TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hà Nội bước vào kỷ nguyên không khói xăng: Đổi thay từ Vành đai 1

13:01 28/07/2025

Sắp tới đây, Thủ đô sẽ chính thức dừng lưu thông xe máy sử dụng động cơ xăng trong khu vực Vành đai 1. Đây là bước đi quan trọng trong lộ trình xây dựng đô thị xanh, văn minh, hiện đại, phù hợp với định hướng phát triển bền vững của Thủ đô. Tuy nhiên, bên cạnh mục tiêu bảo vệ môi trường và cải thiện chất lượng sống, chính sách này cũng đặt ra nhiều thách thức: từ hạ tầng giao thông, chuyển đổi phương tiện, đến sinh kế của những người lao động nghèo.

Hà Nội xanh: Bước chuyển vì tương lai

Chỉ thị 20/CT-TTg ngày 12/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ đã xác lập một cột mốc quan trọng: Theo đó từ ngày 1/7/2026, Hà Nội sẽ cấm hoàn toàn xe máy, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong khu vực Vành đai 1 – bao gồm các tuyến phố trung tâm như Trần Khát Chân, Đại Cồ Việt, Xã Đàn, Ô Chợ Dừa, Đê La Thành, Hoàng Cầu, Nghi Tàm, Yên Phụ, Trần Nhật Duật...

Tiếp đến, từ 1/1/2028, phạm vi cấm sẽ mở rộng ra khu vực trong Vành đai 2, và dần áp dụng với cả ô tô cá nhân chạy xăng, dầu. Đến năm 2030, toàn bộ khu vực trong Vành đai 3 sẽ không còn chỗ cho phương tiện sử dụng động cơ đốt trong.

Suốt nhiều thập kỷ qua, chiếc xe máy không chỉ là phương tiện di chuyển, mà là một phần trong đời sống của người dân đô thị của Việt Nam. Nó gắn với giấc mơ “thoát khỏi xe đạp”, là phương tiện mưu sinh của hàng triệu người lao động, là hình ảnh quen thuộc len lỏi trong những con ngõ nhỏ Hà Nội, chạy dọc bờ Hồ, vượt cầu Long Biên lúc rạng sáng. Và giờ đây, chính chiếc xe từng là biểu tượng của hiện đại ấy lại là “tác nhân gây ô nhiễm” – bị xếp vào danh sách phải loại bỏ, càng sớm càng tốt.

Theo thống kê, Hà Nội hiện có khoảng 6,9 triệu xe máy, trong đó 6,4 triệu là xe chạy xăng. Với lượng phát thải CO, NOx, bụi mịn PM2.5 đáng kể từ động cơ đốt trong cũ kỹ, việc loại bỏ xe máy xăng là điều không thể tránh khỏi. Không ai phản đối mục tiêu trong lành hóa đô thị. Vấn đề là: chúng ta sẽ làm điều đó như

thế nào, với ai, và trong bao lâu?

Với những người thu nhập thấp, tài xế công nghệ, lao động tự do – việc bỏ ra một khoản lớn để đổi xe là điều không dễ dàng. “Chiếc xe máy cũ của tôi đã dùng gần 10 năm, giờ nói đổi sang xe điện thì biết lấy đâu ra 30 triệu đồng?” – anh Hùng, một tài xế giao hàng ở Thanh Xuân, chia sẻ.

Nỗi lo ấy cũng đang hiện hữu rõ rệt trên từng con phố nhỏ nằm trong và gần khu vực cấm, như phố Khâm Thiên – nơi tập trung hàng trăm hộ dân sống bằng nghề giao hàng, bán rong, sửa xe. Bà Trần Thị Luyến (57 tuổi), chủ tiệm cháo lòng, nói giọng đầy lo lắng: “Tôi dùng xe Dream từ 2002 đến giờ. Bảo bỏ mà chuyển sang xe điện, tôi thực sự chưa biết nên làm gì, cần thời gian để người nghèo như tôi xoay sở.”

Ở phố Chùa Bộc, anh Hùng – một tài xế giao hàng công nghệ – cũng than thở: “Mỗi ngày tôi đi gần 100km, xe điện pin đầy cũng chỉ đi được 70km. Sạc thì khó, chi phí thì cao. Lúc nào cũng nơm nớp lo pin sạc không kịp.”



Lượng xe máy quá lớn không chỉ gây ùn tắc giao thông mà còn là nguồn phát thải chính, góp phần làm tăng mức độ ô nhiễm không khí tại Hà Nội.

Rõ ràng, sự dịch chuyển sang phương tiện xanh cần giải pháp thực tế để người dân chuyển đổi mà không bị hụt hơi. Câu hỏi không nằm ở việc “có nên cấm”, mà là cấm thế nào để không làm tổn thương những nhóm dễ bị tổn thương nhất.

Thành phố cần trong lành hơn. Nhưng người lao động nghèo cũng cần được sống và mưu sinh. Nếu chính sách bảo vệ môi trường lại khiến những người có ít tài sản nhất trở thành người phải hy sinh nhiều nhất – cần có chính sách hỗ trợ.

Hiểu rõ điều này, Chính quyền thành phố Hà Nội đang tích cực xây dựng và hoàn thiện các cơ chế hỗ trợ tài chính toàn diện. Điều này bao gồm ưu đãi vay vốn lãi suất thấp, hỗ trợ một phần chi phí đổi xe, và miễn/giảm phí trước bạ.

Mặc dù các quy định chi tiết đang trong quá trình xây dựng, nhưng đây là minh chứng cho thấy thành phố không chỉ đưa ra yêu cầu mà còn chủ động tạo điều kiện thuận lợi nhất để người dân có thể chuyển đổi một cách nhẹ nhàng. Chúng ta có thể kỳ vọng vào những gói hỗ trợ cụ thể, thiết thực sẽ sớm được ban hành, đảm bảo rằng không ai bị bỏ lại phía sau trong hành trình chuyển đổi này.

Bên cạnh đó, việc xây dựng hạ tầng sạc điện đồng bộ và tiện lợi là yếu tố then chốt để xe điện thực sự trở thành lựa chọn ưu việt. Một mạng lưới trạm sạc phủ rộng khắp các phường, khu dân cư, công sở, và các điểm công cộng sẽ xóa tan nỗi lo về quãng đường di chuyển và thời gian sạc pin.

Đây là cơ hội vàng để các doanh nghiệp công nghệ, nhà đầu tư cùng chung tay xây dựng một hệ sinh thái năng lượng xanh hoàn chỉnh, góp phần tạo nên một Hà Nội thông minh, hiện đại.

Thị trường bắt đầu dịch chuyển

Theo một khảo sát nhanh tại cửa hàng xe điện trên phố Nguyễn Lương Bằng (Đống Đa), lượng khách tháng 7 tăng gấp 3 lần so với tháng trước. “Trước kia mỗi ngày chỉ có vài người ghé qua, giờ thì cả chục lượt mỗi sáng. Người dân đã bắt đầu nghĩ đến tương lai không còn xe xăng nữa,” một nhân viên kinh doanh cho biết.

Thị trường xe máy điện tại Hà Nội ghi nhận sự “bùng nổ nhẹ”. Các đại lý VinFast, Yadea, DatBike… đón lượng khách hàng tìm hiểu và đặt mua xe tăng mạnh. Nhiều hãng đồng loạt triển khai chương trình “thu xăng đổi điện” kèm ưu đãi giảm giá, hỗ trợ trả góp, miễn phí trạm sạc.

Không chỉ dừng lại ở người tiêu dùng và các hãng xe, cả hệ sinh thái đô thị đang thích nghi một cách nhanh chóng và linh hoạt. Nhiều bãi giữ xe, chung cư đã bắt đầu lắp đặt thêm ổ cắm điện, mở rộng không gian cho xe máy điện.

Các nhà đầu tư bất động sản thương mại cũng đang nghiên cứu tích hợp "trạm sạc" như một tiện ích mới cho cư dân, biến xe điện trở thành một phần không

thể thiếu của cuộc sống hiện đại. Sự chuyển dịch toàn diện này cho thấy chính sách cấm xe xăng không chỉ là quy định mà còn là chất xúc tác mạnh mẽ thúc đẩy đổi mới, tạo ra những cơ hội kinh doanh mới và nâng cao tiêu chuẩn sống trong đô thị.



Việc cấm xe máy xăng trong Vành đai 1 không chỉ giảm thiểu ô nhiễm không khí mà còn thúc đẩy người dân chuyển đổi sang các phương tiện thân thiện hơn, góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống của cộng đồng.

Kiến tạo một "Thủ đô" khoẻ mạnh hơn

Nếu ví đô thị như một cơ thể sống, thì chính sách cấm xe xăng là một liệu pháp can thiệp sâu để tái tạo và làm khỏe mạnh hơn hệ tuần hoàn của thành phố. Để đạt được mục tiêu "điều trị tận gốc", Hà Nội không chỉ tập trung vào việc loại bỏ phương tiện gây ô nhiễm, mà còn đầu tư mạnh mẽ vào việc tái thiết hệ thống giao thông công cộng.

Hệ thống xe buýt điện hiện đại, mạng lưới metro đang dần hoàn thiện, và các phương tiện công cộng thân thiện môi trường khác đang được phát triển đồng bộ. Mục tiêu là xây dựng một mạng lưới giao thông công cộng đủ mạnh, đủ tiện lợi để người dân có thể dễ dàng di chuyển mà không còn phụ thuộc vào phương tiện cá nhân.

Bên cạnh đó còn bao gồm việc xây dựng một hạ tầng năng lượng bền vững, đảm bảo nguồn điện ổn định cho hệ thống xe điện. Quan trọng hơn, Hà Nội đang hướng tới xây dựng một hệ sinh thái hỗ trợ toàn diện giúp người dân chuyển đổi một cách nhẹ nhàng nhất. Điều này có thể bao gồm các chương trình đào tạo nghề mới, giúp người lao động thích nghi với những cơ hội việc làm trong nền kinh tế xanh.

Chuyển đổi phương tiện giao thông là một cuộc cách mạng văn hóa và lối sống. Đó là sự thay đổi từ thói quen di chuyển, cơ sở hạ tầng, đến nhận thức cộng đồng. Cấm xe xăng là cần thiết và đúng đắn, nhưng sự thành công của chính sách này sẽ phụ thuộc vào sự chuẩn bị kỹ lưỡng, lộ trình minh bạch và khả năng đồng hành của chính quyền cùng người dân. Với những bước đi vững chắc, tư duy đổi mới và sự đồng lòng, Hà Nội hoàn toàn có thể hiện thực hóa giấc mơ về một thành phố xanh, văn minh, hiện đại và đáng sống bậc nhất khu vực.

Hà Nội đang vươn mình, không ngừng kiến tạo những giá trị mới cho tương lai. Hãy cùng tin tưởng và chung tay để Thủ đô thân yêu của chúng ta thực sự trở thành biểu tượng của sự phát triển bền vững và một cuộc sống chất lượng cao!

Hà Trần