

# Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG ĐÔ THỊ VIỆT NAM THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

VŨ BẢO \*

Năm 1990, Việt Nam mới có khoảng 500 đô thị lớn nhỏ, đến nay đã tăng tới 747 đô thị các loại, trong đó có 5 đô thị loại I và hơn 600 đô thị loại V. Dân số đô thị Việt Nam năm 1990 khoảng 13 triệu người (chiếm tỉ lệ 20%), năm 2000 tăng lên 25%, dự báo năm 2010 là 33% và năm 2020 chiếm 45%. Quá trình đô thị hóa cùng việc gia tăng tỉ lệ dân số đô thị đã gây áp lực rất lớn đến môi trường. Ngoài ra, sự phát triển mạnh các ngành công nghiệp, một mặt góp phần lớn vào sự phát triển kinh tế nhưng mặt khác lại gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường.

## 1. Thực trạng ô nhiễm môi trường đô thị hiện nay.

Trong những năm đầu thực hiện đường lối đổi mới, vì tập trung ưu tiên phát triển kinh tế và cũng một phần do nhận thức hạn chế nên việc gắn phát triển kinh tế với bảo vệ môi trường chưa được chúng ta chú trọng đúng mức. Tình trạng tách rời công tác bảo vệ môi trường với sự phát triển kinh tế - xã hội diễn ra phổ biến ở nhiều cấp, nhiều ngành, dẫn đến việc gây ra ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng. Các loại ô nhiễm thường thấy tại đô thị Việt Nam hiện nay là ô nhiễm nguồn nước, ô nhiễm không khí (bụi, khí sulfure, cacbonic, nitrit, ô nhiễm chì (Pb)...) và chất thải rắn. Trong đó, ô nhiễm không khí tại các đô thị lớn là nghiêm trọng nhất, mức độ ô nhiễm vượt nhiều lần tiêu chuẩn cho phép.

- Về ô nhiễm không khí, theo Bộ Tài

nguyên và Môi trường, tình trạng ô nhiễm môi trường không khí, đặc biệt tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các khu công nghiệp (KCN)... đang ở mức độ báo động. Phần lớn các nhà máy, xí nghiệp chưa có hệ thống xử lý ô nhiễm không khí hoặc có nhưng hoạt động không hiệu quả và nhiều khi mang tính chất đối phó. Bên cạnh đó, với đặc điểm của một nền công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp mang tính chất sản xuất nhỏ, công nghệ lạc hậu... đã thải vào môi trường sống một khối lượng lớn bụi, hơi khí độc... gây ảnh hưởng không chỉ cho các công nhân trực tiếp sản xuất mà cho cả dân cư khu vực lân cận. Quá trình phát triển kinh tế cùng mức độ gia tăng đáng kể các khu đô thị, khu dân cư, KCN thiếu sự quy hoạch đồng bộ, tổng thể lại càng gây phức tạp cho công tác quản lý và kiểm soát ô nhiễm từ các nguồn thải. Hơn nữa, việc gia tăng phương tiện giao thông cùng hiện trạng quy hoạch về mạng lưới các tuyến đường không đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân đã khiến cho tình hình ô nhiễm hết sức nghiêm trọng. Tại các đô thị lớn, các chỉ tiêu về hạ tầng giao thông chỉ đáp ứng được khoảng 35 - 40% so với nhu cầu cần thiết, như tại Hà Nội, diện tích đất giao thông khoảng 7,8%, mật độ đường đạt 3,89km/km<sup>2</sup>; tại TP. Hồ Chí Minh, diện tích đất giao thông khoảng 7,5%, mật độ đường đạt 3,88km/km<sup>2</sup>. Các chỉ tiêu giao thông tại các đô thị loại thấp hơn cũng nhỏ hơn nhiều so với yêu cầu cần thiết. Diện tích các điểm đỗ xe đạt 25%

\* Bộ Tài nguyên và Môi trường.

song chưa có quy hoạch cụ thể. Mật độ đường chính đạt 40%, mật độ của đường liên khu vực, phân khu vực thấp nhất chỉ đạt 20 - 30% so với yêu cầu. Theo đánh giá của các chuyên gia, ô nhiễm không khí ở đô thị do giao thông gây ra chiếm tỉ lệ khoảng 70%. Xét các nguồn thải gây ô nhiễm không khí trên phạm vi toàn quốc, ước tính cho thấy, hoạt động giao thông chiếm tới gần 85% lượng khí cacbon monoxit có khả năng gây nhiễm độc cấp và nhiều chất độc hại khác. Trong khi đó, các nguồn thải khí gồm: hoạt động sản xuất công nghiệp, hoạt động khai thác khoáng sản, hoạt động xây dựng, khí thải do các ngành khác và hoạt động dân sinh chỉ chiếm một tỉ lệ tương đối về khí thải gây ô nhiễm không khí đô thị. Hiện nay, cả nước có khoảng 20 triệu ô tô và xe máy, năm 2010 sẽ có khoảng 24 triệu xe và năm 2015 là 31 triệu xe. Hàng ngày, số phương tiện trên hoạt động đã xả ra môi trường một lượng lớn khí độc hại; trong đó, có nhiều thành phần gây nên hiệu ứng nhà kính; gây ra các loại bệnh viêm nhiễm đường hô hấp, hen suyễn, viêm phế quản mạn tính, viêm mũi...

Bên cạnh đó, hầu hết các đô thị đều bị ô nhiễm nặng về bụi TSP và bụi PM10, nồng độ bụi trung bình gấp 1,5 - 3 lần tiêu chuẩn cho phép. Ở các khu phố đang diễn ra hoạt động xây dựng, sửa chữa thì nồng độ bụi gấp 5 - 10 lần tiêu chuẩn cho phép. Nhiều nơi bị ô nhiễm trầm trọng như khu dân cư gần nhà máy xi măng Hải Phòng, nhà máy Vicasa Biên Hoà, KCN Tân Bình, nhà máy tuyển than Hòn Gai... Ở một số khu dân cư gần các KCN, nồng độ khí sulfure cũng vượt chỉ số tiêu chuẩn cho phép nhiều lần (khu dân cư gần nhà máy xi măng Hải Phòng, nồng độ khí sulfure trung bình ngày là 0,407 mg/m<sup>3</sup>, gấp 1,4 lần tiêu chuẩn cho phép; cụm công nghiệp Tân Bình, nồng độ sulfure trung bình là 0,338 mg/m<sup>3</sup>, gấp 1,1 lần tiêu chuẩn cho phép)... Theo báo cáo của Chương trình môi trường của Liên hợp quốc, Hà Nội và

TP. Hồ Chí Minh đang đứng đầu châu Á về mức độ ô nhiễm bụi.

- Về ô nhiễm nguồn nước, hiện nay, nồng độ các chất ô nhiễm trong nước ở các đô thị Việt Nam thường rất cao, ôxy sinh hoá, ôxy hoá học, nitorit, nitorat... gấp từ 2-5 lần, thậm chí tới 10-20 lần trị số tiêu chuẩn cho phép đối với nguồn nước mặt loại B, chỉ số E Côli vượt tiêu chuẩn cho phép hàng trăm lần. Ngoài các chất ô nhiễm hữu cơ trên, nguồn nước ở một số nơi còn bị ô nhiễm kim loại nặng và chất độc hại như chì, thủy ngân, asen, clor, phenol...

Theo thống kê, hầu hết các đô thị hiện chưa có hệ thống thoát nước thải riêng mà chung cho cả thoát nước mưa và nước thải (chỉ có 32 đô thị có các dự án về thoát nước và vệ sinh môi trường từ nguồn vốn ODA). Nhiều dự án lớn được triển khai tại Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng... bước đầu phát huy hiệu quả, góp phần làm giảm mức độ ngập úng tại các đô thị. Tuy nhiên, do hệ thống thoát nước được đầu tư xây dựng qua nhiều thời kỳ khác nhau, không hoàn chỉnh, đồng bộ, nhiều tuyến cống xuống cấp nên khả năng tiêu thoát nước thấp. Nước thải hầu như chưa được xử lý mà xả thẳng vào nguồn tiếp nhận. Đặc biệt, nước thải từ các KCN gây ô nhiễm nặng đối với các dòng sông lớn như sông Đồng Nai, Sài Gòn, Thị Vải, sông Đáy, sông Nhuệ, sông Tô Lịch, sông Cầu... Tình trạng ngập úng đang là mối quan tâm hàng ngày của các đô thị lớn song chưa có giải pháp khả thi để giải quyết.

Theo báo cáo giám sát của Ủy ban Khoa học, công nghệ và môi trường của Quốc hội, hiện cả nước có khoảng 200 KCN nhưng tỉ lệ các KCN có hệ thống xử lý nước thải tập trung ở một số địa phương rất thấp, có nơi chỉ đạt 15 - 20%, như Bà Rịa - Vũng Tàu, Vĩnh Phúc. Một số KCN có xây dựng hệ thống xử lý nước thải tập trung nhưng hầu như không vận hành vì

mục đích giảm chi phí. Đến nay, mới có 60 KCN đã hoạt động có trạm xử lý nước thải tập trung (chiếm 42% số KCN đã vận hành) và 20 KCN đang xây dựng trạm xử lý nước thải. Bình quân mỗi ngày, các khu, cụm, điểm công nghiệp thải ra khoảng 30.000 tấn chất thải rắn, lỏng, khí và chất thải độc hại khác. Tại Hội nghị triển khai Đề án bảo vệ môi trường lưu vực hệ thống sông Đồng Nai ngày 26-2-2008, các cơ quan chuyên môn đều có chung đánh giá: nguồn nước thuộc lưu vực sông Sài Gòn - Đồng Nai hiện đang bị ô nhiễm nặng, không đạt chất lượng mặt nước dùng làm nguồn cấp nước sinh hoạt. Lượng NH<sub>3</sub> (amoniac), chất rắn lơ lửng, ô nhiễm hữu cơ (đặc biệt là ô nhiễm dầu và vi sinh) tăng cao tại hầu hết các rạch, cống và các điểm xả. Có khu vực, hàm lượng nồng độ NH<sub>3</sub> trong nước vượt gấp 30 lần tiêu chuẩn cho phép (như cửa sông Thị Tính); hàm lượng chì trong nước vượt tiêu chuẩn quy định nhiều lần; chất rắn lơ lửng vượt tiêu chuẩn từ 3 - 9 lần...

- Về chất thải rắn, những năm gần đây, chất thải từ các nguồn như sản xuất công nghiệp, giao thông vận tải, xây dựng, y tế, sinh hoạt đô thị... đang ngày càng tăng nhanh về chủng loại, số lượng và tính độc hại. Tổng lượng chất thải rắn sinh hoạt phát sinh trên cả nước trung bình đạt 21.000 tấn/ngày. Ở các thành phố lớn (Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh) khoảng từ 0,6 - 0,8 kg/người/ngày; chất thải rắn trong bệnh viện (cơ sở y tế) khoảng 50-70 tấn/ngày. Theo thống kê, tỉ lệ thu gom chất thải rắn sinh hoạt đô thị đã tăng từ 70% năm 2000 lên 80% năm 2008; tỉ lệ thu hồi các chất có khả năng tái chế và tái sử dụng đạt khoảng 20-25%. Đã thực hiện phân loại chất thải rắn y tế tại nguồn cho hầu hết các bệnh viện và trung tâm y tế của các đô thị loại III trở lên... Tuy nhiên, biện pháp thu gom chất thải rắn hiện nay chủ yếu là chôn lấp mà 85% số đô thị từ thị xã trở lên sử dụng biện pháp chôn lấp không hợp vệ sinh, gây ô nhiễm

môi trường, làm gia tăng phát sinh mêtan - một loại khí nhà kính gây ra biến đổi khí hậu, đồng thời tổn diện tích đất, không tận dụng được các chất thải rắn có khả năng tái chế, tái sử dụng và không phù hợp với điều kiện tự nhiên của một số vùng, miền nước ta. Hiện chỉ có khoảng 5-6% tổng lượng chất thải rắn thu gom được chế biến thành phân bón hữu cơ, song lượng phân hữu cơ này chất lượng kém nên khó tiêu thụ. Mặc dù đã có một số công nghệ mới được nghiên cứu và áp dụng trong nước đáp ứng được tiêu chí hạn chế chôn lấp nhưng việc hoàn thiện công nghệ và triển khai nhân rộng còn gặp nhiều khó khăn. Việc thu gom, vận chuyển và lưu giữ chất thải nguy hại cũng chưa đảm bảo an toàn, thiếu các cơ sở xử lý nên mặc dù với số lượng không nhiều nhưng loại chất thải này đang tiềm ẩn những hiểm họa rất lớn đến môi trường và sức khỏe cộng đồng. Có thể nói, vấn đề quản lý chất thải rắn, đặc biệt là xử lý rác, nước rác, tình trạng ô nhiễm môi trường đô thị, vùng ven đô thị và môi trường xung quanh các cơ sở xử lý rác đang là mối quan tâm của nhiều địa phương. Mặt khác, việc lựa chọn địa điểm để xây dựng cơ sở xử lý chất thải rắn cũng đang là vấn đề nan giải. Trên cả nước, mới có 1 khu xử lý chất thải nguy hại được xây dựng tại Khu Liên hợp xử lý chất thải Nam Sơn, Sóc Sơn, Hà Nội. Còn lại hầu hết các chất thải rắn nguy hại ở nhiều đô thị đều phải xử lý chung cùng các loại rác thải khác - đây đang là một nguy cơ rất lớn về môi trường sống đối với các đô thị. Theo kết quả nghiên cứu mới công bố năm 2008 của Ngân hàng Thế giới (WB), trên 10 tỉnh, thành phố Việt Nam, xếp theo thứ hạng về ô nhiễm đất, nước, không khí, TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đang là những địa bàn ô nhiễm đất nặng nhất...

Tình trạng ô nhiễm môi trường nêu trên có nhiều nguyên nhân song tập trung chủ yếu ở các nguyên nhân sau:

*Thứ nhất*, cơ chế, chính sách, pháp luật về bảo vệ môi trường (BVMT) và việc tổ

chức thực hiện của các cơ quan chức năng còn nhiều hạn chế. Theo thống kê của Bộ Tư pháp, hiện nay có khoảng 300 văn bản pháp luật về BVMT để điều chỉnh hành vi của các cá nhân, tổ chức, các hoạt động kinh tế, các quy trình kỹ thuật, quy trình sử dụng nguyên liệu trong sản xuất. Tuy nhiên, hệ thống các văn bản này còn chưa hoàn thiện, thiếu đồng bộ, thiếu chi tiết, tính ổn định không cao, tình trạng văn bản mới được ban hành chưa lâu đã phải sửa đổi, bổ sung là khá phổ biến, từ đó làm hạn chế hiệu quả điều chỉnh hành vi của các cá nhân, tổ chức, các hoạt động kinh tế... trong việc BVMT.

*Thứ hai*, quyền hạn pháp lý của các tổ chức BVMT, nhất là của lực lượng cảnh sát môi trường chưa thực sự đủ mạnh nên đã hạn chế hiệu quả hoạt động nắm tình hình, phát hiện, đấu tranh, ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật về BVMT. Các cơ sở pháp lý, chế tài xử phạt đối với các loại hành vi gây ô nhiễm môi trường và các loại tội phạm về môi trường vừa thiếu, vừa yếu, dẫn đến hạn chế tác dụng giáo dục, phòng ngừa, răn đe đối với những hành vi xâm hại môi trường. Rất ít trường hợp gây ô nhiễm môi trường bị xử lý hình sự; còn các biện pháp xử lý khác như buộc phải di dời ra khỏi khu vực gây ô nhiễm, đóng cửa và đình chỉ hoạt động của các cơ sở gây ô nhiễm môi trường cũng không được áp dụng nhiều, hoặc có áp dụng nhưng do các cơ quan chức năng thiếu kiên quyết nên không hiệu quả.

*Thứ ba*, các cấp chính quyền chưa nhận thức đầy đủ và quan tâm đúng mức đối với công tác BVMT, dẫn đến buông lỏng quản lý, thiếu trách nhiệm trong việc kiểm tra, giám sát môi trường. Công tác thanh tra, kiểm tra về môi trường của các cơ quan chức năng đối với các cơ sở sản xuất đường như vẫn mang tính hình thức, hiện tượng “phạt để tồn tại” còn phổ biến. Công tác thẩm định và đánh giá tác động môi trường đối với các dự án đầu tư còn nhiều bất cập và chưa được coi trọng đúng mức,

thậm chí chỉ được tiến hành một cách hình thức, qua loa đại khái cho đủ thủ tục, dẫn đến chất lượng thẩm định và phê duyệt không cao.

*Thứ tư*, công tác tuyên truyền, giáo dục về BVMT trong xã hội còn hạn chế, dẫn đến chưa phát huy được ý thức tự giác, trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân, cộng đồng trong việc tham gia gìn giữ và BVMT.

*Thứ năm*, trình độ chuyên môn, nghiệp vụ của đội ngũ cán bộ chuyên trách công tác BVMT còn hạn chế; phương tiện kỹ thuật phục vụ công tác kiểm tra chưa đáp ứng được đòi hỏi của thực tiễn. Do đó, trong nhiều trường hợp, đoàn kiểm tra không thể phát hiện được những thủ đoạn tinh vi của doanh nghiệp thải các chất gây ô nhiễm ra môi trường...

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

BVMT nói chung và môi trường đô thị nói riêng, nhất là trong quá trình CHN, HĐH và hội nhập kinh tế quốc tế như hiện nay là yêu cầu cấp thiết đặt ra đối với cả hệ thống chính trị, các cấp, các ngành, các tổ chức, doanh nghiệp và của mọi công dân. Để ngăn chặn, khắc phục và xử lý có hiệu quả những hành vi gây ô nhiễm môi trường đô thị, cần thực hiện đồng bộ một số giải pháp chủ yếu sau đây:

*Một là*, tiếp tục hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ và tổ chức của hệ thống các cơ quan quản lý môi trường từ cấp trung ương đến địa phương theo hướng phân định rõ chức năng, nhiệm vụ và đầu mối về quản lý. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về BVMT nói chung và BVMT đô thị nói riêng, nghiên cứu đổi mới cơ chế kế hoạch công tác BVMT...; trong đó, xây dựng chế tài xử phạt (cưỡng chế hành chính và xử lý hình sự) thực sự đủ mạnh để răn đe các đối tượng vi phạm. Bên cạnh đó, cần xây dựng đồng bộ hệ thống quản lý môi trường trong các nhà máy, các KCN theo tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời, tổ chức giám sát chặt

chẽ nhằm hướng tới một môi trường tốt đẹp và thân thiện hơn với con người.

*Hai là*, tăng cường công tác nắm tình hình, thanh tra, kiểm tra, giám sát về môi trường đô thị (thường xuyên, định kì, đột xuất); phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan chuyên môn, nhất là giữa lực lượng thanh tra môi trường với lực lượng cảnh sát môi trường nhằm phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời, triệt để những hành vi gây ô nhiễm môi trường của các tổ chức, cá nhân. Đồng thời, nâng cao năng lực chuyên môn, nghiệp vụ cho đội ngũ cán bộ chuyên trách công tác môi trường; trang bị các phương tiện kĩ thuật hiện đại để phục vụ có hiệu quả hoạt động của các lực lượng này.

Chú trọng và tổ chức thực hiện nghiêm túc việc thẩm định, đánh giá tác động môi trường đối với các dự án đầu tư ở đô thị, trên cơ sở đó, cơ quan chuyên môn tham mưu chính xác cho cấp có thẩm quyền xem xét quyết định việc cấp hay không cấp giấy phép đầu tư. Việc quyết định các dự án đầu tư cần được cân nhắc kĩ lưỡng giữa lợi ích đem lại trước mắt với những ảnh hưởng của nó đến môi trường về lâu dài. Thực hiện công khai, minh bạch các quy hoạch, các dự án đầu tư và tạo điều kiện để mọi tổ chức và công dân có thể tham gia phản biện xã hội về tác động môi trường của những quy hoạch và dự án đó.

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục về môi trường trong toàn xã hội nhằm tạo sự chuyển biến và nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật BVMT, trách nhiệm xã hội của người dân, doanh nghiệp trong việc gìn giữ và bảo vệ môi trường; xây dựng ý thức sinh thái, làm cho mọi người nhận thức một cách tự giác về vị trí, vai trò, mối quan hệ mật thiết giữa tự nhiên - con người - xã hội.

Tăng tỉ lệ chi cho BVMT từ các nguồn ngân sách, nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức. Huy động nguồn kinh phí từ các tổ chức quốc tế và các nước cho các

hoạt động quản lý và bảo vệ chất lượng môi trường đô thị.

Tăng cường các hoạt động nghiên cứu khoa học và công nghệ trong lĩnh vực môi trường đô thị. Tăng cường lồng ghép nội dung đào tạo về môi trường vào trong các chương trình đào tạo chuyên ngành.

*Ba là*, nâng cấp, mở rộng và xây dựng lại hệ thống hạ tầng kĩ thuật đô thị mới, đáp ứng nhu cầu khối lượng, chất lượng phục vụ để có thể BVMT đô thị. Đề ra đồ án quy hoạch BVMT đô thị: bảo vệ hệ sinh thái và cảnh quan đô thị; cải tạo các khu vực nghèo đô thị; xây dựng vành đai xanh, không gian mở cho các khu đô thị công nghiệp. Xây dựng hệ thống cấp thoát nước hiện đại và hệ thống xử lý nước thải vệ sinh môi trường; quản lý chất thải rắn đô thị; quy hoạch nghĩa trang đô thị; đặc biệt, BVMT không khí đô thị (xác lập cơ chế thông tin về môi trường không khí, xây dựng cơ chế trao đổi, chia sẻ thông tin về môi trường không khí giữa các bộ, ngành và các thành phố, phục vụ nghiên cứu, theo dõi, đánh giá, dự báo về tình hình chất lượng môi trường không khí đô thị trên cả nước; hình thành mạng lưới không khí sạch đô thị; xây dựng cơ chế thực sự lồng ghép các yêu cầu BVMT không khí 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 KCN). Tăng cường áp dụng một số biện pháp nhằm kiểm soát, giảm phát thải chất ô nhiễm vào môi trường đô thị, tăng cường phương tiện giao thông công cộng và khuyến khích phát triển các phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch như cồn nhiên liệu, biodiesel và điện. Ứng dụng các giải pháp giảm thiểu phát thải chất ô nhiễm như sản xuất sạch; 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. Tăng mật độ cây xanh trong các đô thị □