

Ô nhiễm không khí tại Hà Nội, khí thải xe cộ chỉ chiếm khoảng 15%

08:09 23/07/2025

Theo nhận định của Bộ Nông nghiệp có rất nhiều nguyên nhân dẫn đến ô nhiễm không khí ở Hà Nội, trong đó nguồn ô nhiễm từ khí thải phương tiện giao thông chỉ chiếm 15%.

Chia sẻ tại buổi tọa đàm “Chuyển đổi xe xăng sang xe điện: Để không ai bị bỏ lại phía sau” diễn ra sáng 21/7, ông Phan Trường Thành, Trưởng Phòng Tài chính đầu tư, Sở Xây dựng Hà Nội, cho biết hiện nay số xe máy ở Hà Nội ước lượng 6,9 triệu phương tiện, trong đó khoảng 95% là xe sử dụng xăng.

Trong báo cáo của Hà Nội về ô nhiễm không khí, thì ô nhiễm từ các phương tiện giao thông chiếm trên 60%. Tuy nhiên, theo nhận định của Bộ Nông nghiệp và Môi trường thì nguồn ô nhiễm từ khí thải phương tiện giao thông chiếm khoảng 12%, bụi hoạt động giao thông là 23%. Một nguồn bụi rất lớn nữa chiếm khoảng 29% là bụi từ hoạt động xây dựng 17-18% và hoạt động đốt (rơm rạ, lốp xe) chiếm 15-16%.



Hiện tại, hạ tầng giao thông công cộng ở Hà Nội chưa đủ mạnh, xe buýt vẫn chưa đáp ứng nhu cầu đi lại, Metro chưa phủ rộng. (Ảnh minh họa)

Thống kê cho thấy, trong khu vực Vành đai 1 của Hà Nội có tới 450.000 xe máy phục vụ cho khoảng 600.000 cư dân thường trú, chưa tính tới lượng lớn phương tiện đổ về từ ngoài khu vực. Đại diện Cục Môi trường cho biết, khí thải giao thông kết hợp với điều kiện thời tiết là nguyên nhân chính khiến mức độ ô nhiễm ở Hà Nội vượt xa TP.HCM, với nồng độ bụi tăng cao vào khung giờ từ 9h đến 12h trưa - thay vì sáng sớm như giai đoạn trước.

Còn theo PGS.TS Hoàng Anh Lê (ĐHQG Hà Nội): xe máy gây ô nhiễm đô thị nặng nề hơn cả ô tô, do tiêu thụ năng lượng lớn và phát thải trực tiếp qua ống xả mà không qua bất kỳ hệ thống xử lý nào. Đây là lỗ hổng lớn trong chính sách kiểm soát khí thải hiện nay.

Cùng với đó, nhiều chuyên gia đã lên tiếng cảnh báo về mức độ ô nhiễm không khí nghiêm trọng do xe máy gây ra - thậm chí cao hơn cả ô tô. Với gần 7 triệu xe máy đang lưu thông tại Hà Nội, trong đó 95% sử dụng xăng, đây được xem là nguồn phát thải chủ yếu vào ban ngày và là nguyên nhân lớn nhất khiến chất lượng không khí đô thị ngày càng xuống cấp.

Bên cạnh yếu tố phương tiện, tốc độ di chuyển thấp tại Hà Nội cũng là nguyên nhân làm gia tăng lượng phát thải. Theo tính toán của nhóm nghiên cứu, tốc độ trung bình của các phương tiện chỉ vào khoảng 35 km/h, mức khiến phương tiện tiêu tốn nhiên liệu nhiều hơn và phát thải mạnh hơn.

Trong khi xe ô tô đã được kiểm soát khí thải từ năm 2006, hơn 70 triệu xe máy trên cả nước vẫn đang nằm ngoài vòng kiểm soát, gây áp lực nghiêm trọng lên môi trường đô thị.

Để giải quyết thực trạng này, cần nghiên cứu kỹ đưa ra giải pháp tối ưu thay vì làm bằng được. Mục tiêu cuối cùng là làm giảm đáng kể lượng khí thải, góp phần cải thiện chất lượng không khí tại Hà Nội và bảo vệ môi trường.

Chuyển đổi xe máy xăng sang xe điện là giải pháp được đề xuất nhằm cải thiện chất lượng không khí, nhưng đi kèm là hàng loạt thách thức. Ông Nguyễn Đông Phong, Giám đốc Trung tâm Thử nghiệm khí thải (Cục Đăng kiểm Việt Nam), cảnh báo, việc chuyển đổi này sẽ tác động mạnh tới đời sống xã hội, nhất là nhóm thu nhập thấp.

Bên cạnh hạ tầng trạm sạc và nguồn cung điện chưa đáp ứng, bài toán xử lý rác thải pin cũng là thách thức lớn, đòi hỏi hệ thống công nghệ, quy định chặt chẽ

và sự phối hợp liên ngành. Tất cả những việc này cần có sự phối hợp giữa các cơ quan, chính quyền địa phương và các bên liên quan để triển khai hiệu quả việc chuyển đổi xe máy xăng sang xe điện.

Xuân Hiếu