

تبلیغات بدنه اتوبوس های شهری برای مسافران نفس گیر است

# گرفتار در «تابوت متحرک»!

خیلی از ما، یعنی مسافرانی که سوار تاکسی یا اتوبوس می شویم، جایی را که باید برویم معمولاً نه با اسم و آدرس، بلکه با نشانه های محیطی که به آن ها عادت کرده ایم می شناسیم. اما متاسفانه، این روزها زور تبلیغات و دلال هایی که در این میان در حال زد و بندند، چربیده و حالا اغلب اتوبوس ها به قول یکی از مسافران، تبدیل شده با «تابوت متحرک». با محبوس شدن در این تابوت، با شیشه هایی که این طور پوشانده شده اند، احساس اضطراب و ناامنی و جاماندن، مدام بر مسافران فشار می آورد.



آذر فخری، روزنامه نگار

در بچه ها و پنجره هایی نیاز دارد.

خیلی از ماها، یعنی مسافرانی که سوار تاکسی یا اتوبوس می شویم، جایی را که باید برویم معمولاً نه با اسم و آدرس، بلکه با نشانه های محیطی که به آن ها عادت کرده ایم می شناسیم. به خصوص اگر سن مان زیاد باشد و کم سواد هم باشیم، این نشانه های محیطی، اهمیت بیشتری پدایمی کنند. اما متاسفانه، این روزها زور تبلیغات و دلال هایی که در این میان در حال زد و بندند، چربیده و حالا اغلب اتوبوس ها به قول یکی از مسافران، تبدیل شده با «تابوت متحرک». با محبوس شدن در این تابوت، با شیشه هایی که این طور پوشانده شده اند، احساس اضطراب و ناامنی و جاماندن، مدام بر مسافران فشار می آورد. معمولاً در هر ایستگاه مسافران از هم دیگر و یا از راننده می پرسند این جا کجاست و یا از راننده خواهش می کنند تا به فلان ایستگاه رسیدن ها را خبر کند چون خودشان جایی را نمی بینند!

و این ماجرا ماست با «تبلیغات محیطی» که امان مان را هم روی پل های هوایی عابر پیاده و هم در کل اتوبوس و در آن وقت از شب، تو باشی و دوسه مسافر آقا و یک راننده!

احتمالاً کسی که برای اولین بار اتوبوس و یا هر وسیله نقلیه دیگری را طراحی کرد، فکر این را هم کرده بود که فضای بسته ای در این حد، احتیاج به نورگیر دارد و کسی که در این فضای بسته قرار می گیرد برای احساس امنیت یاسرگرمی و یا ارتباط با محیط بیرون و شناختن راه ها و مسیرها، به

کنند. از خیر پل هوایی که حتماً باید گذشت به خصوص در ساعات آخر روز. چون بنرهای تبلیغاتی دید هر دو طرف پل را مسدود و آن را تبدیل به تونلی ترسناک کرده، تونل تاریکی در ساعات تاریک و خلوت شب که به پاتوق معتادان و کارتن خواب ها و خفت گیرها، تبدیل می شود. این از پل عابر هوایی که اصلاً به لطف «تبلیغات محیطی» کارکردش را برای «شهروندان» از دست داده، زیر گذر هم البته وضع بهتری ندارند؛ زیر گذر چهارراه ولی عصر و یا میدان ولی عصر را در نظر بیاورید که چه قدر برای پیدا کردن راه خروج، سرگیجه می گیریم، آن هم با تابلوهایی که مثلاً قرار است ما را برای بیرون رفتن از آن زدحام فروشدگان و مسافران، راهنمایی کنند که نمی کنند، از بس که الکن اند.

می رسم به اتوبوس های شهری که قرار است به حمل و نقل عمومی و در نتیجه پاکیزگی هوای شهر کمک کنند، اما همین اتوبوس ها، با فضای مسدود شده تبلیغاتی، بر خستگی خود یعنی قرار گرفتن در معرض میلیون ها چشم وسیله مناسبی اند برای تبلیغات محیطی و می توان آن ها را نوعی بیلبوردهای متحرک نامید. اتوبوس مدام در سطح شهر در حال تردد است، محدوده وسیعی از شهر و میلیون ها بیننده را تحت پوشش تبلیغات محیطی قرار می دهد و طیف وسیعی از مخاطبین از شمال شهر تا جنوب شهر و از شرق تا غرب را در برمی گیرد.

می بینید؟! در این تعریف

شهری مثل تهران، متعلق به شهروندان نیست؛ این شهر خیابان هایی دارد که از همه سوزنده کنشی و مانع گذاری شده تا اتومبیل های معمولاً تک سر نشین راحت تر تردد کنند و شهروندان برای آسایش رانندگان، یا باید بروند و زیرمین یا از پل های استفاده کنند.

با توجه به ویژگی های تهران، شهر متعلق به شهروندان نیست؛ این شهر خیابان هایی دارد که از همه سوزنده کنشی و مانع گذاری شده تا اتومبیل های معمولاً تک سر نشین راحت تر تردد کنند و شهروندان برای آسایش رانندگان، یا باید بروند و زیرمین یا از پل های استفاده کنند.

با توجه به ویژگی های تهران، شهر متعلق به شهروندان نیست؛ این شهر خیابان هایی دارد که از همه سوزنده کنشی و مانع گذاری شده تا اتومبیل های معمولاً تک سر نشین راحت تر تردد کنند و شهروندان برای آسایش رانندگان، یا باید بروند و زیرمین یا از پل های استفاده کنند.

با توجه به ویژگی های تهران، شهر متعلق به شهروندان نیست؛ این شهر خیابان هایی دارد که از همه سوزنده کنشی و مانع گذاری شده تا اتومبیل های معمولاً تک سر نشین راحت تر تردد کنند و شهروندان برای آسایش رانندگان، یا باید بروند و زیرمین یا از پل های استفاده کنند.

زبان بازانه و دلال منشانه از تبلیغات اتوبوسی، فقط به بیرون از آن و به آنان که اتوبوس را از بیرون می بینند، توجه شده است و کسانی که در داخل اتوبوس نشسته اند؛ آسایش، آرامش و امنیت شان، اصلاً اهمیتی ندارد و به آن پرداخته نشده است. آن هایی که داخل اتوبوس نشسته اند و به واسطه حضور آن هاست که اصلاً اتوبوس رانی و حمل و نقل عمومی معنا و امکان حضور در سطح شهر پدایمی کند، به راحتی نادیده گرفته شده اند. مسافرانی که در تاریکی و ازدحام اتوبوس، هیچ منظره ای از شهر را در اختیار ندارند و استرس جاماندن و نرسیدن را با خود حمل می کنند، به راحتی نادیده گرفته شده اند.

خداکر می، عضو کمیسیون سلامت شورای شهر تهران هم از این اتوبوس ها با تعبیر «قفس» یاد می کند. او هم روایتی دارد از تجربه اتوبوس سواری در شهر: «سوار اتوبوسی شدم که سراسر آن را تبلیغات فرا گرفته بود و این شرایط به هیچ وجه مطلوب نیست. شهروندان تهرانی به هیچ وجه از نوع تبلیغات بدنه اتوبوس ها راضی نیستند و بارها این ناراضی را اعلام کرده اند. مسافران اتوبوس ها از این وضعیت گلایه دارند و می گویند در اتوبوس ها شبیه به پرند در قفس می شوند. بنابراین این نوع تبلیغات برخلاف ضوابط تبلیغات و حقوق شهروندی است و انتظار ما این است که این مشکل هر چه سریع تر بر طرف شود.»

این در حالی است که مسئولان شرکت واحد اعتقادی به زندانی شدن مسافران اتوبوس ندارند و این مشکل را انکار می کنند.

اما بشنویم از آن طرف و از زبان صادقی، معاون تبلیغات و زیباسازی شهرداری تهران: «اولاً (که یعنی خیلی مهم تر از هر مورد دیگری، حتی مهم تر از حقوق شهروندان است) تبلیغات شهری یکی از منابع درآمدهای پایدار شهرداری است و ۷۷ درصد هزینه تبلیغات اتوبوس ها صرف توسعه حمل و نقل عمومی می شود.» و ادامه می دهد: «نصب این تبلیغات روی بدنه، حتی موجب خنک تر شدن کولر اتوبوس ها شده است.» خوب پس مشکل گرمای تابستان هم برای مسافران به این ترتیب حل شده، بروید حالش را ببینید!

هزینه تبلیغات اتوبوس ها کجایم رو؟ وقتی تا این حد حقوق شهروندی نادیده گرفته می شود و شهروند در این شهر احساس می کند یا در تابوت است یا در قفس، چند پرسش اساسی به میان می آید که پوچی که اتوبوس رانی بابت این آزار و اذیت

## از گوشه و کنار

### اراده بازرسی از بناهای دولتی وجود نداشته است



شهردار پیشین مشهد در واکنش به حادثه واژگونی اتوبوس دانشجویان واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد تاکید: آقای احمد خرم، وزیر پیشین راه و ترابری گفته است که ساختمان های دانشگاه آزاد در ارتفاع بالای ۱۸۰۰ متر به صورت غیر قانونی و با قلدری ساخته شده است. ایشان به نکته مهمی اشاره کرده که به علت جریحه دار شدن جامعه از این اتفاق تاسفبار، اهل خبر و تحلیل به آن نپرداختند. قاسم تقی زاده خامسی در گفت و گو با ایلنا، با اشاره به این که بیشتر ساختمان های دولتی و ارگان ها که بایدهنگام حوادث، پناهگاه شهروندان باشند بدون پروانه ساخته شده یا فاقد مجوز پایان کار شهرداری هستند، گفت: این مسئله یک تهدید جدی برای مراجع کنعندگان و کارکنان این ساختمان ها به شمار می رود. وی افزود: با وجود این که بیست سال قبل کارشناسان ژاپنی «جایکا» در یک مطالعه میدانی گزارش دادند اکثر ساختمان های دولتی تهران، در مقابل حوادث غیر مترقبه مصونیت ندارند. اراده بازرسی از این بناها وجود نداشته یا توانایی فیزیکی برای اجرای نبوده است. معاون پیشین شهرداری تهران با استقبال از دستور رئیس جمهور برای بررسی علل حادثه تلخ واحد علوم و تحقیقات، پیشنهاد کرد شهردار تهران که به نمایندگی از همه شهرداران در جلسات دولت شرکت می کند در قالب مصوبه، بخشنامه رئیس جمهور یا حتی لایحه دولت، کلیه دستگاه های اجرایی و سایر ارگان ها ملزم شوند برای تمام ساختمان های موجود حداکثر در مدت یک سال پایان کار اخذ کنند. در غیر این صورت مسئول وقت در حوادث آینده پاسخگو باشند.

### آدرس گرمخانه های تهران

شهرداری برای افرادی بی سرپناه در ۲۲ منطقه تهران گرمخانه هایی احداث کرده است که نشانی آنها به شرح زیر است:

**منطقه ۱:** بزرگراه ارتش - خیابان ازگل نیش خیابان شهید صدر نژاد

**منطقه ۲:** حرا - خیابان امامزاده دود - بعد از پل ذوالفقار - سرچشمه باشگاه ورزشی امین، پلاک ۲۷۳

**منطقه ۴:** بزرگراه شهید زین الدین، خیابان وفادار به سمت حکیمیه، میدان چمن آرا، کوچه مبین علی، پلاک ۲۱

**منطقه ۵:** اشرفی اصفهانی، چهار دیواری، خ نفت خ هفدهم، دست چپ، انتهای خیابان نوزدهم، خ قدس پلاک ۷

**منطقه ۶:** کوچه شیرین اصفهانی - جنب بزرگراه حسینان - کوچه شیرین اصفهانی - جنب بزرگراه امام علی (ع) پلاک ۳۴

**منطقه ۸:** اتوبان شهید باقری - تقاطع خیابان گلبرگ - بوستان یاسمن

**منطقه ۹:** بزرگراه فتح - بعد از پل شیر پاستوریزه - جنب پل کن - خیابان فتح ۳۱ مددسرای امید

**منطقه ۱۱:** خیابان هلال احمر - نرسیده به میدان رازی، روبه روی ایستگاه بی آر تی

**منطقه ۱۲:** میدان شوش - خیابان ری - بعد از پمپ گاز - کوچه طاهری کاشانی - پلاک ۱۱

**منطقه ۱۳:** اتوبان شهید دوران - بعد از پمپ گاز - روبروی پلیس راهور - جنب اتوبان یاسینی

**منطقه ۱۴:** اتوبان امام علی (ع) - خیابان پاسدار گمنام - خیابان صالحی

**منطقه ۱۵ (مددسرای خاوران):** اتوبان امام رضاع - بعد از میدان آقانور - لاین کندرو - بالاتر از شهرک رضویه

**منطقه ۱۶ (مددسرای بهمن):** میدان بهمن - خیابان دشت آزادگان - جنب شهرداری ناحیه ۲ منطقه ۱۶

**منطقه ۱۷:** میدان بهاران - انتهای بلوار راد مردان - دست چپ - جنب ترمینال شرکت واحد

**منطقه ۱۹:** اتوبان آزادگان - خروجی شهید کاظمی - نیش موتوری سنگین منطقه ۱۹

**منطقه ۲۰:** شهر ری - بین سه راه ورامین و میدان معلم - سه راه ظهیر آباد - مرکز فوریت اجتماعی منطقه ۲۰

**منطقه ۲۲:** خیابان کوهک - درب شرقی پارک چیتگر - خیابان شبنم بعد از زیر گذر

**منطقه ۲۳:** اتوبان تهران کرج - کیلومتر ۱۴ خروجی پیکان شهر - (متر و ایران خودرو) ضلع شرقی مترو ایران خودرو - مددسرای بانوان چیتگر

## یادداشت

### لزوم بازنگری در طرح «کودک همسری»

زهرا آشتیانی \*

طرح افزایش حداقل سن ازدواج کودکان با همان طرح «کودک همسری» در کمیسیون قضایی مجلس رد شد. این شاید یک خبر از یک جلسه باشد، ولی اتفاقی قابل تأمل است و حکایت از آن دارد که هنوز موضوع ازدواج زودهنگام که در عصر حاضر به عنوان پدیده ای مذموم و آسیب زا شناخته می شود مورد قبول عده ای قرار دارد؛ اما چه تلخ است وقتی که بنابر استدلال های به ظاهر دارای پشتوانه حقوقی، پیامدهای یک پدیده را نادیده بگیریم و یک سوسیه به

زیر سؤال می رود و بسیاری از این دختران و پسران بعد از ازدواج نمی توانند به تحصیل ادامه دهند. حق بهداشت نیز سومین موردی است که با ازدواج کودکان مورد تهدید قرار می گیرد، به نحوی که آمار وزارت بهداشت سازمان بهداشت جهانی از بیشترین میزان مرگ و میر بین مادران زیر ۱۸ سال حکایت دارد.

نباید این را فراموش کنیم هنگامی می توانیم به تغییر رفتار شهروندی که موجب ایجاد اجتماعی سالم و قانونمند می شود، امیدوار باشیم که اجازه دهیم کودکان مان دوره کودکی خود را همراه با آموزش و نشاط سپری کنند و با قاطعیت باید گفت جامعه ای توسعه یافته است که «کودکی» توسعه یافته داشته

زیر سؤال می رود و بسیاری از این دختران و پسران بعد از ازدواج نمی توانند به تحصیل ادامه دهند. حق بهداشت نیز سومین موردی است که با ازدواج کودکان مورد تهدید قرار می گیرد، به نحوی که آمار وزارت بهداشت سازمان بهداشت جهانی از بیشترین میزان مرگ و میر بین مادران زیر ۱۸ سال حکایت دارد.

نباید این را فراموش کنیم هنگامی می توانیم به تغییر رفتار شهروندی که موجب ایجاد اجتماعی سالم و قانونمند می شود، امیدوار باشیم که اجازه دهیم کودکان مان دوره کودکی خود را همراه با آموزش و نشاط سپری کنند و با قاطعیت باید گفت جامعه ای توسعه یافته است که «کودکی» توسعه یافته داشته

زیر سؤال می رود و بسیاری از این دختران و پسران بعد از ازدواج نمی توانند به تحصیل ادامه دهند. حق بهداشت نیز سومین موردی است که با ازدواج کودکان مورد تهدید قرار می گیرد، به نحوی که آمار وزارت بهداشت سازمان بهداشت جهانی از بیشترین میزان مرگ و میر بین مادران زیر ۱۸ سال حکایت دارد.

نباید این را فراموش کنیم هنگامی می توانیم به تغییر رفتار شهروندی که موجب ایجاد اجتماعی سالم و قانونمند می شود، امیدوار باشیم که اجازه دهیم کودکان مان دوره کودکی خود را همراه با آموزش و نشاط سپری کنند و با قاطعیت باید گفت جامعه ای توسعه یافته است که «کودکی» توسعه یافته داشته

زیر سؤال می رود و بسیاری از این دختران و پسران بعد از ازدواج نمی توانند به تحصیل ادامه دهند. حق بهداشت نیز سومین موردی است که با ازدواج کودکان مورد تهدید قرار می گیرد، به نحوی که آمار وزارت بهداشت سازمان بهداشت جهانی از بیشترین میزان مرگ و میر بین مادران زیر ۱۸ سال حکایت دارد.

نباید این را فراموش کنیم هنگامی می توانیم به تغییر رفتار شهروندی که موجب ایجاد اجتماعی سالم و قانونمند می شود، امیدوار باشیم که اجازه دهیم کودکان مان دوره کودکی خود را همراه با آموزش و نشاط سپری کنند و با قاطعیت باید گفت جامعه ای توسعه یافته است که «کودکی» توسعه یافته داشته

زیر سؤال می رود و بسیاری از این دختران و پسران بعد از ازدواج نمی توانند به تحصیل ادامه دهند. حق بهداشت نیز سومین موردی است که با ازدواج کودکان مورد تهدید قرار می گیرد، به نحوی که آمار وزارت بهداشت سازمان بهداشت جهانی از بیشترین میزان مرگ و میر بین مادران زیر ۱۸ سال حکایت دارد.

نباید این را فراموش کنیم هنگامی می توانیم به تغییر رفتار شهروندی که موجب ایجاد اجتماعی سالم و قانونمند می شود، امیدوار باشیم که اجازه دهیم کودکان مان دوره کودکی خود را همراه با آموزش و نشاط سپری کنند و با قاطعیت باید گفت جامعه ای توسعه یافته است که «کودکی» توسعه یافته داشته