

Khí thải giao thông - nguồn gây hiệu ứng nhà kính đáng lo ngại

TN&MT) - Với khoảng 30 triệu mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông và mỗi năm có hơn 3 triệu mô tô, xe máy được lắp ráp, sản xuất mới, Việt Nam là một trong những quốc gia sử dụng nhiều mô tô, xe gắn máy nhất thế giới, chỉ sau Trung Quốc và Ấn Độ. Khí thải từ lực lượng giao thông cơ giới hùng hậu này đã và đang đã góp phần làm thay đổi khí hậu toàn cầu và gây ô nhiễm không khí, ảnh hưởng trực tiếp tới sức khỏe cộng đồng ...

Nhận rõ những tác hại trước mắt và lâu dài từ hoạt động giao thông cơ giới sử dụng xăng, Nhà nước ta, trực tiếp là Bộ Giao thông vận tải đã hưởng ứng, tham gia vào các hoạt động quốc tế hướng tới phát triển phương tiện giao thông vận tải thân thiện môi trường. Tham gia Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải về môi trường và năng lượng toàn cầu tại Tokyo (Nhật Bản) năm 2009, Việt Nam là một trong 21 nước thông qua tuyên bố hành động vì mục đích lâu dài phát triển hệ thống giao thông ít phát thải các bon, ít gây ô nhiễm.

Việt Nam đã xây dựng Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 theo hướng phát triển hiện đại, chất lượng cao, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng. Nhanh chóng phát triển phương thức vận tải nhanh, khối lượng lớn tại các đô thị lớn (trước mắt là Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh); phát triển vận tải công cộng tại các đô thị và kiểm soát sự gia tăng phương tiện cá nhân. Đồng thời triển khai một số dự án đường sắt đô thị trên cao hoặc ngầm tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; tổ chức quản lý giao thông đô thị khoa học, sử dụng công nghệ và trang thiết bị hiện đại như tín hiệu, đài điều khiển, hệ thống camera, hệ thống giao thông thông minh... đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn và bảo vệ môi trường.

Thực hiện Chiến lược này, ngày 8/3/2012, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt "Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn 2012 - 2020" với một số mục tiêu cơ bản liên quan đến phương tiện thân thiện môi trường. Bao gồm việc phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đồng bộ và tương thích với các loại hình vận tải trong đô thị như đường sắt, tàu điện ngầm, đường thủy. Đặc biệt chú ý phát triển phương tiện giao thông vận tải bền vững với môi trường thông qua áp dụng tiêu chuẩn khí thải phương tiện giao thông.

Từ tháng 1/ 2007, mô tô, xe gắn máy sản xuất mới và nhập khẩu đã được kiểm soát tương đương với mức tiêu chuẩn khí thải Euro 2 theo Quyết định 249/2005 của Thủ tướng Chính phủ. Chất lượng nhiên liệu cũng được thắt chặt tương ứng. Ngày 17/6/2010, Thủ tướng Chính phủ tiếp tục ban hành Quyết định 909, về thực hiện kiểm soát khí thải đối với các loại xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các thành phố. Ngành giao thông vận tải cũng đang chuẩn bị các điều kiện để thực hiện lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải theo tiêu chuẩn Euro 3, 4, 5 cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 49/2011.

Việc kiểm tra khí thải tại các Trung tâm Đăng kiểm đã hạn chế được phần lớn phương tiện có độ phát thải cao; buộc chủ phương tiện phải bảo dưỡng, chăm sóc động cơ đạt chất lượng kỹ thuật, duy trì đúng suất tiêu hao nhiên liệu theo qui định của nhà chế tạo.

Sau khi Chính phủ ban hành Nghị định số 23/2004 qui định niên hạn sử dụng xe ô tô tải và ô tô chở người, các loại xe ô tô thế hệ cũ, lạc hậu, điều kiện an toàn kỹ thuật thấp, mức tiêu hao nhiên liệu cao đã dần được thay thế bằng các loại phương tiện vận tải đời mới có suất tiêu hao nhiên liệu thấp.

Những nỗ lực quản lý chất lượng xe cơ giới của Nhà nước đã góp phần nâng cao ý thức của doanh nghiệp, người dân về bảo vệ môi trường; các nhà sản xuất, nhập khẩu đã đưa ra thị trường sản phẩm có công nghệ hiện đại hơn, tiếp cận các loại xe cơ giới thân thiện với môi trường. Việc áp dụng công nghệ mới còn góp phần tiết kiệm nhiên liệu, giảm phát thải.

Riêng đối với việc ứng dụng nhiên liệu sạch, ngày 20/11/2007, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định 177 phê duyệt Đề án phát triển nhiên liệu sinh học đến năm 2015, tầm nhìn đến 2020 với mục tiêu phát triển nhiên liệu sinh học, một dạng năng lượng mới, tái tạo để thay thế một phần nhiên liệu hóa thạch truyền thống; vừa góp phần bảo đảm an ninh năng lượng, vừa bảo vệ môi trường; giảm phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính.

Triển khai Đề án này, Bộ Công thương đang phối hợp với các Bộ, Ngành xây dựng trình Thủ tướng Chính phủ Lộ trình áp dụng nhiên liệu sinh học cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Một số dự án thí điểm sử dụng khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG), khí tự nhiên nén (CNG) đã đem lại hiệu quả thiết thực. Sử dụng khá rộng rãi bộ chuyển đổi xăng sang LPG trên xe tắc xi ở Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh; thử nghiệm khí tự nhiên nén cho xe buýt đô thị, xe tắc xi thành phố Hồ Chí Minh và tàu biển ở Trường Đại học Hàng Hải.

Ngành giao thông vận tải đã khuyến khích các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp trong ngành tập trung nghiên cứu, ứng dụng công nghệ mới nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng. Bước đầu đã thu được những kết quả tích cực như việc ứng dụng logistics trong hoạt động xe tải, ứng dụng cabin điện tử trong đào tạo lái xe, phương pháp đào tạo lái xe sinh thái; nghiên cứu, ứng dụng thiết bị tự động để điều chỉnh công suất nhằm tiết kiệm năng lượng trong vận tải đường sắt, hàng hải, đường thủy nội địa; tiếp thu trình độ công nghệ tiên tiến của thế giới về sử dụng động cơ hybrid nhằm tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng phát thải ra môi trường...

Tuy nhiên, những nỗ lực trên đây mới đang trong giai đoạn "khởi động". Trên thực tế, hoạt động giao thông đang là nguồn gây ô nhiễm không khí lớn nhất, chưa được kiểm soát. Đặc biệt là xe máy, mặc dù sử dụng nhiên liệu ít hơn nhưng lại thải ra nhiều chất độc hại hơn so với ô tô. Tình trạng ùn tắc giao thông càng làm đậm đặc hơn khí thải độc hại tại các đô thị. Quả thực, những thách thức vẫn đang còn ở phía trước.

Thu Trang

Theo kết quả quan trắc của mạng lưới quốc gia 2010, hoạt động giao thông là một trong những nguồn gây ô nhiễm khí NO₂, CO "chủ yếu" và "trước hết". Trong vòng 5 năm (2005 -2009), nồng độ ô nhiễm khí NO₂ trong khu khí xung quanh ít biến đổi, mức ô nhiễm cao tập trung tại các đô thị lớn, nơi hoạt động giao thông có xu hướng phát triển mạnh trong những năm gần đây. Nồng độ NO₂ cao nhất trong các đô thị là ngã tư Đinh Tiên Hoàng (thành phố Hồ Chí Minh); kế đó là ngã tư Bến xe mới Cần Thơ, vòng xoay



Thị trấn Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam gia 2010, hoạt động giao thông là một trong những

thị xã Long A và ngã Ba Huế Đà Nẵng.

Đối với khí CO, hầu hết các giá trị quan trắc tại các thành phố khu vực phía Nam vượt ngưỡng qui chuẩn, khu vực phía Bắc nằm trong giới hạn của qui chuẩn. Nồng độ CO cao nhất cũng là ngã tư Đinh Tiên Hoàng (thành phố Hồ Chí Minh).

(Nguồn : Báo cáo Môi trường quốc gia 2010 - Tổng quan môi trường Việt Nam)

Từ năm 2001, nhờ việc sử dụng xăng không pha chì tại nhiều đô thị trong cả nước, nồng độ chì trong không khí có dấu hiệu giảm đáng kể. Tuy nhiên thời gian gần đây lại tăng lên tại một số khu vực gần trục giao thông tại các đô thị lớn.

Đối với các khí độc hại như toluen - xy len, nồng độ các khí thải cũng có xu hướng tăng ở ven các trục giao thông, nhưng vẫn đảm bảo dưới mức qui chuẩn. Riêng đối với benzen, nồng độ tại một số đô thị lớn như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, đã vượt ngưỡng qui chuẩn nhiều lần.

Kết quả đo đạc tại nhiều trục đường giao thông cho thấy, nồng độ khí SO₂ trong không khí xung quanh trục đường giao thông có xu hướng giảm dần theo các năm với tốc độ giảm khá nhanh do chất lượng xăng dầu phục vụ giao thông được cải thiện, hàm lượng lưu huỳnh trong nhiên liệu giảm.

(Nguồn : Báo cáo Môi trường quốc gia 2010 - Tổng quan môi trường Việt Nam).