



تشکیل گروه مردمی

حامی مدیریت پسماند

در ۳۵۲ محله پاایتخت

سرپرست‌معاونت‌اجتماعی‌و‌فرهنگی‌سازمان‌مدیریت‌پسماند‌شهر‌داری‌تهران،‌طرح‌«هر‌محله‌یک‌گروه‌مردمی‌حامی‌مدیریت‌پسماند»‌یا‌هدف‌بهره‌گیری‌از‌ظرفیت‌شهروندان‌و‌کنشگران‌محلی‌برای‌ترویج‌فرهنگ‌مدیریت‌پسماند‌و‌حفاظت‌از‌محیط‌زیست،‌در‌۳۵۲‌محله‌شهر‌تهران‌اجرا‌می‌شود.‌به‌گزارش‌ایسنا،‌محمد‌صائبی‌با‌شاره‌به‌آغاز‌اجرای‌این‌طرح‌گفت:‌در‌تمامی‌محلات‌شهر‌تهران‌افراد‌غدغه‌مند‌از‌تقای‌فرهنگ‌مدیریت‌پسماند‌ایفا‌کنند.‌هدف‌ما‌فعال‌حضور‌دارند‌که‌می‌توانند‌نقش‌موثری‌در‌افزایش‌مشارکت‌مردمی‌و‌بهره‌مندی‌از‌سرمایه‌اجتماعی‌برای‌ترویج‌فرهنگ‌تفکیک‌از‌مبدا‌و‌حفاظت‌از‌محیط‌زیست‌شهری‌است.‌او‌افزود:‌علاقه‌مندان‌پس‌از‌ثبت‌نام‌احراز‌هویت‌وطی‌دوره‌های‌آموزشی‌در‌قالب‌گروه‌های‌محله‌محور‌فعالیت‌خواهند‌کرد.‌همچنین‌برای‌افراد‌واجد‌شرایط،‌احکام‌و‌اعتبارنامه‌های‌مرتبط‌صادر‌می‌شود‌تا‌بنا‌توانند‌به‌صورت‌سازمان‌یافته‌و‌در‌چارچوب‌مشخص‌فعالیت‌های‌فرهنگی‌و‌ترویجی‌خود‌را‌در‌محلات‌دنبال‌کنند.‌صائبی‌اظهار‌کرد:‌اعضای‌گروه‌های‌مردمی‌حامی‌مدیریت‌پسماند‌به‌عنوان‌سفیران‌محلی‌مدیریت‌پسماند،‌نقش‌مهمی‌در‌آگاهی‌بخشی‌به‌خانواده‌ها،‌ترویج‌تفکیک‌از‌مبدا،‌حفظ‌ارزش‌پسماند‌خشک‌و‌توسعه‌فرهنگ‌مسئولیت‌پذیری‌محیط‌زیستی‌در‌سطح‌محلات‌ایفا‌خواهند‌کرد.

فعالیت ۳ شیفته گشت‌های فوریت اجتماعی در محله هرندی

معاون خدمات اجتماعی سازمان رفا‌ه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران با اشاره به فعالیت ۳ شیفته گشت‌های فوریت اجتماعی در محله هرندی، گفت: با اجرای طرح‌های گوناگون کاهش آسیب‌هکاری‌های‌میان‌سازمانی،‌باتوق‌های‌معتادان‌متجاهر‌در‌این‌محوده‌بر‌چیده‌شده‌و‌سطح‌انیت‌اجتماعی‌در‌منطقه‌و‌رضامندی‌شهروندان‌افزایش‌یافته‌است.‌به‌گزارش‌ایسنا،‌یوسف‌مقدمی‌اظهار‌کرد‌در‌پی‌اجرای‌طرح‌جای‌جای‌کاهش‌آسیب‌های‌اجتماعی،‌باتوق‌های‌مرتبط‌با‌معتادان‌متجاهر‌که‌پیش‌تر‌در‌این‌محله‌مرکز‌ی‌پایتخت‌موجود‌بودند،‌به‌طور‌کامل‌رفع‌و‌ساماندهی‌شده‌است.‌او‌با‌تیین‌جزئیات‌عملیاتی‌در‌محوده‌منطقه‌۱۲‌تهران،‌افزود:‌هدف‌اصلی‌از‌این‌اقدامات،‌بازسازی‌بافت‌اجتماعی‌و‌حذف‌کلون‌های‌آسپ‌یزاد‌سطح‌محله‌است.‌تا‌ز‌تجمع‌معتادان‌متجاهر‌و‌ایجاد‌نامنی‌جلو‌گیری‌شود.‌در‌حال‌حاضر‌برای‌حفظ‌این‌دستاوردها‌جلو‌گیری‌از‌بازگشت‌کلون‌های‌آسپ،‌کاهش‌توق‌های‌مرکز‌و‌گشت‌توق‌های‌خدمات‌اجتماعی‌منطقه‌۱۲‌به‌صورت‌مستمر‌در‌حال‌انجام‌مویز‌های‌خود‌هستند.‌همچنین‌گشت‌های‌فوریت‌خدمات‌اجتماعی‌سازمان‌نیز‌در‌قالب‌سه‌شفت‌کلی‌و‌مسئولیت‌شناسایی‌ساماندهی‌و‌حمایت‌از‌افراد‌آسپ‌بدیده‌اجتماعی‌را‌بر‌عهده‌دارند.

بازنگری جنگل کاری‌های تهران

مدیر‌عامل‌سازمان‌بوستان‌هاوقضای‌سبز‌شهر‌تهران‌باز‌تشکیل‌کارگروه‌های‌تخصصی‌برای‌بازنگری‌در‌وضعیت‌جنگل‌کاری‌های‌تهران‌خبر‌داد‌و‌گفت:‌بسیاری‌از‌عرصه‌های‌جنگلی‌اطراف‌تهران‌به‌دلیل‌تک‌گونه‌ای‌بودن‌و‌نبود‌عملیات‌برورشی‌مناسب،‌طی‌سال‌های‌گذشته‌در‌معرض‌آفات‌و‌بیماری‌ها‌قرار‌گرفته‌اند.‌به‌گزارش‌ایسنا،‌عباسعلی‌نویخت،‌اظهار‌کرد:‌ایران‌از‌۱۲‌اقلیم‌رادر‌خود‌جای‌داده‌و‌در‌ای‌پنج‌منطقه‌رویشی‌بیش‌از‌۸۰۰‌گونه‌گیاهی‌است.‌تهران‌نیز‌در‌منطقه‌بزرگ‌ایران‌تورانی‌قرار‌گرفته‌که‌گرم‌ترین‌نقطه‌چهار‌را‌در‌خود‌دارد.‌او‌با‌تأکید‌بر‌اینکه‌توسعه‌فضای‌سبز‌یابدی‌بر‌مطالعات‌علمی‌انجام‌شود،‌گفت:‌در‌سال‌های‌گذشته‌اقدامات‌ارزشمندی‌برای‌گسترش‌فضای‌سبز‌تهران‌صورت‌گرفته‌است،‌اما‌بسیاری‌از‌جنگل‌کاری‌های‌اطراف‌پایتخت‌بر‌اساس‌بر‌آوردهای‌آن‌زمان‌انجام‌شده‌اند.‌در‌حال‌حاضر‌نیاز‌به‌ساخت‌دقیق‌این‌عرصه‌ها‌در‌دستور‌کار‌قرار‌داد‌تاسطح‌و‌انپاشمخص‌و‌به‌شهروندان‌اعلام‌شود.‌مدیر‌عامل‌سازمان‌بوستان‌هاوقضای‌سبز‌شهر‌تهران‌افزود:‌گونه‌های‌مورد‌استفاده‌بر‌این‌عرصه‌ها‌عمدتاً‌تک‌گونه‌ای‌بوده‌است.‌این‌آمار‌یک‌واقعیت‌مهم‌را‌اشکار‌می‌کند:‌تهران‌هنوز‌کمتر‌از‌نیمی‌از‌نواگان‌مورد‌نیاز‌خود‌در‌اختیار‌دارد.‌در‌نتیجه‌حتی‌با‌ورود‌نواگان‌های‌جدید‌نیز‌بخش‌مهمی‌از‌مشکلات‌مربوط‌به‌کمبودنواگان‌پلر‌جای‌خواهد‌ماند.

۹۴۲ اتوبوس فرسوده در سایه ورود ناوگان برقی

براساس آمار رسمی در حال حاضر ۷ هزار و ۲۴۴ دستگاه اتوبوس در ناوگان اتوبوسرانی تهران فعال هستند؛ عددی که اگرچه نسبت به سال‌های گذشته رشد داشته، اما همچنان با نیاز واقعی پایتخت فاصله چشمگیری دارد. مهدی یزدان‌محمدی مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه در این باره می‌گوید: در حال حاضر ۷ هزار و ۲۴۴ دستگاه اتوبوس فعال در ناوگان اتوبوسرانی تهران مشغول خدمت‌رسانی هستند. با وجود افزایش تعداد ناوگان در سال‌های اخیر، این میزان هنوز با فاق پیش‌بینی‌شده برای شهر تهران فاصله دارد. بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، تهران تا حدود ۷ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد. بر نامه خروج کامل اتوبوس‌های فرسوده از ناوگان تا پایان سال ۱۴۰۶ هدف گذاری شده‌است. این آمار یک واقعیت مهم را آشکار می‌کند: تهران هنوز کمتر از نیمی از ناوگان مورد نیاز خود را در اختیار دارد. در نتیجه حتی با ورود ناوگان‌های جدید نیز بخش مهمی از مشکلات مربوط به کمبود ناوگان پلر جای خواهد ماند.

۹۴۲ اتوبوس در سوده بچران تهران در خیابان‌های پایتخت

شاید مهم‌ترین بخش ماجرا، تعداد بالای اتوبوس‌های فرسوده‌ای باشد که همچنان در خیابان‌های تهران تردد می‌کنند. فرسوده در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت ناوگان فرسوده می‌گوید: از مجموع ناوگان فعال ۹۴۲ دستگاه در سوده محسوب می‌شوند. در مواردی که امکان بازسازی و به‌سازاری این ناوگان وجود نداشته باشد، پس از اخذ مجوزهای لازم خارج می‌شود. او همچنین تأکید می‌کند: میانگین عمر ناوگان فعال اتوبوسرانی تهران در حال حاضر ۱۱٫۳ سال است. با اجرای برنامه‌های توساری، این عدد به تدریج کاهش خواهد یافت و به استاندارد جهانی مطلوب نزدیک‌تری می‌شود. این رقم نشان می‌دهد نزدیکه یک سوم ناوگان فعال تهران فرسوده‌است؛ اتوبوس‌هایی که نه تنها هزینه نگهداری بالایی دارند بلکه سبک‌فایل‌توجهی در تولید این پدیده‌های شهری ایفا می‌کنند. با این حال هنوز مشخص نیست خروج کامل این ناوگان چگونه و با چه سرعتی انجام خواهد شد.

ورود اتوبوس‌های برقی

آغاز تحول بانمایش آماری؟

مدیریت شهری فعال تهران طی ماه‌های اخیر ورود اتوبوس‌های برقی را به عنوان یکی از مهم‌ترین دستاوردهای خود معرفی کرده است. اتوبوس‌هایی که بدون استفاده از سوخت فسیلی فعالیت می‌کنند و می‌توانند به کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی کمک کنند. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، با اشاره به نقش منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در تسهیل واردات ناوگان جدید گفته‌است: این امکان‌ها برای ما ایجاد می‌شود. تا نتوانیم اقدامی مثل واگن و اتوبوس که برای ما کارگر معمولی دارد را با تسهیلات بهتر و با قابلیت بالاتر از آنجا ترخیص کنیم، ما آنچه پیش از همه مورد توجه قرار گرفته، آمار اتوبوس‌های واردشده از چین است. مدیرعامل

راه و شهرسازی

دوشنبه اول تیر ۱۴۰۵ | ۷ محرم ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۳۳۴۷ | Mon, Jun 22, 2026

وقتی ملک از کالای مصرفی به دارایی فوق لوکس تبدیل می‌شود

رکوردشکنی هزار میلیاردی در بازار مسکن تهران

بررسی آگهی‌های فروش املاک در مناطق شمالی تهران نشان می‌دهد قیمت برخی زمین‌ها و خانه‌های کلنگی از مرز هزار میلیارد تومان عبور کرده و حتی در مواردی به بیش از دو هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان رسیده است. همزمان، قیمت هر متر مربع برخی املاک در مناطق یک ناسه تهران از یک میلیارد تومان فراتر رفته؛ رقمی که‌نه‌تعدادچندین‌برابر‌متوسط‌قیمت‌مسکن‌در‌پایتخت‌است، بلکه تصویری روشن از تعمیق شکاف میان بازار املاک لوکس و بازار مصرفی ارائه می‌دهد. این تحولات در شرایطی رخ می‌دهد که بخش بزرگی از خانوارهای شهری حتی توان خرید واحدهای کوچک در مناطق متوسط تهران را نیز از دست داده‌اند.

۷ هزار میلیارد تومان برای یک ملک نشانه رونق یا زنگ خطر؟

تا چند سال پیش شنیدن قیمت‌های هزار میلیارد تومانی در بازار مسکن ایران بیشتر به داستان‌های مربوط به محله‌های فوق لوکس لندن، نیویورک یا دبی شباهت داشت. اما اکنون آگهی‌های منتشر شده در محله‌هایی مانند دروس، جردن، آجودانیه و شهرک غرب نشان می‌دهد چنین ارقامی به بخشی از واقعیت بازار املاک لوکس تهران تبدیل شده است. در یکی از آگهی‌ها، ملکی ۸۰۰ متری در دروس با قیمت یک هزار میلیارد تومان عرضه شده و در نمونه‌ای دیگر، ملکی با ۸۲۰ متر زمین و ۹۰۰ متر بنا با قیمت یک هزار و ۵۰ میلیارد تومان به فروش گذاشته شده است. در شهرک غرب نیز دو پلاک جمع‌شده با مساحت حدود یک هکتار و ۳۲۰ متر مربع، رقمی نزدیک به دو هزار و ۶۴۰ میلیارد تومان قیمت گذاری شده‌اند. هر چند این ارقام مربوط به آگهی‌ها هستند و الزاماً به معنای انجام معامله با همین قیمت‌ها نیستند، اما نفس انتشار چنین قیمت‌هایی بیانگر تغییر مهمی در ماهیت بازار مسکن تهران است. تفسیری که ملک از یک کالای مصرفی به یک دارایی سرمایه‌ای بسیار کمیاب و گران قیمت تبدیل کرده است.

رشد قیمت زمین

مو تود اصلی جهش ارزش املاک

برخلاف تصور عمومی، بخش عمده این قیمت‌های نجومی به ساختمان‌ها مربوط نمی‌شود، بلکه ارزش زمین عامل اصلی شکل‌گیری این ارقام است. در بسیاری از فایل‌های عرضه‌شده، ویژگی‌هایی مانند «سمنش بودن»، «سَر خیابان اصلی»، «مکان تجمع»، «خذ دستور نقشه» یا «ظرفیت ساخت چندین طبقه» به عنوان مهم‌ترین عوامل ارزش‌گذاری مطرح شده‌اند. در واقع خریداران این املاک بیش از آنکه به دنبال استفاده مسکونی باشند، ظرفیت‌های توسعه‌ای زمین را خریداری می‌کنند. به همین دلیل، در مناطقی که شهرک غرب، نیساوران، جردن یا دروس قیمت‌زمین با سرعتی بیش از قیمت‌ساخت‌ها رشد کرده است، این روند نشانی می‌دهد که در بازار امروز تهران، زمین به کالایی کمیاب تبدیل شده و سرمایه‌گذاران آن را به عنوان ابزاری برای حفظ ارزش درایی در برابر توروم بی‌ثباتی اقتصادی تلقی می‌کنند.



◀ **شکاف عمیق میان بازار لوکس و بازار مصرفی**
یکی از مهم‌ترین پیامدهای این وضعیت، شکل‌گیری دو بازار کاملاً متفاوت در بخش مسکن است. در یک سو، بازار مصرفی قرار دارد که بار کود معاملات، کاهش قدرت خرید و دشواری تأمین مالی مواجه است. در سوی دیگر، بازار املاک لوکس قرار گرفته که همچنان شاهد ثبت قیمت‌های جدید و بعضاً قابل تصور است. بر اساس برآوردهای کارشناسان بخش عمده متقاضیان واقعی مسکن در تهران طی سال‌های اخیر از بازار خرید خارج شده‌اند. افزایش به یک دارایی سرمایه‌ای بسیار کمیاب و گران قیمت تبدیل کرده است.

شکاف عمیق میان بازار لوکس و بازار مصرفی

یکی از مهم‌ترین پیامدهای این وضعیت، شکل‌گیری دو بازار کاملاً متفاوت در بخش مسکن است. در یک سو، بازار مصرفی قرار دارد که بار کود معاملات، کاهش قدرت خرید و دشواری تأمین مالی مواجه است. در سوی دیگر، بازار املاک لوکس قرار گرفته که همچنان شاهد ثبت قیمت‌های جدید و بعضاً قابل تصور است. بر اساس برآوردهای کارشناسان بخش عمده متقاضیان واقعی مسکن در تهران طی سال‌های اخیر از بازار خرید خارج شده‌اند. افزایش به یک دارایی سرمایه‌ای بسیار کمیاب و گران قیمت تبدیل کرده است.

در میان مناطق لوکس تهران، شهرک غرب جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. قیمت واحدهای نوساز در این منطقه اکنون به ده‌ها میلیارد تومان رسیده و آیران‌مان ۱۰۰ تا ۱۶۵ متری با قیمت‌هایی بین ۵۰ تا ۷۰ میلیارد تومان عرضه می‌شوند. موفقیت شهرک غرب صرفاً به کیفیت ساخت یا امکانات رفاهی محدود نمی‌شود. این منطقه به تدریج به یکی از مهم‌ترین مقاصد سرمایه‌گذاری ملکی در تهران تبدیل شده است. دسترسی مناسب، زیرساخت‌های شهری، محدودیت

سرنوشت ۹۴۲ اتوبوس فرسوده در سایه ورود ناوگان برقی

چرخش به سوی حمل و نقل پاک یا مسکن موقت؟

شرکت واحد در این باره می‌گوید: در قالب قراردادهای منعقدشده با چین، تاکنون ۵۹۶ دستگاه اتوبوس وارد تهران شده است. این تعداد، ۹۹۵ دستگاه اتوبوس برقی هایگر و ۹۰۰ متر مدار بهر برابر شده و در ۳۱ خط اتوبوسرانی مهدی یزدان‌محمدی خدمات ارائه می‌کند. او همچنین اضافه می‌کند: ۱۰۱ دستگاه اتوبوس دو کابین ۱۸ متری پوتانگ وارد تهران شده که بخشی از آنها در خطوط تندرو فعال هستند و بخشی دیگر در حال تجهیز و آماده‌سازی قرار دارند. با وجود اهمیت این اقدام، باید توجه داشت که ۴۹۵ دستگاه اتوبوس برقی هنوز فاصله زیادی با نیاز واقعی پایتخت دارد. حتی اگر همه ۹۴۲ اتوبوس فرسوده مدار خارج شوند، جایگزینی کامل آنها هنوز محقق نشده‌است.

تجربه شهروندان

رضایت سببی از کنار مطالبه گری

گزارش‌های میدانی از ایستگاه‌های BRT نشان می‌دهد ورود ناوگان جدید تا حدودی بر کیفیت سفرهای شهری تأثیر گذاشته است. بسیاری از مسافران از کاهش زمان انتظار، عملکرد مناسب سیستم سرماشینی و شرایط بهتر اتوبوس‌های جدید ابراز رضایت می‌کنند. این در حالی است که علاوه‌بر این اتوبوس‌های قدیمی همچنان ادامه دارد؛ از خرابی کولر‌ها و فرسودگی صندلی‌ها گرفته تا ازدحام شدید و تأخیرهای مکرر. واقعیت این است که شهروندان بیش از آنکه به آمارهای مدیریتی توجه کنند، کیفیت خدمات روزمره را املاک‌ارزیایی قرار می‌دهند. اگر کاهش زمان انتظار و افزایش رفاه سفر محسوس نباشد، حتی بزرگ‌ترین پروژه‌های توساری نیز در افکار عمومی موفق‌ارزیایی نخواهند شد.

خروج ناوگان فرسوده

وعده‌ای که هنوز جای‌ت ندارد

یکی از مهم‌ترین ابهامات موجود، نحوه خروج اتوبوس‌های فرسوده از چرخه خدمت است. علیرازده در این زمینه می‌گوید: میزان خروج ناوگان فرسوده متناسب با روند ورود ناوگان جدید و امکان بازسازی اتوبوس‌های موجود تعیین می‌شود. او تأکید می‌کند: سیاست شرکت واحد، جایگزینی تدریجی ناوگان غیرقابل‌بازسازی با اتوبوس‌های جدید است. اما این پاسخ همچنان بسیاری از پرسش‌ها را بی‌پاسخی می‌گذارد. چه تعداد از ۹۴۲ اتوبوس فرسوده قبلی‌ت بازسازی دارند؟ چه زمانی از چرخه خارج خواهند شد؟ مهم‌تر از همه، منابع مالی لازم برای جایگزینی کامل آنها از کجا تأمین خواهد شد؟

زیرساخت شارژ

حلقه‌ای که نباید نادیده گرفته شود

در پی جانش‌های اصلی توسعه حمل‌ونقل برقی، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای شارژ ناوگان است. اکبر اختیاری، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران، اعلام کرد: هفتمین ایستگاه شارژی برقی در تهران راه‌اندازی شده است. در حال حاضر ۱۳۰ ایستگاه شارژ، ۱۲۰ کیلوواتی در سطح شهر فعال است که امکان شارژ همزمان ۲۸۰ دستگاه

تعداد

تعداد

محدودیت سفر به عراق

برای اتباع افغانستان و پاکستان

هواپیمایی جمهوری اسلامی اعلام کرد: پذیرش مسافران دارای تابعیت کشورهای افغانستان و پاکستان در پروازهای مقصد نجف و بغداد ممنوع شده است. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، پیرو اطلاعیه صادره وزارت کشور عراق و اداره مهاجرت مستقر در فرودگاه بین‌المللی نجف محدودیت‌های جدیدی برای پذیرش مسافران با تابعیت افغانستان و پاکستان در پروازهای خروجی از ایران به دو فرودگاه نجف و بغداد وضع شده است. بر اساس این اطلاعیه، پذیرش مسافران دارای تابعیت کشورهای افغانستان و پاکستان در پروازهای مقصد نجف و بغداد تا اطلاع ثانوی ممنوع اعلام شده است. پذیرش این مسافران در صورتی امکان‌پذیر است که «تصویر ویزای» آنان پیش از انجام پرواز، به تأیید رسمی اداره مهاجرت فرودگاه مقصد (نجف یا بغداد) رسیده باشد. همچنین در این اطلاعیه ذکر شده است اعضای خانواده (همسر و فرزندان)، کودکان و افراد بالای ۵۰ سال از این محدودیت مستثنی هستند و پذیرش مسافران مرد مجرد و جوان دارای تابعیت افغانستان یا پاکستان که مشمول گروه‌های مستثنی‌شده فوق نباشند، حتی با داشتن ویزای معتبر عراق مجاز نخواهد بود.



از سرمایه‌گذاران به جای نگاه مصرفی، باهدف حفظ ارزش دارایی وارد بازار ملک می‌شوند. نتیجه این روند افزایش قیمت‌زمین در مناطق خاص و فاصله گرفتن تدریجی بازار از نیازهای واقعی خانوارهاست. این اتفاق نه تنها دسترسی به مسکن ارشادرتری می‌کند بلکه کارکرد اصلی بازار مسکن به عنوان تأمین‌کننده سرمایه‌انیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. هنگامی که ملک بیش از آنکه محل سکونت باشد به ابزار سرمایه‌گذاری تبدیل‌شده احتمال شکل‌گیری حباب‌های قیمتی و تشدید نابرابری اقتصادی افزایش می‌یابد.

آیا قیمت‌های نجومی واقعی هستند؟

نکته مهمی که در تحلیل این آگهی‌ها نباید نادیده گرفت، تفاوت میان قیمت پیشنهادی و قیمت معامله‌شده است. در بسیاری از موارد، در فروشندگان با هدف آزمون بازار یا افزایش قدرت چانه‌زنی، قیمت‌هایی بالاتر از ارزش مورد انتظار خود اعلام می‌کنند. به همین دلیل نمی‌توان صرفاً بر اساس آگهی‌ها درباره‌ی سطح واقعی معاملات قضاوت کرد. با این حال، حتی اگر بخشی از این ارقام در فرآیند مذاکره تعدیل شوند، باز هم فاصله معناداری میان ارزش این املاک و سطح عمومی بازار مسکن وجود دارد. از سوی دیگر، کاهش تعداد معاملات در سال‌های اخیر نشان دده که بازار لوکس نیز از رکود در امان نیست. تفاوت اصلی آن است که مالکان تعداد خریداران بالقوه می‌توانند در میان مدت فشارهایی برای تعدیل قیمت‌ها ایجاد کنند. واقعیت این است که بازار مسکن تهران امروز بیش از هر زمان دیگری به دو بخش امکان‌باز تقسیم شده است: بازاری برای سرمایه‌گذاران بزرگ و بازاری برای مصرف‌کنندگان می‌کند.

ثبت آگهی‌های هزار میلیاردی در تهران را باید بیش از آنکه نشانه رونق بازار دانست، بازتابی از تحولات ساختاری اقتصاد و بازار دارایی‌ها تلقی کرد. تا زمانی که تورم بالا، کمبود زمین در مناطق مرغوب و نبود گزینه‌های جایب سرمایه‌گذاری ادامه داشته باشد، احتمال حفظ سطوح بالای قیمت در بازار املاک لوکس وجود دارد. با این حال، تاومر یک‌کود معاملات، کاهش توان خرید و محدود شدن تعداد خریداران بالقوه می‌تواند در میان مدت فشارهایی برای تعدیل قیمت‌ها ایجاد کند. واقعیت این است که بازار مسکن تهران امروز بیش از هر زمان دیگری به دو بخش امکان‌باز تقسیم شده است: بازاری برای سرمایه‌گذاران بزرگ و بازاری برای مصرف‌کنندگان می‌کند.

حاصل‌ونقل پاک ایفا می‌کنند. در حال حاضر ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی در سطح شهر در حال خدمت‌رسانی هستند و توسعه این ناوگان ادامه خواهد داشت.

حمل‌ونقل پاک: میان واقعیت و وعده

ورود اتوبوس‌های برقی بدون تردید یکی از مهم‌ترین گام‌های سال‌های اخیر در حوزه حمل‌ونقل عمومی تهران است. اما نباید اجازه داد این دستاورد، مشکلات ساختاری موجود را پنهان کند. تهران هنوز با کمبود تسهیلات اتوبوس، فرسودگی بخشی از ناوگان، ازدحام مسافران و فاصله قابل توجه با استاندارد جهانی مواجه است. تا زمانی که تعداد اتوبوس‌های فعال به سطح مورد نیاز نرسد و اتوبوس‌های فرسوده به‌طور کامل از چرخه خارج نشوند، نمی‌توان از تحقق کامل حمل‌ونقل پاک سخن گفت. امروز اتوبوس‌های برقی نشانه‌ای از تغییر هستند، اما شهروندان بیش از هر چیز منتظر نتیجه‌اند؛ نتیجه‌ای که باید در ایستگاه‌های خلوت‌تر، مسافرهای سریع‌تر، هوای پاک‌تر و خدمات باکیفیت‌تر خود را نشان دهد. اگر این وعده‌ها محقق نشود، ورود چند صد اتوبوس جدید نیز تنها تسکینی موقت است؛ زخمی که همراه‌ونقل عمومی پایتخت خواهد بود.