یادداشت

سودآوری در بازاری که رقبا سودآور نیستند

سادسازی محصول یکی از استراتژی‌های مناسب برای متمایز کردن محصول و افزایش قابل توجه سودآوری در بازاری است که سایر رقبا سود چندانی به دست نمی‌آورند. اما طراحی محصول، تقریبا تمام کاری است که باید در آن انجام داد. استیو جابز درباره طراحی محصول گفته است: «ممکن است یک راننده تاکسی خوب، دو تا سه برابر بهتر از یک راننده تاکسی بد باشد. اما یک طراح خوب، ۱۰۰ یا ۲۰۰ برابر بهتر است.» زمانی که بحث سادسازی محصول می‌شود، هدف طراحی ایجاد محصولی است که استفاده از آن لذت‌بخش باشد. برای رسیدن به این هدف، نخست و مهم‌تر از هر چیزی باید استفاده از آن ساده‌تر شود و پس از آن، اگر امکانش وجود داشت، کاربردی‌تر و زیباتر شود. اگر محصول یا خدمت جدیـد، کاربردی‌تر بوده و زیبایی‌های هنرمندانه‌ای داشته باشـد اما زندگی را برای استفاده‌کننده از آن، ساده‌تر نکند، نمی‌توانیم ادعا کنیم که ساده‌سازی محصول را پیاده کرده‌ایم. چنین محصولی ممکن است خارق‌العاده باشد اما مزایای ساده‌سازی را به‌تدبال نمی‌آورد. به‌عنوان مثال، پورشه ۹۱۱ که در سـال ۱۹۶۴ به بازار معرفی شـد، تجربه رانندگی متفاوتی نسبت به هر خودروی اسپرت دیگری فراهم می‌ساخت. ایـن خودرو، محصول هنر طراحی بود اما رانندگی را سـاده‌تر نمی‌کرد. شـاید هم برخلاف آن، موتوری که در صندوق عقب تعبیه شده بود و توزیع نامتعادل وزن باعث شده بود که راننده‌گی با آن نیازمند مهارت‌های بیشتری باشد. هنر دوستان ممکن بود چنین ویژگی‌هایی را بخشی از جذابیت‌های آن ببینند، اما همین ویژگی‌ها باعث می‌شود که آن را یک محصول ساده‌سازی شده به حساب نیاوریم. پورشه ۹۱۱ و خودروهای مشابه خود ارزان‌تر هم نبود و تولید آن را به حساب ساده‌سازی قیمت هم نمی‌توان گذاشـت. بعطور کلی، سادهـسازی برای محصولات لوکسی مانند خودروهای پورشـه و ساعت‌های رولکس نه ضروری و نه طبیعی است. بازارهای لوکس نسبت به قیمت حساس نیستند و پیچیدگی هم اغلب جزئی از جذابیت محصولات آنها است.

اما براساس تعریف ما تمام نمونه‌های سادسازی محصول، شامل افزایش سهولت استفاده هستند. این ویژگی، مهم‌ترین قدم در افزایش انطباق مشتریان با محصول و خدمت جدید است (اگر محصول و خدمتی راحت‌تر قابل اسـتفاده باشد، افراد بیشتری از آن اسـتفاده خواهنـد کرد). این ویژگـی، جزء تعبیرناپذیر سادسازی محصول است. دیگر ویژگی‌ها، یعنی کاربردی‌تر بودن و زیباتر بودن، انتخابی هسـتند (هر چند در اکثر موقع به آنها هم توجه می‌شود). در هر صورت ما به‌دلیل اهمیت ویژگی سهولت اسـتفاده در این نوشته روی آن تمرکز می‌کنیم. ساده و آسان کردن اسـتفاده از محصول و خدمت برای مشتری کار آسانی نیسـت. رسـیدن به این هدف نیازمند درک عالی از مشتری، همدردی با او و دانسـتن روحیه سادسازی اسـت. فکر می‌کنید چه کسی می‌تواند دستگاه‌های الکترونیکی را بهتر طراحی کند؟ کسـی که توانایی و مهارت بالایی در کار با کامپیوتر دارد (حتی زمانی که کار کردن با آنها دشـوار بود)؟ یا کسـی که خودش هم در استفاده از آنها مشکل داشته است؟ به مثالی از قرد دوم گوش دهید:

«در دوران دانشگاه مشکلی جدی با کامپیوترها داشتم؛ به قدری که متقاعد شده بودم از نظر فنی بسیار بی‌عرضه و بی‌دست و پا هسـتم... اما در انتهای دوران تحصیلی‌ام، مک (کامپیوتر تولیدی شرکت اپل) را کشف کردم. به یاد دارم که از سادگی و بهتر بودن آن به وجد آمده بودم ـ باورم نمی‌شد که در هم‌جیز به تجربه کاربر فکر کرده بودند. احساس می‌کردم از طریق این دستگاه با طراحان آن ارتباط پیدا کرده‌ام؛ به این سخنان را جائی ابود. قرزند یک نفر ساز لندنی نه به زبان آورده است؛ کسی که یکی از طراحان محصول اپل شـد و در سـاخت آی‌مک، مکبوک ایر، آی‌پاد، آی‌فون، آی‌پد و ساعت اپل نقش داشت. اگر به این دستگاه‌ها و سایر دستگاه‌هایی که سادسازی شده‌اند، نگاه کنیم، پنج ویژگی مشترک را در آنها می‌یابیم:

۱- حذف

یکی از بخش‌های مهم سادهـسازی، حذف کردن ویژگی‌ها و قابلیت‌های غیرضروری اسـت. اسـتیو جابز در کامپیوتر خود بسیاری از کلیدها و قابلیت‌هایی را حذف کرد که سایر طراحان آنها را ضروری می‌دانستند. در نهایت ماوس جایگزین تمام این موارد شد که کاربران پس از عادت کردن به آنها، فهمیدند چقدر استفاده از آن آسان‌تر است.

۲- شهودی و آسان بودن

در پس سـادگی ظاهری، پیچیدگی‌های فنی بسیاری وجود دارد. اما این پیچیدگی‌ها محدود به طراح است. اوست که باید پیچیدگی‌ها و دشـواری‌های زیادی را تحمل کرده، آنها را در پشت دستگاه یا محصول مخفی کرده و بخشی را که مشتری با آن سروکار دارد به سادهترین شکل ممکن ارائه کند. آی‌پد یکی از دستگاه‌هایی است که با وجود پیچیدگی‌های پنهان فراوان، بسـیار ساده است. اکنون یک کودک تازه‌پا هم به راحتی با آن بازی می‌کند.

۳- سریع بودن

سرعت اسـتفاده از محصول و خدمات و حتی خرید آنها یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های محصولات و خدمات سادسازی شده اسـت. چنین محصولاتی ممکن است دهها بازار را در اختیار خود داشـته باشند. نمونه آن دوربین‌های قوری پولاروید است که در سـال ۱۹۴۸ به بازار عرضه شدند و در چند ثانیه عکس گرفته شـده را ظاهر می‌کردند. این دوربین‌ها ۴ دهه بازار را در سـلطه خود داشتند و در سـال ۱۹۷۸ به تنهایی ۱۴/۳ میلیون دسـتگاه از آنها فروش رفت. تویوتا هم امروزه در اروپـا به خریداران امکان خرید آنی را می‌دهد و حتی به فروشندگانش امکان دسترسی به انبار را داده است تا ظرف چند ساعت، خودروهای صفر این شرکت را بفروشند.

۴- کوچک، سبک و قابل حمل بودن

واکمن که در سال ۱۹۷۹ به بازار عرضه شد، از هر دستگاه پخش نوار تاکسن دیگری سـبک‌تر بود، اما مهمترین ویژگی آن را باید قابلیت حمل دانست. این دستگاه تمام قابلیت‌های سایر دستگاه‌ها را به صورت فشرده داشت و با وجود رقابت شدید در بازار الکترونیکی نزدیک به ۳۰ سال، بازار را در اختیار خود گرفته بود.

۵- قابلیت دسترسی راحت‌تر

بسـترهای فروش الکترونیکی مانند آی‌تیونز یا اسپاتیفای برای گوش دادن به موسـیقی، همه چیـز را در اختیار کاربران و مشـتریان قرار دادهاند. دیگر نیازی نیسـت که چند سـاعت زمان برای رفت و برگشت به یک فروشگاه صرف کرد و یا چند کلیک می‌توان خرید را انجام داد.

ریچارد کنج و گریگ لاک‌وود
مترجم: مهدی نیکوئی

عسگری خبر داد:

۷۰ درصد فضای بهشت سکینه تحت پوشش دوربین مدار بسته

رئیس سازمان مدیریت آرامستان های شهرداری کرج گفت: ۷۰ درصد فضای آرامستان بهشت سکینه (س) تحت پوشش دوربین مدار بسته قرار دارد.

به گزارش پیام آشـنا، حمیدرضا عسـگری گفت: با هدف تقویت امنیت و ایجاد آسایش مراجعین، ۷۰ درصد از فضای محوطه گلزار شهدای بهشت سکینه (س) به دوربین های مدار مجهز شده است.

این مسـئول عنوان کرد: از سال ۹۷ تا کنون با خرید و توسعه تجهیزات جانبی و دوربین های مداربسته و راه اندازی آنها بیش از دو سوم محوطه گلزار شهدای بهشت سـکینه (س) تحت پوشش این دوربین ها قرار گرفته است.

وی افزود: تصـب دوربین های پلاک خوان که قابلیت عکس برداری و ثبت پلاک تمامی خودروهای ورودی و خروجی از سـازمان را دارد موجب شده شماره پلاک تمامی خودروها که در این آرامستان تردد دارند به طور شبانه روزی ثبت و قابل شناسایی باشد.

رئیس سازمان مدیریت آرامستان های شهرداری کرج با اشـاره به اینکه تجهیز صد درصدی محوطه سازمان به دوربین های مداربسـته علمی بازدارنده برای وقوع جرم اسـت گفت: اقدامات زیر ساختی مانند جغدمایی و کابل کشـی ۴۰ دوربین دیگر تیز در سال ۹۷ انجام شده که در صورت اختصاص اعتبارات مربوطه، پوشش ۱۰۰ درصدی امنیتی برای کل محوطه سازمان حاصل خواهد شد.

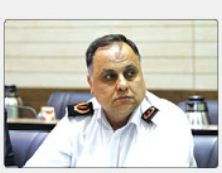
عسگری افزود: شرایط روحی مراجعین بهشت سکینه (س) که تحت تاثیر از دست دادن عزیزانشان هسـتند مناسب تیست و همین باعث می‌شود آنان در بالا بردن شیشـه خودرو و حتی قفل کردن درب آن دقت کافی به خرج ندهند که این امر باعث ایجاد شرایطی برای سوء استفاده برخی مجرمان شده بود.

وی با اشاره به اینکه در گذشته به طور روزانه گزارشاتی مبنی بر سرقت لوازم داخل خودروهای مراجعین دریافت می‌شد که این امر تزاضیانی شهروندان را در پی داشت، افزود: با تصب تابلو و اطلاع رسـانی در خصوص تحت پوشـش بودن فضاها به دوربین های مدار بسته، آمار گزارش سرقت در تیمه اول امسال به صفر نزدیک شده است.

عسـگری در پایان عنوان کرد: بـرای ارتقا امنیت این آرامستان و همچنین تسریع حل وفصل موضوعات، طی برنامه ریزی های به عمل آمده، یک نفر از پرسنل تیروی انتظامی تیز به صورت دائم در محوطه مستقر و درحال گشت زنی است.

همزمان با هفتم مهر:

سه ایستگاه آتش نشانی در کرج به بهره برداری می‌رسد



با اضافه شدن سه ایستگاه آتش نشانی جدید، تعداد ایستگاه‌های آتش نشانی کرج به ۲۹ مورد می‌رسد.

به گزارش پیام آشنا، رئیس سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج از بهره برداری از سه ایستگاه آتش نشانی همزمان با روز آتش نشانی و ایمنی خبر داد و افزود: با این اقدام تعداد ایستگاه‌های آتش نشانی شهر به ۲۹ مورد می رسد.

محمد یسالولی با اشاره به اینکه سازمان آتش نشانی در هفته آتش نشانی و ایمنی اقداماتی را در دستور کار خود قرار داده افزود: از جمله این اقدامات میتوان به خرید ۲۱ میلیارد تومان تجهیزات ایمنی اشاره کرد.

وی با در ادامه با اشـاره به برنامه های هفته آتش نشـانی گفت: حضور نیروهای سازمان در یکی از پایـگاه های انتقال خون و اهـدای خون، بازدید از کودکان بی سرپرست و موسـسه نگهداری ایتام، قرائت زیارت عاشورا در گلزار شهدای بهشت سکینه (س) و تجدید پیمان با شهید گمنام و شهدای هشت سال دفاع مقدس ، قرائت فاتحه برای آتش نشانان شهید و ادای احترام به آن ها و شرکت در نماز عبادی سیـاسی جمعه (پنجم مهر) جزئی از برنامه های این هفته است.

یسـالولی عنوان کرد: عیادت از بازنشستگان آتش نشان (ششـم مهر) و تجلیل از آتش نشانان برتر و بازنشستگان در پارک شهید چمران از دیگر برنامه های پیش بینی شده این سازمان در هفته ایمنی و آتش نشانی است.

رئیس سـازمان آتش نشـانی و خدمـات ایمنی شهرداری کرج اضافه کرد: هفتم مهر ماه امسال برای نخسـتین بار در کرج تئاتر خیابانی در هفت نقطه از شهر بر مبنای آموزش ایمنی اجرا و از دانش آموزان برای تماشای این تئاتر دعوت می شود.

یسـالولی همچنین از بهره برداری از یک اسـتخر خیر داد و گفت: این مجموعه ورزشی می تواند در افزایش آمادگی جسمانی پرسنل نقش بسزایی داشته باشد.

آغاز امکان سنجیِ احداث مسیر ویژه اتوبوس در مسیر تهران - کرج

معاون مطالعات و برنامه‌ریزی معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران از انجام مطالعات امکان‌سنجی راه‌اندازی مسیر ویژه اتوبوس کرج-تهران و برعکس، خبر داد.

به گزارش پیام آشـنا، محبوبه ناکزی سهی از انجام مطالعات امکان‌سـنجی احداث مسیر ویژه اتوبوس بین کرج و تهران خبر داد و گفت: در صورت مثبت بودن نتایج مطالعه، این مسیر ویژه به شهروندان منطقه ۲۲ و ۵ هم سرویس حمل و نقل همگانی نسبتا سریع ارائه می‌دهد.

او در تشریح این پروژه گفت: با توجه به این که روزانه تعداد زیادی سفر رفت و برگشتی بین تهران و کرج و شهرهای اطراف آن انجام می‌شـود و عمده این سـفرها با سواری شـخصی صورت می‌گیرد که بار مضاعفی را به سیـستم حمل و نقل تهران تحمیل می‌کنند، ایده احداث مسـیر ویژه اتوبوسرانی بین تهران و کرج مطالعه و مطالعات آن انجام شد که نتایج این مطالعه هنوز به تصویب نرسیده است.

ناکزی با بیان این‌که امکان احداث مسـیر ویژه در یکی از یا چادره مخصوص خواهد بود، وجود دارد. گفت: بر اساس ارزیابی‌های انجام شده، اولویت با بزرگراه همت است که به شرط اجرای کامل و عملکرد مناسب این مسـیر، شبکه معابر تهران تا حدقابل قبولی از بار تقاضای سواری شخصی شهرهای اطراف خلاص شده و نفس خواهد کشید.

معاون مطالعات و برنامه‌ریزی سازمان حمل و نقل ترافیک شـهرداری تهران گفت: بر اساس این طرح، اتوبوس‌ها با بیش از ۱۰ سرنشین و با کیفیت، از کرج و شهرهای اطراف آن و نیز از مناطق ۵ و ۲۲ می‌توانند وارد این مسیر شده و با تعداد بسـیار اندک، ایستگاه در حد دو یا حداکثر سه ایستگاه در مسیر، سـریع خود را به تهران برسانند و در مقاصد مناسب در داخل تهران توزیع شوند. البته این طرح مناسبی است ولی اجرای آن به دلیل نیاز به هماهنگی بین حوزه‌های مختلف مانند شهرداری، وزارت راه و شهرسازی، پلیس راه و راهـور و نیز نهادهای متفاوت، عزمی جدی می‌طلبد.

محورهای مواصلاتی تهران که یا بزرگراه همت یا آزادراه و

نتایج یک پژوهش دانشگاهی مشخص کرد

افزایش جرایم خشونت آمیز در روزهایی که هوا آلوده است

تحقیقات دانشـگاهی ارتباط آلودگی هوا و افزایش خشونت را تایید کرده‌اند.

به گزارش پیام آشنا، محمودرضا موسوی متخصص آلودگی هوا و تغییر اقلیـم در کانال تلگرامی اش نوشت: نتایج تحقیقی که توسط دانشگاه مینیسوتا (Minnesota) و دانشـگاه ایالتـی کولـورادو (Colorado) در مجلـه Epidemiology به چاپ رسیده‌است نشان می‌دهد که هوای آلوده سبب می‌شود که افراد پرخاشگرتر و خشن‌تر شوند.

در این تحقیق محققان ولینستگی روزانه بین جرایم خشونت‌آمیز و غیرخشونت‌آمیز و افزایش کوتاه‌مدت را در ۳۰۱ شهرستان در ۳۴ ایالت به‌مدت ۱۴ سال بـرای ایالات متحده با اسـتفاده از داده‌های آژانس حفاظت از محیط‌زیسـت آمریکا (EPA) و FBI مورد بررسی قرار دادهاند.

نتایج نشـان دادهاسـت که رفتارهـای پرخاشگری خشونت‌آمیز مانند دعوا و درگیری با افزایش آلودگی هوا، حتی برای یک روز، افزایش یافته‌اسـت. خطر جرایم غیر-خشونت‌آمیز مانند دزدی اموال با افزایش آلودگی هوا افزایشی از خود نشان ندادهاست.

در این تحقیق بیان شدهاسـت که درحالی که این تحقیق نمی‌تواند فرآیندهای دقیق ارتباط آلودگی هوا و رفتار خشونت‌آمیز را شناسایی کند، ولی این اعتقاد وجود دارد که در معرض هوای آلوده قرار گرفتن یک تاثیر سریع بر روی مغز دارد که منجر به تغییرات رفتاری می‌شـود. به گفته این متخصص آلودگی هوا و تغییر اقلیم، هـر روز ابعاد جدیدی از مضرات آلودگی هوا شناسـایی می‌شود و اعمال هزینه‌های زیادی به جامعه و مردم نمایان‌تر می‌شود. به‌عنوان مثال الایـنـده CO، که غلظت بالایی در زمان اوج ترافیک دارد، موجب کاهش عملکرد رانندهـ، سردرد برای راننده و سرنشـینان و شهروندان و مخصوصا بی‌حوصلگی برای آنها می‌شود و این موضوع ممکن است احتمال درگیری را افزایش دهد (هر چند نیاز به بررسی دقیق‌تری دارد).

جزئیات دستورالعمل فعالیت تاکسی‌های اینترنتی منتشر شد؛

۲ درصد کرایه تاکسی های اینترنتی سهم شهرداری ها

شرکت‌های تاکسی های اینترنتی ۲ درصد از هر کرایه را به شهرداری ها می دهند تا صرف برنامه های کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل و نقل عمومی در شهرها شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، علی پیرحسین‌لو مشـاور معاون حمل و نقل و ترافیک شـهرداری تهران، در رشته توئیتی درباره دستورالعمل فعالیت تاکسی‌های اینترنتی توضیح‌داد.

به گفته‌وی، تاکنون قانون مشخص و همه‌جانبه‌ای برای این شرکت‌ها وجود نداشت. در دستورالعمل دولت، هم فعالیت شرکت‌ها در این زمینه قانونی و رسمی شده و هم ضوابط مربوط به شرکت و خودرو و راننده مشخص شده است.

در این دستورالعمل، فعالیت شرکت‌های حمل و نقل مسافر مبتنی بر اینترنت و استقلال آنها به رسمیت شناخته شده و در عین حال ضابطه‌های قانونی این فعالیت و نحوه نظارت مشخص شده است. این شرکت‌ها زیرمجموعه شهرداری و نهاد دیگری نخواهند بود، اما وزارت کشور و شهرداری‌ها بر آنها نظارت خواهند کرد.

دستورالعمل به نحوی تنظیم شده که دغدغه‌ها و نیازهای هر چهار ذی‌نفع اصلی را در نظر بگیرد: مسافران، رانندگان، شرکت‌ها و شـهرداری‌ها هر کدام مسائلی داشتند که اگر دیده نمی‌شد، کلاف تاکسیرانی اینترنتی همچنان پیچیده می‌ماند. چیزی که تهیه شده، تا حد قابل توجهی قابل دفاع و همه‌جانبه است.

یکی از تعهدات شرکت‌های اینترنتی حمل مسافر، حفظ محرمانگی اطلاعات و حریم شخصی کاربران است. مهم ترین نکته اینکه دسترسـی و رصد تلفن همراه کاربران (مسافر و راننده) برای جلوگیری از فعالیت کاربران از سایر نرم‌افزارها ممنوع شـده. اطلاعات خودروها و رانندگان در سامانه وزارت کشور ثبت می‌شود.

موضوع آلودگی هوا جدی گرفته شده و خودروهای فرسوده و آلاینده به تدریج از چرخه فعالیت حذف می‌شـوند. از نیمه دوم ۹۹ خودروهای با عمر بالای ۱۵ سـال، از نیمه دوم ۱۴۰۰ خودروهای بالای ۱۳ سال و از نیمه دوم ۱۴۰۱ خودروهای بالای ۱۰ سال (مثل تاکسی‌ها) مجاز به فعالیت در تاکسیرانی اینترنتی نیسـتند.

خودروهای مسافرب‌ر اینترنتی بعد از این باید معاینه فنی خود را مثل بقیه وسایل نقلیه عمومی دریافت کنند؛ یعنی هر ۶ ماه یک بار میزان پوشش بیمه این خودروها مشابه ضوابط آژانس‌ها خواهد بود. پلاک خودروها هم باید با استان محل فعالیت هم‌خوانی داشته باشد.

راننده‌ها باید ضمن رعایت تعهدات کلی در قبال مسافر مثل داشتن گواهینامه و بیمه و رساندن به مقصد و اعلام قبلی هزینه و... امتیاز و سوء پیشینه نداشته باشند. با استعلام صلاحیت از اداره اماکن بگیرند. هر راننده هم برای حفظ ایمنی مسافران، حداکثر ۱۲ ساعت در شبانه‌روز مجاز به سرویس‌دهی است.

اختیار تعیین قیمت و هزینه سفر با شرکت‌ها است. اما اگر هزینه سفر بالاتر از تعرفه تاکسی‌های تلفنی باشد، باید قبل از سفر از طریق اپلیکیشن به مسافر اعلام شود. شرکت‌ها درباره قیمت و بقیه الزامات خود، موظف به پاسخگویی، رفع اشکال و در صورت لزوم جبران خسارت شدهاند.

شـرکت‌ها باید قبل از ورود به هر شـهر، با شهرداری آن قرارداد ببندند. شهرداری بدون دخالت در رابطه مالی مسافر، راننده و شـرکت، باید ۲ درصد کرایه هر سفر را دریافت و خرج کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل و نقل عمومی کند. در عوض، این شرکت‌ها از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌شوند.

خودروهای شخصی که به عنوان تاکسی اینترنتی فعالیت می‌کنند، باید با نصب علامت‌های مشخص کننده پشت شیشـه جلو، متمایز شوند و در هنگام تردد از خودروهای شخصی قابل تشخیص باشند. تاکسی‌های هر شهر هم در صورت موافقت شهرداری‌هامی‌توانند در تاکسیرانی اینترنتی فعالیت کنند.

تحلیل

۵ تفاوت نسل جدید مترو

اجرای تسخه بازتکری شده طرح جامع حمل و نقل ریلی شهر تهران در صورت تصویب شورای عالی ترافیک، از سال آینده آغاز خواهد شد. چهار خط جدید مترو که در این تسخه برای تکمیل اسـتخوان‌بندی حمل و نقل ریلی تهران طراحی شده، با تسل قدیم خطوط مترویی پاینخت پتج تفاوت دارد و تلاش کرده خلأ خطوط ریلی در برخی از تواحی شهر به ویژه در پهنه‌های تقریبی جتوب قربیه جتوب شرق و شمال تهران را پوشش دهد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از نتیای اقتصاد، خطوط هفتگانه فعلی شامل خط یک به‌عنوان قدیمی‌ترین خط مترو تهران اسـت که در محور شـمالی - جتوبی طراحی و ساخته شده و تجربش را به کهریزک و سپس پرتد متصل می‌کند. خط دو که روی تقشه‌های مترو به رتگ آبی تمایش داده می‌شود یک خط شرقی - قربی است که از تهرانپارس تا ایستگاه صادقیه کشیده شده است.

خط سه مترو تیز شمال‌شرق تهران در محدوده شهرک شهید محلاتی را به جتوب پاینخت و محدوده آزادگان متصل می‌کند. خط چهار تیز در زمره خطوط شرقی - قربی است که از محدوده تیروی هوایی تا فرودگاه مهرآباد و ایستگاه ارم سبز در منتهی‌الیه قربی شـهر جتاهی‌ی و احداث شده است. خط پتج مترو را تیز عموم مسـافران به نام خط «کرج» می‌شناسند و همان خطی است که ساکنان استان البرز که در تهران شاغل هسـتند، مسافر دائمی آن محسـوب می‌شوند. خط شش از محدوده قربی شهر در محدوده کن آغاز می‌شود و تا دولت‌آباد و شهرری در جتوب تهران ادامه می‌یابد. خط هفت تیز از محدوده شمال قربی تهران در سعادت آباد آغاز می‌شود و پس از عبور از مرکز تهران در تهایت در جتوب شرق تهران به میدان بسیج می‌رسد. مشاهده مسیر این خطوط که در حال حاضر روزانه حدود ۲/۵ میلیون سـفر را پوشش می‌دهند، تتان می‌دهد برخی از تواحی شهر از مترو به کلی محروم و برخی تواحی تیز با وجود پوشش چند ایستگاه در آتجا همچنان دچار فقر شدید هستند. از جمله این مناطق می‌توان به محور شمالی تهران از شمال شرق تا شمال قرب اشاره کرد: منطقه ۲۲ تیز در شرایط فعلی فاقد ایستگاه مترو است و مسافران تاثریر هستند برای استفاده از این وسیله حمل و تقلی به منطقه پتج در مجاورت منطقه ۲۲ مراجعه کنند. افزون بر این دو محدوده جتوب قرب و جتوب شرق تهران تیز فعلا از پوشش ریلی کافی بی‌بهره هستند. بررسی تقشه مسیر خطوط مترو هفتگانه تتان می‌دهد در حال حاضر هیچ خطی که مسـقیما مسیر شـمال تا قرب تهران را طی کند وجود ندارد. همچنین خطوطی که جتوب را به شرق و قرب را به جتوب متصل کنند هنوز ساخته نشده‌است.

برای پاسخ به همین تیازها، تقشه جامع حمل‌ونقل ریلی تهران مورد بازتکری قرار گرفته است و چهار خط مترو جدید در آن به بختی از این تیازها پاسخ می‌دهد.

خط ۹ مترو با ۲۶ کیلومتر طول به‌عتوان مطول خط هشت طراحی شده و از محدوده چیتگر در قرب تهران آغاز شده و پس از حرکت اتدک به سـمت شمال، مسیر شرقی - قربی تهران را طی کرده و در تهایت به جتوب شـرقی تهران و محدوده دولت‌آباد منتهی می‌شود. خط ۱۰ با ۴۱ کیلومتر طول که پاسخگوی تیاز طراحی خط مستقیم بین شـمال تا قرب تهران است، از فتات کوثر در شمال‌شرقی تهران آغاز شـده و با طی یک مسیر مستقیم، به محدوده قرب تهران و ایستگاه ورودآور در میانه خط پتج می‌رسد. خـط ۱۱ تیز ۲۶ کیلومتر طول دارد و از مترو چیتگر در قرب تهران آغاز شده و با حرکت به سمت جتوب‌قرب در تهایت به جتوب تهران و محدوده شهرری در منطقه ۲۰ می‌رسد.

در این میان تسل جدید متروکه با طراحی چهار خط در انتظار تصویب تقشه است، واجد پتج تفاوت با سایر خطوطی است که پیش از این در تهران ساخته شده است. تفاوت اول به دقت نظر ویژه در جتاهیی ایستگاه‌ها باز می‌گردد. آن‌گونه که علی امام، مدیرعامل شرکت مترو تهران و حومه به «تتیای اقتصاد» گفته است، پس از تصویب بازتکری طرح جامع حمل و نقل ریلی توسط شورای عالی ترافیک، مستلور دیگری برای تدقیق مسیر عبور خط، تقاطع‌ها، ایستگاه‌ها و ویژگی‌هایی از این دست انتخاب و متمول به کار می‌شود. به گفته وی، جتاهیی ایستگاه‌ها به تحوی انجام خواهد شـد که برای تملک اراضی به متظور ساخت ایستگاه مشکلی وجود نداشته باشد و اراضی مربوطه قابل تملک باشد. این تدبیر تتـان می‌دهد مدیریت شهری از هم‌اکنون در صدد پیاده‌سـازی یک برنامه‌ریزی برای اجرای پروژه‌های آتی مترو با کمترین تاخیر، توقف و هزینه تملک است.

تفاوت دوم این اسـت که در طراحی تسل جدید خطوط مترو، هدف اصلی تکمیل پوشش ریلی در پهنه‌هایی بوده که به کلی از مترو بی‌بهره بوده‌اند که تا حد زیادی در تقشه پوشش ریلی آتی محقق شده است. خط ۱۰ مترو شمال تهران را مستقیما به قرب متصل می‌کند و خط ۱۱ نیز پاسخگوی تیاز اتصال جتوب به قرب است. این در حالی است که همچتان یک خط متحصر به فرد برای اتصال جتوب به شرق تهران در تقشه‌های جدید وجود ندارد. هر چند اگر ایستگاه‌های تبادلی خطوط مختلف با یکدیگر را متتظر قرار دهیم، اتصال مترویی جتوب به شرق تیز از طریق این ایستگاه‌های تبادلی برقرار شده‌است.

تفاوت سومی که خطوط جدید مترو با برخی از خطوط قدیمی دارد، در میزان اتصالات آن به سـایر خطوط است. بررسی تقشه خطوط مترو تتان می‌دهد خطوط جدید به تحوی طراحی شده که با اتفاب خطوط دیگر مترو تقطه جوش و در واقع ایستگاه تبادلی دارد. این ویژگی سبب می‌شود دسترسی ریلی به اقصی تقاط شهر تهران از طریق خطوط مختلف به شکل تکامل یافته‌تری تسبت به تسل قبلی خطوط مترو برقرار شود. چهارمین تفاوت را می‌توان در افزایش ظرفیت ریلی در مسیرهای شرقی و قربی مشاهده کرد در تسل قبلی خطوط مترو، مسیرهای شمالی - جتوبی چتمگیر و قابل توجه بود؛ در حالی که در خطوطی چهار گانه طراحی شده برای احداث در سال‌های پیش رو، وزن مسیرهای شرقی - قربی قابل ملاحظه است و اتصال قرب به شرق تهران در استخوان‌بتدی اصلی حمل و نقل عمومی شهر، کامل شده‌است.

در تهایت تفاوت پتجم تسـل جدید خطوط مترو، به تحوه اولویت‌بتدی آنها برای ساخت است. تکمیل خطوط متروی تهران به تتهایی تمی‌تواند رؤیاهای شبکه ریلی پاینخت را بهیته کند. امام با بیان اینکه در صورت تصویب تسخه پیشتهادی بازتکری طرح جامع ریلی، در سـال ۱۴۲۰ باید ۳۰ درصد از سـفرهای درون‌شـهری تهران با مترو پوشش داده شود، گفت: این میزان معادل ۱۰ میلیون سـفر است که برای تحقق آن باید خطوط مترو از طریق تامین واگن کافی به سرفاصله ۲ دقیقه برسد و یا بیان اینکه در حال حاضر راتدمان خطوط مترو حدود ۴۰ درصد است، اظهار کرد: به دلیل فقدان واگن کافی اکنون حداکثر ۲/۵ میلیون سفر در روز با مترو انجام می‌شود در حالی که اگر تعداد واگن‌های مترو از حدود ۱۵۰۰ واگن فعلی به ۲۰۰۰ واگن افزایش یابد و البته خطوط شش و هفت مترو تیز تکمیل و بهره‌برداری شود، می‌توان روزانه هفت میلیون سفر را با خطوط هفتگانه مترو پوشش داد و به راتدمان ۱۰۰ درصدی دست یافت.