

QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ ĐÔ THỊ VIỆT NAM - THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

VŨ BẢO *

Tại Việt Nam hiện nay, các hoạt động nhằm thúc đẩy quá trình phát triển kinh tế - xã hội đang diễn ra rất mạnh mẽ, đạt được nhiều thành tích to lớn, góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống người dân. Thực tế cho thấy, quá trình phát triển kinh tế-xã hội tại các đô thị đã gây nhiều tác động xấu đến môi trường nói chung và tạo sức ép lớn đối với môi trường không khí (MTKK) nói riêng. Chất lượng không khí của các đô thị đang bị suy giảm, nhiều nơi vấn đề ô nhiễm bụi đã ở mức báo động.

1. Thực trạng quản lý chất lượng không khí đô thị Việt Nam.

Hiện nay, không khí ở các đô thị nước ta bị ô nhiễm bởi nhiều nguồn phát thải khác nhau như từ các phương tiện giao thông, đốt rác ngoài trời và sử dụng than trong các hoạt động dân sinh (phát thải bụi mịn và các chất độc), từ các ống khói của nhà máy... Trong những năm vừa qua, một số các biện pháp nhằm giảm thiểu phát thải chất ô nhiễm vào không khí đã từng bước được áp dụng tại các đô thị.

- *Loại bỏ xăng pha chì:* Việt Nam là quốc gia thứ 7 trong khu vực ASEAN "tuyên chiến" với chì trong xăng. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 24/2000/CT-TTG ngày 23-11-2000 về việc triển khai sử dụng xăng không pha chì trên toàn quốc. Nhờ nỗ lực này, hiện nay, hàm lượng chì trong MTKK xung quanh các đô thị ở nước ta đã giảm đáng kể.

- *Giảm thiểu phát thải chất ô nhiễm vào không khí:* Nhằm quản lý, kiểm soát khí

thải từ các phương tiện cơ giới đường bộ, hạn chế mức độ gia tăng ô nhiễm không khí, từng bước cải thiện, nâng cao chất lượng MTKK nói chung, MTKK ở các đô thị nói riêng, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10-10-2005 quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Theo đó, Bộ Giao thông Vận tải đã chỉ đạo tổ chức kiểm tra khí thải theo mức tiêu chuẩn khí thải mới từ ngày 01-7-2006 đối với ô tô đang lưu hành tại 5 thành phố (Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP.Hồ Chí Minh, Cần Thơ) và xe cơ giới nhập khẩu đã qua sử dụng vào Việt Nam; đồng thời, tổ chức kiểm tra khí thải theo tiêu chuẩn EURO 2 đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. Đầu tư cơ sở vật chất và đào tạo nguồn nhân lực để đáp ứng công tác kiểm tra khí thải xe cơ giới theo lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đã quy định.

Bên cạnh đó, tổ chức đánh giá và công nhận các phòng thử trong và ngoài nước. Vừa qua, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã đánh giá, công nhận và công bố danh sách 24 phòng thử nghiệm của các tổ chức, nhà sản xuất trong và ngoài nước để các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp có thể lựa chọn nơi thử nghiệm khí thải phù hợp và thuận tiện nhất cho doanh nghiệp mình. Việc áp dụng tiêu chuẩn khí thải chặt chẽ đòi hỏi các phương tiện giao thông vận tải phải thường xuyên được kiểm tra và có chế độ bảo trì chặt chẽ.

* Bộ Tài nguyên và Môi trường.

Nhằm hạn chế số lượng phương tiện giao thông cá nhân gây ô nhiễm MTKK và giảm tác nghẽn giao thông, hiện nay, các cấp chính quyền đang đặc biệt quan tâm đến các biện pháp nhằm tăng cường các phương tiện giao thông công cộng và cải tiến quản lý hệ thống giao thông. Tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ..., số lượng các xe buýt nội thị và liên tỉnh được tăng đáng kể. Các dự án xây dựng hệ thống xe buýt nhanh (BTR), tàu điện ngầm, đường sắt trên cao đã bắt đầu được khởi động tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh.

Để kiểm soát chặt chẽ các nguồn phát thải công nghiệp trong và ngoài đô thị, các tiêu chuẩn khá nghiêm ngặt về phát thải cũng được ban hành. Do vậy, nhiều cơ sở, nhà máy lớn đã áp dụng các công nghệ sản xuất sạch hơn, công nghệ kiểm soát phát thải hiện đại và sử dụng năng lượng hiệu quả. Đồng thời, xử lý triệt để các cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Tính đến tháng 12-2006, sau 3 năm triển khai giai đoạn I của Quyết định số 64/2003/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch xử lý triệt để các cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng, trong tổng số 439 cơ sở phải xử lý (trong đó có 42 cơ sở gây ô nhiễm không khí), đã có 145 cơ sở (đạt 33%) không còn gây ô nhiễm môi trường, 225 cơ sở (51,2%) đã và đang triển khai các biện pháp xử lý...

- Từng bước loại bỏ các phương tiện cơ giới không đủ điều kiện lưu hành: Hiện nay, Nghị định số 23/2004/NĐ-CP ngày 13-01-2004 của Chính phủ về quy định niên hạn sử dụng đối với ô tô tải và ô tô chở người là cơ sở pháp lý cho việc loại bỏ các phương tiện không đủ điều kiện lưu hành, góp phần tích cực giảm bỏ khí thải độc hại. Đến nay, đã có hơn 44.500 xe cũ nát, quá hạn sử dụng bị loại bỏ.

- Triển khai Chương trình trọng điểm ưu tiên về cải thiện chất lượng không khí ở các đô thị Việt Nam. Ban hành các tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN) về chất lượng MTKK.

Các TCVN về MTKK được ban hành lần đầu tiên vào năm 1995, sửa đổi năm 2001 và 2005. Ngày 18-12-2006, Quyết định số 22/2006/QĐ-BTNMT của Bộ Tài nguyên và Môi trường được ban hành, quy định bắt buộc áp dụng TCVN về môi trường, trong đó có 4 tiêu chuẩn về chất lượng không khí. Đến nay, theo đánh giá, tiêu chuẩn chất lượng MTKK của nước ta đạt mức trung bình so với một số nước khác.

- Bước đầu thực hiện quan trắc MTKK đô thị: Quan trắc chất lượng không khí là nhằm theo dõi một cách định lượng cụ thể chất lượng MTKK, qua đó, thấy được hiệu quả và tác động của các chính sách bảo vệ MTKK. Ở nước ta, từ năm 1994, các hoạt động quan trắc MTKK bắt đầu được thực hiện thông qua các chương trình quan trắc cấp quốc gia và địa phương. Từ năm 2000, nhằm cung cấp số liệu quan trắc liên tục, các trạm quan trắc MTKK tự động đã được xây dựng và đi vào hoạt động tại một số thành phố lớn như Hà Nội (5 trạm), TP.Hồ Chí Minh (9 trạm), Hải Phòng (2 trạm), Đà Nẵng (2 trạm)...Tới đây, nhằm hiện đại hoá mạng lưới quan trắc MTKK, theo Quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đến năm 2020, trên toàn quốc sẽ xây dựng 58 trạm quan trắc không khí tự động. Các trạm quan trắc này sẽ được kết nối thành mạng quan trắc MTKK thông qua trung tâm điều hành nhằm thường xuyên theo dõi chất lượng MTKK trong cả nước.

- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về MTKK: Việt Nam đang tích cực tham gia xây dựng và đã phê chuẩn 17 công ước quốc tế về môi trường; trong đó, có những công ước liên quan đến MTKK đô thị. Việc huy động sự hỗ trợ quốc tế giải quyết các vấn đề MTKK đô thị đã được chú trọng trong thời gian qua. Nhiều tổ chức chính phủ, phi chính phủ đã có các chương trình, dự án hợp tác đơn phương, đa phương với các tổ chức của Việt Nam trong quản lý và kiểm soát chất lượng không khí tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh...

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt

được, việc quản lý chất lượng không khí đô thị Việt Nam vẫn còn những hạn chế sau:

- *Chức năng, nhiệm vụ và tổ chức quản lý MTKK đô thị chưa được phân công rõ ràng.* Thể chế về quản lý MTKK chưa thực sự được triển khai trong thực tế. Bên cạnh Bộ Tài nguyên và Môi trường, một số bộ, ngành khác cũng được phân công trách nhiệm liên quan đến quản lý và bảo vệ MTKK như các Bộ Giao thông Vận tải, Công thương, Y tế, Xây dựng, Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Công an. Các bộ này đều có cơ quan theo dõi tình hình bảo vệ môi trường thuộc ngành, lĩnh vực. Tuy nhiên, trách nhiệm về quản lý chất lượng không khí không được ưu tiên và chưa rõ ràng. Tại các địa phương, mặc dù có đơn vị quản lý môi trường nhưng vấn đề quản lý chất lượng không khí chưa được quan tâm đúng mức. Rất ít các hoạt động quản lý bảo vệ MTKK được triển khai tại các đô thị. Mặt khác, còn thiếu các quy định pháp luật đặc thù cho MTKK đô thị.

- *Thiếu kế hoạch quản lý chất lượng không khí.* Theo kinh nghiệm của nhiều nước, một nội dung quan trọng trong quản lý MTKK là xây dựng và thực thi Kế hoạch quản lý chất lượng không khí. Nhưng hiện nay, nước ta chưa có Kế hoạch này ở cấp Quốc gia cũng như địa phương.

- *Quan trắc và kiểm kê nguồn phát thải còn yếu.* Hoạt động quan trắc MTKK còn rất nhiều hạn chế như Quy hoạch mạng lưới quan trắc môi trường quốc gia chưa thực sự được triển khai nên hoạt động quan trắc MTKK còn phân tán, chồng chéo, chưa theo một quy trình thống nhất, chưa bao quát hết các yêu cầu quan trắc; thiết bị quan trắc thiếu và lạc hậu, chưa tự động hoá các khâu lưu trữ, xử lý và trao đổi số liệu; số liệu về MTKK thu thập chưa đồng bộ, ít được chia sẻ, khó khăn trong việc khai thác, sử dụng, chưa đủ tin cậy để đánh giá và dự báo môi trường, phục vụ cho công tác hoạch định chính sách bảo vệ môi trường, phát triển kinh tế - xã hội bền vững; hoạt động bảo đảm chất lượng và kiểm soát

chất lượng (QA/QC) trong quan trắc môi trường còn yếu, làm giảm chất lượng và tính thống nhất của số liệu quan trắc; kinh phí đầu tư cho quan trắc MTKK còn rất hạn chế so với yêu cầu nhiệm vụ bảo vệ môi trường. Chưa tiến hành kiểm kê được các nguồn phát thải khí.

- *Đầu tư nhỏ bé và chưa tương xứng.* Kinh phí đầu tư cho công tác bảo vệ môi trường ở Việt Nam ngày càng tăng nhưng việc giải ngân nguồn kinh phí này ở các ngành và địa phương còn nhiều khó khăn. Hơn nữa, tỉ lệ chi cho MTKK so với các nội dung khác chưa hợp lý. Theo số liệu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về các dự án ODA cho môi trường và chương trình các dự án đầu tư công cho lĩnh vực bảo vệ môi trường giai đoạn 1996-2005, chỉ có khoảng 276,2 triệu USD được đầu tư cho MTKK nói chung ở Việt Nam; trong đó, đầu tư cho MTKK đô thị chiếm tỉ lệ 7,1% tổng vốn đầu tư cho lĩnh vực bảo vệ môi trường.

- *Đào tạo, nghiên cứu không theo kịp yêu cầu.* Theo thống kê sơ bộ, cả nước hiện có hơn 30 trường đại học và 10 trường cao đẳng tham gia đào tạo chuyên ngành môi trường. Ở trình độ đại học, có gần 50 chương trình đào tạo, trình độ sau đại học có 25 chương trình và cao đẳng có 10 chương trình. Số lượng người đã và đang được đào tạo chuyên ngành môi trường tuy có tăng nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu. Các cán bộ ở cơ quan quản lý môi trường địa phương phần lớn đều chuyển ngành từ các ngành khác sang. Mặt khác, trong lĩnh vực nghiên cứu môi trường, chúng ta cũng có rất ít các chương trình nghiên cứu về ô nhiễm không khí và chưa có các nghiên cứu, đánh giá tổng thể, đầy đủ về hiện trạng ô nhiễm không khí nói chung và ô nhiễm không khí đô thị nói riêng...

- *Sự tham gia của cộng đồng còn nhiều hạn chế.* Chiến lược Bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 đã nhấn mạnh "Bảo vệ môi trường là nhiệm vụ của toàn xã hội, của các cấp, các ngành, các tổ chức, cộng đồng và

của mọi người dân". Sự thành công của công tác bảo vệ môi trường phụ thuộc rất lớn vào sự tham gia của cộng đồng, tuy nhiên, sự tham gia của cộng đồng trong công tác này còn hạn chế. Hiện nay, công tác tuyên truyền vẫn chưa thực sự đi vào cộng đồng, tiềm năng của cộng đồng trong bảo vệ môi trường chưa được phát huy đầy đủ, sự tham gia của cộng đồng vào các quá trình đóng góp ý kiến ra quyết định, hoạch định chính sách và các hoạt động quản lý môi trường còn nhiều hạn chế, trách nhiệm của cộng đồng đối với việc tuân thủ pháp luật và bảo vệ MTKK chưa cao...

2. Một số giải pháp bảo vệ môi trường không khí đô thị.

Một là, hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ và tổ chức quản lý MTKK đô thị. Trước mắt, hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ và tổ chức quản lý MTKK từ cấp trung ương đến địa phương theo hướng phân định rõ chức năng cơ quan, đơn vị và đầu mối về quản lý MTKK trong hệ thống các cơ quan quản lý môi trường. Cụ thể, ở cấp trung ương, trong Bộ Tài nguyên và Môi trường, xác định rõ đơn vị đầu mối về quản lý MTKK quốc gia. Ở cấp tỉnh/thành phố, xác định rõ đơn vị đầu mối về bảo vệ MTKK tại các địa phương, đặc biệt tại Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh và các đô thị loại 1. Xây dựng cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành và các địa phương trong bảo vệ MTKK.

Xác lập cơ chế thông tin về MTKK đô thị. Xây dựng cơ chế trao đổi, chia sẻ thông tin về MTKK đô thị giữa các bộ, ngành và các địa phương. Thiết lập Hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu về chất lượng MTKK, phát thải chất gây ô nhiễm không khí tại các thành phố nhằm chia sẻ và trao đổi thông tin giữa các thành phố và phục vụ nghiên cứu, theo dõi, đánh giá, dự báo về tình hình chất lượng MTKK trên cả nước.

Tăng cường 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 tất 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.

Hai là, hoàn thiện chính sách, luật pháp về bảo vệ MTKK đô thị. Tăng cường pháp chế về bảo vệ MTKK theo hướng quy định rõ quyền lợi, trách nhiệm bảo vệ MTKK của các tổ chức, cá nhân, các chế tài cụ thể cho các trường hợp vi phạm, xây dựng các quy định về bồi thường thiệt hại trong lĩnh vực MTKK. Cụ thể, nghiên cứu, xây dựng cơ chế thực sự lồng ghép các yêu cầu bảo vệ MTKK vào các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển của các ngành, địa phương, đặc biệt là các quy hoạch phát triển đô thị và khu công nghiệp. Tiếp tục rà soát, chỉnh sửa, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ MTKK. Đẩy mạnh xây dựng và ban hành áp dụng phí bảo vệ MTKK đối với khí thải - một công cụ kinh tế buộc các đối tượng gây ô nhiễm phải giảm thiểu các nguồn thải ra môi trường. Rà soát, hoàn thiện các quy chuẩn quốc gia về MTKK. Xây dựng Quy chế bảo vệ MTKK đô thị, trong đó 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 MTKK đô thị hiện nay.

Sớm đưa kế hoạch xây dựng *Luật Không khí sạch* vào lộ trình xây dựng luật của Quốc hội, đây sẽ là khung pháp lý và nội dung quan trọng nhất cho hoạt động bảo vệ MTKK.

Ba là, xây dựng Kế hoạch quản lý chất lượng không khí quốc gia. Kế hoạch quản lý chất lượng không khí quốc gia phải phù hợp với các kế hoạch quản lý chất lượng không khí của các thành phố và ngược lại. Trong đó, phải bao gồm các yêu cầu, nguyên tắc chính đối với các kế hoạch quản lý chất lượng không khí của các địa

NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI

phương, phải đưa ra các mục tiêu ngắn hạn và mục tiêu dài hạn, chỉ ra các ưu tiên chính, ước tính kinh phí để thực hiện. Đồng thời, phải nêu ra các biện pháp thực hiện cụ thể, các tổ chức chịu trách nhiệm thực hiện các biện pháp này và lộ trình thực hiện.

Xây dựng kế hoạch quản lý chất lượng không khí cho Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và một số đô thị lớn khác. Hiện nay, Hà Nội đang xây dựng Kế hoạch quản lý chất lượng không khí đến năm 2020. Cần sớm hoàn thành việc xây dựng Kế hoạch và đưa vào thực thi trong thực tế để làm mô hình mẫu cho các đô thị khác.

Bốn là, tăng cường kinh phí cho quản lý MTKK. Tăng tỉ lệ chi cho bảo vệ MTKK từ các nguồn ngân sách, nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức. Các địa phương cần phân định rõ và sử dụng có hiệu quả, đúng mục đích kinh phí bảo vệ MTKK lấy từ nguồn 1% chi ngân sách cho môi trường hàng năm. Đồng thời, tìm kiếm nguồn kinh phí từ các tổ chức quốc tế và các nước cho hoạt động quản lý và bảo vệ chất lượng không khí đô thị. Xây dựng danh sách các dự án ưu tiên về bảo vệ MTKK để tranh thủ sự hỗ trợ ODA.

Năm là, đẩy mạnh hoạt động quan trắc, kiểm kê khí thải, kiểm soát MTKK đô thị. Tập trung triển khai Quyết định số 16/2007/QĐ-TTg ngày 29-01-2007 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch tổng thể mạng lưới quan trắc tài nguyên và môi trường quốc gia, trong đó có xây dựng mạng lưới quan trắc MTKK. Trước mắt, đẩy nhanh xây dựng mạng lưới quan trắc chất lượng không khí tại các thành phố lớn, khu công nghiệp để giám sát, phát hiện các vấn đề ô nhiễm không khí. 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 MTKK đô thị. Ưu tiên các thành phố lớn thuộc vùng kinh tế trọng điểm. Mặt khác, sớm triển khai việc kiểm kê rộng rãi nguồn phát thải trong toàn quốc, nhất là ở các khu

vực đô thị có các nguồn phát thải chất ô nhiễm vào không khí.

Kiểm soát và hạn chế các nguồn gây ô nhiễm bụi ở đô thị như 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; các xe ô tô phải được phun nước rửa sạch trước khi vào thành phố...

Tăng cường phương tiện giao thông công cộng 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 hoá lỏng, cồn nhiên liệu, biodiesel và điện. Thực hiện nghiêm túc các quy định liên quan đến phát thải của các phương tiện giao thông (triển khai việc áp dụng tiêu chuẩn EURO 2; thực hiện kiểm tra và bảo dưỡng các phương tiện giao thông...).

Tăng cường áp dụng các biện pháp nhằm kiểm soát, giảm phát thải chất ô nhiễm không khí do hoạt động sản xuất công nghiệp và dân sinh. Các hoạt động công nghiệp phải tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn khí thải, ứng dụng các giải pháp sản xuất sạch hơn, 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... Tuyên truyền, khuyến khích cộng đồng dân cư sử dụng các nhiên liệu sạch trong đun nấu thay bằng sử dụng dầu, than, củi; tăng mật độ cây xanh trong các đô thị...

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 hàm lượng chì trong xăng và hàm lượng sunfua trong dầu.

Sáu là, đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu khoa học và công nghệ trong lĩnh vực MTKK, đề ra các biện pháp phù hợp nhằm bảo vệ sức khoẻ cộng đồng và sự phát triển
(Xem tiếp trang 56).

đất thành vốn là giải phóng mặt bằng. Nguyên nhân cơ bản của khó khăn này là đụng chạm tới quyền lợi của người dân trong vùng giải tỏa. Tuy pháp luật Việt Nam quy định khi giải phóng mặt bằng, người dân phải được di dời tới nơi ở mới tốt hơn hoặc bằng nơi ở cũ. Nhưng thực tế không phải địa phương nào cũng làm được như vậy. Nhiều nơi người dân cho rằng, cái mất nhiều hơn là cái được. Chuyển tới nơi ở mới xa trường học, bệnh viện, thiếu điện, thiếu nước sạch và không ít trường hợp giá đền bù đất và tài sản thấp xa so với giá thị trường, đặc biệt là giá đất sản xuất nông nghiệp. Vì vậy, cùng với việc xác định giá đất đền bù thỏa đáng cho người dân, chính quyền địa phương và chủ đầu tư phải quan tâm tới xây dựng khu tái định cư đảm bảo

điều kiện sống thuận lợi cho các hộ dân di dời và có chính sách chuyển đổi ngành nghề cho những lao động bị Nhà nước thu hồi đất.

Việc chuyển đổi đất đai thành vốn đang diễn ra sôi động ở các địa phương trong nước. Để thực hiện chủ trương này có hiệu quả, việc rút ra bài học kinh nghiệm để giúp chính quyền các địa phương tổ chức chỉ đạo, lãnh đạo tốt là yêu cầu cấp thiết cần được tiếp tục nghiên cứu, tổng kết □

1. Chiến lược ổn định và phát triển kinh tế - xã hội. NXB Sự thật, H.1991, tr. 30.

2. 4. Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X, NXB CTQG, H.2006, tr. 81, 243.

3. Luật Đất đai, NXB CTQG, H.2003, tr.125.

* * * * *

QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG MÔI TRƯỜNG...

(Tiếp theo trang 24)

bền vững của đất nước. Tiếp tục mở rộng 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 MTKK. Tăng cường lồng ghép các nội dung đào tạo về môi trường vào các chương trình đào tạo của các chuyên ngành khác. Các chuyên gia trong lĩnh vực khác cũng cần được đào tạo và có kiến thức về bảo vệ môi trường.

Bảy là, tăng cường sự tham gia của cộng đồng, nâng cao nhận thức của cộng đồng về tầm quan trọng của chất lượng MTKK xung quanh đối với sức khỏe của cộng đồng cũng như ảnh hưởng của nó tới chất lượng cuộc sống. 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, trên cơ sở đó nâng

cao ý thức cộng đồng trong bảo vệ MTKK. Đưa cộng đồng tham gia trực tiếp vào hệ thống quản lý môi trường, tham gia 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 bảo vệ MTKK.

Tám là, tiếp tục triển khai mạnh mẽ “Chương trình cải thiện chất lượng không khí ở các đô thị”. Theo đó, các Bộ Giao thông Vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Khoa học và Công nghệ, Công thương, Xây dựng khẩn trương thúc đẩy triển khai các dự án ưu tiên thuộc Khung kế hoạch tổng thể thực hiện Chương trình 23 “Cải thiện chất lượng không khí ở các đô thị”. Các địa phương cũng cần đôn đốc thực hiện các dự án ưu tiên đã được giao, đảm bảo đạt được các mục tiêu đề ra trong Khung kế hoạch tổng thể thực hiện Chương trình 23 □