

# آلایندگی / محیط زیست

۷۹/۷/۱۳- ابرار اقتصادی - رئیس استاندارد - دوست حسینی: ۵ هزار استاندارد ملی در کشور وجود دارد که عمر ۶۰٪ آنان بیش از ۱۰ سال است و ضرورت بازنگری بسیار جدی است. به روز کردن این استانداردها ۸ سال بطول میانجامد.

۷۹/۱۰/۱۲- ابرار اقتصادی - دوست حسینی: استاندارد قطعات خودرو از سال آینده اجباری میشود.  
۸۰/۱۰/۲۵- جهان اقتصاد - صرافین (کارشناس ترافیک):

در سال ۷۴ قانون مقابله با آلودگی هوا تصویب شد ولی ابلاغ آیین نامه اجرایی آن ۵ سال بعد صورت گرفت  
۸۱/۶/۲۴- ابرار اقتصادی - سید ابریشمی - رییس موسسه استاندارد: از اول دی ماه امسال استاندارد خودرو در تولید ماشین های سواری در کشور اجرا می شود. ۵۵ استاندارد اروپایی انتخاب شده که پس از تصویب در کمیته ملی به عنوان استاندارد ملی خودرو شناخته خواهند شد.

۸۱/۸/۱۲- جهان اقتصاد - غیائی: مصرف سالیانه ۷۰۰ میلیون لیتر روغن موتور در ایران برای پنج میلیون وسیله نقلیه، با کشور فرانسه که ۲۳ میلیون خودرو دارد برابری می کند.

۸۱/۹/۲- انتخاب - دکتر ابتکار: به تصویب شورای عالی محیط زیست از آغاز سال ۱۳۸۳، شماره گذاری و از آغاز سال ۱۳۸۵، آمدوشد اتوبوسها و مینی بوس های دیزلی در تهران و ۵ شهر آلوده دیگر جلوگیری می شود.

۸۱/۹/۲- صدای عدالت - یک کارشناس محیط زیست: تهران همانند **یک نعلبکی گوشه شکسته است** که فقط از یک سوی آن هوا خارج می شود بنابراین بحث آلودگی آن جدی است.

۸۱/۱۰/۳- حیات نو اقتصادی - داود اویسی: براساس مطالعات شهرداری تهران در سال ۸۰، وانت ها به طور متوسط ۱۲۰ کیلومتر در روز پیمایش مسیر دارند که تنها یک چهارم آن مفید است.

• پیمایش نود کیلومتر اضافی باعث مصرف بنزین اضافه، آلودگی محیط زیست، اشغال سطح معابر، ترافیک بیشتر، مصرف بیشتر لوزام یدکی، تصادف بیشتر می شود.

## • تاسیسی موسسات گرایه وانت بار یک راه حل معقول و کم هزینه است .

۸۱/۱۰/۱۰- همشهری- داود اویسی: در ۱۹۲۰ اصل پیگو می گوید: هر آلوده کننده محیط زیست، باید به اندازه آسیبی که به محیط زیست وارد می کند، مالیات بدهد.

۸۱/۱۰/۱۱- حیات نو- سال ۷۳ گروه مشاوران سوئدی با ارایه یک برنامه ۱۵ ساله، بلند، میان و کوتاه مدت درصدد کاهش آلودگی هوای تهران برآمدند ولی سازمان محیط زیست آن را در هفت محور به صورت فشرده به ۱۰ سال کشاند، هفت محور: خودروهای نو، خودروهای مستعمل، حمل و نقل عمومی، سوخت، معاینه فنی خودروها، مدیریت ترافیک و آموزش که کارشناسان بر این باورند هیچ یک از این محورها هدف مدار نبوده.  
۸۱/۱۱/۳۰- حیات نو اقتصادی - مهندس مسعود دادگر رییس انجمن صنایع همگن تولید کنندگان موتور سیکلت ایران:

- موتورسیکلت های موجود در بازار ایران هم اکنون به طور متوسط بین ۵ تا ۸ لیتر در هر یکصد کیلومتر بنزین مصرف می کنند [این رقم در سطح جهانی ۲/۳ لیتر است. قلم سبز ۸/۸/۸۲].
- [ مصرف بنزین موتورسیکلت های در حال تردد در کشور روزانه ۵ میلیون لیتر است. دنیای اقتصاد ۸/۲۸/۸۲ - حمید نیانیان، عضو انجمن صنایع موتور سیکلت ]
- ۸۲/۴/۷ - ابرار اقتصادی - حجت: پیکان انژکتوری مجهز به کاتالیست کانورتور نمی تواند استاندارد یورو ۲ را پاس کند و لذا از سال ۸۴ اجازه تولید ندارد
- ۸۲/۶/۲ - دنیای اقتصاد - مجید شفیق پور مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران: در سال ۷۶ طرحی با عنوان طرح جامع کاهش آلودگی هوا به تصویب هیات دولت رسید.
- **محور اول** - خودرو های نو - گازهای خروجی از آگروز خودروهای تولیدی باید منطبق با استاندارد ملی باشند که انجام شده است.
- **محور دوم** - خودرو های فرسوده - که سه اقدام عمده برای این محور در نظر گرفته شده است.
  - + الزام و ترویج بهره گیری از معاینه فنی سالانه خودرو ها که برغم فراهم شدن تجهیزات و مراکز معاینه فنی خودرو ها ، با استقبال مواجه نشده است.
  - + تعویض یا تجهیز خودروهای در حال تردد به ادوات کاهش دهنده مصرف بنزین و تقویت کننده سیستم برق خودرو شهرداری (و وزارت صنایع) در خصوص تعویض کاربراتورهای پیکان های با عمر زیر ۱۰ سال ، از برنامه عقب است.
  - + از رده خارج کردن خودرو های فرسوده که به رغم مصوبات هیات وزیران تاکنون اجرا نشده است.
- **محور سوم** - حمل و نقل عمومی
  - + خطوط متروی تهران [ به کندی ] در حال توسعه است.
  - + تغییر سوخت اتوبوس های شرکت واحد به گاز طبیعی [که بعلت کمبود ایستگاههای توزیع سوخت] با تاخیر در حال انجام است. [هند در یکسال ۳۵ هزار دستگاه اتوبوس را گازسوز کرد]
- **محور چهارم** - معاینه فنی خودرو ها در حال حاضر ۶ مرکز مکانیزه معاینه فنی در تهران ایجاد شده است. که برای پاسخگویی بین ۹۰ هزار تا ۲ میلیون دستگاه خودرو و موتور سیکلت ها آماده به کار هستند. [!!؟]
- **محور پنجم** - ارتقا کیفیت سوخت - استفاده از بنزین بدون سرب [از ماده سرطان زای MTBE استفاده می شود] و عرضه گازوئیل کم گوگرد به ناوگان حمل و نقل عمومی انجام شده است [فقط اتوبوسهای شرکت واحد] - سایر اتوبوسهای شهری - ادارات و مینی بوس ها از گازوئیل پرگوگرد استفاده می کنند [وزارت نفت ۸۱۴ میلیون دلار و ۶۳ میلیارد تومان برای نوسازی پالایشگاهها دریافت کرده و هیچ نوسازی نکرد] + ایجاد و بهره برداری از جایگاه های سوخت گاز طبیعی مترکم در تهران است که اجرای آن حدود یک سال از برنامه عقب است.
- **محور ششم** - مدیریت ترافیک [۱۱ میلیون دلار]

+ هوشمند کردن چراغ های راهنمایی متناسب با حجم ترافیک که با تاخیر یکساله حدود ۹۰ درصد پیشرفت داشته ایم. برنامه نصب و بهره برداری پارکومترها نیز در نیمه راه [متوقف مانده است]

• **محور هفتم** - آموزش ، فرهنگ سازی و مشارکت مردمی - که اخیراً فقط راهنمایی و رانندگی اقداماتی را شروع کرده است. [کاری انجام نشده است]

۸۲/۷/۷- دنیای اقتصاد - مسعود شاپور ، کارشناس مدیریت و تحقیقات : در ساعات پر ترافیک ، خودروهای فرسوده ۱۲ برابر یک خودروی معمولی آلودگی هوا و ۷/۵ برابر سوخت مصرف می کند. خودروهای فرسوده در شرایط عادی ۲/۵ برابر سایر خودروها سوخت مصرف می کنند.

۸۲/۹- پیام ایران خودرو - دکتر مجید شفیعی پور مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوا :

پیمایش روزانه خودروها : سواری ۴۳ کیلومتر

تاکسی ۱۸۵ کیلومتر

مسافرکش ۶۶ کیلومتر

۸۲/۱۱/۵ - جهان اقتصاد - حجت : تولید موتورسیکلت‌های دو زمانه نیز از اوایل سال آینده ممنوع است.

تنها حدود ۵ تولید کننده از ۱۲۰ تولید کننده موتورسیکلت ۴ زمانه در کشور اقدام به دریافت گواهینامه استاندارد زیست محیطی کرده اند

۸۳/۱/۲۵- مهر - حجت : استفاده از بنزین معمولی در شهرهای با ارتفاع سطح دریا در خودروهای دارای استاندارد زیست محیطی یورو ۳ موجب فرسودگی سریع خودرو ، افزایش مصرف سوخت و آلودگی بیشتر می شود.

۸۴/۰۲/۰۷- هموطن سلام- هاشمی ، رئیس سازمان بهینه سازی مصرف سوخت: وزارت نفت تا کنون ۶۰ میلیون دلار به ایران خودرو برای توقف تولید پیکان پرداخت کرده است.

۸۴/۰۲/۲۶- دنیای اقتصاد: بزرگترین مرکز تست آلایندگی خودرو در خاورمیانه طی مراسمی با حضور وزیر صنایع و معادن و رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست در تهران راه اندازی شد.

۸۴/۰۳/۰۱- خبر- حجت، معاون سازمان حفاظت از محیط زیست: تمام خودروهای سواری در کشور استاندارد یورو ۲ را رعایت می کنند که بر اساس این استاندارد میزان خروجی مونواکسیدکربن خودروها **۲/۲ گرم** بر کیلومتر

پیمایش است. حدود ۶ سال پیش متوسط آلودگی خودروها **۴۰ تا ۵۰ گرم** هر کیلومتر در پیمایش بود.

۸۴/۰۴/۲۳- صبح اقتصاد- حجت، معاون محیط زیست: محیط زیست پیش از این با پیشنهاد استاندارد یورو ۳ برای سالهای ۸۴ تا ۸۶ موافق بود اما وزارت نفت متأسفانه نتوانست بنزین و گازوئیل مناسب مورد نیاز برای یورو ۳ را تامین و برای سال ۸۶ تضمین کند. [بنابراین اجرای استاندارد یورو ۳ به سال ۸۸ موکول شد]

۸۴/۹/۱۴- جهان صنعت- یوسف رشیدی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری تهران: از دیدگاه هواشناسی، آلودگی یک میلیون خودرو فرسوده برابر ۳۰ میلیون خودرو جدید است.

۸۴/۱۱/۱۰- جهان صنعت- خلاق میرنیا، معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت از محیط زیست: آلایندگی هر موتور سیکلت استاندارد تولیدی فعلی در کشور، ۸ تا ۹ برابر خودروهای استاندارد است.

۸۵/۱/۲۰-شرق-حشمت اله بسطامی،مدیرآموزش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران:

مقایسه وضعیت آلاینده‌گی شهر تهران

تفاوت	۸۴	۸۳	
-۱۸	۲۸	۴۶	شرایط پاک با شاخص مونواکسید کربن

۸۵/۲/۲۸-شرق-احمدی بافنده،مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران:

اتوبوسهای گازسوز هیچ تاثیری در کاهش آلودگی هوا نداشته و حتی هوا را آلوده تر هم می کنند.

۸۵/۰۸/۰۹-سرمایه-یوسف رشیدی،مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران:

- باران در کاهش مونواکسید کربن به عنوان مهمترین آلاینده هوا نه تنها نقش ندارد بلکه در برخی از نقاط شهر حتی با افزایش میزان آلودگی هوا هم مواجه میشود..
- باران باعث کاهش ۳۰ درصدی سرعت حرکت خودروها است.و همین امر باعث پس زدگی بار ترافیک به معابر شهر و طولانی شدن زمان سفر شهروندان تهرانی میشود.
- تنها زمانی می توان نسبت به کاهش این آلاینده سرطان زا امیدوار بود که بارش باران همراه با وزش باد همراه باشد

۸۵/۹/۹-اعتماد-دکتر معصومه ابتکار:

- دوران ۸ ساله محمد خاتمی به اعتقاد کارشناسان دفتر برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (UNEP)، درخشانترین دوران مدیریت محیط زیست در ایران بود.
- UNEP به واسطه همین تلاش ها،سال گذشته عنوان **قهرمان زمین** را به دکتر معصومه ابتکار اعطا کرد.اتفاقی که با وجود اهمیت جهانی آن چندان در فضای غالب رسانه یی ایران بازتاب نیافت...
- سرب بطور کامل از بنزین مصرفی حذف شد و خوشبختانه الان ۴ سال است که دیگر ذرات سرب در هوای تهران به شکل معناداری کاهش چشمگیر پیدا کرده است.
- برخورد ما با صنایع یک برخورد منطقی بود.در حقیقت به دنبال برخوردهای چکشی که جواب ندهد و فقط شعاری و خبرساز باشد نبودیم.
- یکی از مهمترین دلایل اختصاص جایزه قهرمان زمین به معصومه ابتکار تلاشهای او و همکارانش برای توقف روند تولید پیکان در ایران بود.

۸۵/۱۲/۱-جهان اقتصاد-مهدی نژاد،نماینده سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور در بخش حمل و نقل:

- میانگین سن خودروهای سنگین در اروپا ۸ سال است این رقم در کشور ما ۲۲ سال شده است.

۸۶/۶/۶-جهان صنعت-عبدالحسین بازرگان،رئیس هیئت مدیره انجمن تولیدکنندگان سیم و کابل:

طبق آمار ارائه شده از سوی آتش نشانی،۲۵درصد آمار آتش سوزی ها به خاطر استفاده از سیم و کابل غیراستاندارد و تقلبی است.

• مدیران شرکتهای خودروسازی اروپا تصمیم گرفته اند برای مبارزه با طرح اتحادیه اروپا برای کاهش گاز کربنیک تا سال ۲۰۱۲ با هم متحد شوند.

• هدف از اجرای این طرح این است که میزان انتشار گاز کربنیک در ازای هر کیلومتر به ۱۲۰ گرم کاهش یابد هم اکنون میزان انتشار گاز کربنیک در ازای هر کیلومتر ۱۶۰ گرم است. تحقق چنین امری برای خودروهای نو در پنج سال آینده کاملاً ساده اندیشی است.

۸۶/۸/۱۹-اعتماد-دکتر امی،مدیر طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران:

در ۲۰۰ روز اول سال ۸۵، ۵۰ روز دارای شرایط ناسالم و بدتر داشتیم،این در حالی است که این رقم در مدت مشابه سال ۸۶ تنها ۳ روز بوده است.

۸۶/۱۱/۴-دنیای اقتصاد-وحید نوروژی،رئیس شورای سیاستگزاری هوای پاک شهرداری تهران:

• آلودگی خودروی پیکان کاربراتوری ۲۶۰ برابر خودروی ۲۰۶ است.

• در سال ۱۳۸۴ در تهران ۸۲ روز آلودگی هوا بالاتر از حد استاندارد،در سال ۸۵، ۷۵ روز و در سال ۸۶ نیز ۷ روز آلودگی هوا بالاتر از حد استاندارد بوده است. استاندارد جهانی یک روز در سال است.

۸۷/۲/۱۹-جهان صنعت- رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوا- در حالت طبیعی و وضعیت مطلوب

بین ۷۰۰ تا ۹۰۰ هزار خودرو در تهران می توانند تردد کنند که این رقم حد اشباع آلودگی هوا به لحاظ تردد خودروها در پایتخت است. هم اکنون با ۲/۲ میلیون خودروی اضافه در شرایط خفگی به سر می بریم. آمارها نشان می دهد اجرای طرح زوج و فرد، تغییر محسوسی در کاهش آلودگی هوای پایتخت نداشته است.

۸۷/۶/۳۰-اعتماد- رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران-

• به گزارش ایسنا- میزان آلاینده سرطان زای بنزن در تهران بین ۲ تا ۵ برابر استاندارد سازمان بهداشت جهانی و بیش از ۱۰ برابر استاندارد اتحادیه اروپا و ژاپن است.متأسفانه امسال برای نخستین بار آلاینده ازن در تهران از حد مجاز فراتر رفته است.

۸۷/۷/۶- سرمایه - ۸۷/ ۷/۲۱ دنیای اقتصاد- ۸۷/۷/۲۰ پیام ایران خودرو- ۸۷/۷/۱۴ دنیای اقتصاد- ۸۷/۷/۱۷ سرمایه-

وحید نوروژی، مدیر عامل معاینه فنی خودرو درباره آلاینده های خودروهای تهران-

• سه میلیون خودروی تهران معادل ۱۱ میلیون خودروی استاندارد روز اروپا، آلودگی تولید می کنند.

• تنها یک میلیون خودرویی که در سه سال اخیر وارد معابر شهری شده اند و عمر مفید مبدل کاتالیستی آنها به پایان نرسیده، استاندارد است.

۸۷/۸/۱۹-گزیده اخبار ساپکو-

• اعضای اتحادیه اروپا عقب نشینی کرده و موافقت کردند تا اجرای مقررات جدید آلاینده گی (دی اکسید

کربن) را سه سال به تاخیر بیندازد و آنرا از سال ۲۰۱۵ شروع نماید.

- بر این اساس تولید دی اکسید کربن خودروهای جدید شرکتهای خودرو ساز در اتحادیه اروپا نباید بیش از ۱۳۰ گرم در هر کیلومتر باشد. ۹۵ گرم در هر کیلومتر برای سال ۲۰۲۰ تعیین شد..
- ۸۷/۹/۲- سرمایه- کیوان وزیری، نماینده مدیر عامل ایران خودرو در اخذ گواهینامه استاندارد های خودرو- گروه صنعتی ایران خودرو آمادگی دارد از سال ۸۸ محصولات خود را با استاندارد یورو ۳ به بازار عرضه کند.
- ۸۷/۹/۶- اعتماد- دکتر کاتوزیان، رئیس کمیسیون انرژی مجلس-.

### • شهرداری ها چرا استانداردهای ساختمانی را اعمال و برآن نظارت نمی کنند، چرا دستگاه های نظارتی با شهرداری ها برخورد نمی کنند؟

- در مورد بنزین متاسفانه درست عمل نشد و راه های تخلف باز گذاشته شد و دولت سهمیه را افزایش داد یا به خاطر بعضی تعطیلات سهمیه جدید گذاشت یعنی خودش نقض غرض کرد.
- از موضوع تثبیت قیمت ها همیشه یک برداشت اشتباه می شود و آن اینکه تصور شده مجلس هفتم برای همیشه قیمت ها تثبیت کرد، در حالی که این طرح تنها برای یک سال تصویب شد قرار شد دولتها در صورت صلاحدید هر سال شهریورماه برای تغییر قیمت ها لایحه بیاورند. البته دولت ها این طور عمل نکردند که باید دلیل آن را خودشان توضیح دهند.
- اگر چه وزارت نیرو بر غیر واقعی و ارزان بودن قیمت برق و آب تاکید دارد اما هنوز لایحه ای نیاورده است. تثبیت قیمت ها مربوط به شرایطی بود که هر سال در شروع سال نو یک موج بی حساب و بی نظم از افزایش قیمت ها اوضاع کشور را به هم می ریخت. برای کنترل این وضعیت تصمیم بر این شد که یک بار مجلس ورود و قیمت برخی از اقلام مهم را برای یک سال ( از شهریور سال ۱۳۸۳) تثبیت کند.
- در حال حاضر چاه های فاز های ۹ و ۱۰ پارس جنوبی آماده بهره برداری نیست ( فاز ۱۰ که به هیچ وجه آماده نیست و چاه های فاز ۹ را هم تلاش می کنند تا زمستان به بهره برداری برسانند).
- فاز های ۹ و ۱۰ فعلاً مستقلاً گازی ندارند. فاز های ۷ و ۸ پارس جنوبی نیز به صورت کامل به بهره برداری نرسیده. تنها فاز ۶ گاز دارد.

۸۷/۹/۱۰- دنیای اقتصاد- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوا-

- طبق تحقیقات انجام شده توسط بانک جهانی در طی ۱۰ سال گذشته در تهران سالانه ۴ هزار نفر بر اثر استنشاق آلاینده ها و ذرات معلق در هوا دچار مرگ زود رس شده اند. سالانه در کشورمان ۱/۸ میلیارد دلار خسارت ناشی از آلاینده های ذرات معلق به اقتصاد وارد می شود.
- کاتالیزورها دارای عمر مفید ۵۰ تا ۸۰ هزار کیلومتر هستند، که اگر فاسد و از رده خارج شوند، کاتالیزور نیز عملکرد خود را از دست داده و آلودگی تا ۱۰ برابر افزایش می یابد.

مقایسه وضعیت کیفیت هوا از ابتدای سال جاری تا نیمه آبان در مقایسه با مدت مشابه سال ۸۶

پاک	سالم	ناسالم	بسیار ناسالم
۱۳۸۷	۳	۱۸۳	۴۶ (۵۲)*
۱			

۰	۴(۱۵)*	۲۱۴	۱۵	۱۳۸۶
---	--------	-----	----	------

\* - تا ۲۵ آذر (همشهری ۸۷/۹/۳۰)

۸۷/۱۰/۳- دنیای اقتصاد- امیر رضا رجیبی، دبیر کمیته انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت-

- از سال آینده وزارت کشور مسئول تست خودروهای سواری گاز سوز و وزارت راه مسئول تست خودروهای سنگین خواهند بود. اما تا پایان سال جاری راه اندازی مراکز تست به عهده وزارت نفت است.
- ستاد سعی دارد دستگاه های جدید تست را وارد کشور کند تا نیازی به باز کردن مخزن و نصب مجدد آن (حضور خودرو به صورت طولانی در مراکز معاینه) نباشد.
- شرکت گاز خودرو موظف شده که دو مرکز معاینه فنی برای تست اتوبوس های گاز سوز معرفی کند
- موسسه استاندارد [؟] موظف است تا ۸۸/۸/۱ حداقل ۲۰ درصد گازوئیل با استاندارد یورو ۴ در جایگاه ها عرضه کند که این میزان تا ۹۰/۸/۱ باید حداقل به ۸۰ درصد برسد.

۸۷/۱۰/۷- دنیای اقتصاد- معاون وزیر صنایع و معادن-

- مصرف انرژی ایران ۲/۵ برابر ترکیه است.

۸۷/۱۰/۹- دنیای اقتصاد- مهدی پورهاشم، مدیر کل اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی استان تهران-

- به رغم گذشت نزدیک به یک سال از پیگیری های مکرر موسسه استاندارد برای بازرسی ادواری اتوبوسهای گاز سوز شرکت واحد تا کنون هیچ گونه همکاری از سوی این بخش صورت نگرفته است.
- ۸۷/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- حسن اصیلینان، معاونت انسانی سازمان محیط زیست-

حدود یک میلیون و ۳۰۰ خودروی غیر استاندارد در تهران معادل ۲۰ میلیون خودرو در این شهر آلودگی ایجاد می کنند.

۸۷/۱۰/۲۴- جهان صنعت- وحید نوروزی، مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران-

- میزان آلودگی هر دستگاه موتورسیکلت نو را به طور متوسط هشت برابر یک خودرو نو است.
- مهم ترین عامل تولید هیدروکربن های سوخته در سطح پایتخت موتورسیکلت ها هستند که در تولید این آلاینده ۴۳ درصد سهم دارند

• ۲/۵ تا ۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت در سطح شهر تهران فعالیت می کنند.

• حدود ۲۵ درصد آلودگی هوا ناشی از حمل و نقل مربوط به موتورسیکلت ها است.

۸۷/۱۰/۲۹- دنیای اقتصاد- احمد نوریان، معاون اجتماعی فرهنگی شهرداری تهران-

- میزان آلودگی خودروهای فرسوده ۱۰۰ برابر خودروهای جدید و آلودگی موتورسیکلت ها ۷ برابر خودروهای نو است.

۸۷/۱۱/۵- ایران خودرو- سید جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری-

● بنزن موجود در بنزین تولید سرطان می کند. این ماده سرطان زا در کشورمان ۷۵ تا ۱۵۰ میکروگرم بر هر متر مکعب بنزین است در حالی که میانگین جهانی آن تنها ۳ تا ۵ میکروگرم بر هر متر مکعب بنزین است.  
۸۷/۱۱/۵- ایران خودرو- سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهور ناجا-

● سازمان حفاظت محیط زیست باید اولتیماتوم دو ماهه بدهد تا یک خودرو ساز روی خودرو گنیستر نصب کند و مشکل آلودگی بهتر شود.  
۸۷/۱۱/۵- ایران خودرو- مصطفی میرسلیم، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام-

بر اساس طرح جامع کاهش آلودگی هوا باید ۱۰۰ هزار خودرو پایه گاز سوز در کشور تولید شود، ولی تنها حدود ۲ تا ۳ هزار دستگاه تولید شده است، باید از صنعت خودروسازی کشور پرسید که در این مورد چه کرده اید؟

۸۷/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- سازمان حفاظت محیط زیست-

● یکی از مراحل آزمون آلاینده گی، آزمون نوع چهارم استاندارد یا همان آزمون بخارات بنزین (Shed Test) می باشد که به دلیل پاره ای از مشکلات موجود در تامین تجهیزات سنجش، صرفاً اجرای این بخش از استاندارد از سال گذشته فراهم شده است.

۸۷/۱۱/۱۶- اعتماد- حسین ذبیحی، معاون قضایی دادستان کل کشور-

● بازماندگان کسانی که بر اثر آلودگی هوا فوت کرده اند و این امر از سوی پزشکی قانونی تایید شود می توانند از دستگاه های مربوطه مطالبه خسارت و دیه کنند. ولی متخصصان پزشکی معتقدند که اثبات این امر غیر ممکن است.

۸۷/۱۱/۱۶- سرمایه به گزارش ایسنا- قناتی، مدیر عامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران-

● میزان آلاینده گی خودروهای دو گانه سوز شده به دلیل پایه گازسوز نبودن موتور را بین ۸ تا ۱۰ درصد و میزان مصرف سوختشان را بین ۳ تا ۲۹ درصد افزایش یافته است.

● میزان ترکیبات اروماتیک و بنزن موجود در بنزین کشور خارج از حد استاندارد است.

● از ۱۶۴ مدل خودروی تولیدی در کشور متأسفانه تنها ۱۴ مدل توانسته اند استانداردهای صوتی شامل صدای داخل، صدای عبوری و صدای بوق را پاس کنند و مابقی هنوز موفق به کسب این استاندارد نشده اند

شفیع پور، عضو کمیته محیط زیست شورای شهر تهران- بنزین غیر استاندارد موجب افزایش ۸/۱ درصدی مصرف سوخت خودروها و ۴۲ درصدی آلاینده گی خودروها می شود به همین دلیل هم اکنون آلاینده گی ۱۶/۵ تا ۲۰ میلیون خودرو را در تهران داریم نه ۳/۵ میلیون!

۸۷/۱۲/۱۸- دنیای اقتصاد- نیکولاس دلانژ، مدیر ارشد شرکت خدمات زیست محیطی فرانسوی ویولیا-

با توجه به همکاری با پنج هزار شهرداری در پنج قاره به منظور کنترل آلودگی هوا می گویم صرفاً بهبود موتور وسایل نقلیه کفایت نمیکند، بلکه تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی و مدیریت از اهمیت بالایی برخوردار است.

۸۸/۳- وحید نوروزی، مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران-

- سه میلیون خودروی تهران معادل ۱۱ میلیون خودروی استاندارد روز آلودگی تولید می کنند.
- آلاینده‌های خودروهایی که در بین سال های ۸۰ تا ۸۴ تولید شده اند ، حدود ۵ برابر خودروهای استاندارد است و آلاینده‌های یک میلیون خودرویی که پیش از سال ۸۰ تولید شده اند فراتر از این میزان است.
- ۸۸/۳- کنیستر در مسیر سوخت رسانی خودرو قرار دارد و تنها ۶۰ هزار تومان قیمت دارد.
- کنیستر به مرور توسط خودروسازان داخلی از خودروهای تولیدی حذف شده است.
- کنیستر بخارات سوخت را به حالت اول برمی گرداند و موجب کاهش مصرف سوخت می شود.
- اگر تولید سالانه ایران خودرو را ۳۰۰ هزار دستگاه در سال در نظر بگیریم حذف این قطعه سالانه ۱۸ میلیارد تومان به سود ایران خودرو می افزاید.
- ۸۸/۳/۲- دنیای خودرو- اصیلیان، معاون محیط زیست انسانی سازمان محیط زیست-
  - انجام تست Shed و صدا بر روی خودروهای ساخت داخل از اول خرداد ماه آغاز خواهد شد.
  - خودروهایی که فاقد کنیستر باشند ، اساساً نمی توانند این تست ها را پاس کنند. در تست صدا ، استانداردها در سه سطح کابین، بوق و صدای اگزوز مورد سنجش قرار می گیرد.
- ۸۸/۴/۷- همشهری- حسن اصیلیان، معاون انسانی سازمان حفاظت محیط زیست
  - شماره گذاری خودروهای فاقد کنیستر به هیچ وجه امکان ندارد.
- ۸۸/۴/۱۴- اعتماد- سرهنگ سید هادی هاشمی، رییس پلیس راهور تهران-
  - هزینه هر قطعه کنیستر ۲۵۰ هزار تومان است که از سال ۸۲ ایران خودرو برای ارزان تر شدن قیمت خودرو ، این قطعه را حذف کرده و به جای آن شلنگی را جایگزین کرده است که بخار بنزین را وارد هوا می کند
  - زمانی که بخار بنزین از طریق هوا وارد ریه می شود ، از ریه خارج نشده و ایجاد سرطان می شود و آمارها نشان می دهد میزان این آلاینده در هوای تهران چند ده برابر استانداردهای جهانی است.
- ۸۸/۴/۱۷- سرمایه- مقامات ایران خودرو اعلام کرده اند تمامی خودروهای سمنده از هفته اول خرداد ، خودروی پارس از تیرماه و پژو ۴۰۵ از مرداد ماه امسال مجهز به کنیستر می شوند. بقیه محصولات همیشه مجهز بوده اند.
- ۸۸/۴/۲۳- همشهری- سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی
  - درحالی که کاتالیست خودروها در جهان پس از ۳۵۰ تا ۴۵۰ هزار کیلومتر کار کردن فاسد می شود، بدلیل بالا بودن میزان ppm گوگرد بنزین در کشور این رقم در کشور ما بین ۸۰ تا ۱۰۰ هزار کیلومتر است.
- ۸۸/۴/۲۴- اعتماد- مسعود زندی- سرپرست دفتر بررسی آلودگی هوای سازمان حفاظت محیط زیست-
  - شماره گذاری سمنده با نصب کنیستر از سر گرفته شده است.
- ۸۸/۵/۴- جهان صنعت- محمود عباسی- یک تولید کننده-

- سازمان محیط زیست با صناعی که در تولید محصولاتشان از آزبست استفاده کنند با استدلال سرطان زا بودن این محصول برخورد و اقدام به تعطیلی واحدها می کند و این در حالی است که واردات آزبست به کشور آزادانه انجام می شود و ممانعتی نیز از آن به عمل نمی آید.
- ما برای حذف آزبست نزدیک به یک میلیارد تومان هزینه کرده ایم و حداقل تا پایان آذرماه برای وارد کردن مواد جدید فرصت نیاز داریم.
- ۸۸/۶/۱- جهان صنعت- دولت با ادامه کار سه واحد تولیدی قطعات ریخته گری صادراتی ایران خودرو، تراورس بتونی کرج و قالبسازی آرمن- هنریک در محدوده ۱۲۰ کیلومتری تهران به شرط رعایت الزامات کاهش آلاینده‌گی مد نظر سازمان حفاظت محیط زیست موافقت کرد.
- ۸۸/۶/۱۶- دنیای اقتصاد- مهدی پورهاشم، مدیر کل استاندارد تهران قاضی یکی از شعبه های دادگاه عمومی شهر تهران یکی از وارد کنندگان متخلف را که از سوی اداره کل استاندارد استان تهران به جعل علامت استاندارد و عرضه کالای غیر استاندارد ۱۲۸ هزار عدد شیر سیلندر گاز غیر استاندارد محکوم شده بود، به پرداخت تنها ۱۰۰ هزار تومان جریمه نقدی بدل از حبس و ۱۰ هزار تومان جزای نقدی مقرر در قانون (در مجموع ۱۱۰ هزار تومان) محکوم کرد.
- ۸۸/۷/۲- سرمایه- دکتر فتح الله امی- مدیر کل طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران- متاسفانه پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با ۴۰۰۰ دستگاه مینی بوس که عمر آنها بعضاً ۴۰ سال و آلاینده‌گی شان ۴۰ برابر خودروهای استاندارد است به هیچ عنوان برخورد نکرده است.
- ۸۷/۷/۴- جهان صنعت- نظام الدین برزگری، سرپرست سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران-
  - کمیسیون ایمنی راه ها دارای سه کار گروه خطای انسانی با مسئولیت راهور ناجا، ایمنی جاده با مسئولیت وزارت راه و ترابری و کمیته ناوگان به ریاست سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران است.
  - پلیس راهور ناجا عضو کمیته ناوگان است. در این کمیته علل سوانح و حوادث بررسی می شود.
  - وظیفه استاندارد سازی و اعلام استانداردهای اجباری خودرو و قطعات به سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران بر می گردد و پلیس مسئول اعلام خودرو های غیر استاندارد نیست.
- آلودگی یک میلیون خودرویی که بین سالهای ۸۰ تا ۸۴ تولید شده اند حدود پنج برابر خودرو های استاندارد است. آلاینده‌گی یک میلیون خودرویی که پیش از سال ۸۰ تولید شده اند، فراتر از این میزان است.
- اتوبوسهای جدید خریداری شده شهرداری تهران علیرغم دارا بودن استاندارد یورو ۳ در زمینه آلودگی (به دلیل گازوئیل ۵۰۰ ppm توزیعی که بیش از ۱۰ برابر گازوئیل دنیا گوگرد دارد) به دود کردن افتاده اند.
- ۲۵۰۰ مینی بوس پایتخت بیش از ۲۳ سال است که همچنان در خیابانهای تهران تردد می کنند.
- در سال گذشته، فقط ۷۰۰ هزار دستگاه به مراکز معاینه فنی خودرو در تهران مراجعه کردند.
- از سال ۷۹ تا کنون فقط ۳/۶ میلیون خودرو به این مرکز مراجعه کرده اند. (سالی ۴۰۰ هزار خودرو)

• کمتر از ۲۰ درصد ظرفیت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران مورد استفاده قرار می گیرد. اما ظرفیت در دو شیفت کاری بیش از دو میلیون خودرو است

• علت مراجعه خودروها به مراکز معاینه فنی خودرو طی شش ماه نخست سال جاری، ۸/۶ درصد به علت خرابی کمک فنرها، ۱۸ درصد خرابی ترمزها، ۱۷ درصد همراستایی محورها، ۳۱ درصد عیوب ظاهری و ۳۴ درصد به دلیل آلاینده‌گی گازهای خروجی بوده است.

• ۲۳ درصد خودروهای متقاضی سرویس مدارس نقص ترمز داشتند

• براساس مصوبه مجلس شورای اسلامی تمامی خودروها باید دارای برگه تایید معاینه فنی باشند و درآیین نامه راهنمایی و رانندگی کشور به صراحت آمده است که تردد خودروهای فاقد برگه تایید معاینه فنی در سطح شهر ممنوع است.

• مینی بوس های شهر تهران از گازوئیل نسبتاً کم آلاینده تحویلی به شرکت واحد استفاده نمی کنند و میزان گوگرد گازوئیل مصرفی مینی بوس های فرسوده شهر تهران حدود ۸۰۰۰-۷۰۰۰ قسمت در میلیون است و این میزان در استاندارد جهانی حدود ۳۰-۲۰ قسمت در میلیون است.

• با اتمام طول عمر مبدل کاتالستی، میزان آلودگی CO در خودرو بین ۵ تا ۸ برابر افزایش پیدا کرده و به همین میزان در آلودگی هوای شهر موثر است..

۸۸/۷/۱۶- همشهری- وحید نوروزی، مدیر عامل مرکز معاینه فنی خودرو-

نخستین مرکز مکانیزه معاینه فنی اتوبوس های برون شهری در پایانه غرب تهران راه اندازی می شود. ظرفیت این مرکز مکانیزه ۲۵۰ اتوبوس در هر روز است.

۸۸/۷/۱۸- جهان صنعت- نظام الدین برزگری، رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران-

• به هیچ وجه آلودگی در سوسیس و کالباس وجود نداشته و در کالباس مرغ زیر ذره بین پوست مرغ دیده شده که مطابق با استاندارد نیست اما پوست مرغ آدم کش و آلوده نیست و در منزل نیز به مصرف افراد می رسد اما مطابق استاندارد نباید این قسمت در کالباس وجود داشته باشد.

• مثلاً در کالباس گوشت نباید رگ و پی وجود داشته باشد، گرچه این اشکال جزئی است اما آلوده و آدم کش نیست.

۸۸/۷/۲۹- دنیای اقتصاد- محمد جواد محمدی زاده، رییس سازمان محیط زیست-

• از نظر استانداردهای اعلامی، خودروهایی که در حال حاضر تولید می شوند، مشکل زیست محیطی ندارند.

• خودروسازان باید استانداردهای یورو ۳ را باید از اول سال ۸۹ اجرا کنند و تلاش ما این است که برای سال بعد از آن نیز یورو ۴ را اجرایی کنند.

۸۸/۹/۳- جهان صنعت- جعفری ورامینی- معاون تحقیق و توسعه ستاد محیط زیست پایدار شهرداری-

- تعداد روزهای ناسالم در سال ۸۶ برابر با ۲۵ روز و در سال ۸۷ برابر با ۵۱ روز بوده است. استاندارد سازمان بهداشت جهانی ۱ روز در سال است.

۸۸/۱۰/۲- دنیای اقتصاد- حمدا.. محمد نژاد، معاون وزیر نفت -

- ۲۲ درصد ناوگان حمل و نقل کشور عمری بالای ۲۰ سال دارند که علاوه بر آلودگی ها، مصرف کننده بیش از ۴۵ درصد انرژی نیز هستند.

- در حال حاضر پژوی ۴۰۵ در فرانسه با ۵/۵ لیتر تولید، اما در ایران با ۱۱ لیتر (در هر ۱۰۰ کیلومتر) تحویل مشتری می شود.

۸۸/۱۰/۳- همشهری- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

استاندارد جهانی برای آلاینده‌گی صوتی خودروهای سواری ۷۴ دسی بل می باشد. خودرو پیکان ۸۵/۱ دسی بل، پژو ۴۰۵ با ۶۷/۷ دسی بل، رنو ۵ با ۷۳/۵ دسی بل و پراید ۷۱/۵ دسی بل صدا تولید می کنند.

۸۸/۱۰/۹- دنیای اقتصاد- فریدزاده، کارشناس خودرو -

- ما با استفاده بیش از حد گاز در خودروها به تولید CO2 طی سه سال اخیر دامن زده ایم سوخت گاز به دلیل اینکه CO2 زیادی آزاد می کند خود باعث آلودگی هواست و نمی توان آن را سوخت پاک نامید.

عباس کاظمی، مدیر عامل سازمان بهینه سازی- هر چند متوسط مصرف سوخت خودروهای کشور طی چند سال گذشته تا به امروز ۴ لیتر کاهش یافته است اما این کافی نیست .

۸۸/۱۰/۱۰- اعتماد -

شاخص آلودگی هوا (psi)

خطرناک	بسیار ناسالم	ناسالم	سالم	پاک
۳۰۰ به بالا	۲۰۰-۳۰۰	۱۰۰-۲۰۰	۵۰-۱۰۰	۵۰-۰

- مدت وارونگی هوا بر اساس گزارش ۵ ساله مهر آباد ۱۳۹ روز در سال است.

- در بهار ۵۷ روز- در تابستان ۲/۶ روز- در پاییز ۵۸ روز- در زمستان ۲/۶ روز

۸۸/۱۰/۱۵- دنیای اقتصاد، مرندي مقدم، مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد

در حال حاضر، آزمایشگاه ها و مراکز تست موجود در کشور از تجهیزات لازم برای تست خودروهای داخلی برخوردار نیستند، از سوی دیگر پروژه راه اندازی مرکز تست جاده ای و تست تصادف که در سال ۸۱ در کشور کلید خورد با گذشت ۷ سال هنوز به اتمام نرسیده.

۸۸/۱۰/۱۶- جهان صنعت- هاشمی، رییس پلیس راهور ناجا -

- هر خودرو فرسوده ۳۰ برابر خودرو نو آلاینده‌گی ایجاد می کند

- متاسفانه سیاست گذار، تولید کننده و تایید کننده استاندارد خودرو در کشور جزء یک خانواده هستند و به راحتی به خودروهای تولید داخل استانداردهای ایمنی عطا می شود.

• از سال ۸۲ مخزن کنیستر از محصولات ایران خودرو برداشته شد و تا خرداد امسال این مخزن روی هیچ یک از محصولات ایران خودرو نصب نشده است. ورود بخارات بنزین به پایتخت موجب انتشار آلاینده بنزن می شود که هم اکنون ۵۰ تا ۱۵۰ برابر حد مجاز در تهران است.

• میزان آلاینده آزبست در ریه های ماموران پلیس تهران چهار برابر میزان آزبست موجود در هوای تهران است. آزبست سرطانزا است.

۸۸/۱۰/۱۶- جهان صنعت-بیادی، نایب رییس شورای شهر

با تشکیل شرکت کنترل کیفیت هوا خیانت کرده ایم. فقط دو میلیارد دلار برای تشکیل این شرکت هزینه شده است.

۸۸/۱۰/۱۷- دنیای خودرو- نوروزی، مدیر عامل ستاد فنی شهرداری تهران-

• در حال حاضر نزدیک به ۱ میلیون خودرو در سطح شهر تهران وجود دارد که مبدل کاتالیستی آنها تخریب شده.

• هر یک از آنها در بهترین شرایط، به اندازه چهار خودرو استاندارد، آلودگی تولید می کنند و با توجه به این مسئله می توان محاسبه کرد که بیش از ۳ میلیون خودرو نامرئی با میزان آلاینده گی بالا در شهر وجود دارد که هیچ ارگان و دستگاهی مسئولیت آن را بر عهده نمی گیرد.

• ۸۵ درصد ظرفیت مراکز معاینه فنی خالی بوده و دو سوم خودروهای پایتخت بدون معاینه فنی تردد می کنند.

۸۸/۱۰/۲۰- دنیای اقتصاد-

• رییس هیات مدیره شرکت ملی نفت ایران در نامه ای به وزیر نفت نیز نوشت " کیفیت سوخت یکی از چندین عوامل موثر در مقدار مصرف سوخت و آلاینده گی خودروها است و مهمترین عامل، تکنولوژی خودروهای تولیدی است که بهتر است ابتدا به آن پرداخته شود".

۸۸/۱۰/۱۹- دنیای اقتصاد-

• میانگین نرخ تعرفه ها در ایران ۲۶ درصد است که پس از باهاما و جیبوتی بیشترین نرخ تعرفه را دارد.

• نرخ تعرفه ها در ۸ کشور جهان بالای ۲۰ درصد است.

• میانگین کل تعرفه ها در اتحادیه اروپا ۵/۶ است.

عماد حسینی، عضو کمیسیون انرژی مجلس

• ما در چند نوبت به وزیر نفت در زمینه استاندارد سازی بنزین داخلی، تذکر داده ایم، اما متأسفانه این وزارت تا به امروز اقدامات لازم را در این زمینه انجام نداده است.

• اینکه خودروسازان اعلام کرده اند تا دو سال دیگر استاندارد سوخت تولیدات آنها به یکباره از یورو ۲ به یورو ۴

ارتقا می یابد، قابل باور نیست، چراکه آنها همین الان نیز نمی توانند خود را از یورو ۲ به یورو ۳ برسانند.

فولادگر، عضو کمیسیون صنایع مجلس-

- نمی‌توان از خودروسازان انتظار داشت قبل از عرضه بنزین استاندارد محصولاتی متناسب با این نوع بنزین را تولید کنند.
- اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت -
- **اکتان پایین** در نهایت موجب احتراق نامناسب در خودرو می‌شود که این امر نیز بالطبع موجب می‌شود تا راننده برای رسیدن به قدرت بیشتر فشاری مضاعف به خودرو وارد کند که این امر نیز در نهایت آلودگی بیشتر هوا و افت توان خودرو را در پی خواهد داشت.
- به طور حتم بنزین موجود به موتور خودرو آسیب می‌رساند که این امر موجب کاهش عمر خودروهای سواری می‌شود.
- خودروهایی که نسبت تراکم ۹/۵ به بالا دارند به طور حتم به بنزین با اکتان بالا نیاز دارند که این امر شامل خودروهای طراحی و تولید شده از سال ۲۰۰۰ به بعد می‌شود، اما اکتان ۸۷ که در حال حاضر در جایگاه‌ها عرضه می‌شود تنها برای خودروهایی قابل استفاده است که تراکم آنها کمتر از ۹/۵ است که این هم شامل خودروهایی با طراحی قدیمی مانند پراید و روآ می‌شود.
- علاوه بر وزارت نفت خودروسازان نیز مقصرونند زیرا هیچ کدام از طرفین به تعهداتی که این مصوبه برای آنها در نظر گرفته عمل نکرده‌اند

۸۸/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- وحید مرنندی مقدم، مدیرکل نظارت بر اجرای استاندارد موسسه استاندارد

- موسسه استاندارد پیشنهاد اجباری شدن امکان نصب ایربگ در خودروهای داخلی را به شورای عالی استاندارد ارائه کرده بود، اما شورای عالی استاندارد در مصوبه ابلاغی به جای اجباری شدن امکان نصب ایربگ در خودروهای داخلی نصب این سیستم بر روی تمام خودروهای داخلی را اجباری کرده که به همین منظور نیز موسسه استاندارد طی نامه‌ای به شورا خواستار بررسی مجدد مصوبه شده است.

۸۸/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- اصیلیان، معاون انسانی سازمان محیط زیست

- از ۳ میلیون خودروی در حال تردد در تهران ۱/۵ میلیون خودرو فرسوده هستند. یک خودرو فرسوده برابر ۲۰ خودرو استاندارد آلاینده‌گی تولید می‌کند.

۸۸/۱۰/۲۵- جهان صنعت به گزارش فارس -

- بر اساس ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه، دولت مکلف است در طول برنامه چهارم آلودگی هشت کلانشهر را کاهش دهد.

- اصیلیان، معاون انسانی سازمان محیط زیست- خودروهای فرسوده، خودروهایی که هر کدامشان ۲۰ برابر خودرو استاندارد آلودگی را پخش می‌کنند و باید هر چه سریعتر از رده خارج شوند، این محور تبدیل به نقطه گریز از مرکز طرح جامع کاهش آلودگی هوا شده است.

۸۸/۱۰/۲۵- خبرگزاری فارس، سید امیر وحدتی، مدیر مرکز پالایش آلودگی هوای محیط زیست.

ذرات معلق		CO		
۸۸	۸۷	۸۸	۸۷	سال

تعداد روزهای پاک	۱۶۸	۱۱۴	۲۵	۸۹
تعداد روزهای سالم	۱۲۴	۱۸۲	۲	۱۹۱
تعداد روزهای ناسالم	۷	۳	۴۰	۱۷
تعداد روزهای بسیار ناسالم	۰	۰	۱	۱
تعداد روزهای خطرناک	۰	۰	۰	۱

۸۸/۱۰/۲۸- جهان صنعت - وحید نوروزی، دبیر ستاد هوای پاک -

• باز هم فریاد می‌زنیم که به دلیل برداشتن محفظه جذب بخار بنزین خودروها به وسیله خودروسازان، آلاینده‌ای به نام بنزن هر روز وارد هوای تهران می‌شود که سم مطلق است و سرطان‌زا بودن آن به اثبات رسیده است.

• تعریف خودرو فرسوده در جهان پنج سال عمر با ۳۰۰ هزار کیلومتر پیمایش است. این میزان در کشور ما ۳۰ سال است. دو میلیون خودرو که در تهران در حال تردد هستند قبل از سال ۸۲ تولید شده‌اند، عملاً خودرو فرسوده محسوب می‌شوند

۸۸/۱۰/۲۸- بهار - حسن اصیلین، معاون محیط انسانی حفاظت محیط زیست -

• ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم که در آن تکلیف شده بود تا دولت آلودگی هوای تهران و سایر شهرهای آلوده را به حد استاندارد برساند، به هیچ عنوان محقق نشده زیرا در محورهای خودروهای فرسوده، استاندارد سازی کیفیت سوخت، اصلاح هندسی معابر و توسعه حمل و نقل عمومی به هدف گذاری نرسیدیم.

جعفر هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران - در قانون توسعه حمل و نقل عمومی توصیه شده که سالانه چهار هزار میلیارد تومان برای توسعه حمل و نقل شهری در کشور در نظر گرفته شود و یک سوم آن به پایتخت تعلق گیرد. پس شهرداری باید ۱۳۰۰ میلیارد تومان آن را از دولت دریافت کند اما در نهایت مبلغی که به آن برای توسعه و تجهیز پرداخت شده تنها ۱۳ میلیارد تومان است.

حسن بیادی، رییس شورای شهر - بر اساس برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران در یک برنامه ریزی ۱۰ ساله از سال ۷۹ تا ۸۸ سیاستهای اجرایی در تهران باید منجر به کاهش آلودگی هوا می‌شد.

• دادستان کل کشور به عنوان مدعی العموم باید از مسئولان مربوطه بپرسید که چرا بر خلاف تاکید تمام برنامه ها، مترو توسعه پیدا نکرده است؟ چرا هزینه هایی که دولت باید پرداخت می‌کرد پرداخت نشده؟

۸۸/۱۰/۲۹- گسترش صنعت - کاظمی، مدیر عامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت - در نخستین جشنواره زیست

محیطی گروه خودروسازی سایپا

• نسبت به تولید ناخالص داخلی ۱۰ برابر متوسط جهانی مصرف انرژی داریم.

• کشور ایران از میزان انتشار گاز دی اکسید کربن (CO2) نسبت به تولید ناخالص داخلی بعد از روسیه مقام دوم جهان را دارد.

۸۸/۱۰/۲۹- دنیای اقتصاد - محمد جواد محمدی زاده، رییس سازمان محیط زیست -

- تولید خودروها در سال آینده منطبق بر استاندارد یورو ۳ خواهد شد و تا پایان برنامه پنجم توسعه به استاندارد یورو پنج نیز خواهد رسید.
- به نظر ما طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران شکست نخورده بلکه بالای ۵۰ درصد موفق بوده است.  
۸۸/۱۱/۳- جهان صنعت- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران-
- میزان الیاف آزبست در هوای تهران ۵۰ برابر کشورهای اروپایی و امریکایی است.
- وجود آزبست در هوا تهران ناشی از لنت ترمزها، صفحه کلاچ خودروها، برخی مصالح ساختمانی مانند ایرانیت، عایق بندی ها، کف پوشها و... است  
سید هادی هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ-  
میزان الیاف آلاینده سرطانزا آزبست در ریه ماموران پلیس تهران چهار برابر میزان آزبست هوای پایتخت است! و در تقاطع ها بسیار بیشتر است.
- ۸۸/۸/۱۶- دنیای اقتصاد- نظام الدین برزگری، رییس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران-  
• اجباری شدن نصب ایربگ (کیسه هوا) در مرداد ماه امسال ابلاغ شد و با گذشت دوماه و اندی اجباری شدن ABS نیز از سوی شورای عالی استاندارد ابلاغ شد، که پس از طی کردن سایر مراحل قانونی مانند چاپ سه نوبت آگهی در روزنامه‌ها به خودروسازان ابلاغ خواهد شد.  
مرندی مقدم، قائم مقام نظارت بر اجرای استاندارد و سیستم های کیفی-  
• موسسه استاندارد سعی دارد تا طی دو هفته آینده چاپ آگهی برای ترمز ABS و ایربگ (کیسه هوا) را به صورت همزمان آغاز کند .  
• به طور قطع در سال جاری طرح نصب ترمز ضدقفل و کیسه‌هوا آغاز نخواهد شد .  
• در خصوص سال آینده نیز باید برنامه‌ریزی کرد به همین دلیل نمی‌توان در این خصوص تاریخ دقیقی ارائه کرد. تیراژ تولید خودرو در کشور بالا است، به همین دلیل پس از ابلاغ، باید به خودروسازان فرصت داده شود تا در صورتی که بخواهند در داخل قطعه تولید کنند و پس از نصب و انجام مراحل تست نسبت به خرید قطعه سفارش گذاری کنند و در غیر این صورت برای واردات قطعه ثبت سفارش کنند که گذراندن تمام این مراحل زمان بر است.