



سنجش و ارزیابی میزان پایداری شیوه های حمل و نقل شهری با استفاده از مدل جاپای بوم شناختی (نمونه موردی : شهر ارومیه)

کیومرث حبیبی، استادیار گروه شهرسازی دانشگاه کردستان، سنندج، بلوار پاسداران، دانشگاه کردستان¹
آرمان رحیمی کاکه جوب، دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه کردستان، سنندج، بلوار
پاسداران، دانشگاه کردستان²
محمد حامد عبدی، دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه کردستان، سنندج، بلوار
پاسداران، دانشگاه کردستان³
آرینا نصری، دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه کردستان، سنندج، بلوار پاسداران،
دانشگاه کردستان⁴

¹ Habibi_ki@yahoo.co.uk, 09125273968

² Rahimia67@gmail.com, 09187889924

³ Hamedabdi6379@yahoo.com, 09189715512

⁴ Arina.nasri@gmail.com, 09188783479

چکیده

تفکر توسعه پایدار باعث گسترش و پیشرفت عظیمی در تحقیق و منجر به ابداع شاخص های موثر در زمینه ارزیابی این مفهوم برای برنامه ریزان و دانشمندان محیط زیست شد. یکی از این شاخص ها که توجه بیشتری را در سطوح آکادمیک و سیاسی به خود جلب کرده است، ارزیابی جاپای بوم شناختی (EFA¹) است. رشد روز افزون جمعیت شهر ارومیه و در پی آن ازدیاد تعداد وسایل نقلیه درون شهری، مشکل حمل و نقل و ترافیک را به یکی از اصلی ترین مشکلات این شهر تبدیل کرده است. در سال های اخیر در قالب طرح های شهری و همچنین طرح جامع ترافیک تدابیری به منظور کاهش این مشکل با تکیه بر استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی صورت گرفته است اما نتوانسته موفقیت چندانی کسب کند. بنابراین در این پژوهش سعی شده است تا با روشی توصیفی تحلیلی و با بهره گیری از مطالعات کتابخانه ای و اسنادی، با استفاده از مدل جاپای بوم شناختی میزان پایداری هر کدام از شیوه های حمل و نقل شهری در شهر ارومیه مورد سنجش و ارزیابی قرار گیرد. نتایج پژوهش نشان می دهد که بیشترین میزان جاپای بوم شناختی مربوط به مینی بوس (0,00055 هکتار) در شهر ارومیه و کمترین مقدار نیز مربوط به موتورسیکلت (0,000016 هکتار) در این شهر می باشد. خودروی شخصی (0,00034 هکتار) و تاکسی (0,00011 هکتار) نیز بعد از مینی بوس به ترتیب

¹ Ecological Footprint Assessment

