

شبیه‌سازی شرایط میکروکلیمایی و آسایش حرارتی در معابر اصلی کلان‌شهر کرمانشاه*

کلثوم محمدی (فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد رشته آب و هواشناسی، گروه جغرافیا، دانشگاه رازی)

حسن ذوالفقاری** (دانشیار آب و هواشناسی گروه جغرافیا، دانشگاه رازی)

طاهره کولیوند (فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد رشته معماری، دانشگاه ایلام)

چکیده

تاریخ دریافت: ۱۲ بهمن ۱۳۹۶

تاریخ پذیرش: ۲۰ آبان ۱۳۹۷

آسایش حرارتی در فضای باز یکی از مسائل مهم و تأثیرگذار بر جنبه‌های مختلف زندگی به‌شمار می‌رود. هدف از پژوهش حاضر کمک به درک بهتر عوامل تأثیرگذار بر آسایش حرارتی فضای باز مانند عرض پیاده‌روها، ابعاد تنگه‌های شهری و جهت‌گیری آن‌هاست. در این تحقیق شهر کرمانشاه به‌عنوان منطقه مورد مطالعه انتخاب شده و چهار معبر اصلی آن به نام‌های مدرس، کسری، نوبهار و طاق‌بستان مورد بررسی قرار گرفته است. داده‌های هواشناسی مورد نیاز برای دوره زمانی ۵۹ ساله از ۱۹۵۱ تا ۲۰۱۰ از اداره هواشناسی کرمانشاه دریافت شد. عناصر محیطی برای هر کدام از معابر به‌صورت میدانی برداشت شد. داده‌های موجود در نهایت وارد نرم‌افزار Envi-met شد. نتایج شبیه‌سازی‌های مدل نشان داد که مقادیر شاخص PMV تابستان و زمستان تنها در معبر شمالی - جنوبی نوبهار در محدوده آسایش حرارتی قرار دارد و معبر کسری با تغییر جهت از شرقی - غربی به شمالی - جنوبی صرفاً در زمستان به میزان ۰/۴۰ واحد PMV بهبودی نشان می‌دهد. افزایش عرض معابر به میزان ۵۰٪، موجب افزایش دما در تابستان و زمستان شد. همچنین افزایش ارتفاع ساختمان‌های اطراف معابر خیابان مدرس، کسری و طاق‌بستان موجب بهبود آسایش حرارتی تابستان و اثر معکوس در زمستان شد.



کلید واژه‌ها:

شبیه‌سازی محیطی، آسایش حرارتی، Envi-met، کلان‌شهر کرمانشاه.

* (این مقاله مستخرج از یک پایان‌نامه کارشناسی ارشد است که در رشته آب و هواشناسی گروه جغرافیای دانشگاه رازی توسط خانم کلثوم محمدی و به راهنمایی اینجانب حسن ذوالفقاری (عضو هیات علمی دانشگاه رازی) و سرکار خانم مریم کولیوند کارشناس ارشد رشته معماری، تهیه شده است).

** نویسنده مسئول: حسن ذوالفقاری

پست الکترونیک: h.zolfaghari@razi.ac.ir

مقدمه

فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که به نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی می-باشند؛ یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند. فضاهای شهری صحنه‌ای است که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می شود (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۴۷). در فضاهای باز، عابر شرایط مختلفی را تجربه می کند و عوامل زیادی در درک او از شرایط حرارتی تأثیرگذار است؛ از آن رو معماران، طراحان و برنامه‌ریزان شهری همواره در تلاش هستند تا محیطی مناسب برای گذراندن اوقات مردم ایجاد کنند که در واقع آسایش حرارتی آن‌ها را فراهم کند. این مهم از طریق یک برنامه‌ریزی آگاهانه در زمینه طراحی درست خیابان‌ها، عرض پیاده‌روها، انتخاب و جایگذاری مناسب عوامل سایه‌انداز و سایر موارد امکان‌پذیر است. با توجه به اهمیت استفاده از عوامل طبیعی در معماری و شهرسازی امروز و نیاز به ایجاد پایداری اکولوژیک میان طبیعت و مصنوعات بشری، حداکثر استفاده از عوامل محیطی و طبیعی در شهرسازی جزو ارکان پایداری در این زمینه است. پژوهش حاضر به بررسی تأثیر عوامل میکروکلیمایی بر آسایش محیطی و حرارتی در فضاهای شهری پرداخته است که در واقع نتایج حاصل از آن به طراحان و برنامه‌ریزان شهری کمک کند تا بتوانند محیط‌هایی با آسایش حرارتی، طراحی و برنامه‌ریزی کنند و معضلات مصرف انرژی و مشکلات اجتماعی شهر را کاهش دهند.

با بررسی صورت گرفته مشخص شد در زمینه تأثیر عوامل میکروکلیمایی بر شرایط آسایش حرارتی کاربران در محیط‌های بسته، تحقیقات گوناگونی انجام گرفته است؛ اما به دلیل پیچیدگی زیاد فضای باز از نظر تنوع، شرایط موقت فضایی و همچنین طیف وسیع فعالیت‌های مردم در این فضاها تا قبل از سال ۲۰۰۰، تلاش‌های اندکی برای فهم شرایط آسایش در فضای

باز صورت گرفته بود و در مطالعاتی که در دو دهه اخیر انجام گرفته است دقیقاً مسأله شرایط اقلیمی در آسایش حرارتی مورد بررسی قرار نگرفته است. نخستین افرادی که سعی در بررسی شرایط آسایش حرارتی در فضای باز داشتند، گلد^۱ در دهه ۱۹۳۰ و پاسل^۲ در دهه ۱۹۴۰ در قطب جنوب، مبتکران شاخص سرمایه‌باز باد بودند. در ادامه در شرایطی که هیچ مطالعات مشابهی انجام نشد، چهل سال بعد پن واردن^۳ در سال ۱۹۷۳ با افزودن یک شرط برای تابش خورشید به یک مدل حالت پایدار، اقدام به یک رویکرد سیستماتیک‌تری برای شرایط آسایش حرارتی فضای باز کرد (نیکولوپولو و لیکودیس^۴، ۲۰۰۶: ۶۲۲). همچنین می‌توان به تحقیقات ریزک و هنز^۵ (۲۰۱۰: ۱۷۱۱) وانیا و همکاران^۶ (۲۰۱۲: ۹۱) و مطالعه مورنو^۷ و همکاران (۲۰۰۸: ۲) در این زمینه اشاره کرد که به ارتباط علّی و معلولی بین محیط بیوفیزیکی و حالت‌های ذهنی آسایش حرارتی تأکید داشته‌اند و در زمینه مطالعات انجام گرفته با نرم‌افزار میکروکلیمایی Envi-met می‌توان پژوهش‌های تودرت و مایر^۸ (۲۰۰۷: ۷۴۲)، کروگر^۹ و همکاران (۲۰۱۱: ۶۲۱) و هوتنر^{۱۰} و همکاران (۲۰۰۹: ۲) را نام برد که با استفاده از این مدل، تأثیر شکل هندسی خیابان‌ها را بر آسایش حرارتی در معابر شهری ارزیابی کردند. در بسیاری از پژوهش‌های انجام گرفته، به الگوهای خرداقلیم، عناصر اقلیمی مؤثر بر آسایش به شکل جداگانه یا در اثرپذیری از عناصر طبیعی شهری توجه شده است که

1. Gold
2. Passel
3. Pen Warden
4. Nikolopoulou & Lykoudis
5. Rizk & Henze
6. Wania & et al
7. Moreno
8. Toudert & Mayer
9. Kruger
10. Huttner

به صورت محدود طی یک بازه زمانی اندک مورد توجه بوده است. انتخاب معابر اصلی از جهات جغرافیایی متفاوت کرمانشاه می‌تواند بیانگر شرایط حرارتی نسبتاً واقعی تری از کل شهر باشد. در این پژوهش سعی شده است با توجه به ویژگی‌های خرده اقلیمی معابر شهری و نیز توجه به چالش‌های انرژی در شرایط امروزی جهان و اهمیت حیاتی معماری اقلیمی و معماری سبز، قدمی در راستای بهینه‌سازی مصرف انرژی و حفظ منابع ارزشمند انرژی برداشته شود.

داده‌ها و روش‌ها

شهر کرمانشاه به عنوان مرکز استان کرمانشاه که یکی از کانون‌های مهم جمعیتی در غرب کشور بوده و جمعیتی بالغ بر یک میلیون نفر را در خود جای داده است، به عنوان منطقه مورد مطالعه انتخاب شده و چهار معبر اصلی به عنوان نمونه در چهار حالت واقعی، تغییر جهت، افزایش عرض و افزایش ارتفاع مورد بررسی قرار گرفته است (شکل ۱).

* انتخاب تغییر جهت ۹۰ درجه‌ای در حالی که معابر جهت‌های مختلفی دارند، دلایل مختلفی به شرح زیر دارد:

۱- هدف از انتخاب، تغییر جهت ۹۰ درجه‌ای عوض کردن جهت اصلی به مقدار قابل توجهی است تا بتوان حداکثر تغییرات در معبر را دید و اینکه جهت‌گیری‌ها چه تأثیری بر شرایط آسایش حرارتی معبر دارد.

۲- بین این چهار معبر مقایسه صورت نمی‌گیرد، زیرا این معابر شرایط فیزیکی متفاوتی از هم دارند و قابل مقایسه با هم نیستند. انتخاب این چهار معبر به عنوان چهار معبر اصلی شهر است که اوج ترافیک شهر را در خود دارد و از چهار نقطه اصلی شهر انتخاب شده است؛ پس هر کدام نماینده یک گروه معبر مختلف است و با تغییر جهت‌گیری در هر کدام از این معابر انتخابی سعی در درک تأثیر آن بر آسایش

می‌توان از پژوهش دی مارشالک^۱ و همکاران (۲۰۰۸: ۳۳۹)، کاتیا^۲ و همکاران (۲۰۱۷: ۳۷۳)، باستین و کریستف^۳ (۲۰۱۶: ۳۹۲)، فردیناندو^۴ و همکاران (۲۰۱۶: ۳۱۸)، تانیا^۵ و همکاران (۲۰۱۷: ۲۹۳)، استلا^۶ و همکاران (۲۰۱۷: ۹۶) و کووتسنگ و یی جون^۷ (۲۰۱۷: ۴۴۸) در این زمینه یاد کرد. همچنین در ایران، توسلی (۱۳۶۰: ۱۰) ساخت شهر و معماری همساز با اقلیم را برای اقلیم گرم و خشک بررسی کرد و در نتایج پژوهش منشی‌زاده و همکاران (۱۳۹۱: ۱۰۹)، با نرم‌افزار ECOTECT آمده است که با اعمال تغییر در ارتفاع ساختمان‌ها می‌توان به ایجاد مناطق آفتاب‌گیر و سایه‌دار در محدوده‌های واقع در سایه کمک کرد و نیز می‌توان با کاهش ارتفاع ساختمان‌ها یا ایجاد گشودگی‌های فضایی در محدوده‌های همیشه در آفتاب و همچنین با افزایش ارتفاع ساختمان‌ها و ایجاد سایه، موجبات آسایش حرارتی در فضای مورد مطالعه را فراهم کرد. با نرم‌افزار Envi-met نیز محققانی از جمله شمسی‌پور و امینی (۱۳۹۲: ۸۵)، شمسی‌پور و همکاران (۱۳۹۲: ۷۹)، شمسی‌پور و همکاران (۱۳۹۴: ۸۵) پراکنش CO₂، تحلیل آثار پوشش سطوح معابر و بررسی گسترش فضای سبز بر الگوی جزیره گرمایی را مطالعه کرده‌اند که در مواردی، نتایج مشابهی حاصل شده است؛ با این وجود پژوهش حاضر با شبیه‌سازی فضاهای باز شهری در مقیاس بزرگ، امکان مقایسه چندین نمونه از فضای باز شهری را فراهم کرده است که در کارهای فوق در مقیاس کوچک‌تری صورت گرفته است. علاوه بر این، مطالعه حاضر برای تمام سال با در نظر گرفتن دوره گرم و سرد سال صورت گرفته است که در کارهای فوق فقط

1. De Maerschalc
2. Katia
3. Bastian & Christoph
4. Ferdinando
5. Tania
6. Stella
7. Kuo-Tsang & Yi-Jhen

افزایش عرض معابر بیشتر از ۵۰ درصد حالت این معابر را از معابر درون شهری و تنگه شهری تغییر می دهد.

* افزایش دو برابری ارتفاع ساختمان ها تغییرات سوم افزایش ارتفاع ساختمان ها تا دو برابر حالت اولیه است. انتخاب این میزان افزایش ارتفاع ساختمان ها برای دیدن حداکثر تأثیر سایه اندازی ساختمان و حالت تنگه های شهری در معابر کرمانشاه است. براساس مطالعات میدانی خود نگارنده در شهر کرمانشاه، افزایش این میزان ارتفاع (دوبرابر شدن) در محدوده نسبت H/W سایر معابر و تنگه های کرمانشاه قرار می گیرد و به صورت کلی می توان حالت بهینه برای جهت گیری، عرض و ارتفاع را با کمک نرم افزار به دست آورد؛ اما به دلیل مفصل بودن نتایج و طولانی بودن زمان انجام، در این مقاله نمی گنجد و هر کدام از حالت های بهینه برای تک تک موارد ذکر شده می تواند مقاله ای جداگانه باشد که برای محدوده های انتخابی انجام پذیرد و این مقاله می تواند مقدمه ای برای مقالات آینده باشد.

حرارتی در گروه های این معابر است و هدف مقایسه آنها با هم نیست.

۳- همگی این تغییرات به عنوان معرفی شرایط شهری و پیشنهادهایی برای تغییرات بلندمدت یا به کارگیری هر کدام در ساخت شهرک های جدید احداث در شهر است. پس این میزان تغییر در جهت گیری به این صورت، توجیه منطقی دارد.

* افزایش عرض معبر به میزان ۵۰ درصد تغییرات دوم تحقیق در جهت جوابگویی به فرضیات تحقیق تغییرات عرض معابر به میزان ۵۰ درصد عرض ابتدایی است. انتخاب این میزان افزایش عرض دو دلیل دربر داشته است:

۱- تغییرات کمتر از ۵۰ درصد نمی توانست تأثیرات حداکثری افزایش عرض معابر را نشان دهد و نتایج گرفته شده بسیار نزدیک به نتایج شرایط واقعی معبر بود.
۲- تغییرات بیشتر از ۵۰ درصد روند تأثیرات را برعکس می کرد و تأثیرات باد و سایه اندازی ساختمان در معابر را از بین می برد. از طرفی معابر اصلی شهر خود معابر بزرگی هستند که عرض زیادی دارند. از این



شکل ۱. نمای کلی معابر مورد مطالعه در تصویر هوایی شهر کرمانشاه.
۱- بلوار طاق بستان، ۲- بلوار نوبهار، ۳- خیابان مدرس، ۴- خیابان کسری.
(منبع: گوگل ارث پرو، ۲۰۱۸)

۲- متغیرهای هواشناسی ایستگاه سینوپتیک کرمانشاه برای یک دوره ۵۹ ساله از سال ۱۹۵۱ تا ۲۰۱۰ که از طریق اداره هواشناسی استان کرمانشاه مطابق با جدول ۱ محاسبه و در مدل، مورد استفاده قرار گرفته است.

داده‌های مورد نیاز در این تحقیق به چهار دسته تقسیم می‌شوند که به شیوه‌های مختلف تهیه و مورد استفاده قرار گرفته است:

۱- داده‌های مربوط به متغیرهای موقعیتی شامل طول و عرض جغرافیایی معابر مورد مطالعه که بعد از محاسبه مورد استفاده قرار گرفتند.

جدول ۱. متغیرهای اقلیمی مورد استفاده در مدل Envi-met.

دوره زمانی	دما متوسط (K)	دما حداقل (K)	دما حداکثر (K)	رطوبت نسبی متوسط %	رطوبت حداقل %	رطوبت حداکثر %	سرعت باد m/s	جهت باد (درجه)
زمستان (دی ماه)	۲۷۴/۹	۲۶۹/۴	۲۸۰/۴	۷۳	۵۲	۸۹	۲/۱۶	۲۷۰°
تابستان (تیر ماه)	۳۰۰/۳	۲۸۹/۶	۳۱۱	۲۳	۱۳	۳۷	۲/۶۷	۲۴۰°

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

حرارت است. به این منظور از نرم‌افزار شبیه‌سازی محیط شهری به نام Envi-met استفاده شده است که یک نرم‌افزار برای محاسبه دینامیک سیالات است و در حال حاضر یکی از جامع‌ترین مدل‌ها برای محاسبه آسایش حرارتی انسان است (هوتنر^۱ و همکاران، ۲۰۰۹: ۲) که مایکل بروس^۲ خالق نرم‌افزار هر سال آن را بهبود می‌بخشد. در این مطالعه از جدیدترین نسخه نرم‌افزار Envi-met (نسخه چهار) استفاده شده است. مراحل مختلف مدل‌سازی، پیکربندی و درنهایت شبیه‌سازی شرایط آسایش حرارتی معابر انتخاب شده و دریافت خروجی‌های مورد نیاز براساس مدل مذکور انجام گرفته است. داده‌های خروجی شامل نقشه‌های حرارتی و داده‌های اکسلی آسایش حرارتی شاخص دمای متوسط پیش‌بینی شده^۳ (PMV) است که امروزه از مهم‌ترین شاخص‌های فیزیولوژی-دما محسوب می‌شود و علاوه بر مطالعات مربوط به برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، در تعیین مؤلفه‌های حرارتی میکروکلیمایهای شهری نیز کاربرد وسیعی پیدا کرده

۳- متغیرهای میدانی شامل برخی از مهم‌ترین و مؤثرترین ویژگی‌های هندسی، معماری و محیطی از جمله پوشش گیاهی، عرض معابر، تعداد کوچه‌ها و خیابان‌های فرعی، تعداد طبقات ساختمان‌ها، تعداد خطوط پیاده‌روها، جهت‌گیری معبر و... برای معابر مورد مطالعه به شرح زیر برداشت و وارد Envi-met شده است.

* بلوار طاق‌بستان از میدان امام علی (ع) تا لب‌آب (به طول تقریباً ۳/۳۲ کیلومتر)

* بلوار نوبهار از میدان مرکزی نوبهار تا سی‌متری اول نوبهار (به طول تقریباً ۱ کیلومتر)

* خیابان مدرس از میدان آزادی تا میدان انقلاب (به طول تقریباً ۱/۸۶ کیلومتر)

* خیابان کسری از میدان فردوسی تا میدان آزادگان (به طول تقریباً ۱/۷۱ کیلومتر)

۴- اطلاعات مربوط به نقشه و تصویر پایه با استفاده از امکانات گوگل ارث.

بررسی آسایش حرارتی در تنگه‌های شهری نیازمند مدل‌سازی (عناصر محیط و هندسه تنگه‌های شهری و...) و حل معادلات تعادل انرژی و انتقال جرم و

1. Huttner
2. Michael Bruse
3. Predicted Mean Vote

جهت گیری شمال شرقی - جنوب غربی باد به صورت مایل به ساختمان های اطراف معبر برخورد کرده و از سرعت آن کاسته می شود. به همین دلیل میزان نفوذ باد گرم تابستانی به درون معبر به شدت کاهش می یابد. شرایط حرارتی در کناره های معبر که در معرض نفوذ باد گرم هستند، بسیار بحرانی تر از سایر مناطق است. همچنین به دلیل وجود معابر فرعی زیاد میزان نفوذ جریان باد گرم تابستانی به معبر افزایش یافته و تنش حرارتی در قسمت میانی معبر بیشتر دیده می شود (شکل ۴). در خیابان کسری با جهت گیری شرقی - غربی نوع رفتار حرارتی آن با سایر معابر بسیار متفاوت است. با توجه به شکل ۵ می توان گفت که در اثر نفوذ جریان گرم به ابتدای معبر، شرایط حرارتی در آن نقاط حاد و بسیار گرم است و رفته رفته در طول معبر دمای هوا تعدیل می شود. واضح است که نقاط بحرانی در این معبر در ابتدای معبر عموماً بیشتر دیده می شوند. هرچند در فصل تابستان عموماً در تمام نقاط گرمای بیشتری محسوس است؛ ولی نفوذ جریان هوای گرم موجب تشدید شرایط حرارتی می شود.

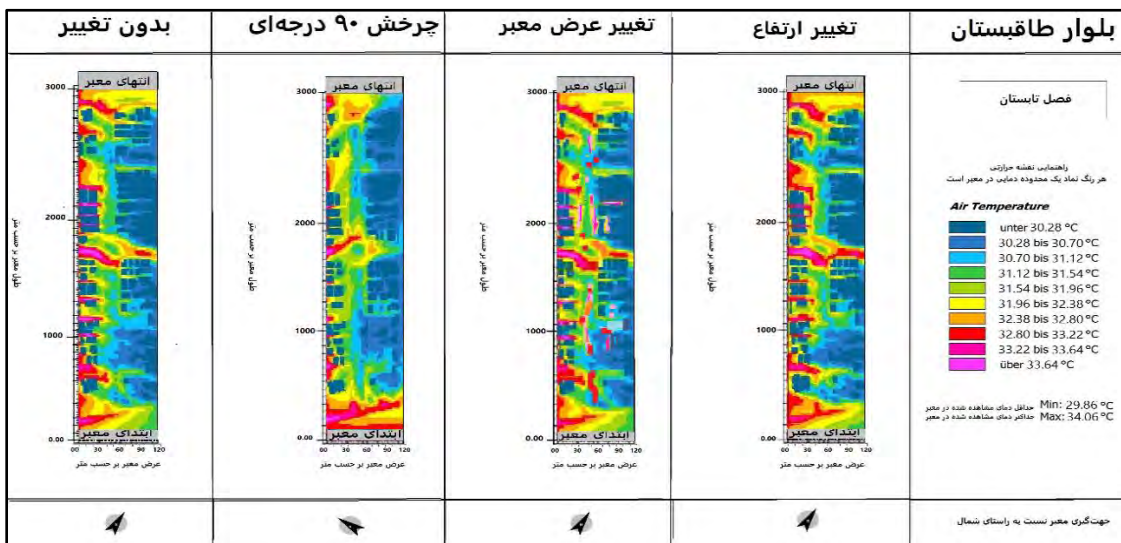
است. مقیاس PMV نوعی تقسیم بندی احساس حرارتی ۷ درجه ای است که دامنه آن از ۳- (سرد) تا ۳+ (گرم) تغییر می کند (ذوالفقاری، ۱۳۹۴: ۶۶).

نتایج و بحث

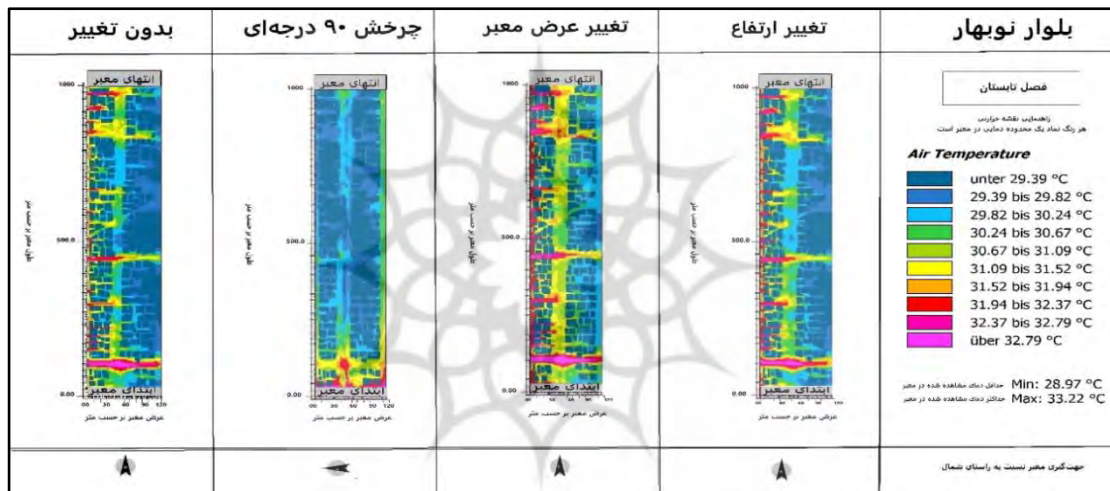
براساس قابلیت های نرم افزار Envi-met، عملیات شبیه سازی خرده اقلیمی و شرایط آسایش حرارتی هر کدام از معابر منتخب شهر کرمانشاه به طور جداگانه طی تیر و دی ماه به عنوان نمایندگان فصول تابستان و زمستان به ترتیب اجرا شد که در ادامه ویژگی های هر معبر برای فصول مورد مطالعه ارائه و نتایج به دست آمده مورد بحث قرار می گیرد.

شرایط حرارتی تابستان در معابر انتخابی

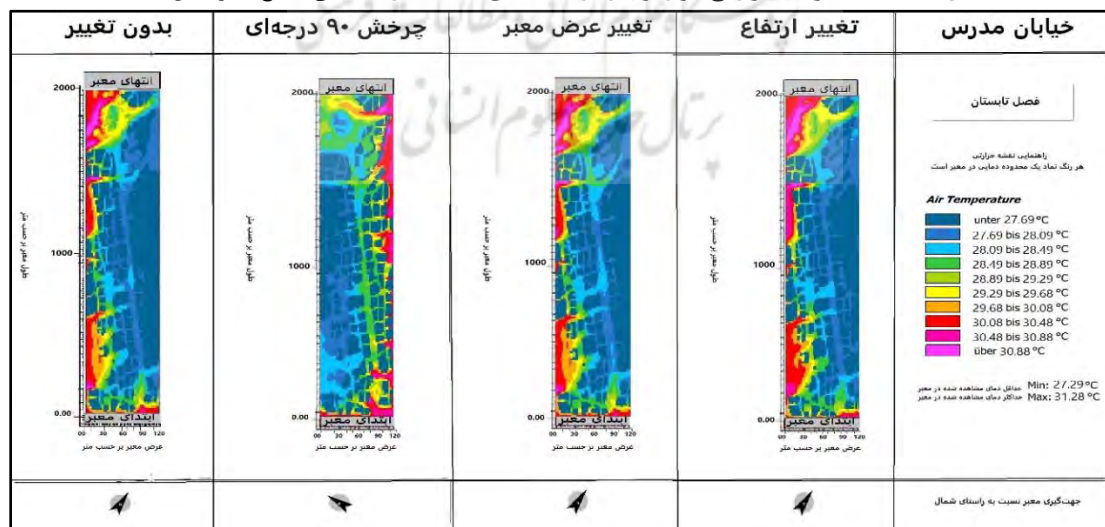
شکل ۲، ۳، ۴ و ۵ شرایط حرارتی چهار معبر انتخابی را در حالت های واقعی، تغییر جهت، افزایش ۵۰ درصدی عرض معابر و افزایش ارتفاع ساختمان های اطراف معابر تا دو برابر برای فصل تابستان نشان می دهند. در بلوار طاق بستان با جهت گیری شمال شرقی - جنوب غربی، هم راستای جهت وزش باد در فصل تابستان ۲۴۰ درجه است. در مجموع در فصل تابستان بدترین شرایط حرارتی (بیشترین دما) در کنار گشودگی های متعدد در معبر صورت گرفته است؛ به طوری که بیشترین دمای مشاهده شده در معبر حدود ۳۴/۰۶ درجه سانتی گراد است (شکل ۲). در بلوار نوبهار با جهت شمالی - جنوبی با باد تابستانی هم راستا نیست. در ابتدای معبر و در اواسط معبر به دلیل سطح کمتر سایه اندازی توسط عوامل سایه انداز مانند ساختمان های بلندمرتبه یا درختان معابر دما افزایش یافته است. حداکثر دمای مشاهده شده در معبر ۳۳/۲۲ درجه سانتی گراد است (شکل ۳). در خیابان مدرس با



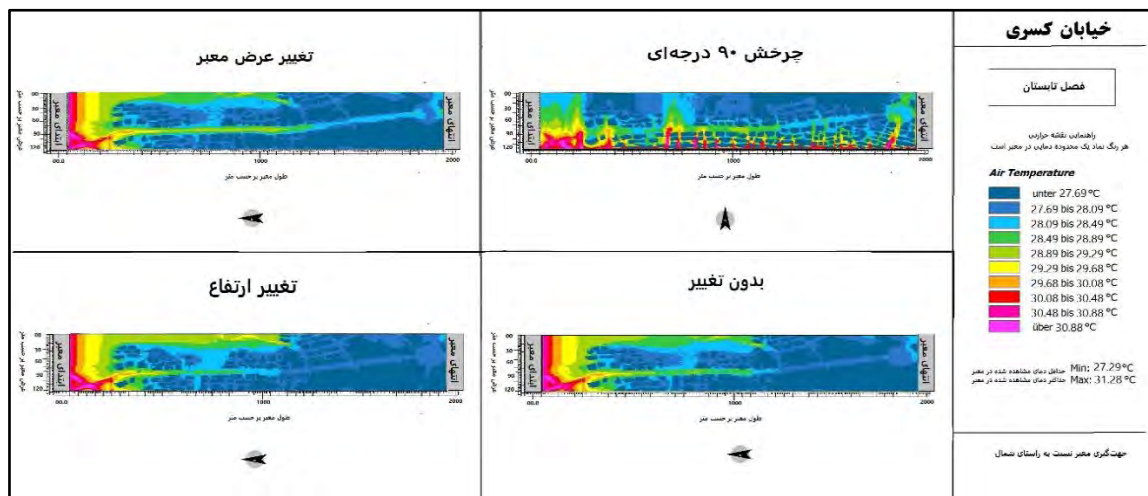
شکل ۲. مقایسه شرایط حرارتی بلوار طاقبستان در حالت‌های مختلف در تابستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)



شکل ۳. مقایسه شرایط حرارتی بلوار نوبهار در حالت‌های مختلف در تابستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)



شکل ۴. مقایسه شرایط حرارتی خیابان مدرس در حالت‌های مختلف در تابستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

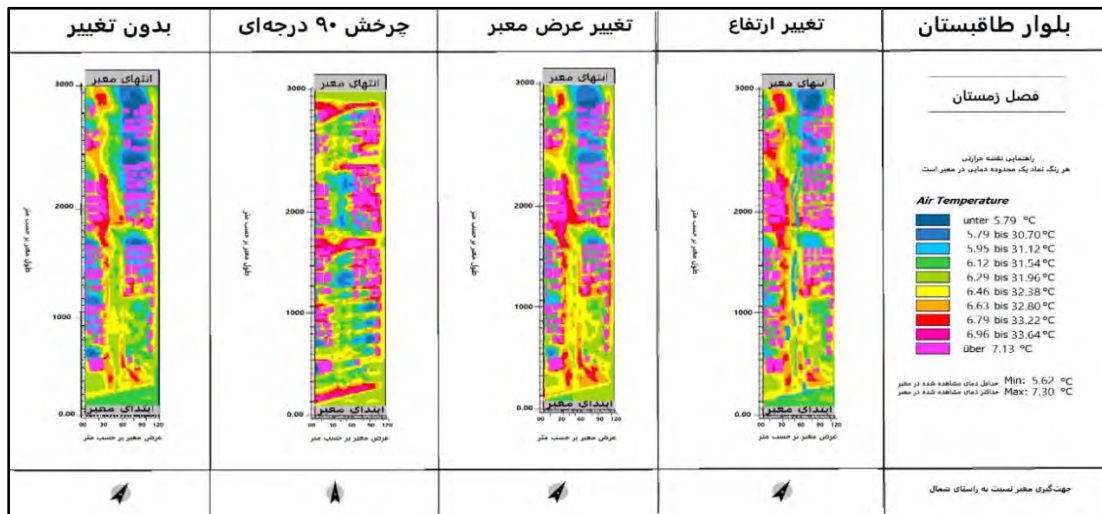


شکل ۵. مقایسه شرایط حرارتی خیابان کسری در حالت‌های مختلف در تابستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

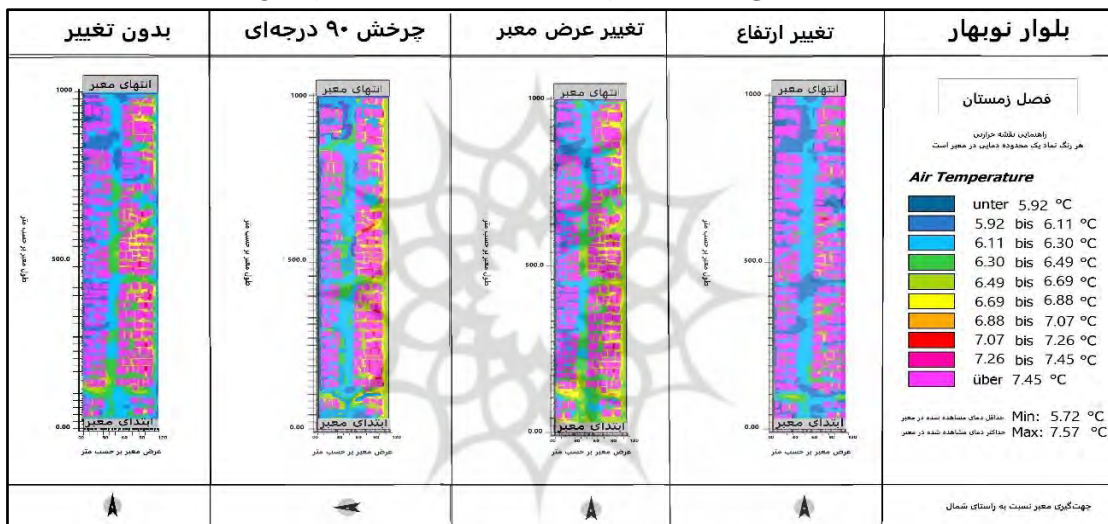
شرایط حرارتی زمستان در معابر انتخابی

شکل‌های ۶، ۷، ۸ و ۹ شرایط حرارتی چهار معبر انتخابی را در حالت‌های مختلف برای فصل زمستان نشان می‌دهند. در بلوار طاق‌بستان نفوذ باد غالب به درون معبر بسیار اندک است؛ زیرا جهت‌گیری معبر و جهت باد در زمستان به‌صورتی است که نفوذ باد بسیار کم دیده می‌شود. شرایط حرارتی در فصل زمستان در این معبر بسیار جالب توجه است. در طول معبر دمای هوا بیشتر می‌شود. دلیل عمده این موضوع تأثیر دریافت تابش خورشید و حفظ آن توسط مصالح معبر است (شکل ۶). در بلوار نوبهار در ابتدا و اواسط معبر به‌علت ورود جریان باد سرد زمستانی اندکی بدتر (دما پایین‌تر) است و نقاط بحرانی در این معبر در زمستان با فصل تابستان در همین معبر تطابق دارد (شکل ۷).

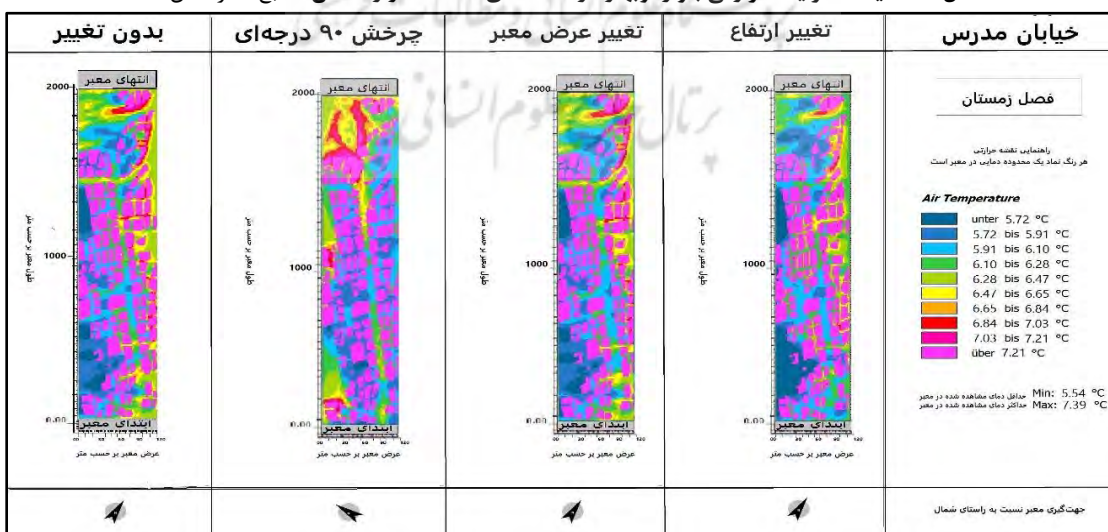
شکل ۸ نشان می‌دهد که شرایط حرارتی خیابان مدرس در فصل زمستان خیلی نامطلوب نیست، چراکه به‌دلیل جهت‌گیری معبر، نفوذ باد سرد زمستانی به داخل معبر کم است. شرایط حرارتی در معبر در مواقعی بالاست؛ زیرا مصالح مورد استفاده عموماً ظرفیت حرارتی بالایی دارند. در خیابان کسری به‌دلیل جهت‌گیری موازی با جهت باد غالب در زمستان، باد از ابتدای تنگه شهری نام‌برده وارد معبر شده و کاهش دما را موجب می‌شود. همچنین به‌دلیل تراکم ساختمانی زیاد، در برخی مناطق شرایط حرارتی حادث‌تری (سردتر) دیده می‌شود. در مرکز معبر که زمین‌های بایر وجود دارد، جذب بیشتر تابش خورشید و گرم‌شدن سطح باعث بهبود شرایط حرارتی اطراف معبر شده است (شکل ۹).



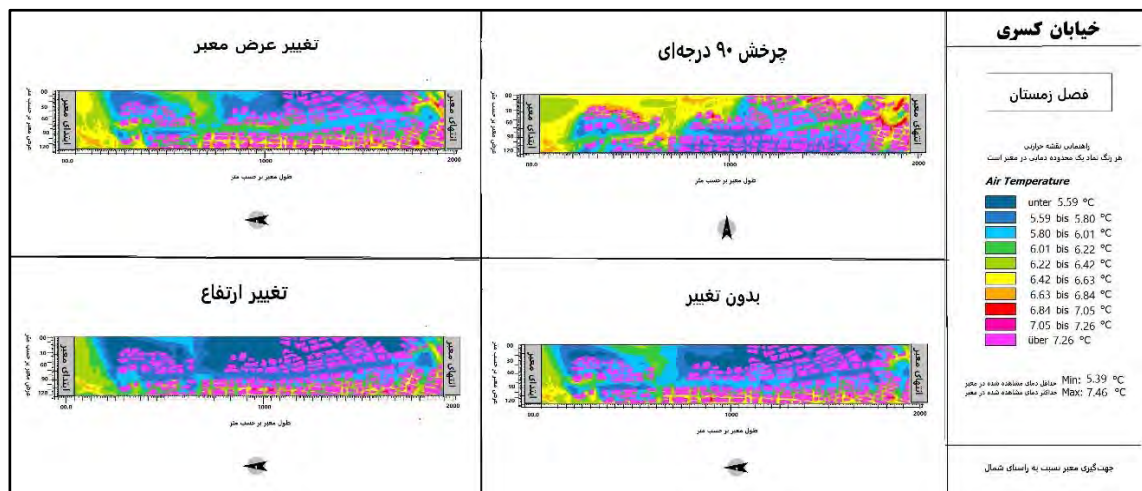
شکل ۶. مقایسه شرایط حرارتی بلوار طاقبستان در حالت‌های مختلف در زمستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)



شکل ۷. مقایسه شرایط حرارتی بلوار نوبهار در حالت‌های مختلف در زمستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)



شکل ۸. مقایسه شرایط حرارتی خیابان مدرس در حالت‌های مختلف در زمستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)



شکل ۹. مقایسه شرایط حرارتی خیابان کسری در حالت‌های مختلف در زمستان (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

حرارتی در فضای باز (فضاهای شهری) بیشتر تابع تغییرات دمای تابشی است. در طاق‌بستان و مدرس بیشترین مقادیر مشاهده شده دمای تابشی و آسایش حرارتی در حالت افزایش عرض معبر دیده می‌شود که دلیل آن پهنای بیشتر خیابان و کاهش سطح سایه‌اندازی و دریافت بیشتر تابش خورشید در کل سطح معبر است، اما در خیابان نوبهار و کسری بیشترین مقادیر آسایش حرارتی در تغییر جهت معبر مشاهده می‌شود؛ زیرا در این حالت به دلیل تغییر جهت، جذب تابش خورشید بیشتر شده است. در زمستان همه معابر کمترین سطح آسایش حرارتی را با فرض افزایش ارتفاع ساختمان‌ها نشان می‌دهند. بیشترین سطح آسایش حرارتی در نوبهار و مدرس در با فرض افزایش عرض و در طاق‌بستان و کسری در فرض چرخش ۹۰ درجه‌ای معبر دیده می‌شود.

نتیجه اعمال فرض‌های شبیه‌سازی برای معابر انتخابی در تابستان و زمستان

در جدول ۲، میانگین روزانه دو مؤلفه اقلیمی دمای تابشی و آسایش حرارتی در فصل تابستان و زمستان نشان داده شده است. حداکثر میانگین مشاهده شده در ستون ۴ (با رنگ قرمز) و حداقل میانگین در ستون ۵ (با رنگ زرد) در جدول مشخص شده است. با توجه به جدول ۲، چهار معبر انتخابی در تابستان کمترین مقادیر دمای تابشی و بیشترین مقادیر PMV (بیشترین سطح آسایش) را در حالت افزایش ارتفاع ساختمان‌ها در دو طرف معبر دارند. با افزایش ارتفاع، سطح سایه‌اندازی و همپوشانی ساختمان‌ها با هم زیاد می‌شود؛ از این رو با افزایش سرعت باد میزان دریافت تابش خورشید کاهش می‌یابد. این تغییرات براساس دمای تابشی این دو معبر قابل توجیه است؛ زیرا آسایش

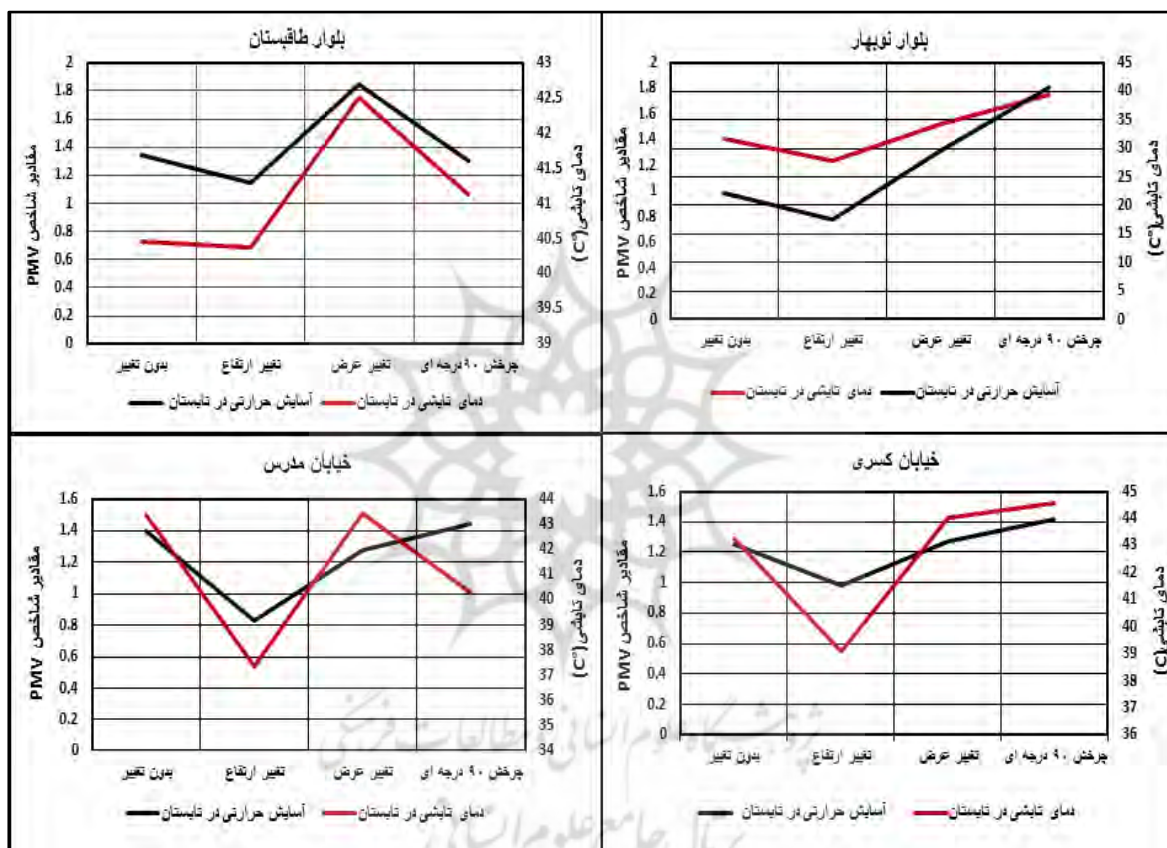
جدول ۲. نتایج شبیه‌سازی‌های مدل Envi-met برای معیار انتخابی در زمستان و تابستان

معیار	مؤلفه‌های اقلیمی	شرایط واقعی	افزایش عرض معبر	افزایش ارتفاع معبر	چرخش ۹۰ درجه‌ای کل معبر
تابستان					
طابستان	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۴۰/۴۶	۴۲/۴۹	۴۰/۳۷	۴۱/۱۲
		۱/۳۴	۱/۸۴	۱/۱۴	۱/۳۰
نوبهار	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۳۱/۷۴	۳۴/۴۱	۲۷/۸۷	۳۹/۳۳
		۰/۹۸	۱/۳۱	۰/۷۷	۱/۸۱
مدرس	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۴۳/۳۶	۴۳/۴۳	۳۷/۳۵	۴۰/۲۸
		۱/۴۰	۱/۲۸	۰/۸۲	۱/۴۴
کسری	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۴۳/۲۷	۴۴/۰۴	۳۹/۰۷	۴۵/۵۸
		۱/۳۱	۱/۲۷	۰/۹۱	۱/۴۳
زمستان					
طابستان	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۱۲/۷۰	۱۲/۷۳	۱۰/۳۱	۱۳/۱۹
		-۱/۷۱	-۱/۷۰	-۱/۷۶	-۱/۶۹
نوبهار	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۵/۵۶	۸/۹۲	۷/۸۶	۷/۷۳
		-۱/۶۴	-۱/۵۹	-۱/۸۱	-۱/۷۹
مدرس	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۱۴/۴۳	۱۲/۹۴	۹/۱۶	۱۲/۰۰
		-۱/۶۵	-۱/۶۲	-۱/۷۳	-۱/۷۱
کسری	میانگین روزانه دمای تابشی (درجه سانتی‌گراد) میانگین روزانه آسایش حرارتی (PMV)	۹/۴۹	۹/۷۶	۸/۰۰	۱۰/۷۲
		-۱/۷۷	-۱/۷۵	-۱/۸۵	-۱/۳۷

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

بیشتر از آسایش حرارتی است، زیرا دمای تابشی بسیار تحت تأثیر سایه‌اندازی و تغییر زاویه خورشید قرار می‌گیرد. با تغییر در حالات معبر تغییرات ناگهانی در آن دیده می‌شود، اما آسایش حرارتی علاوه بر دمای تابشی از سایر موارد مانند دمای هوا و سرعت باد و... نیز تأثیر می‌پذیرد؛ از این رو تغییرات آرام‌تری در حالات مختلف از خود نشان می‌دهد.

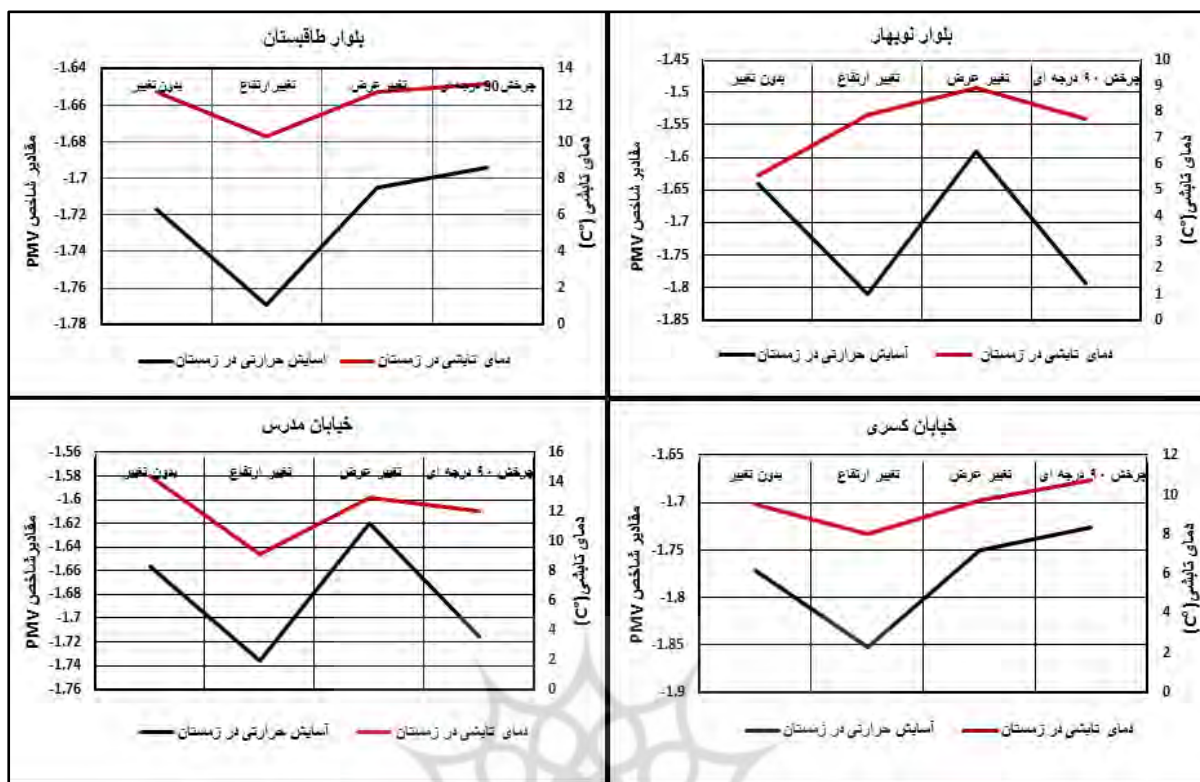
با توجه به شکل ۱۰، آسایش حرارتی و دمای تابشی در تابستان رفتار معکوس دارند. با کاهش دمای تابشی، آسایش حرارتی افزایش و با افزایش آن آسایش حرارتی کاهش می‌یابد. هر دو کم‌ترین مقدار خود را در بخش افزایش ارتفاع معبر تجربه می‌کنند و بیش‌ترین میزان آن در حالت ۹۰ درجه‌ای معبر اتفاق افتاده است؛ اما شدت تغییرات و شیب نمودار دمای تابشی بسیار



شکل ۱۰. نمودار میانگین روزانه متغیرهای اقلیمی معابر انتخابی (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

می‌مانند. در سایر معابر کم‌ترین میزان آسایش حرارتی با فرض افزایش ارتفاع رخ می‌دهد که به دلیل کاهش دمای هوا در این حالت است و بیش‌ترین میزان آسایش حرارتی در حالت افزایش عرض معبر اتفاق افتاده است.

بر اساس شکل ۱۱، در زمستان آسایش حرارتی و دمای تابشی در همه معابر به غیر از بلوار نوبهار رفتار مشابهی دارند؛ زیرا در فصل زمستان تابش آفتاب به صورت مایل است، از این رو تابش‌های مایل پس از برخورد به جداره‌های معبر در درون معبر نوبهار به دام افتاده و مدت طولانی‌تری در درون تنگه مورد نظر باقی

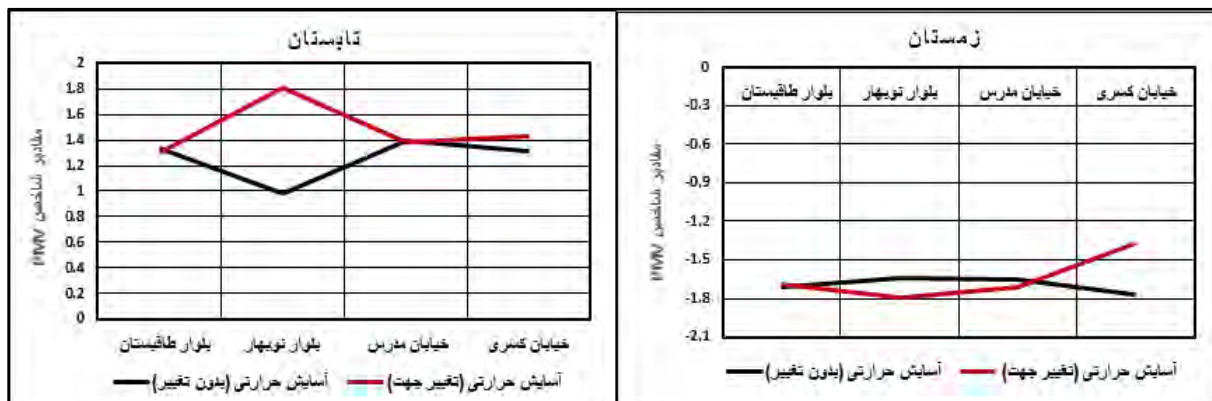


شکل ۱۱. نمودار میانگین روزانه متغیرهای اقلیمی معابر انتخابی (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

همچنین تغییر جهت از حالت شمال شرقی - جنوب غربی به شمال غربی - جنوب شرقی در بلوار طاقبستان ۰/۰۴ و خیابان مدرس ۰/۰۲ واحد اثر مثبت داشته است. با توجه به این اعداد می‌توان نتیجه گرفت، در مجموع چهار معبر تغییر جهت در فصل تابستان تأثیر مثبت ایجاد نکرده است و در زمستان تنها در خیابان کسری، تغییر جهت گزینه مناسبی جهت دستیابی به سطح قابل قبولی از آسایش حرارتی به میزان ۰/۴۰ واحد بوده است.

شرایط آسایش حرارتی در حالت واقعی و با فرض تغییر جهت معابر

با توجه به شکل ۱۲، می‌توان اظهار کرد که در حالت واقعی در فصل تابستان و زمستان معبر نوبهار شرایط آسایش حرارتی بهتری نسبت به سایر معابر دارد. با بررسی شرایط تغییر جهت معابر انتخابی در تابستان می‌توان بیان کرد که چرخش ۹۰ درجه‌ای، در بلوار نوبهار و کسری به ترتیب اثر منفی برابر با ۰/۸۳ و ۰/۱۲ واحد از شاخص PMV را در پی داشته است و

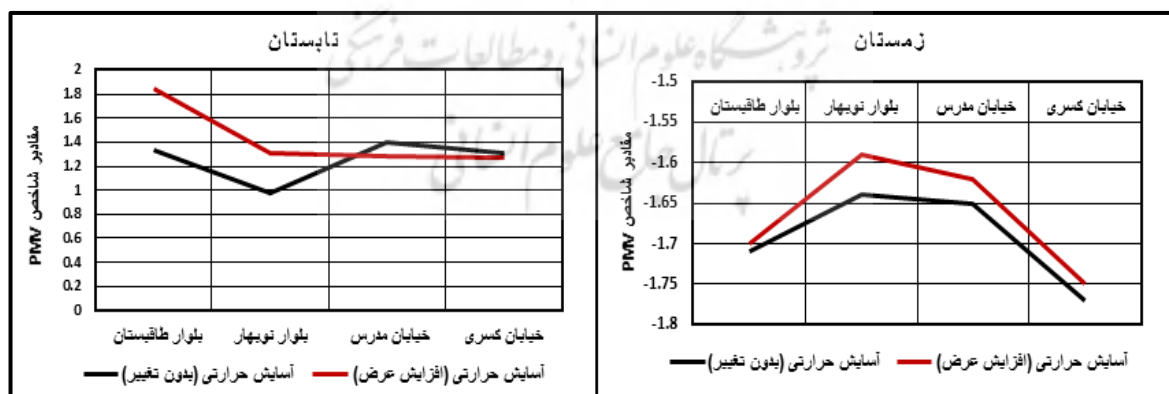


شکل ۱۲. آسایش حرارتی در معابر انتخابی در حالت بدون تغییر و با تغییر جهت (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

مدرس مؤثر و تأثیر مثبتی را در پی داشته است. در زمستان با افزایش عرض معبر، بلوار نوبهار بیشترین میزان تأثیر مثبت حدود ۰/۰۵ و پس از آن در خیابان مدرس، خیابان کسری و طاقبستان به ترتیب ۰/۰۳، ۰/۰۲، ۰/۰۱، واحد افزایش در شاخص PMV بهبود شرایط دیده می شود. اثر مثبت اندک در زمستان در بلوار طاقبستان و بلوار نوبهار در برابر اثر منفی افزایش عرض معبر در تابستان قابل چشم پوشی است.

شرایط آسایش حرارتی در حالت واقعی و با فرض افزایش عرض معابر

با توجه به شکل ۱۳، میزان افزایش عرض معبر در بلوار طاقبستان و بلوار نوبهار در فصل تابستان تأثیر منفی داشته و شاخص PMV را به ترتیب ۰/۵۰ و ۰/۳۳ واحد افزایش داده است؛ اما در خیابان مدرس و کسری تأثیر مثبت داشته و شاخص PMV را به ترتیب ۰/۱۲ و ۰/۰۴ واحد بهبود بخشیده است. میزان کاهش در خیابان کسری قابل چشم پوشی است؛ اما در خیابان

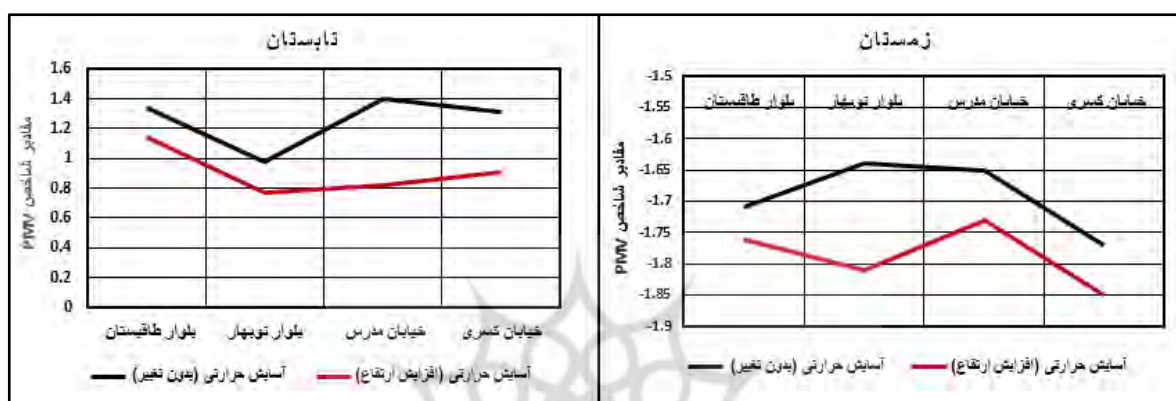


شکل ۱۳. آسایش حرارتی در معابر انتخابی در حالت بدون تغییر و با افزایش عرض (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

باعث کاهش شاخص PMV از ۰/۰۵ الی ۰/۱۷ واحد شده است. با مقایسه تأثیرگذاری این راهکار در تابستان نسبت به زمستان می‌توان بیان کرد که در تابستان میزان تأثیرات مثبت، بزرگ‌تر است. می‌توان گفت این راهکار مثبت واقع شده و به شرایط آسایش حرارتی کمک می‌کند.

شرایط آسایش حرارتی در حالت واقعی و با فرض افزایش ارتفاع ساختمان‌های اطراف معابر

با توجه به شکل ۱۴ می‌توان بیان کرد، در تابستان راهکار افزایش ارتفاع در تمام خیابان‌ها مؤثر واقع شده است و میزان اثرات مثبت آن از ۰/۲ الی ۰/۶ است که مقادیر قابل توجهی در میانگین روزانه شاخص PMV است؛ ولی در زمستان تأثیر مثبت مشاهده نمی‌شود و



شکل ۱۴. آسایش حرارتی در معابر انتخابی در حالت بدون تغییر و با افزایش ارتفاع (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۵)

شاخص PMV در محدوده آسایش حرارتی قرار دارد؛ ولی سایر معابر به ترتیب خیابان کسری با ۱/۳۱، بلوار طاقبستان با ۱/۳۴ و خیابان مدرس با ۱/۴۰ واحد در خارج از محدوده آسایش حرارتی براساس شاخص PMV قرار می‌گیرند. بررسی وضعیت آسایش حرارتی معابر در فصل زمستان نشان می‌دهد که تمام معابر انتخابی خارج از محدوده آسایش حرارتی قرار دارند؛ اما معبر نوبهار با مقدار ۱/۶۴- از شاخص PMV بهترین شرایط و خیابان کسری بدترین شرایط آسایش حرارتی را تجربه می‌کنند. معبر نوبهار با جهت‌گیری شمالی- جنوبی شرایط حرارتی بهتری در تابستان و زمستان نسبت به سایر معابر دارد و معبر کسری با تغییر جهت از شرقی- غربی به شمالی- جنوبی، شرایط آسایش حرارتی تنها در زمستان به میزان ۰/۴۰ واحد از PMV بهبود داشته است و در تابستان نتایج مثبتی

نتیجه‌گیری

این تحقیق با هدف بهبود بخشیدن به استانداردهای طراحی شهری و تأکید بر عوامل تأثیرگذار در شرایط حرارتی تنگه‌های شهری و در راستای تحقق احترام به آسایش حرارتی عابران پیاده صورت گرفته است. در راستای تأمین این هدف و با استفاده از مدل سه بعدی Envi-met، که یکی از مهم‌ترین مدل‌های خرده‌اقلیمی در شناسایی و شبیه‌سازی شرایط آسایش حرارتی موجود است، عوامل مؤثر بر آسایش حرارتی معابر اصلی کرمانشاه و ویژگی‌های آن در حالت واقعی مورد مطالعه قرار گرفته و با فرض‌های مختلف شبیه‌سازی شد. نتایج بدست آمده از وضع موجود و شبیه‌سازی‌ها در مدل سه بعدی Envi-met نشان داد که در شرایط واقعی در فصل تابستان تنها معبر نوبهار با ۰/۹۸

باز شهری تفهیم طراحی و نتایج از پروژه سهیل. فصل نامه پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران، دوره ۱، شماره ۱، صص ۹۶-۷۹.

منشی زاده، رحمت اله؛ حسینی، سید ابراهیم؛ اجاق، عقیل؛ شعبانی، سیده حمیده. (۱۳۹۱). آسایش حرارتی و تأثیر ارتفاع ساختمان ها بر خرد اقلیم فضاهای شهری: نمونه موردی خیابان شهرداری تهران. فصل نامه آمایش محیط، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ملایر، شماره ۲۰، صص ۱۲۶-۱۰۹.

Bruse, M. (2007) Particle filtering capacity of urban vegetation: A microscale numerical approach. Berliner Geographische Arbeiten, Vol. 109, PP. 61-70.

Bastian, P., Christoph, S. (2016) A comparison of model performance between ENVI-met and AUSTAL2000 for particulate matter, Atmospheric Environment, Volume 145, PP. 392-404.

De Maerschalck, B., Janssen, S., Vankerkom, J., Mensink, C., van den Burg, A. and Fortuin, P. (2008) CFD simulations of the impact of a line vegetation element along a motorway on local air quality, Hrvatski Meteoroloski Casopis, No. 43, PP. 339-344.

Ferdinando, S., Iacopo, G., Robertode, L., Vollaro, A., Lieto, Vollaro. (2016) Urban microclimate and outdoor thermal comfort. A proper procedure to fit ENVI-met simulation outputs to experimental data, Sustainable Cities and Society, Volume 26, PP. 318-343.

Huttner, S., Bruse, M., Paul, D. (2009) Numerical modeling of the urban climate, a preview on Envi-met 4.0. The seventh International Conference on Urban Climate. 29 June - 3 July 2009, Yokohama, Japan.

Krüger, E.L., Minella, F.O., Rasia, F. (2011) Impact of urban geometry on outdoor thermal comfort and air quality from field measurements in Curitiba, Brazil. Journal of Building and Environment, No. 46, PP. 621-634.

Katia, P., Ata, C., Sen, D., Thomas, A. (2017) Modeling and simulating urban outdoor comfort: Coupling ENVI-Met and TRNSYS by grasshopper, Energy and Buildings, Volume 152, PP. 373-384.

Moreno, M., Lucia, C., Noguchi, E. (2008) Thermal comfort zone for outdoor areas in subtropical climate. Dublin: passive and low energy architecture, Dublin, 22 to 24 October.

دیده نمی شود. نتایج به کارگیری راهکار افزایش عرض معابر به میزان ۵۰ درصد بیان می کند که در معابر نوبهار، مدرس، کسری و طاقستان در فصل تابستان و زمستان موجب افزایش دما شده است؛ ولی میزان آن به قدری نیست که در زمستان تأثیر مهمی تلقی شود. همچنین در راهکار افزایش ارتفاع ساختمان ها در دو طرف معبر، به ترتیب در خیابان مدرس، کسری و طاقستان میزان تأثیر گذاری مثبت در آسایش حرارتی در تابستان در مقایسه با اثر منفی در زمستان قابل توجه است؛ اما در معبر نوبهار تأثیر مثبت آن در برابر اثر منفی آن قابل چشم پوشی است. به طور کلی نتایج بیان می کنند که در فصل تابستان و زمستان به کارگیری راهکار افزایش ارتفاع ساختمان ها در خیابان مدرس، کسری و طاقستان نتایج مثبت در پی خواهد داشت.

منابع

پاکزاد، جهان شاه. (۱۳۸۵). راهنمای طراحی فضاهای شهری. تهران: انتشارات شهیدی.

توسلی، محمود. (۱۳۶۰). ساخت شهر و معماری در اقلیم گرم و خشک ایران. تهران: انتشارات دانشکده هنرهای زیبا.

ذوالفقاری، حسن. (۱۳۹۴). آب و هواشناسی معماری و مدیریت انرژی ساختمان. تهران: انتشارات سمت.

شمسی پور، علی اکبر؛ امینی، ژوان. (۱۳۹۲). شبیه سازی الگوی پراکنش CO با مدل خرد اقلیمی Envi-met در مسیر آزادی-تهران پارس. فصل نامه جغرافیا و مخاطرات محیطی، دانشگاه فردوسی، مشهد شماره ۷، صص ۱۰۳-۸۵.

شمسی پور، علی اکبر؛ عزیزی، قاسم؛ مهدیان ماه فروزی، مجتبی. (۱۳۹۴). اثرات گسترش فضای سبز بر الگوی جزیره گرمایی شهری بوستان ولایت تهران. پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران، دوره ۳، شماره ۱، صص ۸۵-۹۹.

شمسی پور، علی اکبر؛ سلیمانان، فرزاد؛ عزیزی، قاسم. (۱۳۹۲). مدل سازی و تحلیل آثار پوشش سطوح معابر فضاهای و دمای

- climates, *International Journal of Energy and Buildings*, No. 42, PP. 1711-1718.
- Toudert, F.A., Mayer, H. (2007) Effects of asymmetry, galleries, overhanging facades and vegetation on thermal comfort in urban street canyons. *International Journal of Solar Energy*, No. 81, PP. 742-754.
- Tania, S., Koen, S., Andreas, M. (2017) Microclimatic modelling in assessing the impact of urban geometry on urban thermal environment, *Sustainable Cities and Society*, Volume 34, PP. 293-308.
- Wania, A., Bruse, M., Blond, N., and Weber, C. (2012) Analysing the influence of different street vegetation on traffic-induced particle dispersion using microscale simulations, *Journal of Environmental Management*, No. 94, PP. 91-101.
- Kuo-Tsang, H., Yi-Jhen, Li. (2017) Impact of street canyon typology on buildings peak cooling energy demand: A parametric analysis using orthogonal experiment, *Energy and Buildings*, Volume 154, PP 448-464.
- Nikolopoulou, M., Lykoudis, S. (2006) Thermal comfort in outdoor urban space: analysis across different European countries. *Building and Environment*, Vol. 41, PP. 1455-1470.
- Stella, T., Katerina, T., Theodoros, T. (2017) Urban space morphology and microclimatic analysis: A study for a typical urban district in the Mediterranean city of Thessaloniki, Greece, *Energy and Buildings*, Volume 156, , PP. 96-108.
- Rizk, A.A., Henze, G.P. (2010) Improved airflow around multiple rows of buildings in hot arid





پروژه نگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی