

THỰC HIỆN MỤC TIÊU NDC CỦA VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐÔ THỊ

Báo cáo chuyên sâu số 02/ Việt Nam/ tháng 03 năm 2019





THỰC HIỆN MỤC TIÊU NDC CỦA VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐÔ THỊ

Báo cáo chuyên sâu số 02
Tháng 3 năm 2019

Lời cảm ơn

Báo cáo được viết bởi T.S Tạ Thị Thanh Hương và Adam Ward dựa trên nghiên cứu được thực hiện bởi Hoàng Đình Giáp và Nguyễn Anh Tuấn.

Báo cáo nhận được ý kiến đóng góp và phản biện từ T.S Donovan Storey.

Nguyễn Thanh Hằng đã đóng góp trong việc thiết kế báo cáo này.

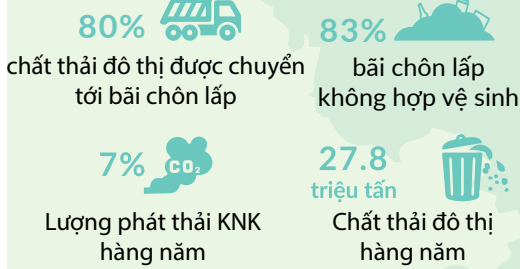
THỰC HIỆN MỤC TIÊU NDC CỦA VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐÔ THỊ



THÁCH THỨC CHÍNH

Thách thức trong lĩnh vực rác thải tại Việt Nam

Mở rộng đô thị ở Việt Nam



GIẢI PHÁP

Biến "Chất thải thành tài nguyên"

Quy hoạch đô thị bền vững

- Tăng cường chính sách chuyển hóa chất thải thành năng lượng
- Tăng phí xử lý rác
- Sản xuất điện từ rác
- Phân vi sinh
- 3R- Giảm thiểu, tăng tái chế và tái sử dụng
- Nâng cao nhận thức

- Tăng cường giao thông công cộng
- Thúc đẩy năng lượng tái tạo qua các biện pháp khuyến khích và các hợp đồng mua bán điện có khả năng tiếp cận vốn
- Khuyến khích năng lượng hiệu quả và điện mặt trời trên mái

LỢI ÍCH

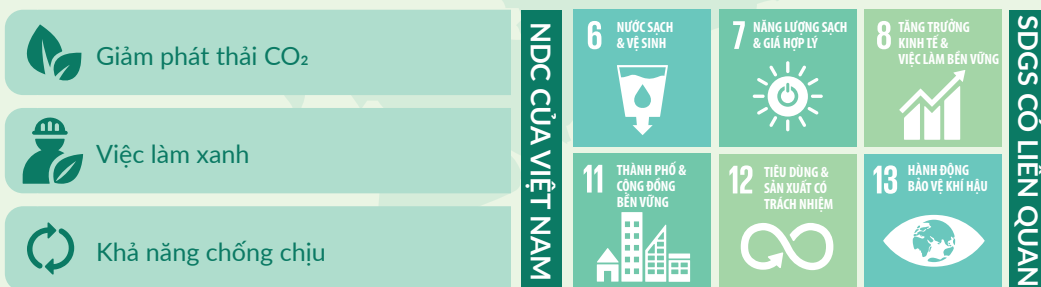
Cải thiện phúc lợi xã hội

Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế

Giảm thiểu phát thải KNK

Nâng cao hiệu quả cơ sở hạ tầng giao thông và xử lý chất thải

TÁC ĐỘNG



Do Viện Tăng trưởng xanh toàn cầu xuất bản

1. Giới thiệu

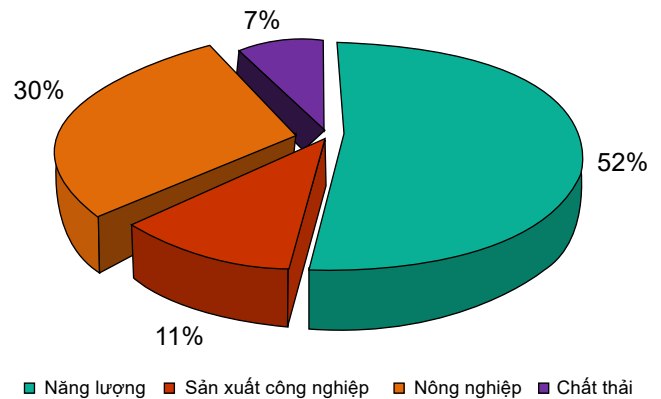
Báo cáo Đóng góp do quốc gia tự quyết định của Việt Nam (NDC) được thông qua vào tháng 11 năm 2015 là cam kết của Chính phủ đối với việc giảm phát thải khí nhà kính (KNK), góp phần hạn chế tình trạng ấm lên toàn cầu xuống mức dưới 2°C vào cuối thế kỷ này. Báo cáo NDC của Việt Nam nêu rõ mục tiêu giảm 8% tổng lượng phát thải KNK so với kịch bản phát triển thông thường (BAU) (mức đóng góp vô điều kiện) và 25% với sự hỗ trợ quốc tế (mức đóng góp có điều kiện). Việt Nam đang trong quá trình đánh giá và chỉnh sửa báo cáo NDC và có thể tăng thêm mức đóng góp. Để có thể đạt được những mục tiêu này, tháng 10 năm 2016, Việt Nam đã ban hành Kế hoạch thực hiện Thỏa thuận Paris đề ra các nhiệm vụ cần thi hành để đạt được mục tiêu giảm phát thải.

Các đô thị là các nguồn chính phát thải KNK. Các đô thị sử dụng khoảng 80% sản lượng năng lượng trên toàn thế giới và tạo ra khoảng 50% lượng phát thải KNK toàn cầu¹. Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) ước tính rằng các khu vực đô thị hiện nay tạo ra hơn 67% lượng KNK toàn cầu phát thải từ việc sử dụng năng lượng, tỉ lệ này dự kiến sẽ tăng lên 74% vào năm 2030. Ước tính là 89% lượng khí CO₂ gia tăng từ việc sử dụng năng lượng ở các nước đang phát triển². Thiết kế đô thị và giao thông có vai trò rất quan trọng đối với việc giảm phát thải KNK. Bản thân việc đô thị hóa không làm gia tăng phát thải, mà do cách di chuyển của người dân trong thành phố, sự phát triển lộn xộn của các đô thị, và cách sử dụng năng lượng của người dân mới tạo nên sự khác biệt về mức độ ô nhiễm của các đô thị và góp phần làm biến đổi khí hậu.

Phát thải KNK và chất thải rắn đô thị có mối liên hệ chặt chẽ với nhau. Tốc độ đô thị hóa nhanh đi đôi với tăng trưởng dân số đã làm cho chất thải rắn đô thị ở Việt Nam tăng 10% một năm³. Trên 80% chất thải rắn đô thị thu gom được đem chôn ở các bãi chôn lấp không được kiểm soát. Các thành phố sử dụng

rất nhiều năng lượng. Theo dự báo về nhu cầu năng lượng, đến năm 2035 tổng nhu cầu năng lượng sẽ tăng gần gấp 2,5 lần so với năm 2015⁴. Lĩnh vực năng lượng và chất thải chiếm tỉ lệ lần lượt là 52% và 7% trong tổng phát thải KNK quốc gia của Việt Nam⁵. (Xem hình 1)

Hình 1: Tỉ lệ phát thải KNK phân theo ngành ở Việt Nam năm 2013



Nguồn: Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ 2, 2017

Dự án của GGGI hợp tác với Bộ Xây dựng – Kế hoạch hành động Đô thị tăng trưởng xanh của Việt Nam – đã được thực hiện từ năm 2015. Mục đích của Dự án nhằm tăng cường lồng ghép các mục tiêu tăng trưởng xanh vào quá trình lập quy hoạch, phát triển và đầu tư trong lĩnh vực đô thị và triển khai nhân rộng tài chính xanh. Để hỗ trợ Bộ Xây dựng thực hiện NDC, GGGI đã tiến hành đánh giá những hành động đô thị xanh tiềm năng có thể giúp đạt được các cam kết NDC của Việt Nam. Báo cáo này tóm tắt những phát hiện từ việc đánh giá trong hai lĩnh vực đóng góp nhiều nhất vào phát thải KNK đô thị là chất thải và năng lượng.

1. WB (Ngân hàng thế giới) 2010. Đô thị và Biến đổi khí hậu: Chương trình nghị sự khẩn cấp. Có tại: <http://siteresources.worldbank.org/INTUWM/Resources/340232-1205330656272/4768406-1291309208465/PartIII.pdf>

2. IEA (Cơ quan năng lượng quốc tế). 2008. Triển vọng năng lượng thế giới 2008. Paris: Cơ quan năng lượng quốc tế

3. IMHEN (Viện Khoa học Khí tượng Thủy văn và Biến đổi khí hậu của Việt Nam), 2016. Chương trình các hành động giảm nhẹ biến đổi khí hậu phù hợp với điều kiện quốc gia (NAMA) cho ngành chất thải rắn của Việt Nam, Nghiên cứu thiết kế "Biến rác thải thành tài nguyên tại các thành phố ở Việt Nam." Có tại: <http://www.unescap.org/sites/default/files/ESCAP%20NAMA%20Waste-to-Resources%20in%20Cities%20in%20Viet%20Nam.pdf>

4. Bộ Công Thương và Sứ quán Đan Mạch. 2017. Báo cáo triển vọng năng lượng Việt Nam 2017. Bộ Công thương, Việt Nam. Có tại: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Globalcooperation/Official_docs/Vietnam/vietnam-energy-outlook-report-2017-eng.pdf

5. Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ 2, 2017 của. Có tại: https://unfccc.int/files/national_reports/non-annex_i_parties/biennial_update_reports/application/pdf/97620135_viet_nam-bur2-1-viet_nam_-_bur2.pdf

2. Tổng quan về các quy định và cam kết của Việt Nam về giảm phát thải trong các lĩnh vực năng lượng và chất thải

Việt Nam đã cho thấy một mức độ cam kết cao đối với giảm nhẹ tác động của biến đổi khí hậu kể từ năm 2008. Trong 10 năm qua, Việt Nam đã xây dựng khuôn khổ pháp lý và thể chế vững chắc về giảm nhẹ tác động của biến đổi khí hậu.

Chiến lược quốc gia hàng đầu của Việt Nam - Chiến lược quốc gia về phát triển kinh tế xã hội (giai đoạn 2011-2020) - đã xác định con đường phát triển của Việt Nam theo hướng phát triển bền vững và chống chịu với biến đổi khí hậu. Theo đó, Việt Nam đã ban hành nhiều chính sách tăng cường khả năng ứng phó với biến đổi khí hậu, thông qua các hoạt động giảm nhẹ và thích ứng với biến đổi khí hậu.

Năm 2011, Việt Nam đã thông qua Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu, đặt ra các mục tiêu và chiến lược tổng thể cho các ngành và các bộ liên quan. Chiến lược này thể hiện sự quan tâm đối với biến đổi khí hậu và cam kết hành động của Việt Nam. Ví dụ như, trong lĩnh vực đô thị, Chiến lược đặt ra mục tiêu là 90% chất thải rắn đô thị được thu gom và xử lý, trong đó 85% được tái chế, tái sử dụng và thu hồi năng lượng. Giảm phát thải KNK và phát triển năng lượng sạch, năng lượng tái tạo là những nhiệm vụ chính đặt ra trong Kế hoạch hành động quốc gia về Tăng trưởng xanh.

Năm 2012, Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 1775/QĐ-TTg về “Quản lý phát thải KNK nhằm thực hiện Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC) và các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia”. Quyết định này đặt ra mục tiêu giảm 5% phát thải cho lĩnh vực chất thải và giảm 8% trong lĩnh vực năng lượng và giao thông vận tải (so với mức của năm 2005) vào năm 2020.

Nghị quyết Trung ương số 24-NQ/TW về “Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường” (2013) và Chiến lược quốc gia về Tăng trưởng xanh (2012) nhấn mạnh thêm quyết tâm của Việt Nam chống lại biến đổi khí

hậu và chuyển dịch mô hình kinh tế sang mô hình tăng trưởng xanh và bền vững.

NDC đặt ra các ưu tiên giảm nhẹ thông qua tăng cường sử dụng năng lượng tái tạo và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng (Mục 2.5.2 và 2.5.3), cải thiện công tác quản lý chất thải (Mục 2.5.7). Báo cáo NDC này phù hợp với Điều chỉnh Quy hoạch Phát triển điện lực quốc gia 7 (gọi tắt là Quy hoạch điện 7 điều chỉnh), đặt ra mục tiêu sử dụng năng lượng tái tạo là 6,5% vào năm 2020 và 10% vào năm 2030.

Năm 2016, Chính phủ Việt Nam đã ban hành Quyết định 2053/QĐ-TTg về Kế hoạch thực hiện Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu, yêu cầu tất cả các bộ ngành thi hành các biện pháp giảm nhẹ phát thải KNK trong lĩnh vực quản lý của mình, trong đó có Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, và Bộ Tài nguyên và Môi trường, là các bộ phụ trách lĩnh vực quản lý chất thải rắn và năng lượng.





3. Những thách thức trong việc thực hiện các mục tiêu của NDC trong các lĩnh vực năng lượng và chất thải đô thị

Việt Nam đang đối mặt với một số khó khăn trong việc đạt được các mục tiêu NDC. Các phương án giảm nhẹ đều đòi hỏi chi phí đầu tư lớn cho hạ tầng và công nghệ giảm nhẹ. Số vốn cần có để thực hiện các phương án giảm nhẹ và đạt được các mục tiêu giảm phát thải KNK là 1,8943 tỷ đô la Mỹ.

1. Những thách thức trong cải thiện và quản lý chất thải rắn tổng hợp

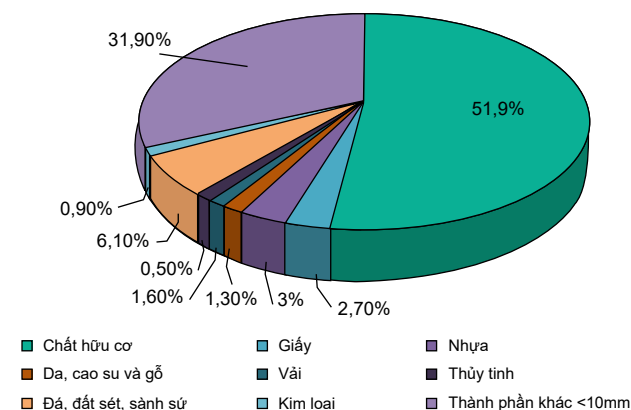
- **Phân loại chất thải tại nguồn không có hoặc gần như không có:** do thiếu nhận thức, chưa có chính sách hướng dẫn về phân loại chất thải và thiếu cơ sở hạ tầng (không có thùng phân loại, thiết bị thu gom và vận chuyển trộn lẫn chất thải với nhau).

- **Thu gom và vận chuyển:** tỉ lệ thu gom trung bình 85% (tỉ lệ này cao hơn ở các thành phố lớn), cần đầu tư nhiều hơn nữa để đạt được mục tiêu thu gom 100% chất thải vào năm 2025⁶. Phí thu gom và vận chuyển chỉ đủ cho chi phí vận hành, không đủ để đầu tư nâng cấp thiết bị, nhất là phân loại chất thải trong thu gom và vận chuyển.
- **Quản lý chất thải:** Chất thải rắn đô thị có hàm lượng hữu cơ cao (52-77%), chủ yếu là từ rác thải thực phẩm, thải ra lượng lớn khí mê tan. Hình 2 cho thấy thành phần chất thải rắn ở Hà Nội với khoảng 52% là chất thải hữu cơ. Do hàm lượng chất thải hữu cơ cao nên chất thải ở Việt Nam thường được đổ ra các bãi chôn lấp (chủ yếu là bãi lộ thiên) và / hoặc được ủ phân hữu cơ. Ở khu vực nông thôn người ta thường đốt rác để xử lý chất thải. Khoảng 8-15% chất thải rắn đô thị (như giấy, nhựa, kim loại) được tái chế. Tuy nhiên, ngành kinh doanh tái chế chủ yếu sử dụng công nghệ lạc hậu gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng⁷.

6. Decision No. 2149/QĐ-TTg dated 17 December 2009 on National Strategy for Integrated solid waste management to 2025 and vision to 2050

7. Viet Nam. 2016. National Environment Report 2016: Urban Environment. Viet Nam

Hình 2: Thành phần chất thải rắn ở Hà nội⁸



Nguồn: Viện quy hoạch đô thị Hà Nội, 2015

- **Thách thức về thể chế:** Mặc dù đã có rất nhiều chính sách và quy định về chất thải rắn, nhưng Việt Nam vẫn chưa có một hệ thống pháp lý để đảm bảo thực hiện được các mục tiêu đó ở các tỉnh và thành phố. Những khó khăn trong việc phối hợp giữa các bên liên quan đã dẫn đến sự chông chéo về trách nhiệm giữa chính quyền trung ương, tỉnh và thành phố.

2. Những thách thức về năng lượng đô thị ở Việt Nam

- **Các hộ gia đình và doanh nghiệp đang có nhu cầu năng lượng tăng nhanh nhất ở các khu vực đô thị**

Thông báo quốc gia lần thứ hai của Việt Nam ước tính lượng phát thải KNK từ các tòa nhà thương mại và dân cư vào các năm 2010, 2020 và 2030 ở mức lần lượt là 19,6, 36,0 và 67,3 triệu tấn CO₂⁹. Tổng lượng điện tiêu thụ của các lĩnh vực quản lý hành chính, hộ gia đình và lĩnh vực thương mại dịch vụ chiếm khoảng 43% tổng lượng điện tiêu thụ hàng năm tương đương với khoảng 45.000Gwh, hay 25,7 triệu tấn phát thải CO₂¹⁰. Ngành thương mại dịch vụ và thiết bị điện gia dụng được dự báo sẽ là ngành tăng trưởng nhanh nhất về mặt nhu cầu sử dụng năng lượng.

8. Viện Quy hoạch xây dựng Hà nội. 2015. Báo cáo đánh giá quy hoạch đô thị Hà nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Viện Quy hoạch xây dựng Hà nội, Việt Nam

9. Viet Nam. 2017. Thông báo quốc gia lần thứ hai của Việt Nam. Có tại: https://unfccc.int/files/national_reports/non-annex_i_parties/biennial_update_reports/application/pdf/97620135_viet_nam-bur2-1-viet_nam_-_bur2.pdf

10. IFC. 2012. Báo cáo khảo sát công tình nhà ở, Chương trình công trình xanh ở Việt Nam. Công ty Tài chính quốc tế



- **Giao thông không hiệu quả và gây ô nhiễm nghiêm trọng**

- Năng lượng trong giao thông vận tải:** Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ nhất dự báo tiêu thụ năng lượng của ngành giao thông vận tải tăng từ 14,4 triệu tấn dầu tương đương (TOE) năm 2015 lên 19,5 và 31,8 triệu TOE lần lượt vào năm 2020 và 2030, tương đương tỉ lệ tăng bình quân hàng năm là 5,4%¹¹. Nhiều thành phố ở Việt Nam đã đặt mục tiêu cho ngành giao thông công cộng là tăng thị phần lên 25-45% vào năm 2020-2030, trong khi đó hiện nay có ít mô hình có tỉ lệ trên 10%, mặc dù tỉ lệ này đang tăng dần. Xe máy tỏ ra là lựa chọn hấp dẫn với đa số người dân, do chúng có tính cơ động cao khi di chuyển trong đô thị. Chính sách giao thông đô thị quốc gia toàn diện hiện nay chưa có và cũng chưa có kế hoạch xây dựng chính sách này.
- Lượng phát thải lớn từ hệ thống giao thông vận tải hiện có:** Theo Chương trình kiểm soát khí thải mô tô, xe máy ở các thành phố lớn ở Việt Nam¹², hơn một phần tư lượng xe máy đang lưu thông có tuổi thọ 10 năm hoặc hơn. Một khảo sát ở thành phố Hồ Chí Minh cho

11. Bộ TNMT. 2014. Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ nhất của Việt Nam. Có tại: <http://unfccc.int/resource/docs/natc/vnmbur1.pdf>

12. Cơ quan đăng kiểm Việt Nam. 2007. “Ô nhiễm không khí đô thị gây ra bởi giao thông vận tải và xe máy” Giải pháp kiểm soát phát thải cho các thành phố lớn.” Kỷ yếu của “Hội nghị về kiểm soát khí thải xe máy: Kinh nghiệm Việt Nam và quốc tế”, Hà Nội, Việt Nam, ngày 8 tháng 3.

thấy mặc dù phần lớn mô tô xe máy ở thành phố không quá cũ, nhưng lượng ô nhiễm tạo ra lại rất lớn¹³.

- **Thiếu cơ chế khuyến khích năng lượng tái tạo và sử dụng năng lượng hiệu quả**

i. Cơ chế tài chính: Các dự án năng lượng tái tạo và hiệu quả năng lượng đòi hỏi đầu tư cao vào cơ sở hạ tầng, kế hoạch tài chính dài hạn và nguồn lực đầy đủ để đảm bảo sự vận hành và bảo trì liên tục. Tuy nhiên, những dự án này nói chung vẫn chỉ được đối xử về mặt tài chính thông thường với thời gian cho vay ngắn hạn. Các cơ chế và sản phẩm tài chính phù hợp và hiệu quả (chẳng hạn như ưu đãi thuế) để hỗ trợ cho đầu tư và thiết kế các tòa nhà sử dụng năng lượng tái tạo và sử dụng năng lượng hiệu quả vẫn chưa có ở Việt Nam. Vì vậy, những dự án này ít nhận được sự quan tâm từ khu vực tư nhân.

ii. Thiếu các ưu đãi thị trường: Tương tự như ở các quốc gia khác, các chủ đầu tư và người xây dựng công trình nhà ở không phải trả các chi phí dịch vụ công, đặc biệt là trong các tòa

văn phòng cho thuê – hiện đang chiếm một tỉ lệ lớn trong các tòa nhà thương mại và chung cư ở Việt Nam. Do người thuê không có nhu cầu về sử dụng hiệu quả năng lượng và công trình xanh nên các chủ đầu tư và người xây dựng ở Việt Nam ít khi lồng ghép yếu tố hiệu quả năng lượng và công trình xanh vào các dự án của mình. Ngoài ra, giá điện được trợ giá đã làm cho các nhà đầu tư không thấy được những lợi ích kinh tế thực thụ và hấp dẫn của việc đầu tư vào hiệu quả năng lượng và năng lượng tái tạo, và những người sử dụng điện thường không coi việc đầu tư vào hiệu quả năng lượng là nhiệm vụ ưu tiên.

iii. Rào cản về công nghệ: Việc thích nghi và chuyển sang áp dụng các thiết kế và kỹ thuật hiện đại về hiệu quả năng lượng là một quá trình diễn ra chậm do thiếu năng lực kỹ thuật trong thiết kế công trình hiệu quả năng lượng. Việt Nam chưa nhận thức và chưa thấy được vai trò quan trọng của các công ty dịch vụ năng lượng (ESCOs) để hỗ trợ cho việc đầu tư vào hiệu quả năng lượng. Các công ty dịch vụ năng lượng hiện tại chủ yếu là các công ty tư vấn kỹ thuật có rất ít kinh nghiệm về vận hành và quản lý các hợp đồng về hiệu quả năng lượng. Các nhà quản lý và xây dựng công trình chưa thấy được sự cần thiết của việc cho các công ty dịch vụ năng lượng này tham gia vào hỗ trợ thiết kế và thực hiện các dự án về hiệu quả năng lượng.

13. Ho, B. Q., & Clappier, A. (2011). Kiểm kê phát thải từ giao thông đường bộ phục vụ mô phỏng chất lượng không khí và đánh giá các chiến lược giảm nhẹ: Trường hợp của thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Môi trường phòng khí. Tập 45, Vấn đề 21, đoạn. 3584–3593.





4. Khuyến nghị

Các thành phố trên toàn cầu phát thải khoảng 70% tổng KNK và Việt Nam chỉ có thể đạt được mục tiêu NDC nếu các đô thị thay đổi về cách thức quy hoạch và hoạt động. Dưới đây là một số khuyến nghị về đô thị tăng trưởng xanh có thể được thực thi nếu Chính phủ đảm bảo việc thực hiện NDC được phối hợp ở tất cả các cấp quản lý nhà nước một cách hiệu quả và rõ ràng, những kiến thức và bài học kinh nghiệm được chia sẻ ở các tỉnh và thành phố. Cuối cùng, sự chuyển dịch sang nền kinh tế xanh và thực hiện NDC đòi hỏi kinh phí phù hợp với những thách thức mà các chính quyền địa phương và các khu vực tư nhân đang phải đối mặt. Đây chính là thời điểm mà các chính quyền địa phương và khu vực cần tham gia việc thực hiện các cam kết quốc gia và nâng cao tham vọng toàn cầu.

Chính phủ cần đưa ra các hướng dẫn để lồng ghép các hoạt động NDC vào quy hoạch của các tỉnh và thành phố. Những hướng dẫn này sẽ giúp các tỉnh và thành phố biết được họ cần đầu tư vào những lĩnh vực nào để có thể giảm được phát thải KNK và làm thế nào để lồng ghép các mục tiêu và hoạt động của NDC vào các quy hoạch và các chương trình quản lý chất thải và năng lượng đô thị.

Chính quyền các thành phố ở Việt Nam cần đặt ra các mục tiêu giảm phát thải KNK và xây dựng các chương trình và chính sách để đạt được các mục tiêu đó. Để thực hiện được Thỏa thuận Paris theo

Quyết định 84/QĐ-TTg¹⁴ thì cần có những thay đổi lớn về mặt thể chế, cơ sở hạ tầng và hành vi trong đô thị. Những thay đổi này không dễ thực hiện và có thể nằm ngoài phạm vi quyền hạn của chính quyền thành phố. Tuy nhiên, các chính quyền thành phố cần chấp nhận thử thách này vì những hiểm họa của biến đổi khí hậu và đây cũng là cơ hội để thúc đẩy tăng trưởng xanh và giảm phát thải KNK.

Chính quyền thành phố cần xem xét lại các quy định hiện hành về việc thực hiện NDC. Việc này nhằm cải thiện khuôn khổ pháp lý đô thị, tạo ra các cơ chế khuyến khích đầu tư và đề xuất công nghệ quản lý chất thải và sử dụng năng lượng đô thị.

Mỗi thành phố cần tự xây dựng cho mình một thể chế hiệu quả để thực hiện NDC. Các thành phố hiện đang có điều kiện thử nghiệm những cách làm mới và sáng tạo. Các thành phố có thể tận dụng sức mạnh tổng hợp được tạo ra khi các hoạt động đô thị được quy hoạch một cách đồng bộ và có thể sử dụng cơ hội này để tạo ra một xã hội hòa nhập và đồng cảm hơn. Thể chế hiệu quả cũng sẽ giúp đảm bảo cho việc triển khai và thực thi Kế hoạch phát triển đô thị tăng trưởng xanh, cũng như đạt được các mục tiêu giảm phát thải KNK của thành phố.

14. Quyết định 84/QĐ-TTg ngày 19/01/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch phát triển đô thị tăng trưởng xanh Việt Nam

Các thành phố cần tạo điều kiện cho các dự án đầu tư vào cơ sở hạ tầng xanh, giao thông công cộng, năng lượng tái tạo và hiệu quả năng lượng.

Báo cáo gần đây của UNDP chỉ ra rằng có ít nhất 10 tỷ vốn bên ngoài sẵn sàng hỗ trợ quá trình chuyển đổi của Việt Nam sang năng lượng sạch hơn và tiết kiệm năng lượng¹⁵. Quan hệ đối tác công tư với sự hỗ trợ của quỹ cơ sở hạ tầng xanh có nhiều tiềm năng trong việc giúp giảm gánh nặng tài chính cho địa phương. Các thành phố có thể tạo ra các thị trường lớn cho đầu tư xanh với những ưu đãi về tài chính và thuế cùng với các quy định và thể chế hiệu quả.

Các giải pháp giảm nhẹ trong quản lý chất thải rắn đô thị nên tập trung vào việc ngăn ngừa, giảm thiểu, tái sử dụng và tái chế chất thải (xem Hình 2). Việc ngăn ngừa chất thải sẽ giúp tránh phát thải từ việc sử dụng các nguồn tài nguyên sơ cấp và thu hồi chất thải trong nhiều lĩnh vực. Một nền kinh tế tuần hoàn sẽ không lãng phí chất thải, bao gồm cả việc tháo dỡ các sản phẩm có chọn lọc để cho phép tái sử dụng và tái chế các nguyên vật liệu thành phần. Việc thực hiện NDC trong lĩnh vực chất thải đòi hỏi phải đầu tư vào cơ sở hạ tầng, có sự lựa chọn cẩn thận giữa các loại công nghệ khác nhau và phải có sự hỗ trợ của các công cụ chính sách phù hợp.

Các thành phố có thể giải quyết các thách thức về chất thải bằng cách thực hiện “chuyển rác thải thành năng lượng” (WTE) trên quy mô lớn.

Phương thức này sẽ giúp thay đổi trong lĩnh vực chất thải bằng cách coi chất thải như một nguồn lực sử dụng công nghệ WTE hiện đại. WTE là một quy trình tiện lợi hơn chôn lấp chất thải, do có các lợi ích kèm theo trong sản xuất năng lượng hữu ích ở nhiều dạng khác nhau. Các đồng lợi ích bao gồm giảm phát thải KNK và đóng góp vào sự phát triển năng lượng tái tạo ở Việt Nam, giảm sự phụ thuộc vào các nhà máy nhiệt điện than. Việc thực hiện các khuyến nghị này sẽ tạo ra nhiều việc làm xanh cho nền kinh tế địa phương và tác động tích cực đến môi trường khi loại bỏ dần việc chôn lấp chất thải.

Việt Nam nên tạo điều kiện chuyển đổi năng lượng cần thiết và đổi mới ngành giao thông vận tải.

Các nguồn năng lượng tái tạo như gió, mặt trời và chất thải sẽ là nguồn năng lượng quan trọng và không ngừng phát triển dành cho các thành phố, nhưng theo dự đoán hiện nay thì chúng có vẻ như sẽ không thể thay thế được các nhà máy thủy điện và điện than ở Việt Nam. Để có được những thay đổi lớn về nguồn cung năng lượng nhằm làm giảm

phát thải KNK thì cần phải có những thay đổi trong thói quen sử dụng năng lượng - bao gồm việc tăng cường sử dụng giao thông công cộng, thúc đẩy chuyển đổi nhiên liệu trong các phương tiện cá nhân giao thông, giảm nồng độ CO₂ trong nhiên liệu dành cho giao thông địa phương, và những công trình nhà ở sử dụng năng lượng hiệu quả hơn.

Các thành phố có thể giảm tiêu thụ năng lượng ở các tòa nhà địa phương thông qua các cải cách chính sách quan trọng.

Ví dụ như, bằng cách áp dụng các tiêu chuẩn nghiêm ngặt hơn về năng lượng đối với các công trình mới và đẩy mạnh các biện pháp sử dụng năng lượng hiệu quả trong các tòa nhà hiện có. Chính quyền thành phố cần lồng ghép vấn đề hiệu quả năng lượng vào các chương trình tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu của thành phố cũng như chính sách quy hoạch của các ngành và thúc đẩy sự phát triển của năng lượng mặt trời tận dụng mái nhà của các tòa nhà thương mại và tòa nhà công sở. Nghiên cứu gần đây cho thấy tăng trưởng GDP của Việt Nam trong giai đoạn 2020-2030 sẽ tăng đáng kể hơn so với các hoạt động theo kịch bản cơ sở từ 0,24% (mức đóng góp vô điều kiện) đến 2% (mức đóng góp có điều kiện). Hơn nữa, tăng trưởng GDP sẽ đạt cao nhất nếu đầu tư vào sử dụng năng lượng hiệu quả được tăng lên gấp đôi. Điều đó đã chứng tỏ tầm quan trọng của việc sử dụng năng lượng hiệu quả trong sự phát triển của quốc gia và của các thành phố¹⁶.

Chính phủ nên thúc đẩy việc tăng mật độ đô thị các thành phố thông qua quy hoạch không gian bền vững.

Sử dụng năng lượng và phát thải các-bon chịu ảnh hưởng lớn bởi cách thức sản xuất điện và cách thức sử dụng năng lượng trong các tòa nhà và trong giao thông vận tải. Việc tăng mật độ có thể làm giảm đáng kể lượng tiêu thụ năng lượng ở các khu đô thị. Khi mật độ tăng lên, người dân sử dụng giao thông công cộng và các hình thức giao thông vận tải phi cơ giới nhiều hơn, từ đó làm giảm lượng tiêu thụ năng lượng trên đầu người dành cho giao thông. Tuy nhiên, mật độ cao có thể tạo ra nhiều hiệu ứng đảo nhiệt đô thị hơn; chất lượng hệ sinh thái thấp hơn; mất ánh sáng mặt trời trực tiếp; và làm giảm sức khỏe thể chất và tinh thần của người dân. Khi đó có thể cần phải sử dụng nhiều năng lượng hơn cho điều hòa và chiếu sáng trong các tòa nhà. Như vậy, cả hai yếu tố mật độ đô thị và quy hoạch không gian đều là những yếu tố rất quan trọng ảnh hưởng đến việc tiêu thụ năng lượng trong giao thông vận tải và trong các tòa nhà.

15. UNDP. 2018. Cơ hội tài chính tư nhân cho đầu tư hiệu quả năng lượng tái tạo và tiết kiệm năng lượng ở Việt Nam. Hà Nội, Việt Nam.

16. UNDP. 2018. Các cơ hội giảm thiểu phát thải khí nhà kính dài hạn ở Việt Nam: Đáp ứng các mục tiêu của Hiệp định Paris và thúc đẩy tiến độ thực hiện SDGs. Hà Nội, Việt Nam.

5. Kết luận

Nhìn chung, Việt Nam đã xây dựng một khuôn khổ pháp lý vững chắc để hỗ trợ thực hiện NDC. Kế hoạch thực hiện NDC có nền tảng pháp lý vững vàng với rất nhiều văn bản luật, chiến lược quốc gia, kế hoạch hành động quốc gia, và các văn bản pháp lý khác của các ngành và địa phương quy định về các hoạt động giảm nhẹ tác động của biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, việc thực hiện NDC ở các khu vực đô thị, đặc biệt là trong các lĩnh vực năng lượng và quản lý chất thải, vẫn còn gặp phải rất nhiều khó khăn.

Giảm phát thải KNK trong các thành phố ở Việt Nam cần phải là nỗ lực chung của nhiều ngành. Hai lĩnh vực rất khác nhau nhưng lại tạo ra phần lớn lượng phát thải KNK của đô thị đó là: (i) lĩnh vực sử dụng năng lượng trong các tòa nhà và trong giao thông vận tải (là hàm số của cả nguồn năng lượng và nhu cầu sử dụng); và (ii) lĩnh vực quản lý chất thải. Sự đóng góp tương đối của từng lĩnh vực này vào phát thải KNK có thể khác nhau rất nhiều ở mỗi thành phố, và các chương trình đầu tư và hành động cần thực hiện để giảm phát thải KNK trong các lĩnh vực đó cũng rất khác biệt.

Ví dụ như, để làm giảm phát thải KNK từ hệ thống giao thông công cộng thì cần phải có vốn đầu tư công và đầu tư tư nhân vào giao thông công cộng, trong khi để làm giảm phát thải KNK từ việc sử dụng năng lượng trong các tòa nhà thì lại đòi hỏi hàng ngàn chủ đầu tư các tòa nhà phải lắp đặt các thiết bị điện sử dụng năng lượng hiệu quả. Giảm phát thải



KNK từ sản xuất điện có nghĩa là thay thế các nhà máy điện than bằng các nhà máy điện sử dụng năng lượng tái tạo như điện gió và điện mặt trời.

Mỗi chính quyền thành phố cần xây dựng năng lực và cơ hội chính trị riêng của mình để giảm phát thải KNK. Giảm phát thải KNK đòi hỏi các cá nhân và tổ chức phải có những lựa chọn mới về việc họ đầu tư như thế nào, mua những gì, ứng xử thế nào và xây dựng những gì. Hành động của chính quyền thành phố có ý nghĩa đáng kể nhưng quan trọng hơn chính là cách họ thực hiện các hành động đó như thế nào.

Do tác động của biến đổi khí hậu, chính quyền tỉnh và thành phố đã đặt ưu tiên cho việc thích ứng. Nhiều hành động để thích ứng với biến đổi khí hậu ở đô thị cũng có tác động giảm thiểu KNK tích cực, và ngược lại, đồng thời tạo ra các lợi ích cho các hoạt động khí hậu thành phố. Các hành động mang lại lợi ích cho cả thích ứng và giảm nhẹ cần được các thành phố ưu tiên và là cơ hội để các thành phố tiếp cận tài chính khí hậu để đầu tư vào các giải pháp cac-bon thấp cũng như tăng khả năng ứng phó với khí hậu.

Mặc dù hành động của chính quyền thành phố có thể chưa đủ để làm giảm phát thải KNK toàn cầu xuống mức có thể chấp nhận được, nhưng những hành động đó chắc chắn là cần thiết. Chính quyền thành phố đang và sẽ là những nhân tố quan trọng trong việc đối phó với biến đổi khí hậu. Xây dựng những thành phố xanh, hòa nhập và bền vững là nền tảng của chương trình nghị sự quốc gia về biến đổi khí hậu. Điều này đòi hỏi phải quản lý tốt hơn các thành phố, huy động các bên liên quan, bổ sung nguồn lực tài chính, và tăng cường hợp tác cũng như cải cách các chính sách ngành như chính sách giao thông đô thị, quy hoạch đô thị bền vững, và tăng cường khả năng ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng hiệu quả của các thành phố.

Các biện pháp giảm nhẹ trong lĩnh vực chất thải và năng lượng không chỉ hướng đến mục tiêu giảm phát thải KNK mà còn phải tính đến các lợi ích phát triển về môi trường, xã hội và bền vững. Với trên 50% dân số Việt Nam sẽ sinh sống ở các thành phố vào năm 2030, Việt Nam sẽ không thể đạt được các mục tiêu phát triển bền vững và Thỏa thuận Paris nếu như không thực hiện những khuyến nghị được nêu trong báo cáo chính sách này. Các nhà lãnh đạo thành phố ở Việt Nam có động lực để tạo ra các trung tâm đô thị bền vững cho các thế hệ tương lai - nếu như có môi trường thuận lợi phù hợp thì các mục tiêu đặt ra trong NDC có thể đạt được và thậm chí vượt mục tiêu.





Copyright © Tháng 3 năm 2019

Viện Tăng trưởng xanh toàn cầu

Tầng 19, tòa nhà Jeongdong, 21-15, đường Jeongdong, Jung-gu, Xơ-un, Hàn quốc

Viện Tăng trưởng xanh toàn cầu không đưa ra bất kỳ bảo đảm nào, dù công khai hay ngụ ý, hoặc chịu bất kỳ nghĩa vụ pháp lý hay trách nhiệm nào về tính chính xác, độ đầy đủ, hay việc sử dụng của bất kỳ bên thứ ba cũng như kết quả của việc sử dụng đó về bất kỳ thông tin, chú thích, bài viết hoặc thủ tục nào được đưa ra từ các thông tin trong tài liệu này hoặc cho rằng việc sử dụng các thông tin đó sẽ không vi phạm quyền sở hữu tư nhân. Các quan điểm và ý kiến của các tác giả trình bày ở đây không nhất thiết phản ánh quan điểm hay ý kiến của Viện Tăng trưởng xanh toàn cầu.



Follow our activities on Facebook and Twitter



www.gggi.org

In trên giấy tái chế