کسب و کار

نیاز به بازنگری در رویه‌های کاری

بحران کرونا تقریبا تمام کسبوکارهای جهان را غافلگیر کرد. حتی آینده‌نگرترین کسبوکارها هم حداکثر یکی دو ماه زمان داشتند که خود را آماده این بحران کنند که در هر صورت زمان کافی برای بیشتر آنها نبود. از طرفی تعطیل شدن اکثر فعالیت‌های اقتصادی، به معنای آن بود که به جز حوزه‌های انگشت‌شماری از بخش‌های اقتصادی، سایر بخش‌ها و کسبوکارها مجبور شدند برای نجات از این دوران و زنده بیرون آمدن از آن تلاش کنند. مجموعه این شرایط، ورشکستگی بسیاری از کسبوکارها و سقوط بورس‌های بزرگ جهان بود.

اریک لشسمیت، مدیرعامل پیشین گوگل در گفت‌وگویی زنده با پایگاه خبری سی‌ان‌بی‌سی آمریکا از شرایط حال حاضر کسبوکارها و جامعه سخن گفت و تغییراتی اساسی در شیوه انجام کارها در آینده پیش‌بینی کرد. به عقیده او، بحران کرونا تغییراتی در تمام جنبه‌های زندگی و کار به وجود خواهد آورد که نمی‌توان از آنها فرار کرد و در حقیقت باید خود را با آنها انطباق داد. یکی از این تغییرات، افزایش نقش فناوری‌ها در زندگی و کار است؛ همانند تغییری که ظهور و گسترش اینترنت در جوامع ایجاد کرد و این پدیده قلمرزی، اکنون تبدیل به لازمه زندگی شده است. سایر نظرات اشمیت را درباره جامعه و رویه‌های کاری جدیدمی‌خوانید.

امروز صبح هم آمارهای ناامیدکننده دیگری از اوضاع بازارهای جهانی بورس به گوش رسید که سقوط همزمان آنها را نشان می‌دهد. با توجه به آنکه شما با دولت‌های محلی نیویورک و چند ایالت دیگر همکاری دارید، آینده اقتصادی و بهبود شرایط را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

خب، در حال حاضر، در کنار مساله اقتصادی، مساله بهداشت و سلامت شهروندان را هم داریم که بسیار مهم‌تر از اقتصاد است. هنوز کاهش قابل توجهی در روند شیوع کرونا در آمریکا مشاهده نکرده‌ایم. در همین زمان، ملاحظات بهداشتی و مسائلی مانند فاصله اجتماعی کاهش یافته و بهبود آب‌وهوا هم کمک خاصی به شرایط نکرده است. با این شرایط، به شدت نگران هستم که بحران موجود ادامه‌دار باشد. زمانی که بحران سلامت ادامه پیدا کند، پیامدهای آن دامن اقتصاد را هم می‌گیرد.

اجازه دهید به بحث اصلی بپردازیم. به نظر شما، آینده کار و اوضاع اقتصادی چه خواهد شد؟ آیا نسبت به آینده اقتصاد و فعالیت‌ها خوشبین هستید؟

بله، خوش‌بین هستم. کرونا تغییراتی در جامعه ایجاد کرد و همین شرایط چند مامعه، باعث خواهد شد که شیوه زندگی و کار ما در ۱۰ سال آینده تغییر کند. حمل‌ونقل عمومی یکی از حوزه‌هایی است که شاهد تغییر در آن خواهیم بود. به‌عنوان مثال، سفرهای غیرضروری و در مسیرهای پرازدحام کاهش خواهد یافت. همچنین با ظهور پدیده‌ای به نام «سلامت از راه دور» مواجه خواهیم شد؛ چرا که اکنون ۸۰ درصد از مردم ترجیح می‌دهند برای مبتلا نشدن به بیماری، به‌طور شخصی به پزشک مراجعه نکنند و این کار را از طریق ارتباطات راه دور انجام دهند. برای آنها بسیار راحت‌تر است که به‌جای ساعت‌ها معطل شدن در مطلب پزشک، در زمانی کوتاه به‌صورت مجازی مشکلشان حل شود. چنین وضعیتی در تمام حوزه‌های کسبوکار مشاهده خواهد شد و قرار نیست افزایش میزان استفاده از قناری‌های مجازی و ارتباطات از راه دور، پس از بحران کرونا تمام شود. تغییر دیگر، کاهش تراکم کارکنان در دفاتر کار است؛ به‌ویژه آنکه کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی و تراکم بیش از حد آنها از این به بعد آزارهنده‌تر خواهد شد. دفاتر کاری خلوت‌تر و کم‌تراکم‌تر به معنای معماری ساختمان و معماری شهری جدید است. به‌طور کلی، مجموعه این ۳ تغییر باعث می‌شود که شهرهایی خلوت‌تر و کارآتر داشته باشیم. شاید بشود این شهرهای جدید را «ترشهر» نامید.

اگر مردم بخواهند برای مدتی به حومه شهرهای بزرگ نقل مکان کنند که از مشکلات موجود در امان بمانند، باز هم باید برای بازگشت به شهر از حمل‌ونقل استفاده کنند. از طرفی، بسیاری از ما در شهر بزرگ شده‌ایم و نمی‌توانیم از تعامل و ائتلافات پویای آن محروم شویم.

قرار نیست که شهرها تعطیل شوند و تمام کارکردهای خود را از دست بدهند. بسیاری از موارد به شکل پیشین ادامه خواهد یافت و فقط شاهد تغییرات و اصلاحات در شیوه انجام کارها خواهیم بود. به‌عنوان مثال، ممکن است دیگر کسی برای استفاده از آسانسور مجبور به لمس دکمه‌های آن نباشد. ممکن است دیگر به شکل سابق دستگیره‌های اتوبوس را نگیرند. به عبارت دیگر، مردم همچنان از نظر اجتماعی در کنار یکدیگر خواهند بود اما کارکرد و شیوه عملکرد شهرها تغییر خواهد کرد. مشکل بیماری‌ها هم شهر یا حومه نیست؛ مشکل در شکل روابط است که با مجازی شدن و الکترونیک شدن بسیاری از فعالیت‌های غیرضروری شکل این مسائل تغییر می‌کند.

با شیوع کرونا، شرکت‌های فناوری مانند آمازون و گوگل، از طرفی افزایش میزان فعالیت داشتند و از طرفی انتقادات فراوانی از شیوه کار آنها مطرح شد. آینده چنین شرکت‌هایی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

شرکت‌های بزرگ همیشه در معرض انتقادهای گوناگون هستند و این مساله بخشی از شرایط دائمی آنها است. اما آینده را بدون فناوری‌ها و اثر مثبت آنها بر جامعه نمی‌توان متصور شد. به‌عنوان مثال، همین یکی دو دهه قبل، اینترنت نقش چندان مهمی در زندگی ما نداشت. قبل‌تر از آنکه حتی این پدیده عصر جدید را یک پدیده لوکس و غیرضروری می‌دانستند و تقریبا تمام مردم می‌توانستند بدون آن زندگی کنند. اما اینترنت، به تدریج بخشی ضروری از زندگی امروز شده است و تمام مردم برای کسب اطلاعات و ارتباط با جهان نیاز به آن دارند.

پدر و مادری را تصور کنید که به‌دلیل تعطیل شدن مدارس، از اینترنت برای ادامه حضور او در کلاس‌ها استفاده می‌کند. اگر اینترنت نبود، او حداکثر می‌توانست کتاب‌های درسی را برای فرزندش بخواند. سایر فناوری‌های درحال شکل‌گیری هم به‌زودی همین میزان اهمیت و یکپارچگی را با زندگی ما به‌دست خواهند آورد و از این موضوع گریزی نیست. بحران کرونا هم نیاز به فناوری‌ها و شرایط جدیدی را آشکار کرده و سریع‌تر از حد تصور به سمت آینده فناوری‌محور خود خواهیم رفت.

اجازه دهید به‌عنوان سوال آخر، یک سوال سیاسی بپرسم. نظر شما درباره اوج‌گیری تنش‌ها بین آمریکا و چین چیست؟

ما در حال حاضر با یک دشمن مشترک در جهان مواجه هستیم؛ ویروس کرونا. این دشمن مشترک می‌تواند تمام انسان‌ها را با یکدیگر متحد کند، اما هنوز از هم گسیخته و در جبهه‌بندی هستیم. ما هر چقدر که در سطوح مختلف کسبوکار، جامعه و حتی جهانی با یکدیگر متحد شویم، به اطلاعات، دانش، زیرساخت‌ها و نگرش‌های بهتری برای عبور از بحران موجود دسترسی خواهیم داشت. برای در پیش گرفتن چنین رویه‌ای، همین دشمن مشترک کافی است و حتی لازم نیست حتما دوستان خوبی برای یکدیگر باشیم.

ترجمه مهدی نیکوئی

به منظور حفاظت از بافت های تاریخی:

عملیات زیباسازی در نما و منظرِ میدان کرج ادامه دارد

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج، از استمرار و ادامه فعالیت های این سازمان در زمینه اجرای عملیات پیرایش و ساماندهی نما و منظر میدان کرج تا پل حلمی خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور با اشاره به استمرار عملیات زیباسازی در نما و منظر میدان کرج، گفت: برای جلوگیری از گسترش روز افزون احجام ساختمانی که بدون پشتوانه معنایی و شکلی شکل می گیرند و ترکیبی ناهمگون از جداره های خیابانی و شهری را شکل می دهند، ضروری است جداره و نمای ساختمان ها و شهر به عنوان عضوی از منظر بصری شهر مورد توجه قرار گیرند.

او با اشاره به اهمیت سیمای شهر در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، افزود: از پاییز سال گذشته موضوع حذف آلودگی های بصری و پاکسازی جداره های شهری و نما در دستور کار سازمان قرار گرفته و در این خصوص اقدامات مطلوبی از میدان کرج تا پل حلمی انجام شده است.

بضاعتی پور توضیح داد: در طرح بهسازی و زیباسازی میدان کرج حفاظت از بافت تاریخی و توجه به میراث معماری گذشته آن مد نظر اجرای این پروژه قرار داشته و به منظور هماهنگی جداره های کار شده با نمای حاکم در بافت شهری و سنتی قدیم از آجرهای قدیمی استفاده شده است.

او یکی از رویکردهای اصلی طرح زیبا سازی میدان کرج را بهبود کیفی آن و توجه ویژه به عابران پیاده و رویکرد انسان محوری در فضاهای شهری دانست و افزود: در واقع ضروری ترین ویژگی یک شهر این است که امکانات و ظرفیت‌های لازم برای حرکت پیاده در آن وجود داشته باشد و پیاده‌راه به مثابه ابزاری برای تقویت حیات اجتماعی، شادابی، پویایی و سرزندگی شهروندان محسوب شده و به همین خاطر نیاز شاخص‌های شهر مطلوب به شمار می‌رود.

رئیس سازمان سیما منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در پایان آراستگی سیمای شهری را توجه به حقوق شهروندان یک جامعه آزمایشی کرد و خاطر نشان کرد: کف سازی و پیاده راه سازی، رنگ آمیزی ترمه ها وجداره ها و استقرار مبلمان شهری در این محدوده تاکنون اجرا شده و عملیات نصب پایه چراغ و اصلاح سیستم روشنایی آن نیز در حال انجام است.

به منظور توسعه سامانه های نظارت هوشمند:

چهار تقاطع اصلی شهر به دوربین های نظارتی مجهز شد

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج: تعداد دوربین‌های نظارتی موجود در سطح شهر کرج به ۷۴ دستگاه افزایش یافته است.

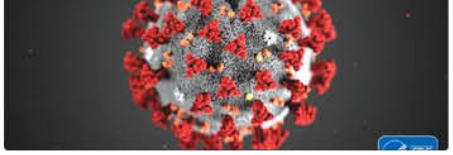
به گزارش پیام آشنا، محمدرضا احمدی نژاد، گفت: به منظور توسعه سامانه‌های نظارت هوشمند شهری، چهار تقاطع اصلی شهر کرج شامل (بلوار تعاون، بلوار امام رضا(ع)، ۴۵ متری گلشهر، یونه) مجهز به دوربین‌های نظارتی شده است.

وی با بیان اینکه تعداد دوربین‌های نظارتی موجود در سطح شهر کرج به ۷۴ دستگاه افزایش یافته است، گفت: ضمن ثبت رخ دادهای شهری به وسیله این دوربین‌ها تخلفات متحرک و ساکن نیز از سوی عوامل راهور مستقر در مرکز کنترل ترافیک شهرداری کرج کنترل می‌شود.

به گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج: طی روزهای آتی شش نقطه دیگر از تقاطع‌های اصلی شهر به دوربین‌های نظارتی مجهز خواهد شد.

کووید۱۹ یا زلزله، کدامین یک کشنده تر است؟

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران در پژوهشی که به تازگی منتشر شده، میزان کشندگی زلزله و کووید ۱۹ را مقایسه کرده و ویروس کرونا را در دنیا کشنده تر از زلزله عنوان کرده است.



به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، تهران سالهاست که در معرض وقوع زلزله، سیل، زمین لغزش، فرونشست و حریق های گسترده بوده است. در حال حاضر نیز تمام شهرهای دنیا مقابله با ویروس کرونا را تجربه می کنند. تاکنون براساس گزارش های جهانی بیش از ۲۷۰ هزار مرگ در جهان بر اثر ویروس کرونا گزارش شده است و بیشترین تلفات زلزله در دنیا نیز تا سال ۲۰۱۰ تردید به ۳۱۹ هزار نفر طی یک سال بوده است. بیش از نیمی از تلفات برآورد شده زلزله در دنیا در سال ۲۰۱۷ مربوط به ایران بوده که در اثر وقوع زلزله در اژگله و سر پل ذهاب جان خود را از دست داده اند.

زلزله با قریب به ۳۱۹ هزار کشته در یک سال که می توان آن را به طور متوسط حداکثر هزار و ۳۳۲ نفر فرض نمود تلفات کمتری نسبت به ویروس کرونا با تعداد تلفات ۲۷۰ هزار نفر در ۵ ماه را داشته است. در عمده کشورهای جهان، نسبت کشندگی ویروس بیش از زلزله بوده است. طی سالهای ۸۱ تا ۹۹ به طور متوسط دو هزار و ۳۰۰ نفر سالیانه و قریب به ۹۴۴ نفر در هر بازه ۵ ماهه در اثر زلزله در ایران کشته شدند و تاکنون قریب به شش هزار و ۵۰۰ نفر جان خود را در اثر ابتلا به کرونا در زمانی کمتر از سه ماه از دست داده اند.

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران در پژوهشی به مقایسه اجمالی دو بحران کووید ۱۹ یا زلزله در شهر تهران پرداخته است. در یکی از بخش های این پژوهش به این موضوع پرداخته شده آیا کووید ۱۹ کشنده تر است یا زلزله؟ که براساس آمارهای ۵ ماهه مشخص شده در عمده کشورها نسبت کشندگی کووید ۱۹ بیش از زلزله بوده و احتمال اینکه فردی از کووید ۱۹ از دنیا برود براساس تخمین اولیه و ساده که براساس اطلاعات موجود تاکنون انجام شده باشد، به نحو معناداری بیش از احتمال مرگ و ناشی از زلزله است.

در گزارش تهیه شده از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران بر لزوم بازنگری در خصوص مخاطرات پیش روی شهر تهران و پیش بینی دقیق تر در خصوص مخاطرات و آثار آنها تأکید شده است. همچنین توصیه شده دربرخی از دستورالعمل های مدیریت بحران و تطبیق آنها با شرایط چند مخاطره‌ای شهر تهران تجدیدنظر شود.

کاهش فعالیت کانون‌های داخلی گرد و خاک در کشور

طی روزهای اخیر وقوع گرد و خاک در برخی استان‌های مرزی کشور مشکلاتی را برای مردم در روزهای سخت کرونایی ایجاد کرده است. طوفان‌های گرد و خاک در این استان‌ها که گاهی منشا داخلی دارند و گاهی از سایر کشورها به سمت ایران حرکت می‌کنند، هر کدام به سهم خود کیفیت هوا را کاهش می‌دهند و نفس کشیدن را دشوار می‌کنند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، محمد سبزعزاری رئیس مرکز ملی گرد و خاک سازمان هواشناسی در این باره با اشاره به اینکه در استان‌های مختلف کشور منشاهای داخلی و خارجی گرد و خاک به نسبت‌های مختلفی فعالیت می‌کنند، اظهار کرد: در استان‌هایی غربی کشور مانند کردستان و کرمانشاه منابع داخلی گرد و خاک زیادی وجود ندارد و بیشتر طوفان‌های گرد و خاک از کشور عراق به این مناطق وارد می‌شوند.

منشاگرد و خاک در شهرهای مختلف داخلی است یا خارجی؟

وی ادامه داد: در سایر استان‌ها از جمله ایلام و خوزستان منشا گرد و خاک به تفکیک شهرها متفاوت است. برای مثال در شهر آبدان ۹۰ درصد منشا گرد و خاک خارجی و در اهواز ۶۰ درصد منشا آن داخلی است بنابراین در هر شهری میزان تاثیر کانون‌های داخلی و خارجی در تشکیل طوفان‌های گرد و خاک باتوجه به جهت باد غالب شدت آن و نزدیکی و دوری به کانون گرد و خاک متفاوت است.

با این وجود می توان گفت که در مناطق مرکزی ایران از جمله استان‌های اصفهان و یزد منشا گرد و خاک بیشتر داخلی است.

رئیس مرکز ملی گرد و خاک با بیان اینکه در استان گلستان با منابع داخلی و خارجی ایجاد گرد و خاک در کنار یکدیگر مواجه هستیم، تصریح کرد: علاوه بر وجود کانون‌های داخلی گرد و خاک در این استان از جمله «اینچه‌برون»، بخشی از گرد و خاک در گلستان از کشور ترکمنستان وارد می‌شود.

سبزعزاری با اشاره به اینکه خوشبختانه طی دو سال اخیر با بارش‌های خوب در کشور کانون‌های داخلی گرد و خاک تا حدودی کنترل شده‌اند، گفت: در استان‌های مختلف فعالیت منابع داخلی گرد و خاک بسته به این است که در دوره خشکسالی پاشیم یا ترسالی در حال حاضر در استان خوزستان وسعت منابع داخلی ایجاد گرد و خاک حدود ۱۳۰ هزار است. نوع بافت و شرایط اقلیمی در این استان به گونه‌ایست که حتی اگر بارندگی‌های خوبی در آن رخ دهد تابش مستقیم آفتاب طی چندروز می‌تواند مجدد کانون‌های داخلی گرد و غبار را فعال کند.

وی در ادامه تصریح کرد: تالاب‌ها برای آنکه تبدیل به منشا گرد و خاک شوند باید مدت زمان طولانی خشک شده باشند. در حال حاضر باتوجه به بارش‌ها در کشور تالاب‌هایی که منشا گرد و خاک دارند تا حدود مناسبی آبگیری شده‌اند و یا خاک آن‌ها مرطوب شده است.

رئیس مرکز ملی گرد و خاک با اشاره به کانون‌های خارجی گرد و خاک گفت: در حال حاضر بیشتر اوقات گرد و خاک‌های کشورهای عراق، عربستان و سوریه، ایران را تحت تاثیر قرار می‌دهند و در شهرهای مرزی سبب افت کیفیت هوا و کاهش دید افقی می‌شوند. متاسفانه در برخی از کشورهای هم مرز با ایران به دعلت مشکلات داخلی، بعضا وضعیت کیفیت هوا جزو اولویت‌های آخرشان محسوب می‌شود. به همین دلیل کنترل این منابع گرد و خاک سختتر شده است.

سدسازی‌های ترکیه یکی از عوامل فعال شدن کانون‌های گرد و خاک

سبزعزاری با تاکید بر اینکه یکی از عوامل فعال شدن کانون‌های گرد و خاک در کشورهای همسایه ایران سدسازی‌های کشور ترکیه است، اظهار کرد: این سدسازی‌ها مانع وقوع سیلاب‌های طبیعی می‌شود بنابراین محیط زیست منطقه حق‌آبه خود را دریافت نمی‌کند البته این سدسازی‌ها نه تنها کشور ایران، عراق، سوریه و... را تحت تاثیر قرار می‌دهد بلکه می‌تواند باتوجه به جهت باد در خود کشور ترکیه نیز خیزش گرد و خاک را به دنبال داشته باشد.

رئیس مرکز ملی گرد و خاک در پایان با بیان اینکه با روش‌های مختلفی می‌توان کانون‌های داخلی گرد و خاک را کنترل کرد، گفت: بهترین حالت این است که مطالعه علمی و دقیقی از کانون‌های گرد و خاک داشته باشیم تا بتوانیم با درنظر گرفتن ویژگی‌های مختلف و البته صرفه اقتصادی آن را کنترل کنیم. در حال حاضر در کشور ما فعالیت کانون‌های داخلی گرد و خاک کمتر شده است که از جمله عوامل این کاهش فعالیت می‌توان به بارندگی‌های خوب، پرآب شدن تالاب‌ها و کاشت درخت برای تثبیت خاک اشاره کرد.

قربونِ دَسِت، اون شیر آبُ ببند.

دیدگاه

۵ فایده «مترو» برای توسعه پایدار

وجود پنج فایده و مزیت توسعه مترو سبب شده این مد حمل‌ونقلی به‌عنوان یکی از زیربناهای تحقق توسعه پایدار شهری مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گیرد. با این حال محدودیت‌های اقتصادی دست مدیران شهری را برای سرعت بخشیدن به توسعه این سیستم حمل‌ونقل عمومی می‌بندد. سرمایه‌گذاری شهرها در حوزه حمل‌ونقل عمومی معمولا بین نیم تا ۱/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی آن شهر است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، در مطالعه‌ای که توسط بلیک راهنورد و فهیمه حسروجردی با موضوع «بررسی نقش توسعه خطوط مترو در توسعه پایدار کلانشهرها» انجام و به‌صورت مقاله منتشر شده است، ضمن تبیین جایگاه حمل‌ونقل ریلی درون شهری در تحقق اهداف توسعه پایدار، سقف و کف مورد انتظار سرمایه‌گذاری کلانشهرها در بخش مترو براساس نسبتی از تولید ناخالص داخلی، پیشنهاد شده است.

توسعه پایدار به این معنا که رشد اقتصادی و توسعه اجتماعی طوری صورت گیرد که سرمایه‌های زیست‌محیطی و نیازهای توسعه را برای نسل بعد دچار نقصان نسازد، بهترین شکل توسعه است که برای تحقق آن لازم است مباحث اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی به‌طور همزمان مورد توجه قرار گیرد. به این ترتیب توسعه پایدار برنامه‌هایی را رابر می‌گزیند که از نظر زیست‌محیطی و اجتماعی، نسبت به سایر الگوها برتری داشته باشد و در عین حال تباید مانعی در برابر رشد و توسعه ایجاد شود.

حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان پیش نیاز و زیربنای توسعه دارای نقش اساسی و کارآمد در بالبردی امکانات و استعدادهای بالقوه جوامع بوده که از طریق جابه‌جایی بار و مسافر، پیوند ناگسستنی بین عوامل مختلف رشد و توسعه را فراهم می‌کند و موجب برقراری تقویت هرچه سریع‌تر و گسترده‌تر بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود و به این معنا حمل‌ونقل یکی از موثرترین شاخه‌های رشد اقتصادی به شمار می‌آید.

بین گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی، بیشتر، رابطه مستقیم وجود دارد. رشد اقتصادی سالم در کلانشهرها نیازمند توجه به مساله حمل‌ونقل است که اثرات ساختاری آن طولانی مدت و پایدار خواهد بود. ایجاد بسترهای مناسب مانند مجتمع‌های ایستگاهی و تشویق مردم به استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی به ویژه مترو از جمله راه‌های توسعه اقتصادی کلانشهرهاست.

مترو برای تحقق اهداف توسعه پایدار دست‌کم پنج فایده مهم دارد در وهله اول رواج استفاده از مترو به «کاهش هزینه‌های ناشی از تصادفات و استهلاک خودروها» می‌انجامد. یک حس عمومی پذیرفته شده غلط در جوامع در حال توسعه وجود دارد که سفر با ماشین ایمن‌تر است؛ در حالی که تصادفات جاده‌ای یک علت اصلی مرگ و میر در این جوامع است. در شهرهایی که سیستم حمل‌ونقل عمومی به خوبی توسعه یافته آمار مرگ و میر نصف شهرهایی است که همه سفرها با خودرو انجام می‌شود.

فایده دوم مترو که در راستای تحقق اهداف توسعه پایدار تلقی می‌شود، «صرفه جویی در مصرف سوخت‌های فسیلی» است. در حال حاضر بخش عمده انرژی مصرفی در حوزه حمل‌ونقل در دنیا از سوخت فسیلی تامین می‌شود که این موضوع در کشورهای در حال توسعه به مراتب شدیدتر است. این در حالی است که مترو به علت استفاده از انرژی الکتریکی از درصد آلودگی پایینی برخوردار است. در عین حال علاوه بر مزیت اقتصادی کاهش مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر، شاهد کاهش انتشار آلایندهها در آسمان شهرها نیز خواهیم بود.

«صرفه جویی در وقت و کاهش زمان سفر» موهبت دیگری است که مترو به همراه دارد. از جمله آثار اقتصادی ترافیک شهری، اتلاف وقت شهروندان است که ایجاد یک سیستم مناسب حمل‌ونقل عمومی، این اتلاف را جبران می‌کند. از آنجا که وقت شهروندان بایدصرف کار و تولید شود، دارای ارزش مالی است و کاهش اتلاف وقت، بازدهی تولید جامعه را افزایش می‌دهد. در تهران سالانه بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون ساعت از اوقات شهروندان در ترافیک تلف می‌شود که البته این رقم مربوط به محاسبات چند سال گذشته بوده و با توجه به تغییر و تحولات سریع این کلانشهر، ممکن است افزایش یافته باشد.

فایده چهارمی که مترو برای تحقق توسعه پایدار دارد، از طریق «توسعه مجتمع‌های ایستگاهی» محقق می‌شود. ماجرا از این قرار است که شهرهای توسعه یافته در تلاش هستند با برنامه ریزی دقیق، حجم جمعیت و برنامه‌های عمرانی شهرها را مشخص کنند. از آنجا که تثبیت جمعیت یک اصل مهم در شهرهای توسعه یافته به شمار می‌آید، موضوع آزادسازی فضاهای شهری نیز اهمیتی دو چندان می‌یابد. در واقع حجم جمعیت روز و شب هر شهر به منظور حفظ کیفیت زندگی باید از طریق برنامه ریزی‌های شهری کنترل شود. در این بین ساخت مجتمع‌های ایستگاهی که به ارائه خدمات به مسافران می‌پردازند، می‌تواند زمینه ساز پاسخگویی به بخشی از نیازهای شهروندان در فضای زیرزمینی شهر باشد و این خود اولین قدم آزادسازی فضاهای شهری است. به این معنا مترو نه تنها جابه‌جایی مسافران در زیر زمین را میسر می‌کند، بلکه می‌تواند به برخی از نیازهای تفریحی، تجرتی و خرید شهروندان نیز در فضای زیرزمینی پاسخ دهد. این موضوع همچنین به ایجاد ساختارهای منظم شهری کمک می‌کند. در شهرهای پیشرفته جهان توسعه فضاهای شهری بر مبنای حمل‌ونقل صورت می‌گیرد و در این راستا ایجاد و توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو با کاربری‌های مختلف در اطراف ایستگاه‌ها نقش ویژه‌ای دارد.

فایده پنجم مترو در پیوند با تحقق توسعه پایدار، «ایجاد دسترسی ساکنان حومه به مرکز شهر» است. در وقع از دیگر جنبه‌های مثبت توسعه سیستم‌های ریلی به‌ویژه مترو، امکان انجام سفرهای درون‌شهری و ارتباط حومه با مرکز تهران با سرعت مناسب و تردد دقیق و ایمن با بالاترین قناوری ممکن است. تهران بزرگ به همراه شهرهای اقماری در ۱۰ سال آینده یکی از پرجمعیت ترین شهرهای جهان خواهد بود، با توجه به مرکزیت سیاسی و اقتصادی تهران، طبیعی است در اطراف این شهر سکونت سال به سال رونق بیشتری پیدا می‌کند و برای هدایت جمعیت به شهرهای اقماری لازم است اتصال به شهر مادر از طریق خطوط مترو برقرار شود. این اتصال در مورد برخی از شهرهای اقماری برقرار شده که هشتگرد از آن جمله است. اما شهرهای اقماری برجمعیتی همچون پردیس همچنان از این موهبت محرومند.

در سال ۱۹۵۰ جمعیت زمین کمتر از ۳ میلیارد نفر بود که این میزان در سال ۲۰۰۰ به حدود ۶ میلیارد نفر رسید و برآوردها حاکی از رشد جمعیت تا نزدیک ۸ میلیارد نفر در سال ۲۰۳۰ است. طبیعی است با توجه به ظرفیت زیستی محدود کلانشهرها، بخش عمده این جمعیت در حومه شهرهای توسعه یافته سکونت خواهند یافت و چاره‌جویی برای حمل‌ونقل آنها یک دغدغه مهم دولت‌های محلی و شهرداری‌هاست. بد نیست بدانید در حالی که ظرفیت یک خط عبوری بزرگراهی در تهران ۱۸۰۰ وسیله نقلیه شخصی عموما تک سرنشین است، ظرفیت یک خط مترو ۶۰ هزار نفر در ساعت در یک جهت است. درواقع ظرفیت یک خط مترو برابر با بزرگراهی با ۳۳ خط عبوری است؛ با این اوصاف، میزان سرمایه‌گذاری در توسعه مترو، در نسبتی با تولید ناخالص داخلی تخمین زده می‌شود. تولید ناخالص داخلی نشان از میزان توانایی اقتصادی هر شهر یا کشور دارد. اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل عمومی اعلام کرده که در اروپا حدود نیم درصد از تولید ناخالص داخلی هر شهر به توسعه حمل‌ونقل عمومی آن شهر اختصاص پیدا می‌کند. این اتحادیه در عین حال تاکید کرده این میزان در مورد شهرهای در حال توسعه که در دهه‌های اخیر ایجاد ظرفیت حمل‌ونقلی کافی را در اولویت قرار داده‌اند و در مراحل مقدماتی هستند، تا ۱/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی قابل افزایش است.