اسناد تاریخی

اسناد پاسخ می‌گویند

نسبت میرزا کوچک‌خان با کمونیست‌ها

بعد از کودتای حزب کمونیست در گیلان، میرزا کوچک خان نامه‌ای به لنین و همچنین به مدیوانی، نماینده دولت شوروی در گیلان، فرستاد. این نامه‌ها دارای ارزش تاریخی فراوانی است؛ زیرا در آن‌ها نه فقط اوضاع گیلان، بلکه خطوط اصلی انقلاب ملی، به رهبری میرزا کوچک‌خان، کاملاً مشخص می‌شود. در این نامه‌ها، میرزا از اعتقاد راسخش برای مبارزه علیه استعمار انگلستان سخن می‌گوید و در همان حال، بر این نکته اصرار دارد که تاکتیک و راهبرد انقلاب ایران، باید مطابق با داده‌های عینی و ذهنی جامعه ایرانی باشد. میرزا و همکارانش مصمم بودند آزادی اخذ تصمیم خود را در برابر همه قدرت‌ها حفظ کنند. میرزا در نامه‌ای که برای لنین فرستاد، از موافقت‌هایی که با نمایندگان دولت شوروی و اعضای حزب عدالت، در دوم خرداد ۱۲۹۹ در انزلی انجام گرفته بود و از قول‌هایی که رهبران و شخصیت‌های دولت روسیه شوروی به ملل شرق داده بودند، یاد کرد و در این زمینه نوشت: «من به نمایندگان شما در موقعش گفتم که ملت ایران حاضر نیست برنامه و روش بلشویزم را قبول کند؛ زیرا این کار عملی نیست و ملت را به طرف دشمن سوق می‌دهد.» میرزا در همین نامه، از یک سلسله وعده‌های انجام نشده دولت شوروی گله و تاکید می‌کند که شیوه کار و برنامه حزب کمونیست در میان مردم گیلان، موجب تقویت ضد انقلاب شده است.

وی در این زمینه می‌نویسد: «مداخلات نامشروع در کارهای داخلی، سبب شد که انقلابیون ایرانی از خود سلب مسئولیت کنند و صریحاً اعلام دارند که کار کردن با این وضع، به هیچ وجه امکان ندارد. ما معتقدیم که قدم اول را برای آزادی ایران برداشته‌ایم، لیکن خطر از جانب دیگر به ما روی آورده است؛ یعنی اگر از مداخله خارجی در امور داخلی جلوگیری نشود، معنی‌اش این است که هیچ‌وقت به مقصود نخواهیم رسید؛ زیرا به‌جای مُداخله یک دولت خارجی که تا کنون وجود داشت، مداخله دولت خارجی دیگری شروع شده است. ما نمی‌توانیم افتخارات انقلابی خود را که طی ۱۴ سال کوشش و فداکاری به دست آورده‌ایم، یکباره محو کنیم و به حقوق ملت ایران خیانت ورزیم.» میرزا در نامه‌ای به مدیوانی نیز، از سرخوردگی عمیق‌اش از رفتار اعضای حزب عدالت و نیروهای شوروی که در میان مردم گیلان ایجاد نارضایتی کرده‌اند، سخن می‌گوید: «اگر این اقدامات شما دوام پیدا کند، ناچاریم به هر وسیله که ممکن باشد، به تمام احرار و سوسیالیست‌های دنیا حالی کنیم که وعده‌های شما، همه‌اش پوچ و عاری از صحت و صداقت است. به نام سوسیالیزم، اعمالی را مرتکب شده‌اید که لایق قشون مستبد نیکلا و قشون سرمایه‌داری انگلیس است.» میرزا در همین نامه اضافه می‌کند: «من و رفقایم محال است آلت دست آن‌ها بشویم، عاری از شرف می‌دانم کسی را که حقوق حاکمیت و استقلال مملکت را هدیه شغل و مقام کند. من استقلال ایران را خواهانم و بقای اعتبارات کشور را طالبم، آسایش ایرانی و همه ابنای بشر را بدون تفاوت دین و مذهب شایقم. من آلت دست قوی‌تر از شما نشده‌ام، چه رسد به شماها. ما با شرافت زیست کرده‌ایم و با شرافت مراحل انقلابی را طی کرده‌ایم و با شرافت خواهیم مرد.»

زرتشت به روایت تاریخ و اسطوره

آیا انتخاب ۶ فروردین به عنوان روز بزرگداشت پیامبر ایران باستان، مبنای تاریخی دارد؟

جواد نوائیان رودسری – شورای عالی انقلاب فرهنگی در جلسه ۸۲۵ خود، به تاریخ سوم دی‌ماه جاری، ۱۰ مناسبت را برای درج در تقویم ملی تصویب کرد. در این جلسه، ششم فروردین‌ماه به عنوان «روز بزرگداشت زرتشت» که برخی آن را از دوران پیامبر ایران باستان می‌دانند، نام‌گذاری شده است. اقدامی درخور تحسین که پیش از هر چیز، نشان دهنده همزیستی مسالمت‌آمیز ادیان کهن در ایران اسلامی است. ضمن این که بسیاری از فقها، با استناد به آیه ۱۷ سوره حج، زرتشتیان را اهل کتاب فرض کرده‌اند و افزون بر این مستند، در روایات تاریخی، از معامله اهل کتاب رسول خدا(ص) با زرتشتیان یمن سخن به میان آمده است. علاوه بر این، زرتشت به عنوان پیامبر ایران باستان، بخشی از هویت تاریخی سرزمین ماست که پرداختن به آن، ضروری به نظر می‌رسد. بنابراین، آن‌چه در این نوشتار بررسی می‌شود، به معنای نفی محسنات این اقدام نیست؛ هدف آن است که دریابیم آیا انتخاب روز ششم فروردین به عنوان روز بزرگداشت زرتشت، از وجاهت تاریخی برخوردار است یا این که انتخاب کنندگان، آن را بر مبنای دیدگاه دیگری مورد توجه و تأکید قرار داده‌اند.

■ **مقدمه اول: مکان تولد زرتشت**

درباره شخصیت زرتشت، اطلاعات زیادی در اختیار ما نیست؛ هر چند منابع زرتشتی درباره او و شخصیتش، داستان‌های متعددی را ذکر می‌کنند، اما این اطلاعات، چنان با هاله‌ای از روایت‌های افسانه‌وار پوشانده شده که درک حقیقت زندگی او را مشکل و سخت کرده است. طبق روایت اوستا، زرتشت در خاندان اسپیتمان متولد شد؛ مادرش دوغدو و پدرش پوروشسپ نام داشت. درباره زادگاه زرتشت، اختلافات فراوانی وجود دارد. زنده‌یاد دکتر جواد مشکور، در مقاله «زادگاه زرتشت» که در شماره ۱۱۹ مجله «وحید» منتشر شده است، گستره مکان‌هایی را که در متون زرتشتی و غیر آن، به عنوان زادگاه وی معرفی می‌شود، ذکر می‌کند؛ این مکان‌ها از آذربایجان و نواحی اطراف دریاچه ارومیه تا بلخ و حتی سیستان، گسترده است. مخفی ماندن زادگاه زرتشت، چندان دور از ذهن نیست. اگر به این نکته توجه کنیم که آیین زرتشتی، تا نیمه عصر اشکانی، رونقی هم‌پایه دیگر باورهای رایج در ایران، مانند میترائیسم داشت و ظاهراً از دوره بلاش اشکانی، سر و سامانی به وضعیت متون این دین داده شد، تا سرانجام در دوره ساسانی و در عهد شاپور یکم، تَنْسَر، هیربدان هیربد که ظاهراً رگ و ریشه‌ای اشکانی داشت، متن اوستا را سامان داد، درمی‌یابیم که این چالش تاریخی، چندان بی مناسبت نیست. همین مشکل درباره محل درگذشت زرتشت نیز وجود دارد. برخی منابع کهن ایرانی برآنند که وی در آتشکده بلخ به دست یک تورانی به نام «تورِبراتور» کشته شد و حتی گروهی، مقبره موجود در شهر مزار شریف را، مدفن زرتشت می‌دانند؛ اما تعدادی دیگر، جزایر دریاچه ارومیه را به عنوان محل درگذشت و آرامگاه زرتشت مورد توجه قرار می‌دهند.

■ **مقدمه دوم: چالش فاصله تاریخی**

برخی از خاورشناسان بر این باور هستند که ایرانیان باستان، اهتمام چندانی به تاریخ‌نویسی نداشته‌اند، چرا که در این دوره، قول بر قلم برتری داشته است و ایرانیان ترجیح می‌دادند به وعده و روایت زبانی اعتماد کنند و آن را بخشی از جوانمردی می‌دانستند. با این حال، گاهنامه‌هایی که بعدها به دست ایرانیان مسلمان رسید و دستمایه نگارش شاهنامه‌ها و تاریخ‌های اساطیری و غیر اساطیری ایران شد، نشان می‌دهد که این ادعا، چندان با واقعیت تطبیق نمی‌کند، اما ذکر این نکته ضروری است که وقفه چند قرنه برای احیای دین زرتشتی، باعث از بین رفتن بسیاری از منابع تاریخی در این زمینه شد و در واقع، آن‌چه به عنوان متون دینی و غیر دینی زرتشتیان می‌شناسیم، بیشتر حاصل فعالیت چهار قرنه ادبی موبدان دوره ساسانی است؛ دورانی که از عصر زرتشت، فاصله زیادی دارد. اگر روایت ژاله آموزگار را در کتاب «اسطوره زندگی زرتشت» درست بدانیم، صاحب نظران برای هنگام زندگی پیامبر ایران باستان، از ۱۸۰۰ تا ۶۰۰ پیش از میلاد مسیح، بازه زمانی تعیین کرده‌اند؛ اگر زمان تدوین آثار زرتشتی در دوره ساسانی را ابتدای تسلط این دودمان بر ایران، یعنی حدود سال ۲۲۴ میلادی بدانیم، بین زمان ولادت زرتشت تا این دوره، دست کم ۸۲۴ و دست بالا، ۲۰۲۴ سال فاصله است؛ دورانی که می‌تواند بسیاری از وقایع را از صفحه تاریخ پاک کند و نیز، سبب‌ساز اضافه شدن افزودنی‌های بسیار به متون تاریخی و مذهبی شود.

■ **نتیجه‌بحث**

از آن‌چه طی دو مقدمه بالا بیان کردیم، نتیجه می‌گیریم که اطلاعات ما درباره سالروز ولادت زرتشت و نیز، روز آغاز پیامبری وی، قابل اعتماد نیست. زرتشتیان ایران، ششم فروردین را زادروز زرتشت می‌دانند و معتقدند که وی در همین روز به پیامبری رسید. این دیدگاه تنها در متون دینی زرتشتیان قابل احصاست. اگر تعیین مکان ولادت زرتشت که معمولاً ثبت و ضبط آن ساده‌تر از هنگام زادروز است، چنان دشوار باشد که گستره‌ای وسیع را، از آذربایجان تا خراسان و سیستان در بر بگیرد، چطور می‌توان درباره زادروز وی با ضرس قاطع سخن گفت؟ نظیر چنین باورهای تاریخی‌ای را می‌توان در برخی از ادیان دیگر نیز، یافت. در متون یهودی و به ویژه اسفار تورات، وقایع و تاریخ‌هایی ذکر شده است که جز کتاب مقدس یهودیان، مستندی ندارد و در متون دیگر اقوام، نمی‌توان ردی از آن‌ها یافت. از سوی دیگر، باید به تأخیر در تدوین متون دینی و احیاناً تاریخی زرتشتی، گرایش روزافزون ایرانیان به دین اسلام و فراموشی آیین زرتشتی را که به روایت آرتور کریستین‌سن در کتاب «ایران در زمان ساسانیان»، در اواخر دوره ساسانی به یک سلسله مقررات دست و پا گیر و توام با خرافات تبدیل شده بود، افزود. می‌دانیم که تا قرن چهارم هجری، هنوز آتشکده‌ها در فارس روشن بودند و زرتشتیان، بدون محدودیت، مناسک خود را انجام می‌دادند و پس از آن بود که گرویدن ایرانیان به اسلام، زرتشتی‌گری را با فتور و سستی فراوان روبه‌رو کرد و در این بین، بسیاری از منابعی که می‌توانست در زمینه بحث مدنظر ما مفید واقع شود، به فراموشی سپرده شد و به تدریج از بین رفت. زرتشتیانی که به هند کوچیدند نیز، تحت تأثیر آیین‌های متنوع این سرزمین قرار گرفتند و حتی، رویکرد و شیوه‌ای متفاوت در رفتارها و باورهای مذهبی خود پیدا کردند. واقعیت آن است که به قاطعیت نمی‌توان روز ششم فروردین را، زادروز زرتشت نامید؛ از همین رو، برگزیدن نام «روز بزرگداشت زرتشت» که می‌توان با تمسک به آن، از زیر بار صحت و سقم تاریخ برگزیده شده، تا حدی شانه خالی کرد، برای روز ششم فروردین، سازگار به نظر می‌رسد.

تاریخ جهان

قهرمان مبارزات ضدامپریالیستی چگونه کشته شد؟

«چه‌گوارا» در آخرین روز

ارنستو چه‌گوارا، در سال ۱۹۶۷، در روستای «لاهیگویرا» در بولیوی به دست سربازان تحت حمایت سیا کشته شد. به گزارش «تاریخ ایرانی»، خولیا کورتز که در آن زمان ۱۹ سال داشت، آخرین شهروند غیرنظامی بود که او را زنده دید. خولیا در مصاحبه با روزنامه «گاردین»، این دیدار را توصیف کرده است. او می‌گوید: روز هشتم اکتبر سال ۱۹۶۷ بود. داشتم برای درس دادن به سمت مدرسه می‌رفتم، اما وقتی به «لاهیگویرا» رسیدم، از ترس سر جایم خشک شدم؛ انفجار بود و انبوه دود. یک هواپیمای نظامی بالای سرم در آسمان دور می‌زد. یک مرد نظامی دستی به شانه‌ام زد و گفت: «گریه نکن عزیزکم. جنگ پارتیزانی تمام شد.» همان روز، تقریبا نزدیک غروب، یک لحظه از پنجره کلاس، «چه» را دیدم. به سختی راه می‌رفت و دو سرباز همراهی‌اش می‌کردند. هوا تاریک‌تر از آن بود که بتوانم قیافه‌اش را دقیق ببینم؛ آن شب، در همان مدرسه‌ای که من درس می‌دادم، بازداشت بود. از مدرسه سخت مراقبت می‌کردند و به هیچ کس هم اجازه نمی‌دادند او را ببیند. صبح روز بعد، یکی از سربازها داشت به اخبار رادیو گوش می‌کرد و من شنیدم که در اخبار اعلام شد «چه»، در جنگل بولیوی مرده است. این خبر کنجکاوی من را برانگیخت، چون به چشم خودم دیده بودم که او وارد «لاهیگویرا» شده است. بلافاصله تصمیم گرفتم به مدرسه بروم و رودررو او را ببینم تا بپرسم برای چه دارد این‌جا می‌جنگد؟ تعداد نگهبان‌ها در آن ساعت خیلی کم بود. من درست جلوی درگاه اتاق ایستاده بودم، اما او در انتهای اتاق روی یک صندلی نشسته بود و نمی‌توانستم درست صورتش را ببینم. سربازی که از «چه» نگهبانی می‌کرد، از من پرسید: «خولیا اومدی «چه» رو ببینی؟ باشه. می‌تونی بیای تو!» و من هم وارد اتاق شدم. پرسیدم که برای چه می‌جنگد و او جواب داد برای آرمان‌هایش. گفت ما اشتباه می‌کنیم که او را آدم بدی می‌دانیم. گفت دارد برای محرومان و فرودستان می‌جنگد. از من خواست به او غذا بدهم و من هم برایش از خانه کمی سوپ آوردم. بعد او را بیرون آوردند. در یک لحظه «چه» چرخید و چنان نگاهی به من کرد که مهر آن هنوز روی قلبم باقی مانده است. بعد به سمت خانه برگشتم. در لحظه ورود به خانه صدای تیر بار شنیدم. سر جایم خشک شدم؛ با تردید برگشتم و به سمت مدرسه دویدم. آن‌جا جسد مردی را دیدم که در اتاق افتاده بود؛ با دستان گشوده و چشمان باز؛ او چه‌گوارا بود.

صفحه آرایی
روزنامه مجله ویژه‌نامه کتاب اینفوگرافیک گرید لوگو
۰۵۱۳۷۰۰۹۳۹۰
layout@khorasannews.com
واحد صفحه‌آرایی روزنامه خراسان سفارش می‌پذیرد

(شعار ایمنی رانندگی با سرعت مطمئنه، احتمال وقوع تصادف و بروز حوادث ناگوار را کاهش می دهد.)
فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای بدون ارزیابی کیفی - نوبت دوم
اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی را
اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی در نظر دارد مناقصه های عمومی به شرح ذیل را فیمابین پیمانکاران واجد الشرایط ، از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) برگزار نماید :

شماره	موضوع	مدت	مبلغ برآورد	فهرست بهاء مورد استفاده	مبلغ ضمانت نامه شرکت در فرآیند ارجاع کار
۹۸/۹۲	تجدید مناقصه اجرای عملیات لکه گیری و روکش آسفالت حفاظتی محور دیهوک - فردوس و محور فردوس - دیهوک	۸ ماه	۲۶،۵۴۶،۶۹۱،۰۹۶ ریال	فهرست بهاء راهداری سال ۱۳۹۸	۱،۳۲۸،۰۰۰،۰۰۰ ریال
۹۸/۹۳	مناقصه احداث ۲ دستگاه پل عابر در محور بیرجند - سربیشه - نهبندان کیلومتر ۳۵ (محل مسجد صاحب الزمان مود) و کیلومتر ۷۰ (محل روستای سلم آباد) شهرستان سربیشه	۱ ماه	۵،۴۸۵،۹۴۴،۳۳۷ ریال	فهرست بهاء ابنیه سال ۱۳۹۸	۲۷۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال
۹۸/۹۴	مناقصه اجرای روکش آسفالت گرم محور فردوس - کنیاه	۷ ماه	۷،۸۴۶،۵۶۵،۰۸۶ ریال	فهرست بهاء راهداری سال ۱۳۹۸	۳۹۳،۰۰۰،۰۰۰ ریال

ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار میبایست به یکی از دو روش ذیل اخذ و در سامانه ستاد بارگذاری و به صورت فیزیکی تحویل دستگاه مناقصه گزار گردد:
الف- ضمانتنامه بانکی معادل مبلغ فوق در وجه اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی
ب- فیش بانکی واریز وجه نقد معادل مبلغ فوق به حساب مندرج در اسناد مناقصه به نام تمرکز وجوه سپرده اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی نزد شعب بانک ملی ایران ، مدت اعتبار ضمانتنامه بانکی باید حداقل سه ماه پس از افتتاح پیشنهادها بوده و برای سه ماه دیگر نیز قابل تمدید باشد.
کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران درصورت عدم عضویت قبلی ، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند .
شرایط مناقصه گران : جهت مناقصه (۹۸/۹۲ و۹۸/۹۴)پیمانکاران حقوقی دارای حداقل رتبه۵ رشته راه وترابری ودارای گواهی معتبر صلاحیت ایمنی انجام کار صادره از وزارت تعاون ، کار و رفاه اجتماعی و دارای ظرفیت آزاد مجاز به شرکت در مناقصه می باشند.
جهت مناقصه (۹۸/۹۳) پیمانکاران حقوقی دارای حداقل رتبه ۵ رشته ابنیه و دارای گواهی معتبر صلاحیت ایمنی انجام کار صادره از وزارت تعاون ، کار و رفاه اجتماعی و دارای ظرفیت آزاد مجاز به شرکت در مناقصه می باشند.
تاریخ انتشارمناقصه های فوق در سامانه تاریخ۹۸/۱۰/۹ می باشد .
مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه های فوق از سایت ستاد : ساعت ۱۳:۰۰ دوشنبه۹۸/۱۰/۹ لغایت ساعت۱۳:۳۰ پنجشنبه۹۸/۱۰/۱۲
مهلت زمانی ارائه پیشنهاد مناقصه های فوق : ساعت۱۴:۳۰ روز سه شنبه تاریخ ۹۸/۱۰/۲۴
زمان بازگشایی پاکت مناقصه های فوق از طریق سامانه ستاد : ساعت۸:۳۰صبح روز چهارشنبه تاریخ۹۸/۱۰/۲۵
آدرس و اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزارجهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه وارائه پاکت ها
آدرس : خراسان جنوبی - بیرجند - خیابان غفاری - نبش غفاری ۲۵ - اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان جنوبی شماره تماس : ۹ - ۳۲۳۴۲۱۳۷ - ۰۵۶ کد پستی : ۹۷۱۷۸۳۳۱۱۵
متقاضیان می توانند برای کسب اطلاعات بیشتر و دریافت آگهی مناقصه به پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات به آدرس http://iets.mporg.ir و سایت اینترنتی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی به آدرس http://khorasan-south.rmto.ir رجوع نمائید.
اطلاعات سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :
مرکز راهبری و پشتیبانی سامانه : ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱
دفتر ثبت نام مرکزی : ۸۸۹۶۹۷۳۷ - ۰۲۱
شناسه آگهی۷۱۱۹۸
۹۸۱۲۳۸-۰۳

ویژه

سیاست‌گذاری مدیریت شهری قم در ایمنی عابرین، بدون سرمایه‌گذاری فرهنگی، نتیجه‌ای ندارد

حفظ جان عابران پیاده در میان شلوغی‌های شهر و در دل خیابان‌ها و معابر با توجه به قوانینی که توسط برخی از رانندگان، مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد و بر ترافیک و سردرگمی‌های عبور و مرور شهری می‌افزاید، وظیفه‌ای دشوار و هزینه‌بر و پیچیده است.

بی‌تفاوتی به قواعد و قوانین راهنمایی و رانندگی، لطمات جبران ناپذیری را برای افراد پیاده و هم سرنشینان وسایل نقلیه به همراه دارد و گاه آمار تکان دهنده‌ای را از تصادفات شهری در کلان‌شهرها برجای می‌گذارد. هر چند ساماندهی ترافیکی و ایمنی عابرین تنها برعهده مدیریت شهری نیست، اما یکی از وظایف سنگین و خطیر مدیران شهری به شمار می‌رود.

وقتی اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها با سرعتی نفس‌گیر راه عبور را برای عابران پیاده می‌بندند و مجالی برای عبور و مرور در عرض خیابان‌ها را نمی‌دهند، باید به دنبال راهکارهایی بود که فرصت حرکت در سطح شهر و خیابان‌ها را برای عابرین فراهم کرد. اگر چه سهم برخی از تخلفات و قانون‌شکنی‌ها توسط رانندگان بی‌مبالات در نا امن کردن خیابان‌ها برای عابران را نمی‌توان نادیده گرفت، اما نمی‌توان از کنار عابرین پیاده سهل‌انگار و بی‌توجه به قوانین و مقررات به سادگی عبور کرد. عابران بی‌احتیاطی که هنوز با فرهنگ عبور و مرور و توجه به ضوابط در هنگام عبور از خیابان، غریبه هستند و برای خود و دیگران، خطرات و حوادثی را رقم می‌زنند.

عابرانی که توجهی به رنگ چراغ و خط عابر پیاده ندارند و بی‌پروا از وسط خیابان عبور می‌کنند و یا زیربل‌های عابرپیاده از روی نرده‌ها می‌گذرند، نقش مهمی در افزایش حوادث درون شهری دارند. این عابران سهل‌انگار، گویا بها و ارزشی برای حفظ جان خود در این نابسامانی‌های ترافیکی قائل نیستند. در این شرایط هر برنامه‌ریزی و تدابیری در توسعه امکانات و تجهیزات در تسهیل عبور و مرور عابرین پیاده به تنهایی چاره ساز نیست و سیاست‌گذاری مدیریت شهری قم در ایمنی عابرین بدون سرمایه‌گذاری فرهنگی، نتیجه‌ای ندارد! دغدغه‌های مدیریت شهری قم در عبور و مرور بی‌ضابطه برخی از عابرین زمانی رفع می‌شود که فرهنگ شهروندی و آگاهی شهروندان به سمت و سوی توجه به قوانین و مقررات شهری، سوق پیدا کند و مردم نیز به نقش و سهم مهم خود در کاهش حوادث شهری، واقف باشند و بپذیرند که اگر به اهمیت نحوه صحیح حرکت در خیابان‌ها و معابر پی نبرند در گیر حوادث تلخ و جبران‌ناپذیری می‌شوند. مطالعات کارشناسی بر روی عرض خیابان‌ها و موقعیت‌سنجی‌های مناسب در سالهای اخیر موجب نصب ده‌ها پل عابر پیاده در خیابان‌های قم شد و از سوی دیگر مکانیزه شدن تعدادی از پل‌ها، هزینه‌های سنگینی را برای مدیریت شهری رقم زد که البته در برابر حفظ جان و ایمنی شهروندان، وظیفه‌ای مهم برای مدیران شهری است، اما در بسیاری از مواردتردیدی از سوی عابرین بر روی پل‌ها اتفاق نمی‌افتد و بی‌نظمی‌های زیادی به واسطه حضور بدون ضابطه عابرین در وسط خیابان شکل می‌گیرد و چه بسا این تردد‌ها و شلوغی‌ها خود عاملی در افزایش ترافیک و حوادث می‌شود.

وقتی شهروندان برای تردد از خیابان، حتی نسبت به خط و خطوط‌های سفید ویژه عبور عابران بی‌توجه هستند و فرهنگ توجه به ضوابط عبور و مرور همچنان در عابرین پیاده نهادینه نشده است، هر خطری می‌تواند در کمین باشد، در واقع تا زمانی که عابرین پیاده، جایگاه پل‌ها و خطوط را در عبور و مرور ندانند، هزینه‌کرد و سرمایه‌گذاری در نصب این پل‌ها و ایجاد خطوط، اثرگذار نیست و ضریب استفاده از این امکانات و تجهیزات را برای شهروندان افزایش نمی‌دهد.

یکی از ابزارهای مهم در ارتقای فرهنگ شهروندی در مدیریت شهری، سرمایه‌گذاری‌های فرهنگی است که مدیران شهرداری از طریق رسانه‌ها و تبلیغات محیطی و برنامه‌های فرهنگی نسبت به آن اهتمام می‌ورزند، برنامه‌هایی که می‌تواند علاوه بر فرهنگ‌سازی، هشداردهنده نیز باشد و اهمیت توجه به قوانین و علائم و خطوط را برای شهروندان به خوبی تبیین کند تا مانع از وقوع حادثه و فاجعه‌ای شود. اصلاح فرهنگ ترافیک شهری را می‌توان در عابرین پیاده مورد توجه قرار داد و علاوه بر تبیین رعایت حقوق عابران در گذرگاهها از سوی رانندگان، شهروندان را نیز نسبت به وظایفی که در عبور و مرور دارند آگاه کرد، به ویژه اینکه در عابرین پیاده، کودکان و سالمندان بیش از دیگران در معرض خطر تصادف هستند می‌توان این آموزش‌ها را از سنین پایین و در میان خانواده‌ها عملیاتی کرد. قم‌شهری که مسیر توسعه و رشد را در سالهای اخیر پیموده است، امروز درگیر بسیاری از مسائل ترافیکی همچون سایر کلان‌شهرهاست و با توجه به بیش از ۹۶ درصد جمعیت شهری و زاترپذیری آن، مدیریت شهری را با وظایف گسترده‌تری در ساماندهی عبور و مرور و حمل و نقل مواجه ساخته است و بدون شک بدون مشارکت عمومی و جریان‌سازی فرهنگی، حل معضلات شهری و ترافیکی، امکان‌پذیر نیست، باید پذیرفت که بسیاری از بی‌نظمی‌های اجتماعی ریشه در معضلات و آسیبهای فرهنگی دارد و تا فرهنگ مورد توجه نباشد، برای آسیب‌ها نمی‌توان راهکاری مناسب اندیشید.

با توجه به بحران آلودگی هوا و دعوت از شهروندان در جهت استفاده از وسایل نقلیه عمومی، قطعا بخشی از مسیر برای شهروندان با پیاده روی و پیمودن معابر و خیابان‌ها همراه است و اگر بسترهای مناسب برای حضور عابرین فراهم نباشد نمی‌توان، عبور و مرور را ساماندهی و ترافیک را به خوبی مدیریت کرد. در بسیاری از کشورهای پیشرفته، مهندسی شهری براساس پیاده‌راه و انسان محوری طراحی می‌شود و ایمنی عابران در عبور و مرور شهری مورد تاکید است، اما بدون مشارکت و همراهی شهروندان، عالی‌ترین قوانین شهری نیز نمی‌تواند ایمنی عابرین را تامین کند.

شهرداری قم توجه ویژه‌ای در مناطق ۸ گانه نسبت به خط کشی معابر دارد که با هدف برقراری نظم و انضباط در عبور و مرور، افزایش ضریب ایمنی، جلوگیری از تداخل حریم عابر پیاده و خودرو، کاهش سرعت غیرمجاز خودروها و غلبه بر عدم دید در تاریکی انجام شده است، حجم بالای تردد عابران پیاده در معابر و ارتباط مستقیم میان تعداد تصادف های منجر به جرح و فوت، زنگ هشداری جدی در خیابانها و معابر قم است و در این مسیر شناسایی نقاط پرخطر از جمله راهکارهایی در مدیریت بحران در جهت کاهش تصادفات می‌باشد.

در طرح جامع ترافیک که یکی از طرح‌های مهم در رفع معضلات شهری و ترافیکی است، بازنگری‌هایی انجام شده و تصمیمات ترافیکی با مطالعات روزبه‌روز نقشه راه برای کاهش دغدغه‌ها ایجاد کرده است و در این طرح برای کاهش تصادف عابران پیاده و بالا رفتن ایمنی عابران تمهیدات جدی اندیشیده شده است.

در حال حاضر بیش از ۵۰ پل عابر پیاده در سطح قم منصب شده است که در جهت استفاده شهروندان نیاز به آموزش و احصای آسیب‌ها و علت‌یابی در عدم استفاده شهروندان از این پل‌ها داریم. پل‌ها و خطوط در خیابان‌ها حافظ جان عابران است، اما عدم استفاده از پل‌ها گاهی این ظرفیت مهم را به فضائی بی‌دفاع برای حضور معتادین و بزه‌کاران و سارقان تبدیل کرده است، در حالی که اگر تردد گسترده عابران از این پل‌ها شکل بگیرد، دیگر فضای امنی برای مجرمان و افراد معتاد ایجاد نمی‌شود و عابران با خیالی آسوده از این ظرفیت‌ها استفاده می‌کنند. توجه به استاندارد پل‌ها، جداسازی مسیرهای عابران پیاده از اتومبیل هاندرد کشی‌های مناسب برای حفظ جام عابران، جلوگیری از تعرض عابر پیاده به خیابان از طریق راهکارهای قانونی و فرهنگ‌سازی و تبیین حقوق و تکالیف عابران پیاده از جمله سیاست‌هایی است که می‌تواند اثرگذار باشد و گسترش شهرنشینی و افزایش تردد خودرو و به تبع آن عابران پیاده را با حوادث کمتری مواجه سازد.

در سطح شهر، معضل رفت و آمد و عبور از خیابان، به ویژه برای کودکان و سالمندان و معلولان بیش از دیگر اقشار است و مناسب سازی این معابر برای افراد کم‌توان اهمیت زیادی دارد معابر از جمله فضاهای ویژه و پراهمیت برای شهرها به شمار می‌روند و از ارکان اصلی شهر هستند که باید به خوبی مدیریت شوند یکی از تصمیماتی که در جهت فرهنگ‌سازی در سالهای اخیر رقم خورد، جریمه کردن عابران بود که بیشتر شبیه یک شوخی تلقی می‌شود و نمی‌تواند در ساماندهی عبور و مرور قانون‌مند عابران، جایگزین فرهنگ‌سازی و آموزش شود امید است با تدابیر لازم بتوان جریانی پایدار در ارتقای فرهنگ شهروندی به سمت و سوی قانون‌مداری و ضابطه‌مندی حرکت کرد و شهری ایمن برای عابران و شهروندان ایجاد کرد.

خراسان
پذیرش غیرحضوری آگهی‌های تبریک، تعدیر و تشکر
پذیرش تلفنی :
۳۷۰۰ ۹۹۹۹
پذیرش تلگرامی :
۰۹۱۵۴۷۱۱۳۰۰
۹۸۱۱۷۲۸