

# آلایندگی / محیط زیست

۸۰/۱۰/۲۵ - جهان اقتصاد - صرافین ( کارشناس ترافیک):

- در سال ۷۴ قانون مقابله با آلودگی هوا** تصویب شد ولی آیین نامه اجرایی آن ۵ سال بعد ابلاغ شد
- ۸۱/۶/۲۱ - ابرار اقتصادی - حجت: نصب **واکنش گر شیمیایی** از اول سال آینده برای همه خودرو سازان ضروری است
- ۸۱/۷/۲۵ - ابرار اقتصادی - متصدی، مدیر کل آلودگی هوای سازمان حفاظت محیط زیست: در تهران **۹ درصد خودروها دیزلی هستند اما حدود ۹۰ درصد دی اکسید گوگرد و ۵۰ درصد ذرات معلق موجود** در هوا توسط این خودروها تولید می شود. [میزان گوگرد ایران ۷۰۰۰ است، استاندارد ۵۰ است.]
- ۸۱/۸/۱۲ - جهان اقتصاد - غیاثی: 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.
  - **تاسیس موسسات کرایه 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 - در **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، اما هیچ یک از این محورها **هدف مدار** نبوده.
- 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** - انطباق گازهای خروجی خودروهای تولیدی با استاندارد ملی
  - **محور دوم - خودرو های فرسوده** - که سه اقدام عمده برای این محور در نظر گرفته شده است.
- انجمن خوردوسازان ایران
- ۹۰/۲ محیط زیست

الزام به انجام معاینه فنی سالانه خودروها  
تجهیز خودروهای در حال تردد به ادوات کاهش دهنده مصرف بنزین.  
از رده خارج کردن خودروهای فرسوده.

• محور سوم - توسعه حمل و نقل عمومی

گسترش خطوط متروی تهران

گاز سوز کردن اتوبوس های شرکت

محور چهارم - معاینه فنی خودروها

• محور پنجم - ارتقا کیفیت سوخت - بنزین بدون سرب و گازوئیل کم گوگرد  
ایجاد و بهره برداری از جایگاه های سوخت گاز طبیعی متراکم

محور ششم - مدیریت ترافیک

هوشمند کردن چراغ های راهنمایی

نصب و بهره برداری پارکومترها

محور هفتم - آموزش ، فرهنگ سازی

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. **خودرو های فرسوده در**  
شرایط عادی ۲/۵ برابر سایر خودروها سوخت مصرف می کنند.

۸۲/۹- پیام ایران خودرو - دکتر مجید شفیع 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 موتورسیکلت های **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 آلاینده** 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 مونواکسید کربن 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-در مراسمی با حضور رییس سازمان محیط زیست و وزیر صنایع و معادن **تولید پیکان متوقف شد**.  
 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 متاسفانه 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 ۸۹ 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: آلاینده‌گی 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.

۸۵/۲/۳۱-جهان اقتصاد-مسعود فلاطونی، دبیر انجمن صنایع لنت ترمز و کلاچ

- این انجمن هم اکنون ۱۴ عضو دارد و در ۱۳۶۷/۹/۴ تاسیس شده است.
- فعالیت واحدهای **زیورزمینی** تولید لنت ترمز غیراستاندارد عرضه را برای کارخانه های دارای مجوز تنگ کرده اند.
- طرح اجباری کردن استاندارد برای واردات همه نوع لنتهای خارجی پس از یک سال و نیم پیگیری سرانجام به نتیجه مطلوب رسید.
- این تشکل صنعتی موضوع حذف آژبست از لنت ترمز را نیز پیگیری میکند. زیرا براساس مصوبه دولت قرار است از نیمه سال آینده از مصرف این ماده معدنی و خطرناک در تولید لنت ترمز جلوگیری شود.
- درخواست ما از دولت این است که جلوی واردات لنت ترمزهای خارجی که در آنها از آژبست نیز استفاده شده را بگیرد.

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

• **باران** در کاهش مونوکسید 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 این آلاینده سرطان زا کاهش مییابد که بارش باران همراه با وزش باد باشد.

۸۵/۹/۹-اعتماد-

• 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 بی ایران بازتاب نیافت...

• **سرب بطور کامل از بنزین مصرفی حذف شد.**

• 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 **متوقف کردن 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.

۸۶/۶/۲۱-جهان صنعت:

اتحادیه اروپا هدف کاهش گاز کربنیک تا سال ۲۰۱۲ را اعلام کرد..

• **کاهش انتشار گاز کربنیک در ازای هر کیلومتر به ۱۲۰ گرم** . اکنون میزان انتشار گاز کربنیک در ازای هر کیلومتر ۱۶۰ گرم است

۸۶/۹/۲۱-همشهری-یوسف رشیدی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران:

• استاندارد بکار رفته برای کنترل بخار بنزن در هوا در کشورهای عضو اتحادیه اروپا ۱۰ **میکروگرم** بر مترمکعب است که براساس قراردادها این رقم باید تا سال ۲۰۱۰ به ۵ میکروگرم در مترمکعب در هوا برسد.

• وضعیت این آلاینده در شهر تهران براساس پیمایش های انجام شده در هفته گذشته، در حدود ۵۰ **میکروگرم** بر مترمکعب بوده که این بیانگر وضعیت بسیار بحرانی در این شهر است.

• افزایش ۷ **برابری** ابتلا به سرطان ، بیانگر این است که وجود این ماده سمی در هوای تهران بسیار خطرناک است

۸۶/۱۱/۴-دنیای اقتصاد-حید نوروزی، رئیس شورای سیاستگذاری هوای پاک شهرداری تهران:

• آلودگی **پیکان کاربراتوری ۲۶۰ برابر** خودروی ۲۰۶ است.

● در سال ۱۳۸۴ در تهران ۸۲ روز آلودگی هوا بالاتر از حد استاندارد بوده، در سال ۸۵، ۷۵ روز و در سال ۸۶ ۷ فقط 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.

۸۷/۷/۱۷ سرمایه - وحید نوروزی، مدیر عامل معاینه فنی خودرو دربار آلاینده های خودروهای تهران -

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

● تنها یک میلیون خودروی تولیدی سه سال اخیر (با عمر مفید مبدل کاتالیستی) استاندارد است.

۸۷/۷/۲۱ - دنیای اقتصاد - دکتر رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک هوا -

ابعاد پنهان آلودگی هوا از جمله **آلاینده هایی که مستقیماً منجر به بروز انواع سرطان** از جمله ابتلا به سرطان خون می شوند بسیار گسترده است. زنگ خطر نه تنها برای جنین و نوزادان و نه فقط برای بیماران و سالمندان، بلکه برای همه شهروندان تهران است.

۸۷/۸/۱۹ - گزیده اخبار ساپکو -

● اعضای اتحادیه اروپا **عقب نشینی** کرده و موافقت کردند تا اجرای مقررات جدید آلاینده های (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.

۸۷/۹/۱۰ - 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.

● 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

بسیار ناسالم	ناسالم	سالم	پاک	
۱	۴۶ (۵۲)*	۱۸۳	۳	۱۳۸۷
۰	۴ (۱۵)*	۲۱۴	۱۵	۱۳۸۶

\* - تا ۲۵ آذر (همشهری ۸۷/۹/۳۰)

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

• از سال آینده وزارت کشور مسئول تست مخازن خودرو های سواری گاز سوز و وزارت راه مسئول تست خودرو های 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

• وزارت نفت 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 اصیلان، 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 به طور متوسط هشت برابر یک خودرو نو است.

• مهم ترین عامل تولید هیدروکربن های نسوخته 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 است.

۸۷/۱۱/۵- ایران خودرو- سرهنگ هاشمی، رییس پلیس راهور ناجا-

• سازمان حفاظت محیط زیست باید اولتیماتوم دوماهه بدهد تا **یک خودروساز** روی خودرو **کنیستر** 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؟ [ایشان رییس هیئت مدیره شرکتی هستند که مسئولیت تولید را بر عهده داشته است.]

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

• یکی از مراحل آزمون آلایندگی، آزمون بخارات بنزین (Shed Test) می باشد که به دلیل نداشتن **تجهیزات** آزمون، اجرای آن 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. (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 آلایندگی** خودروهای دوگانه سوز شده به دلیل **پایه گازسوز نبودن موتور** بین ۸ تا ۱۰ درصد و میزان **مصرف سوختشان** بین ۳ تا ۲۹ درصد افزایش یافته است.

• میزان ترکیبات اروماتیک و بنزن موجود در بنزین، خارج از حد استاندارد است.

• از ۱۶۴ مدل خودروی تولیدی در کشور متاسفانه 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 آلایندگی خودروها می شود به همین دلیل هم اکنون آلایندگی 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 می‌گوییم 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 می‌کنند.
- آلاینده‌گی خودروهایی که در بین سال‌های ۸۰ تا ۸۴ تولید شده‌اند، حدود ۵ برابر خودروهای استاندارد است و آلاینده‌گی یک میلیون خودرویی که پیش از سال ۸۰ تولید شده‌اند فراتر از این میزان است.
- 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 برمی‌گرداند و موجب کاهش مصرف سوخت می‌شود.
- 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 می‌افزاید.

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 نمی‌توانند این تست‌ها را پاس کنند.

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، ریس 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 می‌کند

- زمانی که بخار بنزین از طریق هوا وارد ریه می‌شود، از ریه خارج نشده و ایجاد سرطان می‌شود و آمارها نشان می‌دهد میزان این آلاینده در هوای تهران چند ده برابر استانداردهای جهانی است.

۸۸/۴/۱۷- سرمایه- مقامات ایران خودرو اعلام کرده اند تمامی خودروهای سمند از هفته اول خرداد، خودروی پارس از تیرماه و پژو ۴۰۵ از مرداد ماه امسال مجهز به کنیستر می‌شوند. بقیه محصولات همیشه مجهز بوده‌اند.

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 می‌شود، 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 **سمنند 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.

۸۸/۷/۲ - سرمایه - دکتر فتح الله امی - مدیر کل طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران -

متأسفانه 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. 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 خودروهای غیر استاندارد نیست.**

۸۷/۷/۶ - همشهری - وحید نوروزی، مدیر عامل مرکز معاینه فنی خودرو -

- آلودگی یک میلیون خودرویی که بین سالهای ۸۰ تا ۸۴ تولید شده اند حدود **پنج برابر** خودروهای 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.

• عیوب فنی خودروهائیکه به مراکز معاینه فنی خودرو طی شش ماه نخست سال جاری مراجعه کرده اند، ۱۸ درصد خرابی ترمزها، ۱۷ درصد همراستایی محورها، ۳۴ درصد آلایندگی گازهای خروجی ۸/۶ درصد به علت خرابی کمک فنرها و ۳۱ درصد عیوب ظاهری 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 به صراحت آمده است که **تردد خودروهای فاقد برگه تایید معاینه فنی** ممنوع است.

• میزان گوگرد گازوئیل مصرفی مینی بوسها 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 کاتالیستی، 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.

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

• 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 سال بعد 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.

۸۸/۱۰/۱- اعتماد- حسین حسنخانی، کارشناس فنی واحد پایش شرکت کنترل کیفیت هوا.

• **بنزن** مایعی بی رنگ، قابل اشتعال و خوشبو است که به مقدار جزئی در آب حل می شود

• این ماده یکی از ترکیب های آلی **سرطان زا**ست. این ماده در کشورهای اروپایی به عنوان عامل ایجاد ۱۰ درصد سرطان خون در کودکان شناخته شده است.

• امروزه بنزن به دلیل استفاده زیاد در صنایع جزء ۲۰ محصول شیمیایی عمده جهان به حساب می آید. در بسیاری از صنایع، بنزن برای تولید استایرن، ساخت پلاستیک و نایلون و لاستیک، فیبرهای مصنوعی، رزین های مختلف، رنگ، دارو، حشره کش ها، چسب، حلال، مواد منفجره، جوهر، براق کننده ها و روان کننده ها مورد استفاده قرار می گیرد.

• منابع تولید بنزن در فضاهای آزاد بخارهای حاصل از **تبخیر و نشست در پمپ بنزین ها** و آگزوز خودروها و منابع انتشار در محیط های بسته ناشی از رنگ ساختمان، چسب، واکس، جوهر و مصرف دخانیات است

● غلظت متوسط بنزن در هوا حدوداً ۲۸-۲۰ قسمت در میلیارد است. افرادی که به واسطه شغل خود در معرض بنزن قرار دارند عبارتند از: کارگران استیل سازی ها، چاپخانه ها، لاستیک سازی ها، کفش سازی ها، تکنسین های آزمایشگاهی، آتش نشان ها، کارمندان پمپ بنزین ها و همچنین کارمندان و کارگران مراکز صنعتی مانند پتروشیمی، پالایشگاه، کارخانجات تولید کک و زغال سنگ.

● ۵۰ درصد بنزنی که از طریق تنفس وارد بدن می شود، از طریق بازدم دفع می شود و نیم دیگر از جداره شش ها وارد جریان خون می شود.

● عوارض عصبی ناشی از استنشاق بنزن شامل خواب آلودگی، سرگیجه، سردرد، بیهوشی و رعشه است.

● اثرات مزمن ناشی از استنشاق مقدار مشخصی بنزن باعث اختلالات خونی در انسان می شود.

● از مرحله انبار بنزین در پالایشگاه ها و مخازن، فرآیند انتقال فرآورده از مخازن به نقاط بارگیری و نفتکش ها باعث تخلیه بخارها و گازهای فرار از تانکرها به هوا می شود

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 میشود، اما در ایران با ۱۱ لیتر تحویل مشتری می شود.

۸۸/۱۰/۹- دنیای اقتصاد- 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	۳۰۰-۲۰۰	۲۰۰-۱۰۰	۱۰۰-۵۰	۰-۵۰

● 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

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

● 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 هوا موجب انتشار آلاینده

بنزن می شود که هم اکنون ۵۰ تا ۱۵۰ برابر حد مجاز در تهران است. **آزبست سرطانزا است**

● هر خودرو فرسوده ۳۰ برابر خودرو نو آلاینده می کند

● میزان آلاینده **آزبست** در ریه های ماموران پلیس تهران چهار برابر میزان آزبست موجود در هوای تهران است..

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

۱۰ میلیون خودرو در 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. می توان گفت که بیش از ۳ میلیون خودرو نامرئی با میزان آلایندگی بالا در شهر وجود دارد

• 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 آلایندگی خودروها است و مهمترین عامل، **تکنولوژی** خودروهای تولیدی است که **بهتر است ابتدا به آن پرداخته شود**."

۸۸/۱۰/۱۹- دنیای اقتصاد- عماد حسینی، عضو کمیسیون انرژی مجلس

• 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-

• نباید از خودروسازان انتظار داشت قبل از عرضه بنزین استاندارد محصولاتی متناسب با این 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 می شود که این امر نیز بالطبع موجب می شود 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.

• 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 می شود، اما اکتان ۸۷ که در حال حاضر در جایگاهها عرضه می شود 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 می شود.

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 آلایندگی تولید می کند.

۸۸/۱۰/۲۵- جهان صنعت -اصیلیان، معاون انسانی سازمان محیط زیست-

**خودروهای فرسوده**، هر کدامشان ۲۰ برابر خودرو استاندارد آلودگی را پخش می کنند

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

ذرات معلق		CO		
۸۸	۸۷	۸۸	۸۷	سال
۸۹	۲۵	۱۱۴	۱۶۸	تعداد روزهای پاک

انجمن خودروسازان ایران

۹۰/۲ محیط زیست

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 کنیستر محفظه جذب بخار بتزین خودروها به وسیله خودروسازان، آلاینده‌ای به نام **بنزن** هر روز وارد هوای تهران می‌شود که سم مطلق و **سرطان‌زا** بودن آن به اثبات رسیده است.

۸۸/۱۰/۲۸- بهار - حسن بیادی، رئیس شورای شهر -

عدم اجرای **برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران**، در ۱۰ ساله ۷۹ تا ۸۸ منجر به این وضعیت شده است.

• **دادستان کل کشور** به عنوان مدعی العموم باید از مسئولان مربوطه پرسد که چرا بر خلاف تاکید تمام برنامه‌ها، **مترو توسعه پیدا نکرده است**؟ چرا هزینه‌هایی 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.

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

۸۸/۱۰/۲۹- دنیای اقتصاد - محمد جواد محمدی زاده، رئیس 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

۸۸/۱۱/۲۰- بهار - سید هادی هاشمی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ -

میزان الیاف آلاینده سرطان‌زای **آزبست** در ریه ماموران پلیس تهران **چهار برابر** میزان آزبست هوای ایتخت است! و در تقاطع‌ها بسیار بیشتر است.

ورود آزبست از ۱۰ سال پیش به ایران ممنوع است اما در **سال گذشته ۷۰۰ هزار تن** آزبست وارد شده و مورد استفاده صنایع قرار گرفته.

۸۹/۱/۲۵- همشهری- وحید نوروزی، مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران-

• حدود ۲ میلیون موتورسیکلت در تهران تردد می کنند که ۳۰٪ گازهای آلاینده را تولید و در ۴۶ درصد تصادفات نقش دارند.

• از ۲ میلیون موتورسیکلت تا کنون تنها ۴ هزار دستگاه موتورسیکلت برای معاینه فنی مراجعه کرده اند. در حالیکه مدت زمان انجام آزمونها تنها ۵ دقیقه و هزینه آن حدود ۳ هزار تومان است.

۸۹/۲/۲۸- شرق- به گزارش ایسنا- رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

• آلاینده سمی بسیار خطرناک و سرطانزای آزیست در هوای شهر تهران ۵۰ تا ۷۰ برابر میزان این آلاینده در هوای پاک سایر کشورهاست.

۸۹/۴/۹- جهان صنعت- معصومه ابتکار، رییس کمیته محیط زیست شورای شهر تهران

• میزان بنزن موجود در هوای تهران ۲۰ برابر حد مجاز است. میزان آلاینده آزیست نیز بیش از حد مجاز است.  
• بخارات ناشی از بنزین در اطراف پمپ بنزین ها، تانکرهای حمل بنزین زیاد است. که با جابجایی هوا همه شهر را تهدید می کند.

۸۹/۶/۷- دنیای اقتصاد- محمدی زاده، رییس سازمان حفاظت محیط زیست

• پیشنهاد وزارت صنایع در خصوص تعیین جدول استاندارد آلاینده گی خودروها، رعایت استاندارد یورو ۲ تا انتهای سال ۹۰ و اعمال استاندارد یورو ۴ از ابتدای سال ۹۱ بود ولی ما معتقدیم شاخص آلاینده گی باید برای سال ۸۹ یورو ۳، سال ۹۱ یورو ۴ و از سال ۹۳ نیز استاندارد یورو ۵ اعمال شود.

• استاندارد آلاینده گی خودروها به صورت پلکانی تعیین می شود و وزارت صنایع نیز متقاعد شد که این شاخص ها هر دو سال یکبار ارتقاء یابد.

• وقتی خط تولید خودرو اصلاح می شود، باید همزمان سوخت استاندارد نیز تامین شود. وزارت نفت توانایی تأمین سوخت مناسب با استاندارد یورو ۳ را برای سال جاری ندارد.

۸۹/۷/۲۷- جهان صنعت- وحید نوروزی، مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی

• حداکثر عمرمبدل های کاتالیستی سه سال است یعنی خودروهای سال ۸۲ به بعد این قطعه را به طور کامل از دست داده اند و هر خودرو به اندازه ۸ تا ۱۰ خودرو استاندارد آلودگی ایجاد کند.

• در حال حاضر روزانه ۳۰۰ خودرو در مراکز معاینه فنی به دلیل مشکل مبدل های کاتالیستی مردود می شوند و مبدل کاتالیستی در مراکز خدمات پس از فروش وجود ندارد..

• قیمت مبدل های کاتالیستی در خودروهای مختلف از ۸۰ هزار تومان تا ۱/۵ میلیون تومان است

• در شش ماهه اول امسال تنها حدود ۳۰ درصد ظرفیت مراکز معاینه فنی فعال بودند، میزان مراجعه به مراکز روزانه حدود ۳۸۰۰ دستگاه خودرو است.

۸۹/۸/۱۳- جهان صنعت- اسکندر مومنی، رییس پلیس راهور ناجا- وضعیت کنونی در بحث **معاینه فنی** اصلاً قابل قبول نیست و باید زیر ساختهای معاینه فنی در کشور فراهم شده و امکانات آن مهیا شود. این معاینه فنی هایی که به صورت **صوری** در کشور داده می شود باید جمع شوند.

۸۹/۹/۶- همشهری- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران از ۱۴ آبان ماه جاری تا کنون به جز ۳ روز هوای تهران در شرایط هشدار قرار داشت. و در برخی از ایستگاه ها نیز مانند آزادی در وضعیت اضطرار رسیده است.

فتح ا. امی، مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران- ۹۹۰۰ نفر در سال ۸۴ به دلیل دو آلاینده  $NO_x$ ,  $PM_{10}$  فوت کردند که به این ترتیب این دو آلاینده هوا روزانه باعث مرگ ۲۷ نفر بوده است..

۸۹/۹/۸- جهان صنعت- نوروژی، مدیر عامل مرکز معاینه فنی خودرو

هرموتور سیکلت به اندازه **۸ خودرو** آلاینده گی تولید می کند.

۸۹/۹/۹- جهان صنعت-

• نگرانی از افزایش آلودگی هوای تهران در حالی عمیق تر می شود که از دیدگاه برخی کارشناسان شهری و محیط زیست احتمال بروز فاجعه 1952 لندن در تهران وجود دارد.

• در این حادثه بیش از **چهار هزار شهروند** در عرض **سه روز** جان خود را از دست دادند، لندن در مه انبوهی از دود شیمیایی محاصره شده و تمامی فعالیتها در شهر به حالت تعطیل درآمد.

• به گفته کارشناسان بهداشت، هر فرد به طور متوسط روزانه ۲۰ هزار لیتر هوا تنفس می کند که در تهران به علت وجود آلاینده های صنعتی این معادله برعکس بوده و آنها روزانه همین مقدار گازهای سمی وارد ریه های خود می کنند که در این فرآیند ذرات درشت دود در قسمت های فوقانی دستگاه تنفسی تجمع کرده و موجب اختلال در ترشحات بینی و سینوس ها می شوند و ذرات ریز نیز در راه های عمیق تر ریه ها نفوذ میکنند که باعث اشکال در تنفس افراد مبتلا به آسم، برونشیت مزمن، آمفیزم و دیگر بیماری های ریوی می شود.

• گاز منواکسید کربن که بیشترین میزان آلاینده ها در هوای تهران را تشکیل می دهد حمل اکسیژن خون به مغز، قلب و اعضای دیگر را مختل کرده و افرادی که به امراض قلبی مبتلا هستند به علت کاهش اکسیژن خون در معرض خطر مرگ قرار دارند.

۸۹/۹/۱۰- دنیای اقتصاد- طبق لایحه مجلس شورای اسلامی بر اساس بندی از ماده ۱۹۹ لایحه برنامه پنجم، **تولید**

**انواع خودرو با سوخت دیزل و ورود آن به کشور** با رعایت قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی آزاد شد. میزان گوگرد موجود در گازوئیل تولید داخل ۸۰۰۰ پی پی ام است که سطح استاندارد آن ۵۰ پی پی ام است

۸۹/۹/۱۳- جهان صنعت- وحید نوروژی، مدیر عامل ستاد معاینه فنی

مینی بوسهای بنز با عمر بیش از ۵ سال ۲۳۰ گرم در هر کیلومتر آلاینده گی تولید می کند.

مینی بوسهای فیات با عمر بیش از ۵ سال ۲۶/۶ گرم در هر کیلومتر آلاینده‌گی تولید می‌کند.  
مینی بوسهای ایویکو با عمر بیش از ۵ سال ۲۹/۳ گرم در هر کیلومتر آلاینده‌گی تولید می‌کند.  
۱۷۰۰ مینی بوس فرسوده در تهران تردد می‌کنند.

۸۹/۹/۱۵- دنیای اقتصاد- پس از تشدید محدودیت‌های بین‌المللی بر سر واردات بنزین وزارت نفت در جهت تامین بنزین مورد نیاز مورد کشور اقدام به تولید ۱۷ تا ۲۰ میلیون لیتر بنزین معادل ۳۰ درصد نیاز داخلی در ۶ مجتمع پتروشیمی کرد. اما همزمان با تولید و ورود این محصول به چرخه مصرف سوخت این شائبه وجود داشت که این سوخت تازه وارد که از **نظر سیاسی** برگ برنده ایران در مقابله با تحریم بنزین محسوب می‌شد نسبت به بنزین پالایشگاه‌ها از کیفیت کمتر و **آلاینده‌گی بیشتری** برخوردار باشد.  
حسین بیگی، مدیر عامل پتروشیمی جم- مجتمع‌های پتروشیمی که خوراک مایع مصرف می‌کنند یک محصول جانبی به نام بنزین پیرولیز را در اختیار پالایشگاه‌ها برای تولید بنزین قرار می‌دهد. همچنین لایت‌اند و رافینیت نیز از دیگر محصولاتی است که برای تولید بنزین به پالایشگاه‌ها داده می‌شود.  
عبدالحسین بیات، مدیر عامل شرکت پتروشیمی- لیسانس فرایند تولید مجتمع‌های پتروشیمی به روز است و نسبت به به لیسانس‌های مشابهی که ما در بعضی از پالایشگاه‌های قدیمی خود داریم، کیفیت بنزین تولید پتروشیمی‌ها از پالایشگاه‌ها مرغوب‌تر است.  
۸۹/۹/۱۷- دنیای اقتصاد- میر کاظمی، وزیر نفت-

● شایعه سهم بالای بنزین پتروشیمی در آلودگی هوای تهران از سوی **رسانه‌های بیگانه** منتشر شده است. هم‌اکنون در حد نیاز، در مجتمع‌های پتروشیمی کشور بنزین تولید و عرضه می‌شود، اما اخیراً به دلیل وجود ذخایر بالای این فرآورده، نیاز به **تولید بنزین در این مجتمع‌ها کم شده است**، ضمن آنکه پالایشگاه‌های نفت با تمام ظرفیت در حال تولید فرآورده نفتی هستند.

● با بهره‌برداری از پروژه‌های توسعه‌ای پالایشگاه‌های نفت کشور تا پایان سال دست‌کم ۱۰ میلیون لیتر در روز به تولید بنزین کشور افزوده می‌شود.

ضیغمی، مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران- با افزایش تولید روزانه ۱۰ میلیون لیتر بنزین در پالایشگاه‌های نفت کشور تا پایان سال جاری، تولید این فرآورده نفتی در **مجتمع‌های پتروشیمی به حداقل یا صفر خواهد رسید.**

علی محمد بساق زاده، مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی- شرکت پتروشیمی **اصلاً بنزین تولید نمی‌کند، بلکه مواد اولیه** تولید بنزین را تولید کرده و در اختیار شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی می‌گذارد. این مواد اولیه شامل «ریفرمیت»، «بنزین پیرولیز» و «ام.تی.بی.ای» است که براساس استانداردهای موجود تهیه و برای تولید بنزین به این شرکت ارسال می‌شود.  
● شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، مواد اولیه را با نسبت‌های مدنظر برای تولید بنزین استاندارد با یکدیگر ترکیب کرده و بنزین نهایی را تولید و به بازار عرضه می‌کند،

عدد اکتان مواد اولیه بنزین تولیدی در واحدهای پتروشیمی بالا و حدود ۱۰۰ است، در جریان **ترکیب مواد اولیه** با یکدیگر در شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، عدد اکتان و دیگر استانداردهای مرتبط با بنزین معمولی یا سوپر تنظیم و در اختیار جایگاه‌های بنزین قرار می‌گیرد.

مواد اولیه بنزین از **مرداد ماه** در واحدهای پتروشیمی تولید و به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تحویل داده می‌شود،

رویانیان، رییس ستاد حمل و نقل و سوخت- کیفیت بنزین تولید در واحدهای پتروشیمی از بنزین سوپر بالاتر است هم اکنون بنزین معمولی تولید پالایشگاه‌های داخلی از عدد اکتان ۸۷ برخوردار است.

• اخیراً به وزارت نفت تکلیف شده است که عدد اکتان بنزین عرضه شده را افزایش دهد. **یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش آلودگی هوای تهران و سایر شهرها افزایش مصرف گاز طبیعی به ویژه در بخاری و آب گرم کن‌های خانگی است.**

۸۹/۹/۱۸- دنیای اقتصاد- پایداری آلودگی هوای تهران بستری را فراهم کرده است که هر روز یکی از عوامل آلاینده در هوای کشور به عنوان «عامل اصلی آلودگی هوای تهران» معرفی شود، بی‌آنکه به این موضوع توجه شود هریک از این عوامل به تنهایی نمی‌تواند نقش اصلی را در بروز این وضعیت بازی کند.

• از روزی که آلودگی شدت گرفت یک روز **خودرو سازان** متهم پرونده آلودگی شدند، روز دیگر صنایع **ریخته‌گری**، یک روز **بنزین پتروشیمی** باغرض ورزی رسانه‌های بیگانه؛ عامل آلودگی شناخته شده‌اند و روز بعد **بخاری‌های گازی** از سوی رییس ستاد سوخت. اما در آخرین مورد، دیروز از سوی برخی منابع خبری، کارخانه‌های تولیدکننده **سیمان** متهم آلودگی تهران معرفی شده‌اند. این در شرایطی است که مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران که بیش از هر مرجع دیگری وضعیت هوای تهران را رصد می‌کند؛ به خبرنگار «دنیای اقتصاد» می‌گوید: «آلودگی تهران **منبع محلی** دارد» بنابراین نمی‌توان به صراحت اعلام کرد که فلان صنعت در کل باعث آلودگی هوای تهران است. اما این واقعیت را باید پذیرفت وقتی ۱۰ درصد جمعیت کشور (در شب) در چهار صدم درصد خاک کشور زندگی می‌کنند، این وضعیت پیش می‌آید. این یعنی اینکه آمايشی در کار نیست!

• یک کارشناس در امور فرآورده‌های نفتی می‌گوید نقش افزایش **سوخت «مازوت»** در تشدید آلودگی هوای تهران در روزهای اخیر بیشتر از بقیه عامل‌ها نظیر سیمانی‌ها است. مصرف مازوت طی **ماه جاری تا سطح ۷۰ میلیون لیتر در روز** نیز افزایش یافته است. این در حالی است که این میزان در سال گذشته در همین زمان به طور متوسط ۴۰ میلیون لیتر در روز بوده است.

• در پالایشگاه‌های مدرن دنیا بین ۱۰ تا ۲۰ درصد مازوت تولید می‌شود، اما در ایران به دلیل اینکه اکثر پالایشگاه‌های موجود قدیمی اند. تولید این فرآورده بین ۳۰ تا ۴۰ درصد ظرفیت کل پالایشگاه است.

• آلودگی هوا تنها به کشور ما و شهر تهران خلاصه نمی شود و نمونه های متعددی از بحرانی شدن آن در شهرهای مختلف جهان وجود دارد، در روز ۵ دسامبر سال ۱۹۵۲، آلودگی هوا در شهر لندن به حدی رسید که دود غلیظی کل شهر را فرا گرفت و بیش از **۴ هزار نفر** را در روزهای اولیه به کام مرگ کشاند. گستردگی این فاجعه به حدی بود که آمار نهایی کشته شدگان آن حدود **۱۲ هزار نفر** اعلام شد و این در حالی بود که بحران آلودگی هوای یاد شده بیش از ۱۰۰ هزار نفر را هم بیمار کرده بود

• مجلس بریتانیا، مصوبه ای را تحت عنوان «مصوبه هوای پاک» در سال ۱۹۵۶ تحت عنوان **air act clean** 1956 تصویب کرد .

یکی از راهکارهای اصلی طرح، **توسعه حمل و نقل عمومی** بود که با ایجاد شبکه ای یکپارچه از خطوط گسترده مترو و اتوبوسرانی به اجرا درآمد، به طوری که شهر لندن در حال حاضر با بیش از **۴۰۰ کیلومتر مترو** یکی از بزرگترین خطوط متروی جهان محسوب می شود که سالانه بیش از **۱ میلیارد نفر** را جابه جا می کند.

• حیدرزاده، مشاور زیست محیطی شهردار تهران- بر اساس آمار وزارت بهداشت در هفته های گذشته مراجعه بیماران قلبی به مراکز بیمارستانی ۳۰ درصد افزایش یافته است.

• مسوولان دولتی و سازمان محیط زیست باید به جای استفاده از طرح های احساسی نظیر **آپاشی**، به فکر راه حل نهایی باشند که توسعه حمل و نقل عمومی اصلی ترین آنها است و اگر غیر از این عمل شود تکرار فجایعی مانند شهر لندن در شهر تهران دور از ذهن نخواهد بود.

۸۹/۹/۱۸- دنیای اقتصاد به نقل از مهر- رشیدی، مدیر کل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

دلیل اصلی آلودگی هوای تهران استفاده از **سوخت بی کیفیت** و تردد زیاد خودروها در پایتخت است . هوای تهران دارای حجم زیاد **ذرات معلق** است و در طول روز و در مناطق پرترافیک نیز آلوده تر است. آلودگی هوای تهران در مناطق و مسیرهای **پرترافیک** بیشتر دیده می شود و حاوی مقادیر زیادی ذرات معلق است که اساسا با آنچه گفته شده متفاوت است، چرا که گاز مصرفی ما در شهرها تولید ذرات معلق نمی کند در شب آلودگی هوای تهران کاهش می یابد، در حالی که بخاری های منازل در طول شب بیشتر از روز روشن است. همچنین سوخت گاز مصرفی در منازل ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون تولید نمی کند، ولی شاید **NO2** و **CO2** تولید کند که این مقدار تولید ذرات معلق ندارد و اساسا مگر نفت کوره در منازل مردم مصرف می شود که **آلودگی** از بخاری ها باشد.

۸۹/۹/۱۸- جهان صنعت- سردار مومنی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران

• بعید می دانم که سازمان استاندارد با توجه به کیفیت این خودرو {فراز} مجوزهای لازم را ارایه دهد. حتی اگر سازمان استاندارد مجوز را ارایه کند پلیس این خودرو را در یک بازه زمانی مشخص و در شرایط آب و هوایی ایران تست خواهد کرد. هنوز هیچ تصمیمی در این زمینه نگرفته ایم .

• شرکت تولید کننده فراز همان شرکتی است که هوو را تولید کرده است.

• آلاینده‌گی خودروهای تولید داخل به دلیل مصرف بالا، بالا است. حذف کنیستر از روی خودروهای پرتیراژ برای پایین آوردن هزینه‌ها آلاینده‌گی‌های خودروها را افزایش داده است.

خودروهای جدید شرایط آلاینده‌گی بالایی دارد که اثر آن بر آلودگی هوا نقش دارد. متأسفانه یکی از خودروسازان داخلی به مدت چهار سال نصب سیستم کنیستر را روی پرتیراژترین خودرو خود متوقف کرد که این امر موجب شد تا آلاینده‌گی بسیار زیادی توسط خودروهای تولیدی این شرکت وارد هوای کشور شود که به نظر می‌رسد هم‌اکنون این شرکت خودروسازی باید در این زمینه پاسخگو باشد.

• در حال حاضر واردکننده، تولیدکننده و نظارت‌کننده بر کیفیت و آلاینده‌گی خودروها یکی هستند که با این

وضعیت شاهد تداوم روند آلودگی و نایمی خودروها خواهیم بود. **باید یک نهاد مستقل و دارای**

**اختیارات کافی و کارآمدی** تشکیل شود والا شرایط آلودگی و نایمی خودروها در آینده‌تر خواهد شد.

در حال حاضر به دلیل نبود سیستم کنیستر روی خودروها و همچنین در بازار شاهد آلودگی خودروها هستیم.

مبدل کاتالیست خودروها نیز بعد از ۸۰ هزار کیلومتر یا سه سال کارکرد کارایی خود را از دست می‌دهد ولی در

بازار مبدل کاتالیست وجود ندارد و در این شرایط آلاینده‌گی خودروها بیش از پنج برابر می‌شود.

۸۹/۹/۱۸- جهان صنعت- مدیر کل هواشناسی استان تهران

**آبپاشی** هوای تهران (توسط ۵ هواپیمای سمپاشی یک موتوره) که سه شنبه آغاز شده **هیچ پایه علمی**

ندارد حتی **مضر** است چون تولید باران اسیدی می‌کند

۸۹/۹/۱۸- جهان صنعت- علی محمد بد، کارشناس سیمان

میزان گرد و غبار خروجی از دودکش کارخانه‌های سیمان کشور حدود ۸۰ میلی گرم برآورد می‌شود.

استاندارد اروپایی ۳۰ میلی گرم است

۸۹/۹/۲۲- دنیای اقتصاد- دکتر علی دادپی-

هیچ بحرانی فقط یک علت ندارد. بهتر است فراموش نکنیم که هوای تهران قبلاً هم آلوده بود و این آلودگی

وجود داشت به دلیل: تعدد خودروها در شهری که از **سه جهت کوه‌ها محاصره‌اش** کرده‌اند، موتورهای

پرمصرف و فاقد استانداردهای جهانی، **حمل و نقل عمومی محدود** و کم ظرفیت و مصرف بی‌رویه بنزینی

که یارانه قیمتش را پایین نگه داشته است. همچنین **افزایش جمعیت و افزایش تعداد خودروها** در شهر

و **نابودی فضای سبز** شهری در محله‌های گوناگون تهران باعث افزایش آن شده است.

۸۹/۹/۲۲- جهان صنعت- کیوان وزیری، مدیر اجرا و نظارت بر استانداردهای ایران خودرو

تمامی محصولات این شرکت از ابتدای سال ۱۳۸۸ تاکنون مجهز به **کنیستر** روانه بازار شده‌اند. این شرکت

طی فراخوانی برخی از خودروهایی که از اواخر سال ۱۳۸۷ تا اوایل سال ۱۳۸۸ تولید و بدون کنیستر عرضه

شده بود را نیز به قطعه یادشده مجهز کرد.

محصولات جدید ایران خودرو در سال ۱۳۸۹ با موفقیت آزمون استاندارد آلاینده‌گی یورو ۳ را گذرانده و

براساس آن مجوز شماره‌گذاری از سوی سازمان حفاظت محیط‌زیست و نیروی انتظامی صادر شده است.

سوخت سرانه در سبد محصولات ایران خودرو از سال ۱۳۸۸ تاکنون با استفاده از موتورهای کم مصرف کاهش یافته است. سرانه مصرف سوخت خودروهای تولیدی ایران خودرو از ۱۰/۳ لیتر به ۷/۲ لیتر کاهش یافته است.

۸۹/۹/۲۳- جهان صنعت- محمد رضا محمودی، معاون عمرانی استاندار تهران

**طرح آبیاری** استان تهران توسط سازمان محیط زیست مطرح شد و این طرح تاثیری در کاهش آلودگی هوای تهران نداشت.

سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی - عده ای موضوع آبیاری هواپیماها را به **تمسخر** گرفته اند. نباید اینگونه باشد که هر کسی که تلاشی کرده کم اثر جلوه داده شود. این طرح می تواند **اثر روانی** داشته باشد اما با این حمله ها اثرات روانی آن از بین رفت.

۸۹/۹/۲۷- شرق- مجمع نمایندگان استان تهران در مجلس که ۳۸ عضو دارد در روزهای اخیر طرحی را به منظور رفع همیشگی آلودگی هوای پایتخت به مرتضی تمدن، استاندار تهران ارائه کردند:

همه خودروهایی که پلاک آنها متعلق به استان است به صورت رایانه ای و کاملاً حساب شده به شش دسته تقسیم می شوند. هر خودرو دارای یک شماره از اعداد یک تا شش خواهد بود و اشخاص پس از دریافت شماره باید آنرا به نحوی روی خودرو نصب کنند که برای همه مشهود باشد. بر این اساس در صورتی که تهران با بحران آلودگی هوا مواجه شود مسئولان شهری می توانند به راحتی اعلام کنند که به طور مثال در فلان روز خودروهایی می توانند در سطح شهر تردد کنند که دارای فلان شماره باشند.

۸۹/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- تمدن، استاندار تهران

در حالی که تهران در شرایط آلودگی هوا قرار داشت و **روشن کردن فواره های** میدان های شهر می توانست برای تلطیف محیط اطرافشان موثر باشد از این مساله کوچک دریغ کردند و با **روشن گذاشتن بسیاری از اتوبوسها** و تجهیزات شهری، آلودگی را بیشتر کردند. **۲۳ سال مملکت دست شما بود** و هیچ کاری نکردید حال که ما کارمان را آغاز کرده ایم صحبت از **طرح های ریشه ای** است.

۸۹/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- تمدن، استاندار تهران

در حالی که تهران در شرایط آلودگی هوا قرار داشت و **روشن کردن فواره های** میدان های شهر می توانست برای تلطیف محیط اطرافشان موثر باشد از این مساله کوچک دریغ کردند و با **روشن گذاشتن بسیاری از اتوبوسها** و تجهیزات شهری، آلودگی را بیشتر کردند. **۲۳ سال مملکت دست شما بود** و هیچ کاری نکردید حال که ما کارمان را آغاز کرده ایم صحبت از **طرح های ریشه ای** است.

۸۹/۱۱/۷- جهان صنعت- محمدی زاد، رییس سازمان حفاظت محیط زیست

بر اساس طرحی که از سال ۹۰ اجرا می شود به **خودروهای تولید شده قبل از سال ۸۲** که بر اساس تشخیص مراکز معاینه فنی در نحوه احتراق مشکل داشته باشند اجازه تردد نخواهند داد. و در صورت نداشتن آلاینده گی اجازه تردد خواهند داشت.

۸۹/۹/۱۶- جهان صنعت- محمد رضا محمودی، معاون عمرانی استاندار تهران

۵ فرونده هواپیمای یک موتور سمپاشی وزارت جهاد کشاورزی آماده دریافت **مجوز پرواز** هستند تا فضای تهران را **آپاشی** کنند تا آلاینده ها کاهش یابد.

۸۹/۹/۱۷- دنیای اقتصاد- اشرفی پور، مدیر کل محیط زیست استان تهران

- پرواز ۵ فرونده هواپیمای آب پاش آغاز شده. هر هواپیما ۲۰۰۰ لیتر آب را پخش می کند.
- مناطق مرکزی و جنوب غربی به دلیل غلظت آلاینده ها در اولویت قرار دارند. هر هواپیما حداقل ۸ بار پرواز و نسبت به آپاشی در شهر اقدام می کند (روزی ۸۰ مترمکعب- یک استخر شنای معمولی).

۸۹/۹/۲۰- جهان صنعت- دکتر ندافی از وزارت بهداشت

- تعداد فوتی سالانه در اثر **ذرات معلق** در تهران ۲۶۵۸ نفر **دی اکسید گوگرد** ۸۹۶ نفر، **منو اکسید کربن** ۱۵ نفر، و ازت ۷۲ نفر است؟

- کارشناس معماری و ابنیه تاریخی- با توجه به هزینه ۴۰۰ میلیونی شست و شوی برج آزادی برای جلوگیری از فرسایش و تخریب این بنای ماندگار تهران، اقدام عجیب مسئولان در استفاده از چند هواپیمای سمپاش برای کاهش آلودگی هوای تهران باعث ریزش باران اسیدی و بسیار مخرب بر روی دیوار برج شد

۸۹/۹/۲۸- ایکو پرس و ایران اکونومیست- نجم الدین مدیر عامل ایران خودرو

- از اول سال ۸۸ همه خودروهای تولیدی به **کاتالیست کانورتور** مجهز و به پلیس اطمینان داده شده که محصولات ایران خودرو به لحاظ زیست محیطی و آلاینده گی مشکلی ندارد.
- بیش از یکسال است که مشکل گیربکس (پژو پارس- روآ) حل شده و هیچ خودرویی از لحاظ گیر بکس مشکل ندارد.

- ایران خودرو روزانه حدود ۳۰۰۰ دستگاه خودرو تولید می کند و همه **کنیستر** دارند.

- ستاد معاینه فنی باید نصب و تعویض **کنیستر** برای خودروهای سال های اخیر را **اجباری** کند. تا مشتریان برای تعویض آن به سیستم خدمات پس از فروش مراجعه کنند.

- **رانا** شهریور سال آینده با قیمت ۱۱ میلیون تومان عرضه خواهد شد. خودروی ۸ میلیون تومانی مد نظر ایدرو را نیز پلت فرم A در دست طراحی داریم.

- خط تولید خودرو **هیبریدی** تا یک ماه آینده راه اندازی خواهد شد.

- متوسط مصرف سوخت خودروهای ایران خودرو در حال حاضر ۸/۲ لیتر رسیده که تا سال ۱۳۹۰ به **۷ لیتر** کاهش خواهد یافت.

۸۹/۹/۲۸- دنیای اقتصاد- وزیر، نماینده مدیر عامل ایران خودرو در کسب استاندارد

- همه محصولات این شرکت از ۱۶ خرداد ۸۷ دارای **کنیستر** و **کاتالیست** هستند.
- **کنیستر** مخزنی پر از دانه های فعال کربن است و زیر گلگیر سمت شاگرد قرار دارد. این مخزن دو شلنگ دارد، یکی از آنها طرف باک و دیگری به ورودی هوای موتور متصل می شود. بنابراین زمانی که موتور روشن است،

بخارات بنزین به داخل موتور کشیده و سوخته می‌شود، اما وقتی موتور خاموش است، این بخارات جذب کنیستر می‌شود و از ورود به هوا و آلودگی جلوگیری می‌کند.

۸۹/۱۰/۱- همشهری- دولت جدول زمانی استاندارد حد آلاینده‌گی انواع خودروهای بنزینی و گازوئیلی و دو گانه سوز ساخت داخل و وارداتی و موتورسیکلتها را تعیین کرد

• استاندارد حد مجاز آلاینده‌گی خودروهای سبک، سنگین و نیمه سنگین در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ یورو ۲ خواهد بود اما از اول سال ۱۳۹۱ این خودروها باید استاندارد یورو ۴ را کسب کنند. موتورسیکلت‌های ۴ زمانه نیز تا سال ۱۳۹۳ فرصت دارند استاندارد یورو ۲ را کسب کنند.

• از ابتدای سال ۱۳۹۴ رعایت استاندارد آلاینده‌گی روز اتحادیه اروپا با تایید سازمان حفات محیط زیست برای کلیه خودروهای تولید داخلی و وارداتی (سبک، سنگین و نیمه سنگین) الزامی است.

• خودروهای سبک وارداتی باید دو سال زودتر از دوره زمانی یادشده با استانداردهای تعیین شده، را رعایت کنند.

• بر اساس این مصوبه دولت وزارت نفت را موظف کرد؛ سوخت منطبق با استاندارد های یاد شده را حداقل **شش ماه قبل** از زمان های مقرر تامین و به میزان کافی در جایگاه های کل کشور توزیع کند.

۸۹/۱۰/۴- همشهری، وحید نوری، معاون اجرایی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری

• فریاد می‌زنیم که به دلیل برداشتن محفظه جذب بخار بنزین (کنیستر) 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

• در کشور ما خودروسازان خودشان تولید می‌کنند، خودشان به آن استاندارد می‌دهند و خودشان هم مجوزها را تایید می‌کنند.

• با **انحصاری کردن صنایع خودرو منافع ۷۳ میلیون ایرانی** را فدای منفعت ۱ میلیون شاغل در صنعت خودرو (در خوشبینانه ترین حالت) کرده ایم.

۸۹/۱۰/۴- دنیای اقتصاد-هدایت، رییس سازمان گسترش و نوسازی

• **قرارداد طراحی و ساخت خودروهای هیبریدی**، یکی از چهار طرح کلان ملی فناوری، چهارشنبه گذشته و در **همایش ملی علم تا عمل** با حضور رییس جمهور و وزیر صنایع و معادن و معاون علمی و فناوری رییس جمهور به امضا رسید.

• ایدرو مسوولیت کمیته اجرایی طرح مذکور را برعهده دارد که قرار است **ظرف ۱۸ ماه** آینده به نتیجه برسد.

• مبلغ کل این قرارداد **۹ میلیارد تومان** است که شش میلیارد آن از محل منابع وزارت صنایع و معادن، ایدرو و شرکت ایران خودرو تامین می‌شود و مابقی هزینه را معاونت علمی و فناوری رییس جمهور تامین خواهد کرد.

- هم اکنون فقط **۲۵ درصد** محصولات ایران خودرو با دو موتور کم مصرف TU5 تولید می شود.
- ضروری است شهرداری و پلیس هنگام دادن برگه تاییدیه **معاینه فنی**، دارندگان خودرو را ملزم به خریدن و نصب یا تعویض **کنیستر** و **کاتالیزور بنزین**، از بازار لوازم یدکی و نصب آن بر روی خودرو کنند.
- از تمام دارندگان پژو ۲۰۶ که مشکل **صدای گیربکس** خودرو آنها در مراجعات اولیه برطرف نشده می خواهیم به تدریج با مراجعه به بخش جلب رضایت مندی مشتریان نسبت به تعویض گیربکس های معیوب خود اقدام کنند.

۸۹/۱۰/۶- جهان صنعت-

نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان مدعی بود از سال ۸۶ تمام خودروهای داخلی مجهز به **کنیستر** بوده. یک سال بعد، گفت: در سال ۱۳۸۶ به دلیل ممانعت وزارت صنایع و معادن از افزایش قیمت خودروها، در یک مقطع نصب این قطعه روی برخی خودروها **مقرون به صرفه** نبود و به همین دلیل برخی شرکت ها برای مدتی نصب این قطعه را متوقف کردند!

محمد رویانیان، رییس وقت پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در ۲۴ تیرماه سال ۸۸، در جلسه **هم اندیشی ارتقای ایمنی خودروها** اعلام کرد که بر اساس اعلام سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۱ **خودرو تولید داخل فاقد کنیستر بوده اند.**

- میرخانی رشتی، قائم مقام وقت انجمن خودروسازان در همین جلسه از **ممنوعیت شماره گذاری** خودروهای فاقد کنیستر **دفاع** کرد و گفت: اگر خودرویی در کشور بدون کنیستر تولید شده **خلاف** کرده و حشش بوده جلو شماره گذاری اش گرفته شود!

- به اعتقاد کارشناسان محیط زیست به نظر می رسد باید **مدعی العموم** در این برهه زمانی که ساکنان تهران و سایر کلانشهرهای کشور با معضل آلودگی هوا مواجهند، وارد عمل شده و با اعمالن و خودروسازان متخلفی که نسبت به حذف این قطعه ضروری خودرواقدام کرده اند برخورد قاطع کنند. ده ها سال از اجباری نصب کنیستر روی خودروهای اروپایی می گذرد.

- آیا مقرون به صرفه بودن تولید می تواند بهانه خوبی برای **بازی با جان مردم و آلودگی** هوا باشد؟

۸۹/۱۰/۷- جهان صنعت- وحید نوروژی-مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران-

- به دلیل استفاده از فناوری عقب افتاده در سیستم سوخت رسانی، خودروهای پایین تر از مدل ۸۲ چند برابر خودروهای امروز سوخت مصرف کرده و ده ها برابر آلودگی تولید می کنند. بنابراین **باید از سطح تهران و کلانشهرها خارج شوند.**

- خودروسازان را مکلف کنیم تا به **ازای تولید یک خودرو**، یک خودرو فرسوده را از رده خارج کنند.
- باید با یک طرح ضربتی و عزم ملی **ناوگان حمل و نقل عمومی** انبوه بر را توسعه دهیم.

- بسیاری از شهروندان تا زمانی که **اعمال قانون** اجبار نباشد به مراکز **معاینه فنی** مراجعه نمی کنند اما به محض مشاهده اهرم قانون بالای سرشان، همه آنها به مراکز معاینه فنی مراجعه می کنند.
- ۸۹/۱۰/۱۲- همشهری- کیوان وزیری، مدیر اجرا و نظارت بر اجرای استاندارد ایران خودرو برنامه مستند روز شنبه ۵سپتام، عدم نصب کنیستر روی محصولات نظیر پژو روآ و ۴۰۵ به دلایل مختلف از جمله سهل انگاری و عدم برنامه ریزی این اتفاق افتاده و در سال ۸۸ با توجه به هشدار های پلیس و رعایت قانون سازمان حفاظت محیط زیست **از نگاه وجدانی** ایران خودرو خود را موظف دانست تمامی خودروهایی را که در سال های گذشته تولید شده و **فاقد کنیستر** هستند فراخوانده تا نسبت به نصب قطعه اقدام کنند
- ۸۹/۱۰/۱۲- دنیای اقتصاد- روابط عمومی ایساکو
- قطعه کاتالیست کانورتور در اکثر نمایندگی های مجاز شرکت خدمات پس از فروش قابل تهیه است.
- **متوسط عمر** این قطعه چیزی حدود ۴ سال است و پس از آن باید قطعه مورد نظر تعویض شود
- ۸۹/۱۰/۱۵- شرق- رشیدی
- در مواقعی که پدیده **وارونگی** رخ می دهد راه حل چندانی جز تعطیلی برخی منابع تولید کننده آلودگی نداریم و مهم ترین و در واقع **بیشترین تولید کننده آلودگی نیروگاه ها** هستند.
- تهران بیش از **دو سوم** روزهای سال با پدیده وارونگی جوی مواجه است و این حالت بیشتر در پاییز و زمستان روی می دهد.
- طبق آماري که در طول پنج سال از ایستگاه مهر آباد گرفته شده است بیشترین میزان ارتفاع وارونگی دما در پاییز ۴۱۹ متر و در فصل زمستان ۴۰۴ متر و در بهار ۳۵۴ و در تابستان ۳۸۴ متر بوده است
- ۸۹/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد-
- اواخر ماه جاری همزمان با هفته «**هوای پاک**»، نخستین **اتوبوس فول هیبرید** داخلی در دانشگاه تهران رونمایی خواهد شد. در این اتوبوس، بخشی از انرژی مورد نیاز برای تحرک، به واسطه نیروی برق تولید می شود و این موضوع، کاهش حجم موتور از ۱۲ لیتر به ۴/۲۵ لیتر را در پی داشته است.
- ویژگی مهم اتوبوس کاهش ۳۰ درصدی مصرف سوخت و افت ۷۰ درصدی آلاینده های نسبت به اتوبوس های دیزلی فعلی است. یک ژنراتور در داخل آن تعبیه شده، نیازی به ساخت جایگاه های شارژ باتری نبوده و نیروی لازم برای کاربری ژنراتور، از سوخت معمولی اتوبوس تامین می شود. امتیاز طراحی اتوبوس فول هیبرید، متعلق به دانشگاه تهران است. ایران خودرو دیزل قصد دارد با خرید امتیاز این اتوبوس، تولید آن را بر عهده بگیرد.
- ۸۹/۱۰/۲۶- شرق- وحید نوروزی، مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی -
- حدود **یک میلیون خودرو فاقد معاینه فنی** در تهران تردد می کنند.
- ۸۹/۱۰/۲۹- جهان صنعت- محمد هادی صدیق زاده، رییس ستاد محیط زیست شهرداری تهران در همایش هوای پاک
- **نگاه ملی** به موضوع آلودگی هوای تهران به عنوان یک بحران فرا شهری

- تسریع در باز نگری طرح جامع کاهش آلودگی هوا در یک افق ۵ ساله جدید و باشاخص های عملکردی قابل اندازه گیری و متولی نظارت مشخص به عنوان یک سند فراهستی و لازم
- محول شدن نظارت بر رعایت استانداردهای محیط زیستی در زمینه خودرو و سوخت به سازمانی مستقل از ارکان تولید کننده.

- تشکیل مرجع قانونی مشخص، جهت رسیدگی به تخلفات صورت گرفته و پیگیری قضایی .
- توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه شبکه مترو و گسترش خدمات شهر الکترونیک با هدف مدیریت تقاضای سبز

• جلوگیری از اقدامات مقطعی و فاقد عقبه کارشناسی در حوزه مدیریت آلودگی هوا

۸۹/۱۱/۲- شرق- محمد جواد محمدی زاده، رییس سازمان استاندارد و محیط زیست-

- بر اساس استانداردهای جهانی سرانه فضای سبز درختکاری شده به ازای هر نفر ۲۵ متر و بر اساس استاندارد داخلی ۱۲ متر مربع است. اما هم اکنون سرانه فضای سبز مشجر در تهران تنها ۳ متر و فضای چمن کاری شده ۱۱ متر مربع است. سرانه فضای سبز در تهران باید دست کم ۴ برابر وضع موجود باشد.

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد- مسجدی، قائم مقام پژوهشکده سل و بیماریهای ریوی-

- حداقل سالانه به علت آلودگی هوا در تهران ۱۳ هزار نفر فوت می شوند.
- محمد کاظم ندافی، رییس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت و درمان-
- آمار کمترین میزان مرگ و میر به علت آلودگی هوا ۱۰ هزار نفر، بیشترین آن ۱۸ هزار نفر در سال و میانگین ۱۳ هزار نفر است.

۸۹/۱۱/۴- شرق- رویانیا، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

- ۲۴ تیر ماه ۸۸ در جلسه هم اندیشی ارتقای ایمنی خودروها اعلام کرد بر اساس اعلام سازمان حفاظت محیط زیست ۱۱ خودروی تولید داخل از جمله ۴۰۵ فاقد کنیستر بوده

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد- مسجدی، قائم مقام پژوهشکده سل و بیماریهای ریوی-

- حداقل سالانه به علت آلودگی هوا در تهران ۱۳ هزار نفر فوت می شوند.
- محمد کاظم ندافی، رییس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت و درمان-
- آمار کمترین میزان مرگ و میر به علت آلودگی هوا ۱۰ هزار نفر، بیشترین آن ۱۸ هزار نفر در سال و میانگین ۱۳ هزار نفر است.

۸۹/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- تمدن، استاندار تهران

- در حالی که تهران در شرایط آلودگی هوا قرار داشت و روشن کردن فواره های میدان های شهر می توانست برای تلطیف محیط اطرافشان موثر باشد از این مساله کوچک دریغ کردند و با روشن گذاشتن بسیاری از اتوبوسها و تجهیزات شهری، آلودگی را بیشتر کردند. ۲۳ سال مملکت دست شما بود و هیچ کاری نکردید حال که ما کارمان را آغاز کرده ایم صحبت از طرح های ریشه ای است

۸۹/۱۱/۷- جهان صنعت- محمدی زاد، رییس سازمان حفاظت محیط زیست

• بر اساس طرحی که از سال ۹۰ اجرا می شود به **خودروهای تولید شده قبل از سال ۸۲** که بر اساس تشخیص مراکز معاینه فنی در نحوه احتراق مشکل داشته باشند اجازه تردد نخواهند داد. و در صورت نداشتن آلاینده‌گی اجازه تردد خواهند داشت.

۸۹/۱۱/۹- جهان صنعت- آلاینده‌گی هوای تهران ترکیبی از ۳۵۶۰ تن منواکسید کربن، ۱۲۶۰ تن ترکیبات آلی فراری غیر متان، ۴۵۲ تن اکسید ازت، ۲۸۵ تن اکسید گوگرد، ۷۰ تن ذرات معلق گوگرد و ۲ تن سرب است

• ۹۵ درصد از منواکسید کربن، ۷۰ درصد از ذرات معلق و ۶۰ درصد ازت توسط خودروها ایجاد می شود.

۹۰/۱/۱۷- جهان صنعت به گزارش رانه نیوز- دکتر احمدی نژاد، رییس جمهور

• برخی آلودگی هوا در **شرایط معکوس** [ پدیده وارونگی هوا ] را که در اواخر پاییز و اوایل زمستان رخ می دهد رابه اشتباه به **سیستم حمل و نقل** نسبت می دهند. در حالیکه **علت اصلی** این پدیده، روشن شدن **سیستم های گرمایشی** است.

• متوسط مصرف بنزین و گازوئیل در تهران روزانه حدود ۱۲ تا ۱۴ میلیون لیتر است اما متوسط مصرف سوخت برای سیستم های گرمایشی بیش از ۴۵ میلیون لیتر در روز است.

## Mtbe

۸۱/۳/۲- آسیا - دکتر بهروز دهنزاد اکولوژیست - MTBE ماده‌ای بسیار خطرناکتر از سرب است چون ماده سرطان زایی است که به سادگی در آب حل می‌شود و هنوز هیچ روشی برای جداسازی آن از آب پیداننده است. در ضمن بعد از کلروفوم دومین ماده‌ای است که تبخیر شده و وارد هوای تنفسی می‌شود و در صورت تماس بنزین با پوست این ماده از طریق پوست نیز جذب می‌شود. ترکیب ماده MTBE برای احتراق مساعد موتور هاست که به مقدار ۳ میلیون لیتر در روز استفاده می‌گیرد.

۸۱/۳/۲۸- همشهری - آقایی: تولید پالایشگاههای بندرعباس و اراک حدود ۱۱/۵ میلیون لیتر در روز است. این دو پالایشگاه مجهز به واحدهای احیای مستمر کاتالیستی (C.CR) هستند و نیازی به افزودن "MTBE" به بنزین ندارند.

۸۱/۶/۳۱- سیاست روز - مهندس داریوش عدلی مدیر پروژه MTBE: به منظور بهبود عدد اکتان و جایگزینی تترااویل سرب میزان واردات این ماده در سال جاری در ایران ۸۰۰ هزار تا یک میلیون تن (به قیمت ۱ میلیارد دلار) برآورد میشود. با تولید ماده MTBE در پتروشیمی امام خمینی و شرکت شیمی بافت میزان واردات به ۳۵۰ تا ۴۰۰ هزار تن کاهش می‌یابد. شرکت شیمی بافت برای تولید این ماده به دلیل تحریم اقتصادی علیه ایران، مجبور به خرید تکنولوژی دست دوم آن از آلمان شد. در خصوص شایعه سرطان زا بودن مکمل‌های بنزین باید گفت که مصرف MTBE تنها در آمریکا ممنوع شده در حالی که تمام کشورهای اروپایی اکنون از این محصول استفاده می‌کنند. [۹۹]

۸۱/۸/۲۳- همشهری - نشریه مشعل (شماره ۲۳۳) - سید علی حسینی: در کشور ما طی سال ۱۳۷۲ حداقل ۲۰۰۰ تن سرب در بنزین مصرفی کشور به کار رفته است..

• به کارگیری و استفاده از MTBE همانند دیگر مواد شیمیایی بدون ملاحظات بهداشتی، فنی، ایمنی و زیست محیطی تبعاتی را به دنبال خواهد داشت. [در آب حل می‌شود و سرطان زا است. ایضا تماس با آن یا استنشام گاز آن].

۸۱/۸/۲۸- همشهری - ایجاد دو واحد تولید MTBE (ماده افزودنی به بنزین) در حالی که برخی کشورها به واسطه کنوانسیون زیست محیطی کیوتو استفاده آن را ممنوع اعلام کرده اند و فناوری ساخت این واحد تنها در اختیار یک شرکت آمریکایی بود، در ایران به اجرا گذاشته شده است. کاتالیست مورد نیاز برای تبدیل خوراک اولیه به ام تی بی ای فقط در اختیار آن شرکت آمریکایی است.

۸۱/۹/۹- حیات نو - قلم سبز ایران: مقرر است سازمان بهینه سازی مصرف سوخت تسهیلاتی معادل ۲۰۰ هزار تومان برای نوسازی هر جایگاه سوخت رسانی به جایگاه داران تخصیص دهد. این اقدام برای جلوگیری از نشت

بنزین به آبهای زیر زمینی صورت می گیرد ، چون ماده افزودنی MTBE بنزین می تواند تهدیدی برای سفره های زیر زمینی باشد.

۸۲/۱۲/۹-جمهوری اسلامی- امیر شقاقی رئیس مطالعات تخصصی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی :  
MTBE موجب زیانهای مخرب نظیر سرطان و عوارض پوستی می شود . مضرات جبران ناپذیر این ماده از پنج سال پیش آشکار شده است و به همین دلیل مصرف آن در دیگر کشورها ممنوع و کارخانه های تولید آن در آمریکا و اروپا تعطیل شده است ، اما شرکت ملی صنایع پتروشیمی تصمیم به افزایش ظرفیت تولید این ماده در بندر امام از ۱۵۰ هزار تن در سال به ۵۰۰ هزار تن گرفته است

۸۳/۱۲/۱۰-پول-حجت، معاون محیط زیست: آلاینده گی MTBE در محیطهای سر بسته نظیر چاه های آب زیر زمینی خطرناک خواهد بود. MTBE از جمله مواد افزودنی به بنزین برای آرام سوزی آن است که میتوان آنرا با مواد کم خطری مثل اتانول و ETBE جایگزین کرد.

۸۴/۰۳/۰۵-جهان صنعت-محمدرضا نعمت زاده،استاد دانشگاه: در ایالات کالیفرنیا آمریکا نشست یک مخزن MTBE به آب های زیر زمین باعث آلودگی شد و در این ایالت مصرف آن حذف شد. با دریافت همین اطلاعات ساخت واحد دوم MTBE از برنامه پتروشیمی حذف شد.

۸۵/۰۶/۰۴-شرق-احمد صلواتی،مدیرعامل شرکت سرمایه گذاری پتروشیمی:

در حال حاضر نیاز کشور به MTBE به عنوان جانشین بدون آلاینده گی سرب در بنزین، معادل ۱/۱ میلیون تن در سال است و از این میزان ۵۰۰ هزار تن توسط پتروشیمی بندر امام و حدود ۹۰ هزار تن توسط شرکت شیمی بافت تولید میشود . شرکت سرمایه گذاری پتروشیمی با تکیه بر تجربه متخصصان شرکت شیمی بافت اعلام میکند،آمادگی دارد در کنار هر واحد پتروشیمی کشور یک واحد تولید MTBE احداث کند.

۸۵/۱۱/۱-سرمایه-علیرضا امین،مدیر عملیات پالایشگاه بندرعباس:

• حدود ۳۶ هزار بشکه بنزین تولیدی پالایشگاه بدون استفاده از مواد افزودنی مانند سرب و یا MTBE، عدد اکتان بالای ۹۵ تا ۱۰۰ دارد که پس از ترکیب با حدود دو هزار مترمکعب (دو میلیون لیتر) بنزین با اکتان پایین در نهایت بنزین با عدد اکتان استاندارد ۸۷ وارد بازار می شود.

مجید رحیمی،رئیس اداره بهره برداری پالایشگاه بندرعباس:

ما از کیفیت بالای بنزین وارداتی استفاده می کنیم و بنزین نامرغوب تولید خود را با آن ترکیب کرده و در نهایت بنزینی با اکتان ۸۷ را وارد بازار داخلی می کنیم.

۸۶/۵-مجله اتانول-به نقل از سرمایه:

• نعمت زاده،معاون وزیر نفت،معاون وزیر نفت در جلسه ای غیرعلنی در پشت درهای بسته کمیسیون انرژی توانست نمایندگان این کمیسیون را برای دریافت بودجه برای جایگزینی ETBE اتانول به جای MTBE در بنزین متقاعد کند. این در حالی است که روزانه حدود ۱/۵ میلیون لیتر MTBE به ۴۴/۵ میلیون لیتر بنزین تولید داخلی افزوده میشود.

- حسن مرادی، عضو هیئت رئیسه کمیسیون انرژی: دلیل این امر امکان تاثیرات سو MTBE بر انسان و مضرات زیست محیطی و آلودگی آبهای زیرزمینی ناشی از این ماده است.
- مرتضی طباطبایی، کارشناس ارشد مسائل محیط زیست در این باره می گوید: به دلیل تاثیرات سرطان زایی MTBE در انسان در بعضی از نقاط آمریکا استفاده از این ماده ممنوع شده است.
- براساس پیش بینی های انجام شده، سوخت های عرضه شده در دنیا تا سال ۲۰۱۰ میلادی حداقل حاوی ۱۰ درصد اتانول خواهند بود. که گازوهول نامیده میشود.
- در حال حاضر ۲۶ کارخانه تولید اتانول در کشور مشغول فعالیت هستند و حدود پنج پروژه کارخانه اتانول سازی در دست احداث است.
- تولید اتانول سوختی در اتحادیه اروپا از ۵۲۸ میلیون لیتر در سال ۲۰۰۴ به ۱۵۶۵ میلیون لیتر در سال ۲۰۰۶ افزایش یافته است که افزایشی ۳ برابری را ظرف دو سال نشان میدهد.
- مصرف روزانه MTBE کشور که بعنوان افزودنی بنزین بکار میرود حدود ۲ میلیون لیتر در روز میباشد که از این مقدار بخشی در کشور تولید و مابقی همانند بنزین، به کشور وارد میشود.
- یک مقام آگاه در شرکت ملی نفت ایران گفت: وزارت نفت مصوبه انعقاد قرارداد ۱۰۰ میلیارد تومانی برای خرید ماده جایگزین به جای MTBE در بنزین به منظور افزایش عدد اکتان آن را تصویب کرد که این ماده طبق گزارش پژوهشگاه صنعت نفت، استاندارد نیست.
- در دیماه سال ۸۵ قراردادی توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی با شرکت تازه تاسیس "پ" منعقد شده است.

۸۷/۱۱/۳- جهان صنعت- وفایی، مدیر تولید پتروشیمی بند امام- پالایشگاه های کشور مجازند تا ۱۵٪ MTBE به بنزین تولیدی اضافه کنند.

- علیرضا ابهچی، مدیر عامل شرکت پالایش نفت آبادان- هم اکنون MTBE مورد نیاز از واحد تولید MTBE پتروشیمی بندر امام و شرکت دیگری تحویل گرفته می شود با اجرای پروژه های بهینه سازی **واحد های جدید ایزومریزاسیون** که جهت افزایش عدد اکتان نفتا طراحی شده اند، میزان MTBE مصرفی در بنزین کاهش پیدا می کند به طوری که پیش بینی می شود در آینده MTBE تولیدی بندر امام صادر شود.
- هم اکنون بین ۱۴ تا ۱۵ درصد نفت خام تحویلی به بنزین تبدیل می شود، این رقم با اجرای پروژه های بهینه سازی به بیش از ۲۰ درصد افزایش پیدا خواهد کرد.
  - استاندارد شرکت نفت درباره میزان گوگرد گازوئیل تولیدی ۱ درصد یعنی ۱۰ هزار پی. پی. ام است که در آینده برنامه داریم گوگرد تولیدی را با ساخت واحد های جدید **سولفور جدایی** میزان گوگرد را به استاندارد یورو ۵ یعنی ۵۰ پی. پی. ام کاهش دهیم.

۸/۱۱/۸۷- سرمایه - محمد باقر صدوق، مدیر کل محیط زیست استان تهران -

• ترکیبات موجود در بنزین [MTBE] که در فضا پخش و در خاک نفوذ و در نهایت وارد آب های زیر زمینی می شوند سلامتی شهروندان تهرانی را به شدت تهدید می کند و کیفیت زندگی افراد در ابعاد مختلف تحت تاثیر سوء آلاینده های ناشی از تردد خودروها قرار می گیرد.

۲۱/۲/۸۹- جهان صنعت - فرید عامری، مدیرعامل شرکت پخش فراورده های نفتی ایران

• باتولید بنزین E5، با مخلوط پنج درصد اتانول سوختی، ماده افزودنی MTBE حذف می شود. از اجرای این طرح به عنوان یک حرکت زیست محیطی استقبال می کنیم.

• باید امکان تولید روزانه ۳/۵ میلیون لیتر اتانول سوختی فراهم شود. با اجرای این طرح آزمایشی در اهواز، امکان تبدیل بخشی از پسماند مجتمع های نیشکر استان خوزستان به اتانول سوختی تا سال ۱۳۹۱ فراهم می شود که در این صورت برای اولی بار بنزین E5 به بازار سوخت خودروهای ایرانی عرضه خواهد شد.

۷/۲/۹۰- روزگار -

• با گذشت بیش از ۴ سال از ممنوعیت قانونی مصرف **آزبست** در کارخانه ها، این ماده خطرناک سمی همچنان در بسیاری از کارخانه های کشور برای تولید لنت ترمز و صفحه کلاچ به عنوان ماده اولیه مورد استفاده قرار می گیرد.

یوسف رشیدی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران- از سال ۷۹ سیستم های پایش هوا آزبست را اندازه نمی گرفتند. در سال ۸۸ این اندازه گیری انجام شد و مشخص شد مقدار آزبست **۳۰ تا ۵۰ برابر** شهرهای پاک است.

۱۵/۲/۹۰- جهان صنعت - جمالی، مدیر کل دفتر آلودگی هوای سازمان محیط زیست

• بر اساس طرح جامع کاهش آلودگی هوای هشت کلانشهر بزرگ از سال جاری از تردد خودروهای مدل زیر ۸۲ و فاقد استاندارد لازم باید جلوگیری شود. اجرای این طرح مستلزم تامین تامین اعتبار بودجه ۹۰ است.

• جلوگیری از تردد بیش از ۱ میلیون خودروی فرسوده نیازمند تامین مالی لازم است. و تا تامین اعتبار لازم در بودجه ۹۰ و ابلاغ آن، قابل اجرا نیست

۱۹/۲/۹۰- جهان صنعت - تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

در کشورهای توسعه یافته پس از پنج سال، خودرو فرسوده تلقی می شود. در ایران قرار شده **معاینه فنی** خودروها تا **پنج سال** اول از معاینه فنی معاف شوند

۲۶/۲/۹۰- دنیای اقتصاد- در کشورهای پیشرفته که خودروها با استاندارد یورو ۴ و ۵ تولید می شود معاینه فنی هر سال انجام می شود. در ایران که خودروها مطابق استاندارد یورو ۲ ساخته می شوند طرح معاینه فنی آنها تا ۵ سال به تعویق می افتد که این امر **عقب گرد** در زمینه برنامه ریزی های صورت گرفته در کاهش آلودگی هوا محسوب می شود

۲۶/۲/۹۰- روزگار- یوسف رشیدی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران-

اگر خودروها از بنزین با اکتان پایین تر استفاده کند **آلاینده گی آنها حداقل ۲۰٪ بیشتر می شود.**

• **۵ ساله شدن مدت معاینه فنی خودروهای نو** در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. در این میان تنها خودروسازها هستند که ترجیح دادند نسبت به ۵ ساله شدن مدت معاینه فنی خودروها سکوت اختیار کرده و تنها نظاره‌گر جنجال‌ها باشند. از آنجایی که سازمان حفاظت محیط زیست متولی جلوگیری در ایجاد انواع آلودگی‌ها شناخته شده است، همه نگاه‌ها به سمت این سازمان حرکت کرد.

• سازمان حفاظت محیط زیست پس از مطلع شدن از مدت اعتبار برگه معاینه فنی برای ۵ سال، ضمن انتقاد از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، در زمینه **عدم دعوت** از این سازمان برای شرکت در جلسات تخصصی اعتراض کردند، نمایندگان مجلس این سازمان را **سازمانی در خواب فرو رفته** دانسته و این حرف‌ها را دلیلی بر فراق‌کنی دانستند.

۹۰/۳۰/۱۶ - روزگار - معصومه ابتکار، رییس شورای شهر تهران -

در خیابانها و اتوبانهای پایتخت ۴۷/۸ درصد خودروهای سواری و موتورسیکلت صدایی بالاتر از ۸۱ دسی بل تولید می کنند در حالی که استاندارد آلودگی صدا برای منازل مسکونی در روز ۵۵ و در شب ۴۵ دسی بل است.

۹۰/۳/۲۹ - روزگار - سردار رحیمی، رییس پلیس راهور تهران

• ماموران راهنمایی و رانندگی به طور میانگین هشت ساعت در سطح شهر حضور دارند و با توجه به شرایط آب و هوایی تهران که در اکثر روزها شاهد **آلودگی هوا** هستیم. به علت نداشتن بودجه کافی متاسفانه نمی توان اقدام مناسبی برای آنها انجام داد.

دکتر اسماعیل کهرم - کارشناس مسایل زیست محیطی - **مسئولان نیروی انتظامی در قبال جریمه ای که دریافت می کنند باید بودجه ای را صرف این مسایل کنند.**

۹۰/۴/۴ - دنیای اقتصاد - علی اشرفی پور، مدیر کل محیط زیست استان تهران

• ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت با پیشنهاد کاهش سن فرسودگی خودروها در تهران **مخالفت** کرد.  
• پیشنهاد داده شد این بود خودروهای **زیر مدل ۸۲** به دلیل پاس نکردن استاندارد یورو ۲ و تولید آلودگی زیاد در پایتخت تردد نکنند. در برخی از کلانشهرهای دنیا مانند سئول کره جنوبی عمر فرسودگی خودروها زیر ۱۰ سال تعریف شده است.

۹۰/۴/۱۳ - جهان صنعت - نیکنام، عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی

**رسیدن به استانداردهای یورو ۵ بسیار آسان است** و نیازمند هزینه بسیاری نیست و این امر در عرض **یک سال** می تواند به راحتی اتفاق بیفتد.

۹۰/۴/۲۷ - سید ناصر موسوی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس - نماینده فلاورجان

• **ممنوعیت و توقف یکباره** ماده اولیه آزیست به کشور از سوی سازمان محیط زیست و بیکاری مستقیم و غیر مستقیم ۵ هزار کارگر مغایر با سیاستهای اشتغال زایی دولت است.

• **آزبست یک ماده سرطان زا است** و سازمان محیط زیست با ممانعت از ورود این ماده به دنبال تغییر خط تولید کارخانه هاست.

کارخانه ایرانیت، ۴۰۰ کارگر به طور مستقیم دارد. تعیین فرجه زمانی برای کارخانجات ایرانیت ضروری است و نمی توان یکباره تولید فعلی را متوقف کرد. قرار است طی جلسه ای با رییس سازمان محیط زیست مشکل بیکاری کارگران و توقف خط تولید با تعیین **یک بازه تا ۲ ساله** به منظور تهیه مواد جایگزین حل شود. سازمان محیط زیست از قبل نسبت به توقف ورود ماده آزبست به کارخانجات **هشدار نداده است**.

۹۰/۴/۲۷- گسترش صنعت- محمد جواد محمدی زاد، رییس سازمان حفاظت محیط زیست

از سال ۹۲ رعایت استاندارد **یورو ۵** برای خودروهای تولیدی الزامی است. و میزان آلاینده‌گی هر خودرو نباید بیشتر از ۵۰ پی پی ام باشد.

۹۰/۴/۲۷- دنیای اقتصاد- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

میزان هیدرو کربنهای نسوخته و اکسیدهای نیتروژن خودروهای خارجی ۱/۱۷ گرم در هر کیلومتر است در حالی که در خودروهای نو داخلی بیش از ۲/۵ برابر این رقم است.

۹۰/۴/۲۸- دنیای اقتصاد- کیوان وزیری، مدیر اجرا و نظارت بر استاندارد ایران خودرو

رسیدن به استاندارد بالاتر و به روز کردن ECU خودروها علاوه بر هزینه **۵۵۷ تا ۸۰۰ یورویی** برای هر خودرو به مدت زمانی در حدود **شش ماه تا یکسال** نیاز است.

برای ارتقای استاندارد آلاینده‌گی باید **تغییرات عمده ای روی موتور** خودرو صورت گیرد که این امر رسیدن **۱۰۰ درصد** محصولات به استاندارد یورو ۴ را **از ابتدای سال آینده غیرممکن** می کند، حداقل ۲ سال زمان نیاز است.

در کشور امکانات و تجهیزات برای اخذ تاییدیه وجود ندارد. نبود مراکز معاینه فنی بر اساس استاندارد یورو ۴. برای رسیدن به استاندارد یورو ۴ باید **بنزین، روغن** و سایر مکمل هایی که بطور مستقیم با موتور در ارتباط هستند **در سطح یورو ۴** باشند در غیر اینصورت خودرو با مشکل مواجه خواهد شد.

۹۰/۴/۲۸و۲۹- جهان صنعت، روزگار- یوسف رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

میزان آزبست در هوای شهر تهران بحرانی است. محوطه جایگاه ها از نظر آلاینده های **بنزن** و تولوئن در وضعیت حادی قرار دارد و غلظت متوسط جایگاه های تهران نسبت به استانداردهای هوای پاک **۲۱۰ برابر** می رسد. سرطان زایی و اختلالات تناسلی از جمله اثرات حاد این آلاینده هاست

۹۰/۵/۱- شرق- محمد جواد محمدی زاده، رییس سازمان محیط زیست

• تولید گاز دی اکسید کربن که مهم ترین گاز گلخانه ای است طی سالهای ۷۷ تا ۸۸ در کشور از ۴/۶ تن به ۶/۶ تن برای هر نفر افزایش یافته است.

• منو اکسید کربن منبع اصلی **آلودگی** هواست و طی این مدت از حدود یک میلیون و ۱۶۰ هزار تن به یک میلیون و ۹۳۰ تن افزایش یافته، سالیانه ۵/۲۹ درصد افزایش انتشار منو اکسید کربن را در کشور داریم.

۹۰/۵/۲- رشیدی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

• **آزبست** در هوای تهران ۳۰ تا ۴۰ برابر حد مجاز است.

• شورای عالی محیط زیست در سال ۷۹ مصوب کرد استفاده از آزبست در صنایع داخلی حداکثر تا ۷ سال

بعد یعنی تا سال ۸۶ مجاز است و بعد از آن تولید کنندگان داخلی باید از جایگزین آلی استفاده کنند

• با گذشت بیش از ۱۱ سال **از ممنوعیت استفاده** از ماده آزبست در صنایع تولید لنت ترمز و صفحه کلاچ

خودروها، نه تنها این ماده آلی **سرطان زا** همچنان در تولیدات داخلی بکار گرفته می شود بلکه درهای

بازارهای کشور نیز به روی تولیدات چینی آلوده همچنان باز است.

• **سازمان محیط زیست هیچ اقدام جدی** برای برخورد با وزارت صنایع و معادن و وزارت بازرگانی

انجام نداده است.

• مهم ترین محصولات آزبستی سیمانی (ناودان و صفحات ایرانیت)، جامه های نسوز (لباس جلیقه، نمد)

کاغذهای آزبستی (پوشش لوله ها و عایق الکتریکی) محصولات ساینده (لنت ترمز و کلاچ اتومبیل سبک و

سنگین و قطار) هستند.

• میدان تجریش و نقاط مرکزی شهر بیشترین آلاینده آزبست را در هوا داشته اند.

۹۰/۵/۵- دنیای اقتصاد- طبق آخرین آمار، مسئولان **آلاینده گی** ناشی از تردد ۲۵۰ هزار موتور سیکلت در کشور با

آلودگی **اگزوز دو میلیون خودرو** برابری می کند.

۹۰/۵/۲۹- دنیای اقتصاد- حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس

• بنزین تولید پتروشیمی مقادیری **بنزن** داد و البته افزایش بیش از حد بنزن برای سلامتی خطر ناک است. لذا

پتروشیمی ها نمی توانند به طور دائم تولید بنزین داشته باشند.