

Hà Nội đề xuất thu phí phương tiện vào Vành đai 1, ưu tiên xe công vụ và phương tiện thiết yếu

08:54 31/05/2026

Hà Nội đang tiến thêm một bước trong lộ trình giảm ùn tắc giao thông và cải thiện chất lượng môi trường đô thị khi nghiên cứu cơ chế thu phí đối với phương tiện cá nhân đi vào khu vực trung tâm. Đáng chú ý, nhiều ý kiến đề xuất áp dụng mức phí theo từng loại phương tiện, đồng thời miễn hoặc giảm phí đối với các phương tiện phục vụ nhiệm vụ công vụ và nhu cầu thiết yếu của người dân.

Sở Xây dựng Hà Nội vừa tổng hợp ý kiến góp ý đối với dự thảo Nghị quyết quy định chính sách phát triển vận tải, ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông và hạn chế phương tiện giao thông cá nhân vào khu vực trung tâm thành phố.

Theo Sở Xây dựng, đến nay đã có 31 văn bản tham gia góp ý đối với dự thảo. Trong đó, 27 cơ quan, đơn vị thống nhất với các nội dung chính của dự thảo nghị quyết, 4 văn bản còn lại đề xuất làm rõ thêm một số cơ chế thực hiện nhằm bảo đảm tính khả thi và hiệu quả khi triển khai trên thực tế.

Một trong những nội dung nhận được nhiều sự quan tâm là đề xuất thu phí phương tiện đi vào khu vực Vành đai 1 - khu vực được xem là trung tâm đô thị với mật độ dân cư và lưu lượng giao thông cao nhất của Thủ đô.



Hà Nội đề xuất áp dụng cơ chế thu phí phương tiện vào khu vực trung tâm, kết hợp các giải pháp giảm phát thải và phát triển vận tải công cộng.

Theo ý kiến của Sở Nông nghiệp và Môi trường Hà Nội, việc thu phí cần được đặt trong tổng thể các chính sách kiểm soát ô nhiễm và phát triển giao thông xanh. Cơ quan này đề nghị làm rõ mối quan hệ giữa chính sách thu phí giảm ùn tắc giao thông với việc triển khai vùng phát thải thấp để tránh chồng chéo về đối tượng áp dụng, phạm vi quản lý và lộ trình thực hiện.

Theo đó, thu phí không chỉ là biện pháp điều tiết lưu lượng phương tiện mà còn cần được xem là một công cụ kinh tế nhằm góp phần giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng không khí và khuyến khích người dân chuyển đổi sang các phương thức di chuyển thân thiện với môi trường hơn.

Đáng chú ý, Sở Nông nghiệp và Môi trường đề xuất nghiên cứu xây dựng mức thu phí theo hướng phân loại cụ thể từng nhóm phương tiện thay vì áp dụng một mức phí chung. Các tiêu chí có thể được xem xét bao gồm loại nhiên liệu sử dụng, mức độ phát thải, tiêu chuẩn khí thải, thời gian lưu thông và khu vực hoạt động.

Cách tiếp cận này được đánh giá phù hợp với xu hướng quản lý giao thông của nhiều đô thị lớn trên thế giới, khi các phương tiện ít phát thải hoặc sử dụng năng lượng sạch được hưởng cơ chế ưu đãi nhằm khuyến khích chuyển đổi xanh. Trong khi đó, các phương tiện có mức phát thải cao hoặc thường xuyên lưu thông trong giờ cao điểm sẽ chịu mức phí cao hơn để hạn chế áp lực lên hạ

tăng giao thông đô thị.

Bên cạnh yếu tố môi trường, các cơ quan góp ý cũng đặc biệt quan tâm đến tính công bằng và khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại thiết yếu của người dân.

UBND xã Ô Diên đề nghị nghiên cứu kỹ thời điểm triển khai chính sách thu phí. Theo đó, thay vì quy định một mốc thời gian cụ thể, việc áp dụng nên được thực hiện khi hệ thống giao thông công cộng của thành phố đủ khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, đặc biệt là các tuyến đường sắt đô thị và mạng lưới xe buýt.

Đề xuất này xuất phát từ thực tế hiện nay khi nhiều người dân vẫn phụ thuộc đáng kể vào phương tiện cá nhân để di chuyển hằng ngày. Nếu áp dụng thu phí quá sớm trong khi hệ thống vận tải công cộng chưa thực sự thuận tiện, chính sách có thể tạo thêm áp lực đối với một bộ phận người dân và doanh nghiệp.

Cùng với đó, nhiều ý kiến đề nghị xây dựng cơ chế miễn, giảm phí đối với các phương tiện phục vụ lợi ích công cộng và các nhiệm vụ đặc thù. Trong đó có xe công vụ, xe cứu thương, xe cứu hộ, cứu nạn và các phương tiện thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp nhằm bảo đảm hoạt động của các dịch vụ thiết yếu không bị ảnh hưởng.

Một nội dung quan trọng khác được đề cập là việc sử dụng nguồn thu từ chính sách thu phí. Theo đề xuất, nguồn kinh phí thu được cần được ưu tiên tái đầu tư cho hệ thống giao thông công cộng, phát triển hạ tầng giao thông xanh, xây dựng các bãi đỗ xe trung chuyển, mở rộng mạng lưới trạm sạc điện và nâng cấp các hệ thống giám sát, điều hành giao thông thông minh.

Nhiều chuyên gia cho rằng hiệu quả của chính sách sẽ không chỉ được đánh giá thông qua số tiền thu được mà quan trọng hơn là khả năng tạo ra sự thay đổi trong thói quen đi lại của người dân, góp phần giảm ùn tắc giao thông và cải thiện môi trường sống tại khu vực trung tâm.

Trong bối cảnh Hà Nội đang đối mặt với áp lực gia tăng phương tiện cơ giới cá nhân và tình trạng ô nhiễm không khí kéo dài, việc nghiên cứu các giải pháp điều tiết giao thông theo hướng hiện đại được xem là yêu cầu tất yếu. Tuy nhiên, để chính sách nhận được sự đồng thuận cao, thành phố sẽ cần tiếp tục đánh giá kỹ lưỡng tác động kinh tế - xã hội, hoàn thiện hạ tầng giao thông công cộng và xây dựng lộ trình thực hiện phù hợp với điều kiện thực tế của Thủ đô.

Minh Thắm