

ارزیابی عوامل مؤثر بر حقوق عابران پیاده با توجه به اصول حقوق شهروندی در اسلام

علی اکبر تقوایی^۱، سبا شیخی^۲، طاهره کوخانی^۳

چکیده

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های حضور در فضاهای شهری که سبب سرزندگی و افزایش نقش اجتماعی آن‌ها می‌شود، حرکت پیاده است. امروزه در بسیاری از فضاهای شهری حرکت این گروه از شهروندان که جمعیت بزرگی را نیز به خود اختصاص می‌دهند، تحت تأثیر عوامل گوناگون، دچار اختلال شده است. عدم رضایت‌مندی عابران از فضاهای شهری به نوعی با تضییع حقوق آن‌ها در ارتباط است. حقوق شهروندی، از جمله مسائلی است که در اسلام بسیار به آن توجه شده و بر رعایت ارزش‌های انسانی بسیار تأکید شده است. این تحقیق به دنبال بررسی میزان تأثیر این عوامل در تضییع حقوق عابران در محدوده مطالعاتی (تقاطع بزرگراه جلال آل احمد و چمران تا خیابان کارگر شمالی تقاطع فاطمی)؛ به عنوان یکی از نواحی با حجم تردد بالای پیاده؛ است. روش تحقیق تحلیلی-اکتشافی و براساس مطالعات میدانی است. بر مبنای اصولی که از دیدگاه عدل در اسلام در ارتباط با حقوق شهروندی می‌توان استخراج نمود و با بررسی مسائل موجود و نظرات کارشناسان، معیارهایی به دست آمد. در تحلیل داده‌ها از فن فرآیند تحلیل سلسه‌مراتبی (AHP) و برای یافتن اهمیت گزینه‌ها از پرسشنامه استفاده گردید. بررسی اهمیت معیارها و زیرمعیارها نیز با روش دلفی صورت گرفت. یافته‌ها بیان داشت که مدیریت شهری مهم‌ترین عامل در ارتباط با حقوق عابران پیاده است و سپس سایر عوامل؛ رفتار ساکنین فضاهای مجاور، رفتار دارندگان وسایل نقلیه و رفتار سایر استفاده‌کنندگان فضا است؛ بنابراین با توجه به نقش تعیین‌کننده مدیریت شهری در ارتباط با حقوق عابران پیاده بایستی در طراحی شهرهای جدید، ساماندهی شهرهای موجود، تخصیص منابع مالی برای توسعه شبکه راه‌ها و بازسازی و بهسازی آن‌ها و در تدوین مقررات به پیاده روی به عنوان اصلی‌ترین شیوه جابجایی درون شهری و مناسب‌ترین شیوه سفرهای کوتاه، بالاترین اولویت داده شود.

واژه‌های کلیدی: حقوق عابران پیاده، حقوق شهروندی در اسلام، عدل، فرآیند تحلیل سلسه‌مراتبی (AHP) روش دلفی.

تاریخ دریافت: ۹۴/۰۴/۰۸

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۶/۲۵



شماره ۳-۵
پاییز ۱۳۹۴

فصلنامه
علمی-پژوهشی

نقش
جهان

ارزیابی عوامل مؤثر بر حقوق عابران پیاده با توجه به اصول حقوق شهروندی در اسلام

taghvaea@modares.ac.ir

۱. دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. (نویسنده مسؤول)

saba.sheikhi@modares.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

Kokhaei.n@gmail.com

۳. کارشناسی ارشد طراحی محیط زیست، دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

۱. مقدمه

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. در شهر تهران حدود ۵۰ درصد و در شهرهای متوسط و کوچک تا دوسوم سفرهای درون‌شهری کاملاً پیاده انجام می‌شود (۱۲:۱۹۹۶، Preparation of the Plan Regulations) بعلاوه در سفرهایی که با وسایل نقلیه موتوری انجام می‌گیرد، فاصله مبدأ و مقصد تا ایستگاه و یا تا محل پارکینگ، به صورت پیاده است. به این ترتیب، پیاده‌روی بخشی از همه سفرهای شهری است و بیشتر افراد حداقل در قسمتی از طول سفرهای خود پیاده‌اند. با وجود این، حقوق و نیازهای اساسی افراد پیاده در بسیاری موارد و به واسطه عوامل گوناگون نادیده گرفته می‌شود. از یکسو امکانات و تسهیلات تخصیص یافته به سیستم پیاده‌روی آن قدر ناچیز است که به هیچ‌روی تناسبی با جایگاه و سهم آن در حمل و نقل شهری ندارد و از سوی دیگر به علت پایین بودن سطح عمومی آگاهی‌های ترافیکی، فرد پیاده حقوق حقه‌ی خویش را پایمال یافته و گاهی خود نیز به عنوان متخلف در صحنه‌های مختلف ترافیکی ظاهر می‌شود.

۲. اهداف تحقیق

هدف اصلی این تحقیق بررسی عوامل مؤثر بر حقوق عابران پیاده بر مبنای اصول حقوق شهروندی در اسلام است و اینکه در میان این عوامل کدام یک بیشترین نقش را در تضییع حقوق عابران پیاده در فضاهای شهری دارند. در نتیجه می‌توان با آگاهی از این موضوع عاملان اصلی را شناسایی کرده و در جهت تغییر و اصلاح رویه برای احقاق حقوق عابران پیاده کوشید.

۳. روش تحقیق

روش تحقیق این مطالعه از نوع تحلیلی، اکتشافی و براساس مطالعات میدانی است. در تحلیل داده‌ها از فن ارزیابی AHP و برای یافتن اهمیت گزینه‌ها از نتایج پرسشنامه‌ها استفاده گردید. تعداد ۱۵۰ پرسشنامه برای این کار توزیع شد. جامعه آماری این مطالعه عابران پیاده‌ای است که از محدوده مطالعاتی این تحقیق (بزرگراه جلال آل احمد از تقاطع بزرگراه چمران تا خیابان کارگر شمالی تقاطع فاطمی) در ساعات مختلف شبانه‌روز استفاده می‌نمایند. برای یافتن اهمیت معیارها و

زیرمعیارها از روش دلفی استفاده گردید. برای این کار از ۱۵ متخصص در زمینه شهرسازی نظرخواهی شد.

۳-۱. روش دلفی

روش پیش‌بینی دلفی از سال ۱۹۵۱، به عنوان یک روش علمی مهم شناخته می‌شود (Sarvar: ۱۹۹۹, ۲۰). یکی از دلایل استفاده از روش دلفی در کنار روش فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی در این تحقیق، نیاز به استفاده از نظر کارشناسان در زمینه‌ی مبحث حقوق شهروندی و وزن دهی به معیارهای این تحقیق بوده است.

۳-۲. روش فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)

فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) با توجه به خصوصیات ویژه آن در بررسی موضوعات مربوط به برنامه‌ریزی شهری کاربرد مطلوبی دارد. روش AHP از این نظر مفید است که زمینه‌ای را برای تحلیل و تبدیل مسائل پیچیده به سلسله‌مراتبی منطقی و ساده فراهم می‌آورد تا برنامه‌ریز بتواند ارزیابی گزینه‌ها را با کمک معیارها و زیرمعیارها به راحتی انجام دهد. افزون بر این، امکان بررسی سازگاری در قضاوت‌ها را نیز فراهم می‌آورد (Ghodsipour: 2005, 14). با توجه به اینکه اغلب موضوعات مربوط به شهرسازی از طریق شاخص‌های کیفی و کمی قابل بررسی هستند، امکان به‌کارگیری هم‌زمان معیارهای کیفی و کمی در روش AHP آن را به ابزاری قوی برای تحلیل مسائل شهرسازی تبدیل می‌کند. انعطاف‌پذیری، سادگی محاسبات و امکان رتبه‌بندی نهایی گزینه‌ها نیز از مزیت‌های دیگر آن است که می‌تواند کمک مؤثری در بررسی‌های مربوط به مسائل و برنامه‌ریزی‌های شهری باشد (Zebardast: 2010, 20).

۳-۱-۲-۳-۱. تشریح کلیات روش AHP

اولین مرحله، مدل‌سازی و بنا کردن سلسله‌مراتب است. در این مرحله، مسئله و هدف از تصمیم‌گیری به صورت سلسله‌مراتبی از سطوح شامل عناصر تصمیم که با هم در ارتباط می‌باشند، درآورده می‌شود. عناصر تصمیم شامل شاخص‌ها و گزینه‌های تصمیم است. دومین مرحله انجام مقایسات زوجی است. تصمیم‌گیرنده بایستی مجموعه ماتریس‌هایی که به طور عددی اهمیت یا ارجحیت عناصر هر سطح را نسبت به عنصر مربوطه خود در سطح بالاتر نشان می‌دهد، ایجاد کند، این کار با انجام مقایسات دوجه‌دو بین عناصر هر سطح از طریق تخصص اعدادی که نشان‌دهنده ارجحیت یکی نسبت به دیگری است صورت می‌گیرد. مقادیر عددی مقایسات در ماتریسی به نام ماتریس مقایسات زوجی درج می‌شود. این ماتریس



شکل ۱: موقعیت محدوده مطالعاتی (Googlemaps.com)

دو خاصیت عمده دارد. اول آنکه قطراین ماتریس عدد ۱ است و معنای آن این است که نسبت ترجیح هر عامل در مقایسه با خودش مساوی ۱ است و دوم آنکه ترجیح عوامل نسبت به یکدیگر خاصیت معکوس پذیری دارد. مرحله بعدی انجام محاسبات لازم برای تعیین وزن (اولویت) هر یک از عناصر تصمیم با استفاده از اطلاعات ماتریس‌های مقایسات زوجی است. برای این منظور چندین روش وجود دارد که می‌توان روش حداقل مربعات، حداقل مربعات لگاریتمی، بردار ویژه و روش‌های تقریبی را نام برد. در روش AHP انتخاب گزینه برتر آخرین مرحله است. به منظور رتبه‌بندی گزینه‌های تصمیم و تعیین گزینه برتر، وزن‌های نسبی در هم ادغام می‌شوند. چون وزن شاخص‌ها منعکس‌کننده اهمیت آن‌ها در تعیین هدف بوده و وزن هر گزینه نسبت به شاخص‌ها، سهم آن گزینه در شاخص مربوطه می‌باشند، می‌توان گفت که وزن نهایی هر گزینه از مجموع حاصل ضرب وزن هر شاخص در وزن گزینه مربوط از آن شاخص به دست می‌آید. البته در این تحقیق از نرم‌افزار Expert Choice برای سنجش مدل به جای شیوه‌های یاد شده استفاده گردید که کار را بسیار ساده‌تر نموده و سرعت عمل را بالا می‌برد.

۴. معرفی متغیرها و شاخص‌های مرتبط

شاخص‌های مورد سنجش در این تحقیق بر مبنای نیازهای اصلی عابران پیاده با مطالعه مبانی نظری در این زمینه که در اینجا به عنوان حقوق اولیه آن‌ها در فضای شهری است، مدنظر قرار گرفت. به این شاخص‌ها در بخش مبانی نظری تحقیق کاملاً پرداخته شده است. بر مبنای این شاخص‌ها، معیارها و زیرمعیارهایی تعریف شده است که مدل سلسله‌مراتبی را تشکیل می‌دهند.

۵. محدوده و قلمرو پژوهش

محدوده مطالعاتی در این تحقیق، بزرگراه جلال آل احمد از تقاطع بزرگراه چمران تا خیابان کارگر شمالی تقاطع فاطمی است که در نقشه بالا، این محدوده توسط نقطه چین نمایش داده شده است.

۶. مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

۶-۱. نقش و هویت پیاده در شهرها

در شکل‌گیری شهرهای اولیه، پیاده نقش اصلی را ایفا می‌نمود زیرا مسافت پیاده روی مطلوب، محل استقرار کاربری‌ها و نهایتاً ساختار کلی شهر را مشخص می‌ساخت. استقرار محل کسب و کار (بازار)، عبادت‌روانه (مساجد) و مناطق مسکونی در طرح‌ریزی شهرهای قدیمی به خوبی

نمایانگر نقش و هویت پیاده در شکل‌گیری ارتباطی شهرها بوده است. با ورود اتومبیل به عرصه زندگی شهرهای کشور، به تدریج نقش پیاده کم‌رنگ گردید و اتومبیل نقش اصلی را در تعیین محل استقرار کاربری‌ها و شکل‌گیری شبکه ارتباطی پیدا نمود، بطوریکه امروزه در برنامه‌ریزی شهری و حتی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری، پیاده جایگاه نسبی خود را نیز از دست داده و سفرهای سواره انسان در کانون توجه مدیران و کارشناسان قرار گرفته است.

اقدام اصلی علیه توسعه طبیعی شهر با قطعنامه آتن و پیشنهاد ارائه شده در آن در مورد جداسازی انواع تردها در سال ۱۹۳۳ صورت گرفت. حتی بدتر از جداسازی انواع تردها، منطقه بندی چهار نوع عملکرد بود: مسکن، کار، جابجایی و گذراندن اوقات فراغت که به عنوان «رمز شهرسازی مدرن» معرفی می‌شود. در این نوع منطقه بندی عابر پیاده هیچ نقشی ندارد و همه چیز مقهور سرعت وسیله مکانیکی جدید یعنی اتومبیل شده است. پس از پایان جنگ جهانی دوم، تفکر برنامه‌ریزان حمل‌ونقل، اقتصاددانان و برنامه‌ریزان شهری بیشتر متوجه اتومبیل شد. در بسیاری از طرح‌های حمل‌ونقل مربوط به سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۸۰ در نتیجه آموزش‌های این دوره عنصر اصلی در حمل‌ونقل یعنی عابر پیاده به فراموشی سپرده شد. نخستین بار در سال ۷۰ و ۸۰ میلادی تلاش‌هایی برای احقاق حقوق قانونی عابر پیاده



شماره ۳-۵
پاییز ۱۳۹۴

فصلنامه
علمی-پژوهشی

نقش
جهان

با مدنظر قرار دادن دیدگاه سامانه‌ای آغاز گردید. عدم آگاهی به تأثیرگذاری سامانه‌های حمل و نقل، اعتقاد انعطاف‌ناپذیر به مقرراتی که غالباً فاقد هرگونه مبنایی هستند، روش‌های متداول ساختمانی و تصورات ذهنی برنامه‌ریزی مانع می‌شوند که بدیهی‌ترین نیازهای عابر پیاده در نظر گرفته شود.

۶-۲. حقوق شهروندی در اسلام

یک شهروند، یک عضو رسمی یک شهر، ایالت یا کشور است. این دیدگاه، حقوق و مسئولیت‌هایی را به شهروند یادآور می‌شود که در قانون، پیش‌بینی و تدوین شده است.

درواقع حقوق شهروندی آمیخته‌ای است از وظایف و مسئولیت‌های شهروندان در قبال یکدیگر، شهروند دولت یا قوای حاکم و مملکت و همچنین حقوق و امتیازاتی که وظیفه تأمین آن حقوق بر عهده مدیران شهری (شهرداری)، دولت یا به طور کلی قوای حاکم است. به مجموعه این حقوق و مسئولیت‌ها، «حقوق شهروندی» اطلاق می‌شود.

حقوق شهروندی ناظر به حقوق فطری انسان، سلب ناشدنی و غیرقابل تخلف است (Dastmalchyan:2011,4) و این بدین مفهوم است که از نظر اصول اسلامی این حقوق مرتبط با حقوق فطری انسان بوده و رعایت آن لازم است. این حقوق شامل حقوق مدنی، انسانی، اجتماعی، سیاسی فرهنگی و قضایی است.

حقوق شهروندی در جامعه اسلامی از نگاه حضرت علی (ع) دو طرفه است؛ یعنی هم مردم بر حکومت حق دارند و هم متقابلاً حکومت بر شهروندان خویش حقوقی دارد. ایشان در یکی از سخنانش به صراحت بر این مسئله تأکید می‌کند و می‌فرماید: «أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّ لِي عَلَيْكُمْ حَقًّا وَ لَكُمْ عَلَيَّ حَقٌّ ...» (Al-Sharif Al-Radi:1993,73)؛ ای مردم، من بر شما حقی دارم و شما هم بر گردن من حقی دارید. از جمله‌ی این حقوق در فرمایشات حضرت علی (ع)، می‌توان به حقوق سیاسی، معنوی، امنیتی، قضایی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی شهروندان اشاره نمود.

در جامعه اسلامی امکان استفاده و برخورداری از حقوق شهروندی برای تمام شهروندان وجود دارد و در این زمینه هیچ تفاوتی میان شهروندان از هر قشری که باشند، وجود ندارد. در نهج البلاغه نیز حضرت علی (ع) به این مهم اشاره و تأکید فرموده است. ایشان برخورداری از حقوق شهروندی را برای همه شهروندان یک حق تلقی می‌کردند و رعایت آن را بر حاکم، لازم و واجب می‌شمردند. در سفارش‌های آن حضرت به مالک اشتر درباره حقوق

شهروندان آمده است: «پس آن‌ها دو دسته‌اند: دسته‌ای برادر دینی تو هستند و دسته دیگر در آفرینش با تو همانند». بر همین اساس باید همه شهروندان در تمام حقوق و امتیازات با هم برابر باشند که از جمله‌ی این‌ها تساوی در تقسیم بیت‌المال، تساوی در بهره بردن از انصاف حاکم، تساوی در اجرای قانون، برابری در فرصت‌ها و مسئولیت و وظیفه دولت در قبال همه‌ی طبقات جامعه است. (Arabifar:2010,83)

حضرت سجاد (ع) نیز در کتاب «رساله حقوق» پنجاه مورد از حقوق مردم را بیان کرده‌اند و دیگر معصومین نیز در احادیث و روایات متعدد به انواع حق و حقوق افراد در یک جامعه پرداخته‌اند که همگی حاکی از جامعیت قرآن و توجه همه‌جانبه این کتاب آسمانی و احادیث و روایات به حقوق شهروندی است.

۶-۲-۱. عدل؛ نمودی از رعایت حقوق شهروندی

قرآن کریم، عدل را از مهم‌ترین موضوع‌های جامعه بشری قرار داده و لذا این واژه به صورت تنها و مجرد و بدون مشتقات آن چهارده بار و در دوازده آیه از هفت سوره قرآن به کار رفته است (Abdulbaki,1985:448-449) مشتقات این واژه در مجموع بیست و پنج بار در یازده سوره قرآن آمده است؛ مانند «فعدلک» (یک بار)، «لاعدل» (یک بار)، «تعديل» (یک بار)، «تعدلوا» (چهار بار)، «یعدلون» (پنج بار) و «اعدلوا» (دو بار) و واژه «قسط» که در معنا شبیه «عدل» است به صورت تنها ۱۵ مورد و در پانزده آیه از ده سوره قرآن آمده است. مشتقات این واژه عبارت‌اند از:

تسقطوا (دو بار)، اقسطوا (یک بار)، القاسطون (دو بار)، اقسط (دو بار) و المقسطین (سه بار). به طور کلی بیست و دو آیه از پانزده سوره در این مورد است (Bemanyan,2013:91). با بررسی برخی مصادیق عدل در قرآن کریم به این مهم دست می‌یابیم که توسعه معنایی عدالت تمام مسائل مربوط به انسان را در برمی‌گیرد؛ به گونه‌ای که از فکر و اخلاق تا مسائل فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی را شامل شده است. برخی معانی عدل در قرآن که با موضوع حقوق شهروندی در اجتماع مسلمان همانندی دارد عبارت‌اند از: قرار گرفتن هر چیز در جای خود، استفاده مناسب و بجا از هر چیز، رعایت حقوق افراد و جلوگیری از آسیب و تجاوز به حریم دیگران، صرفه‌جویی و جلوگیری از افراط، هماهنگی و برابری با دیگر افراد و جلوگیری از برتری جویی و ...

پیامبر اکرم عدل را میزان و معیار خداوند در زمین عنوان کرده‌اند و تمسک به آن را عامل نجات آدمیان مقرر داشته‌اند (العدل میزان الله فی الارض فمن اخذه قاده الی

الجنه و من تركه ساقه الى النار (Iran Nejad et, 2013: 115) و بر همین پایه است که از نظر رسول خدا عدالت معیار تمامی امور فردی و اجتماعی، معنوی و مادی، جسمانی و روحانی، سیاسی و غیرسیاسی است.

با تأسی از آیات قرآن کریم و روایات، عدالت و تقوا در نظام ارزشی و فقه سیاسی اسلام، به ویژه بر مبنای فقه امامیه، جایگاه بسیار والایی دارند. خط سیر فکری شیعیان که از سنت گفتاری و عملی رسول اکرم (ص) و ائمه اطهار (ع) سرچشمه میگیرد، در مورد عدالت حاکمان اسلامی بسیار واضح و شفاف است. از این رو، به این موضوع در فقه سیاسی شیعه بسیار اهمیت داده شده است و حتی بالاتر از فقه و فروع دین، یکی از مؤلفه‌های مهم اصول دین به شمار میآید. در کلمات رسول اکرم (ص)، حضرت علی (ع) و سایر ائمه از عدالت به عنوان ارزشی محوری در مسائل اجتماعی و فردی یاد شده است. حضرت علی (ع) میفرماید: «ما عمرت البلاد بمثل العدل» هیچ چیزی همانند عدل شهرها را آباد نخواهد کرد. (Sedaghat, 2010: 27)

۲-۲-۶. حقوق شهروندی بر پایه عدل اسلامی در شهر اسلامی

در این مقاله حقوق شهروندی در اسلام از دیدگاه عدل بررسی خواهد شد. عدالت یکی از عوامل مهم در تشکیل شهر اسلامی است. شهر، ساختاری پیچیده است که هر لحظه تحت تأثیر سه عامل «کالبد»، «جمعیت» و «روابط اجتماعی» قرار دارد؛ بنابراین برقراری عدالت در شهر اسلامی تابع ۱- برقراری عدالت در کالبد شهر، ۲- برخورداری عادلانه شهروندان از امکانات شهر، ۳- برقراری عدالت در اندیشه و رفتار شهروندان با خودشان و ۴- برقراری عدالت در رفتار شهروندان با کالبد شهر خواهد بود (Monjazi et al, 2010: 8).

تعادل در کالبد شهر، از قطب بندی شهر و محله‌های آن بر پایه معیارهای مادی، عدالت در بهره‌گیری از امکانات شهری، امکان دسترسی اهل شهر به مراجع رفع ظلم، مکان‌یابی مطلوب عناصر شهری و مجاورت متناسب و متجانس آن‌ها از موارد رعایت عدالت در مقیاس شهری هستند (Naghi Zadeh, 2006: 211)؛ اما در مقیاس خرد نیز اصولی وجود دارد که رعایت آن نشانگر اهمیت حقوق شهروندی و رعایت عدل است؛ مانند رعایت ارزش و کرامت‌های انسانی، تناسب مطلوب بین ابعاد فضا و کالبد با ویژگی‌های روانی و جسمانی انسان، ایجاد ارتباط بین طبیعت و مصنوع انسان، رعایت حقوق و احترام به دیگر

افراد، قاعده لاضرر و لاضرار، حفظ حریم افراد، ایجاد زیبایی بصری و بسیاری مسائل دیگر (Bemanyan et, 2013: 91) (al).

در این ارتباط حضرت محمد (ص) می‌فرماید: «لا ضرر ولا ضرار فی الاسلام»، در اسلام ضرر رسانیدن و تحمل ضرر روا نیست. (Muhammadi Rayshari, 1996: 1700)

مواردی نیز از مسائل شهرنشینی هستند که حضرت محمد (ص) در مباحث مربوط به قاعده لاضرر و لاضرار به آن اشاره و نهی فرموده‌اند؛ مثل حفر چاه در نزدیکی چاه دیگران به گونه‌ای که موجب ضرر رساندن به آب چاه آن‌ها شود، ساخت بنا به گونه‌ای که آفتاب و مهتاب از خانه همسایه گرفته شود سایه‌اندازی (، آسیب رساندن به درختان و منابع طبیعی مشترک با دیگر شهروندان به عنوان منابع عمومی مثل درختان محله بر اثر شیوه استفاده از آن‌ها. محدودیت‌های مکانی برای کاربری‌هایی که موجب ضرر و زیان می‌گردد جزو مواردی هستند که در قاعده لاضرر و لاضرار جای می‌گیرند. این محدودیت‌ها عبارت‌اند از: کاربری‌های دودزا، کاربری‌های مولد بوی نامطبوع، کاربری‌هایی با آلودگی صوتی، کاربری‌هایی با آلودگی محیطی. (Hakim, 2002).

حریم نیز از دیگر حقوقی است که رعایت آن در اسلام بسیار مورد تأکید قرار گرفته است. رعایت تمامی حریم‌ها شامل فضاهای عمومی، نیمه عمومی و خصوصی نیز در شهر ضروری است. موارد همپوشانی این فضاها باید مشخص شوند. خصوصی‌ترین حریم، حریم مالکیت انسان است که مرز و محدوده آن به طور دقیق باید مشخص شود. فضای نیمه خصوصی یا نیمه عمومی در محدوده همسایگی‌ها، فضای بیرونی است و حریم عمومی در شهر که قوانین و مسائل مربوط به آن باید برای رعایت حقوق کلیه شهروندان رعایت شود.

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران نیز با تکیه بر جهان بینی و ایدئولوژی الهی و باشناخت ابعاد وجودی انسان، حقوقی را برای فرد بر شمرده است و در آن، نهادهای حاکمیت، تعریف و حدود مرز اعمال آزادی ملت معین شده و نقطه تعامل بین حقوق ملت و دولت ترسیم گردیده است. اهمیت حقوق شهروندان که اساساً حقی ذاتی است، تدوین‌کنندگان قانون اساسی را واداشته که از همان اصول اولیه قانون اساسی، حقوق شهروندان و حدود مرز آن‌ها را تبیین نماید و با زیبایی هویت اصلی و حقوق انسانی، از اهداف برجسته و اساسی نظام اسلامی بر شمرده شود.

حال با توجه به دیدگاه‌های ارائه شده در نظرخواهی عابری و مسئولین و همچنین بر اساس مطالعات کارشناسی می‌توان مهم‌ترین مشکلات سیستم پیاده‌راه، به صورتی

مسائل فیزیکی معابر پیاده	مسائل شهرسازی	مسائل سازمانی و مدیریتی و برنامه‌ریزی	مسائل آموزشی و ایمنی	قوانین و مقررات	مسائل محیطی
۱- طرح هندسی (عرض معبر، شیب‌های طولی و عرضی، شیب‌راهه و یلکان، روگذر و زیرگذر، اختلاف ارتفاع) ۲- کف‌سازی (کیفیت پائین یا فقدان کف‌سازی مناسب) ۳- ناپیوستگی شبکه پیاده ۴- کمبود تسهیلات پیاده‌روی (گذرگاه‌های طولی و عرضی، ایستگاه‌های وسایل نقلیه عمومی و ...) ۵- نامناسب بودن معابر پیاده برای افراد کم‌توان (کودکان، سالمندان، معلولین) ۶- سیستم زهکشی نامناسب	۱- نامناسب بودن دسترسی‌های پیاده و سواره ۲- نامناسب بودن الگوی شبکه پیاده و سواره ۳- نامناسب بودن طرح و توزیع کاربری‌های زمین	۱- فقدان برنامه‌ریزی سیستم پیاده ۲- عدم وجود سازمان متولی مدیریت سیستم پیاده ۳- کمبود اعتبارات و تخصیص منابع مالی ۴- عدم کفایت مدیریت بهره‌برداری و نگهداری معابر پیاده	۱- کمبود یا فقدان آگاهی عابران از مقررات، قوانین، علائم و ... مربوط به پیاده‌روی ۲- کمبود یا فقدان آگاهی رانندگان از مقررات، قوانین و علائم مربوط به پیاده‌روی ۳- فقدان برنامه آموزشی مدون و با اهداف مشخص برای گروه‌های مختلف اجتماعی ۴- کمبود ایمنی عابران در معابر پیاده‌روی و به ویژه در هنگام عبور از عرض خیابان و تقاطع‌ها ۵- کمبود علائم پیاده‌روی (تابلو، خط‌کشی و ...) ۶- کمبود روشنایی	۱- عدم کفایت و وضوح قوانین و مقررات موجود پیاده‌روی (پیاده، راننده، مالکین املاک مجاور و ...) ۲- عدم اجرای قوانین و مقررات	۱- آلودگی‌های محیط زیست (هوا، صدا، بهداشتی) ۲- آلودگی بصری ۳- شرایط اقلیمی و جوی نامناسب (بارش، برف و باران، تابش خورشید و ...)

جدول ۱: مهم‌ترین مسائل و مشکلات سیستم پیاده (مأخذ: نگارندگان)

- در جدول شماره ۱ آمده، شناسایی و طبقه‌بندی نمود. بر اساس مسائل مطرح شده که در واقع نشان دهنده‌ی حقوقی است که از افراد پیاده در فضاهای شهری به انحاء گوناگون تضییع می‌گردد و همین‌طور بر مبنای اصولی که از دیدگاه عدل در اسلام و احادیث معصومین در ارتباط با حقوق شهروندی می‌توان استخراج نمود، به شش دسته از معیارها دست می‌یابیم که می‌توانند مبنای سنجش حقوق افراد پیاده‌گردند.
- ۳-۶. معیارهای اصلی مرتبط با حقوق شهروندی افراد پیاده:
- برنامه‌ریزی، طراحی و نگهداری مسیرهای پیاده باید در جهت رعایت عدالت و حفظ حقوق شهروندی با توجه به ۶ عامل زیر انجام گیرد:
- پیوستگی
- کوتاهی
- زیبایی
- امنیت
- ایمنی
- راحتی
- ۱- پیوستگی
- افراد پیاده به شبکه پیوسته‌ای نیاز دارند تا مبدأ را به مقصد، بدون وقفه و بریدگی ارتباط دهد. پیوستگی شبکه پیاده‌روی را به کمک معیارهای زیر می‌سنجند:
- آیا شبکه پیاده کلیه مبدأها را به مقاصد ارتباط می‌دهد (کامل یا ناقص بودن شبکه)؟
- آیا در نقاطی از شبکه، مسیر پیاده‌ها قطع نمی‌گردد و یا کیفیت آن به‌طور موضعی افت نمی‌کند (تعداد قطع مسیر و افت موضعی کیفیت) آیا پیاده‌ها به بیش از یک مسیر قابل قبول دسترسی دارند (تعداد مسیرهای جانشین برای یک مسیر معین)؟
- در موارد زیر شبکه پیاده پیوستگی را از دست می‌دهد:
- قطع مسیر پیاده‌ها توسط راه‌های شریانی بدون در نظر گرفتن پیاده‌گذر مناسب
- اشغال سطح پیاده‌رو هنگام اجرای کارهای ساختمانی
- اشغال سطح پیاده‌رو توسط وسایل نقلیه
- تخریب پیاده‌روها برای اقدامات مربوط به تأسیسات
- اشغال پیاده‌رو توسط دست‌فروشان
- اشغال تمام یا قسمتی از سطح پیاده‌رو با قرار دادن ناصحیح مبلمان و تجهیزات شهری؛ نظیر باجه تلفن؛ ایستگاه اتوبوس و درختان
- قطع مسیر پیاده توسط موانع طبیعی مانند رودخانه
- خرابی کف پیاده‌روها
- وجود عناصر مانند پله و یا ایجاد بریدگی در مسیر پیاده به نحوی که معلولین قادر به عبور نباشند.

۲- کوتاهی مسیر

افراد پیاده نسبت به فاصله‌ها به میزان زیادی حساسیت دارند و عموماً کوتاه‌ترین مسیر ممکن را انتخاب می‌کنند. کوتاهی مسیرهای پیاده را با معیار زیر می‌سنجند:

- نسبت طول واقعی مسیر به طول خط مستقیمی که بین مبدأ و مقصد کشیده شود.
- به علل زیر مسیرهای پیاده از کوتاه‌ترین مسیر فاصله می‌گیرد:
- طرح شبکه راه‌ها بر اساس نیازهای ترافیک موتور و بی‌توجهی به مسیرهای پیاده
- عرض زیاد خیابان‌ها
- میدان‌ها و تقاطع‌های وسیع
- قطع مسیرهای پیاده به نحوی که افراد پیاده ناچار به استفاده از مسیرهای طولانی‌تری می‌شوند.
- احساس عدم امنیت در مسیرهای کوتاه به نحوی که افراد پیاده ناچار به استفاده از مسیرهای طولانی‌تری می‌شوند.

۳- امنیت

- افراد پیاده نیاز به مسیری دارند که در آن احساس امنیت کنند. امنیت مسیرهای پیاده را با معیارهای زیر می‌سنجند:
- آیا در اوقات خلوت، پیاده‌ها مسیرهای امنی که کوتاهی آن قابل قبول باشد در اختیار دارند (تعداد مسیرهای جان‌نشین امن)
- آیا پیاده‌ها در معرض دید سواره‌ها و سایر افراد قرار دارند (وضعیت دید)؟
- آیا در مسیرهای پیاده امکان پنهان شدن افراد با اهدافی نامناسب وجود دارد (تعداد کنج‌ها)؟
- آیا روشنایی مسیرهای پیاده کافی است؟
- آیا باریک شدن فضایی که مسیر پیاده‌ها از داخل آن می‌گذرد، به پیاده‌ها احساس خفگی و گرفتگی نمی‌دهد؟ برعکس آیا فراخی بیش از حد این فضا ارتباط شخص با فضا را چنان تضعیف نمی‌نماید که افراد پیاده را دچار احساس ترس نماید (نسبت ارتفاع بناهای اطراف به عرض فضا)

۴- زیبایی

زیبایی مسیرهای پیاده را با معیارهای زیر می‌سنجند:

- آیا کاربری‌های اطراف مسیر پیاده، پیاده‌روی را جذاب می‌نماید (طولی از مسیر که از فضاهای تجاری و تفریحی پر جنب و جوش مطلوب افراد پیاده می‌گذرد)؟
- آیا امتداد مسیر پیاده یکنواخت و خسته‌کننده است؟
- آیا به منظر سازی اطراف مسیر توجه شده است؟
- آیا از مسیر و فضاهای اطراف آن به خوبی نگهداری می‌شود؟
- آیا محیط اطراف مسیر یکنواخت است یا تغییر می‌کند (تعداد تغییر محیط)؟
- آیا مسیر از داخل فضاهای متنوع شهری می‌گذرد؟
- آیا مناظر زیبایی در دید افراد پیاده قرار دارد (تعداد ابنیه و مناظر زیبا)؟
- به علل زیر مسیرهای پیاده زیبایی و امنیت پیدا نکرده و یا آن را از دست می‌دهند:

- عدم توجه به نیازهای عابر پیاده در طراحی مسیر
- عدم تأمین روشنایی مناسب
- طراحی که منجر به ایجاد مخفیگاه و نقاط کور نماید
- عدم توجه به جزئیات عملکردی از نظر رعایت نیازهای پیاده
- کف سازی نامناسب
- قرارگیری مبلمان شهری نامتناسب و نابجا
- اجرای فضای سبز بدون طرح و برنامه
- عدم بهره‌گیری از اصول زیبایی در عناصر شهری

۵- ایمنی

افراد پیاده به دلیل حساسیت نسبت به فاصله، معمولاً کوتاه‌ترین مسیر را انتخاب می‌کنند. ایمنی مسیرهای پیاده را با معیارهای زیر می‌سنجند:

- عرض عبور افراد پیاده
- سرعت حرکت و حجم ترافیک و وسایل نقلیه

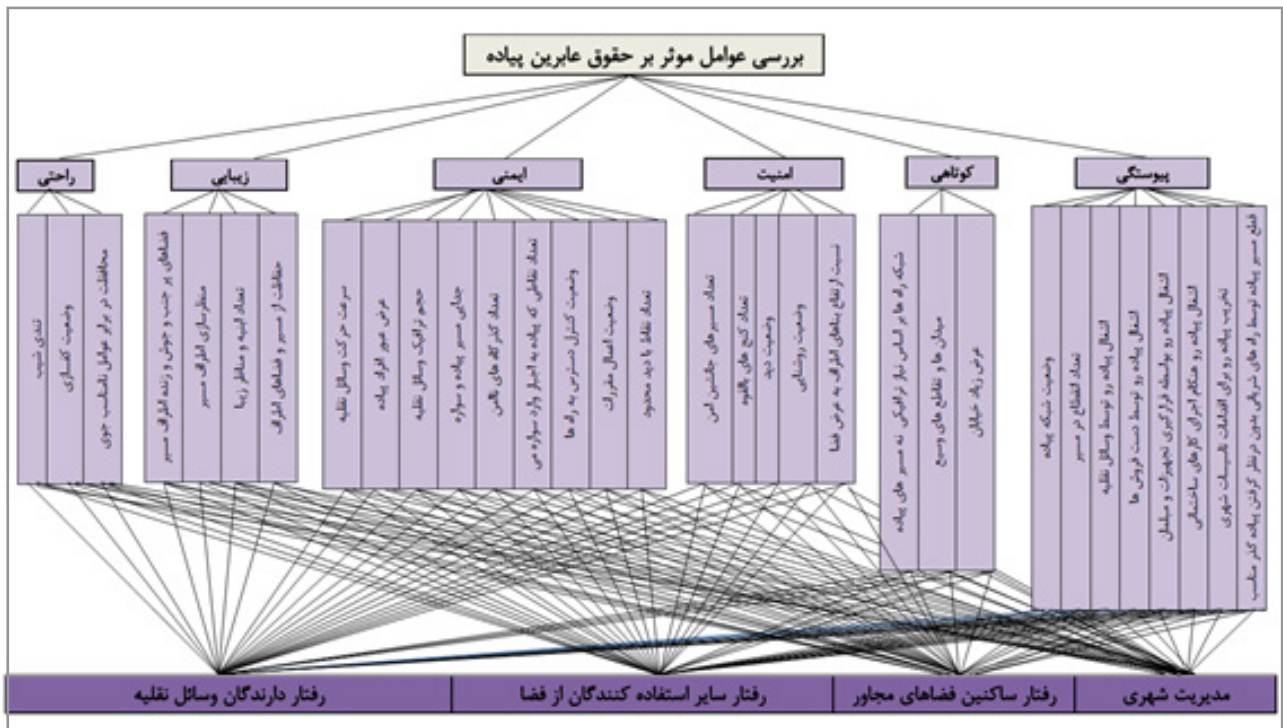
- آیا مسیرهای پیاده از سواره مجزا هستند (طولی از مسیر پیاده که از سواره رو جدا نیست)؟
 - آیا محل های گذر عابران پیاده از خیابان با توجه به سرعت ترافیک موتوری طراحی شده و ایمنی کافی دارند (تعداد گذرگاه های ناامن)؟
 - آیا به دلیل عدم پیوستگی و یا ناامنی، پیاده ها ناچار نمی شوند که در قسمت هایی از مسیر به داخل سواره رو بروند (تعداد و طول نقاطی از مسیر که پیاده ها ناچار به استفاده از سواره رو می شوند)؟
 - آیا عبور افراد پیاده از عرض خیابان های شریانی تنظیم شده است (نحوه تنظیم عبور افراد پیاده از عرض خیابان)
 - آیا راه های شریانی درجه ۱ چنان طراحی شده اند که دسترسی پیاده ها و ایستادن آن ها در کنار این راه ها عملی نباشد (وضعیت کنترل دسترسی افراد پیاده به این راه ها)؟
 - آیا استفاده غیرمجاز موتورسیکلت دوچرخه و وسایل نقلیه موتوری از مسیرهای پیاده جلوگیری می شود (وضعیت اعمال مقررات)؟
 - آیا در کنار مسیرهای پیاده، جوی های سرباز وجود دارد (طولی از مسیر که فاصله بین جوی و پیاده رو کمتر از ۰٫۵ متر است)؟
 - آیا دید متقابل وسایل نقلیه موتوری و افراد پیاده کافی و مناسب است (تعداد نقاطی که دید را محدود می نماید)؟
 - به علل زیر از ایمنی مسیرهای پیاده کاسته می شود:
 - طبقه بندی نشدن راه ها به شریانی و محلی و مشخص نبودن این طبقه بندی برای افراد پیاده و رانندگان وسایل نقلیه موتوری
 - عدم پیوستگی و کافی نبودن عرض مسیرهای پیاده که افراد را ناچار به استفاده از سواره رو می کند.
 - تنظیم نشدن عبور پیاده ها از عرض راه های شریانی
 - طراحی نادرست پیاده گذرها و مخصوصاً بی توجهی به سرعت ترافیک موتوری و عرض عبور طراحی آن ها.
 - عدم تأمین روشنایی مسیرهای پیاده
 - نبود حفاظت از مسیرهای پیاده
- عدم رعایت ضوابط ایمنی و کنترل ساختمان در فضاهای مجاور مسیرهای پیاده و ایجاد خطر
 - پارک حاشیه ای و درختکاری که جلوی دید متقابل وسایل نقلیه و افراد پیاده را می گیرد.
- ### ۶- راحتی و سهولت
- راحتی مسیر را با معیارهای زیر می سنجند:
 - تندی شیب طولی مسیر در سربالایی ها (طول و شیب طولی قسمت هایی از راه با شیب طولی بیش از ۵ درصد)
 - هموار بودن و لغزنده نبودن کف مسیر
 - وجود شیب راه و عرض کافی با توجه به میزان ترافیک پیاده (کیفیت عبور پیاده)
 - محافظت افراد پیاده در مقابل عوامل نامناسب جوی
- ### ۷. تجزیه و تحلیل
- حال بر اساس مدل سلسه مراتبی در نظر گرفته شده به منظور بررسی عوامل مؤثر بر حقوق عابران پیاده در محدوده مطالعاتی به ارزیابی عوامل می پردازیم. برای این کار از نرم افزار Expert Choice برای سنجش مدل بهره می گیریم. همان طور که از نمودار خروجی این نرم افزار قابل مشاهده است، نتایجی که برای معیارها استخراج شد به ترتیب شامل امنیت، ایمنی، کوتاهی، راحتی، پیوستگی، زیبایی در اولویت قرار داشتند. این بدان معنا است که در محدوده مطالعاتی این تحقیق عامل امنیت نقش بیشتری در ارتباط با حقوق عابران پیاده داشته و زیبایی نسبت به سایر عوامل از کمترین اهمیت برخوردار است.
- اماد رگام بعدی به ارزیابی زیرمعیارهای مطرح شده در ارتباط با هدف اصلی پژوهش می پردازیم که نتایج آن در نمودارهای زیر قابل مشاهده است.
- یعنی از بین عواملی که ما به دنبال میزان نقش و اهمیت آن ها در اثرگذاری بر حقوق عابران پیاده در نظر گرفته بودیم، عامل مدیریت شهری با تفاوت زیادی نسبت به سایر عوامل در درجه اول اهمیت قرار دارد. پس از آن رفتار ساکنین فضاهای مجاور مسیر است که به دلایل مختلف و اشکال متفاوت موجب تضییع حقوق عابران پیاده گشته اند. در مراتب بعدی نیز رفتار دارندگان وسایل نقلیه و رفتار سایر استفاده کنندگان فضا قرار دارد.

نتیجه‌گیری

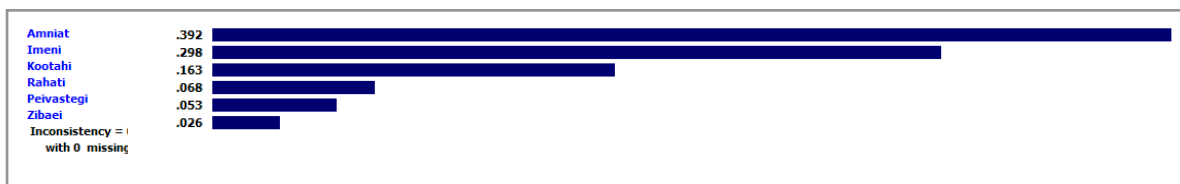
رعایت حقوق شهروندی به‌عنوان نمودی از اصل عدالت در جامعه اسلامی، بایستی به‌عنوان الگویی در شهرها، تأثیرگذار باشد. تمامی اصول اسلامی برپایه رعایت حق انسان و درواقع «حق‌الناس» است تا حقی از انسانی گرفته نشود و حرمت و کرامت انسانی، آن‌گونه که در قرآن برای انسان به‌عنوان جانشین خداوند در زمین در نظر گرفته شده، رعایت شود. همان‌طور که از نتیجه این تحقیق به دست آمد مدیریت شهری مهمترین عامل در ارتباط با احقاق یا تضییع حقوق عابران پیاده است. عامل امنیت نیز بیش از سایر معیارها برای عابران پیاده

ارجحیت دارد و نبود این امر را به‌نوعی تضییع حق خود در استفاده از فضا می‌دانند. بعد از عامل مدیریت شهری، سایر عواملی که در تضییع حقوق شهروندی افراد پیاده نقش داشتند به ترتیب عبارت بودند از: رفتار ساکنین فضاهای مجاور، رفتار دارندگان وسایل نقلیه و رفتار سایر استفاده‌کنندگان فضا.

بنابراین اصلی‌ترین عاملی که در ارتباط با حقوق عابران پیاده بایستی مورد بازنگری قرار بگیرد، نقش و اهمیتی است که مدیریت شهری ایفا می‌نماید و همان‌گونه که



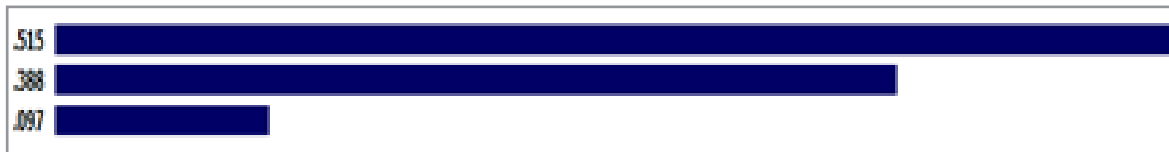
شکل ۲: نمودار مدل سلسه‌مراتبی در نظر گرفته شده به منظور بررسی عوامل مؤثر بر حقوق عابران پیاده در محدوده مطالعاتی (مأخذ: نگارندگان)



نمودار ۱: ارزیابی معیارهای تعریف شده مرتبط با حقوق عابران پیاده (مأخذ: نگارندگان)

غیرمعیارهای راحتی:

- وضعیت کف سازی
- تندی شیب
- محافظت در برابر عوامل نامناسب جوی



نمودار ۲: ارزیابی غیرمعیارهای «راحتی» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

غیرمعیارهای پیوستگی:

- تخریب پیاده رو برای اقدامات تأسیسات شهری
- قطع مسیر پیاده توسط راه های شریانی بدون در نظر گرفتن پیاده گذر مناسب
- تعداد انقطاع در مسیر
- اشغال پیاده رو هنگام اجرای کارهای ساختمانی
- اشغال پیاده رو به واسطه قرارگیری تجهیزات و مبلمان
- وضعیت شبکه پیاده
- اشغال پیاده رو توسط دست فروش ها



نمودار ۳: ارزیابی غیرمعیارهای «پیوستگی» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

غیرمعیارهای کوتاهی:

- شبکه راه ها بر اساس نیاز ترافیکی نه مسیرهای پیاده
- میدان ها و تقاطع های وسیع
- عرض زیاد خیابان



نمودار ۴: ارزیابی غیرمعیارهای «کوتاهی» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

غیرمعیارهای زیبایی:

- منظر سازی اطراف مسیر
- تعداد ابنیه و مناظر زیبا
- حفاظت از مسیر و فضاهای اطراف
- فضاهای پر جنب و جوش و زنده اطراف مسیر



نمودار ۵: ارزیابی غیرمعیارهای «زیبایی» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

غیرمعیارهای ایمنی:

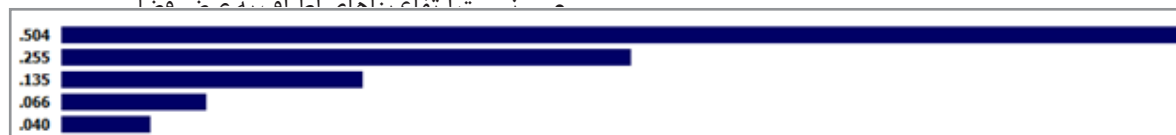
- جدایی مسیر پیاده و سواره
- عرض عبور افراد پیاده
- تعداد گذرگاه‌های ناامن
- حجم ترافیک وسایل نقلیه
- وضعیت اعمال مقررات
- وضعیت کنترل دسترسی به راه‌ها
- سرعت حرکت وسایل نقلیه
- تعداد نقاطی که پیاده به اجبار وارد سواره می‌شود



نمودار ۶: ارزیابی غیرمعیارهای «ایمنی» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

غیرمعیارهای امنیت:

- وضعیت دید
- وضعیت روشنایی
- تعداد مسیرهای جان‌نشین امن



نمودار ۷: ارزیابی غیرمعیارهای «امنیت» با توجه به هدف اصلی پژوهش، مأخذ: نگارندگان

- اما نتیجه نهایی که استخراج گردید در نمودار زیر نمایش داده شده است.

Overall inconsistency = .08



نمودار ۸: ارزیابی عوامل اثرگذار بر حقوق عابران پیاده، مأخذ: نگارندگان

در نتایج این تحقیق مشاهده شد، ضریب تأثیر این عامل چندین برابر عوامل دیگر است.

مدیریت شهری عبارت از سازمان دهی عوامل و منابع برای پاسخگویی به نیازهای ساکنان شهر و شامل کارکردهای برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت، کنترل و هدایت است. برقراری شرایط و زمینه‌های لازم برای تعامل بین عناصر مدیریت شهری که شامل شهروندان، نهادهای اداره‌کننده‌ی شهر، شورای اسلامی و بخش خصوصی است؛ نیازمند قرار گرفتن برمدار قانون‌مداری است. قانون‌مداری مبتنی بر تدوین قوانین و مقرراتی است که وظایف و تکالیف

امتیاز	عوامل موثر
۰,۶۲۰	مدیریت شهری
۰,۱۹۰	رفتار ساکنین فضاهای مجاور مسیر
۰,۱۰۶	رفتار دارندگان وسایل نقلیه

جدول ۳: میزان اثرگذاری عوامل مختلف در حقوق عابران پیاده، مأخذ: نگارندگان

دوسویه شهروندان و مدیریت شهری را روشن می‌نماید و هدف آن، سامان بخشی به زندگی شهری و فعالیت‌های مدیریت شهری است.

نتایج بررسی مجموعه مقررات شهرسازی و معماری و طرح‌های توسعه و عمران مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران از تاریخ تأسیس تا کنون، بیانگر آن است که متأسفانه اساساً چنین رویکردی در مجموعه ضوابط و مقررات عمومی شهرسازی وجود ندارد و به کارگیری اصطلاحاتی نظیر «شهروند» در متون ضوابط و مقررات مزبور مشاهده نمی‌شود. در نتیجه چنین استنباط می‌گردد که اساساً در مجموعه ضوابط و مقررات شهرسازی «حقوق شهروندی» مشروعیت ندارد.

از طرف دیگر سازوکارهای ظهور «شهروندی» در فرآیندهای تصمیم‌گیری و انتخاب نادیده گرفته شده است. به طوری که در ضوابط مصرح نحوه تصویب طرح‌های جامع شهرها و نحوه تهیه تصویب ضوابط و مقررات اجرایی طرح‌های جامع و هادی و مانند آن هیچ سازوکاری برای ظهور شهروند به عبارت بهتر «شهروندسازی» در فرآیندهای تصمیم‌گیری و انتخاب پیش‌بینی نگردیده است. (Sarraf et al, 2009:18)

بررسی جایگاه شهروندی در مجموعه قوانین و مقررات مدیریت شهری و مقایسه آن با حقوق و وظایف دوسویه شهروندان و شهرداری‌ها به خوبی نشانگر فقدان شهروندی و غیبت شهروندی در نظام حقوقی ایران و بالأخص عدم توجه به گروه کثیری از شهروندان یعنی عابران پیاده است.

با این نگاه، بدیهی است که با توجه به اهمیتی که حکومت‌های محلی مدیریت‌های شهری شوراهای اسلامی شهرها در شهروندسازی و شکل دادن به جامعه مدنی محلی دارند، نظام حقوق شهری کشور باید ظرفیت‌های حقوقی لازم را برای آماده‌سازی بسترهای قانونی مناسب جهت شهروندسازی محلی داشته باشد. لذا می‌توان گفت زندگی جمعی در شهر مزیت‌هایی برای ساکنان به وجود می‌آورد که در پاسخگویی ارزان‌تر و بهتر به نیازهای مشترک ایشان بازتاب می‌یابد و بسیاری از نیازهایی که در اجتماعات کوچک به صورت انفرادی قابل برآورده شدن نیست، امکان پاسخگویی می‌یابد. مدیریت شهری با چنین رسالتی به تنظیم کارکردهای جمعی در عرصه عمومی می‌پردازد و در نتیجه، برآمده از اراده مشترک شهرنشینان و تشریک مساعی آنان است.

مدیریت شهری برای اثربخشی و کارایی بیشینه و کاربری بهینه منابع نمی‌تواند به تنهایی به ابزار و فنون اکتفا نماید. شرط کافی به نظام مند کردن تمامی عوامل و بازیگران و به طور مشخص به چگونگی تعامل شهروندان بازمی‌گردد. برقراری چنین نظامی

درگرو حکمروایی مطلوب است که همانا همیاری و هم‌افزایی بخش‌های دولتی و خصوصی و جامعه‌ی مدنی را موجب شده و «شهر خوب» را شالوده‌ریزی می‌کند.

به همین ترتیب وضعیت فعلی حقوق افراد پیاده که حاصل سال‌ها بی‌برنامگی و بی‌توجهی نسبت به مسائل سامانه پیاده از طرف مدیران، برنامه‌ریزان و طراحان است رانمی‌توان جز از طریق یک برنامه‌ریزی جامع و هماهنگ بهبود بخشید. این برنامه باید کلیه جنبه‌های مرتبط با برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت سامانه را در برگیرد. بایستی در تعیین الگو برای اسکان‌های جدید و طرح‌ریزی شهرهای جدید، ساماندهی شهرهای موجود تخصیص منابع مالی برای توسعه شبکه راه‌های شهری و در بازسازی و بهسازی آن‌ها و همچنین در تدوین مقررات و ضوابط شهری باید به پیاده روی به عنوان اصلی‌ترین شیوه جابجایی درون شهری و مناسب‌ترین شیوه برای سفرهای کوتاه و متوسط بالاترین اولویت داده شود.

در نتیجه چنانچه در برنامه‌ریزی‌ها جایگاهی ویژه برای این نوع از سفر داشته باشیم، می‌توانیم تا حدود زیادی بسیاری از مشکلات و مسائلی را که امروزه گریبان‌گیر عابران پیاده در فضاهای شهری است و به نوعی حقوقی‌را که شامل حال آن‌ها می‌شود را تضعیف می‌نماید، رفع کنیم. وضع قوانین مناسب و با ضمانت اجرایی کافی برای ایجاد تغییر در فرهنگ شهروندانی که چه به صورت پیاده و چه سواره از فضاهای شهری استفاده می‌نمایند نیز می‌تواند نقش برجسته‌ای در احقاق حقوق افراد پیاده ایفا نماید.

بنابراین مدیریت شهری می‌تواند با آموزش حقوق عابران پیاده و تشویق آنان به پیگیری حقوق خویش، اتخاذ رویکرد پیاده‌مداری، جامعیت و ایجاد فضای گفتگو میان عابران پیاده و مدیران شهری، اصلاح نظام اداری و مراعات حقوق عابران پیاده، جامعیت و عدم تبعیض میان عابران پیاده و سواره، حاکمیت قانون، مسئولیت‌پذیری در قبال عابران پیاده، کارایی و اثربخشی، شفافیت و پاسخگویی در جهت ارتقاء حقوق عابران پیاده، نقش آفرینی مؤثری در احقاق حقوق شهروندی این گروه از شهروندان داشته باشد.

فهرست منابع

- AbdulBaki, MohammedFuad (1985). Concordance of the Qur'an words, Esmaelian ins. Tehran. (in persian)
- Al-Sharif Al-Radi, Abul-Hasan Muhammad (1993). Nahj al-Balagha, ed. Subhi al-Salih, Qom, Iran, 1st ed., 79. (in Arabic)

- Muhammadi Rayshari, Muhammad (1996). Mizan al-Hikmah, Dar al-Hadith, Qom, Iran, 1st ed.,1700. (in Arabic)
- Naghi Zadeh, Mohammad (2006). Urban and Islamic architecture (theoretical principles) Construction Engineering Organization of Isfahan, Isfahan, Iran. (in persian)
- Plan and Budget Organization. Office of Research and Technical Criteria (1996). Pedestrian facilities; Plan and Budget press. (in persian)
- Preparation of the Plan Regulations (1996). Urban Design Regulations, Part 10, walking paths; Ministry of Housing and Urban Development, Department of Architecture and urban planning. (in persian)
- Sarraf, Mozaffar and Abdollahi, Majid (2009), Analysis and assessment of the status of citizenship in the laws, regulations and urban management, Geographical Researches (134-115(63. (in persian).
- Sarvar, Rahim (1999). Application AHP in geographical location (case study: location for future development of Miandoab); Geographical Researches (38-19(49. (in persian)
- Sedaghat, Ghasemali (2010). Features of Ahl albayt fiqh and its role in support of citizenship rights, Marifat journal (-15(154 30. (in persian)
- Zebardast, Esfandiar (2001). AHP in urban and regional planning, Fine Arts Magazine, Tehran University (21-13(10. (in persian)
- Arabifar, Mahdieh (2010). The concept of citizenship rights in Nahj al-Balagha, Marifat journal (86-71(153. (in persian)
- Bemanyan, Mohammad Reza and Arjmand, Sahar and AliMohammadi, Farzaneh(2013). The impact of legal principles relating to the rights of citizens on the basis of justice in housing design (Case Study: Three Iranian-Islamic houses), Journal of Studies on Iranian-Islamic City(100-89 (12. (in persian)
- Dastmalchyan, Ahmad (2011). Generalities about citizenship rights, the Ministry of Interior, Bureau of protecting the rights of citizens, the protection of citizens' rights directive agency programs. (in persian)
- Ghodsipour, Sayed Ahmad (2005). analytic hierarchy process AHP, Amirkabir University Press. (in persian)
- Hakim, Basim Salim (2002), Arabic-Islamic cities: Building and Planning Principles, translated by Muhammad Hussain Malek Ahmadi and Aref Aghvami Moghaddam, Ministry of Culture and Islamic Guidance, Tehran. (in persian)
- Iran Nejad, Ebrahim and Jamshidi, Mohamed Hussein(Winter 2013). Imam Khomeini's vision of social justice, Journal of Iranian Social Development Studies, the fifth year(115(1. (in persian)
- Monjaz, NoorMohammad and Rafiee, Ali Mohammad (2010). Islamic New City and Justice (principles and standards governing the construction and evaluation), National Conference on Islamic architecture and urbanism; Islamic Art University, Tabriz. (in persian)
- Mozaffar Sarraf and Abdollahi, Majid (2009), Analysis and assessment of the status of citizenship in the laws, regulations and urban management, Geographical Researches (134-115(63. (in persian)