

Hướng tới giao thông xanh, TP.HCM từng bước loại xe xăng khỏi khu vực trung tâm

06:16 25/12/2025

TP.HCM đang từng bước hiện thực hóa lộ trình kiểm soát khí thải giao thông, hướng tới mục tiêu cấm xe máy chạy xăng, dầu vào khu vực trung tâm từ năm 2028, trong bối cảnh ô nhiễm không khí tại đô thị lớn nhất cả nước ngày càng gia tăng. Đề án vùng phát thải thấp (LEZ) hiện được các cơ quan chức năng hoàn thiện, với lộ trình siết chặt dần theo từng giai đoạn.

Theo phương án đề xuất, TP.HCM sẽ chính thức triển khai LEZ tại khu vực trung tâm từ đầu năm 2027, chậm hơn một năm so với kế hoạch ban đầu. Việc điều chỉnh này nhằm ưu tiên nguồn lực cho quá trình chuyển đổi xanh trước tại Côn Đảo và Cần Giờ – hai khu vực có hệ sinh thái nhạy cảm, chịu nhiều áp lực từ giao thông và du lịch.



TP.HCM lên lộ trình cấm xe máy xăng, dầu vào trung tâm từ năm 2028. (Ảnh: Báo Tiền Phong)

Khu vực dự kiến áp dụng LEZ bao gồm các quận cũ như 1, 3, 5, 6, 8, 10, 11, Bình Thạnh, Tân Bình, Tân Phú và Phú Nhuận, được giới hạn bởi 15 cây cầu và 17 trục giao thông chính. Đây là nơi tập trung hơn 3,2 triệu dân, với khoảng 9,2 triệu lượt di chuyển mỗi ngày. Dữ liệu quan trắc cho thấy nồng độ bụi mịn PM2.5, NO2 và SO2 tại khu vực này cao hơn rõ rệt so với nhiều nơi khác trong thành phố, đặc biệt tại các quận trung tâm có mật độ giao thông dày đặc.

Theo lộ trình, từ năm 2027, ô tô không đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 4 khi đi vào vùng LEZ sẽ bắt đầu bị thu phí. Hệ thống camera thông minh nhận diện biển số tự động (ANPR) sẽ được lắp đặt tại các cửa ngõ để giám sát và xử lý vi phạm, bảo đảm việc thực thi minh bạch, chính xác.

Đối với xe máy – phương tiện chiếm tỷ trọng lớn nhất tại TP.HCM – thành phố áp dụng lộ trình thận trọng hơn. Từ tháng 7/2027, xe máy sẽ được kiểm định khí thải để phân loại mức độ ô nhiễm. Đến tháng 9/2027, xe không đạt chuẩn Euro 2 sẽ bị cấm vào vùng LEZ trong giờ cao điểm. Đáng chú ý, từ năm 2028, TP.HCM đặt mục tiêu cấm toàn bộ xe máy chạy xăng, dầu lưu thông trong vùng phát thải thấp, đồng thời cấm ô tô không đạt chuẩn Euro 4 vào khu vực trung tâm trong giờ cao điểm, trừ một số trường hợp đặc biệt.

Tầm nhìn đến năm 2030, vùng LEZ sẽ được mở rộng ra khu vực vành đai 1, bao gồm các trục giao thông lớn như Phạm Văn Đồng, Kha Vạn Cân, quanh sân bay Tân Sơn Nhất, Cách Mạng Tháng Tám, Âu Cơ, Lũy Bán Bích, Kinh Dương Vương và Võ Văn Kiệt. Các biện pháp kiểm soát khí thải sẽ tiếp tục được siết chặt theo lộ trình.

Trước khi áp dụng đại trà tại trung tâm, TP.HCM chọn Côn Đảo và Cần Giờ làm địa bàn thí điểm. Theo kế hoạch, Côn Đảo phấn đấu cơ bản hoàn tất chuyển đổi sang phương tiện điện vào cuối năm 2026, còn Cần Giờ hoàn thành vào cuối năm 2028. Việc ưu tiên hai khu vực này không chỉ nhằm thử nghiệm mô hình mà còn góp phần bảo vệ hệ sinh thái rừng ngập mặn và biển đảo.

Đề án LEZ của TP.HCM được xây dựng trên ba trụ cột chính: điện hóa phương tiện, phân vùng phát thải thấp và phát triển hạ tầng – chính sách hỗ trợ. Thành phố ưu tiên chuyển đổi xe buýt, taxi, xe công nghệ và xe tải sang năng lượng xanh; dự kiến mở mới 78 tuyến xe buýt sạch với gần 2.850 phương tiện trước năm 2030, kết nối với hệ thống xe đạp và xe máy điện công cộng.

Song song đó, nhiều chính sách hỗ trợ mạnh mẽ được đưa ra nhằm khuyến khích người dân và doanh nghiệp chuyển đổi phương tiện. Trong đó có miễn 100% lệ phí trước bạ cho xe điện kinh doanh vận tải; giảm 50% phí bảo trì đường bộ và lệ phí cấp đổi biển số cho ô tô điện; hỗ trợ tiền mặt khi mua xe

máy điện hoặc bồi hoàn giá trị xe cũ khi thanh lý. Đặc biệt, hộ nghèo được hỗ trợ 100% chi phí chuyển đổi, hộ cận nghèo 80% và hộ thường 20%.

Theo Sở Xây dựng TP.HCM, sau khi sáp nhập với Bình Dương và Bà Rịa – Vũng Tàu, thành phố đang quản lý hơn 12,7 triệu phương tiện, trong đó có 11,3 triệu xe máy. Hiện hệ thống vận tải công cộng và dịch vụ vận tải xanh đang chuyển biến tích cực: hơn 26% xe buýt là xe điện, 71% taxi đã sử dụng điện, và số lượng xe máy điện trong hoạt động vận chuyển công nghệ ngày càng tăng.

Những con số này cho thấy, dù lộ trình cấm xe máy xăng, dầu vào trung tâm là thách thức lớn, TP.HCM đang từng bước tạo nền tảng cho quá trình chuyển đổi. Nếu triển khai đồng bộ và hiệu quả, vùng phát thải thấp không chỉ góp phần cải thiện chất lượng không khí, mà còn mở ra hướng phát triển giao thông đô thị bền vững cho thành phố trong những năm tới.

L.T (t/h)