

Tên chuyên đề

GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ Ở TP.HỒ CHÍ MINH

Những năm gần đây, trên các phương tiện thông tin đại chúng như báo chí, đài phát thanh, truyền hình, internet...luôn rộ lên những thông tin về ô nhiễm không khí diễn ra hằng ngày hằng giờ quanh ta. Điều này đặt ra cho chúng ta không ít những băn khoăn, suy nghĩ vấn đề trên là như thế nào. Và nay, sau quá trình tìm hiểu thông tin trên mạng, tôi xin gửi đến các bạn vài nét về môi trường không khí quanh ta, ngay nơi mình sinh sống.

A. Ô nhiễm không khí?

"Ô nhiễm không khí là sự có mặt một chất lạ hoặc một sự biến đổi quan trọng trong thành phần không khí, làm cho không khí không sạch hoặc gây ra sự toả mùi, có mùi khó chịu, giảm tầm nhìn xa (do bụi)".

Có rất nhiều nguồn gây ô nhiễm không khí. Có thể chia ra thành nguồn tự nhiên và nguồn nhân tạo.

a. Nguồn tự nhiên:

- Núi lửa: Núi lửa phun ra những nham thạch nóng và nhiều khói bụi giàu sunfua, mêtan và những loại khí khác. Không khí chứa bụi lan toả đi rất xa vì nó được phun lên rất cao.
- Cháy rừng: Các đám cháy rừng và đồng cỏ bởi các quá trình tự nhiên xảy ra do sấm chớp, cọ sát giữa thảm thực vật khô như tre, cỏ. Các đám cháy này thường lan truyền rộng, phát thải nhiều bụi và khí.
- Bão bụi gây nên do gió mạnh và bão, mưa bào mòn đất sa mạc, đất trồng và gió thổi tung lên thành bụi. Nước biển bốc hơi và cùng với sóng biển tung bọt mang theo bụi muối lan truyền vào không khí.
- Các quá trình phân huỷ, thổi rửa xác động, thực vật tự nhiên cũng phát thải nhiều chất khí, các phản ứng hoá học giữa những khí tự nhiên hình thành các khí sunfua, nitrit, các loại muối v.v... Các loại bụi, khí này đều gây ô nhiễm không khí.

b. Nguồn nhân tạo

- Nguồn gây ô nhiễm nhân tạo rất đa dạng, nhưng chủ yếu là do hoạt động công nghiệp, đốt cháy nhiên liệu hoá thạch và hoạt động của các phương tiện giao thông. Nguồn ô nhiễm công nghiệp do hai quá trình sản xuất gây ra:
 - Quá trình đốt nhiên liệu thải ra rất nhiều khí độc đi qua các ống khói của các nhà máy vào không khí.
 - Do bốc hơi, rò rỉ, thất thoát trên dây chuyền sản xuất sản phẩm và trên các đường ống dẫn

tải. Nguồn thải của quá trình sản xuất này cũng có thể được hút và thổi ra ngoài bằng hệ thống thông gió.

Các ngành công nghiệp chủ yếu gây ô nhiễm không khí bao gồm: nhiệt điện; vật liệu xây dựng; hoá chất và phân bón; dệt và giấy; luyện kim; thực phẩm; Các xí nghiệp cơ khí; Các nhà máy thuộc ngành công nghiệp nhẹ; Giao thông vận tải; bên cạnh đó phải kể đến sinh hoạt của con người.

B. HIỆN TRẠNG CHẤT LƯỢNG MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ TẠI TP. HỒ CHÍ MINH

1. Ô nhiễm bụi - vấn đề nổi cộm của chất lượng không khí đô thị

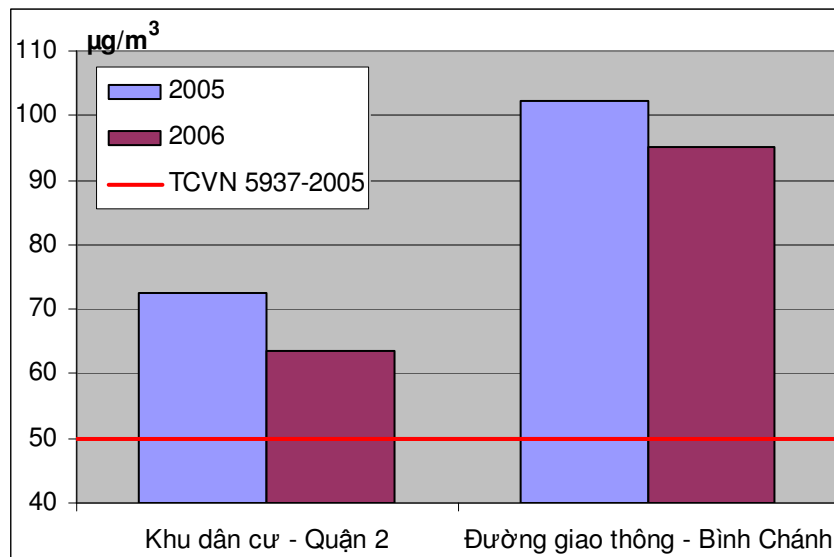
Môi trường không khí xung quanh của hầu hết các khu vực trong thành phố đều bị ô nhiễm bụi, đặc biệt là các nút giao thông, các khu vực có công trường xây dựng và nơi tập trung hoạt động sản xuất công nghiệp. Không khí xung quanh các đường giao thông bị ô nhiễm bụi chủ yếu là do từ mặt đường cuốn lên khi các phương tiện cơ giới tham gia giao thông.

a. Bụi PM₁₀

PM₁₀ trung bình năm của các thành phố lớn của Việt Nam như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng nhìn chung đều vượt ngưỡng trung bình năm được khuyến nghị của WHO (20 µg/m³).

So sánh với tiêu chuẩn Việt Nam, tại hầu hết các khu vực TP. Hồ Chí Minh, *nồng độ bụi PM₁₀ các năm gần đây đều vượt tiêu chuẩn cho phép.*

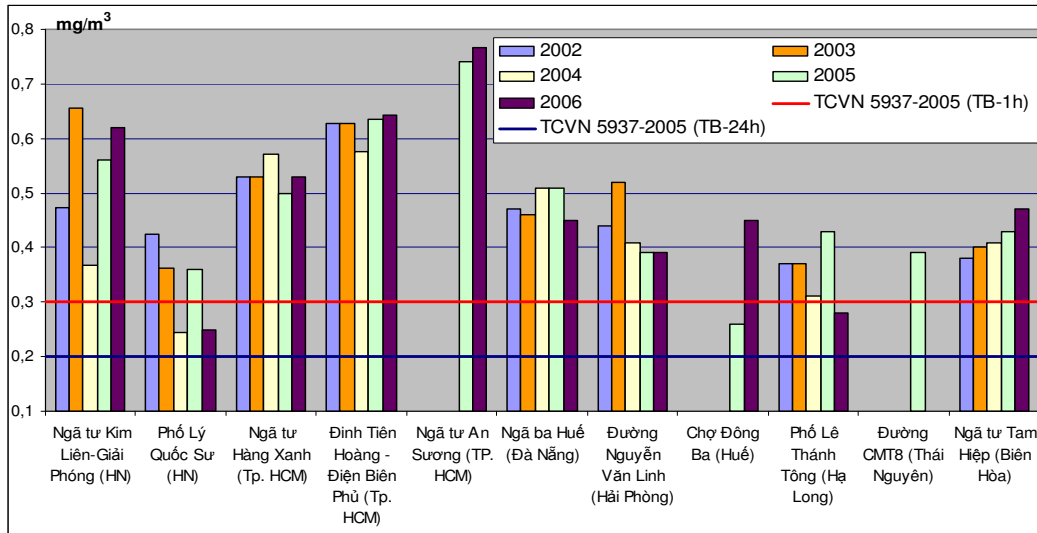
Nồng độ bụi PM₁₀ trung bình năm còn bị ảnh hưởng của điều kiện khí hậu (đặc biệt là chế độ mưa). Theo kết quả nghiên cứu tại trạm Láng từ năm 1999 đến 2004, Hà Nội, năm nào mưa nhiều thì nồng độ bụi PM₁₀ trung bình năm giảm và ngược lại: lượng mưa hàng năm tăng 100 mm thì lượng PM₁₀ năm đó giảm 1,8 µg/m³ (Phạm Duy Hiến, 2007).



Nồng độ PM₁₀ trung bình năm tại trạm khu dân cư - Quận 2 và trạm gần đường giao thông - Bình Chánh, TP. Hồ Chí Minh năm 2005 – 2006

b. Bụi lơ lửng tổng số (TSP)

Tình trạng ô nhiễm đối với bụi lơ lửng tổng số (TSP) rất đáng lo ngại, đặc biệt là ô nhiễm dọc hai bên các đường giao thông chính



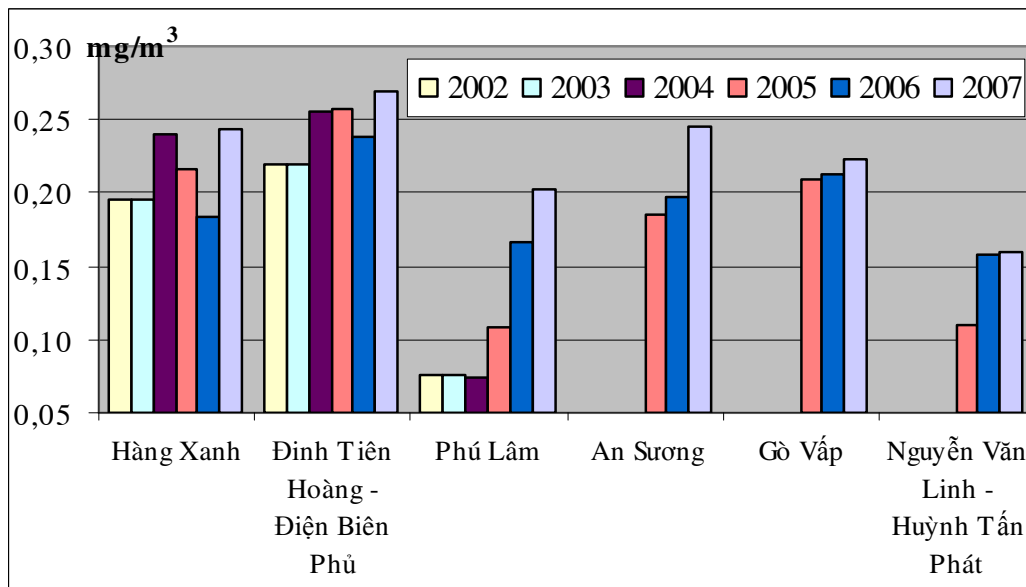
Diễn biến nồng độ TSP trong không khí ven đường tại một số trục giao thông của các đô thị từ 2002-2006

2. Ô nhiễm một số khí độc hại

Các khí CO, SO₂, NO₂ trong không khí tại các đô thị nhìn chung vẫn trong ngưỡng cho phép. Tuy nhiên, tại một số địa điểm và trong một số thời điểm, nồng độ các chất này có tăng lên.

NO₂ - mức độ ô nhiễm tăng cao ven các trục giao thông trong đô thị

Do ảnh hưởng của các hoạt động giao thông, nồng độ NO₂ ở gần các trục đường giao thông cao hơn hẳn các khu vực khác.



Diễn biến nồng độ NO₂ trong không khí ven đường giao thông của Tp. Hồ Chí Minh từ 2000-2007

a. SO₂ và CO - nồng độ vẫn nằm trong giới hạn cho phép

Nồng độ SO₂ và CO trung bình năm nhìn chung vẫn trong giới hạn TCVN 5937:2005.

Do phần lớn SO₂ phát sinh từ các hoạt động sản xuất công nghiệp nên sự chênh lệch nồng độ SO₂ giữa khu vực dân cư và trục đường giao thông không nhiều và có xu hướng giảm đi do một phần các cơ sở sản xuất được di dời ra khỏi các thành phố trong năm vừa qua.

b. Chì - có xu hướng tăng trong một vài năm gần đây

Thực hiện Chỉ thị số 24/2000/CT-TTg ngày 23/11/2000 về triển khai sử dụng xăng không pha chì (áp dụng từ 01/7/2001), tại nhiều đô thị trong cả nước, nồng độ chì trong không khí đã giảm đi đáng kể và đều dưới TCVN.

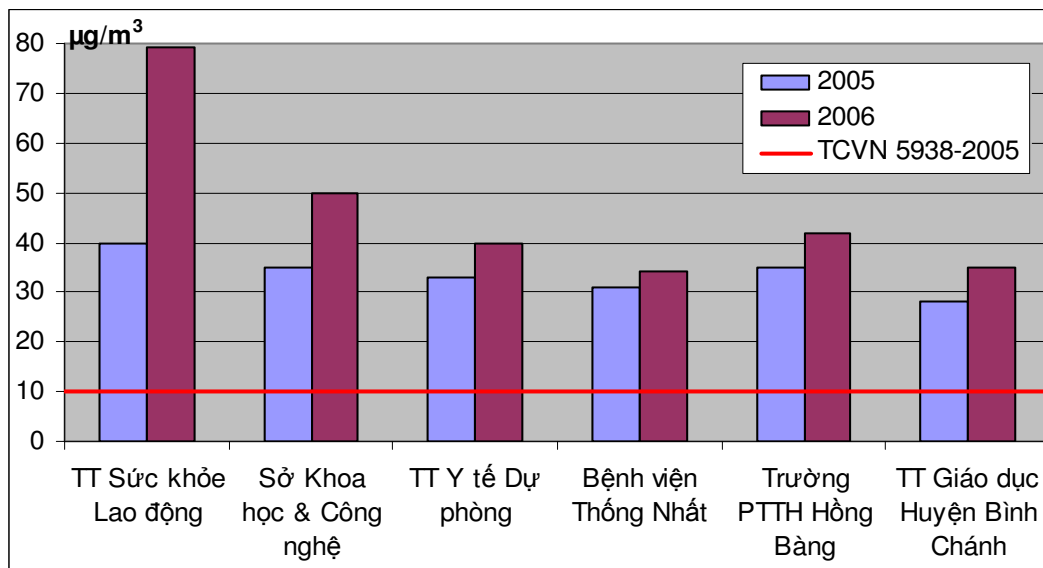
Tuy nhiên, theo số liệu quan trắc của Chi cục BVMT Tp. Hồ Chí Minh, mặc dù *nồng độ chì trung bình 24 giờ* vẫn nằm trong giới hạn cho phép (1,5 µg/m³), nhưng từ năm 2005 đến nay, nồng độ này đã tăng lên so với những năm trước. Năm 2006, nồng độ chì trung bình đã tăng từ 1,4 đến 2,4 lần so với năm 2005

c. Benzen, toluen và xylen - có xu hướng tăng cao ven các trục giao thông

Nồng độ khí benzen, toluen và xylen đều có xu hướng tăng cao ở ven các trục giao thông.

Kết quả quan trắc của Chi cục BVMT Tp. Hồ Chí Minh trong những năm qua cho thấy *xu hướng gia tăng nồng độ các chất như benzen và toluen trong không khí tại TP. Hồ Chí Minh*. Sự gia tăng các chất độc hại này là do lượng xe cơ giới tăng rất nhanh, trong khi đó chất lượng của xăng lại không được đảm bảo.

Theo báo cáo của Chi cục BVMT Tp. Hồ Chí Minh, năm 2006, *nồng độ benzen* tăng 1,1 đến 2 lần; *nồng độ toluen* tăng từ 1 đến 1,6 lần so với năm 2005. Đáng chú ý là tại các trục đường chính ở thành phố như Điện Biên Phủ, Hùng Vương... nồng độ benzen có trong không khí đã vượt tiêu chuẩn từ 2,5 đến 4,1 lần



Nồng độ benzen trung bình năm trong không khí ven đường giao thông Tp. Hồ Chí Minh năm 2005, 2006

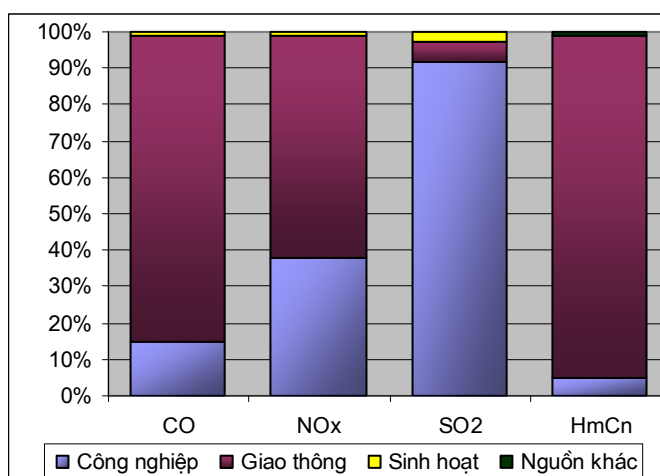
3. Ô nhiễm tiếng ồn - tăng cao ven các trục giao thông

Cùng với quá trình đô thị hóa, tiếng ồn giao thông ngày một tăng nhanh và mạnh. Cận các trục đường giao thông trong Tp. Hồ Chí Minh, mức ồn khá cao, dao động từ 66-87 dBA và thường xuyên vượt ngưỡng 75 dBA (ngưỡng tối đa cho phép đối với khu dịch vụ thương mại theo TCVN 5949-1998), đặc biệt vào thời điểm ban ngày. Mặc dù tiếng ồn đo được giữa đêm thường thấp, nhưng ở tuyến đường có mật độ xe tải lớn, tiếng ồn đêm khuya vẫn ở mức cao

C. NGUYÊN NHÂN Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ:

Hoạt động giao thông vận tải, các ngành công nghiệp, thủ công nghiệp và hoạt động xây dựng là những nguồn chính gây ô nhiễm không khí ở các khu đô thị. Theo đánh giá của các chuyên gia, ô nhiễm không khí ở đô thị do giao thông gây ra chiếm tỷ lệ khoảng 70%.

Kết quả ước tính nguồn thải khí ô nhiễm ở TP. Hồ Chí Minh năm 2004 cho thấy, do các cơ sở sản xuất công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp còn tồn tại nhiều trong thành phố nên lượng SO_2 do công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp thải ra chiếm tới trên 90%. Trong khi đó, các khí khác như NO_x , CO và H_mC_n chủ yếu vẫn do hoạt động giao thông đưa lại.



Tỷ lệ phát thải chất gây ô nhiễm do các nguồn thải chính tại Tp. Hồ Chí Minh năm 2004

a. Phát thải khí ô nhiễm từ hoạt động giao thông vận tải đường bộ

Phát thải khí ô nhiễm từ hoạt động GTVT là nguồn gây ô nhiễm không khí lớn nhất ở đô thị, chủ yếu gây ra ô nhiễm các khí độc hại như CO, NO_x , hơi xăng dầu (H_mC_n , VOCs), bụi chì, benzen và bụi $\text{PM}_{2.5}$.

Phương tiện giao thông chạy xăng phát thải các khí ô nhiễm CO, H_mC_n , Pb nhiều hơn hẳn so với phương tiện giao thông chạy dầu diesel. Ngược lại phương tiện giao thông chạy dầu diesel lại phát thải bụi mịn $\text{PM}_{2.5}$ và khí SO_2 nhiều nhất.

b. Phát thải khí ô nhiễm từ hoạt động sản xuất công nghiệp

Tại các đô thị, các hoạt động sản xuất công nghiệp vẫn là một trong những nguồn gây ô nhiễm không khí, đặc biệt đối với việc phát thải khí SO_2 .

Các khí thải ô nhiễm phát sinh từ các nhà máy, xí nghiệp chủ yếu do quá trình đốt các nhiên liệu hoá thạch (than và dầu khí các loại). Đặc biệt khi chất lượng nhiên liệu của nước ta chưa tốt so với các nước trong khu vực, cụ thể là hàm lượng benzen trong xăng quá cao (5% so với 1%), hàm lượng lưu huỳnh trong diesel cao (0,25% so với 0,05%). Các hoạt động này đã thải ra một lượng lớn bụi, khí SO_2 , CO và NO_2 gây tác động xấu đến chất lượng không khí đô thị.

Trong số các ngành sản xuất, luyện kim lại tạo ra lượng khí CO rất lớn. Còn các nhà máy nhiệt điện lại đóng góp chính các khí thải NO₂ và SO₂.

c. Phát sinh bụi từ hoạt động xây dựng

Bên cạnh hoạt động giao thông, hoạt động xây dựng trong đô thị cũng là nguồn phát sinh bụi lơ lửng tổng số rất lớn. Tại TP. Hồ Chí Minh, ước tính tổng lượng bụi từ các hoạt động xây dựng cũng xấp xỉ 13 nghìn tấn/năm (Nguồn: Sở KHCN&MT Tp. Hồ Chí Minh, 2001)

d. Ô nhiễm khí từ hoạt động dân sinh

Hoạt động của các hộ gia đình như đun nấu bằng than, dầu, củi cũng góp phần gây ô nhiễm không khí đô thị, mặc dù không lớn so với các nguồn khác. Hiện nay, mức thu nhập của người dân đô thị tăng, nhiều gia đình đã sử dụng điện hoặc gas cho việc nấu ăn hơn là than, dầu. Tuy nhiên, nếu không có những biện pháp tốt thì thực tế lượng chất ô nhiễm do hoạt động đun nấu từ các khu vực dân cư vẫn thải vào môi trường không khí đáng kể. Đặc biệt là khu dân cư nghèo, các khu phố cũ, phố cổ có mật độ nguồn phát thải khí ô nhiễm cao hơn hẳn những khu khác, ước tính có thể gấp tới 10 lần so với các khu dân cư có mức sống cao.

D. TÁC HẠI CÁC CHẤT Ô NHIỄM ĐẾN SỨC KHỎE CON NGƯỜI

-Carbon monoxide (CO) được hình thành do sự đốt cháy không hoàn toàn các chất hữu cơ như xăng, dầu khí, than củi... Khi hít phải, CO sẽ lan tỏa nhanh chóng qua phế nang, mao mạch và rau thai. 90% lượng CO hấp thụ sẽ kết hợp với Hemoglobin tạo thành Cacboxy-hemoglobin, làm kiềm chế khả năng hấp thụ ôxy của hồng cầu. Các tế bào máu này sẽ bị vô hiệu hóa, không mang được ôxy tới các mô của cơ thể. Nhiễm CO sẽ ảnh hưởng đến nhiều hệ thống, cơ quan như thần kinh, tiêu hóa, hô hấp, đặc biệt là các cơ quan tổ chức tiêu thụ ôxy cao như não, tim và ảnh hưởng đến sự phát triển của thai nhi... Gây nhức đầu, suy nhược cơ thể, chóng mặt, ăn không ngon, khó thở, rối loạn cảm giác.

-Sulphur dioxide (SO₂) là chất khí được hình thành do sự ôxy hóa chất sulphur (lưu huỳnh) khi đốt cháy nhiên liệu có chứa lưu huỳnh (đốt than, dầu và các sản phẩm của dầu...). Độc tính chung của SO₂ thể hiện sự rối loạn chuyển hóa prôtêin và đường, thiếu vitamin D và C, ức chế enzym oxidaza. Sự hấp thụ một lượng SO₂ lớn có khả năng gây bệnh cho hệ thống tạo huyết và tạo ra methemoglobin. SO₂ là chất khí gây kích thích mạnh đường hô hấp, khi hít thở phải khí SO₂ thậm chí ở cả nồng độ thấp có thể gây co thắt các loại sợi cơ thẳng của phế quản. Nồng độ SO₂ lớn có thể gây tăng tiết nhầy ở niêm mạc đường hô hấp trên và ở các nhánh khí phế quản. SO₂ ảnh hưởng tới chức năng của phổi, gây viêm phổi, viêm phế quản mạn tính, gây bệnh tim mạch, tăng miễn cảm ở những người mắc bệnh hen...

-Nitrogen dioxide (NO₂) là chất khí màu nâu, được tạo ra bởi sự ôxy hóa nitơ ở nhiệt độ cháy cao. NO₂ là chất ô nhiễm nguy hiểm, tác hại mạnh đến cơ quan hô hấp đặc biệt ở các nhóm miễn cảm như trẻ em, người già, người bị bệnh hen. Tiếp xúc với NO₂ sẽ làm tổn thương niêm mạc phổi, tăng nguy cơ nhiễm trùng và mắc các bệnh đường hô hấp, tổn thương chức năng phổi, mắt, mũi, họng...

-Bụi: Dựa vào kích thước hạt bụi người ta chia bụi thành bụi toàn phần (TSP-Total Suspended Particulate) có đường kính khí động học dưới 50m. Bụi PM₁₀ (PM-

Particulate Matter) có đường kính khí động học dưới 10 μ m. Hầu hết những hạt bụi có đường kính từ 5-10 μ m xâm nhập và lắng đọng ở đường hô hấp giữa. Bụi hô hấp là những hạt bụi có đường kính khí động học dưới 5 μ m, có thể xâm nhập sâu đến tận các phế nang là vùng trao đổi khí của hệ thống hô hấp. Ảnh hưởng của bụi đến sức khỏe phụ thuộc vào tính chất, nồng độ và kích thước hạt. Bụi có thể gây các bệnh ở đường hô hấp, tim mạch, tiêu hóa, mắt, da, ung thư...

-Ozone (O₃) được hình thành khi các hợp chất hữu cơ bay hơi (VOCs) phản ứng với NO_x dưới tác dụng của ánh sáng mặt trời. Ozone có thể gây tổn thương các mô và tế bào cơ thể. Có thể làm giảm chức năng phổi, gây tức ngực, ho, khó thở.

Các hợp chất hữu cơ bay hơi (VOCs) gồm nhiều hóa chất hữu cơ trong đó quan trọng nhất là benzen, toluene và xylene... Benzen có thể gây nhiễm độc cấp tính nếu tiếp xúc ở liều cao hoặc mạn tính biểu hiện rối loạn tiêu hóa, rối loạn thần kinh, rối loạn huyết học, kích thích da. Benzen cũng có thể là tác nhân gây suy tủy và ung thư máu.

E.CÁC GIẢI PHÁP BVMT KHÔNG KHÍ ĐÔ THỊ

Ô nhiễm không khí là vấn đề phức tạp, liên quan đến nhiều lĩnh vực, hoạt động của đô thị: xây dựng, sử dụng đất, giao thông, hoạt động dân sinh, công nghiệp, năng lượng, ... Do vậy, việc kiểm soát và giảm thiểu ô nhiễm không khí đô thị phải dựa trên một loạt các giải pháp đồng bộ.

Đến nay, một số các biện pháp giảm thiểu phát thải các chất ô nhiễm đã được triển khai thực hiện ở các thành phố, nhưng vẫn chưa đủ để kiềm chế tốc độ gia tăng ô nhiễm không khí ở đô thị. Các giải pháp hoặc được thực hiện chậm trễ hoặc thiếu sự phối hợp đồng bộ giữa các ngành, lĩnh vực.

Để giải quyết vấn đề ô nhiễm không khí đô thị, cần xây dựng các giải pháp, lựa chọn các ưu tiên và thực hiện có lộ trình chặt chẽ. Dựa trên phát hiện của các chương trước, Chương 6 tập trung đề cập đến các giải pháp ưu tiên để bảo vệ môi trường không khí đô thị nước ta trong thời gian tới.

1.Hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ và tổ chức quản lý môi trường không khí đô thị

Hoàn thiện tổ chức cơ quan quản lý môi trường không khí đô thị

Hiện nay, công tác quản lý môi trường chưa rõ ràng, còn chồng chéo. Vì thế, cần sớm thành lập một cơ quan đảm nhận nhiệm vụ trên.

Tăng cường năng lực cho các cơ quan thực hiện

- Tăng cường cả về số lượng và chất lượng cán bộ chuyên trách về quản lý môi trường nói chung và cán bộ chuyên trách về quản lý chất lượng không khí nói riêng ở cả các cấp từ Trung ương đến địa phương sao cho phù hợp với điều kiện của từng khu vực.
- Xây dựng đội ngũ cán bộ quản lý, lực lượng thanh tra, kiểm tra, triển khai và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm nhằm bảo đảm thực hiện nghiêm chỉnh luật pháp

2.Hoàn thiện chính sách, luật pháp về bảo vệ môi trường không khí đô thị

Tiếp tục hoàn chỉnh hệ thống chính sách, luật pháp

Xây dựng Luật không khí sạch

Đây là khung pháp lý và nội dung quan trọng nhất cho hoạt động bảo vệ môi trường không khí.

Rà soát, hoàn thiện các quy chuẩn quốc gia về môi trường không khí

Một số tiêu chuẩn môi trường không khí xung quanh còn chưa phù hợp với tiêu chuẩn chung của các tổ chức quốc tế. Do vậy, cần thiết rà soát, hoàn thiện tiêu chuẩn đối với một số chất ô nhiễm, như PM₁₀, SO₂, NO₂ và Ozôn; xây dựng bổ sung một số tiêu chuẩn cho một số chất ô nhiễm, như PM_{2,5} và BTX.

Xây dựng quy chế BVMT không khí đô thị

Trước mắt, thành phố nhanh chóng xây dựng, ban hành và áp dụng quy chế BVMT không khí đô thị. Quy chế này cần quy định rõ trách nhiệm của các ngành, lĩnh vực hoạt động ở đô thị trong việc phát thải vào không khí, ngăn chặn kịp thời các tác động xấu, góp phần chặn đà suy giảm chất lượng môi trường không khí đô thị hiện nay.

3. Tăng cường tài chính, đầu tư

- Tăng tỷ lệ chi cho BVMT không khí từ các nguồn ngân sách, nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức.
- Cần phân định rõ và sử dụng có hiệu quả, đúng mục đích kinh phí BVMT không khí lấy từ nguồn 1% chi ngân sách cho môi trường hàng năm.
- Tìm kiếm nguồn kinh phí từ các tổ chức quốc tế và các nước cho các hoạt động quản lý và bảo vệ chất lượng không khí đô thị. Xây dựng danh sách các dự án ưu tiên về BVMT không khí để tranh thủ sự hỗ trợ ODA.

Thành phố Hồ Chí Minh và dự án bán khí thải

Tp. Hồ Chí Minh đã có hợp đồng với Công ty KM Green của Hàn Quốc về khai thác khí thải tại hai bãi chôn lấp rác Phước Hiệp 1 và Đông Thạnh. Theo hợp đồng đã ký, công ty này sẽ trả cho Tp. Hồ Chí Minh hơn 20 triệu USD trong 7 năm để được quyền khai thác khí thải từ hai bãi rác trên. Đến thời điểm đầu năm 2007, Tp. Hồ Chí Minh đã nhận được 1 triệu USD đầu tiên từ dự án này.

4. Đẩy mạnh hoạt động quan trắc, kiểm kê khí thải, kiểm soát môi trường không khí đô thị

Xây dựng mạng lưới quan trắc chất lượng không khí và thực hiện kiểm kê nguồn phát thải

- Đẩy mạnh đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, máy móc, thiết bị và công nghệ hiện đại cho trạm quan trắc không khí và các hoạt động truyền tin, xử lý, quản lý và cung cấp thông tin, số liệu về môi trường không khí đô thị. Ưu tiên cho các thành phố lớn, thuộc vùng kinh tế trọng điểm.
- Đầu tư xây dựng mạng lưới các trạm quan trắc môi trường không khí đô thị theo hướng tiên tiến, hiện đại, đặc biệt với các trạm quan trắc không khí tự động và di động.
- Cũng như quan trắc chất lượng không khí, kiểm kê nguồn phát thải cung cấp các số liệu rất quan trọng cho việc xây dựng các chính sách về môi trường và phát triển bền vững. Cần sớm triển khai kiểm kê các nguồn phát thải vào không khí rộng rãi trong toàn quốc, đặc biệt trong các khu vực đô thị.
- Tăng cường cung cấp thông tin, số liệu quan trắc môi trường không khí, số liệu kiểm kê nguồn phát thải cho các bộ ngành, địa phương, đơn vị có nhu cầu.

Kiểm soát, hạn chế các nguồn gây ô nhiễm bụi

Như đã xác định, ô nhiễm bụi là vấn đề nổi cộm của chất lượng không khí đô thị. Trong đó, hai nguồn gây ô nhiễm bụi chính là hoạt động xây dựng và giao thông vận tải. Do vậy, nhiệm vụ ưu tiên trong giai đoạn trước mắt là kiểm soát và hạn chế các nguồn gây ô nhiễm bụi ở đô thị và tập trung vào hai hoạt động này. Các biện pháp cụ thể là:

- Yêu cầu các công trình xây dựng phải kiểm soát bụi tại các địa điểm thi công và trên các phương tiện vận chuyển vật liệu xây dựng.
- Quy hoạch hợp lý các tuyến vận chuyển qua thành phố.
- Tăng cường phun nước và quét đường (bằng máy và thủ công), đặc biệt vào mùa khô.
- Các xe ô tô phải được phun nước, rửa sạch trước khi vào thành phố. Các phương tiện cơ giới phải rửa bánh xe khi ra khỏi công trường xây dựng trong các đô thị.

Tăng cường áp dụng một số biện pháp nhằm kiểm soát, giảm phát thải chất ô nhiễm vào môi trường không khí đô thị

- Tăng cường phương tiện giao thông công cộng (xe buýt, xe điện trên không, xe điện ngầm,...) và các hình thức giao thông không gây ô nhiễm. Khuyến khích sự phát triển của các phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch như khí thiên nhiên, khí hóa lỏng, cồn nhiên liệu, biodiesel và điện. Gần đây, TP đã sử dụng nguồn vốn ODA để xây dựng ***tuyến đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành - Dầu Giây***, ký hợp đồng với ***Tổng công ty xe điện ngầm Matxcova (Moskovski Metrostroy)***) ***trong việc xây dựng và khai thác tuyến tàu điện ngầm TP HCM...***
- Thực hiện nghiêm túc các quy định của pháp luật liên quan đến phát thải của các phương tiện giao thông, như:
 - + Triển khai có hiệu quả việc áp dụng tiêu chuẩn Euro 2.
 - + Thực hiện chương trình kiểm tra và bảo dưỡng: Các phương tiện xe cộ đã đăng ký phải được kiểm tra về sự phát thải hàng năm và định kỳ bảo dưỡng xe.
 - + Không cho lưu hành những xe quá cũ, không đảm bảo chất lượng phương tiện; triển khai có hiệu quả giai đoạn cuối trong lộ trình loại bỏ xe quá niên hạn theo Nghị định 23/2004/NĐ-CP của Chính phủ.
- Các hoạt động công nghiệp phải tuân thủ các quy định về kiểm soát ô nhiễm: tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn khí thải là yêu cầu bắt buộc đối với các cơ sở công nghiệp đang hoạt động và các cơ sở mới, cơ sở mở rộng, đặc biệt đối với các cơ sở công nghiệp có nguy cơ ô nhiễm cao (ví dụ: sản xuất vật liệu xây dựng).
- Ứng dụng các giải pháp giảm thiểu phát thải chất ô nhiễm: ứng dụng các giải pháp sản xuất sạch hơn (CDM); lắp đặt các thiết bị xử lý khí thải tại nguồn phát thải; cải tiến quy trình đốt nhiên liệu trong sản xuất, thay thế nhiên liệu ít gây ô nhiễm (nhiên liệu sinh học).
- Giảm thiểu phát thải chất ô nhiễm không khí ở các làng nghề nằm trong và gần các đô thị: thay đổi sử dụng nhiên liệu đốt từ than, dầu sang gas, điện; Áp dụng các biện pháp xử lý khí thải tại từng cơ sở sản xuất.
- Giảm ô nhiễm không khí do các hoạt động sinh hoạt tại các khu dân cư bằng các biện pháp: tuyên truyền, khuyến khích cộng đồng sử dụng các nhiên liệu sạch trong đun nấu thay bằng sử dụng dầu, than, củi; Nâng cấp chất lượng đường giao thông đô thị tại các khu dân cư.
- Tăng mật độ cây xanh trong các đô thị: trồng thêm cây trên các đường phố, mở rộng các công viên.

Kiểm tra, giám sát chất lượng xăng dầu nhập khẩu, pha chế và sản xuất trong nước

Nghiêm chỉnh thực hiện Quyết định số 50/2006/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ trong đó có quy định chất lượng xăng dầu nhập khẩu phải đạt tiêu chuẩn TCVN (TCVN 6776-2005 đối với xăng, TCVN 5689-2006 đối với dầu diesel). Tăng cường kiểm tra, giám sát chất lượng xăng dầu nhập khẩu, pha chế và sản xuất trong nước, đảm bảo đúng tiêu chuẩn theo các quy định hiện hành. Đặc biệt chú trọng đến chì trong xăng.

5. Đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu, đào tạo về môi trường không khí

Đẩy mạnh nghiên cứu

- Tăng cường các hoạt động nghiên cứu khoa học và công nghệ trong lĩnh vực môi trường không khí.
- Tăng cường các hoạt động nghiên cứu về các ảnh hưởng của ô nhiễm không khí đến con người, phát triển KT-XH để đề ra các biện pháp phù hợp nhằm bảo vệ sức khỏe cộng đồng và sự phát triển bền vững của đất nước.

Đẩy mạnh đào tạo

- Tiếp tục mở rộng số lượng chỉ tiêu đào tạo của các chuyên ngành môi trường ở tất cả các trình độ đào tạo, trong đó mở rộng đào tạo các chuyên ngành về môi trường không khí.
- Tăng cường lồng ghép các nội dung đào tạo về môi trường vào trong các chương trình đào tạo của các chuyên ngành. Các chuyên gia chuyên ngành cũng được đào tạo và có kiến thức về bảo vệ môi trường.

6. Tăng cường sự tham gia của cộng đồng

Nâng cao nhận thức của cộng đồng đô thị

- Tăng cường nâng cao nhận thức cho các nhà quản lý, lập chính sách về ô nhiễm không khí; các tác động, ảnh hưởng và thiệt hại do ô nhiễm không khí gây ra.
- Nâng cao nhận thức của cộng đồng về tầm quan trọng của chất lượng môi trường không khí xung quanh đối với sức khỏe của cộng đồng cũng như ảnh hưởng của nó tới chất lượng sống.
- Tăng cường tuyên truyền, cung cấp thông tin chất lượng không khí cho cộng đồng. Xây dựng và phổ biến áp dụng chỉ số chất lượng không khí (AQI).
- Công khai các thông tin, số liệu liên quan đến tình hình ô nhiễm không khí và các nguồn chính gây ô nhiễm không khí trên các phương tiện thông tin đại chúng để cộng đồng có nhận thức đúng về ô nhiễm không khí và nâng cao ý thức của cộng đồng trong việc BVMT không khí.

Tăng cường sự tham gia của cộng đồng

- Đưa cộng đồng tham gia trực tiếp vào hệ thống quản lý môi trường, tham gia trong các công đoạn của công tác quản lý từ khâu bàn bạc ban đầu tới việc lên kế hoạch thực hiện, triển khai các hoạt động và đánh giá sau khi thực hiện.
- Xây dựng các cơ chế cụ thể để thu hút sự ủng hộ, tham gia của cộng đồng trong công tác BVMT không khí.

Kết luận và kiến nghị

1. Kết luận

Qua phân trình bày trên, chúng ta đã thấy phần nào những mối nguy hiểm khôn lường do ô nhiễm không khí đem lại. Thế nên các giải pháp giảm thiểu tác hại thiết nghĩ nên thực hiện nhanh chóng, rộng rãi hơn nữa.

2. Kiến nghị:

Mong các cơ quan có thẩm quyền có thể xem xét những giải pháp trên để đưa ra những hành động kịp thời, đúng đắn nhằm bảo vệ môi trường sống của chúng ta.

Tài liệu tham khảo:

1. nea.gov.vn
2. tuoitre.com.vn