

Quản lý chất lượng các thành phần môi trường - Nền tảng và mục tiêu của công tác kiểm soát ô nhiễm

NGUYỄN HOÀNG ANH, Phó Vụ trưởng
 Vụ Quản lý chất lượng môi trường, Tổng cục Môi trường

Quản lý chất lượng các thành phần môi trường bắt đầu được quy định chính thức trong hệ thống pháp luật về BVMT từ năm 2005, tuy nhiên, ngay từ năm 1993, cùng với sự ra đời của Luật BVMT, việc quản lý, theo dõi các thành phần môi trường đã được giao cho các cơ quan Nhà nước triển khai thực hiện. Vì vậy, ngay từ giai đoạn đầu, cùng với việc triển khai các công cụ, biện pháp chung về BVMT, công tác quản lý chất lượng môi trường, theo dõi diễn biến, phát hiện dấu hiệu ô nhiễm và triển khai các giải pháp kiểm soát ô nhiễm đối với các thành phần môi trường đã được triển khai thực hiện.

Bài viết tập trung phân tích hoạt động quản lý chất lượng môi trường không khí và nước giai đoạn 10 năm trở lại đây, nhằm mục tiêu đánh giá thực trạng, phân tích nguyên nhân và xác định các giải pháp triển khai có hiệu quả các quy định mới của pháp luật về BVMT. Trong số này, bài viết tập trung vào nội dung:

PHẦN I: QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ

Một số vấn đề về thực trạng ô nhiễm không khí

Trong giai đoạn 2016 - 2020, ô nhiễm môi trường không khí tiếp tục là một trong những vấn đề nóng về môi trường, luôn nhận được sự quan tâm của nhiều quốc gia trên thế giới. Tại Việt Nam, ô nhiễm môi trường không khí chủ yếu là ô nhiễm bụi tại các thành phố (TP), đô thị lớn, khu vực công nghiệp. Các thông số đặc trưng khác trong môi trường không khí như NO_2 , O_3 , CO, SO_2 cơ bản vẫn nằm trong ngưỡng của QCVN 05:2013/BTNMT. Đối với các đô thị vừa và nhỏ, khu vực nông thôn, miền núi, chất lượng môi trường không khí vẫn duy trì tương đối ổn định ở mức khá tốt và trung bình.

Mặc dù chất lượng môi trường không khí mỗi năm có khác nhau, song tình trạng ô nhiễm bụi mịn thường xuyên xảy ra tại một số TP, đô thị lớn, các khu vực tập trung nhiều hoạt động công nghiệp, đặc biệt là tình trạng ô nhiễm bụi PM_{10} và bụi $PM_{2.5}$ tại Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh

luôn là một trong những vấn đề nóng và đặt ra nhiều thách thức. Mức độ ô nhiễm bụi mịn có xu hướng tăng lên từ năm 2017 - 2019 (cao nhất vào năm 2019) nhưng đến năm 2020 đã giảm hơn.

Diễn biến chất lượng môi trường không khí, ô nhiễm không khí tại các đô thị lớn

Tình trạng ô nhiễm môi trường không khí trong thời gian qua tại một số địa phương có xu hướng gia tăng, chủ yếu tập trung vào ô nhiễm bụi, đặc biệt là bụi mịn $PM_{2.5}$. Qua theo dõi diễn biến từ năm 2010 đến nay cho thấy, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ tại trạm quốc gia đặt tại 556 Nguyễn Văn Cừ (Hà Nội) có xu hướng giảm từ năm 2013 -2017. Từ năm 2018 - 2019 nồng độ bụi $PM_{2.5}$ có xu hướng tăng hơn so với 2017. So sánh kết quả quan trắc nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trong các tháng qua các năm từ 2013 - 2019 cho thấy, từ tháng 9 đến giữa tháng 12/2019, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ tăng mạnh so với các tháng trước đó và tăng cao so với cùng kỳ các năm từ 2015 - 2018. Xu hướng biến động của bụi $PM_{2.5}$ tại TP. Hà Nội phụ thuộc nhiều vào điều kiện thời tiết khí hậu. Mùa đông, gió mùa Đông Bắc cùng khí hậu khô, lạnh, áp suất cao, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trong không khí tăng cao. Ngược lại, trong mùa hè, các tỉnh, TP phía Bắc chịu tác động của gió Tây Nam và Đông Nam, cùng những cơn mưa thường xuyên rửa trôi bụi bẩn trong không khí. Kết quả, các tỉnh, TP phía Bắc có nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trong mùa hè giảm đi nhiều so với mùa đông.

Trên cơ sở số liệu của các trạm quan trắc môi trường không khí tự động, liên tục đặt tại các TP cho thấy, trong giai đoạn cuối năm, từ ngày 12/9/2019 đến 15/12/2019, các TP ở khu vực miền Bắc có giá trị trung bình 24h của thông số bụi $PM_{2.5}$ cao hơn các khu vực khác; đã xảy ra một số đợt cao điểm ô nhiễm không khí. Thông thường nồng độ bụi $PM_{2.5}$ tăng cao rõ rệt vào các giờ cao điểm buổi sáng (từ 7 - 8 giờ) và chiều (18 - 19 giờ), giảm xuống thấp nhất vào giữa trưa (13 - 14 giờ) và ban đêm (23 giờ - 1 giờ). Tuy nhiên, trong những ngày xảy ra ô nhiễm không khí thì khoảng thời gian ghi nhận giá trị AQI tăng và duy trì ở mức cao thường là đêm và sáng sớm, do ảnh hưởng bởi yếu tố thời tiết (lạnh gió, độ ẩm thấp kết hợp với nghịch nhiệt). Sau đó, khi nhiệt độ trong ngày bắt đầu tăng, AQI giảm dần.

Tại TP. Hồ Chí Minh, tháng 9 cũng là thời điểm giao mùa (cuối mùa mưa, đầu mùa khô), điều kiện thời tiết bất lợi dẫn đến hiện tượng nghịch nhiệt làm giảm khả năng hòa trộn và phát tán các chất ô nhiễm trong không khí, cũng như làm xuất hiện hiện tượng sương mù quang hóa. Chất lượng không khí cũng có những diễn biến theo chiều hướng xấu. Theo Báo cáo của Sở TN&MT TP. Hồ Chí Minh, hiện tượng sương mù quang hóa xảy ra trên địa bàn TP mang tính chu kỳ vào khoảng 6 - 7 ngày trong khoảng tháng 9, 10 hàng năm. Năm 2019, hiện tượng này đã xảy ra trong thời gian từ ngày 18 - 22/9/2019. Tổng hợp kết quả quan trắc của Sở

TN&MT và trạm quan trắc tự động của Lãnh sự quán Mỹ tại TP. Hồ Chí Minh cho thấy, từ ngày 1-23/9/2019 có sự gia tăng mạnh nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trong không khí, tuy nhiên nồng độ bụi $PM_{2.5}$ phần lớn vẫn nằm trong giới hạn cho phép của QCVN 05:2013/BTNMT.

Nhìn chung, chất lượng không khí tại TP. Hà Nội, đặc biệt là đối với nồng độ bụi $PM_{2.5}$ có nhiều thời điểm vượt ngưỡng cho phép, tại TP. Hồ Chí Minh, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ có gia tăng, tuy nhiên, hiện tượng ô nhiễm không khí chỉ mang tính cục bộ tại một số khu vực, một số thời điểm nhất định. Bụi $PM_{2.5}$ và chỉ số AQI ở mức xấu hơn trong thời gian đêm và sáng sớm. Thời gian còn lại trong ngày khi có thay đổi về điều kiện thời tiết, các thông số này sẽ giảm đi. So sánh với một số TP trong khu vực châu Á (số liệu của 15 trạm quan trắc tự động đặt do Đại sứ quán/Lãnh sự quán Mỹ lắp đặt tại các TP của một số nước châu Á trong giai đoạn 2016 - 2018) cho thấy, TP. Hà Nội năm 2016, 2017 đứng thứ 10 trên 15 TP, ở mức độ ít ô nhiễm (số 1 là mức ô nhiễm cao nhất), năm 2018, đứng ở vị trí 11/15 (cải thiện 1 vị trí); TP. Hồ Chí Minh cả 3 năm từ 2016 - 2018 được xếp 15/15, tức là chất lượng không khí tốt nhất trong số 15 TP mà Mỹ đặt thiết bị quan trắc và thường thấp nhất vào khoảng 15 - 18 giờ.

Trong giai đoạn giãn cách xã hội bởi đại dịch Covid 19, theo dõi diễn biến trong khoảng thời gian từ 20/3 - 10/4/2020, trong đó có thời gian bắt đầu thực hiện cách ly xã hội, chất lượng không khí tại các khu vực đô thị tốt hơn so với tháng 1 và tháng 2/2020. Điều này thể hiện rõ tại TP. Hồ Chí Minh - nơi ít chịu ảnh hưởng bởi sự biến động của yếu tố thời tiết. Giá trị trung bình 24 giờ thông số $PM_{2.5}$ trong 2 tuần cuối tháng 3 đầu tháng 4/2020, thấp hơn những ngày trước đó. Tại Thủ đô Hà Nội, chất lượng không khí trong khoảng thời gian nêu trên cũng có xu hướng tốt hơn thời gian trước, tuy nhiên, do chịu cả tác động bởi thời tiết nên trong một số ngày vẫn có những sự biến động. Điều đáng chú ý, trong 2 ngày 8-9/4/2020, qua theo dõi cho thấy, số lượng phương tiện giao thông đường bộ trong nội đô tăng hơn những ngày trước đó, giá trị $PM_{2.5}$ trong 2 ngày này cũng bắt đầu có xu hướng tăng lên.

So sánh diễn biến chất lượng không khí từ ngày 1/1 - 10/4/2020 với cùng kỳ của những năm trước đó cho thấy, chất lượng không khí cũng có xu hướng được cải thiện hơn. Tuy nhiên, trong thời gian từ tháng 1 đến nửa đầu tháng 3/2020, giá trị thông số $PM_{2.5}$ có thấp hơn những năm

trước đó nhưng không rõ rệt. Trong khi đó, từ thời gian nửa cuối tháng 3 cho đến hết năm 2020, giá trị thông số $PM_{2.5}$ thấp hơn hẳn thời gian cùng kỳ những năm trước đó. Điều này cho thấy ảnh hưởng của các nguồn phát thải như giao thông và hoạt động sản xuất có tác động đáng kể đến chất lượng không khí đô thị. Xem xét tới những thông số khác, trong đó thông số CO - là thông số đặc trưng cho nguồn phát thải từ hoạt động giao thông tại các khu vực đô thị. Kết quả quan trắc cũng cho thấy, giá trị CO trung bình 24 giờ trong khoảng thời gian nửa cuối tháng 3 và tuần đầu của tháng 4/2020 thấp hơn hẳn khoảng thời gian từ tháng 1 đến nửa đầu tháng 3/2020. So sánh diễn biến cùng kỳ giữa các năm cũng có thể thấy rằng, giá trị CO trong nửa cuối tháng 3 và tuần đầu của tháng 4/2020 thấp hơn khoảng giá trị cùng kỳ của những năm trước đó.

Theo dõi diễn biến giá trị CO trong ngày cho thấy, trong khoảng thời gian từ ngày 1-10/4 (thời gian thực hiện lệnh cách ly xã hội) giá trị CO giảm đáng kể vào các khung giờ cao điểm giao thông so với các tháng trước đó. Có thể thấy rằng, hoạt động giao thông đường bộ giảm mạnh cũng đã làm giảm lượng phát thải CO vào môi trường không khí tại khu vực đô thị.

Kết quả tính toán chỉ số AQI giờ trong ngày tại các trạm của Hà Nội trong thời gian từ 1/1/2020 đến 20/3/2020 cho thấy, từ đầu tháng 1 đến nửa đầu tháng 3, có khá nhiều khoảng thời gian trong ngày, chất lượng không khí ở mức kém và xấu, thậm chí có những ngày chất lượng không khí ở mức xấu và rất xấu. Tuy nhiên, từ khoảng ngày 22/3 đến 7/4,

phần lớn thời gian trong ngày, chất lượng không khí duy trì ở mức tốt và trung bình. Riêng trong hai ngày 8 - 9/4, chất lượng không khí đã bị suy giảm, đa số các giờ trong ngày chất lượng không khí ở mức kém và xấu. Đây cũng là những ngày ghi nhận lượng phương tiện tham gia giao thông trong nội đô tăng cao hơn hẳn những ngày trước đó.

Thống kê tỷ lệ AQI ngày các trạm tại Hà Nội trong thời gian tháng 1 - 3/2020 cho thấy, trong tháng 1 và tháng 2/2020, có khoảng 50% số ngày có chất lượng không khí ở mức kém đến rất xấu (AQI>100), trong đó riêng tháng 2 có khoảng 4% số ngày chất lượng không khí ở mức rất xấu (AQI >200). Tuy nhiên, đến tháng 3/2020, chất lượng không khí có sự cải thiện hơn, không có ngày nào chất lượng không khí ở mức rất xấu. Tỷ lệ ngày có chất lượng không khí ở mức xấu mặc dù vẫn chiếm khoảng 7% ở đa số các trạm nhưng trong nửa cuối tháng 3, đa số các ngày chất lượng không khí ở mức trung bình. Nguyên nhân chính là do các hoạt động sản xuất công nghiệp, giao thông, xây dựng... đều là nguồn phát sinh bụi và khí thải vào môi trường không khí. Chính vì vậy, khi các đô thị lớn của nước ta thực hiện lệnh cách ly xã hội, cùng với các hoạt động sản xuất, giao thông, xây dựng... giảm hoặc dừng hoạt động đã làm cho chất lượng không khí được cải thiện. Do đó, có thể thấy, chính sự thay đổi các hoạt động sản xuất, sinh hoạt của con người là nguyên nhân quan trọng làm thay đổi chất lượng không khí. Bên cạnh đó, chất lượng không khí còn chịu ảnh hưởng bởi một số yếu tố khác quan khác như thời tiết, khí hậu...

Công tác quản lý chất lượng môi trường không khí

Vấn đề ô nhiễm không khí là vấn đề thách thức đối với mọi quốc gia trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội, trong đó có Việt Nam. Nhận thức được tác hại của ô nhiễm môi trường không khí tới sức khỏe, đời sống của người dân cũng như tới quá trình phát triển bền vững, Bộ TN&MT, các Bộ, ngành, địa phương đã thực hiện nhiều giải pháp để bảo vệ, cải thiện chất lượng môi trường không khí; trong đó tập trung triển khai các nhiệm vụ, giải pháp đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 985a/QĐ-TTg ngày 1/6/2016 phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia về quản lý chất lượng không khí đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025. Một số kết quả đạt được bước đầu như sau:

Đã hình thành, hoàn thiện và tổ chức thực hiện các chính sách, pháp luật giảm thiểu ô nhiễm không khí, cụ thể là: (1) Quy định trách nhiệm và một số biện pháp quản lý chất lượng không khí trong Luật BVMT năm 2014 và các Nghị định hướng dẫn thi hành Luật; Kế hoạch hành động quốc gia về quản lý chất lượng không khí đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ; Quy hoạch mạng lưới quan trắc TN&MT quốc gia giai đoạn 2016 - 2025, tầm nhìn đến năm 2030; (2) Yêu cầu các cơ sở sản xuất kinh doanh, dịch vụ, các khu công nghiệp có quy mô xả thải lớn phải lắp đặt thiết bị quan trắc tự động, liên tục, truyền dữ liệu về cơ quan quản lý môi trường tại địa phương và Trung ương; (3) Xây dựng và tổ chức thực hiện một số chương trình, đề án.

Tăng cường công bố thông tin, khuyến cáo về ô nhiễm môi trường không khí, cụ thể là: Tăng cường đầu tư cho các hoạt động quan trắc, phân tích ô nhiễm môi trường không khí, đặc biệt tại các đô thị lớn trong thời gian qua để cung cấp thông tin cảnh báo chất lượng không khí tới người dân, cộng đồng đã có nhiều chuyển biến tích cực; Số liệu quan trắc chất lượng không khí và chỉ số AQI, các cảnh báo, khuyến nghị đã được đăng tải chính thức trên trang thông tin điện tử. Bộ TN&MT đã thường xuyên tổng hợp các kết quả quan trắc, đánh giá chất lượng không khí, đưa ra cảnh báo, khuyến nghị và đăng tải chính thức trên website của Tổng cục Môi trường tại địa chỉ vea.gov.vn. Bên cạnh đó, chỉ số chất lượng không khí tại các trạm quan trắc quốc gia cũng được cập nhật và công khai 24/24h tại địa chỉ cem.gov.vn và hệ thống phần mềm VN_Air trên các phương tiện thông tin di

động. UBND TP. Hà Nội cũng thực hiện công bố và cảnh báo về chất lượng không khí tại địa chỉ moitruongthudo.vn.

Tăng cường các hoạt động truyền thông, nâng cao nhận thức cộng đồng về BVMT không khí, cụ thể là: Chỉ đạo, định hướng các cơ quan báo chí tập trung thông tin, tuyên truyền, phổ biến các văn bản pháp luật, các cơ chế, chính sách liên quan đến BVMT nói chung cũng như quản lý chất lượng không khí, tác hại của ô nhiễm không khí, lợi ích của việc sử dụng các phương tiện công cộng đối với môi trường không khí nói riêng; chỉ đạo xây dựng các chương trình, chuyên trang, chuyên mục, tăng cường các bài viết, phóng sự chuyên đề để tuyên truyền, phổ biến, nâng cao nhận thức, trách nhiệm của cán bộ, công chức, viên chức và các tầng lớp nhân dân về chất lượng không khí.

Đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong lĩnh vực quản lý chất lượng không khí với một số tổ chức quốc tế, cụ thể là: (1) Bộ TN&MT triển khai hợp tác với Nhật Bản, tổ chức CAI-ASIA (Sáng kiến không khí sạch châu Á) về các giải pháp giảm thiểu phát thải các chất ô nhiễm không khí và CO₂ ở Việt Nam; Phối hợp với các tổ chức quốc tế như Hiệp hội Công nghiệp Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới, JICA... tổ chức các hội thảo tăng cường năng lực kiểm soát ô nhiễm không khí, kiểm soát khí thải công nghiệp cho các địa phương, cán bộ quản lý ở Bộ, ngành liên quan; (2) Riêng đối với TP. Hà Nội đã có các hoạt động hợp tác với Ngân hàng Thế giới (WB) tiến hành lấy mẫu, phân tích thành phần hóa học của bụi PM_{2.5} nhằm xác định thành phần ô nhiễm không khí của TP; hợp tác với

Tổ chức phi Chính phủ, C40 triển khai các hoạt động nhằm nghiên cứu, rà soát và tham vấn nhằm hỗ trợ TP. Hà Nội cập nhật, xây dựng khung Kế hoạch ứng phó với biến đổi khí hậu lần thứ 3; hợp tác với ICLEI về tham vấn cộng đồng, tạo kết nối giữa cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị, tổ chức, cá nhân trong việc đề xuất các giải pháp giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng không khí; hợp tác với GIZ để khảo sát, đề xuất triển khai thực hiện nghiên cứu đánh giá ảnh hưởng của giao thông tới chất lượng không khí.

Các địa phương cũng đã cải thiện từng bước chất lượng môi trường không khí trên địa bàn: Xây dựng và thực hiện Kế hoạch quản lý chất lượng không khí tại địa phương; tăng cường kiểm tra, thanh tra việc tuân thủ quy định pháp luật về BVMT các cơ sở phát sinh khí thải; nâng cao năng lực quản lý nhà nước về BVMT không khí; xây dựng hạ tầng kết nối phục vụ cho việc truyền dữ liệu về khí thải công nghiệp từ các cơ sở có lắp đặt hệ thống quan trắc khí thải tự động, liên tục về Sở TN&MT và Bộ TN&MT. Ví dụ TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã triển khai đồng bộ từ việc ban hành các chỉ thị, quy định và tổ chức các giải pháp kỹ thuật để kiểm soát các nguồn thải từ phương tiện giao thông, công nghiệp.

Bên cạnh các kết quả đạt được, công tác quản lý chất lượng không khí còn một số tồn tại, hạn chế như: Thực trạng ô nhiễm môi trường không khí tại một số TP lớn vẫn tiếp tục diễn ra, tại một số thời điểm, một số khu vực ở mức xấu, gây hoang mang cho người dân cũng như ảnh hưởng đến sức khỏe cộng

đồng; Nguồn lực (tổ chức bộ máy, nhân lực, kinh phí) về thực hiện các hoạt động quản lý chất lượng không khí, quan trắc và công bố thông tin chất lượng môi trường không khí chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn, năng lực cán bộ còn chưa đáp ứng yêu cầu, ít có chương trình nhiệm vụ cho lĩnh vực kiểm soát ô nhiễm không khí và cải thiện chất lượng môi trường không khí; Hoạt động và kinh phí đầu tư của Nhà nước cho xây dựng, lắp đặt, duy trì các trạm quan trắc không khí tự động liên tục còn chưa tương xứng, chưa đáp ứng với tốc độ phát triển kinh tế - xã hội và nhu cầu quản lý trên thực tế...

Các giải pháp quản lý chất lượng môi trường không khí trong giai đoạn sắp tới

Trước diễn biến ô nhiễm môi trường không khí ngày càng phức tạp, ngoài việc yêu cầu các Bộ, ngành và UBND các tỉnh, TP triển khai thực hiện các biện pháp để cải thiện chất lượng môi trường không khí theo Quyết định số 985a/QĐ-TTg, Bộ TN&MT đã tham mưu, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 18/1/2021 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường kiểm soát ô nhiễm không khí để thúc đẩy các Bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện các biện pháp cấp bách, trước mắt để kiểm soát, giảm thiểu tác động xấu đến môi trường không khí, trong đó, đặc biệt chú trọng 2 TP lớn nhất cả nước là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, đồng thời trình Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định số 1973/QĐ-TTg ngày 23/11/2021 về việc phê duyệt Kế hoạch quốc gia về quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2021 - 2025 làm cơ sở cho các nội dung, hoạt động triển khai quản lý, kiểm soát chất lượng môi trường không khí trong giai đoạn đến năm 2025.

Đối với UBND TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh, TP có nguy cơ cao gây ô nhiễm không khí

Xây dựng và ban hành Kế hoạch quản lý chất lượng không khí của địa phương; triển khai công tác kiểm kê nguồn khí thải; quan trắc, đánh giá và dự báo về ô nhiễm bụi (PM₁₀, PM_{2.5}) trong không khí, hoàn thành trước ngày 31/12/2021. Tổ chức thực hiện Kế hoạch quản lý chất lượng môi trường không khí của địa phương sau khi được ban hành. Chỉ đạo thực hiện các biện pháp khẩn cấp trong trường hợp không khí bị ô nhiễm nghiêm trọng trên địa bàn quản lý;

Xây dựng và triển khai thực hiện quy hoạch mạng lưới quan trắc chất lượng không khí của địa phương. Bố trí nguồn lực đầu tư, lắp đặt bổ sung, tăng cường số lượng các trạm quan trắc chất lượng không khí tự động liên tục để cung cấp, cập nhật thông tin kịp thời về chất lượng không khí trên địa bàn. Đồng thời, các địa phương cần thường xuyên tổ chức thực hiện các chương trình quan trắc chất lượng không khí định kỳ trên địa bàn;

Ban hành chính sách khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng, phương tiện thân thiện với môi trường, giảm phương tiện cá nhân thông qua các công cụ kinh tế về phí; thu hồi, loại bỏ phương tiện cơ giới lạc hậu, cũ nát, không đảm bảo tiêu chuẩn lưu hành gây ô nhiễm môi trường trong TP; khuyến khích đẩy mạnh công tác tuyên truyền sử dụng phương tiện giao thông bằng xe máy điện, xe ô tô điện, đặc biệt là xe buýt điện;

Nghiên cứu, đề xuất phương án hạn chế lưu thông các phương tiện giao thông cá nhân trong những thời điểm ô nhiễm ở mức rất xấu, nguy hại. Thực hiện điều tiết, phân luồng giao thông hợp lý để hạn chế tình trạng ùn tắc kéo dài gây ô nhiễm môi trường; tổ chức và duy trì thường xuyên hoạt động phun nước rửa đường tại các trục, tuyến đường giao thông chính của các đô thị, TP, đặc biệt là khi thời tiết hanh khô, lặng gió để hạn chế bụi phát tán. Thu gom triệt để rác, bụi bẩn trên các trục, tuyến, giải phân cách đường giao thông...

Đối với các Bộ, ngành Trung ương

Chính phủ cũng đã giao nhiệm vụ cụ thể trong quá trình

tổ chức thực hiện Kế hoạch cho các Bộ, ngành, trực thuộc Trung ương, các cơ sở sản xuất. Trong đó, Bộ TN&MT thực hiện các nội dung:

Tích cực triển khai Luật BVMT năm 2020 và các Chỉ thị, Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về quản lý chất lượng không khí để kiểm soát ô nhiễm không khí hiệu quả trên địa bàn tỉnh, TP; chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan xây dựng và ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với khí thải phương tiện giao thông vận tải tiệm cận với các nước tiên tiến; chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải rà soát, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với khí thải phương tiện giao thông vận tải lắp ráp, nhập khẩu mới, phương tiện nhập khẩu đã qua sử dụng và phương tiện đang lưu hành theo địa bàn, khu vực;

Xây dựng và ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với chất lượng không khí xung quanh và khí thải tiệm cận với tiêu chuẩn của các nước tiên tiến trên thế giới;

Xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành quy hoạch tổng thể quan trắc môi trường quốc gia giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Xây dựng và triển khai thực hiện các dự án tăng cường năng lực quan trắc chất lượng không khí, cảnh báo ô nhiễm và công bố thông tin cho cộng đồng;

Chủ trì xây dựng, ban hành tiêu chí và chứng nhận nhãn sinh thái đối với các sản phẩm, phương tiện và dịch vụ giao thông vận tải thân thiện môi trường■