

Hà Nội: Tập trung phát triển vận tải công cộng thân thiện môi trường, giảm phát thải các chất gây ô nhiễm không khí



▲ Xe buýt điện VinBus do VinFast sản xuất tham gia giao thông công cộng tại Hà Nội

Tình trạng ô nhiễm môi trường không khí đang là vấn đề nan giải của thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng. Vì vậy, việc phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) đã và đang được thực hiện tại nhiều tỉnh, thành phố (TP) trên cả nước. Trong đó, xe buýt điện là lựa chọn mới, vừa góp phần hạn chế phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc giao thông, vừa giúp BVMT không khí, nhất là tại các đô thị có mật độ dân cư đông như ở Hà Nội.

TRIỂN KHAI ĐỒNG BỘ CÁC GIẢI PHÁP CẢI THIỆN CHẤT LƯỢNG KHÔNG KHÍ

Khí hậu tại Hà Nội thuộc kiểu khí hậu nhiệt đới, chịu ảnh hưởng mạnh của cơ chế gió mùa và có độ ẩm cao hầu như quanh năm. Vào mùa đông hàng năm, khí hậu TP chịu ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc, có nền nhiệt độ thấp, thường xảy ra hiện tượng nghịch nhiệt, gây bất lợi cho sự phát tán chất ô nhiễm trong không khí. Trong đó, từ tháng 10 đến tháng 12, khối không khí từ áp cao lục địa tràn xuống là chủ đạo, có nhiệt độ và độ ẩm tương đối thấp. Từ tháng 1 đến tháng 3, áp cao dịch chuyển dần về phía Đông, khối không khí phải đi qua Biển Đông sau đó mới tràn vào đất liền gây ra sương mù, mưa phùn, độ ẩm cao nên các chất ô nhiễm trong không khí không khuếch tán lên cao được. Đặc biệt, Hà Nội là TP trực thuộc Trung ương, nơi tập trung đông dân cư và đang trên đà phát

triển kinh tế - xã hội, vì vậy, các hoạt động đô thị hóa cao không tránh khỏi việc phát sinh bụi, gây ảnh hưởng đến chất lượng không khí.

Hiện nay, TP. Hà Nội xác định được 12 nguyên nhân gây ô nhiễm không khí. Trong đó, nhóm nguyên nhân chủ quan do con người gây ra là từ khí thải của các phương tiện cơ giới tham gia giao thông; hoạt động xây dựng, cải tạo, sửa chữa đường giao thông do chưa nghiêm túc thực hiện việc che chắn bụi; khí thải phát sinh từ cơ sở sản xuất công nghiệp có đốt nhiên liệu ngoài trời, chất thải không đúng quy định tại một số địa phương. Ngoài ra, còn có nguyên nhân khách quan như: Bụi mịn, chất ô nhiễm từ bên ngoài di chuyển vào TP. Hà Nội; do hiện tượng nghịch nhiệt gây ra...

Nhằm cải thiện chất lượng không khí, TP. Hà Nội đã ban hành một số văn bản hướng dẫn và yêu cầu các Sở, ban, ngành cùng các đơn vị liên quan phối

hợp triển khai đồng bộ các giải pháp cải thiện chất lượng không khí như: Chỉ thị số 19/CT-UBND ngày 25/12/2019 của UBND TP về các biện pháp khắc phục, hạn chế ô nhiễm, cải thiện chỉ số chất lượng không khí (AQI) trên địa bàn TP. Hà Nội; Văn bản số 742/UBND-ĐT ngày 15/3/2021 về việc tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí và xử lý triệt để các điểm nóng về ô nhiễm bụi, khí thải... Đồng thời, Sở TN&MT đang đẩy nhanh đầu tư lắp đặt bổ sung hệ thống trạm quan trắc không khí để cập nhật, cung cấp thông tin kịp thời về chỉ số môi trường không khí và đưa ra các khuyến cáo để người dân dự phòng, có biện pháp bảo vệ sức khỏe theo mức độ ô nhiễm.

Hiện nay, UBND TP. Hà Nội cũng đang giao Sở Giao thông vận tải (GTVT) phối hợp với các đơn vị xây dựng mục tiêu, lộ trình thực hiện Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các bon và khí mê tan của

ngành GTVT. Theo Tổng Công ty vận tải Hà Nội (Transerco), hiện đơn vị đang vận hành 83 tuyến buýt đầu thủ và 1 tuyến buýt BRT đặt hàng với tổng số phương tiện gần 1.100 xe. Từ năm 2016 đến nay, Transerco đã tập trung đầu tư gần 600 xe buýt mới tiêu chuẩn khí thải Euro 3 & 4 để thay thế các phương tiện cũ. Số phương tiện dưới 5 tuổi hiện là khoảng 800 xe, chiếm trên 73% tổng số phương tiện. Đối với các tuyến xe buýt Tổng Công ty đang vận hành đa số có năng suất 250 - 300 km/xe/ngày và có nhiều tuyến trên 300 km/xe/ngày. Do vậy, dự kiến tổng số phương tiện đủ điều kiện đưa vào lộ trình xem xét chuyển sang xe buýt điện từ năm 2025 là 225 xe, chiếm 21,3% đoàn phương tiện hiện có của Tổng Công ty. Ngoài ra, các phương tiện này vẫn còn niên hạn sử dụng sau khi đầu thủ lại từ năm 2025 và sẽ được thay thế trong 2 - 4 năm kể từ khi đầu thủ lại.

LỘ TRÌNH CHUYỂN SANG SỬ DỤNG XE BUÝT ĐIỆN, NĂNG LƯỢNG XANH

Để đưa các tuyến buýt này chuyển sang xe buýt điện và việc đầu tư thay thế phù hợp lộ trình đầu tư chuyển sang xe buýt điện tại Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các bon và khí mê tan của ngành GTVT, khi đầu thủ lại các tuyến này, hồ sơ mời thầu và hợp đồng cần bao gồm cả định mức, đơn giá cho cả chủng loại xe buýt diesel, xe buýt điện và cho phép thay thế xe buýt diesel bằng xe buýt điện khi xe buýt diesel hết 10 năm khai thác theo quy định về khấu hao của TP. Thời hạn tính khấu hao phương tiện để xác định đơn giá khấu hao phương tiện tại Quyết định số 1494/QĐ-UBND của TP. Hà Nội là 10 năm. Để các đơn vị xe buýt thu hồi đủ vốn đầu tư phương tiện, việc thay thế sang xe buýt điện chỉ xem xét khi đầu tư, thay thế xe buýt đủ thời gian khai thác theo định mức khấu hao quy định (10 năm theo quy định của TP). Với các tuyến còn lại, cần phải được xem xét kỹ hoặc đến thời điểm đó, nhà sản xuất nâng được tổng số km xe chạy cho một lần sạc, phù hợp với quãng đường đi lại của các tuyến đó. Cụ thể là 21 tuyến và nhánh tuyến có năng suất ngày xe từ 260 - 300 km/xe/ngày (tổng số xe vận doanh là 224, chiếm 20,5% đoàn phương tiện); 29 tuyến và nhánh tuyến có năng suất ngày xe từ 300 - 400 km/xe/ngày (tổng số xe vận doanh là 259 xe, chiếm 23,7% đoàn phương tiện); 15 tuyến và nhánh tuyến có năng suất ngày xe trên 400 km/xe/ngày (tổng số xe vận doanh là 161 xe, chiếm 14,8% đoàn phương tiện).

Căn cứ Kế hoạch lộ trình chuyển sang sử dụng xe buýt điện, năng lượng xanh tại Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các bon và khí mê tan của ngành GTVT được phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ; đặc điểm kỹ thuật luồng tuyến, đặc điểm hoạt động của xe buýt tại TP, để bảo đảm việc các tuyến hoạt động phù hợp với đặc điểm kỹ thuật, khả năng hoạt động của các loại xe buýt điện hiện nay, Hà Nội nên có tiêu chí lựa chọn các tuyến để xây dựng lộ trình chuyển sang sử dụng xe buýt điện, cụ thể:

TP cần chỉ đạo xây dựng lộ trình triển khai xe buýt điện để các doanh nghiệp vận hành xây dựng phương án chuẩn bị; Nghiên cứu điều chỉnh chỉ tiêu kỹ thuật vận hành phù hợp với đặc điểm kỹ thuật của xe buýt điện và điều chỉnh định mức năng suất ngày xe đối với xe buýt điện không quá 250 km/xe/ngày.

Xây dựng hồ sơ đầu thủ lại vận hành các tuyến xe buýt bao gồm cả chỉ tiêu vận hành, định mức, đơn giá cho xe buýt diesel và xe buýt điện để làm căn cứ thực hiện chuyển sang xe buýt điện khi đến thời điểm phải thay xe mới trong quá trình thực hiện hợp đồng thầu.

Có chính sách nhất quán và bố trí đủ nguồn ngân sách trợ giá đảm bảo ổn định hàng năm cho mạng lưới xe buýt khi chuyển dần sang xe buýt điện nhằm ổn định chất lượng dịch vụ mạng lưới VTHKCC của Thủ đô. Xem xét các tuyến sẽ đầu thủ lại từ năm 2025 và đến thời điểm thay thế phương tiện.

Đối với những tuyến năng suất ngày xe trên 250 km/xe/ngày, để có thể chuyển sang sử dụng xe buýt điện, Tổng Công ty đề xuất nghiên cứu điều chỉnh

các chỉ tiêu kỹ thuật vận hành tuyến và thay đổi định mức ca xe tại Quyết định số 1494/QĐ-UBND của xe buýt diesel cho phù hợp với đặc điểm kỹ thuật của xe buýt điện (là đảm bảo định mức ngày xe hoạt động không quá 250 km/xe/ngày).

Xem xét cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, cụ thể là bố trí ngân sách hỗ trợ cho xe buýt công cộng, đồng thời chỉ đạo xây dựng và phê duyệt đơn giá, định mức áp dụng với loại hình xe buýt điện để làm cơ sở đầu thủ chuyển sang xe buýt điện, đặc biệt là định mức, đơn giá khấu hao phương tiện, hạ tầng xe buýt điện đảm bảo thu hồi vốn đầu tư...

Có chính sách hỗ trợ vay vốn và lãi vay đầu tư xe buýt điện, hạ tầng phục vụ xe buýt điện; chỉ đạo các công ty điện lực hỗ trợ và có phương án cung cấp nguồn điện công suất lớn để vận hành các trạm nạp xe điện tại Depot và tại một số điểm khẩn cấp trên đường.

Đẩy mạnh việc tuyên truyền những lợi ích thiết thực của VTHKCC, các chính sách khuyến khích người dân sử dụng VTHKCC như miễn phí, giảm giá vé... Đồng thời, cần nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC để thu hút người dân sử dụng, mở rộng vùng phục vụ của xe buýt, đầu tư thay thế dần các phương tiện sử dụng dầu diesel sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch, thân thiện với môi trường.

Có thể nói, giảm ùn tắc giao thông và BVMT không khí là những nhiệm vụ quan trọng để xây dựng hệ thống giao thông đô thị thông minh, hiện đại, an toàn. Do đó, việc mở rộng và nâng cao chất lượng hệ thống VTHKCC là giải pháp cần đẩy mạnh thực hiện tại các đô thị lớn của nước ta, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội hiện nay.

NGUYỄN VĂN LUYỆN