TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Doanh nghiệp đồng hành cùng thành phố Hà Nội trong chuyển đổi giao thông xanh

16:02 14/06/2026

Nhân tháng hành động vì môi trường năm 2026 với chủ đề “Không khí sạch - Giao thông xanh - Hà Nội hành động”, Sở Nông nghiệp và Môi trường Hà Nôi tổ chức nhiều hoạt động: “Ngày chuyển đổi giao thông xanh”, ra mắt Hệ thống giám sát môi trường cộng đồng và tổ chức Hội thảo “Chuyển đổi giao thông xanh”. Qua đó khẳng định quyết tâm triển khai thí điểm vùng phát thải thấp theo lộ trình thận trọng, khả thi, có sự đồng hành của người dân và cộng đồng doanh nghiệp.



Từ ngày 1/7/2026 đến ngày 31/12/2026, Hà Nội dự kiến triển khai thí điểm vùng phát thải thấp tại khu vực Hoàn Kiếm, phạm vi khoảng 1,65 km², dân số khoảng 90.000 người. Đây là khu vực trung tâm, gồm không gian phố cổ, khu vực xung quanh hồ Hoàn Kiếm và nhiều tuyến phố có mật độ hoạt động thương mại, du

lịch, dịch vụ cao; đồng thời cũng là địa bàn chịu áp lực lớn về giao thông, không gian đường phố và chất lượng môi trường không khí.

Theo thống kê của Thành phố, khu vực Vành đai 1 có quy mô khoảng 26,07 km², dân số khoảng 625.000 người, bao gồm 9 phường trung tâm. Việc lựa chọn Hoàn Kiếm làm khu vực thí điểm trong giai đoạn đầu thể hiện cách tiếp cận từng bước: bắt đầu từ phạm vi phù hợp, tổ chức tuyên truyền, hướng dẫn, khuyến khích chuyển đổi, đánh giá tác động, sau đó mới mở rộng và áp dụng các biện pháp kiểm soát theo tiêu chuẩn khí thải khi đủ điều kiện.

Tại sự kiện, đại diện cơ quan quản lý môi trường của Thành phố nhấn mạnh: vùng phát thải thấp không phải là biện pháp hạn chế đột ngột việc đi lại của người dân, mà là một mô hình quản lý đô thị nhằm giảm dần phương tiện gây ô nhiễm, khuyến khích phương tiện sạch, giao thông công cộng, đi bộ, xe đạp và các hình thức di chuyển thân thiện với môi trường. Chính sách này hướng tới kiểm soát mức phát thải của phương tiện, đồng thời tạo thêm các lựa chọn đi lại xanh, thuận tiện hơn cho người dân, du khách và người lao động trong khu vực trung tâm.

Bên cạnh phát động chuyển đổi giao thông xanh, Thành phố cũng ra mắt Hệ thống giám sát môi trường cộng đồng, tạo thêm kênh để người dân phản ánh, theo dõi và cùng giám sát các vấn đề môi trường tại cơ sở. Trước mắt, hệ thống tập trung vào các hành vi như đốt rác, đốt rơm rạ, phát sinh khói bụi, vi phạm vệ sinh môi trường; về lâu dài có thể mở rộng sang các vấn đề môi trường đô thị khác. Đây là công cụ quan trọng nhằm tăng cường vai trò của cộng đồng, đồng thời hỗ trợ chính quyền địa phương trong tiếp nhận, xử lý và công khai trách nhiệm thực thi.



Giao thông công cộng và phương tiện xanh là nền tảng của vùng phát thải thấp

Giao thông công cộng được xác định là trụ cột của vùng phát thải thấp. Trong khu vực Vành đai 1, nơi nhiều tuyến phố có mặt cắt nhỏ và mật độ hoạt động cao, Thành phố định hướng phát triển các giải pháp phù hợp với điều kiện thực tế, như xe buýt điện, xe buýt cỡ nhỏ, mini buýt, xe đạp công cộng, điểm gửi xe, trạm sạc, điểm đổi pin, biển báo và dữ liệu quản lý.

Theo rà soát của Thành phố, đến tháng 4/2026, Hà Nội đã chuyển đổi 28/128 tuyến xe buýt sang xe điện, với 490 xe buýt điện; cùng với 139 xe buýt CNG, tổng số xe buýt sử dụng điện và năng lượng xanh đạt 629 xe, chiếm khoảng 32,7% tổng số phương tiện xe buýt. Dự kiến đến hết năm 2026, số phương tiện xe buýt sử dụng năng lượng sạch đạt 827/1.925 xe, tương đương khoảng 42,96%.

Đối với khu vực thí điểm, Đề án định hướng chuyển đổi các tuyến buýt hoạt động trong vùng phát thải thấp sang phương tiện sử dụng năng lượng xanh; đồng thời phát triển xe buýt điện cỡ nhỏ, mini buýt để phục vụ các tuyến phố nhỏ, kết nối với các điểm trung chuyển như Long Biên, Cát Linh, các bãi gửi xe, khu dân cư, cơ quan và điểm du lịch.

Bên cạnh xe buýt, hệ thống xe đạp và xe máy điện công cộng là lựa chọn quan trọng cho các chuyến đi ngắn trong khu vực trung tâm. Hiện Thành phố có khoảng 130 trạm xe đạp công cộng với 1.800 xe, trong đó có 300 xe đạp điện; dự kiến bổ sung thêm 79 vị trí mới trong Vành đai 1 với khoảng 1.000 xe đạp điện. Riêng khu vực Hoàn Kiếm - Cửa Nam hiện có 13 điểm/trạm với 210 xe, dự kiến bổ sung thêm 25-30 trạm, nâng tổng số phương tiện tại khu vực này lên khoảng 410-500 xe.

Những số liệu trên cho thấy, Hà Nội không triển khai vùng phát thải thấp theo hướng chỉ đặt ra yêu cầu kiểm soát phương tiện, mà đồng thời chuẩn bị các lựa chọn di chuyển sạch, thuận tiện và phù hợp hơn cho người dân, doanh nghiệp, du khách và lực lượng lao động trong khu vực.



Doanh nghiệp đồng hành, công nghệ hỗ trợ quá trình chuyển đổi

Tại Hội thảo "Chuyển đổi giao thông xanh", bên cạnh ý kiến của các cơ quan quản lý, chuyên gia và người dân, Thành phố ghi nhận nhiều đóng góp từ cộng đồng doanh nghiệp, trong đó có các đơn vị cung cấp dịch vụ kết nối vận tải, doanh nghiệp công nghệ và đơn vị triển khai phương tiện điện công cộng. Các ý kiến tập trung vào hạ tầng sạc, cơ chế hỗ trợ tài chính, lộ trình chuyển đổi phương tiện và giải pháp công nghệ để khuyến khích phương tiện phát thải thấp.

Đại diện Grab cho biết, doanh nghiệp ủng hộ chủ trương chuyển đổi xanh của Thành phố và mục tiêu phát thải ròng bằng "0" của Việt Nam. Thời gian qua, Grab đã xây dựng các giải pháp trong hệ sinh thái giao thông xanh, đồng thời phối hợp với Metro Hà Nội triển khai hoạt động khuyến khích người dân ưu tiên sử dụng phương tiện công cộng. Doanh nghiệp cũng kỳ vọng Thành phố sớm hoàn thiện các chính sách hỗ trợ hạ tầng trạm sạc và cơ chế tài chính nhằm giảm áp lực chuyển đổi đối với người dân và tài xế.

Đại diện Be Group chia sẻ, khó khăn lớn nhất hiện nay là nhiều tài xế công nghệ đang sử dụng xe xăng như nguồn sinh kế hằng ngày; do đó chuyển đổi xanh không chỉ là câu chuyện đổi phương tiện, mà còn là câu chuyện về khả năng thích ứng của lực lượng lao động. Be cho biết đã chủ động nâng cao nhận thức về giao thông xanh trong cộng đồng đối tác tài xế, đồng thời xây dựng các giải pháp hỗ trợ tài chính, thuê và sở hữu phương tiện theo nhu cầu hoạt động của đối tác.

Các doanh nghiệp cũng đề xuất tăng cường ứng dụng công nghệ số để ưu tiên phương tiện phát thải thấp, mở rộng tỷ lệ xe điện, hỗ trợ người dân tiếp cận

dịch vụ giao thông xanh và cung cấp dữ liệu phục vụ quản lý. Những đề xuất này cho thấy vai trò quan trọng của doanh nghiệp trong việc biến chính sách thành các dịch vụ cụ thể, dễ tiếp cận và phù hợp với nhu cầu đi lại thực tế.

Sở Nông nghiệp và Môi trường Hà Nội ghi nhận các kiến nghị, đồng thời khẳng định việc triển khai thí điểm cần đặt trong nguyên tắc “hỗ trợ trước - hạn chế sau”, bảo đảm công bằng, khả thi và không tạo xáo trộn đột ngột đối với đời sống người dân, hoạt động kinh doanh và sinh kế của các nhóm chịu tác động trực tiếp.

Lộ trình thận trọng, hỗ trợ chuyển đổi và mở rộng từng bước

Trong quá trình xây dựng Đề án, Thành phố lựa chọn cách tiếp cận thận trọng, có lộ trình và có đánh giá tác động. Giai đoạn thí điểm từ ngày 1/7/2026 đến ngày 31/12/2026 tập trung vào Hoàn Kiếm nhằm kiểm nghiệm mô hình tổ chức, hoàn thiện hạ tầng, truyền thông, hướng dẫn và đánh giá mức độ thích ứng của người dân, doanh nghiệp.

Giai đoạn 2, từ ngày 1/1/2027 đến ngày 31/12/2027, phạm vi dự kiến mở rộng sang khu vực Hoàn Kiếm - Cửa Nam, với diện tích khoảng 3,6 km^2, dân số khoảng 136.947 người. Giai đoạn 3, từ năm 2028 đến năm 2029 và duy trì từ năm 2030 trở đi, vùng phát thải thấp sẽ được mở rộng trên toàn bộ khu vực Vành đai 1, với diện tích khoảng 26,07 km^2, dân số khoảng 625.000 người.

Mục tiêu đến năm 2030 là giảm khoảng 20% lượng phát thải bụi mịn PM2.5 phát sinh trực tiếp từ nguồn giao thông, giảm khoảng 30% lượng phát thải CO và NO_2 so với kịch bản phát thải thông thường trong khu vực Vành đai 1. Sau năm 2030, Thành phố tiếp tục hướng tới mục tiêu giảm nồng độ bụi mịn PM2.5 trung bình khoảng 5 $\mu g/m^3$ sau mỗi kỳ kế hoạch 5 năm, từng bước đưa chất lượng không khí về mức đáp ứng quy chuẩn quốc gia.

Chuyển đổi xanh phải đi đôi với công bằng xã hội. Không phải mọi người dân, tài xế và doanh nghiệp đều có khả năng chuyển đổi ngay lập tức. Vì vậy, các chính sách hỗ trợ cần được thiết kế theo nhóm đối tượng, mức độ bị tác động và khả năng chuyển đổi, trong đó ưu tiên người dân thu nhập thấp, hộ nghèo, nhóm dễ bị tổn thương và lực lượng lao động phụ thuộc trực tiếp vào phương tiện hiện hữu.

Với tinh thần đó, vùng phát thải thấp không đặt gánh nặng lên riêng người dân hay doanh nghiệp, mà là quá trình chuyển đổi có sự đồng hành của chính quyền, hệ thống tài chính, doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp công nghệ và cộng đồng. Cách làm này thể hiện quan điểm nhất quán của Hà Nội: không

nóng vội, không áp đặt, không gây xáo trộn đột ngột, mà triển khai theo từng bước để người dân, doanh nghiệp và hệ thống quản lý cùng có thời gian thích ứng.

PV