30 tháng 9 năm 2026

NGUYỄN XUÂN THÀNH
ĐỖ THIÊN ANH TUẤN

Nghiên cứu tình huống

VÙNG PHÁT THẢI THẤP Ở THỦ ĐÔ HÀ NỘI

Ngày 1/7/2026, Ủy ban Nhân dân Thành phố (TP) Hà Nội công bố Đề án "Vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội" (xem Phụ lục 1-5). Ngay sau đó, những biển báo về vùng phát thải thấp (Low Emission Zone – LEZ) ở khu vực phố cổ Hoàn Kiếm đã xuất hiện. Câu hỏi hiện ra trong đầu của nhiều người điều khiển xe máy chạy xăng là liệu chiếc xe của mình có còn được đi vào đây hay không. Truyền thông chính thức của chính quyền Hà Nội là Thủ đô chưa cấm đồng loạt toàn bộ xe mô tô, xe gắn máy (gọi chung là xe máy) và ô tô sử dụng xăng, dầu trên toàn bộ khu vực Vành đai 1 ngay, mà mới chỉ áp dụng các biện pháp hạn chế tại một số khu vực tại phường Hoàn Kiếm theo loại phương tiện và theo khung giờ.

Vấn đề chính sách

Trong những năm gần đây, Hà Nội luôn nằm trong số những thành phố có chỉ số ô nhiễm không khí cao trên thế giới, mặc dù chưa phải là đứng hàng đầu (xem Phụ lục 6). Khói bụi thải từ các phương tiện giao thông được cho là một nguồn gây ô nhiễm chính yếu.

Theo số liệu Sở Giao thông vận tải (cũ) Hà Nội công bố năm 2026, TP có hơn 9,3 triệu phương tiện giao thông cơ giới, gồm khoảng 8 triệu xe máy và 1,3 triệu ô tô. Riêng khu vực Vành đai 1 có khoảng 600.000 xe máy và 180.000 ô tô.[1] Trong cơ cấu nguồn gây bụi PM2.5 trên địa bàn TP được công bố năm 2026, giao thông chiếm khoảng 23%, bụi thứ cấp 27%, xây dựng và bụi đường 20%, đốt mở 12%, công nghiệp 10% và các nguồn khác 8%. Nghiên cứu của Bộ Nông nghiệp và Môi trường giai đoạn 2023-2025 ước tính tỷ lệ tương ứng là 25%, 27%, 20%, 12%, 10% và 6%. Nếu chỉ kiểm kê các nguồn thải nội tại của Hà Nội, nguồn trực tiếp từ giao thông chiếm 59%, xây dựng và bụi đường 28%, đốt mở và hoạt động dân sinh 11%, công nghiệp 2%. Một nghiên cứu khác của JICA (2020) ước tính giao thông đóng góp 60-70% ô nhiễm không khí đô thị.[2] Riêng trong phạm vi Vành đai 1, Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) vào năm 2025 đã phân tích nguồn gây bụi PM2.5 phát thải từ giao thông đường bộ, trong đó, xe gắn

[1] Sở Nông nghiệp và Môi trường TP Hà Nội, Đề án Vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội (gọi tắt là Đề án), ngày 1/7/2026.
[2] Thùy Chi (2026). "Hà Nội tăng cường 'lá chắn' trước mùa ô nhiễm không khí". Báo Điện tử Chính phủ. Truy cập tại địa chỉ: https://thanglong.baochinhphu.vn/ha-noi-tang-cuong-la-chan-truoc-mua-o-nhiem-khong-khi-103260909170843876.htm, ngày 30/9/2026.

Nghiên cứu tình huống của FSPPM được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải là để ủng hộ, phê bình hay dùng làm nguồn tài liệu cho một chính sách cụ thể.

máy chiếm 43,4%, xe buýt 30,7%, phương tiện vận tải hạng nhẹ 20,4%, ô tô dưới 9 chỗ 5,5%, còn xe tải hạng nặng chiếm tỷ lệ không đáng kể (xem Phụ lục 7-9).

Việc thiết lập vùng LEZ để hạn chế, rồi tiến tới cấm các phương tiện giao thông chạy xăng dầu được cho là một can thiệp cần thiết của Nhà nước để giảm phát thải và cải thiện chất lượng không khí ở TP Hà Nội.

Quá trình ban hành các văn bản chính sách

Chính quyền TP Hà Nội đã theo đuổi ý tưởng hạn chế phương tiện ở khu vực trung tâm từ nhiều năm trước. Năm 2017, TP lần đầu bàn việc xây dựng lộ trình hạn chế xe máy tại một số khu vực.

Ở cấp trung ương, ngày 22/7/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. Qua Quyết định này, lãnh đạo chính phủ đã chính thức giao nhiệm vụ cho Bộ Xây dựng triển khai lộ trình "xanh hóa giao thông" và yêu cầu các địa phương phải "tăng tốc triển khai các nhiệm vụ […] phát triển giao thông xanh và hạ tầng xanh".

Ngày 1/1/2025, Quốc hội thông qua Luật Thủ đô số 39/2024/QH15. Luật mới tạo khung pháp lý để Hà Nội thiết lập LEZ và được phân cấp, phân quyền trong việc ban hành và thực thi các cơ chế về quy hoạch, huy động nguồn lực liên quan đến LEZ.

Ngày 12/7/2025, Thủ tướng Chính phủ ra Chỉ thị 20/CT-TTg yêu cầu TP Hà Nội phải cấm xe máy chạy xăng trong Vành đai 1 từ ngày 1/7/2026 và cấm xe máy chạy xăng trong Vành đai 2 từ ngày 1/1/2028.

Trước chỉ thị với các hạn chót rõ ràng từ lãnh đạo chính phủ, chính quyền TP Hà Nội lập tức thành lập Tổ công tác liên ngành với Sở Xây dựng làm đầu mối để xây dựng cơ chế chính sách và chuẩn bị nguồn lực cho việc chuyển đổi xe xăng sang xe điện, xây dựng các quy định chi tiết về LEZ và thực thi lệnh cấm theo đúng hạn.

Ngày 26/11/2025, HĐND TP Hà Nội thông qua Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND quy định việc thực hiện LEZ với hiệu lực thi hành từ ngày 10/12/2025. Nghị quyết đặt mục tiêu "kiểm soát và hạn chế các phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường, cải thiện chất lượng không khí, và ứng phó với biến đổi khí hậu" trên cơ sở cụ thể hóa điểm a khoản 2 Điều 28 Luật Thủ đô số 39/2024/QH15.

Sở Nông nghiệp và Môi trường (NNMT) được giao nhiệm vụ soạn thảo Đề án LEZ. Tháng 4/2026, UBND TP Hà Nội trình HĐND xem xét thông qua Đề án.

Ngày 11/5/2026, tại Kỳ họp chuyên đề thứ hai, HĐND TP Hà Nội quyết định hoãn việc thông qua Đề án với lý do là cần có thêm thời gian để đánh giá tác động của việc thực thi Đề án tới hoạt động kinh tế và đời sống xã hội. Phó chủ tịch Thường trực HĐND TP Trần Thế Cương cho biết "đây là các chính sách có tác động lớn đến đời sống xã hội nên đã được tham vấn ý kiến chuyên gia, nhà khoa học và thẩm tra nhiều lần". Ngày 2/6/2026, tại Kỳ họp chuyên đề thứ ba, HĐND vẫn không bỏ phiếu thông qua Đề án vì các đại biểu cho rằng "cần tiếp tục đánh

giá kỹ lưỡng, lấy thêm ý kiến người dân, doanh nghiệp và các tổ chức liên quan để bảo đảm tính khả thi, công bằng và phù hợp thực tiễn".[3]

Ngày 15/6/2026, tại kỳ họp chuyên đề thứ tư, HĐND TP Hà Nội đã thông qua Đề án LEZ.

Thách thức trong hoạch định và thực thi chính sách

Trong quá trình cụ thể hóa và ban hành chính sách, chính quyền Hà Nội phải đối diện với một loạt câu hỏi về khả năng đi lại, sinh kế, trạm sạc và giao thông công cộng (xem Phụ lục 10 và 11).[4]

Với nhiều người, xe máy là phương tiện đi làm, chở con và tiếp cận dịch vụ. Với tài xế xe ôm, giao hàng, đó còn là công cụ kiếm sống (xem Phụ lục 12). Việc chuyển sang xe điện đòi hỏi phải bỏ ra nhiều chi phí, như mua xe mới, tìm nơi sạc hoặc đổi pin và cả phương án xử lý xe xăng đang dùng (xem Phụ lục 13). Hơn nữa, việc bán lại chiếc xe xăng cho người khác sử dụng không giúp lượng phát thải giảm mà chỉ chuyển phát thải ra chỗ khác trong Thủ đô hoặc địa phương khác.

Ngoài ra, muốn người dân giảm sử dụng xe cá nhân, vận tải công cộng phải thuận tiện cho cả hành trình, kể cả quãng đường từ nhà đến điểm đón và từ điểm xuống đến nơi làm việc. Một số người được phỏng vấn ủng hộ mục tiêu giảm ô nhiễm, nhưng lo không đủ tiền đổi xe hoặc mất phương tiện kiếm sống.

Các nhóm chịu tác động cũng đã tham gia góp ý trong quá trình xây dựng chính sách. Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam, 16 doanh nghiệp cung ứng linh kiện và Hiệp hội doanh nghiệp Nhật Bản đề nghị xem xét tính khả thi và giãn lộ trình hạn chế xe máy xăng. Một số sở, chính quyền phường và Mặt trận Tổ quốc Hà Nội cũng nêu vấn đề về hạ tầng, an sinh và thói quen đi lại. Grab ủng hộ chuyển đổi xanh nhưng đề nghị hỗ trợ tài chính cho tài xế và có phương án duy trì dịch vụ. Trong khi đó, các doanh nghiệp xe điện triển khai ưu đãi mua xe, thu đổi xe xăng và hợp tác cho vay để đáp ứng nhu cầu chuyển đổi.

Sau tham vấn, phương án thực hiện được thiết kế theo lộ trình hẹp hơn. Đề án Hà Nội công bố tháng 6/2026 bắt đầu thí điểm từ 1/7 đến 31/12/2026 tại hai khu vực thuộc phường Hoàn Kiếm, với biện pháp khác nhau theo loại xe và khung giờ; không cấm đồng loạt mọi xe xăng trên toàn Vành đai 1. Các hạn chế đối với xe máy xăng chạy dịch vụ trên nền tảng và xe không đạt chuẩn khí thải được tăng dần trong các năm tiếp theo. Hà Nội đồng thời quy định hỗ trợ chuyển đổi cho một số đối tượng và miễn vé xe buýt đối với hành trình trong Vành đai 1 đến hết tháng 6/2027 (xem Phụ lục 1-5).

Lộ trình này cho thấy các ý kiến tham gia đã tác động đến phạm vi và thời điểm thực hiện, nhưng chưa làm những bất đồng biến mất. Người muốn sớm cải thiện không khí có thể cho rằng các biện pháp thí điểm còn nhẹ, trong khi người phải đổi xe hoặc thay cách kiếm sống có thể thấy thời gian chuẩn bị và hỗ trợ vẫn chưa đủ. Doanh nghiệp sản xuất xe, nền tảng vận tải

[3] VnExpress, "Hà Nội tiếp tục lùi thông qua đề án vùng phát thải thấp", ngày 2/6/2026. Truy cập tại địa chỉ: https://vnexpress.net/ha-noi-tiep-tuc-lui-thong-qua-de-an-vung-phat-thai-thap-5081040.html, ngày 30/9/2026.
[4] Báo Điện tử Chính phủ (2025). Truy cập tại https://baochinhphu.vn/chi-dao-dieu-hanh-cua-chinh-phu-thu-tuong-chinh-phu-ngay-12-7-2025-102250712125944982.htm, ngày 30/9/2026.

và hộ kinh doanh cũng chịu tác động khác nhau tùy TP hạn chế xe theo nhiên liệu, chuẩn khí thải hay mục đích sử dụng. Trong quá trình vận động chính sách, mỗi bên đã đưa ra những lập luận và bằng chứng nào để bảo vệ phương án có lợi cho mình, và những yêu cầu nào được thể hiện trong lộ trình Hà Nội lựa chọn?

Quan điểm của cơ quan làm chính sách và tiếng nói của các bên liên quan

Với tư cách là đơn vị trực tiếp chủ trì việc nghiên cứu Đề án LEZ, một lãnh đạo Sở NNMT Hà Nội cho rằng:

> "*Nếu không có giải pháp đủ mạnh, mang tính cấu trúc, thì rất khó đạt được mục tiêu cải thiện chất lượng không khí. Vùng phát thải thấp nhằm hạn chế phương tiện gây ô nhiễm và tạo động lực để người dân chuyển đổi sang phương tiện sạch, thúc đẩy phát triển giao thông công cộng, từng bước thay đổi thói quen đi lại của người dân.*"[5]

Mối lo về chất lượng không khí cũng được một người dân phường Hoàn Kiếm, nơi Hà Nội bắt đầu thí điểm vùng phát thải thấp, nhắc đến. Theo người này, ô nhiễm tại Thủ đô ngày càng nghiêm trọng, nhất là vào giờ cao điểm, nên việc lập vùng phát thải thấp là cần thiết để cải thiện môi trường sống (xem Phụ lục 14). Người này cũng cho rằng sử dụng xe điện giúp tiết kiệm chi phí nhiên liệu:

> "*Đi xe điện đỡ tiền xăng, mỗi ngày chỉ cần sạc một lần có thể đi được hơn 200km. Đây cũng là xu hướng phù hợp với cuộc sống hiện đại.*"[6]

Trước đó, tại cuộc làm việc với Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) tháng 6/2025, Chủ tịch UBND Hà Nội khi đó nhắc lại chủ trương hạn chế phương tiện cá nhân mà TP theo đuổi từ năm 2017:

> "*Việt Nam, các đô thị lớn, đang phải đối mặt với nhiều vấn đề do xe máy mang lại. Vì vậy, Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội đã có kế hoạch từ năm 2017 về hạn chế phương tiện cá nhân tại một số khu vực nội đô về việc phát triển vùng phát thải thấp. Chính quyền Hà Nội sẽ tiếp tục triển khai kế hoạch này tại 4 quận nội đô, với các bước tiến hành cụ thể được cân nhắc kỹ lưỡng.*" [7]

Ông để ngỏ việc lựa chọn thời điểm thực hiện, nhưng đặt ra giới hạn cho sự chờ đợi:

> "*Thành phố sẽ xem xét thời điểm triển khai việc chuyển đổi xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang xe điện, nhưng không thể trì hoãn quá lâu*."

Cũng tại cuộc làm việc này, Chủ tịch Hiệp hội Các nhà sản xuất Xe máy Việt Nam (VAMM), đề nghị TP cân nhắc theo một lộ trình khác. VAMM muốn tiếp tục giảm phát thải của xe xăng

---

[5] Báo Hà Nội Mới (2026). "Vùng phát thải thấp - giải pháp hữu hiệu để cải thiện môi trường." Truy cập tại địa chỉ: https://quydautuphattrien.hanoi.gov.vn/ban-tin/pho-giam-doc-so-nong-nghiep-va-moi-truong-ha-noi-nguyen-minh-tan-vung-phat-thai-thap-giai-phap-huu-hieu-de-cai-thien-moi-truong-10615.html, ngày 30/9/2026.
[6] Hoàng Sơn – Hoài Linh (2026). "Đồng thuận vùng phát thải thấp, mong lộ trình phù hợp." Truy cập tại địa chỉ: https://hanoimoi.vn/dong-thuan-vung-phat-thai-thap-mong-lo-trinh-phu-hop-749571.html, ngày 30/9/2026.
[7] Báo Hà Nội (2025). "Hà Nội xây dựng lộ trình chuyển đổi xe máy". Truy cập tại địa chỉ: https://hanoionline.vn/video/ha-noi-xay-dung-lo-trinh-chuyen-doi-xe-may-338805.htm, ngày 30/9/2026.

bằng tiêu chuẩn khí thải, giới hạn tiêu thụ nhiên liệu và kiểm soát xe đang lưu hành, trong khi chuẩn bị hạ tầng cho xe điện. Vị Chủ tịch này nói:

> "*Hà Nội cần có lộ trình linh hoạt đủ dài để chuyển đổi từ xe xăng sang xe điện, đặc biệt trong đó là chính sách hỗ trợ người dân, xây dựng trạm sạc. Để tránh rủi ro khi chuyển đổi toàn bộ xe máy điện cần có sự chuẩn bị chuyển đổi. Đặc biệt công suất của xe điện cũng còn yếu hơn xe xăng nên hiệu quả hoạt động cũng hạn chế. Do vậy, Hiệp hội kiến nghị TP Hà Nội nghiên cứu và có lộ trình phù hợp cho việc chuyển đổi này.*"

Hai phát biểu mở ra bất đồng đầu tiên, theo đó chính quyền lo việc kéo dài sẽ khiến mục tiêu giảm phát thải tiếp tục lùi lại, trong khi VAMM lo việc chuyển đổi quá nhanh sẽ vượt trước khả năng của người dùng xe và hệ thống sạc. Sau cuộc làm việc, hồ sơ trình HĐND Hà Nội còn ghi nhận kiến nghị xem xét tính khả thi và giãn lộ trình từ VAMM, 16 doanh nghiệp cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy và Hiệp hội doanh nghiệp Nhật Bản. Một số sở, phường và Mặt trận Tổ quốc TP cũng nêu vấn đề về hạ tầng, an sinh và thói quen đi lại.

Nếu chỉ xét mong muốn có không khí sạch hơn, chính quyền nhận được sự ủng hộ từ một bộ phận người dân. Một người dân 45 tuổi sống ở Cầu Giấy, cho biết sẽ chuyển sang xe điện hoặc xe buýt khi Hà Nội hạn chế xe máy xăng vào Vành đai 1:

> "*Để tìm kiếm giải pháp không gian xanh và sạch, tương lai lâu dài thì tôi rất ủng hộ chủ trương của nhà nước. Đương nhiên, trước mắt người dân sẽ khó chấp nhận bởi người ta chưa chịu thay đổi thói quen. Thay đổi từ xe xăng sang xe điện người ta khó chấp nhận góc độ đấy.*"

Nhưng những người dân khác cho rằng trở ngại không dừng ở thói quen. Một người được VOV Giao thông phỏng vấn nói:[8]

> "*Có chủ trương rồi thì người dân phải chấp hành thôi, nhưng mà cấm thế thì cũng là một vấn đề cần phải nghiên cứu*."

Người khác nêu thẳng chi phí thay xe đối với gia đình lao động:

> "*Bây giờ bảo là thay đổi từ xe máy xăng sang xe điện 30-40 triệu là cả một vấn đề nhất là những gia đình lao động công nhân thì thực sự là khó khăn*."

Và một ý kiến khác thì đặt câu hỏi về việc có cần thay cả những xe còn sử dụng tốt:

> "*Cái xe nào nó cũ quá thì nên đào thải chứ còn cái xe còn mới mà bảo người dân bỏ đi thì chết. Bây giờ mua xe điện chúng tôi không có khả năng được*."

Những ý kiến này không phủ nhận lợi ích của không khí sạch. Họ hỏi liệu mọi xe xăng có nên chịu cùng một hạn chế, và hộ gia đình phải xử lý chiếc xe còn giá trị sử dụng ra sao. Với người kiếm sống bằng xe máy, sức ép lớn hơn. Một tài xế xe ôm ngoài 60 tuổi ở khu vực Cầu Giấy, cho rằng:

---

[8] Quách Đồng – Thái Sơn (2025). "Hà Nội cấm xe máy chạy xăng từ Vành đai 1, người dân đi lại thế nào?" Truy cập tại địa chỉ: https://vovgiaothong.vn/newsaudio/ha-noi-cam-xe-may-chay-xang-tu-vanh-dai-1-nguoi-dan-di-lai-the-nao-d45993.html, ngày 30/9/2026.

> "*Nói chung cấm xe máy xăng thì không biết là làm cái gì bây giờ. Bây giờ hơn 60 tuổi rồi chỉ nhúc nhắc chạy xe ra đường ngày kiếm vài ba chuyến thôi*."

Mối lo của ông Thắng cũng xuất hiện trong hoạt động của các nền tảng vận tải, nhưng ở quy mô lớn hơn. Giám đốc đối ngoại Grab Việt Nam khẳng định Grab ủng hộ chuyển đổi xanh. Tuy nhiên, hạn chế xe xăng có thể ảnh hưởng đồng thời đến tài xế, hành khách, người đặt đồ ăn và các cửa hàng nhận đơn qua ứng dụng. Grab đề nghị trợ giá mua xe điện, hỗ trợ nhóm thu nhập thấp, cho vay ưu đãi và phối hợp với chính quyền để xác định xe nào được nhận chuyến trong vùng phát thải thấp. Theo lập luận của doanh nghiệp, chuyển đổi phương tiện phải đi cùng phương án duy trì dịch vụ trong thời gian tài xế thay xe.[9]

Chính cơ quan xây dựng đề án cũng chưa dễ quyết định đối với nhóm này. Trong quá trình xây dựng chính sách, Sở NNMT Hà Nội từng tính đến việc hạn chế xe máy xăng của tài xế công nghệ và người giao hàng. Nhưng ngày 8/5/2026, một lãnh đạo Phòng Quản lý môi trường cho biết phương án vẫn đang được bàn lại vì có ý kiến lo ngại lệnh cấm sẽ ảnh hưởng đến nhóm yếu thế. TP đứng trước một lựa chọn khó khăn, bởi những chiếc xe chạy nhiều chuyến trong ngày cần được kiểm soát phát thải, nhưng người lái chúng cũng phụ thuộc nhiều nhất vào chiếc xe để có thu nhập.[10]

Ở phía các nhà sản xuất phương tiện thay thế, đầu năm 2025, Vingroup phát động chiến dịch "Vì Thủ đô trong xanh", trong đó VinFast triển khai các chương trình thu xe xăng, giảm giá xe điện và liên kết ngân hàng cho vay. Tại lễ phát động, một lãnh đạo Vingroup phát biểu:

> "*Nỗ lực lấy lại sự trong lành cho bầu trời Thủ đô không phải là trách nhiệm của riêng ai, mà là lời kêu gọi xuất phát từ trái tim, cần đến sự chung tay của cả cộng đồng, từ các cơ quan quản lý tới các doanh nghiệp, các tổ chức xã hội và mỗi cá nhân đang sống, học tập và làm việc trên địa bàn Hà Nội*."[11]

Đến tháng 9/2026, Vingroup tiếp tục phát động chương trình "Vì tương lai xanh" lần 2 với nhiều nhóm chính sách ưu đãi khá hấp dẫn dành cho khách hàng cá nhân và tài xế kinh doanh dịch vụ chuyển đổi sang ô tô và xe máy điện của VinFast.[12] Các ưu đãi có thể giảm số tiền người mua phải trả ban đầu. Doanh nghiệp cũng hưởng lợi nếu thị trường xe điện mở rộng.

Trước đó, vào tháng 7/2025, Tập đoàn Vingroup đã gửi đề xuất đến lãnh đạo TP Hà Nội về việc hỗ trợ 100% phí trước bạ và giảm 10% giá xe cho người dân Hà Nội khi họ mua xe máy

---

[9] Báo Hà Nội Mới (2025). "Tọa đàm trực tuyến 'Vùng phát thải thấp - Chủ trương, hạ tầng và giải pháp đảm bảo kết nối liền mạch'." Tọa đàm do Báo Hà Nội Mới tổ chức. Truy cập tại địa chỉ: https://airpurity.vn/toa-dam-truc-tuyen-vung-phat-thai-thap-chu-truong-ha-tang-va-giai-phap-dam-bao-ket-noi-lien-mach.html, ngày 30/9/2026.

[10] Báo Tuổi Trẻ (2026). "Hà Nội chưa cấm xe máy xăng cá nhân đi vào vùng phát thải thấp từ 1-7, chỉ hạn chế vào cuối tuần." Truy cập tại địa chỉ: https://tuoitre.vn/ha-noi-chua-cam-xe-may-xang-ca-nhan-di-vao-vung-phat-thai-thap-tu-1-7-chi-han-che-vao-cuoi-tuan-20260508140014937.htm, ngày 30/9/2026.

[11] Văn Phong (2025). "Phát động chiến dịch 'Vì Thủ đô trong xanh'." Báo Quân đội Nhân dân. Truy cập tại địa chỉ: https://www.qdnd.vn/xa-hoi/tin-tuc/phat-dong-chien-dich-vi-thu-do-trong-xanh-810846, ngày 30/9/2026.

[12] Thông tin từ trang web chính thức của Vingroup. Truy cập tại địa chỉ: https://vingroup.net/tin-tuc-su-kien/bai-viet/9072/vingroup-trien-khai-chuong-trinh-vi-tuong-lai-xanh-lan-2-thuc-day-manh-me-cong-cuoc-chuyen-doi-xanh, ngày 30/9/2026.

điện VinFast.[13] Tuy nhiên, khả năng mua được xe mới không đồng nghĩa với khả năng sử dụng hằng ngày. Ở một số chung cư, tranh luận về việc nhận trông giữ xe điện và an toàn cháy nổ khiến cư dân đứng trước tình thế xe xăng bị hạn chế, còn xe điện chưa có chỗ để hoặc sạc phù hợp. Từ góc độ quy hoạch, một chuyên gia kiến trúc cho rằng TP cần đo lường tác động môi trường đủ thuyết phục và kiểm tra khả năng đáp ứng của hạ tầng trước khi mở rộng phạm vi. Ông đề nghị dùng giai đoạn thí điểm để quan sát tác động thực tế lên việc đi lại:

> "*Về mặt quy trình hành chính, tôi cho rằng việc áp dụng chủ trương này không thể dừng lại được. Tuy nhiên, việc thận trọng hơn là áp dụng theo khung giờ, chúng ta sẽ thấy được tác động của nó ngay tức thời khi triển khai*."[14]

Ý kiến của ông đặt ra yêu cầu làm rõ cách TP đánh giá hiệu quả thực tế của từng biện pháp. Với các hộ kinh doanh trong phố cổ, việc triển khai còn gắn với những câu hỏi cụ thể về hoạt động hằng ngày. Khách sẽ đến cửa hàng bằng cách nào, hàng hóa được giao vào giờ nào và xe giao hàng được dừng ở đâu? Kế hoạch triển khai của TP cũng xác định hộ kinh doanh nhỏ, doanh nghiệp vận chuyển và người thường xuyên vào trung tâm là những nhóm cần được hướng dẫn, hỗ trợ.

Trong khi đó, các doanh nghiệp taxi lại tranh luận về tiêu chí hạn chế. Hiệp hội Taxi Hà Nội đề nghị không hạn chế số lượng và thời gian hoạt động của taxi chạy xăng nếu xe vẫn đạt tiêu chuẩn khí thải. Vị Chủ tịch này cho biết:

> "*Phần lớn doanh nghiệp chưa đủ tiềm lực để vừa đáp ứng tiến độ lộ trình chuyển đổi phương tiện đến năm 2030, vừa chịu tác động từ các biện pháp hạn chế hoạt động phương tiện trong ngắn hạn tại khu vực phân vùng phát thải thấp*."[15]

Theo thống kê, Hà Nội có hơn 14.300 xe taxi đang hoạt động, trong đó gần 8.800 xe là xe điện. Ngoài ra, còn khoảng 13.600 xe đang ngừng hoạt động, chờ thay thế. Tổng số taxi dự kiến phải chuyển đổi đến năm 2030 là gần 28.000 xe. Các doanh nghiệp taxi muốn có thời gian thu hồi vốn và thay đội xe theo lộ trình. Kiến nghị ấy buộc TP làm rõ vùng phát thải thấp sẽ phân biệt xe theo nhiên liệu sử dụng hay theo lượng khí thải xe thực tế tạo ra. Một taxi xăng còn đạt chuẩn có thể được đối xử rất khác nhau theo hai cách này.

Ngoài Hiệp hội Taxi Hà Nội, một lãnh đạo của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam cho rằng việc Hà Nội triển khai vùng phát thải thấp cho thấy quyết tâm chuyển đổi giao thông theo hướng xanh và bền vững. Tuy nhiên, vị lãnh đạo này cũng nói thêm, để chủ trương đi vào thực tế cần có lộ trình phù hợp và giải pháp đồng bộ. Bởi việc thay đổi thói quen đi lại của hàng triệu người

---

[13] Trọng Hiếu (2025). "Vingroup đề xuất hỗ trợ 100% phí trước bạ cho người dân Hà Nội mua xe máy điện." Truy cập tại địa chỉ: https://vnexpress.net/vingroup-de-xuat-ho-tro-100-phi-truoc-ba-cho-nguoi-dan-ha-noi-mua-xe-may-dien-4917911.html, ngày 30/9/2026.

[14] Minh Hiếu (2025). "Hà Nội: Vành đai 1 cấm xe xăng, chung cư cấm xe điện, xoay xở thế nào?". Truy cập tại địa chỉ: https://vovgiaothong.vn/newsaudio/ha-noi-vanh-dai-1-cam-xe-xang-chung-cu-cam-xe-dien-xoay-xo-the-nao-d48896.html, ngày 30/9/2026.

[15] Minh Anh (2025). "Tháo gỡ cơ chế, vốn và hạ tầng để Hà Nội về đích giao thông xanh." Truy cập tại địa chỉ: https://thanglong.chinhphu.vn/thao-go-co-che-von-va-ha-tang-de-ha-noi-ve-dich-giao-thong-xanh-103251217211356497.htm, ngày 30/9/2026.

dân không thể diễn ra trong thời gian ngắn, nhất là khi hạ tầng hỗ trợ vẫn đang trong quá trình hoàn thiện.[16]

Cuối cùng, ngay cả khi TP quyết định được loại xe và thời điểm hạn chế, câu hỏi ai được hỗ trợ vẫn còn đó. Một đại biểu HĐND TP Hà Nội lưu ý dự thảo hỗ trợ tối đa 20 triệu đồng cho hộ nghèo có thể bỏ sót hộ cận nghèo, người có hoàn cảnh khó khăn và lao động phụ thuộc vào xe để mưu sinh. Một đại biểu khác đề nghị cho người dân được hưởng hỗ trợ ngay từ ngày 1/7/2026, thay vì chờ đến năm 2027. Nếu người chịu tác động phải đổi cách đi lại hoặc phương tiện trước khi tiếp cận được hỗ trợ, chi phí chuyển đổi ban đầu sẽ do chính họ gánh chịu.[17]

Các bên đều có lý do để quan tâm đến chất lượng không khí, nhưng khác nhau về cách thực hiện. Chính quyền muốn sớm giảm phát thải. Nhà sản xuất xe máy và doanh nghiệp taxi đề nghị thêm thời gian chuyển đổi, đồng thời cho phép xe xăng đạt chuẩn khí thải tiếp tục hoạt động. Người dân, tài xế và hộ kinh doanh thì lo chi phí đổi xe và ảnh hưởng đến thu nhập của họ. Doanh nghiệp xe điện đưa ra các phương án thay thế, còn giới quy hoạch đặt ra yêu cầu về đầu tư hạ tầng và đo lường hiệu quả của chính sách thí điểm.

Quyết định chưa khép lại tranh luận

Trong khi vẫn còn nhiều ý kiến hoài nghi và tranh cãi, Hà Nội đã chọn thí điểm và ban hành chính sách hỗ trợ. Tuy vậy, Nghị quyết 68/2026/NQ-HĐND quy định hỗ trợ trực tiếp mua phương tiện mới cho cá nhân thuộc hộ nghèo, tối đa 20 triệu đồng, còn các nhóm tài xế thu nhập thấp nhưng không thuộc hộ nghèo không mặc nhiên nhận khoản hỗ trợ này. Trong khi đó, xe buýt được miễn vé đối với hành trình trong Vành đai 1 đến hết tháng 6/2027.

Đề xuất ban đầu về việc dừng xe máy chạy xăng trong Vành đai 1 từ tháng 7/2026 đã được cụ thể hóa thành lộ trình theo khu vực và loại phương tiện. Hà Nội bắt đầu thí điểm tại hai khu vực thuộc phường Hoàn Kiếm từ ngày 1/7/2026. Từ năm 2027, vùng thí điểm mở rộng sang phường Cửa Nam và không cho phép xe máy chạy xăng kinh doanh qua ứng dụng lưu thông trong vùng. Từ năm 2028, phạm vi áp dụng mở rộng ra toàn bộ Vành đai 1, bao gồm quy định không cho phép xe máy không đạt chuẩn khí thải mức 3 lưu thông.

Sau những ngày đầu thí điểm vùng phát thải thấp tại phường Hoàn Kiếm, theo ghi nhận của Đài Truyền hình Việt Nam (VTV), "*người dân đồng tình với chủ trương và mong thành phố tiếp tục hoàn thiện hạ tầng, hỗ trợ chuyển đổi sang phương tiện xanh*." VTV phỏng vấn một người dân sinh sống tại phường Hoàn Kiếm đã quyết định đổi hai xe máy chạy xăng sang xe điện. Theo người này, việc chuyển đổi giúp tiết kiệm chi phí nhiên liệu, đồng thời mang lại trải nghiệm di chuyển êm ái, không phát thải. Nhiều hộ kinh doanh trong khu vực thí điểm cũng bày tỏ sự quan tâm và ủng hộ chủ trương.[18]

---

[16] Hoàng Sơn – Hoài Linh (2026). "Đồng thuận vùng phát thải thấp, mong lộ trình phù hợp." Truy cập tại địa chỉ: https://hanoimoi.vn/dong-thuan-vung-phat-thai-thap-mong-lo-trinh-phu-hop-749571.html, ngày 30/9/2026.

[17] Phương Ngân (2026). Báo Hà Nội Mới. Truy cập tại địa chỉ: https://hanoimoi.vn/can-som-ban-hanh-danh-muc-vi-tri-viec-lam-dac-thu-cho-cap-xa-1160214.html, ngày 30/9/2026.

[18] Ban Thời sự VTV (2026). "Hà Nội: Người dân ủng hộ thí điểm Vùng phát thải thấp." Truy cập tại địa chỉ: https://vtv.vn/ha-noi-nguoi-dan-ung-ho-thi-diem-vung-phat-thai-thap-100260703223939677.htm, ngày 30/9/2026.

Tại thời điểm Hà Nội chuẩn bị mở rộng vùng thí điểm, các bên vẫn có thể đồng ý rằng không khí cần sạch hơn nhưng bất đồng về phương thức thực hiện. TP cần quyết định nên ưu tiên hạn chế xe máy chạy xăng theo loại nhiên liệu, xe không đạt chuẩn khí thải, hay những phương tiện hoạt động nhiều và phát thải lớn nhất. Cùng với đó là các quyết định về đối tượng được hỗ trợ, mức hỗ trợ và những điều kiện về xe buýt, điểm gửi xe, trạm sạc cần hoàn thành trước khi hạn chế đi lại (xem Phụ lục 15 và 16).

Phụ lục 1: Tóm tắt Đề án LEZ trong Vành đai 1, Hà Nội

1. Đối tượng áp dụng

- Tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu thông trong vùng phát thải thấp;
- Tổ chức, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa hoạt động trong vùng phát thải thấp;
- Cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền trong việc lập và thực hiện vùng phát thải thấp;
- Tổ chức, cá nhân có liên quan.

2. Phạm vi địa lý

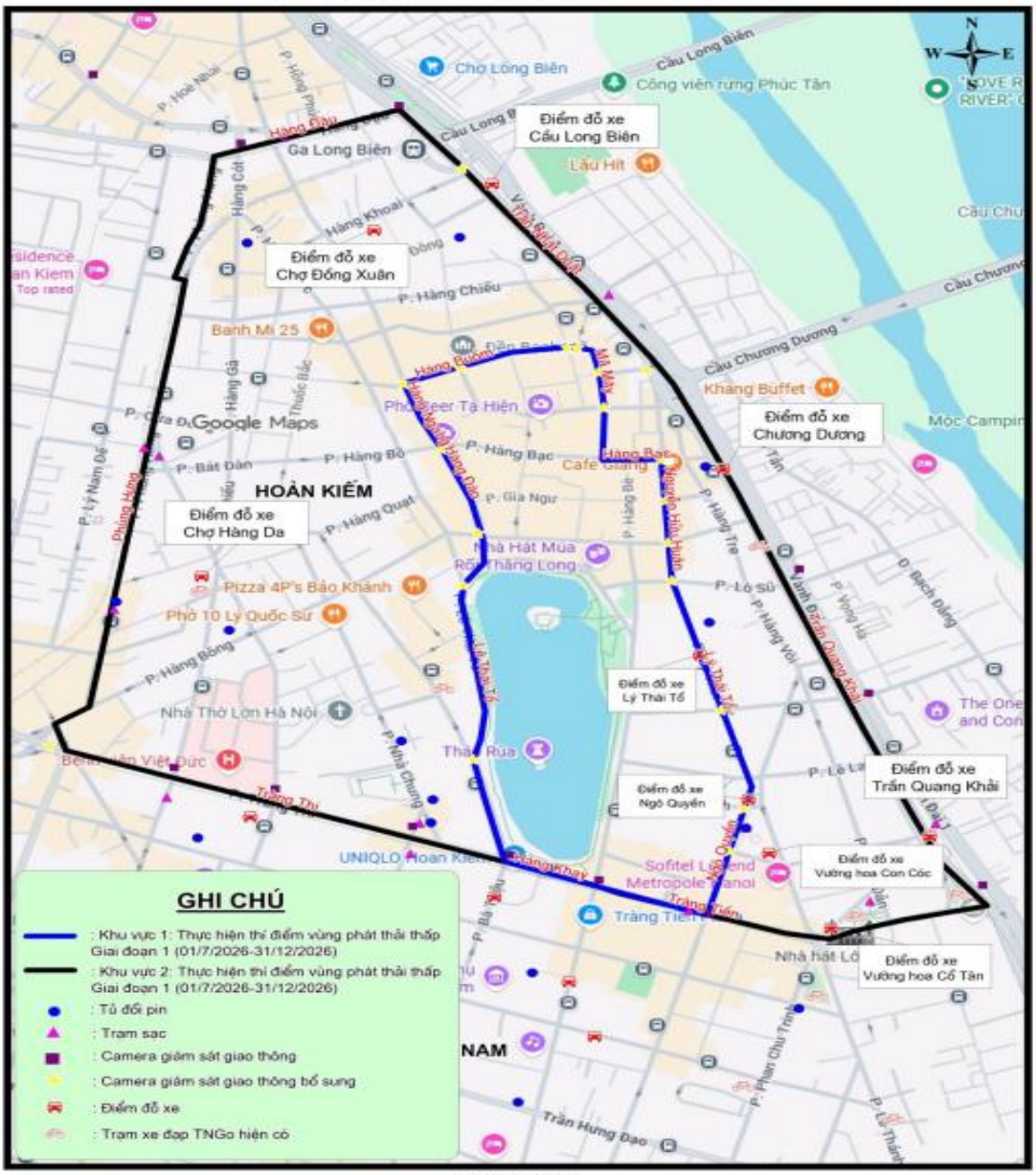
Trên địa bàn Vành đai 1 gồm 9 phường là: Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình, Giảng Võ, Ngọc Hà, Hai Bà Trưng, Ô Chợ Dừa, Tây Hồ, và Văn Miếu – Quốc Tử Giám, lộ trình theo 4 khu vực (xem bản đồ ở Phụ lục 2):

- **Khu vực 1** (Đường viền màu xanh) (khu vực bên trong đường bao khu vực phố đi bộ và chợ đêm thuộc phường Hoàn Kiếm), bao gồm 12 tuyến phố bao quanh: Tràng Tiền – Hàng Khay – Lê Thái Tổ – Hàng Đào – Hàng Ngang – Hàng Buồm – Mã Mây – Hàng Bạc – Hàng Mắm – Nguyễn Hữu Huân – Lý Thái Tổ - Ngô Quyền. Diện tích: 0,45 km^2; Chu vi: 3,2 km; Dân số: khoảng 20.000 người.
- **Khu vực 2** (đường viền màu đen): theo trục đường bao gồm các tuyến Tràng Thi – Thợ Nhuộm (đoạn từ Tràng Thi đến Hàng Bông) – Hàng Bông (đoạn từ Thợ Nhuộm đến Phùng Hưng) – Phùng Hưng (đoạn từ Hàng Bông đến Lê Văn Linh và Lê Văn Linh đến Phan Đình Phùng) – Phan Đình Phùng (đoạn Phùng Hưng đến Hàng Đậu) – Hàng Đậu – Trần Nhật Duật – Trần Quang Khải – Tràng Tiền – Hàng Khay trở vào trong khu vực phố cổ; Chu vi: 5,5 km, Diện tích: 1,65 km2; Dân số: khoảng 90.000 người.
- **Khu vực 3** (đường viền màu hồng): khu vực trong đường bao gồm phường Hoàn Kiếm và Cửa Nam, gồm 14 tuyến phố bao quanh: Nguyễn Du – Hàn Thuyên – Trần Hưng Đạo – Trần Khánh Dư – Trần Quang Khải – Trần Nhật Duật – Hàng Đậu – Cửa Đông – Lý Nam Đế – Tôn Thất Thiệp – Điện Biên Phủ – Hàng Bông – Cửa Nam – Lê Duẩn. Diện tích: 3,6 km^2; Chu vi: 8,3 km; Dân số: khoảng 136.947 người.
- **Khu vực 4** (đường viền màu đỏ): Trong phạm vi Vành đai 1 gồm 9 phường được bao quanh bởi các tuyến: Hoàng Cầu – Đê La Thành – Ô Chợ Dừa – Xã Đàn – Đại Cồ Việt – Trần Khát Chân – Nguyễn Khoái – Trần Khánh Dư – Trần Quang Khải – Trần Nhật Duật – Yên Phụ – Nghi Tàm – Âu Cơ – An Dương Vương – Lạc Long Quân – Bưởi – Cầu Giấy; Diện tích: 26,07 km^2; Chu vi: 25 km; Dân số: khoảng 625.000 người.

Nguồn: Trích Nghị quyết 34/NQ-HĐND và Quyết định 3273/QĐ-UBND.

Phụ lục 2: Bản đồ phương án thí điểm

BẢN ĐỒ PHƯƠNG ÁN THÍ ĐIỂM TỪ 1/7/2026



Tỷ lệ: 1/ 6.500

Phụ lục 3: Tóm tắt quy mô địa bàn và các khu vực triển khai

Khu vực	Phạm vi	Diện tích (km^2)	Chu vi (km)	Dân số trong đề án (người)	Thời điểm áp dụng
Khu vực 1	Lõi phố đi bộ hồ Hoàn Kiếm và chợ đêm	0,45	3,2	20.000	Từ 1/7/2026
Khu vực 2	Phố cổ thuộc phường Hoàn Kiếm	1,65	5,5	90.000	Từ 1/7/2026
Khu vực 3	Phạm vi mở rộng thuộc Hoàn Kiếm và Cửa Nam	3,6	8,3	136.947	Từ 1/1/2027
Khu vực 4	Toàn bộ vùng trong Vành đai 1, gồm 9 phường	26,07	25	625.000	Từ 1/1/2028

Phụ lục 4: Diện tích và dân số các phường trong phạm vi Đề án

Phường	Diện tích (km^2)	Dân số (người)	Mật độ (người/km^2)
Hoàn Kiếm	1,93	105.301	54.560
Cửa Nam	1,65	52.751	31.970
Ba Đình	2,95	65.023	22.042
Ngọc Hà	2,62	93.536	35.701
Giảng Võ	2,60	97.034	37.321
Hai Bà Trưng	2,62	87.801	33.512
Văn Miếu – Quốc Tử Giám	1,92	105.604	55.002
Ô Chợ Dừa	1,82	71.293	39.172
Tây Hồ	10,56	100.122	9.481

Phụ lục 5: Lộ trình áp dụng

Thời gian	Phạm vi	Quy định
1/7-31/12/2026	Hai khu vực thí điểm tại phường Hoàn Kiếm, gồm khu vực quanh hồ và phố cổ	Khu vực phố đi bộ cấm các phương tiện từ 19h-24h thứ Sáu, Bảy, Chủ nhật. Với xe máy xăng cá nhân đời cũ và xe máy xăng chạy ứng dụng, TP khuyến khích hạn chế, chưa áp dụng lệnh cấm chung. Xe khách trên 16 chỗ và xe tải chịu một số giới hạn theo giờ, loại xe.
1/1-31/12/2027	Mở rộng sang các khu vực thuộc phường Hoàn Kiếm và Cửa Nam	Không cho xe máy xăng kinh doanh trên nền tảng ứng dụng lưu thông trong vùng, xe máy xăng cá nhân vẫn được khuyến khích, hạn chế nếu là xe đời cũ. Ô tô dùng nhiên liệu hóa thạch không đạt mức khí thải 4 không được lưu thông.
1/1/2028-31/12/2029	Mở rộng ra toàn bộ khu vực trong Vành đai 1	Không cho xe máy không đạt mức khí thải 3 và ô tô xăng, dầu không đạt mức khí thải 4 lưu thông; tiếp tục hạn chế xe máy xăng chạy ứng dụng.
Từ 2030	Duy trì trong Vành đai 1	Tiếp tục các biện pháp của giai đoạn trước, TP sẽ đánh giá để điều chỉnh yêu cầu hoặc phạm vi.

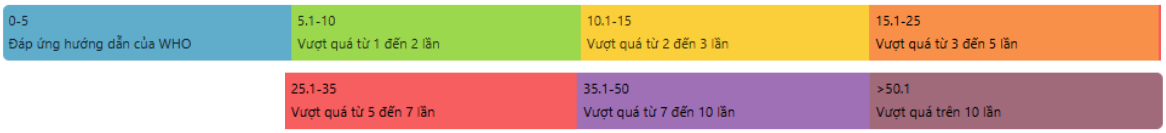
Chính sách hỗ trợ. Đề án đề xuất phát triển xe buýt xanh và xe buýt cỡ nhỏ, kết nối với đường sắt đô thị, bố trí bãi đỗ trung chuyển, xe đạp công cộng, trạm sạc và tủ đổi pin. Hành trình xe buýt trong phạm vi Vành đai 1 được miễn vé từ 1/7/2026 đến hết 30/6/2027. TP cũng sử dụng biển báo, camera và dữ liệu phương tiện để quản lý vùng phát thải thấp.

Mục tiêu môi trường. Đến năm 2030, Đề án đặt mục tiêu giảm khoảng 30% phát thải CO và NO_2, khoảng 20% bụi PM2.5 phát sinh trực tiếp từ giao thông trong Vành đai 1 so với kịch bản không áp dụng chính sách. Báo cáo đồng thời nhận diện nguy cơ xe đi vòng, dừng đỗ hoặc trung chuyển ở rìa vùng kiểm soát, khiến ùn tắc và ô nhiễm dịch chuyển sang khu vực giáp ranh.

Đánh giá nhóm chịu tác động. Báo cáo xác định tài xế công nghệ, người giao hàng, hộ kinh doanh nhỏ, doanh nghiệp logistics và vận tải là các nhóm có thể phát sinh chi phí chuyển đổi hoặc điều chỉnh hoạt động. Theo ước tính được đưa vào Đề án, quy định đối với xe máy xăng chạy ứng dụng từ năm 2027 tại khu vực Hoàn Kiếm – Cửa Nam có thể tác động tới gần 4.000 tài xế hoạt động thường xuyên cùng các giao dịch, người dùng và cơ sở kinh doanh liên quan. Đề án yêu cầu theo dõi cả chất lượng không khí, giao thông lẫn tác động đến sinh hoạt và kinh doanh; đánh giá sáu tháng một lần trong giai đoạn thí điểm trước khi mở rộng.

Phụ lục 6: Xếp hạng các thành phố theo mức độ ô nhiễm không khí từ cao đến thấp

Chú giải PM2.5 (nồng độ tính bằng µg/m3 phân loại theo hướng dẫn của WHO)



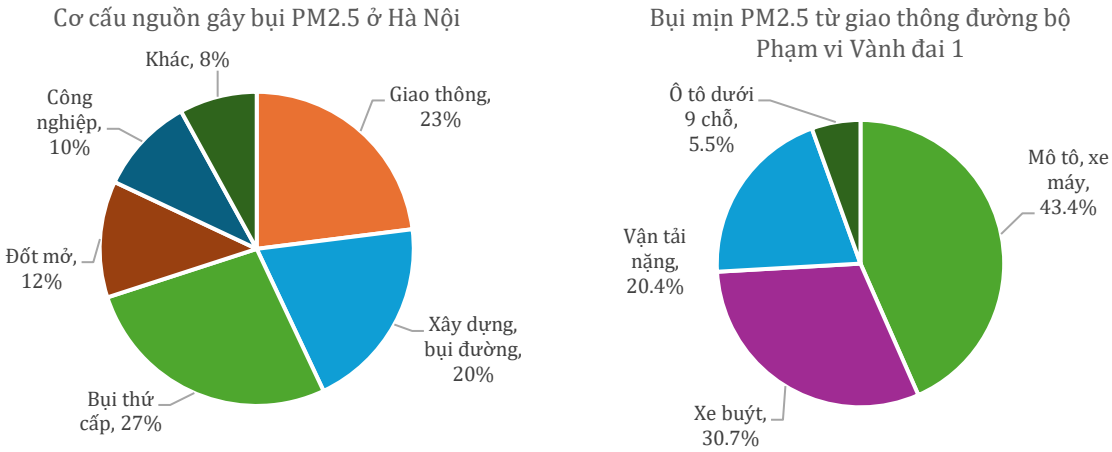
Hạng	Thành phố	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
1	Loni, India	112,5	91,7	--	--	--	--	--	--	--
2	Hotan, China	109,6	84,5	87,3	94,3	101,5	110,2	110,1	116	91,9
3	Byrnihat, India	101,1	--	--	--	--	--	--	--	--
4	Delhi, India	99,6	108,3	102,1	92,6	96,4	84,1	98,6	113,5	108,2
5	Faisalabad, Pakistan	98,8	88,8	88,2	84,5	94,2	73,2	104,6	130,4	--
6	Rahim Yar Khan, Pakistan	92,6	134,3	--	--	--	--	--	--	--
7	Ghaziabad, India	89,2	74,5	76,1	88,6	102	106,6	110,2	135,2	144,6
8	Lahore, Pakistan	88,9	102,1	99,5	97,4	86,5	79,2	89,5	114,9	133,2
9	Sukkur, Pakistan	88,6	129,1	--	--	--	--	--	--	--
10	Ula, India	86,8	--	--	--	--	--	--	--	--
111	Karachi, Pakistan	45,9	47,1	56,4	50,6	45,9	43,8	40,2	33,7	38,5
112	**Hà Nội, Việt Nam**	**45,9**	**45,4**	**43,7**	**40,1**	**36,2**	**37,9**	**46,9**	**40,8**	**45,8**
113	Kuwait City, Kuwait	45,7	30,2	39,9	57,5	29,7	34	38,3	56	46,8
114	Turpan, China	45,6	47,5	44,6	47,3	49,6	49,5	56,3	56,1	66,1
115	Suakati, India	45,6	46,3	--	--	--	--	--	--	--
116	Kashipur, India	45,3	46,5	35,2	--	--	--	--	--	--
117	Jalandhar, India	45,1	48,6	51,4	46,3	58,3	52,2	41	56,4	--
118	Nagpur, India	45	46,6	50,2	46,8	35,2	27,1	47,2	46,6	56,2
119	Cikande, Indonesia	45	20,3	--	--	--	--	--	--	--
120	Guwahati, India	44,7	53,2	105,4	51	53,1	62,1	--	--	--
9437	Haines, USA	1,6	1,5	2,8	2,9	5	--	--	--	--
9438	Ainaloa, USA	1,6	1,6	1,7	--	--	--	--	--	--
9439	Papeete, French Polynesia	1,5	2,8	1,9	--	--	--	--	--	--
9440	Hiouchi, USA	1,5	1,3	--	--	--	--	--	--	--
9441	Dexter, USA	1,5	1,5	5	7,6	--	--	--	--	--
9442	Muonio, Finland	1,4	2,8	3,6	1,6	2,9	2,8	--	--	--
9443	Honokaa, USA	1,4	--	--	--	--	--	--	--	--
9444	Lihue, USA	1,4	--	--	--	--	--	--	--	--
9445	Utö, Finland	1,3	3	3,6	--	--	--	--	--	--
9446	Nieuwoudtville, South Africa	1,0	1,2	2,1	3,4	3,9	--	--	--	--

Nguồn: IQAir, truy cập tại địa chỉ: https://www.iqair.com/vi/world-most-polluted-cities?page=188, ngày 30/9/2026.

Phụ lục 7: Thống kê ô nhiễm không khí tại Hà Nội

Chỉ tiêu	Giá trị	Phạm vi, thời điểm
PM2.5 trung bình năm tại các trạm quan trắc	Bằng 1,1-2,1 lần giới hạn cho phép	Các trạm tại Hà Nội, dữ liệu giai đoạn 2021-2024
PM2.5 so với khuyến nghị WHO	Có thời điểm cao hơn 2-3 lần	Các trạm tại hoặc gần Vành đai 1, không phải mức trung bình cả năm
Tử vong sớm có liên quan đến ô nhiễm không khí	Ước tính 2.000-4.000 ca/năm	Hà Nội (Đề án dẫn nghiên cứu năm 2021)
Số ngày chất lượng không khí kém và xấu	Trên 30% số ngày trong năm	Mô tả khu vực lõi trung tâm trong phần dự báo tác động của Đề án

Phụ lục 8: Cơ cấu nguồn phát thải gây bụi



Nguồn: Số liệu trích lại từ Đề án

Phụ lục 9: Cơ cấu nguồn gây bụi PM2.5 theo các bộ số liệu được Đề án dẫn

A. Nghiên cứu của Bộ Nông nghiệp và Môi trường giai đoạn 2023-2025, phạm vi Hà Nội

Nhóm nguồn	Tỷ lệ đóng góp
Giao thông vận tải	25%
Xây dựng và bụi đường	20%
Đốt mở	12%
Bụi sơ cấp từ công nghiệp	10%
Bụi thứ cấp hình thành từ khí ô nhiễm, bao gồm cả nguồn công nghiệp	27%
Nguồn khác	6%

B. Kiểm kê các nguồn thải nội tại trong TP (được báo cáo riêng trong Đề án)

Nhóm nguồn	Tỷ lệ đóng góp
Nguồn trực tiếp từ giao thông	59%
Bụi đường và xây dựng	28%
Đốt mở và hoạt động dân sinh	11%
Công nghiệp	2%

C. Cơ cấu phát thải bụi PM2.5 giữa các loại phương tiện giao thông trong Vành đai 1, theo nghiên cứu ADB 2025 (dẫn trong Đề án)

Loại phương tiện	Tỷ trọng trong cơ cấu phát thải giao thông
Mô tô, xe gắn máy	43,4%
Xe buýt	30,7%
Phương tiện vận tải hạng nhẹ	20,4%
Ô tô dưới 9 chỗ	5,5%
Xe tải hạng nặng	0%

Phụ lục 10: Thống kê các phương tiện giao thông ở TP Hà Nội

Chỉ tiêu	Thống kê	Ghi chú
Xe mô tô, xe gắn máy trong Vành đai 1	Khoảng 600.000 xe	Ước lượng nêu ở phần hiện trạng giao thông
Ô tô trong Vành đai 1	Khoảng 180.000 xe	Ước lượng nêu cùng phần hiện trạng giao thông
Xe máy được phân loại theo nhiên liệu trong phần dự báo tác động	511.418 xe	Một tập số liệu khác được Đề án sử dụng
Trong đó, xe máy xăng	491.534 xe	Chiếm khoảng 96,1% của tập 511.418 xe
Trong đó, xe máy điện	19.884 xe	Cùng tập 511.418 xe
Tuyến buýt Hà Nội đã chuyển sang xe điện tính đến 4/2026	28/128 tuyến	Toàn mạng lưới
Xe buýt điện tính đến 4/2026	490 xe	Toàn mạng lưới
Xe buýt CNG tính đến 4/2026	139 xe	Toàn mạng lưới
Tổng xe buýt điện và CNG tính đến 4/2026	629 xe, chiếm 32,7%	Toàn mạng lưới
Xe buýt năng lượng sạch dự kiến cuối 2026	827/1.925 xe; 42,96%	Dự kiến
Xe buýt hoạt động trong khu vực thí điểm từ 1/7/2026	100% sử dụng năng lượng xanh	Chỉ tiêu riêng của khu vực thí điểm

Phụ lục 11: Hạ tầng đi lại thay thế, bãi đỗ và trạm sạc

Chỉ tiêu	Hiện trạng	Kế hoạch/đề xuất
Trạm xe đạp công cộng	130 trạm	Bổ sung 79 vị trí trong Vành đai 1
Xe đạp công cộng	1.800 xe, trong đó 300 xe đạp điện	Bổ sung khoảng 1.000 xe đạp điện trong Vành đai 1
Trạm và xe đạp công cộng tại lõi Hoàn Kiếm – Cửa Nam	13 trạm, 210 xe	Thêm khoảng 25-30 trạm và 200-290 xe; tổng dự kiến 410-500 xe
Điểm đỗ xe tại Khu vực 1	5 vị trí được cấp phép	Tiếp tục rà soát
Điểm đỗ xe tại Khu vực 2	99 vị trí được cấp phép	Tiếp tục rà soát
Điểm đỗ xe ở địa bàn giáp Khu vực 2	118 vị trí được cấp phép	Tiếp tục rà soát
Vị trí bãi đỗ trung chuyển quanh Vành đai 1	11 vị trí được Đề án nêu	Cần tổ chức kết nối với phương tiện công cộng
Vị trí phù hợp để lắp tủ đổi pin trong Vành đai 1	180 vị trí qua khảo sát	Chưa phải số tủ đã lắp đặt
Vị trí phù hợp để lắp trạm sạc ô tô	44 vị trí qua khảo sát	Chưa phải số trạm đã vận hành
Trạm quan trắc không khí tự động, liên tục	15 trạm trong hệ thống được phê duyệt	Thực hiện trong năm 2026
Tuyến buýt cỡ nhỏ tại giai đoạn đầu	-	Dự kiến mở 2-3 tuyến
Tuyến buýt cỡ nhỏ khi mở rộng toàn Vành đai 1	-	Dự kiến khoảng 12-15 tuyến, 150-200 xe

Phụ lục 12: Quy mô nhóm tài xế và dịch vụ có thể chịu tác động

Chỉ tiêu	Thống kê	Phạm vi
Đối tác tài xế Grab tại Hà Nội	Khoảng 86.000	Số liệu doanh nghiệp cung cấp (Đề án dẫn)
Tỷ lệ hoạt động thường xuyên tại Hà Nội	Khoảng 60%	Theo số liệu doanh nghiệp (Đề án dẫn)
Đối tác có liên quan đến hoạt động trong Vành đai 1	Khoảng 65.900	Không đồng nghĩa tất cả thường xuyên chạy trong vùng sẽ bị hạn chế
Đối tác có nhu cầu chuyển sang xe sạch	44%	Theo thông tin Đề án trình bày
Tài xế thường xuyên có thể chịu tác động khi áp dụng hạn chế ở Hoàn Kiếm – Cửa Nam từ 2027	Gần 4.000	Ước tính tác động của Đề án
Giao dịch liên quan	Hơn 1 triệu giao dịch/tháng	Ước tính theo phạm vi chịu tác động
Người dùng liên quan	Hơn 350.000	Ước tính theo phạm vi chịu tác động
Đối tác nhà hàng, thương nhân liên quan	Hơn 1.000	Ước tính theo phạm vi chịu tác động

Phụ lục 13: Khảo sát mức độ sẵn sàng của tài xế đối với xe điện

Kết quả khảo sát	Tỷ lệ
Quy mô mẫu	**1.759 tài xế**
Chưa từng trải nghiệm xe điện	61%
Cho rằng xe xăng hiện vẫn đáp ứng nhu cầu	71%
Lo quãng đường xe điện đi được sau mỗi lần sạc	62%
Lo tuổi thọ và độ bền pin	60%
Lo thời gian sạc	56%
Lo giá xe điện	52%
Lo số lượng và chi phí trạm sạc	51%

Phụ lục 14: Mục tiêu và dự báo tác động môi trường

Chỉ tiêu	Giá trị	Tính chất và mốc so sánh
Phát thải CO từ giao thông trong Vành đai 1	Giảm khoảng 30% đến hết 2030	Mục tiêu so với kịch bản phát thải thông thường
Phát thải NO_2 từ giao thông	Giảm khoảng 30% đến hết 2030	Mục tiêu nêu trong phần chỉ tiêu
Bụi PM2.5 phát sinh trực tiếp từ giao thông	Giảm khoảng 20% đến hết 2030	Mục tiêu; không tính nguồn lan truyền từ bên ngoài
PM2.5 theo phần dự báo kịch bản chính sách	Có thể giảm 17,7-20% đến 2030	So với kịch bản không thiết lập vùng phát thải thấp
CO theo phần dự báo kịch bản chính sách	Có thể giảm 30-30,5% đến 2030	Cùng kịch bản dự báo
NOx và SO_2 theo phần dự báo kịch bản chính sách	Có thể giảm trên 60% đến 2030	Cùng kịch bản dự báo
Phương tiện được quản lý, kiểm soát khí thải	100% theo lộ trình	Mục tiêu Đề án
Phương tiện giao thông công cộng sử dụng năng lượng sạch, xanh	100%	Mục tiêu Đề án
Nồng độ PM2.5 sau 2030	Giảm trung bình 5 $\mu g/m^3$ mỗi kỳ kế hoạch 5 năm	Định hướng dài hạn, hướng tới đạt quy chuẩn quốc gia năm 2045

Phụ lục 15: Ước tính lợi ích sức khỏe và kinh phí hỗ trợ

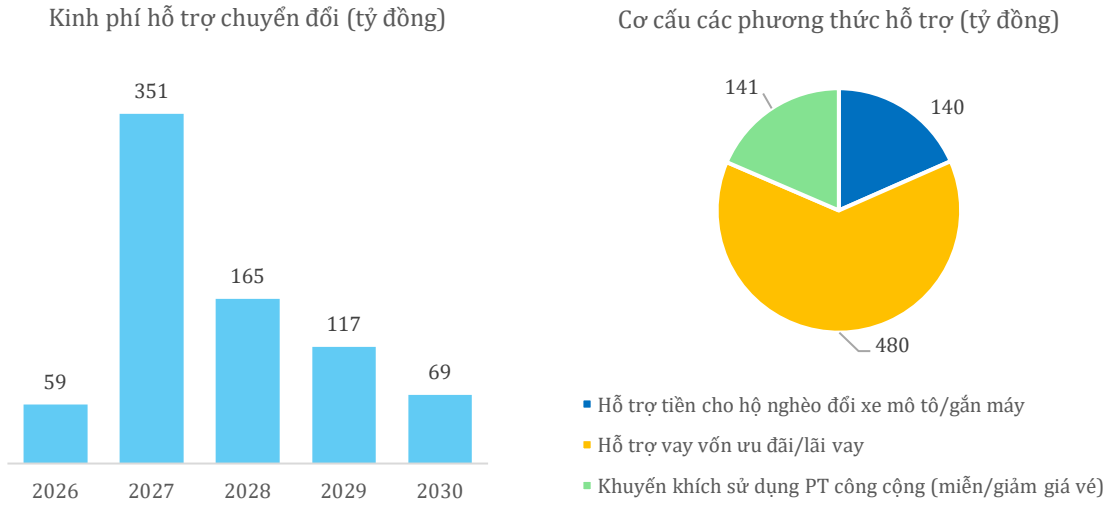
A. Ước tính chi phí bệnh hô hấp và lợi ích sức khỏe

Phạm vi	Thiệt hại sức khỏe cơ sở nếu không can thiệp	Lợi ích sức khỏe trực tiếp nếu giảm 10-20% gánh nặng bệnh hô hấp liên quan ô nhiễm giao thông
Hoàn Kiếm	49,3 tỷ đồng/năm	4,9-9,9 tỷ đồng/năm
Hoàn Kiếm – Cửa Nam	75,0 tỷ đồng/năm	7,5-15,0 tỷ đồng/năm
Toàn Vành đai 1	342,2 tỷ đồng/năm	34,2-68,4 tỷ đồng/năm

B. Kinh phí thực hiện chính sách

Nội dung	Kinh phí dự kiến	Thời kỳ
Tổng kinh phí hỗ trợ chuyển đổi phương tiện và khuyến khích giao thông công cộng	Khoảng 761 tỷ đồng	Toàn giai đoạn 2026-2030
Miễn vé xe buýt đối với hành trình trong Vành đai 1	Khoảng 46 tỷ đồng	1/7/2026-30/6/2027
Miễn vé vận tải công cộng dịp lễ, Tết và sự kiện đặc biệt	Khoảng 21 tỷ đồng/năm	Duy trì đến hết 2030

Phụ lục 16: Kinh phí hỗ trợ chuyển đổi



Nguồn: Dự kiến của Sở Xây dựng Hà Nội (Đề án).