کسب و کار

تاثیر بلندمدت شخصی‌سازی بر رضایت مشتری

به لطف تشدید فشار از سوی بازیگران غیرسنتی، مصرف‌کنندگان این روزها انتظار دارند که در کل سفر مشتری، درجه شخصی‌سازی بالاتری را از موسسات مالی دریافت کنند. بنابراین بانک‌ها و موسسه‌های اعتباری مجبور به توسعه مدل‌های شخصی‌سازی قوی هستند که تجربیات منحصر به فردی ایجاد و برندهای آنها را متمایز می‌کند به لطف رهبران دیجیتالی مانند آمازون و تنفلیکس و برندهای مطرحی مثل نایکی، مشتریان بیش از هر زمان دیگری انتظار و آرزوی تجربه‌های شخصی را دارند. چیزی که زمانی محدود به پیشنهادهای پخش‌بندی شده بود، اکنون به تمام اجزای سفر مشتری، از جمله جذب تعامل با مشتری، اندازه تراکنش، دفعات خرید، فروش متقابل و حتی جلوگیری از خروج و وفاداری گسترش می‌یابد. شخصی‌سازی در مقیاس می‌تواند بر ارزش کوتاه‌مدت و بلندمدت موسسات مالی تاثیر مثبت بگذارد. بازاریابی را کارآمدتر کرده و درآمد و سهم کیف پول را افزایش می‌دهد. از آنجا که مشتریان فعلی و مشتریان بالقوه به پیشنهادهای متنی و آنی عادت می‌کنند، شخصی‌سازی حتی می‌تواند تاثیر مثبت بلندمدتی بر رضایت مشتری داشته باشد. متاسفانه، در حالی که اکثر بانکداران گفته‌اند که نیاز و پتانسیل شخصی‌سازی را تشخیص می‌دهند، اما کمتر از ۲۰ درصدشان می‌گویند که کارشان را در این زمینه به خوبی انجام می‌دهند. برای بسیاری از موسسات مالی، شخصی‌سازی در مقیاس هنوز یک معما است. اساس شخصی‌سازی توانایی استفاده از داده‌ها و تجزیه و تحلیل‌ها برای ایجاد تعامل با مصرف‌کننده است. این امر مستلزم این است که شخصی‌سازی را به یک اولویت اساسی تبدیل کنید و یک استراتژی و قابلیت عملیاتی ایجاد کنید تا شخصی‌سازی را در مقیاس تسهیل کنید. مانند تحول دیجیتال، مدیریت ارشد باید تصمیمی آگاهانه برای متعهد شدن به تجربیات شخصی مشتری در سراسر سازمان بگیرد. در حالی که داده‌های با کیفیت و داشتن دیدگاه یکپارچه از مشتری هدف نهایی است، بهبود تجربیات شخصی‌شده با آنچه امروزه بیشتر سازمان‌ها دارند امکان‌پذیر است. در واقع، بسیاری از سازمان‌ها می‌توانند بخطور چشمگیری شخصی‌سازی را در عرض چند هفته به جای چند ماه یا سال بهبود بخشند. به عنوان مثال، یک برنامه فروش متقابل شخصی‌سازی شده را می‌توان با اطلاعات رفتار تراکنش‌های گذشته همراه یا دیدگاه اولیه اطلاعات جمعیت‌شناختی ایجاد کرد. بنابراین ابتدا دنبال موارد در دسترس‌تر بروید.

آسیب تجربه مشتری به خاطر کرونا

بر اساس گزارش شرکت سازفورس (که نرم‌افزار مدیریت روابط مشتری ارائه می‌کند)، ۵۹درصد از مصرف‌کنندگان گفته‌اند که همه‌گیری، انتظارات آنها را از قابلیت‌های دیجیتال موسسات مالی افزایش داده است. اما بسیاری از بانک‌ها و موسسات اعتباری به این فرصت پاسخ ندادند در عجله برای انتقال تراکنش‌ها به کانال‌های دیجیتال، بسیاری از سازمان‌ها به جای ارائه سرعت و سادگی مورد نظر، اولویت را بر کارکرد فناوری‌های مورد نیاز و حفظ اعتماد مصرف‌کننده قرار دادند. در نتیجه، نهایتاً ۲۷درصد از مصرف‌کنندگان احساس می‌کنند صنعت خدمات مالی مشتری‌محور است. حتی تعداد کمتری (۲۳ درصد) معتقدند که این صنعت به خوبی با همه‌گیری مقابله کرد. همان‌طور که انتظار می‌رود، مصرف‌کنندگان می‌خواهند موسسه مالی آنها مراقب رفاه مالی فردی آنها باشد. جالش این است که در حالی که ۸۳درصد از مصرف‌کنندگان نگران وضعیت مالی بلندمدت خود هستند و ۶۶درصد می‌خواهند بانک یا موسسه اعتباری، آنها را به‌صورت فردی درک کند، تعداد کمی از شرکت‌های خدمات مالی (۳۲ درصد) با این نیاز همسو هستند.

شرکت سازفورس دریافته که اکثریت قریب به اتفاق بازاریابان (۹۹درصد) بر این باور بودند که شخصی‌سازی حداقل تا حدودی بر پیشبرد روابط با مشتری تاثیر دارد در حالی که تقریباً ۸ نفر از هر ۱۰ نفر (۷۸ درصد) معتقد بودند که تاثیر «قوی» یا «بسیار قوی» دارد. تاثیر مورد انتظار در هر یک از سه سال آخر تحقیق افزایش یافته است؛ همان‌طور که این باور که مشتریان و مشتریان بالقوه انتظار تجربه شخصی دارند، افزایش یافته است. طبق گفته سازفورس، دو سوم مشتریان امروزی انتظار دارند موسسه مالی آنها نیازها و انتظارات منحصر به فرد آنها را درک کند و بیش از نیمی (۵۲ درصد) انتظار دارند که پیشنهادها همیشه شخصی باشد. برای انجام این امر، بانک‌ها و موسسه‌های اعتباری باید از اطلاعات معاملاتی و شخصی مشتریان برای پیش‌بینی نیازها استفاده کنند. داده‌ها به تنهایی برای رسیدن به این هدف کافی نخواهند بود. موسسات مالی باید بتوانند دیدگاه‌های ایجاد شده را در همه کانال‌ها به‌موقع به کار گیرند. سازمان‌ها بیش از پرداختن به ارتباطات به شیوه‌ای شخصی‌شده، باید با استفاده از کانال‌هایی که مشتریان اغلب استفاده می‌کنند، توصیه‌های متنی ارائه دهند. این فراتر از کانال‌های سنتی مانند ایمیل، تلفن، مراجعه حضوری و پست مستقیم است و شامل چت آنلاین، تلفن همراه، متن و حتی چت ویدئویی می‌شود. فراتر از استفاده از کانال‌های متعدد، موسسات مالی باید بازی خود را در هنگام برقراری ارتباط مداوم در همه کانال‌ها از نقاط دهند. در حال حاضر، مصرف‌کنندگان باور ندارند که داده‌ها و بینش‌ها توسط همه حوزه‌های موسسه مالی آنها استفاده می‌شود. این امر بیش از آنکه باعث حسن نیت شود، سوءنیت ایجاد می‌کند. اکنون بیش از هر زمان دیگری، موسسات مالی به طور مداوم به جمع‌آوری داده‌ها و اجرای دیدگاه‌ها برای توسعه روابط عمیق‌تر و مرتبط‌تر نیاز دارند که شکاف تجربه مشتری را از بین ببرد.

زمان بهبود بلوغ شخصی‌سازی فرا رسیده است

سازمان‌ها برای برآورده کردن انتظارات مشتریانی که می‌خواهند موسسه مالی آنها شخصی‌سازی را بهبود بخشد، باید داده‌های جمع‌آوری شده از داخل و خارج سازمان را تجزیه و تحلیل کنند و از این دیدگاه برای تعاملات سفارشی‌شده آن‌هم در زمان واقعی استفاده کنند که باعث گسترش روابط، ایجاد اعتماد و کاهش هزینه‌ها می‌شود. موتورهای شخصی‌سازی می‌توانند در این فرآیند کمک کنند. ارتباطات بازاریابی را بهبود بخشند، تعاملات بانکداری آنلاین و تلفن همراه را افزایش دهند، استقرار محتوای جدید را هدایت کنند و حتی به ایجاد محصولات شخصی‌سازی شده بر اساس رفتار مشتری و محرک‌های رویداد کمک کنند. یک موتور شخصی‌سازی که به خوبی استفاده می‌شود می‌تواند مصرف‌کننده را در طول سفر از افتتاح حساب جدید در سراسر فرآیند ایجاد رابطه دنبال کند. بر خلاف هدف‌های محصول سازمانی، این تعامل‌ها توسط نیازهای مصرف‌کننده در زمان واقعی هدایت می‌شوند.

مترجم: محمود نوری شمس آباد / عضو اتحجمن مدیریت ایران

منبع: The Financial Brand

علیرضا رحیمی اعلام کرد:

طرح دائمی ترافیک پازل بعدی کاهش معضل ترافیک شهر کرج

عضو شورای اسلامی شهر کرج گفت: اصلاح مدیریت ترافیک در شهر کرج نیازمند اجرای طرح دائمی ترافیک در هسته مرکزی شهر است که در این زمینه باید سریع‌تر اقدامات لازم انجام شود.

به گزارش پیام آشنا: علیرضا رحیمی نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر کرج با اعلام این موضوع گفت: در سال گذشته طرح ترافیک در هسته مرکزی شهر کرج به صورت زوج و فرد انجام می‌شد و بر اساس آمار، اجرای این طرح فقط ۱۵ تا ۲۰ درصد در رفع مسائل ترافیکی هسته مرکز شهر موثر بود. وی با اشاره به معضل ترافیک و بیان اینکه نیازمند این هستیم که یک طرح دائمی و جامع ترافیکی برای هسته مرکزی شهر کرج تدوین کنیم، اظهار امیدواری کرد: در بهمن ماه امسال این مهم محقق شود.

علیرضا رحیمی گفت: از نتایج بازنگری جامع حمل و نقل و ترافیک اصلاح برخی معابر شرایط تقاطعات غیر همسطح، طراحی خط ویژه اتوبوس و BRT تعریف محدوده طرح دائمی ترافیک هسته مرکزی شهر و... است که با اجرای این پروژه ها می‌توان معضلات ترافیکی کلانشهری را کاهش داد.

شهردار کرج:

آزادراه شمالی کرج عامل سهولت در تردد میان استان های شرقی و غربی کشور

شهردار کرج گفت: احداث آزادراه شمالی عامل ایجاد تسهیل در تردد ۱۴ استان در کوتاه ترین زمان و شرایط مطلوب خواهد بود.

به گزارش پیام آشنا: مهرداد کیانی با اذعان بر اینکه عملیات اجرایی این پروژه پس از سه سال توقف مجدد در دوره ششم شورا آغاز شد و با قدرت و سرعت مطلوبی پیش رفته است، اضافه کرد: بهمن ماه سال ۱۴۰۱ اجرای بزرگراه شمالی مجدداً آغاز شد و هم اکنون قطعه میانی آن آماده افتتاح است.

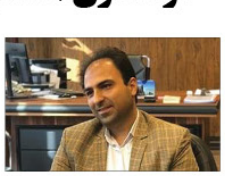
کیانی افزود: این اتفاق خوشایند پس از ۱۰ ماه تلاش شبانه روزی انجام گرفت به طوری که در حال حاضر ۷/۶ کیلومتر از پروژه در حد فاصل تقاطع طالقانی شمالی تا تقاطع بلوار انقلاب شمالی تکمیل شده است.

به گفته وی، فازبندی پروژه در پی تشکیل کارگروه تخصصی آزادراه شمالی و برنامه ریزی عملیاتی انجام گرفت تا یکی پس از دیگری موفق به اجرای فازها و در نهایت افتتاح قطعه میانی به عنوان یکی از بزرگترین طرح های عمرانی و ملی شهر کرج و استان البرز شویم.

این مسئول، خاطرنشان کرد: آزادراه شمالی در واقع ادامه بزرگراه خرازی در استان تهران است که تکمیل کننده یکی از شریان های راهبردی کشور خواهد بود. ضمن اینکه تکمیل آزادراه شمالی کرج و اتصال آن به بزرگراه کرج—قزوین منجر به کاهش بار ترافیکی قابل توجهی در منطقه می‌شود.

مدیر کل املاک و مستغلات شهرداری کرج خبرداد:

آزادسازی ۲ هکتار از تملکات پروژه اتصال بلوار ماهان غربی به بلوار خوارزمی



مدیر کل املاک و مستغلات شهرداری کرج از آزادسازی دو هکتار از ادامه مسیر بلوار شهید ناصربخت (اتصال بلوار ماهان غربی به بلوار خوارزمی) خبرداد.

به گزارش پیام آشنا: علی رحیم خانی با اعلام این خبر اظهار کرد: در راستای اتصال بلوار ماهان غربی به بلوار خوارزمی و رفع مشکل بن بست معبر، با پیگیری‌های صورت گرفته مبنی بر تعامل سازنده با مالکین املاک محدوده مذکور، بیش از دو هکتار از املاک واقع در طرح، آزادسازی و در اختیار معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج جهت احداث معبر ۳۵ متری قرار گرفت.

رحیم خانی با تأکید بر تأثیر بسزای بازگشایی و احداث این معبر در رشد و آبادانی شهر گفت: معبر مذکور از مهم‌ترین معابر شهر است که اتصال شرقی-غربی شهر را ممکن می‌سازد.

وی عنوان کرد: این طرح موجبات کاهش مشکلات ترافیکی را فراهم خواهد ساخت و دسترسی آسان شهروندان مناطق حصارک و شاهین ویلا را به شرق شهر کرج را تسهیل کرده و به صورت معبر شرقی، غربی تأثیر بسزایی در عبور و مرور شهری دارد.

یک سلسبیل بود و یک ناصر خان سنگ تراش

ناصر کرمی، معروف به ناصر سنگ‌تراش، از لوطی‌های محله سلسبیل بود که از همان دوران جوانی وارد مسلک لوطی‌گری شد.

همشهری آنلاین – ثریا روزبهانی: شاهین کرمی، پسر او، درباره مرام و مسلک پدر می‌گوید: «پدر بزرگم حاج محمد سنگ‌تراش از سنگ‌تراشان بنام ایران بود. تمونه سنگ‌تراشی او در حرم امام (ره) و منزل رضاشاه از آثار برجسته اوست.» ناصرخان هم از همان دوران نوجوانی در کار سنگ‌تراشی به پدرش کمک می‌کرد.»

قصه‌های خواندنی تهران را اینجا دنبال کنید

او ادامه می‌دهد: «ناصرخان در دوران سربازی به هوابرد شیراز اعزام شد و دوره تکاوری و چتر بازی را گذراند و در این زمان بیش از ۹۰ پرش با چتر داشت. بعد از خدمت سربازی در همان سنین جوانی مدام دعوا و مرافعه با همدوره‌های خود داشت و هر روز تامش سر زبان اهالی محله خوش و سلسبیل بود. چون در آن محله چندین نفر با اسم مشابه زندگی می‌کردند، وقتی ناصر خان درگیر می‌شد و مرافعه به راه می‌انداخت دهن به دهن می‌چرخید که ناصر دعوا کرده و مردم می‌پرسیدند کدام ناصر؟ پسر حاج‌محمد سنگ‌تراش؟ این‌طور بود که لقب سنگ‌تراش روی اسم ناصرخان برای همیشه باقی ماند. در اخلاق و منش ناصرخان تبود که در میان نوجوانان و جوانان و به‌ویژه فرزندانش درباره مراقعاتش حرف و سخن بگوید. بر خلاف خیالی‌ها که این کار افتخار می‌دانستند، ناصرخان از آن خشنود نمی‌شد.»

شاهین کرمی در ادامه خاطره‌ای از ناصرخان نقل می‌کند: «چند سال قبل از انقلاب در خیابان خوش و سلسبیل آژانی بود که مردم را خیلی آزار می‌داد و اهل محل از دستش آسایش نداشتند. یک شب، وقتی ناصرخان سنگ‌تراش در چهار راه استقبول پیش چند نفر از رفیق‌هایش دعوت بود، اهالی محل جمع می‌شوند و می‌خواهند آژان را بزنند. آژان که می‌رسد مردم جلویش را می‌گیرند و طوری کتکش می‌زنند که می‌میرد.

رئیس کلانتری وقت هم، به اسم ترابی، که دل خوشی از ناصرخان نداشت با شهادت دروغ چند نفر، این کار را به گردن ناصرخان می‌اندازد و برایش پاپوش درست می‌کند. ناصرخان یک سال و نیم به زندان می‌افتد تا اینکه رئیس کلانتری عوض و پرونده به‌دست آگاهی توپخانه بررسی می‌شود. در نهایت حکم به برائت ناصرخان می‌دهند. این را هم بگویم که ناصرخان یک شب در بالاشهر تهران با شخصی درگیر می‌شود و به او سیلی می‌زند و بعد معلوم می‌شود این شخص پسرخاله شاه است. موقع برگشت عده‌ای به او حمله و بیشتر از ۲۰ تیر به‌خودرو شلیک می‌کنند. با وجود همه این اتفاق‌ها، او از همان دوران جوانی مردمدار بود و اهل محل روی اسمش و سر چشم‌پاکی‌اش قسم می‌خوردند.»

قبل از انقلاب چندین بار به‌خاطر درگیری و اتفاقاتی که برایش پیش آمد، زندانی شد، ولی چند سال بعد از انقلاب مسیر زندگی‌اش کلا عوض می‌شود و مردمداری را سرلوحه زندگی قرار می‌دهد و زیر بیرق امام حسین(ع) می‌رود. ناصرخان سال ۱۳۶۰ هیأتی به نام «شاهزاده حضرت علی اکبر(ع) تاسیس می‌کند که هنوز پابر جاست.

به مرور همان خلق و خوی مردمداری و دستگیری از مظلوم در وجودش بیشتر می‌شود. او دلگرمی بچه‌های غرب تهران بود و اگر فردی از اهالی محل مشکلی برایش پیش می‌آمد یا حقی از او خورده می‌شد به‌طرفش می‌گفت: «می‌روم با ناصر سنگ‌تراش می‌آیم. ناصرخان برای رفع مشکلات نیازمندان همه کاری می‌کرد. از تهیه جهیزیه و تامین هزینه زندگی نیازمندان تا کمک به خانواده‌های بی‌پضاعت، آن هم بدون اینکه اطرافیان یا خانواده‌اش بدانند. وقتی او از دنیا رفت، خانواده‌های بسیاری به زبان آمدند که کمک حال زندگی ما بود.

همیشه به اطرافیانش می‌گفت اگر کمکی به کسی کردید، تگذارید هیچ کس متوجه شود؛ مردم غرور و آبرو دارند. حلال مشکلات مردم بود. از همه جای تهران افرادی که تادم بودند برای رضایت گرفتن از شاکی به سراغش می‌آمدند. با پا در میانی در دعواهایی که ادامه‌دار می‌شد و احتمال داشت منجر به قتل طرفین شود، مسئله را حل و فصل می‌کرد و دو طرف را آشتی می‌داد، طوری که بعد از آن آب از آب تکان نخورد. پدر و مادرها اگر از رفتار اولادشان ناراحت بودند، برای ارشاد و نشان دادن راه درست به ناصرخان سر می‌زدند. او سال ۷۹ دیده بر جهان فروبست.»

دولت ها به شهرداری تهران بدهکار هستند

رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران گفت: طرح بزرگراه یادگار امام (ره) که در منطقه ۹ است سال یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان تملک کرده که راه ساخت این بزرگراه باز شود و حدود ۱۲ سوله از سوی شهرداری خریداری شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری آنلاین؛ محمدآخوندی رئیس کمیسیون برنامه وبودجه شورای شهر تهران در آیین بهره برداری از ۱۱۰ پروژه شهری در منطقه ۹ در قالب هشتاد و سومین پویش امید و افتخار گفت: خوشحالیم که مجتمع چند منظوره کوثر پس از ۱۲ سال مورد استفاده شهروندان تهرانی قرار می گیرد.

وی افزود: با توجه به شرایطی که در کشور است باید بهترین خدمت را به مردم ارائه کنیم و موضوع اطلاع رسانی نیز بسیار مهم و ضروری است و مورد تأکید مقام معظم رهبری هم بوده است. شهرداری تهران با سایر دستگاه ها متفاوت است؛ چرا که سازمانی است که باید خودش سرمایه خلق کند و به مردم خدمت رسانی کند و در این شرایط با بدهی انباشته بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومانی دولت ها روبروست.

وی با اشاره به اینکه در دوره جدید شورای شهر، طرح رصد به منظور ارزیابی و شناسایی طرح های توسعه ای محلی آغاز شد، ادامه داد: بیش از یکهزار طرح توسعه محله‌ای در تهران شروع شده و حدود ۷۰ درصد این طرح‌ها مورد استفاده شهروندان قرار گرفت. این طرح های توسعه محله‌ای از خواسته های مردم بوده و افتتاح این طرح ها اثرش از یک طرح بزرگ مقیاس هم بیشتر است. چرا که این طرح ها در محلات انجام می شود. آخوندی تأکید کرد: تلاش داریم با رفع مشکلات در بخش بودجه ای این طرح ها با سرعت بیشتری افتتاح شود.

وی در خصوص طرح های بزرگ مقیاس نیز گفت: این طرح ها در دوران گذشته با تمامی محدودیت ها اجرا شده اما به دلایل مختلف برخی از این طرح ها نیمه کاره رها شده از جمله سه طرح بزرگراهی که نیاز به بودجه زیادی است.

این عضو شورای شهر تهران ادامه داد: طرح بزرگراه یادگار امام (ره) که در منطقه ۹ است امسال یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان تملک کردند که راه ساخت این بزرگراه باز شود و حدود ۱۲ سوله از سوی شهرداری خریداری شد. فاز اول بزرگراه شهید بروجردی نیز افتتاح شد و فاز دوم این طرح نیز بیش از یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان تملک دارد که در حال انجام و نیاز به برگزاری جلسات زیادی است. همچنین طرح بزرگراه شهید شوشتری نیز در حال انجام است.

آخوندی تأکید کرد: اکنون هر کیلومتر خط مترو بیش از هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد اما مدیریت شهری متعهد شده با چنین هزینه هایی خدمت رسانی به مردم کند و این در حالی است که این هزینه در سال های قبل بسیار کمتر بوده اما به هرحال به دنبال زیر سوال بردن مدیریت گذشته نیستیم.

تامین هزینه شیر خشک و مکمل‌های غذایی،
برای کودکان معلول ذهنی موسسه خیریه کهریزک
مشارکت از طریق کد دستوری:
*۷۸۰*۶۵#
*۷۳۷*۷۰۰#
پرداخت آنلاین

دیدگاه

وقتی معماری به دانشکده و پلی تکنیک نقل مکان کرد افولش آغاز شد

دماس نوکو

از روزی که حرفه {یا صنعت ساختمان} نام {معمار [تحصیل کرده]} را ابداع کرد، هیچ‌گاه هیچ کاری را به خوبی زمانی که صنف سازندگان {و بنایان} وجود داشت انجام نداد. وقتی معماری به دانشکده و پلی‌تکنیک نقل مکان کرد، افولش آغاز شد و این شر مدارس رسمی {معماری} است: چرا که مدرسه معماری مکثی خلاقانه نیست

مدرسه معماری جایی برای بازبینی است. {...} نه جای خلاقیت و نه پیش‌بینی و نگاه به آینده در مدارس معماری فقط آنچه وجود دارد را می‌گیرند و کنار هم می‌گذارند تا در کتاب‌ها ثبت و مستندسازی شود. وقتی شما این کار را بکنید همه‌چیز کهنه شده است. (در گفت‌وگو با Rupert Bickersteth، منتشر شده در وبسایت dezeen، سال ۲۰۲۳)

منبع: گفتار

محیط زیست

چرا هوا در فصول سرد آلوده‌تر می‌شود؟

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور گفت: هنگامی که هوا سردتر می‌شود کاهش وزش باد و بارش باران، تجمع غلظت آلاینده‌ها بطور نسبی در لایه‌های زیرین جو را در پی دارد و با استمرار تولید آلاینده‌ها هوا آلوده می‌شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا با افزایش هوا همچون سال‌های گذشته آلودگی بر سر شهروندان کلانشهرها آوار می‌شود. در سال جاری تاکنون ۵۸ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و شش روز ناسالم ثبت شده است. علت اصلی آلودگی هوای پایتخت منابع متحرک است. بر اساس مطالعات سیاهه انتشار کلانشهرها که توسط کنسرسیوم دانشگاه‌های برتر انجام شده است، سهم منابع ثابت مانند کارخانه‌ها، نیروگاه‌ها، صنایع و... در آلودگی هوای تهران ۴۶ درصد و سهم منابع متحرک مانند خودروهای دیزلی، خودروهای شخصی، موتورسیکلت‌ها و... ۵۴ درصد گزارش و براساس آخرین سیاهه انتشار شهر تهران، سهم منابع متحرک در تولید ذرات معلق به عنوان آلاینده شاخص هوا طی فصول سرد سال حدود ۶۰ درصد و سهم منابع ثابت نیز حدود ۴۰ درصد ثبت شده است.

احد وظیفه در گفت و گو با ایسنا ضمن اشاره به گرمای هوای کشور طی پاییز سال جاری نسبت به حد نرمال، درباره علت افزایش آلودگی هوای تهران طی روزهای سرد سال اظهار کرد: گرم بودن هوا نسبت به نرمال تا حدودی اثر مثبت بر کاهش آلودگی هوا دارد چراکه با گرم‌تر شدن جو نسبت به حد نرمال، آلاینده‌ها در لایه‌های عمیق‌تری از جو پخش می‌شوند این در حالیست که با سردتر شدن هوا و کاهش وزش باد و بارش باران، تجمع غلظت آلاینده‌ها بطور نسبی در لایه‌های زیرین بیشتر می‌شود اما هر چه قدر سرعت وزش باد بیشتر باشد، موجب آشفته کردن بیشتر جو می‌شود بنابراین آلاینده‌ها از محل تولید آن‌ها مانند مناطق شهری مثل تهران دور می‌شوند.

وی اضافه کرد: طی هفته جاری با کاهش سیستم‌های عبوری و به‌طور نسبی با کاهش سرعت وزش باد مواجه هستیم. در این شرایط با تردد خودروها و وسایل حمل و نقل عمومی، آلاینده‌ها در سطح شهر منتشر می‌شوند.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور با بیان اینکه در تهران مازوت سوزی نداریم بنابراین بیشترین علت آلودگی هوا حمل و نقل و صنایع است. خاطرنشان کرد: مصرف سوخت در ایران تبدیل به معضلی شده است و به محض کاهش سرعت باد، غلظت آلاینده‌ها افزایش می‌یابد، به‌گونه‌ای که نفس کشیدن را برای همه دشوار می‌کند.

وی درباره تاثیر ورود اتوبوس برقی به ناوگان حمل و نقل عمومی تهران با توجه به سهم بالای منابع متحرک در آلودگی هوای پایتخت تاکید کرد: این کار اثر مثبت دارد البته اتوبوس‌های وارد شده باید به تعدادی باشد که مردم به استفاده از آن‌ها تمایل پیدا کنند چون اگر تعداد اتوبوس برقی کم باشد، مردم به علت شلوغی و معطلی در ایستگاه‌های اتوبوس چندان به این کار رغبتی نشان نمی‌دهند و ترجیح می‌دهند که با خودروهای شخصی تردد کنند.

وظیفه در پایان اظهار کرد: در کنار ورود اتوبوس برقی به ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت، فرهنگ‌سازی نیز باید صورت بگیرد و مزایای استفاده از این وسیله نقلیه عمومی اطلاع‌رسانی شود تا مردم به این کار ترغیب شوند. در واقع ورود اتوبوس‌های برقی به تهران شاید تنها راهکاری باشد که در کوتاه‌مدت می‌تواند بر کاهش آلودگی هوای پایتخت موثر باشد.