

Khung 5.2. Triển khai thử nghiệm sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường cho taxi và xe buýt tại một số thành phố lớn

Nhiệm vụ cao hệ thống phương tiện phục vụ giao thông công cộng, đồng thời giảm thiểu ô nhiễm môi trường. TP. Hồ Chí Minh đã bổ sung thêm mạng lưới xe buýt nhanh sử dụng nhiên liệu khí thiên nhiên hóa lỏng thân thiện với môi trường (xe buýt CNG) vào Đồ án quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020. Tính đến tháng 7/2013, thành phố đã có 28 xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG gồm: 7 xe buýt trên hai tuyến phố trung tâm và 21 xe trên tuyến buýt xanh.

Theo thống kê, việc sử dụng xe buýt khí CNG giúp giảm phát thải 20% khí CO₂, 75% khí NO_x, gần 65% khí CO và hơn 60% khí HC...ra môi trường. Đồng thời, tiết kiệm 30 – 40% chi phí nhiên liệu.

Năm 2013, Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải đang thí điểm ứng dụng nhiên liệu sạch cho một số phương tiện taxi tại Hà Nội, khoảng 1.500 xe taxi tại các thành phố lớn trên cả nước. Ngoài ra, xây dựng 2 trạm cung cấp nhiên liệu LPG cho taxi và xe máy tại Đà Nẵng.

Nguồn: Tổng cục Môi trường tổng hợp, 2013.

CNG... nhằm giảm thiểu lượng khí thải độc hại từ các phương tiện này ra môi trường cũng đã được triển khai tại một số thành phố lớn.

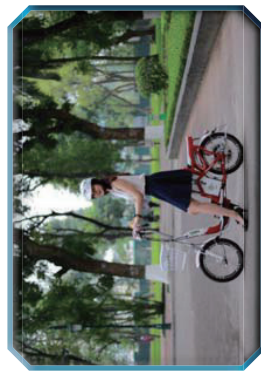
Năm 2012, Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành lộ trình áp dụng đối với các loại nhiên liệu sinh học, thân thiện với môi trường¹. Theo đó, từ tháng 12/2014, xăng được pha chế nhiên liệu sinh học E5 sẽ chính thức được sản xuất, phối chế, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới đường bộ tiêu thụ trên toàn quốc, các năm tiếp theo (tháng 12/2015 – 12/2017) sẽ tiếp tục sản xuất, phối chế và kinh doanh xăng E10. Tuy nhiên, trong thời gian chưa thực hiện áp dụng tỷ lệ phối trộn theo lộ trình,

1 - Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg ngày 22/11/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống.

Chính phủ cũng khuyến khích các tổ chức, cá nhân sản xuất, phối chế và kinh doanh xăng E5, E10 và diesel B5 và B10.

Cùng trong những năm gần đây, xe đạp điện là phương tiện được người dân sử dụng khá phổ biến tại các đô thị lớn. Tuy nhiên, chưa có số liệu thống kê chính thức về số lượng xe máy, xe đạp điện đang lưu hành. Theo đánh giá ban đầu, xe đạp điện là loại phương tiện thân thiện với môi trường do không sử dụng nhiên liệu đốt (xăng, dầu) gây ô nhiễm môi trường không khí và tiếng ồn. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành văn bản quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật xe đạp điện² và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe đạp điện³. Hai văn bản nêu trên có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2014.

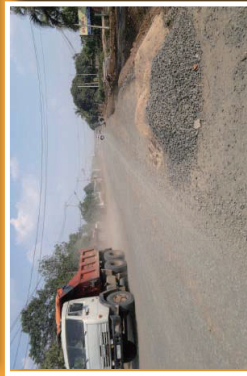
Năm 2011, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Đề án “Kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải”⁴, trong đó, đặc biệt quan tâm đến việc kiểm soát bụi PM₁₀ và tiếng ồn do hoạt động giao thông vận tải tại các đô thị.



2 - Thông tư số 41/2013/TT-BGTVT ngày 05/11/2013 của Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật xe đạp điện.

3 - Thông tư số 39/2013/TT-BGTVT ngày 01/11/2013 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe đạp điện

4 - Quyết định số 855/QĐ-TTg ngày 06/6/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải.



Bảng 5.1. Thống kê tình hình kiểm định niên hạn sử dụng một số loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Thời gian	Tổng số phương tiện hết niên hạn sử dụng	Xe ô tô chở hàng hết niên hạn	Xe ô tô chở khách hết niên hạn
Năm 2012	8.424	6.307	2.417
11/2009 - 6/2013	85.885	51.918	34.267

Nguồn: Báo cáo số 4461/BC-BGTVT ngày 20/5/2013 của Bộ GTVT

Sau khi Nghị định số 95/2009/NĐ-CP¹ có hiệu lực, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức thông báo công khai về những phương tiện hết niên hạn sử dụng trên trang thông tin điện tử và thông báo tới các cơ quan chức năng có liên quan; đồng thời, mỗi năm 2 lần, thông báo trên các phương tiện thông tin đại chúng, đến các cơ quan

chức năng và đến từng chủ phương tiện về xe sắp hết niên hạn sử dụng. Mặt khác, Bộ Giao thông vận tải cũng đang nghiên cứu xây dựng phần mềm cảnh báo tự động luôn cập nhật các xe ô tô hết niên hạn sử dụng để tự động cảnh báo đến các đơn vị đăng kiểm, bảo đảm không thể in và cấp giấy chứng nhận, tem kiểm định đối với xe hết niên hạn sử dụng.

1 - Nghị định số 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người.

Trong những năm qua, Bộ Giao thông vận tải đã tập trung nâng cao chất

lượng công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Chỉ tính trong năm 2012, tổng số phương tiện được đăng kiểm là hơn 2 triệu xe, trong đó số lượt đạt tiêu chuẩn khoảng gần 1,6 triệu xe và số lượt không đạt tiêu chuẩn yêu cầu khắc phục, đăng kiểm lại khoảng hơn 400 nghìn xe.

Tăng cường các biện pháp quản lý hoạt động giao thông nhằm giảm thiểu ô nhiễm và kiểm soát ô nhiễm

Theo đánh giá, trong những năm gần đây, tỷ lệ xe ô tô con tăng nhanh qua mỗi năm. Số liệu của Bộ Giao thông vận tải cho thấy, trong giai đoạn 2002-2012, tại Hà Nội, xe ô tô con tăng 17,23%/năm, TP Hồ Chí Minh là 14,88%/năm, trong đó tỷ lệ xe sở hữu cá nhân khá cao. Hiện nay, Việt Nam đang áp dụng các mức thuế và phí khá cao đối với số hữu xe ô tô. Cụ thể từ đầu năm 2014, TP. Hồ Chí Minh áp dụng mức phí trước bạ đối với ô tô dưới 10 chỗ là 10%, Hà Nội là 12%, nhưng trước đó, mức phí này đã được duy trì ở mức 15 – 20%. Chính điều này cũng đã góp phần hạn chế phần nào việc gia tăng tỷ lệ xe ô tô sở hữu cá nhân.

Cuối năm 2013, Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ “Đề án Phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn ở Việt Nam”, trong đó xác định tỷ lệ hợp lý của các phương tiện vận tải của từng thành phố đến năm 2020. Việc quản lý, kiểm soát sử dụng phương tiện cá nhân sẽ thực hiện thông qua việc phân luồng và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên một số tuyến đường nội đô theo giờ nhất định trong ngày và ngày nhất định trong tuần, kết hợp với biện pháp tăng tần suất của phương tiện vận tải hành khách

công cộng; áp dụng nhiều mức thu phí trông giữ phương tiện cơ giới theo hướng giảm dần từ trung tâm ra bên ngoài; tăng dần theo mật độ giao thông...

Ngoài ra, hiện nay, tại các đô thị lớn, đặc biệt là khu vực nội đô, các dự án về giao thông như mở thêm đường mới, mở rộng đường, tăng số lượng đường một chiều, xây dựng cầu vượt tại các nút giao thông (Hà Nội đã đưa vào sử dụng 7 cầu vượt cho phương tiện giao thông và TP. Hồ Chí Minh là 06 cầu), lắp thêm các hệ thống tín hiệu giao thông có đếm lùi thời gian... cũng đã và đang góp phần giảm thiểu ùn tắc, hạn chế ô nhiễm không khí và tiếng ồn do lượng phương tiện giao thông tập trung quá cao tại một khu vực.

5.1.3. Giảm thiểu ô nhiễm từ hoạt động sản xuất

Theo quy định pháp luật về BVMT, ngay từ giai đoạn lập dự án đầu tư đã phải thiết kế công nghệ xử lý khí thải, tiếng ồn đồng bộ với công nghệ sản xuất. Nhiều biện pháp nhằm kiểm soát chặt chẽ các nguồn phát thải từ hoạt động sản xuất đã và đang tiếp tục được triển khai. Đó là việc ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn nghiêm ngặt về phát thải; ban hành các chính sách ưu đãi, khuyến khích việc áp dụng sản xuất sạch hơn, các công nghệ hiện đại, thân thiện môi trường. Ngoài ra, việc tăng cường chế tài xử phạt ô nhiễm cũng là một biện pháp hữu hiệu đã được triển khai nhằm giảm thiểu ô nhiễm từ hoạt động sản xuất.

Kiểm soát và giảm thiểu ô nhiễm từ các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp và cơ sở sản xuất công nghiệp

Đối với các khu vực sản xuất tập trung (khu kinh tế, khu công nghiệp cao, khu công nghiệp, cụm công nghiệp),

ngay từ trước khi đi vào hoạt động, đã có những quy định cụ thể về việc lắp đặt và vận hành các thiết bị xử lý nước thải, khí thải, tiếng ồn...

Cũng theo quy định, khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, các cơ sở sản xuất công nghiệp đều phải thực hiện quan trắc tuần thủ và có chế độ báo cáo định kỳ đối với cơ quan quản lý môi trường trong quá trình hoạt động. Trong những năm gần đây, vấn đề kiểm kê nguồn thải (trong đó có kiểm kê khí thải) đã được chú ý và bắt đầu triển khai. Trong giai đoạn 2009-2013, Bộ TN&MT đã triển khai thử nghiệm kiểm kê khí thải một số ngành, kiểm kê nguồn thải đối với 03 loại hình: sản xuất thép, vật liệu xây dựng và nhiệt điện.

Trong thời gian qua, vấn đề đầu tư cho công nghệ xử lý khí thải công nghiệp cũng đã được chú trọng thông qua việc sử dụng các công nghệ phù hợp với từng ngành sản xuất. Hiệu suất xử lý của các thiết bị lọc bụi tại các nhà máy lớn, đặc biệt là các nhà máy có vốn đầu tư của nước ngoài khá cao, góp phần giảm thiểu lượng khí thải (chủ yếu là bụi) từ hoạt động sản xuất. Điển hình là các nhà máy xi măng quy mô lớn như Nhà máy Xi măng Hà Tiên, Sao Mai (Holcim), Hiệp Phước, Nghi Sơn, Hoàng Mai, Hoàng Thạch...

Hoạt động kiểm toán năng lượng trong các ngành công nghiệp cũng đã cho thấy những thành công nhất định trong việc góp phần tiết kiệm năng lượng và giảm phát thải các loại khí nhà kính. Hiện nay, trên toàn quốc có tổng số 60 Trung tâm tiết kiệm năng lượng tại các tỉnh, thành

I - Thông tư số 08/2009/TT-BTNMT ngày 15/7/2009 của Bộ TN&MT quy định về quản lý và BVMT khu kinh tế, khu công nghiệp cao, khu công nghiệp và cụm công nghiệp; Thông tư số 48/2011/TT-BTNMT ngày 28/12/2011 của Bộ TN&MT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 08/2009/TT-BTNMT.

Khung 5.3. Bảo vệ môi trường không khí và chống tiếng ồn trong khu kinh tế, khu công nghiệp cao, khu công nghiệp và cụm công nghiệp

1. Tất cả các cơ sở sản xuất kinh doanh, dịch vụ phải tuân thủ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với khí thải và tiếng ồn; áp dụng các giải pháp công nghệ và lắp đặt, vận hành các thiết bị xử lý khí thải như đã cam kết trong báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc cam kết bảo vệ môi trường.

2. Khuyến khích việc áp dụng công nghệ sản xuất thân thiện với môi trường, các giải pháp sản xuất sạch hơn, tiết kiệm năng lượng, đặc biệt đối với các ngành công nghiệp có tiềm năng phát thải các chất gây ô nhiễm môi trường không khí lớn, như công nghiệp lọc, hóa dầu, luyện kim, nhiệt điện, sản xuất hóa chất, xi măng, giấy...

Trích: Điều 16. Thông tư 08/2009/TT-BTNMT ngày 15/7/2009 của Bộ TN&MT quy định quản lý và BVMT khu kinh tế, khu công nghiệp cao, khu công nghiệp và cụm công nghiệp

Khung 5.4. Thành công của Việt Nam trong việc cắt giảm lượng khí thải CFC

Mặc dù tháng 1/1994 Việt Nam mới tham gia Nghị định thư Montreal nhưng đến tháng 1/2010 không còn doanh nghiệp nào tại Việt Nam sử dụng CFC (là chất xúc tác có hiệu quả cao khi pha với các phân tử ôzôn) trong sản xuất mỹ phẩm. Lĩnh vực làm lạnh và điều hòa không khí cũng đạt được những kết quả khá quan với việc giảm trung bình mỗi năm 3,6 tấn CFC-11 trong ngành dệt may, 5,8 tấn CFC-12 trong sử dụng điều hòa không khí ô tô và 40 tấn CFC trong các thiết bị làm lạnh thương mại và gia dụng... Việt Nam đã loại trừ hoàn toàn lượng tiêu thụ hàng năm các chất làm suy giảm tầng ozone, với khoảng 500 tấn CFC và 3,8 tấn halon. Với những thành tích này, Việt Nam đã được Chương trình Môi trường Liên hợp quốc công nhận những đóng góp tích cực trong việc thực hiện Công ước Khung của Liên hợp quốc về Biến đổi Khí hậu và Nghị định thư Montreal.

Nguồn: Cục Khí tượng Thủy văn và Biến đổi khí hậu, 8/2013