

Triển khai ngay các giải pháp thí điểm vùng phát thải thấp tại Hà Nội trong quý I/2026

13:52 06/01/2026

Về việc hỗ trợ người dân chuyển đổi xe xăng sang xe sử dụng nguyên liệu sạch, Sở Xây dựng Hà Nội đã lấy ý kiến các cơ quan liên quan, chuyên gia để xây dựng cơ chế hỗ trợ người dân, doanh nghiệp khi chuyển đổi, hay đầu tư trạm sạc, tủ đổi pin cho xe máy. Các giải pháp sẽ được đưa ra trong quý I/2026.



Các nguồn phát sinh ô nhiễm sẽ được kiểm soát chặt chẽ - Ảnh minh họa

Đây là nội dung được thông tin tại Hội thảo "Kiểm soát ô nhiễm không khí Hà Nội: Thách thức và Hành động" do Báo Tiền Phong phối hợp với Sở Nông nghiệp và Môi trường TP. Hà Nội, Sở Xây dựng TP. Hà Nội tổ chức ngày 6/1.

Những ngày cuối năm 2025, Chính phủ, HĐND TP. Hà Nội đã ban hành nhiều chính sách mới nhằm cải thiện chất lượng không khí. Những chính sách này cho thấy quyết tâm chính trị rõ ràng, song cũng đồng thời đặt ra thách thức lớn trong khâu thực thi, phối hợp liên ngành và thay đổi thói quen của toàn xã hội.

Các chính sách cũng tạo hành lang pháp lý quan trọng cho việc triển khai các giải pháp kiểm soát ô nhiễm không khí một cách đồng bộ, quyết liệt và thực chất hơn.

Phát biểu tại Hội thảo, ông Trương Mạnh Tuấn - Phòng Quản lý chất lượng môi trường, Cục Môi trường, Bộ Nông nghiệp và Môi trường cho rằng, ô nhiễm không khí hiện nay tập trung chủ yếu tại Hà Nội và các tỉnh lân cận, đặc biệt nghiêm trọng vào mùa khô với nồng độ bụi mịn PM2.5 thường xuyên vượt ngưỡng. Trước thực trạng này, Kế hoạch quốc gia đặt ra các mục tiêu đầy tham vọng nhằm "đảo ngược" xu thế ô nhiễm.

Cụ thể, đến năm 2030, Hà Nội phấn đấu giảm 20% nồng độ bụi PM2.5 trung bình năm so với mức đo đạc của năm 2024, đưa chỉ số này xuống dưới $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. Các tỉnh vệ tinh như Thái Nguyên, Phú Thọ, Bắc Ninh... cũng đặt mục tiêu giảm trên 10% chỉ số này.

Ông Trương Mạnh Tuấn cho rằng, dự án ưu tiên trong giai đoạn tới là thí điểm xây dựng vùng phát thải thấp (LEZ) tại Hà Nội và TP.HCM. Tại các vùng này, các phương tiện giao thông và nguồn phát sinh ô nhiễm sẽ bị kiểm soát chặt chẽ, kết hợp với các chính sách ưu đãi chuyển đổi sang xe năng lượng sạch. Bên cạnh đó, Hà Nội cũng đặt mục tiêu có tối thiểu 200 công trình xanh vào năm 2030 và thí điểm công nghệ phun sương giảm bụi tại các khu vực trọng điểm.

"Chúng ta sẽ hướng tới công nghệ dữ liệu, đo đạc chính xác. Khi có dữ liệu phản ánh đúng thực tế mới có những giải pháp 'đánh trúng, đánh đúng' vào các điểm nóng gây ô nhiễm lớn hiện nay", ông Trương Mạnh Tuấn nhận định.

Sẽ có chính sách hỗ trợ người dân chuyển đổi phương tiện

Cuối tháng 11/2025, HĐND TP. Hà Nội đã ban hành Nghị quyết số 57/NQ-HĐND về thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố với lộ trình cụ thể và giải pháp đồng bộ hạn chế phát thải từ hoạt động giao thông, thúc đẩy giao thông xanh, giao thông công cộng.

Trưởng phòng Quản lý vận tải, Sở Xây dựng Hà Nội Nguyễn Tuyển cho biết: "Khi TP. Hà Nội thí điểm vùng phát thải thấp ở một số khu vực, chúng tôi xác định đây là thách thức, cũng là cơ hội để phát triển vận tải hành khách công cộng". Nghị quyết 57 của HĐND TP. Hà Nội có những tiêu chí, điều kiện thực hiện phát thải thấp, trong đó đầu tiên là phát triển vận tải hành khách công cộng.

Thứ nhất, ngoài các tuyến buýt hiện nay, TP. Hà Nội tiếp tục nghiên cứu các tuyến buýt điện sức chứa nhỏ để tăng cường kết nối các ga đường sắt, khu đô thị...

"Ngoài xe buýt, chúng tôi tiếp tục phát triển dịch vụ xe đạp công cộng. Như chúng ta đã thấy, dịch vụ xe đạp công cộng đã triển khai thí điểm 2 năm nhưng sức hấp dẫn chưa cao. Vừa rồi đơn vị thí điểm đã đưa thêm 500 xe đạp điện bổ sung vào các điểm xe đạp công cộng. Sở Xây dựng đang chỉ đạo đơn vị này tiếp tục đặt ở những nhà ga đường sắt tăng cường, kết nối các điểm xe buýt", ông Nguyễn Tuyến thông tin thêm.

Thứ hai, khuyến khích chuyển đổi, tạo hạ tầng trạm sạc, đổi pin. Thành phố đã lập tổ công tác đi khảo sát các vị trí để lắp đặt trạm sạc, trạm đổi pin cho xe máy. Đây là những điều kiện cần thiết để chuyển đổi xe xanh.

Thứ ba là tổ chức giao thông. Những phương tiện nào ưu tiên, phương tiện nào hạn chế đang được xây dựng phương án. Ví dụ ô tô 3,5 tấn sử dụng dầu không được lưu thông trong vùng phát thải thấp, xe ô tô không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải EURO4 cũng không được tham gia trong một số khung giờ nhất định.

Thứ tư, phối hợp với Công an nghiên cứu xử lý các trường hợp không tuân thủ.

Thứ năm là thực hiện công tác tuyên truyền, tạo sự đồng thuận cao trong xã hội.

Về việc hỗ trợ cho người dân chuyển đổi xe xăng sang xe sử dụng nguyên liệu sạch, Sở Xây dựng đã lấy ý kiến các cơ quan liên quan, chuyên gia để xây dựng cơ chế hỗ trợ người dân, doanh nghiệp khi chuyển đổi, hay đầu tư trạm sạc, tủ đổi pin cho xe máy. Các giải pháp sẽ được đưa ra trong quý I/2026.

"Về mục tiêu của Chính phủ đặt ra với Hà Nội vào năm 2030, 100% xe buýt sử dụng năng lượng xanh, đến nay, chúng tôi đã có kế hoạch lộ trình cho từng năm, đảm bảo trước năm 2030 toàn bộ xe buýt trên địa bàn thành phố đảm bảo năng lượng sạch. Với xe hợp đồng, grab có phạm vi hoạt động nội đô, chúng tôi đã xây dựng kế hoạch cho taxi trước năm 2030 chuyển đổi 100% sang năng lượng sạch, xanh", ông Nguyễn Tuyến cho biết.

Theo chinhphu.vn