

ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI
SỞ NÔNG NGHIỆP VÀ MÔI TRƯỜNG

BÁO CÁO ĐỀ ÁN
VÙNG PHÁT THẢI THẤP TRONG VÀNH ĐAI 1,
THÀNH PHỐ HÀ NỘI

HÀ NỘI, 2026

PHẦN I. MỞ ĐẦU

I. Căn cứ pháp lý xây dựng đề án

Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15;

Luật Thủ đô số 39/2024/QH15;

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14;

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15;

Nghị định số 08/2022/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Nghị định số 05/2025/NĐ-CP của Chính phủ;

Các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ: số 2530/QĐ-TTg ngày 19 tháng 11 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch hành động quốc gia về khắc phục ô nhiễm và quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2026-2030, tầm nhìn đến năm 2045; số 43/2025/QĐ-TTg ngày 28/11/2025 quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ; 13/2026/QĐ-TTg ngày 02/4/2026 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ;

Các Thông tư của Bộ Nông nghiệp và Môi trường: số 06/2025/TT-BNNMT về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ (QCVN 85:2025/BNNMT); số 92/2025/TT-BNNMT ngày 31/12/2025 về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ (QCVN 99:2025/BNNMT);

Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND ngày 26/11/2025 của HĐND Thành phố quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố Hà Nội.

II. Sự cần thiết xây dựng đề án

1. Yêu cầu cấp bách trong kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí trên địa bàn Thành phố

Trong những năm gần đây, chất lượng môi trường không khí trên địa bàn thành phố Hà Nội có thời điểm suy giảm, đặc biệt tại khu vực trung tâm đô thị nơi tập trung mật độ dân cư cao, lưu lượng giao thông lớn và nhiều hoạt động kinh tế - xã hội.

Ô nhiễm không khí là một trong những vấn đề môi trường nghiêm trọng nhất ở các khu vực đô thị. Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) đã ước tính rằng ô nhiễm không khí trong nhà và bên ngoài gây ra cái chết sớm của 7.000.000 người/năm trên phạm vi toàn cầu. Vì vậy, việc kiểm soát chất lượng không khí là rất cấp thiết để bảo vệ sức khỏe cộng đồng.

Vành đai 1 là khu vực lõi trung tâm, tập trung đông dân cư, cơ quan, trường học, bệnh viện và các hoạt động dịch vụ - thương mại, do đó việc triển khai vùng

phát thải thấp là cần thiết nhằm kiểm soát phát thải, cải thiện chất lượng không khí và bảo vệ sức khỏe cộng đồng.

2. Cụ thể hóa chủ trương, chính sách và cơ sở pháp lý để tổ chức thực hiện:

Việc xây dựng Đề án nhằm cụ thể hóa các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, Luật Thủ đô và Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND của HĐND Thành phố về thực hiện vùng phát thải thấp; làm cơ sở để Thành phố tổ chức triển khai thực hiện vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 theo đúng lộ trình từ ngày 01/7/2026.

3. Tạo cơ sở triển khai đồng bộ các giải pháp và định hướng phát triển đô thị bền vững:

Đề án là cơ sở để các Sở, ngành, UBND cấp cơ sở triển khai thống nhất các giải pháp kiểm soát phương tiện phát thải cao, phát triển giao thông công cộng, phương tiện sử dụng năng lượng sạch, ứng dụng công nghệ trong giám sát, quản lý phát thải; đồng thời là bước thí điểm quan trọng để đánh giá hiệu quả thực tiễn, phục vụ lộ trình chuyển đổi giao thông xanh và nghiên cứu mở rộng mô hình vùng phát thải thấp trong các giai đoạn tiếp theo.

Từ những lý do nêu trên, việc ban hành Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua “Đề án vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 thành phố Hà Nội” là cần thiết, phù hợp với yêu cầu thực tiễn quản lý môi trường đô thị, đáp ứng các quy định của pháp luật hiện hành và tạo cơ sở để tổ chức triển khai hiệu quả chính sách vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố.

III. Phạm vi, đối tượng của đề án

1. Phạm vi

- Phạm vi địa lý: các phường trong khu vực vành đai 1 bao gồm 9 phường: Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình, Giảng Võ, Ngọc Hà, Hai Bà Trưng, Ô Chợ Dừa; Tây Hồ; Văn Miếu – Quốc Tử Giám.

- Phạm vi lĩnh vực nghiên cứu: Giao thông vận tải, hạ tầng đô thị và chất lượng môi trường không khí.

2. Đối tượng áp dụng

- Tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu thông trong vùng phát thải thấp; Cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền trong việc lập và thực hiện vùng phát thải thấp; Tổ chức, cá nhân có liên quan.

3. Nguyên tắc xây dựng Đề án

- Bảo đảm cơ sở chính trị, pháp lý và định hướng phát triển bền vững: Đề án được xây dựng phù hợp với chủ trương, chính sách của Trung ương và Thành phố về bảo vệ môi trường, phát triển đô thị bền vững, giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng không khí và tuân thủ quy định pháp luật có liên quan.

- Triển khai có trọng tâm, trọng điểm, theo lộ trình khả thi: Việc thực hiện được triển khai thận trọng, phù hợp với điều kiện thực tiễn, bảo đảm hài hòa giữa yêu cầu bảo vệ môi trường với nhu cầu đi lại, sinh hoạt, sản xuất, kinh doanh; trong đó ưu

tiên thí điểm tại khu vực Vành đai 1 là khu vực trung tâm, có mật độ giao thông và mức độ phát thải cao.

- Bảo đảm đồng bộ trong tổ chức thực hiện và ứng dụng công nghệ: Đề án được xây dựng theo hướng tăng cường phối hợp liên ngành, liên cấp giữa các cơ quan, đơn vị, địa phương; đồng thời đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số trong quản lý, giám sát và kiểm soát phương tiện ra vào vùng phát thải thấp.

- Bảo đảm đồng thuận xã hội và phù hợp thực tiễn Hà Nội: Quá trình xây dựng và triển khai Đề án cần chú trọng công tác tuyên truyền, tạo sự đồng thuận của người dân, doanh nghiệp; đồng thời kế thừa, tham khảo kinh nghiệm quốc tế về vùng phát thải thấp để vận dụng phù hợp với điều kiện thực tiễn của Thủ đô.

4. Quan điểm chính trong việc thực hiện Đề án:

- Triển khai Đề án Vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 Thành phố Hà Nội nhằm kiểm soát, giảm thiểu khí thải từ hoạt động giao thông, cải thiện chất lượng môi trường không khí, nhất là bụi mịn PM2.5; đồng thời góp phần giảm phát thải khí nhà kính, thực hiện các cam kết của Việt Nam về ứng phó với biến đổi khí hậu.

- Việc xây dựng và tổ chức thực hiện Đề án phải bám sát chủ trương, định hướng của Trung ương và Thành phố về quản lý phương tiện giao thông cá nhân, kiểm soát ô nhiễm không khí, phát triển giao thông bền vững; gắn với mục tiêu giảm ùn tắc giao thông, nâng cao chất lượng môi trường đô thị khu vực trung tâm.

- Việc triển khai Đề án phải bảo đảm có lộ trình phù hợp, khả thi, từng bước thực hiện, có trọng tâm, trọng điểm; hạn chế tối đa tác động lớn đến đời sống, sinh kế của người dân, đồng thời tạo sự đồng thuận xã hội trong quá trình tổ chức thực hiện.

- Chính sách thực hiện Đề án phải đồng bộ giữa biện pháp quản lý, kiểm soát với cơ chế hỗ trợ phù hợp; đẩy mạnh phát triển vận tải hành khách công cộng, giao thông xanh, kiểm định và kiểm soát khí thải phương tiện, hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật, quy chuẩn, tiêu chuẩn và nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

PHẦN II. HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ VÀ GIAO THÔNG TRONG VÀNH ĐAI 1, THÀNH PHỐ HÀ NỘI

I. Hiện trạng môi trường không khí

Trong những năm gần đây, chất lượng môi trường không khí trên địa bàn thành phố Hà Nội có thời điểm suy giảm, đặc biệt tại khu vực trung tâm đô thị nơi tập trung mật độ dân cư cao, lưu lượng giao thông lớn và nhiều hoạt động kinh tế - xã hội. Theo kết quả nghiên cứu của Bộ Nông nghiệp và Môi trường thực hiện trong các năm 2023 - 2025, tỷ lệ đóng góp đối với bụi PM_{2.5} trên địa bàn Thành phố từ hoạt động giao thông vận tải 25%, xây dựng và bụi đường¹ 20%, đốt mở 12%, bụi thứ cấp hình thành từ các khí ô nhiễm, bao gồm cả công nghiệp 27% và nguồn khác 6%.

Về nguồn nội tại: Theo số liệu kiểm kê nguồn thải nội tại riêng trong Thành phố nguồn trực tiếp từ hoạt động giao thông 59%, bụi đường và hoạt động xây dựng 28%, đốt mở và hoạt động dân sinh 11%, hoạt động công nghiệp 2%. Nguồn từ hoạt động giao thông (khí thải trực tiếp từ phương tiện, ma sát phanh lốp, phương tiện chở vật liệu xây dựng rơi vung vãi ra đường, bụi cuốn lên từ di chuyển...) và xây dựng được xác định là nguồn phát thải chính, chiếm tỷ lệ lớn nhất và trực tiếp nhất trong nội đô. Đây là đối tượng ưu tiên hàng đầu trong các giải pháp kiểm soát ngắn hạn và trung hạn của Thành phố.

Theo nghiên cứu định lượng của Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB, 2025) thực hiện tại khu vực Vành đai 1, giao thông đường bộ là nguồn phát thải chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng phát thải bụi mịn PM_{2.5}, với cơ cấu đóng góp cụ thể gồm: xe mô tô, xe gắn máy chiếm 43,4%; xe buýt chiếm 30,7%; phương tiện vận tải hạng nhẹ chiếm 20,4%; ô tô dưới 9 chỗ chiếm 5,5%; trong khi xe tải hạng nặng đóng góp không đáng kể (xấp xỉ 0%). Kết quả này được xây dựng trên cơ sở tích hợp mô hình giao thông và mô hình phát thải, phản ánh sát thực trạng cơ cấu phương tiện và hành vi giao thông tại Hà Nội. Đáng chú ý, tỷ lệ đóng góp cao của xe mô tô, xe gắn máy cho thấy đây là nhóm phương tiện cần được ưu tiên kiểm soát trong các chính sách giảm phát thải.

II. Hiện trạng giao thông trong vành đai 1

Về hiện trạng sở hữu và sử dụng phương tiện giao thông, khu vực Vành đai 1 hiện đang chịu áp lực rất lớn từ số lượng phương tiện cá nhân. Theo dữ liệu đăng ký phương tiện, khu vực này có khoảng 600.000 xe mô tô, xe gắn máy và khoảng 180.000 ô tô, trong đó phần lớn là phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch. Đặc điểm nổi bật là tỷ lệ xe mô tô, xe gắn máy chiếm ưu thế tuyệt đối trong cơ cấu phương tiện, đồng thời nhiều phương tiện đã sử dụng lâu năm, công nghệ lạc hậu, tiêu chuẩn khí thải thấp, dẫn đến mức phát thải trên mỗi phương tiện cao hơn đáng kể so với các phương tiện thế hệ mới. Việc phụ thuộc lớn vào phương tiện cá nhân trong bối cảnh

¹ Bụi từ hoạt động xây dựng, bụi cuốn lên từ hoạt động giao thông vận tải, chở nguyên vật liệu vung vãi trên đường.

hạ tầng giao thông hạn chế đã làm gia tăng tình trạng ùn tắc giao thông, đặc biệt tại các tuyến phố trung tâm có mặt cắt nhỏ, qua đó làm gia tăng phát thải do phương tiện phải hoạt động trong điều kiện dừng – chờ – tăng tốc liên tục.

Về hiện trạng hoạt động kinh doanh vận tải, khu vực nội đô Hà Nội, đặc biệt là Vành đai 1, là khu vực tập trung mật độ cao các loại hình vận tải, bao gồm taxi, xe hợp đồng, xe công nghệ, xe vận tải hàng hóa, xe phục vụ dịch vụ đô thị và các phương tiện công ích. Sự phát triển nhanh chóng của các nền tảng kết nối vận tải trong những năm gần đây đã làm gia tăng đáng kể số lượng chuyến đi trong ngày, kéo theo sự gia tăng lưu lượng phương tiện lưu thông liên tục trong khu vực trung tâm. Các phương tiện này có tần suất hoạt động cao hơn nhiều so với phương tiện cá nhân, do đó đóng góp đáng kể vào tổng lượng phát thải giao thông. Bên cạnh đó, hoạt động vận tải hàng hóa, đặc biệt là xe tải nhỏ phục vụ phân phối hàng hóa trong đô thị, diễn ra với mật độ lớn và thường xuyên trong ngày, gây áp lực lên hạ tầng giao thông và làm gia tăng phát thải cục bộ tại nhiều tuyến phố.

Về chất lượng giao thông, mặc dù ít cực hạn hơn so với các khu vực bên ngoài nhưng nhiều tuyến đường trong khu vực Vành đai 1 cũng gặp tình trạng hoạt động ở mức độ phục vụ thấp, tương ứng với mức D đến F theo tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị (TCVN 13592:2022), đặc biệt trong các khung giờ cao điểm sáng và chiều. Tình trạng giao thông hỗn hợp giữa ô tô, xe máy, xe buýt và người đi bộ, cùng với việc hạn chế về hạ tầng, thiếu không gian giao thông tĩnh (bãi đỗ xe, điểm trung chuyển) là các yếu tố ảnh hưởng chính. Việc dừng đỗ xe không đúng quy định, thiếu các điểm trung chuyển hợp lý và sự phân bố chưa đồng đều của mạng lưới vận tải công cộng càng làm gia tăng tình trạng ùn tắc, kéo theo gia tăng phát thải trong khu vực.

Đặc biệt, do đặc thù không gian đô thị khu vực Vành đai 1 với mật độ xây dựng cao, nhiều tuyến phố hẹp, khả năng thông gió tự nhiên kém, các chất ô nhiễm dễ bị tích tụ trong không khí và khó khuếch tán ra ngoài, làm gia tăng mức độ phơi nhiễm của người dân và du khách. Điều này khiến tác động của ô nhiễm không khí tại khu vực trung tâm trở nên nghiêm trọng hơn so với các khu vực ngoại vi, ngay cả khi mức phát thải không cao hơn đáng kể.

Tổng hợp các yếu tố trên cho thấy, khu vực Vành đai 1 đang đối mặt với một “vòng xoáy áp lực kép” giữa gia tăng hoạt động giao thông – ùn tắc giao thông – gia tăng phát thải – suy giảm chất lượng không khí. Trong bối cảnh đó, nếu không có các giải pháp can thiệp mang tính hệ thống và đủ mạnh, xu hướng gia tăng ô nhiễm sẽ tiếp tục diễn ra, gây ảnh hưởng tiêu cực đến sức khỏe cộng đồng, năng lực cạnh tranh đô thị và chất lượng sống của người dân cũng như trải nghiệm của du khách.

Chính vì vậy, việc triển khai Vùng phát thải thấp không chỉ là một giải pháp môi trường, mà là một công cụ quản lý đô thị tổng hợp nhằm kiểm soát phát thải tại nguồn, điều tiết hành vi giao thông, thúc đẩy chuyển đổi phương tiện và tái cấu trúc hệ thống giao thông theo hướng bền vững. Trong điều kiện thực tế của Hà Nội, đặc biệt tại khu vực Vành đai 1 nơi không còn dư địa mở rộng hạ tầng, Vùng phát thải thấp được xem là giải pháp có tính khả thi cao, chi phí hợp lý và có thể triển khai theo lộ trình, qua đó tạo ra tác động tích cực rõ rệt trong trung và dài hạn. Đồng thời,

triển khai vùng phát thải thấp cũng là khởi động cho chính sách quản lý nhu cầu giao thông hướng tới kiểm soát chuyển đi gây bất lợi cho đô thị (*chuyển đi gây ùn tắc giao thông, chuyển đi gây phát thải chất ô nhiễm, ...*) và khuyến khích chuyển đi có lợi cho đô thị (*chuyển đi sử dụng phương tiện giao thông công cộng, chuyển đi phi cơ giới, chuyển đi sử dụng phương tiện năng lượng sạch, ...*). Quản lý nhu cầu giao thông (TDM) chính là nhóm giải pháp cốt lõi, cấp thiết và lâu dài để giải quyết điểm nghẽn về ùn tắc giao thông đã được xác định tại Kế hoạch số 330/KH-UBND ngày 07/12/2025 của UBND Thành phố Hà Nội.

PHẦN III. XÁC ĐỊNH VÙNG PHÁT THẢI THẤP TRONG VÀNH ĐAI 1

I. Phạm vi, ranh giới vùng phát thải thấp

1. Đáp ứng tiêu chí về khu vực bảo vệ nghiêm ngặt và hạn chế phát thải

Theo “Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050” được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 148/QĐ-TTg ngày 29/02/2024, khu vực nội đô lịch sử – tương ứng với phạm vi vành đai 1 – được xác định là vùng bảo tồn, kiểm soát nghiêm ngặt các nguồn thải, bao gồm khu vực Hồ Hoàn Kiếm, Khu phố Cổ, Ba Đình, và các khu vực có mật độ di tích văn hóa – lịch sử đặc biệt dày đặc. Quy hoạch yêu cầu hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân và áp dụng các biện pháp kiểm soát ô nhiễm nhằm bảo vệ môi trường đô thị lõi. Do đó, việc lựa chọn vành đai 1 làm vùng phát thải thấp phù hợp hoàn toàn với định hướng quy hoạch của Quốc gia và Thành phố.

2. Là khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông mức D–F

Theo TCVN 13592:2022 “Đường đô thị – Yêu cầu thiết kế”, mức độ ùn tắc giao thông được phân loại từ A đến F. Dữ liệu từ Sở Giao thông Vận tải Hà Nội (Báo cáo hiện trạng giao thông 2023–2024) cho thấy nhiều đoạn tuyến trong vành đai 1 như Tràng Tiên – Hàng Khay – Đinh Tiên Hoàng, Nguyễn Thái Học – Chu Văn An, Đại Cồ Việt – Giải Phóng, Ô Chợ Dừa – Xã Đàn thường xuyên đạt mức D, E và F, đặc biệt vào giờ cao điểm và dịp cuối tuần.

Bên cạnh đặc thù các tuyến phố nhỏ, hình học đường phức tạp và mật độ hoạt động thương mại – du lịch rất lớn, tình trạng ùn tắc diễn ra liên tục làm gia tăng phát thải NO_2 , CO và bụi mịn $\text{PM}_{2.5}$. Điều này khiến khu vực trở thành một trong những điểm nóng ô nhiễm giao thông của Thành phố.

3. AQI tại nhiều trạm quan trắc trong vành đai 1 ở mức thấp kéo dài

Theo số liệu quan trắc của Tổng cục Môi trường (Báo cáo chất lượng không khí quốc gia 2022–2023) và Trung tâm Quan trắc môi trường Hà Nội, các trạm trong khu vực lân cận vành đai 1 như Hàng Đậu, Kim Liên, Minh Khai ghi nhận AQI trung bình năm thường xuyên dưới mức trung bình, đặc biệt trong mùa đông. Nồng độ $\text{PM}_{2.5}$ nhiều thời điểm vượt Quy chuẩn QCVN 05:2023/BTNMT và cao hơn khuyến nghị WHO từ 2–3 lần.

Giao thông là nguồn phát thải đóng góp 60–70% ô nhiễm không khí đô thị (Theo Báo cáo kiểm kê khí thải Hà Nội của JICA, 2020), cho thấy việc kiểm soát phát thải từ phương tiện tại khu vực này là hết sức cấp thiết.

4. Có điều kiện hạ tầng phù hợp để tổ chức vùng phát thải thấp

Vành đai 1 đã hình thành hệ thống hạ tầng thuận lợi cho việc triển khai mô hình VPTT, phù hợp với tiêu chí tại Điều 5 Nghị quyết 57/2025/NQ-HĐND:

(i) Hạ tầng giao thông công cộng phát triển

Khu vực có mạng lưới xe buýt dày đặc và quy hoạch các tuyến metro số 2 và

số 3 tiếp cận trực tiếp trung tâm. Việc đã duy trì ổn định tuyến phố đi bộ Hồ Hoàn Kiếm từ năm 2016 là nền tảng quan trọng để mở rộng các giải pháp hạn chế phương tiện.

(ii) Hạ tầng giám sát giao thông sẵn có

Nhiều tuyến đường đã có camera giám sát của Công an TP Hà Nội, tạo điều kiện tích hợp hệ thống ANPR để kiểm soát phương tiện vào – ra vùng phát thải thấp.

(iii) Khả năng bố trí giao thông tĩnh và kết nối đa phương thức

Các dự án bãi đỗ xe, điểm trung chuyển bus – metro trong khu vực đang được triển khai theo Quy hoạch giao thông Hà Nội đến 2030.

Do đó, khu vực có đầy đủ điều kiện để vận hành các giải pháp kiểm soát tiêu chuẩn khí thải và giám sát phương tiện theo quy định.

5. Khả năng chuyển đổi phương tiện và tính sẵn sàng của người dân

Theo Niên giám Thống kê Hà Nội (2023), khu vực vành đai 1 có thu nhập bình quân cao hơn mức trung bình toàn Thành phố, tỷ lệ hộ nghèo thấp, và mức độ tiếp cận phương tiện giao thông công cộng tốt hơn các khu vực ngoại thành. Điều này tạo điều kiện thuận lợi để người dân chuyển đổi sang phương tiện sạch (xe máy điện, ô tô điện, xe đạp), đặc biệt khi Thành phố triển khai chính sách hỗ trợ tài chính theo Nghị quyết của HĐND.

Khu vực có nhiều cơ quan hành chính, trường học, doanh nghiệp dịch vụ – du lịch, vì vậy tác động lan tỏa của các chiến dịch truyền thông và thay đổi thói quen giao thông sẽ nhanh hơn so với các khu vực khác.

Dựa trên hệ thống tiêu chí pháp lý, số liệu quan trắc môi trường tin cậy, dữ liệu về giao thông, cũng như điều kiện hạ tầng và khả năng chuyển đổi phương tiện, khu vực vành đai 1 đáp ứng đầy đủ yêu cầu để được lựa chọn là Vùng Phát thải Thấp đầu tiên của Hà Nội theo Nghị quyết 57/2025/NQ-HĐND. Việc triển khai tại khu vực này không chỉ mang lại hiệu quả lớn về môi trường mà còn tạo cơ sở để mở rộng triển khai VPTT cho các khu vực rộng hơn trong giai đoạn tiếp theo.

Khu vực Vành đai 1 nằm tại trung tâm lịch sử – chính trị – hành chính của Thủ đô Hà Nội, là nơi hội tụ các yếu tố quan trọng nhất về không gian đô thị, hoạt động kinh tế và đời sống xã hội. Phạm vi Vành đai 1 được xác định bởi các tuyến đường bao quanh khu vực lõi đô thị, bao gồm: Trần Quang Khải – Trần Nhật Duật – Yên Phụ; Hoàng Hoa Thám – Ngọc Hà; Giảng Võ – La Thành; Giải Phóng – Đại Cồ Việt; Trần Khát Chân – Nguyễn Khoái. Đây là khu vực có vị trí đặc biệt quan trọng, kết nối chặt chẽ với các phường trung tâm Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình, Giảng Võ, Ngọc Hà, Hai Bà Trưng, Ô Chợ Dừa; Tây Hồ; Văn Miếu – Quốc Tử Giám. Kết cấu hạ tầng khu vực chịu ảnh hưởng bởi lịch sử hình thành đô thị dài lâu, với nhiều tuyến phố có mặt cắt nhỏ, mật độ xây dựng cao và không gian hạn chế cho việc mở rộng hạ tầng giao thông.

Vành đai 1 là trung tâm kinh tế – thương mại – dịch vụ lớn nhất của Hà Nội. Khu vực tập trung nhiều hoạt động thương mại truyền thống tại các tuyến phố chuyên

doanh như Hàng Ngang, Hàng Đào, Hàng Bông, Hàng Gai, cùng hệ thống chợ lớn như Đồng Xuân, Hàng Da. Đây cũng là nơi thu hút lượng du khách lớn nhất thành phố, chiếm khoảng 40–45% tổng lượng khách du lịch đến Hà Nội mỗi năm. Các hoạt động kinh doanh nhỏ lẻ, dịch vụ ăn uống, lưu trú và thương mại đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu kinh tế khu vực. Sự tập trung dày đặc của các tổ chức, doanh nghiệp và dịch vụ đô thị đã tạo ra nhu cầu đi lại lớn, khiến lưu lượng giao thông tại khu vực này luôn ở mức cao.

Ngoài vai trò kinh tế, Vành đai 1 còn là nơi tập trung nhiều cơ quan đầu não của Trung ương và Thành phố, bao gồm các Bộ, ngành, đại sứ quán, tổ chức quốc tế; các cơ sở giáo dục lớn; cùng nhiều bệnh viện tuyến cuối như Việt Đức, Bạch Mai (liền kề ranh giới VĐ1), Phụ sản Trung ương. Các yếu tố này góp phần tạo nên áp lực giao thông rất lớn, đặc biệt trong giờ cao điểm. Lượng phương tiện cá nhân, xe dịch vụ, taxi, xe vận tải nhẹ và xe du lịch ra vào khu vực liên tục, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông cục bộ kéo dài và phát thải nhiều bụi PM 2.5 tại nhiều nút giao như Cửa Nam, Kim Liên, Đại Cồ Việt, Chương Dương hay Trần Khát Chân.

Về khía cạnh xã hội – môi trường, Vành đai 1 là khu vực có mật độ dân số cao nhất Hà Nội, trong đó phường Cửa Nam, Ô chợ Dừa đạt mức trên 39.000 người/km², Hoàn Kiếm đạt mức trên 36.000 người/km². Cùng với không gian đô thị chật hẹp, lưu lượng phương tiện lớn và tỷ lệ phương tiện sử dụng nhiên liệu hoá thạch cao, khu vực này thường xuyên ghi nhận nồng độ PM_{2.5}, NO₂ và CO vượt quy chuẩn quốc gia. Nhiều nhóm dân cư nhạy cảm như trẻ em, người cao tuổi, bệnh nhân tại các bệnh viện gần khu vực rìa Vành đai 1 là đối tượng chịu ảnh hưởng trực tiếp.

Bảng 1: Diện tích, dân số, mật độ dân cư các phường trong vành đai 1

Phường	Diện tích (km ²)	Dân số (Người)	Mật độ (Người/ km ²)
Hoàn Kiếm	1,93	71.280	36.933
Cửa Nam	1,65	65.667	39.798
Ba Đình	2,95	87.651	29.712
Ngọc Hà	2,62	77.846	29.712
Hai Bà Trưng	2,62	81.927	31.270
Ô Chợ Dừa	1,82	72.586	39.882
Tây Hồ	10,56	99.573	9429
Văn Miếu - Quốc Tử Giám	1,92	75.009	39.067
Vành đai 1	26,07	625.561	28.360

Nguồn: Đơn vị tư vấn tổng hợp Thống kê thành phố Hà Nội

Ngoài ra, Vành đai 1 bao gồm nhiều di tích văn hóa – lịch sử đặc biệt quan trọng như Hồ Hoàn Kiếm, Đền Ngọc Sơn, khu phố cổ, khu phố cũ và nhiều công trình di

sản cấp quốc gia. Các khu vực này có giá trị biểu tượng đối với hình ảnh đô thị và là nơi tổ chức nhiều sự kiện văn hóa – xã hội lớn của Thủ đô. Do vậy, việc bảo vệ cảnh quan, không gian công cộng và chất lượng không khí tại khu vực Vành đai 1 có ý nghĩa quan trọng, tạo tiền đề nâng cao chất lượng sống và thu hút du lịch.

Do vậy, việc triển khai thực hiện:

- Phạm vi địa lý: các phường trong khu vực vành đai 1, bao gồm 9 phường: Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình, Giảng Võ, Ngọc Hà, Hai Bà Trưng, Ô Chợ Dừa; Tây Hồ; Văn Miếu – Quốc Tử Giám.

- Phạm vi lĩnh vực nghiên cứu: Giao thông vận tải, hạ tầng đô thị và chất lượng không khí.

- Phạm vi đối tượng nghiên cứu: Hoạt động giao thông đường bộ (giao thông động), giao thông tĩnh, các chất gây ô nhiễm không khí có liên quan đến hoạt động giao thông.

- Đối tượng áp dụng: Tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu thông trong VPTT. Tổ chức, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa hoạt động trong VPTT.

- Cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền trong việc lập và thực hiện VPTT.

- Tổ chức, cá nhân có liên quan.

II. Lộ trình thực hiện vùng phát thải thấp

(Bản đồ khu vực thực hiện vùng phát thải thấp trong vành đai 1- Phụ lục 1)

1. Giai đoạn 1: 1/7/2026 – 31/12/2026 - Triển khai thí điểm tại phường Hoàn Kiếm

a. Vùng đệm (giữa đường viền đen và Đường viền xanh – theo hình 1): Chu vi: 5,5 km, Diện tích: 1,65 km², bao quanh: Hàng Đậu, Phùng Hưng, Tràng Thi, Hàng Khay, Tràng Tiền, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật trở vào trong khu vực phố Cổ:

Thực hiện cấm xe ô tô trên 16 chỗ theo khung giờ: Sáng từ 06h00' đến 9h00', chiều từ 16h00' đến 19h30' hàng ngày.

b. Vùng lõi (khu vực đường viền xanh – theo hình 1 trở vào khu vực phố Cổ) thuộc phường Hoàn Kiếm bao gồm 11 tuyến phố bao quanh: Tràng Tiền, Hàng Khay, Lê Thái Tổ, Hàng Đào, Hàng Ngang, Hàng Buồm, Mã Mây, Hàng Bạc, Hàng Mắm, Nguyễn Hữu Huân, Lý Thái Tổ. Diện tích: 0,5 km²; Chu vi: 3,5 km; Dân số: 20.000 người:

- Đối với xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch hoạt động kinh doanh trên nền tảng phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải: cấm toàn bộ trong vùng này.

- Đối với xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch **không** hoạt động kinh doanh trên nền tảng phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải: cấm lưu thông trong khung giờ: Từ 18h – 24h thứ 6, từ 6h -24h thứ 7, chủ nhật. Trong giai đoạn 3 tháng, từ 1/7/2026 đến ngày 01/10/2026 người dân trong khu vực thí điểm sẽ đăng

ký online với chính quyền địa phương về lộ trình chuyển đổi xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

- Đối với xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch:

+ Xe ưu tiên và phương tiện giao thông có giấy phép lưu thông của cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật được lưu thông trong vùng phát thải thấp.

+ Xe ô tô (trên và dưới 16 chỗ) sử dụng nhiên liệu hóa thạch: Khí thải phải đạt mức 4 theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ ([QCVN 85:2025/BNNMT](#)).

+ Các loại xe ô tô tải thông dụng có khối lượng toàn bộ của xe từ 2 tấn đến dưới 3,5 tấn: Phải đáp ứng quy chuẩn khí thải mức 4, chỉ được phép hoạt động từ 21h00 đến 06h00 sáng hôm sau.

+ Các loại xe ô tô tải có khối lượng toàn bộ trên 3,5 tấn: cấm toàn bộ trong khu vực.

2. Giai đoạn 2: 01/01/2027 – 31/12/2027: Mở rộng khu vực thí điểm tại phường Hoàn Kiếm và Cửa Nam.

- Diện tích: 3,6 km²; Chu vi: 8,3 km; Dân số: ~136947 người

- Vùng lõi phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam bao gồm 14 tuyến phố bao quanh: Nguyễn Du, Hàn Thuyên, Trần Hưng Đạo, Trần Khánh Dư, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật, Hàng Đậu, Cửa Đông, Lý Nam Đế, Tôn Thất Thiệp, Điện Biên Phủ, Hàng Bông, Cửa Nam, Lê Duẩn.

Đánh giá kết quả thực hiện triển khai thí điểm: từ tháng 10-12/2027.

3. Giai đoạn 3: Từ ngày 01/01/2028 - 31/12/2029 – Triển khai mở rộng vùng phát thải thấp toàn bộ khu vực trong vành đai 1

- Diện tích: 26,07 km²; Chu vi: 25 km; Dân số: ~ 625.000 người

- Trong phạm vi vành đai 1 gồm 9 phường được bao quanh bởi các tuyến: Hoàng Cầu, Đê La Thành Ô Chợ Dừa, Xã Đàn, Đại Cồ Việt, Trần Khát Chân, Nguyễn Khoái, Trần Khánh Dư, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật, Yên Phụ, Nghi Tàm, Âu Cơ, An Dương Vương, Lạc Long Quân, Bưởi, Cầu Giấy.

4. Hạ tầng giao thông đã chuẩn bị:

- Đã bố trí 20 bãi đỗ xe ô tô, xe máy; Dự kiến trong vành đai bố trí 80 bến xe, bãi đỗ (phường Hoàn Kiếm 3 bãi; phường Cửa Nam 2 bãi; phường Ngọc Hà 8 bãi; phường Giảng Võ 7 bãi; phường Hai Bà Trưng 19 bãi; phường Văn Miếu – Quốc Tử Giám 3 bãi; phường Ô Chợ Dừa 7 bãi; phường Ba Đình 11 bãi; phường Tây Hồ 20 bãi)

- Dự kiến thêm khoảng 30 - 35 trạm/điểm cho thuê xe đạp/xe đạp điện và số lượng phương tiện khoảng 250 - 300 xe đạp điện;

- Bố trí vị trí tủ đổi pin, trạm sạc trong vành đai 1.

- Đã điều chỉnh tổ chức lại mạng lưới xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trong khu vực vành đai 1, 2, 3: thực hiện thay xe điện, mở mới các tuyến buýt nhỏ có lộ trình đi qua các tuyến phố nhỏ, trong khu vực phát thải thấp nhằm kết nối ra các điểm trung chuyển lớn;

- Lắp đặt trạm sạc, tủ đổi pin quanh khu vực;

- Hệ thống camera AI giao thông giám sát và kiểm soát phương tiện, biển báo, hạ tầng giám sát giao thông và hệ thống quản lý dữ liệu.

- Xây dựng phương án lắp đặt hệ thống cảm biến quan trắc chất lượng không khí và ứng dụng mô hình hóa tính toán hiệu quả.

(Vị trí các tủ đổi pin, trạm sạc, Camera giám sát giao thông, Điểm đỗ xe, Trạm xe TNGo – được tích hợp trên bản đồ thực hiện thí điểm vùng phát thải thấp trong vành đai 1 – Phụ lục 1).

III. Mục tiêu thực hiện

1. Giai đoạn từ ngày 01/7/2026 đến ngày 31/12/2026:

Tập trung tuyên truyền, hướng dẫn người dân, tổ chức, doanh nghiệp nắm bắt lộ trình thực hiện; Rà soát, hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật, phương án tổ chức giao thông, phương án kiểm tra, giám sát, bảo đảm điều kiện cần thiết cho việc triển khai; Tổ chức triển khai thí điểm vùng phát thải thấp trong phạm vi Vành đai 1; thiết lập cơ chế quản lý, giám sát, nhận diện phương tiện và tổ chức thực hiện bước đầu tại khu vực thí điểm. Đánh giá bước đầu mức độ tuân thủ, tác động đối với chất lượng môi trường không khí, giao thông đô thị và đời sống dân sinh để làm cơ sở điều chỉnh, hoàn thiện giải pháp thực hiện trong các giai đoạn tiếp theo.

2. Giai đoạn từ ngày 01/01/2027 đến ngày 31/12/2027:

Tăng cường kiểm soát các phương tiện có mức phát thải cao, từng bước hạn chế hoạt động của phương tiện không đáp ứng yêu cầu trong khu vực; Tiếp tục hoàn thiện hệ thống giám sát, nhận diện, chia sẻ dữ liệu phục vụ quản lý; đẩy mạnh các giải pháp hỗ trợ người dân, doanh nghiệp chuyển đổi phương tiện, sử dụng phương tiện giao thông xanh, giao thông công cộng. Đánh giá đầy đủ hiệu quả thực hiện năm đầu tiên để kịp thời điều chỉnh cơ chế, chính sách và phương thức tổ chức thực hiện.

3. Giai đoạn từ ngày 01/01/2028 đến ngày 31/12/2029

Mở rộng và nâng cao hiệu quả thực hiện vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 theo hướng chặt chẽ, đồng bộ, ổn định; từng bước siết chặt tiêu chí kiểm soát phát thải đối với phương tiện lưu thông trong khu vực. Hoàn thiện đồng bộ các điều kiện bảo đảm thực hiện, gồm hạ tầng giao thông xanh, hệ thống giám sát thông minh, kết nối dữ liệu quản lý và các cơ chế hỗ trợ chuyển đổi phù hợp. Phân đầu tạo chuyển biến rõ nét về chất lượng môi trường không khí, giảm ùn tắc giao thông, giảm phát thải từ hoạt động giao thông đường bộ trong khu vực Vành đai 1; đồng thời tổng kết thực tiễn, đề xuất cơ sở để nghiên cứu mở rộng thực hiện tại các khu vực khác của Thành phố.

4. Giai đoạn từ ngày 01/01/2030 trở đi

Duy trì, vận hành ổn định, hiệu quả vùng phát thải thấp trong Vành đai 1; tiếp tục hoàn thiện mô hình quản lý theo hướng hiện đại, thông minh, đồng bộ với hệ thống giao thông đô thị xanh của Thành phố. Từng bước nâng cao yêu cầu kiểm soát phát thải, mở rộng phạm vi và đối tượng quản lý phù hợp với điều kiện thực tiễn, hạ tầng kỹ thuật và lộ trình chuyển đổi phương tiện xanh. Phấn đấu đưa vùng phát thải thấp trở thành công cụ quản lý thường xuyên, hiệu quả nhằm cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ sức khỏe cộng đồng và góp phần phát triển đô thị bền vững.

5. Chỉ tiêu cụ thể:

- Giai đoạn 2026-2030:

+ Nồng độ bụi PM_{2.5} trung bình năm vào năm 2030 đạt dưới 40 µg/m³ (giảm 20% so với mức trung bình năm 2024) tại các điểm đo của các trạm quan trắc chất lượng môi trường không khí quốc gia; các thông số chất lượng môi trường không khí khác được duy trì, bảo đảm đạt quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường. Tỷ lệ số ngày trong năm có chỉ số chất lượng môi trường không khí (VN_AQI) ở mức tốt và trung bình đạt tối thiểu 80%.

+ Giảm thiểu phát thải các chất ô nhiễm không khí từ các phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường trong khu vực Vành đai 1 đến hết năm 2030: Giảm khoảng 30% lượng phát thải CO và NO₂ và giảm khoảng 20% lượng phát thải bụi PM_{2.5} phát sinh trực tiếp (*không xét đến các nguồn phát thải lan truyền từ bên ngoài*) từ nguồn hoạt động giao thông so với kịch bản bản thải thông thường trong khu vực vành đai 1.

+ 100% phương tiện tham gia giao thông đường bộ (bao gồm xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy) được quản lý, kiểm soát về khí thải theo lộ trình áp dụng.

+ Hệ thống hạ tầng giao thông đô thị được hoàn thiện đồng bộ, đáp ứng định hướng tăng dần tỷ lệ giao thông xanh, giao thông công cộng; hệ thống phương tiện giao thông công cộng được đầu tư, nâng cấp, chuyển đổi sang sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường; 100% phương tiện giao thông công cộng sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường.

- Sau năm 2030, nồng độ bụi mịn PM_{2.5} giảm trung bình 5 µg/m³ theo mỗi kỳ kế hoạch 5 năm, mục tiêu đến năm 2045, nồng độ bụi PM_{2.5} đạt mức quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng môi trường không khí xung quanh. Chất lượng môi trường không khí tại Hà Nội duy trì ở mức tốt.

PHẦN IV. CÁC BIỆN PHÁP ÁP DỤNG TRONG VÙNG PHÁT THẢI THẤP

I. Các biện pháp áp dụng trong vùng phát thải thấp

Các biện pháp triển khai Vùng phát thải thấp tại khu vực Vành đai 1 được xây dựng theo lộ trình 3 giai đoạn (**Giai đoạn 1: 01/7/2026 – 30/12/2027; Giai đoạn 2: 01/01/2028 – 31/12/2029; Giai đoạn 3: từ 01/01/2030 trở đi**), với cách tiếp cận tổng hợp, kết hợp giữa khuyến khích chuyển đổi phương tiện, kiểm soát theo tiêu chuẩn khí thải và tổ chức lại giao thông đô thị.

Đối với xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch, các biện pháp được thiết kế theo hướng phân nhóm rõ ràng. Cụ thể, đối với xe hoạt động kinh doanh trên nền tảng ứng dụng kết nối vận tải, từ ngày 01/7/2026 không được phép lưu thông trong Vùng phát thải thấp và tiếp tục duy trì quy định này trong các giai đoạn tiếp theo. Đối với các xe mô tô, xe gắn máy còn lại, trong giai đoạn 1 tập trung tuyên truyền, khuyến khích chuyển đổi và thực hiện kiểm soát đăng ký mới, không đăng ký mới phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, đặc biệt đối với phương tiện thuộc cơ quan, tổ chức; từ giai đoạn 2 trở đi, cấm lưu thông đối với phương tiện không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 3 theo QCVN 99:2025/BNNMT. Đồng thời, Thành phố triển khai kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy từ ngày 01/7/2027 theo lộ trình của Chính phủ, bao gồm việc chuẩn bị hệ thống trạm kiểm định và tổ chức tuyên truyền rộng rãi.

Đối với xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch, các biện pháp kiểm soát được phân theo chủng loại và tải trọng. Các phương tiện ưu tiên theo quy định vẫn được phép lưu thông trong toàn bộ các giai đoạn. Đối với xe tải dưới 2 tấn, không được lưu thông nếu không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4, và nếu đạt tiêu chuẩn mức 4 thì chỉ được phép hoạt động ngoài giờ cao điểm (trừ khung giờ từ 06h00–09h00 và 16h00–19h30). Đối với xe tải từ 2 tấn đến dưới 3,5 tấn, yêu cầu tương tự về tiêu chuẩn khí thải mức 4, nhưng chỉ được phép hoạt động trong khung giờ từ 21h00 đến 06h00 sáng hôm sau và phải có chấp thuận của Công an Thành phố. Đối với xe tải trên 3,5 tấn, cấm lưu thông hoàn toàn trong Vùng phát thải thấp trong tất cả các giai đoạn.

Đối với xe ô tô chở khách từ 16 chỗ trở lên (trừ xe buýt và xe đưa đón học sinh), trong khu vực phố Cổ và khu vực xung quanh hồ Hoàn Kiếm (theo phạm vi các tuyến đường bao cụ thể), áp dụng quy định: không được lưu thông nếu không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 theo QCVN 85:2025/BNNMT; đối với xe đạt tiêu chuẩn mức 4, vẫn bị cấm lưu thông trong giờ cao điểm từ 06h00–09h00 và 16h00–19h30. Các quy định này được duy trì xuyên suốt các giai đoạn.

Đối với xe buýt, xe đưa đón học sinh và xe ô tô dưới 16 chỗ, Thành phố thực hiện khuyến khích chuyển đổi sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch, đồng thời không cho phép lưu thông đối với phương tiện không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 theo quy định. Song song với đó, Thành phố thực hiện chính sách tổng thể là không đầu tư mới và kiểm soát đăng ký mới phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, gắn với việc loại bỏ các phương tiện cũ đã hết hạn sử dụng cũng như hạn chế dần phương

tiện cơ giới cá nhân.

Về phát triển hệ thống giao thông xanh, Thành phố triển khai mạnh mẽ các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng, trong đó trọng tâm là chuyển đổi 100% xe buýt sang xe buýt điện trong khu vực Vành đai 1 ngay từ giai đoạn 1, đồng thời điều chỉnh mạng lưới tuyến, phát triển xe buýt điện cỡ nhỏ để phục vụ khu vực phố nhỏ và tăng cường kết nối với các điểm trung chuyển như Cát Linh, Long Biên. Đồng thời, Thành phố đẩy nhanh tiến độ phát triển hệ thống đường sắt đô thị (metro), tăng cường kết nối đa phương thức giữa metro – xe buýt – xe buýt điện, tổ chức các tuyến buýt gom và các điểm trung chuyển, bãi đỗ xe tại các nhà ga nhằm khuyến khích người dân chuyển đổi từ phương tiện cá nhân sang giao thông công cộng.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy VPTT phải được triển khai từng bước: thí điểm phạm vi nhỏ, đánh giá tác động, điều chỉnh và mở rộng. Việc áp dụng ngay các tiêu chuẩn khắt khe sẽ dẫn đến phản ứng tiêu cực và giảm hiệu quả thực thi. Sau giai đoạn thử nghiệm và trong suốt quá trình triển khai, Thành phố cần đánh giá hiệu quả, mức độ chấp nhận và tác động kinh tế – xã hội để điều chỉnh chính sách theo dữ liệu thực tế.

Kết quả đánh giá hiện trạng và các kịch bản kiểm soát phương tiện cho thấy, nếu được triển khai đồng bộ, VPTT vành đai 1 sẽ mang lại lợi ích rõ rệt về môi trường và sức khỏe cộng đồng, đồng thời tạo động lực thúc đẩy chuyển đổi phương tiện giao thông sạch, phát triển giao thông công cộng và giao thông phi cơ giới. Tuy nhiên, đề án cũng chỉ ra những thách thức tiềm ẩn, như nguy cơ dịch chuyển ô nhiễm sang khu vực lân cận, tác động đến sinh kế của một bộ phận người dân và doanh nghiệp (đặc biệt các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực du lịch), đòi hỏi phải có các chính sách hỗ trợ và giải pháp điều tiết phù hợp ngay từ giai đoạn đầu triển khai.

Bảng 2: Các biện pháp hạn chế phương tiện gây ô nhiễm và tăng cường các phương tiện giao thông công cộng, phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch, thân thiện với môi trường

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
I	Xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch					
1	Đối với xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch hoạt động kinh doanh trên nền tảng phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải	Khuyến khích chuyển đổi phương tiện thân thiện môi trường lưu thông trong vùng phát thải thấp; Từ ngày 01/7/2026 không lưu thông trong vùng phát thải thấp.	Không lưu thông xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch hoạt động kinh doanh trên nền tảng phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải trong vùng phát thải thấp	Không lưu thông xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch hoạt động kinh doanh trên nền tảng phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải trong vùng phát thải thấp	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
2	Đối với xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch không thuộc đối tượng tại mục 1	Trong giai đoạn 3 tháng, từ 1/7/2026 đến ngày 01/10/2026 người dân trong khu vực thí điểm sẽ đăng ký online với chính quyền địa	Không lưu thông xe mô tô, xe gắn máy không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 3 của QCVN 99:2025/BNNMT	Không lưu thông xe mô tô, xe gắn máy không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 3 của QCVN	- Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND - Thông tư số 92/2025/TT-	Sở Xây dựng, Công an Thành phố

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		<p>phương về lộ trình chuyển đổi xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch.</p> <p>Khuyến khích chuyển đổi phương tiện đến ngày 01/7/2026 dừng lưu thông trong khung giờ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Từ 18h thứ 6 – 24h thứ 6, - Từ 6h -24h (thứ 7, chủ nhật). 		99:2025/BNNMT	<p>BNNMT ngày 31/12/2025 của Bộ Nông nghiệp và Môi trường về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ (QCVN 99:2025/BNNMT)</p> <p>- Dự thảo Quyết định lộ trình áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy</p>	
3	Kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn thành phố theo lộ trình được Chính phủ hoặc Thành phố ban hành	<ul style="list-style-type: none"> - Tuyên truyền² trên các phương tiện thông tin đại chúng, mạng xã hội việc thực hiện. - Chuẩn bị việc thiết lập hệ thống trạm kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn 	Thực hiện theo quy định	Thực hiện theo quy định		Sở Xây dựng

² Thông tư số 92/2025/TT-BNNMT ngày 31/12/2025 của Bộ Nông nghiệp và Môi trường về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ (QCVN 99:2025/BNNMT)

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		máy ³ . - Từ 01/07/2027: Thực hiện kiểm định khí thải theo lộ trình được Chính phủ ban hành ⁴ .			tham gia giao thông đường bộ.	
II	Đối với xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch					
1	Xe ưu tiên và phương tiện giao thông có giấy phép lưu thông của cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật được lưu thông trong vùng phát thải thấp.	Được phép lưu thông	Được phép lưu thông	Được phép lưu thông	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND, Quyết định số 01/2026/QĐ-UBND	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
2	Xe ô tô tải sử dụng nhiên liệu hóa thạch					
a	Các loại xe ô tô tải thông	Không lưu thông xe không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4,			Nghị quyết số	Sở Xây

³ khoảng 500 trạm – theo đề nghị của Bộ Nông nghiệp và Môi trường

⁴ Theo Quyết định 13/2026/QĐ-TTg, lộ trình kiểm định khí thải xe máy bắt đầu từ 1/7/2027, xe sử dụng trên 5 năm dự kiến phải kiểm định định kỳ, chưa xử phạt ngay giai đoạn đầu. Quy chuẩn khí thải (mức 1, 2,3, 4) áp dụng theo niên hạn xe.

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
	dụng có khối lượng toàn bộ của xe dưới 2 tấn	Xe đạt đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 chỉ được phép hoạt động ngoài giờ cao điểm (trừ khoảng thời gian từ 06h00' đến 9h00' và từ 16h00' đến 19h30).			57/2025/NQ-HĐND, Quyết định số 01/2026/QĐ-UBND	dụng
b	Các loại xe ô tô tải thông dụng có khối lượng toàn bộ của xe từ 2 tấn đến dưới 3,5 tấn	Không lưu thông xe không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4. Xe đạt đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 chỉ được phép hoạt động từ 21h00 đến 06h00 sáng hôm sau, phải được Công an Thành phố chấp thuận bằng văn bản.			Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND, Quyết định số 01/2026/QĐ-UBND	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
c	Các loại xe ô tô tải có khối lượng toàn bộ theo thiết kế xác định trong Giấy chứng nhận đăng kiểm xe trên 3,5 tấn	Cấm lưu thông	Cấm lưu thông	Cấm lưu thông	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
3	Xe ô tô từ 16 chỗ trở lên (trừ xe buýt, xe đưa đón học sinh) tại khu vực các tuyến phố trong khu vực phố Cổ và khu vực xung quanh hồ Hoàn	Không lưu thông xe không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ (QCVN 85:2025/BNNMT). Xe đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4: cấm lưu thông trong khung giờ			Văn bản số 5014/SXD-KCHTGT ngày 11/3/2026 của Sở Xây dựng về việc	Sở Xây dựng, Công an Thành phố

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
	Kiểm trên địa bàn các phường Hoàn Kiếm, phường Cửa Nam (theo đường bao Tràng Thi – Phùng Hưng – Hàng Đậu – Trần Nhật Duật – Trần Quang Khải – Tràng Tiền – Hàng Khay trở vào trong khu vực phố Cổ; (đoạn từ Hàng Khay đến Hai Bà Trưng); Trần Nhật Duật (đoạn từ Cao Thắng đến Ô Quan Chưởng); Trần Quang Khải (đoạn trước nhà máy in từ Hàng Mắm đến Hàng Thùng); Trần Khánh Dư (đoạn trước bảo tàng lịch sử).	từ 06h00’ đến 9h00’, chiều từ 16h00’ đến 19h30’ hàng ngày hoặc sẽ điều chỉnh theo yêu cầu của UBND Thành phố.			Báo cáo, đề xuất thí điểm mở rộng phạm vi hạn chế xe ô tô trên 16 chỗ hoạt động trên các tuyến phố trong khu vực phố Cổ và khu vực xung quanh hồ Hoàn Kiếm trên địa bàn các phường Hoàn Kiếm, phường Cửa Nam. Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	
4	Xe buýt, xe đưa đón học sinh	Khuyến khích chuyển đổi phương tiện thân thiện với môi trường Không lưu thông xe không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ (QCVN 85:2025/BNNMT).				Sở Xây dựng, Công an Thành phố

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
5	Xe ô tô dưới 16 chỗ sử dụng nhiên liệu hóa thạch	Khuyến khích chuyển đổi phương tiện thân thiện với môi trường Không lưu thông xe không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4 theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường bộ (QCVN 85:2025/BNNMT).				Sở Xây dựng, Công an Thành phố
III	Không thực hiện đầu tư mới và thực hiện đăng ký mới có kiểm soát các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch khi thải bỏ phương tiện giao thông cũ đã hết hạn lưu thông, đặc biệt đối với các phương tiện thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức;	Không thực hiện đầu tư mới và thực hiện đăng ký mới có kiểm soát các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện không đạt tiêu chuẩn khí thải, thải bỏ phương tiện giao thông cũ đã hết hạn lưu thông, đặc biệt đối với các phương tiện thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức.			Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	Công an Thành phố
IV	Phát triển hạ tầng giao thông xanh, hệ thống giao thông công cộng					
1	Tăng cường vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	100% xe buýt điện, đáp ứng nhu cầu người dân	100% xe buýt điện, đáp ứng nhu cầu người dân	100% xe buýt điện, đáp ứng nhu cầu người dân	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND, Kế hoạch	Sở Xây dựng

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		<p>(Điều chỉnh tuyến xe Bus không đủ điều kiện ra khỏi khu vực</p> <p>- Phát triển Buýt điện nhỏ và kết nối với các khu vực dân cư, cơ quan, công viên, trung tâm thương mại, nhà ga, điểm trung chuyển xe Buýt (Cát Linh, Long Biên,...)</p>			số 149/KH-UBND ngày 28/5/2025 của UBND Thành phố	
2	Tăng cường vận tải hành khách công cộng bằng hệ thống đường sắt đô thị tốc độ cao (Metro)	<p>- Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành và đưa vào khai thác các tuyến Metro, từng bước hình thành trục vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn kết nối khu vực trung tâm thành phố.</p> <p>- Tăng cường kết nối giữa các tuyến metro</p>	- Phát huy tối đa năng lực vận hành của tuyến đường sắt đô thị sẵn có, tăng tần suất chạy tàu trong giờ cao điểm; nâng cao chất lượng phục vụ nhằm thu hút người dân chuyển đổi từ phương tiện cá nhân	- Hoàn thiện mạng lưới đường sắt đô thị theo quy hoạch, hình thành hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn làm trục xương sống cho giao thông đô thị của Thủ đô.	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Sở Xây dựng

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		<p>với mạng lưới xe buýt, xe buýt điện và các phương thức vận tải công cộng khác; tổ chức các tuyến buýt gom kết nối các nhà ga metro với khu vực Vành đai 1 và các khu dân cư lân cận.</p> <p>- Tổ chức các điểm trung chuyển, bãi đỗ xe tại các nhà ga đầu mối nhằm khuyến khích người dân gửi xe và tiếp tục di chuyển bằng metro vào khu vực trung tâm.</p>	<p>sang sử dụng vận tải công cộng.</p> <p>- Tiếp tục mở rộng mạng lưới đường sắt đô thị theo quy hoạch; ưu tiên hoàn thiện các đoạn tuyến metro có khả năng phục vụ trực tiếp khu vực trung tâm và vùng phát thải thấp trong Vành đai 1.</p> <p>- Tăng công suất vận chuyển của hệ thống metro thông qua tối ưu hóa biểu đồ chạy tàu, tăng tần suất giờ cao điểm và cải thiện hệ thống bán vé điện tử, thanh toán không dùng tiền mặt.</p>	<p>- Tăng tỷ lệ người dân sử dụng vận tải hành khách công cộng, trong đó metro đóng vai trò chủ đạo đối với các chuyến đi vào khu vực trung tâm và vùng phát thải thấp trong Vành đai 1.</p> <p>- Tiếp tục mở rộng các tuyến metro kết nối với các khu vực đô thị vệ tinh, các bãi đỗ xe trung chuyển và các đầu mối giao thông quan trọng, góp phần giảm lưu lượng phương tiện cá</p>		

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
			<ul style="list-style-type: none"> - Hoàn thiện hệ thống trung chuyển đa phương thức giữa metro, xe buýt nhanh (BRT), xe buýt điện và các phương tiện giao thông công cộng khác, tạo thành mạng lưới vận tải công cộng tích hợp phục vụ khu vực trung tâm. - Từng bước điều chỉnh tổ chức giao thông trong khu vực Vành đai 1 theo hướng ưu tiên vận tải công cộng khối lượng lớn, hạn chế phương tiện cá nhân tại các trục đường có 	<ul style="list-style-type: none"> nhân đi vào khu vực trung tâm thành phố. - Kết hợp đồng bộ với các chính sách quản lý phương tiện giao thông phát thải cao, từng bước giảm phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong khu vực Vành đai 1, hướng tới hệ thống giao thông đô thị xanh, phát thải thấp. - Tăng cường vận tải hành khách công cộng bằng 		

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
			nhà ga metro.	tàu điện đô thị hoạt động trong vành đai 1, đáp ứng 25% nhu cầu vận chuyên hành khách		
3	Phát triển xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng (mô hình điểm thuê xe), điểm trông giữ phương tiện	Phát triển xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng,	Phát triển xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng, điểm trông giữ phương tiện	Phát triển xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng, điểm trông giữ phương tiện	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Sở Xây dựng
4	Phát triển điểm đỗ, bãi đỗ xe tích hợp trạm sạc/ điểm đổi pin tại các điểm đỗ/ bãi đỗ xe	Phát triển điểm đỗ, bãi đỗ xe tích hợp trạm sạc/ điểm đổi pin tại các điểm đỗ/ bãi đỗ xe	Phát triển điểm đỗ, bãi đỗ xe tích hợp trạm sạc/ điểm đổi pin tại các điểm đỗ/ bãi đỗ xe	Phát triển điểm đỗ, bãi đỗ xe tích hợp trạm sạc/ điểm đổi pin tại các điểm đỗ/ bãi đỗ xe	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Sở Xây dựng
5	Bố trí trạm sạc, tủ đổi pin trong khu vực vùng phát thải thấp và các vùng lân cận	Bố trí trạm sạc, tủ đổi pin trong khu vực vùng	Bố trí trạm sạc, tủ đổi pin trong khu vực vùng phát thải	Bố trí trạm sạc, tủ đổi pin trong khu vực vùng	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Sở Xây dựng

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		phát thải thấp và các vùng lân cận	thấp và các vùng lân cận	phát thải thấp và các vùng lân cận		
V	Tổ chức giao thông, gồm: Hệ thống báo hiệu, điều khiển, điều tiết, giám sát và đo đếm lưu lượng phục vụ quản lý, đánh giá	Triển khai thực hiện	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND và các nhiệm vụ đang thực hiện	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
VI	Quản lý vi phạm hoạt động giao thông vùng phát thải thấp , gồm: Giám sát, tuần tra, phát hiện vi phạm, xử lý vi phạm	Triển khai thực hiện	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND và các nhiệm vụ đang thực hiện	Công an Thành phố
VII	Thu thập dữ liệu, giám sát và đánh giá phát thải trong vùng phát thải thấp	Triển khai thực hiện	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Thực hiện thường xuyên, liên tục	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND và các nhiệm vụ đang thực hiện	Sở Nông nghiệp và Môi trường, Công an Thành phố
VIII	Truyền thông	Tăng cường truyền thông, khuyến khích	Tăng cường truyền thông, khuyến khích	Tăng cường truyền thông,	Nghị quyết số 57/2025/NQ-	Các Sở, ngành,

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
		người dân sử dụng metro và vận tải công cộng khi di chuyển vào khu vực vùng phát thải thấp trong Vành đai 1.	người dân sử dụng metro và vận tải công cộng khi di chuyển vào khu vực vùng phát thải thấp trong Vành đai 1.	khuyến khích người dân sử dụng metro và vận tải công cộng khi di chuyển vào khu vực vùng phát thải thấp trong Vành đai 1.	HĐND,	UBND các phường, xã
		Truyền thông việc không thực hiện đầu tư mới và thực hiện đăng ký mới có kiểm soát các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch khi thải bỏ phương tiện giao thông cũ đã hết hạn lưu thông, đặc biệt đối với các phương tiện thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức	Truyền thông việc không thực hiện đầu tư mới và thực hiện đăng ký mới có kiểm soát các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch khi thải bỏ phương tiện giao thông cũ đã hết hạn lưu thông, đặc biệt đối với các phương tiện	Truyền thông việc không thực hiện đầu tư mới và thực hiện đăng ký mới có kiểm soát các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch khi thải bỏ phương tiện giao thông cũ đã hết hạn lưu thông, đặc biệt đối với các phương tiện	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Các Sở, ngành, UBND các phường, xã

TT	Biện pháp áp dụng	Giai đoạn 1 (01/7/2026 – 30/12/2027): Thí điểm	Giai đoạn 2 (01/1/2028- 31/12/2029)	Giai đoạn 3: Từ 01/01/2030 trở đi	Căn cứ đề xuất	Đơn vị thực hiện
			thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức	thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức		

2. Nhu cầu kinh phí, bố trí nguồn lực để thực hiện các giải pháp hỗ trợ thực hiện đề án

2.1. Thiết lập hạ tầng giám sát giao thông trong vùng phát thải thấp

Việc thiết lập hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ đóng vai trò nền tảng nhằm bảo đảm khả năng nhận diện, giám sát và kiểm soát phương tiện giao thông đường bộ ra – vào Vùng phát thải thấp (VPTT), phục vụ hiệu quả việc thực thi các quy định về tiêu chuẩn khí thải, thu phí, lệ phí cũng như phát hiện và xử lý vi phạm. Trọng tâm của hệ thống này là xây dựng hạ tầng giám sát giao thông hiện đại, trong đó công nghệ nhận diện biển số xe tự động (ANPR) được xác định là thành phần cốt lõi. Đây là công nghệ đã được áp dụng rộng rãi tại nhiều quốc gia trong triển khai vùng phát thải thấp, cho phép giám sát, phân loại và đối chiếu thông tin phương tiện theo thời gian thực với độ chính xác cao.

Theo đó, hệ thống camera ANPR sẽ được lắp đặt đồng bộ tại toàn bộ các điểm vào và điểm ra của VPTT, bảo đảm kiểm soát các phương tiện lưu thông trong khu vực. Dữ liệu nhận diện phương tiện được kết nối và tích hợp với các cơ sở dữ liệu liên quan, bao gồm cơ sở dữ liệu của Công an Thành phố, Sở Xây dựng và Sở Nông nghiệp và Môi trường, qua đó hình thành hệ thống quản lý tập trung, thống nhất và liên thông. Trên cơ sở đó, thông tin phương tiện sẽ được đối chiếu tự động với các cơ sở dữ liệu chuyên ngành như cơ sở dữ liệu đăng kiểm phương tiện, cơ sở dữ liệu về mức phát thải, cơ sở dữ liệu phương tiện được cấp phép lưu thông trong VPTT (bao gồm phương tiện của cư dân nội vùng, phương tiện sử dụng năng lượng sạch, phương tiện được miễn trừ), cũng như cơ sở dữ liệu dân cư.

Hệ thống giám sát cho phép xác định và xử lý vi phạm một cách tự động và kịp thời. Đối với các trường hợp phương tiện không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải hoặc không thuộc diện được phép lưu thông trong VPTT, hệ thống hỗ trợ tự động ghi nhận đầy đủ thông tin vi phạm, bao gồm hình ảnh phương tiện, biển số, thời gian và vị trí. Dữ liệu này được chuyển đến cơ quan có thẩm quyền để xử lý theo quy định, đồng thời gửi thông báo tới chủ phương tiện thông qua các nền tảng kết nối số như VNeTraffic, VNeID, góp phần nâng cao tính minh bạch và hiệu quả thực thi.

Để bảo đảm hệ thống vận hành hiệu quả, cần hoàn thiện đồng bộ các điều kiện hạ tầng kỹ thuật đi kèm, bao gồm hệ thống biển báo, tín hiệu giao thông và tổ chức phân luồng phương tiện phù hợp trước khi đưa VPTT vào vận hành chính thức. Các yếu tố này không chỉ hỗ trợ công tác kiểm soát mà còn giúp người tham gia giao thông nhận biết rõ ràng phạm vi, quy định và điều kiện lưu thông trong khu vực.

Về tổ chức thực hiện, Công an Thành phố được giao chủ trì, phối hợp với Sở Xây dựng và Ủy ban nhân dân các phường liên quan triển khai hệ thống hạ tầng giám sát, đồng thời xây dựng và hoàn thiện quy trình vận hành, bảo trì, chia sẻ dữ liệu và xử lý vi phạm. Việc triển khai sẽ được thực hiện theo lộ trình thận trọng, trước hết thí điểm tại khu vực lõi quận Hoàn Kiếm, sau đó đánh giá, hoàn thiện và từng bước mở rộng ra toàn bộ khu vực Vành đai 1. Hệ thống nhận diện biển số xe tự động (ANPR) sẽ được ưu tiên lắp đặt tại các cửa ngõ ra vào khu vực VPTT, bảo đảm khả năng kiểm soát liên tục và toàn diện ngay từ giai đoạn thí điểm.

Tổng thể, việc xây dựng và vận hành hệ thống hạ tầng kỹ thuật giám sát là điều kiện tiên quyết để bảo đảm tính khả thi và hiệu quả của Vùng phát thải thấp, đồng thời tạo nền tảng cho việc ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông đô thị theo hướng hiện đại, minh bạch và bền vững.

2.2. Phát triển hệ thống bến xe, bãi đỗ trung chuyển

Việc phát triển đồng bộ hạ tầng trạm sạc điện và trạm tiếp nhiên liệu sạch là điều kiện tiên quyết để thúc đẩy quá trình chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch, đồng thời là nền tảng bảo đảm tính khả thi của việc triển khai Vùng phát thải thấp (VPTT) trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Hệ thống hạ tầng này cần được quy hoạch, đầu tư và vận hành theo hướng mở rộng, đồng bộ và đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, nhằm hỗ trợ cả nhu cầu vận tải công cộng lẫn phương tiện cá nhân

Các bến xe, bãi đỗ xe buýt và bãi đỗ taxi nằm trong hệ thống hạ tầng giao thông do Thành phố quy hoạch và đang khai thác cần thực hiện lộ trình chuyển đổi theo hướng xanh hóa. Theo đó, tối thiểu 30% tổng số chỗ đỗ phải được trang bị hạ tầng kỹ thuật sẵn sàng cho việc lắp đặt trụ sạc điện hoặc trạm tiếp nhiên liệu sạch. Việc này không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho các phương tiện điện hoạt động mà còn thúc đẩy các doanh nghiệp vận tải chuyển đổi sang phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch theo lộ trình của Thành phố.

Đối với các bãi đỗ xe tại khu chung cư, trung tâm thương mại, tòa nhà văn phòng và bệnh viện, việc bố trí tối thiểu 10% tổng chỗ đỗ xe sẵn sàng cho việc lắp đặt trụ sạc điện là giải pháp giúp mở rộng mạng lưới sạc đến các khu vực đông dân cư và có nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân cao. Đây là biện pháp quan trọng nhằm khuyến khích người dân chuyển đổi sang xe điện, đồng thời tích hợp yêu cầu phát triển năng lượng xanh vào hoạt động xây dựng và quản lý cơ sở hạ tầng đô thị.

Đối với các bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và trung tâm tiếp vận mới đầu tư theo quy hoạch, yêu cầu kỹ thuật cần được nâng cao hơn nhằm bảo đảm định hướng

phát triển giao thông xanh lâu dài. Cụ thể:

- Tối thiểu 20% tổng chỗ đỗ xe phải được lắp đặt trụ sạc điện ngay từ đầu.
- Tối thiểu 30% chỗ đỗ còn lại phải được chuẩn bị hạ tầng kỹ thuật (nguồn điện, hệ thống cáp ngầm, tủ điện) để sẵn sàng lắp đặt trụ sạc điện hoặc trạm tiếp nhiên liệu sạch trong tương lai.

Quy định này giúp tiết kiệm chi phí cải tạo sau này, đồng thời tạo nguồn cung hạ tầng sạc ổn định, phân bố đều trong đô thị.

Các trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường chính kết nối khu vực Vành đai 1 với các vùng phụ cận phải được bố trí trạm sạc hoặc trụ sạc điện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật dành cho xe cơ giới sử dụng năng lượng điện (gồm sạc nhanh và sạc chậm). Điều này bảo đảm phương tiện điện, đặc biệt là xe buýt điện, xe taxi điện và xe tải nhẹ chạy điện, có thể hoạt động liên tục mà không bị gián đoạn do thiếu hạ tầng sạc.

Trong các dự án khu chung cư mới, trung tâm thương mại và các công trình giao thông tĩnh đầu tư mới, phải bố trí đủ diện tích dành riêng cho phương tiện giao thông xanh. Bên cạnh đó, các dự án thương mại và giao thông tĩnh phải tích hợp hệ thống trạm sạc điện ngay trong giai đoạn thiết kế và xây dựng, bảo đảm đồng bộ với quy hoạch giao thông xanh của Thành phố.

Danh mục các bãi đỗ xe hiện có sẵn sàng triển khai cho giai đoạn thí điểm từ 1/7/2026:

Khu vực quanh Hồ Hoàn Kiếm:

- Phố Đinh Tiên Hoàng: Đoạn từ đài phun nước đến rạp Thăng Long (thường đông vào cuối tuần khi có phố đi bộ).
- Phố Lý Thái Tổ: Đoạn từ Lò Sũ đến Trần Nguyên Hãn.
- Phố Ngô Quyền: Trước số nhà 16–22 và đoạn Lê Lai – Lê Thạch.
- Vườn hoa Diên Hồng (Con Cóc): Khu vực phố Lê Phụng Hiểu.

Khu vực Nhà Hát Lớn & Tràng Tiền:

- Vườn hoa Bảo tàng Cách mạng: Số 25 Tông Đản hoặc phố Phan Chu Trinh.
- Phố Cổ Tân: Gần Nhà hát Lớn (thường đông đến 22h).
- Khách sạn Melia: 44B Lý Thường Kiệt (lưu ý thường không nhận gửi qua đêm).

Các trục đường chính khác:

- Quang Trung: Đoạn ngã tư Trần Hưng Đạo đến Tràng Thi (phục vụ 24/24).
- Trần Hưng Đạo: Khu vực Cung Văn hóa Việt Xô (số 91 Trần Hưng Đạo).
- Lý Thường Kiệt: Số 33 Lý Thường Kiệt và các điểm dọc phố.
- Hai Bà Trưng: Các điểm đỗ xe dưới lòng đường được cấp phép.

Hệ thống bãi đỗ xe cao tầng & thông minh

- Bãi đỗ xe cao tầng Trần Nhật Duật: Số 502 phố Trần Nhật Duật (gầm cầu dẫn Chương Dương), sức chứa lớn, phục vụ cả ngày đêm.
- Bãi đỗ xe thông minh Trần Hưng Đạo: Nằm dọc tuyến phố Trần Hưng Đạo với công nghệ giàn thép đỗ xe tự động.

- Bãi đỗ xe thông minh Lý Thường Kiệt: Khu vực phố Lý Thường Kiệt.

Khu vực chợ và trung tâm thương mại

- Chợ Đồng Xuân: Có bãi gửi xe nằm trong khuôn viên chợ.
- Chợ Hàng Da: Tầng hầm tòa nhà trung tâm thương mại Hàng Da.
- Chương Dương Độ: Bãi đỗ xe rộng rãi tại số 46–48 Chương Dương Độ.

Điểm trông giữ xe máy

Hầu hết các tuyến phố tại Hoàn Kiếm đều có vỉa hè được cấp phép trông giữ xe máy

- Phố Phủ Doãn & Triệu Quốc Đạt: Khu vực gần Bệnh viện Phụ sản và Bệnh viện Việt Đức.
- Phố Bà Triệu, Hàng Bài: Các điểm trông giữ dọc vỉa hè.
- Khu vực Phố Đi Bộ (cuối tuần): Các điểm như Hai Bà Trưng, Ngô Quyền, Lý Thái Tổ thường được bố trí thêm các bãi tạm phục vụ du khách.

2.3. Phát triển hệ thống trạm sạc điện, trạm tiếp nhiên liệu sạch

Việc phát triển hệ thống trạm tiếp năng lượng sạch công cộng được tổ chức triển khai theo hướng có quy hoạch, phân vùng ưu tiên rõ ràng và gắn với nhu cầu thực tiễn. Theo đó, Ủy ban nhân dân cấp xã có trách nhiệm rà soát, xác định và đề xuất Ủy ban nhân dân Thành phố chấp thuận danh mục các vị trí đủ điều kiện để đầu tư lắp đặt trạm tiếp năng lượng sạch công cộng, bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tế và nhu cầu sử dụng tại địa phương. Việc lắp đặt các trạm phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn phòng cháy, chữa cháy, đồng thời bảo đảm khả năng

chịu tải của hệ thống điện, tránh gây quá tải và mất an toàn trong vận hành.

Trên cơ sở định hướng phát triển hạ tầng, các vị trí đầu tư trạm tiếp năng lượng sạch công cộng được phân loại thành ba vùng ưu tiên với mức độ và yêu cầu triển khai khác nhau. Đối với vùng ưu tiên cao, bao gồm khu vực trong bán kính 500 m từ các nhà ga đường sắt đô thị đang hoạt động hoặc có kế hoạch hoàn thành trước ngày 01/01/2030, các trạm trung chuyển đa phương thức và các hành lang xe buýt nhanh (BRT), yêu cầu tỷ lệ chỗ đỗ xe được lắp đặt trạm tiếp năng lượng sạch công cộng phải đạt tối thiểu 40% đối với kết cấu hạ tầng đường bộ đang khai thác có bố trí chỗ đỗ xe trước ngày 01/01/2030; đạt tối thiểu 20% đối với bãi đỗ xe tại khu chung cư, tòa nhà thương mại, bệnh viện và các công trình công cộng đang khai thác thuộc danh mục được phê duyệt; và đạt tối thiểu 60% đối với các công trình đầu tư mới, bao gồm hạ tầng giao thông theo quy hoạch và các bãi đỗ xe trong khu chức năng.

Đối với vùng ưu tiên trung bình, trong phạm vi vành đai 3 nhưng ngoài vùng ưu tiên cao, yêu cầu tỷ lệ lắp đặt trạm tiếp năng lượng sạch công cộng trước ngày 01/01/2030 đạt tối thiểu 15% đối với các công trình đang khai thác có bố trí chỗ đỗ xe và tối thiểu 30% đối với các công trình đầu tư mới, bao gồm hạ tầng giao thông, bãi đỗ xe tại khu chung cư, tòa nhà thương mại, bệnh viện và các công trình công cộng khác. Đối với vùng phát triển mới, nằm ngoài vành đai 3 và gần với các trung tâm đô thị lớn, việc đầu tư được ưu tiên tập trung tại các trạm trung chuyển đa phương thức và các hành lang BRT, với yêu cầu tỷ lệ lắp đặt đạt tối thiểu 30% đối với các công trình đang khai thác và tối thiểu 50% đối với các công trình đầu tư mới trước ngày 01/01/2030.

Để bảo đảm tính minh bạch và hiệu quả trong triển khai, Ủy ban nhân dân Thành phố thực hiện công bố và cập nhật định kỳ hàng năm bản đồ phân vùng ưu tiên đầu tư trạm tiếp năng lượng sạch, làm cơ sở cho các tổ chức, doanh nghiệp và địa phương triển khai thực hiện.

Song song với đó, Thành phố ban hành các chính sách hỗ trợ mạnh mẽ nhằm thúc đẩy đầu tư phát triển hệ thống trạm tiếp năng lượng sạch công cộng và giao thông phi cơ giới. Cụ thể, ngân sách Thành phố hỗ trợ 30% tiền lãi vay ngân hàng thương mại đối với toàn bộ giá trị hợp đồng vay trong thời gian vay vốn (tối đa không quá 05 năm), hoặc cho vay từ Quỹ Đầu tư phát triển Thành phố Hà Nội và Quỹ Bảo vệ môi trường Hà Nội đối với các doanh nghiệp đầu tư hạ tầng. Đồng thời, Thành phố hỗ trợ 50% chi phí giải phóng mặt bằng và miễn 100% tiền thuê đất trong 05 năm đầu đối với các dự án thuộc danh mục được phê duyệt.

Về thủ tục đầu tư, các dự án xây dựng hệ thống trạm tiếp năng lượng sạch công cộng được áp dụng cơ chế đặc thù, cho phép thực hiện ngay việc lập, thẩm định và quyết định đầu tư mà không phải thực hiện thủ tục chấp thuận chủ trương đầu tư, qua đó rút ngắn thời gian chuẩn bị dự án. Ngoài ra, doanh nghiệp được miễn chi phí khảo sát, thiết kế đường dây khi thực hiện đấu nối lưới điện khu vực dự án, góp phần giảm chi phí đầu tư ban đầu.

Thành phố cũng được áp dụng cơ chế linh hoạt trong sử dụng đất, bao gồm cho thuê đất công (không giao đất), sử dụng đất kết hợp đa mục đích hoặc sử dụng một phần diện tích đất công cộng, đất giao thông, đất cây xanh để phát triển hạ tầng trạm tiếp năng lượng sạch và giao thông phi cơ giới. Đồng thời, Ủy ban nhân dân Thành phố quy định việc đơn giản hóa, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính liên quan đến đầu tư, nhằm tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho các doanh nghiệp tham gia phát triển hạ tầng.

Tổng thể, hệ thống giải pháp nêu trên tạo thành một cơ chế chính sách đồng bộ, kết hợp giữa quy hoạch, phân vùng ưu tiên và hỗ trợ tài chính – thể chế, nhằm thúc đẩy nhanh quá trình phát triển hạ tầng tiếp năng lượng sạch, qua đó tạo nền tảng quan trọng cho việc chuyển đổi phương tiện giao thông và triển khai hiệu quả Vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố.

2.4. Thiết lập hạ tầng thông tin, biển báo vùng phát thải thấp

Mục tiêu chính của việc Thiết lập hạ tầng thông tin, biển báo vùng phát thải thấp bao gồm:

- Xác định rõ ranh giới VPTT và tạo căn cứ pháp lý để thực hiện cấm, hạn chế hoặc xử phạt phương tiện vi phạm.
- Cung cấp thông tin minh bạch giúp người dân nhận biết trước khi đi vào vùng hạn chế.
- Hỗ trợ hệ thống giám sát tự động (ANPR) vận hành hiệu quả và đồng bộ.

2.5. Tổ chức lại hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, giao thông công cộng trong vùng phát thải thấp và các khu vực phụ cận

Để bảo đảm ưu tiên không gian cho giao thông sạch, giao thông công cộng và giao thông phi cơ giới, cần tổ chức lại kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại các tuyến phố trọng điểm trong vùng phát thải thấp. Giải pháp tập trung vào: mở rộng không gian cho người đi bộ, phát triển làn đường dành riêng cho xe đạp, bố trí lại vỉa hè theo hướng an toàn – thuận lợi và hạn chế phương tiện cơ giới phát thải cao. Các tuyến phố dự kiến triển khai thí điểm trong giai đoạn 1 gồm có: Lý Thái Tổ; Ngô

Quyền; Trần Nguyên Hãn; Lê Lai; Lê Thạch; Đinh Lễ; Hai Bà Trưng; Quang Trung; Hàng Trống. Các tuyến phố này có mật độ du khách và người đi bộ cao, nhiều hoạt động thương mại – dịch vụ, phù hợp để ưu tiên không gian giao thông xanh và thí điểm các mô hình “phố đi bộ mở rộng”, “làn xe đạp an toàn”.

Khu vực bao quanh vùng phát thải thấp đóng vai trò không gian trung chuyển quan trọng, phục vụ việc đổi phương tiện, tiếp cận phương tiện công cộng hoặc gửi xe trước khi vào vùng lõi. Do đó cần tổ chức lại hạ tầng giao thông công cộng, bãi đỗ xe, điểm trông giữ xe, trạm xe đạp công cộng và các điểm tiếp cận phương tiện sạch. Các tuyến phố được đề xuất điều chỉnh bao gồm: Lý Thái Tổ, Ngô Quyền, Trần Nguyên Hãn, Lê Lai, Lê Thạch, Đinh Lễ, Hai Bà Trưng, Quang Trung, Hàng Trống.

Tại các tuyến phố này, các giải pháp ưu tiên gồm:

- Bố trí bãi đỗ xe vệ tinh, điểm gửi xe cá nhân để trung chuyển sang phương tiện sạch;
- Phát triển các trạm xe đạp công cộng và không gian thuận tiện kết nối xe buýt – metro trong tương lai;
- Cải tạo mặt đường, vỉa hè và tổ chức lại giao thông nhằm giảm ùn tắc, tạo luồng vận động hợp lý cho người dân di chuyển vào vùng phát thải thấp.

2.6. Triển khai các chính sách và biện pháp hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông đường bộ sử dụng năng lượng sạch

Các giải pháp được đề xuất trong Đề án Vùng phát thải thấp và nội dung của Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố về hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông đường bộ sử dụng năng lượng sạch và một số biện pháp hạn chế phương tiện giao thông đường bộ gây ô nhiễm môi trường có mức độ tương đồng và bổ trợ lẫn nhau cao, thể hiện sự thống nhất trong định hướng chính sách của Thành phố. Trước hết, cả hai chính sách đều dựa trên cách tiếp cận hiện đại là quản lý phương tiện theo mức độ phát thải thay vì theo loại phương tiện, trong đó tiêu chuẩn khí thải được sử dụng làm căn cứ để phân loại, kiểm soát và hạn chế phương tiện lưu thông. Đây là nguyên tắc cốt lõi của mô hình Vùng phát thải thấp, đồng thời cũng được cụ thể hóa trong Nghị quyết thông qua các quy định về kiểm định khí thải bắt buộc và hạn chế, tiến tới cấm lưu thông đối với phương tiện không đáp ứng quy chuẩn.

Bên cạnh đó, hai chính sách đều sử dụng kết hợp các công cụ điều tiết hành vi thông qua cơ chế kinh tế và hành chính. Đề án Vùng phát thải thấp và Nghị quyết đều định hướng áp dụng các công cụ kinh tế như tăng phí trông giữ xe và miễn, giảm

các khoản phí, lệ phí đối với phương tiện sử dụng năng lượng sạch. Cách tiếp cận này tạo ra sự chênh lệch chi phí đủ lớn giữa phương tiện phát thải cao và phương tiện sạch, qua đó thúc đẩy quá trình chuyển đổi một cách tự nhiên, giảm phụ thuộc vào các biện pháp hành chính cứng.

Một điểm tương đồng quan trọng khác là việc thiết kế đồng bộ các chính sách hỗ trợ chuyển đổi nhằm bảo đảm tính khả thi và công bằng xã hội. Nghị quyết đã cụ thể hóa các cơ chế hỗ trợ như hỗ trợ tài chính trực tiếp, tín dụng ưu đãi và miễn lệ phí đối với phương tiện sạch, qua đó tạo điều kiện để người dân và doanh nghiệp thực hiện chuyển đổi. Đây cũng chính là điều kiện tiên quyết để các biện pháp kiểm soát trong Vùng phát thải thấp có thể triển khai hiệu quả, tránh gây xáo trộn lớn đến đời sống và hoạt động kinh tế – xã hội.

Theo dự thảo Nghị quyết, ngân sách Thành phố hỗ trợ trực tiếp cho cá nhân có nơi thường trú hoặc đã tạm trú liên tục từ 02 năm trở lên tại Hà Nội, là chủ sở hữu xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch đã đăng ký trước thời điểm ban hành Nghị quyết, khi chuyển đổi sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch có giá trị từ 10 triệu đồng trở lên; mỗi cá nhân được hỗ trợ 01 xe trong thời gian từ khi Nghị quyết có hiệu lực đến trước ngày 01/01/2030. Mức hỗ trợ là 20% giá trị phương tiện nhưng không quá 05 triệu đồng; riêng hộ nghèo được hỗ trợ 100% giá trị phương tiện nhưng không quá 20 triệu đồng, hộ cận nghèo được hỗ trợ 80% nhưng không quá 15 triệu đồng. Trường hợp không nhận hỗ trợ bằng tiền, người dân có thể lựa chọn nhận hỗ trợ bằng thẻ vé sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng với giá trị tương đương.

Bên cạnh đó, Thành phố hỗ trợ 30% tiền lãi vay đối với toàn bộ giá trị hợp đồng vay khi cá nhân mua trả góp xe mô tô, xe gắn máy điện trong thời hạn không quá 12 tháng. Đối với doanh nghiệp và tổ chức, ngân sách hỗ trợ 30% lãi vay ngân hàng thương mại trong thời gian vay (tối đa không quá 05 năm) đối với các đơn vị thực hiện dịch vụ công ích, vận tải hành khách và vận tải hàng hóa trên địa bàn Thành phố khi đầu tư phương tiện giao thông xanh, bao gồm các loại phương tiện như xe cứu thương, xe buýt chính, xe chuyên dùng (quét, rửa đường, vận chuyển rác), xe đưa đón học sinh, taxi, xe hợp đồng dưới 08 chỗ và phương tiện cho thuê phục vụ giao thông công cộng đô thị. Chính sách hỗ trợ lãi vay tương tự cũng áp dụng cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho thuê phương tiện tự lái khi đầu tư phương tiện giao thông xanh phục vụ mục đích công cộng. Ngoài ra, các tổ chức còn có thể tiếp cận nguồn vốn vay từ Quỹ Đầu tư phát triển Thành phố và Quỹ Bảo vệ môi trường Hà Nội theo quy định hiện hành.

Quá trình triển khai VPTT được cho là không dễ dàng. Ngay cả các nước có thu nhập cao khi bắt đầu triển khai VPTT đều gặp nhiều thách thức, bao gồm các khó khăn kinh tế, sự hạn chế về công nghệ, kinh nghiệm thực thi các chính sách đồng bộ, sự phản đối từ công chúng và những lo ngại về tác động kinh tế và môi trường. Việc áp dụng vùng phát thải thấp sẽ tạo ra những thay đổi lớn về hành vi giao thông của người dân và doanh nghiệp.

2.7. Tiếp tục đẩy mạnh phát triển giao thông phi cơ giới trong khu vực phát thải thấp

Phát triển giao thông phi cơ giới (đi bộ, xe đạp, xe đạp điện) trong khu vực phát thải thấp là một trong những giải pháp quan trọng nhằm giảm ô nhiễm không khí, khuyến khích lối sống bền vững và tăng cường sức khỏe cộng đồng, tăng tiếp cận công bằng do phù hợp với mọi tầng lớp xã hội. Một số biện pháp cần thực hiện:

Cải thiện cơ sở hạ tầng hỗ trợ phát triển giao thông phi cơ giới

- Phát triển các làn đường dành riêng cho xe đạp và người đi bộ.
- Cải tạo và mở rộng vỉa hè, đảm bảo không gian và an toàn cho người đi bộ.
- Bổ sung hệ thống đèn tín hiệu ưu tiên người đi bộ.
- Tạo các không gian công cộng thân thiện với môi trường.

Kết nối với hệ thống giao thông công cộng: tích hợp hạ tầng giao thông phi cơ giới (làn đường đi bộ, xe đạp, xe đạp điện; bãi gửi xe đạp, xe đạp điện...) với hệ thống giao thông công cộng (xe buýt, tàu điện). Hệ thống cho thuê xe đạp, xe máy điện công cộng TNGo là một hệ thống dịch vụ đang hiện hữu trong khu vực.

Trạm xe TNGo hiện có trong khu vực thí điểm

1. Trong khu vực thí điểm (3 trạm, khoảng 50 xe thường xuyên): Số 15 Lê Thánh Tông; Vườn hoa 19/8; Trạm 32 Lý Thường Kiệt

2. Giáp ranh khu vực thí điểm (10 trạm, khoảng 160 xe thường xuyên): Trạm Viện Chiến lược; Vườn hoa Cổ Tân; Vườn hoa Bác Cổ; 19 Lý Thường Kiệt; 16 Trần Hưng Đạo; 37 Hai Bà Trưng; Vườn hoa Sơn Tây; 44B Lý Thường Kiệt; 71 Hàng Trống; 135 Chợ Hàng Da

Trong khu vực dự kiến thí điểm hiện có 3 trạm, 10 trạm trong khu vực giáp ranh. Theo kế hoạch đề xuất hỗ trợ thực hiện Đề án VPPT, TNGo có kế hoạch mở rộng lên 200 trạm với 3.000 xe đạp điện trong khu vực vùng vành đai 1 và lân cận.

2.8. Đẩy mạnh thông tin và truyền thông về vùng phát thải thấp

Công tác truyền thông các biện pháp triển khai Vùng phát thải thấp cần được tổ chức một cách hệ thống, theo lộ trình rõ ràng và phân nhóm đối tượng chịu tác động cụ thể, bảo đảm nguyên tắc công khai, minh bạch và truyền tải đúng bản chất chính sách là kiểm soát phương tiện theo tiêu chuẩn khí thải, không phải theo loại phương tiện.

Trong giai đoạn chuẩn bị trước khi triển khai thí điểm (đến trước ngày 01/7/2026), Thành phố cần tập trung truyền thông nền tảng, công bố đầy đủ các thông tin về phạm vi áp dụng, tiêu chuẩn khí thải, lộ trình kiểm soát phương tiện và các chính sách hỗ trợ chuyển đổi, trong đó nhấn mạnh cơ chế hỗ trợ trực tiếp cho người dân chuyển đổi phương tiện với mức hỗ trợ 20% giá trị phương tiện nhưng không quá 05 triệu đồng, hộ nghèo được hỗ trợ tối đa 100% giá trị nhưng không quá 20 triệu đồng, hộ cận nghèo được hỗ trợ tối đa 80% nhưng không quá 15 triệu đồng, cùng với chính sách hỗ trợ 30% lãi vay khi mua trả góp phương tiện trong thời hạn không quá 12 tháng. Nội dung truyền thông cần được triển khai rộng rãi thông qua hệ thống chính quyền cơ sở, các phương tiện thông tin đại chúng và nền tảng số để bảo đảm người dân hiểu đúng, đầy đủ và có thời gian chuẩn bị.

Trong giai đoạn thí điểm từ ngày 01/7/2026 tại khu vực lõi phường Hoàn Kiếm, công tác truyền thông cần chuyển sang giai đoạn thực thi, tập trung công bố rõ các tuyến đường, phạm vi kiểm soát, tiêu chuẩn khí thải áp dụng, các biện pháp hạn chế theo khu vực, đồng thời hướng dẫn cụ thể cách thức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm. Đối với người dân sử dụng xe mô tô, xe gắn máy, cần nhấn mạnh rằng phương tiện vẫn được phép lưu thông nếu đáp ứng tiêu chuẩn khí thải theo quy định, đồng thời cập nhật thường xuyên các chính sách hỗ trợ để khuyến khích chuyển đổi. Đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, bao gồm taxi, xe hợp đồng, vận tải hàng hóa và dịch vụ công ích, cần truyền thông rõ lộ trình chuyển đổi bắt buộc, các tiêu chuẩn khí thải áp dụng sớm hơn, cũng như các chính sách hỗ trợ như ngân sách Thành phố hỗ trợ 30% lãi vay ngân hàng thương mại trong thời gian tối đa không quá 05 năm đối với phương tiện chuyển đổi sang giao thông xanh.

Trong giai đoạn mở rộng thí điểm từ ngày 01/9/2027 tại các phường Hoàn Kiếm và Cửa Nam, và triển khai toàn bộ khu vực Vành đai 1 từ ngày 01/01/2028, nội dung truyền thông cần được nâng cấp theo hướng cảnh báo sớm và hướng dẫn chuyển đổi bắt buộc, bao gồm việc công bố trước các mốc siết chặt tiêu chuẩn khí thải, mở rộng phạm vi áp dụng và tăng cường các biện pháp hạn chế phương tiện phát thải cao. Đồng thời, cần duy trì thông tin thường xuyên về các chính sách hỗ trợ tài chính, tín

dụng và hạ tầng để bảo đảm người dân và doanh nghiệp có đủ điều kiện thực hiện chuyên đổi.

Từ ngày 01/01/2030, khi các giải pháp được củng cố và tăng cường trên toàn bộ khu vực Vành đai 1, công tác truyền thông cần tập trung vào việc công bố kết quả đạt được, nâng cao nhận thức cộng đồng về lợi ích môi trường và sức khỏe, đồng thời tiếp tục nhấn mạnh lộ trình nâng cao tiêu chuẩn khí thải trong giai đoạn tiếp theo. Tổng thể, việc truyền thông theo lộ trình rõ ràng, đúng đối tượng và nhất quán về thông điệp sẽ đóng vai trò then chốt trong việc tạo sự đồng thuận xã hội và bảo đảm hiệu quả triển khai Vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

PHẦN V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

I. Ủy ban nhân dân Thành phố

a) Chỉ đạo, tổ chức, phân công, phân cấp cụ thể trách nhiệm của các Sở, Ban, ngành của Thành phố và Ủy ban nhân dân cấp cơ sở để tổ chức triển khai thực hiện các biện pháp, lộ trình quy định tại Đề án này;

b) Bảo đảm nguồn lực tài chính để triển khai thực hiện Đề án VPTT một cách hiệu quả và khả thi;

c) Tổ chức thanh tra, kiểm tra các Sở, Ban, Ngành, Ủy ban nhân dân cấp cơ sở và cơ quan, tổ chức, cá nhân về việc triển khai thực hiện Đề án;

d) Tổ chức các hoạt động tuyên truyền, công khai rộng rãi nội dung của Đề án nhằm phổ biến đến người dân để thực hiện có hiệu quả;

đ) Tổ chức đánh giá kết quả thực hiện Đề án. Nếu có khó khăn vướng mắc, kịp thời báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, giải quyết theo thẩm quyền hoặc ban hành sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế cho phù hợp với điều kiện của Thành phố.

II. Các Sở, ban, ngành và các đơn vị liên quan

Các Sở, ban, ngành, UBND các phường xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện theo nhiệm vụ được phân công (tại phụ lục kèm theo)

1. Sở Nông nghiệp và Môi trường

a) Thường trực, chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai thực hiện các chương trình, kế hoạch, dự án thuộc Đề án vùng phát thải thấp.

b) Hàng năm tổng hợp đánh giá kết quả triển khai thực hiện Đề án, kịp thời báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai để kịp thời điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp.

c) Chủ trì vận hành mạng lưới trạm quan trắc chất lượng không khí: Thực hiện giám sát/ đánh giá các chỉ số đánh giá hiệu quả. Quan trắc, giám sát và đánh giá nồng độ các chất ô nhiễm không khí trong và ngoài vùng phát thải thấp trong các giai đoạn theo lộ trình.

2. Sở Xây dựng

a) Chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính liên hệ, phối hợp với các bộ, ngành Trung ương xây dựng quy định chính sách hỗ trợ tài chính chuyển đổi phương tiện và chính sách hỗ trợ về phí, lệ phí cấp giấy chứng nhận đăng ký, biển số đối với phương tiện giao thông xanh.

b) Phối hợp với Sở Quy hoạch - Kiến trúc rà soát, tham mưu về công tác quy hoạch, vị trí các tuyến đường, bến, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận, điểm trung chuyển vận tải hành khách công cộng.

c) Chủ trì, phối hợp với các Sở ban ngành có liên quan giám sát, đánh giá hiệu quả Đề án lĩnh vực giao thông, xây dựng và đề xuất điều chỉnh kịp thời, đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn.

d) Chủ trì, phối hợp với Công an thành phố xác định phân luồng giao thông bị tác động, phát triển giải pháp tổ chức giao thông điều chỉnh luồng đường, làm mới biển báo, vạch sơn, khu vực cấm, hạn chế theo giờ. Thực hiện các đề án giao thông công cộng, quản lý xe công nghệ, taxi, xe tải, thực hiện các giải pháp hỗ trợ người dân đi lại trong vùng phát thải thấp.

đ) Đề xuất các biện pháp giao thông, chính sách chuyển đổi phương tiện giao thông thực hiện trong vùng phát thải thấp.

3. Công an Thành phố

a) Tăng cường bố trí lực lượng, đẩy mạnh tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm, trong đó chú trọng xử lý qua camera giám sát (phạt nguội); tập trung hướng dẫn, phân luồng giao thông tại các nút giao, tuyến đường, vị trí có lưu lượng giao thông cao có nguy cơ xảy ra ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm, trước tiên là các khu vực thường xuyên ùn tắc đã được xác định. Quản lý xe ngoại tỉnh, xe du lịch, xe chở hàng, phương án nhận diện phương tiện.

b) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan tổ chức nghiên cứu điều chỉnh mức xử lý vi phạm giao thông theo các cơ chế đặc thù của Luật Thủ đô, đảm bảo đủ sức răn đe nhằm nâng cao ý thức, tạo sự chuyển biến rõ rệt của người tham gia giao thông.

4. Sở Công thương

a) Chủ trì tham mưu UBND Thành phố một số cơ chế, chính sách, thể chế, chế tài để triển khai Đề án. Đề xuất các chính sách chuyển đổi kinh doanh xăng dầu sang kinh doanh trạm/trụ sạc điện, các điểm đổi pin. Đề xuất chính sách hỗ trợ giá bán điện tại các trạm, trụ sạc điện hoặc điểm đổi pin để khuyến khích người dân sử dụng phương tiện năng lượng xanh.

b) Cập nhật quy hoạch điện lực phục vụ hạ tầng trạm sạc, theo hướng mở rộng phạm vi áp dụng, đảm bảo linh hoạt và phù hợp với yêu cầu phát triển năng lượng sạch vào các quy hoạch chung, quy hoạch tiết theo lĩnh vực quản lý.

5. Sở Tài chính

a) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan đề xuất UBND Thành phố cân đối, bố trí nguồn lực từ ngân sách Thành phố để triển khai thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố; tham gia ý kiến về nguồn lực tài chính.

b) Tổ chức quản lý, kiểm tra, giám sát việc sử dụng các nguồn vốn đầu tư để thực hiện Đề án;

c) Trên cơ sở đề xuất của các đơn vị liên quan, tham mưu, tổng hợp, báo cáo UBND Thành phố trình HĐND Thành phố bố trí kinh phí thực hiện Đề án theo quy định.

6. Thuế Thành phố Hà Nội

Tham mưu chính sách hỗ trợ về lệ phí trước bạ đối với phương tiện.

7. Sở Khoa học và Công nghệ

a) Chủ trì, phối hợp với Sở Xây dựng và các sở, ban, ngành, đơn vị liên quan hướng dẫn, xác định, tổ chức thực hiện các nhiệm vụ khoa học và công nghệ góp phần phát triển công nghệ, trí tuệ nhân tạo, thiết bị, phương tiện nhằm nâng cao hiệu suất hoạt động, sử dụng hiệu quả năng lượng, giảm phát thải chất gây ô nhiễm không khí và khí nhà kính trong giao thông vận tải.

b) Chủ trì tổ chức xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn nhằm triển khai thành công Đề án.

8. Sở Tư pháp

Phối hợp với các Sở, ngành, đơn vị liên quan tham mưu, đóng góp ý kiến, thẩm định trong quá trình bổ sung, sửa đổi hoàn thiện các văn bản pháp quy để có căn cứ tổ chức thực hiện Đề án và các nhiệm vụ khác có liên quan.

9. Sở Văn hóa và Thể thao

Chủ trì, phối hợp với các đơn vị đề xuất các biện pháp truyền thông nhằm nâng cao nhận thức của cộng đồng trong việc thực hiện vùng phát thải thấp.

10. Sở Giáo dục và Đào tạo

Chủ trì tổ chức triển khai tuyên truyền và giáo dục về bảo vệ môi trường, tác hại của ô nhiễm môi trường, lợi ích của việc giảm phát thải và phát triển bền vững trong các trường học.

11. Ủy ban nhân dân các phường

Quản lý giám sát chặt chẽ các quy hoạch được duyệt. Tăng cường công tác quản lý trật tự xây dựng, trật tự đô thị, hành lang an toàn đường bộ. Gắn trách nhiệm người

đứng đầu cấp ủy các cấp trong việc giải phóng mặt bằng, bảo đảm theo đúng tiến độ yêu cầu sau khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Lập kế hoạch để triển khai thực hiện các chương trình, dự án thuộc Đề án được phân công. Đồng thời, tuyên truyền, vận động nhân dân về mục đích, nội dung Đề án để tạo sự đồng thuận; từ đó chủ động phối hợp, tạo điều kiện thuận lợi để triển khai thực hiện Đề án.

Thực hiện dán biển báo, chỉnh trang giao thông. Phối hợp công an phường để hướng dẫn triển khai Đề án. Theo dõi tác động xã hội (người thu nhập thấp, hộ kinh doanh nhỏ). Quản lý từng tuyến phố đặc thù (phố đi bộ, phố du lịch, buôn bán...)

12. Hiệp hội Vận tải ô tô, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics và các tổ chức nghề nghiệp liên quan

Là cầu nối giữa doanh nghiệp, người lao động và cơ quan quản lý Nhà nước trong việc triển khai Đề án. Tuyên truyền, phổ biến quyền lợi, nghĩa vụ và định hướng phát triển bền vững đến hội viên. Đề xuất cơ chế bảo vệ quyền lợi chính đáng của người lao động trong hệ sinh thái vận tải chia sẻ.

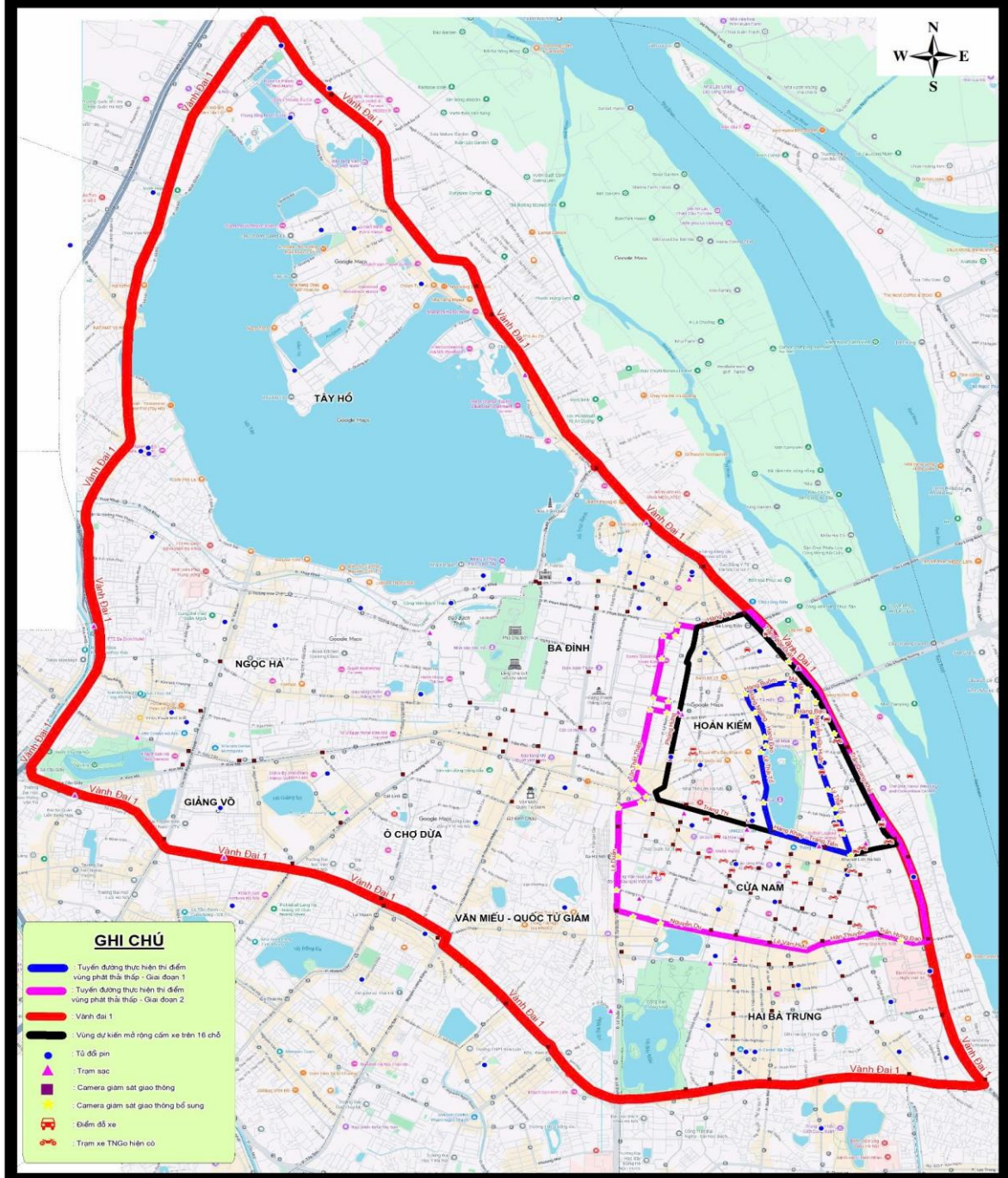
13. Các doanh nghiệp vận tải, taxi, logistics, xe công nghệ

Tổ chức chủ động chuyển đổi đội xe sang đạt tiêu chuẩn phát thải thấp. Tích cực tham gia chương trình hỗ trợ đổi xe cũ. Đóng góp dữ liệu phục vụ quản lý giao thông. Đảm bảo tuân thủ khu vực hạn chế khung giờ cấm xe tải.

Phụ lục

Phụ lục 1

BẢN ĐỒ CÁC GIAI ĐOẠN TRIỂN KHAI VÙNG PHÁT THẢI THẤP TRONG VÀNH ĐAI 1

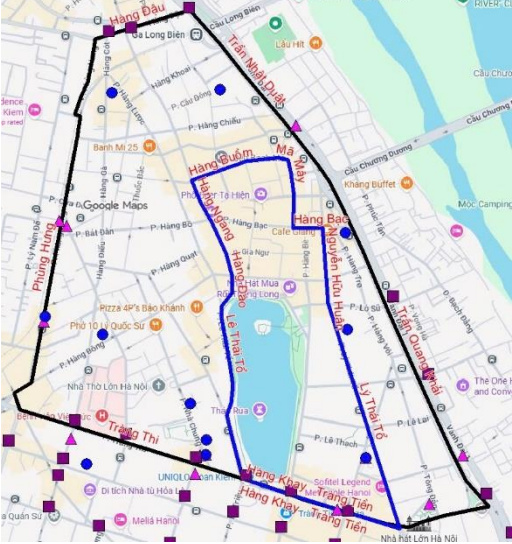
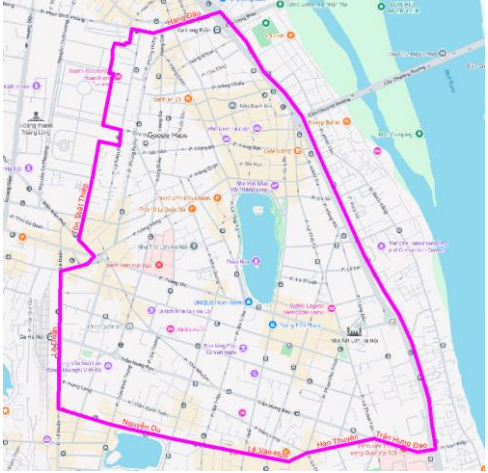
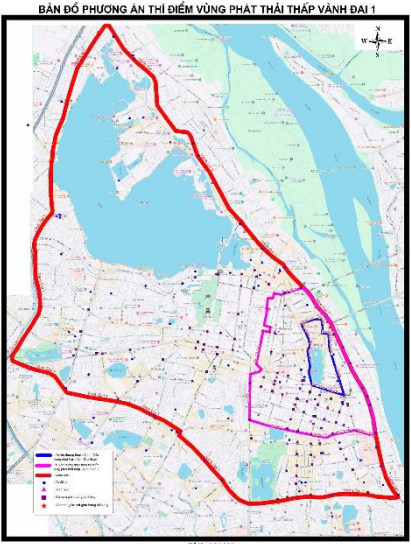


BẢN ĐỒ PHƯƠNG ÁN THÍ ĐIỂM TỪ 1/7/2026



Tỷ lệ: 1/ 6.500

Phụ lục 2: Lộ trình đề xuất khu vực thực hiện thí điểm vùng phát thải thấp từ ngày 1/7/2026

<p>Giai đoạn 1 thí điểm: Từ 1/7/2026 triển khai thí điểm tại Vùng lõi phường Hoàn Kiếm và vùng hạn chế phương tiện trên 16 chỗ</p>	<p>Giai đoạn 1 thí điểm mở rộng: Từ 01/01/2027 – 30/9/2027 (phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình)</p>	<p>Giai đoạn 2: Từ 1/1/2028 trở đi triển khai toàn vùng vành đai 1</p>
		
<p>- Đường viền đen (vùng đệm): Chu vi: 5,5km, Diện tích: 1,65km²</p> <p>- Đường viền xanh (Vùng lõi): Diện tích: 0,5 km²; Chu vi: 3,5 km; Dân số: ~ 20.000 người</p> <p>Vùng lõi phường Hoàn Kiếm bao gồm 11 tuyến phố bao quanh: Tràng Tiền, Hàng Khay, Lê Thái Tổ, Hàng Đào, Hàng Ngang, Hàng Buồm, Mã Mây, Hàng Bạc, Hàng Mắm, Nguyễn Hữu Huân, Lý Thái Tổ</p>	<p>Diện tích: 3,6 km²</p> <p>Chu vi: 8,3 km</p> <p>Dân số: ~136.947 người</p> <p>Vùng lõi phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam bao gồm 14 tuyến phố bao quanh: Nguyễn Du, Hàn Thuyên, Trần Hưng Đạo, Trần Khánh Dư, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật, Hàng Đậu, Cửa Đông, Lý Nam Đế, Tôn Thất Thiệp, Điện Biên Phủ, Hàng Bông, Cửa Nam, Lê Duẩn.</p>	<p>Diện tích: 26,07 km²</p> <p>Chu vi: 25 km</p> <p>Dân số: ~625.000 người</p> <p>Trong phạm vi vành đai 1 gồm 9 phường được bao quanh bởi các tuyến : Hoàng Cầu, Đê La Thành Ô Chợ Dừa, Xã Đàn, Đại Cồ Việt, Trần Khát Chân, Nguyễn Khoái, Trần Khánh Dư, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật, Yên Phụ, Nghi Tam, Âu Cơ, An Dương Vương, Lạc Long Quân, Bưởi, Cầu Giấy</p>

Phụ lục 3: DANH MỤC CÁC CHƯƠNG TRÌNH, NHIỆM VỤ ƯU TIÊN

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
A	TRƯỚC NGÀY 01/7/2026: 24 nhiệm vụ			
I	Hoàn thiện cơ chế chính sách: 6 nhiệm vụ			
1.	Dự thảo Nghị quyết chính sách, biện pháp, hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch trên địa bàn thành phố Hà Nội	Quý II/ 2026	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường,
2.	Quy định cơ chế đặc thù về màu biển kiểm soát phương tiện để nhận diện các phương tiện sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh.	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
3.	Quy định cơ chế đặc thù về màu biển kiểm soát phương tiện để nhận diện các phương tiện sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh.	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
4.	Ban hành hướng dẫn kỹ thuật, điều kiện an toàn phòng cháy chữa cháy tại khu vực có bố trí điểm lắp đặt trạm/trụ sạc điện, điểm đổi pin...	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; Quy hoạch kiến trúc; UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
5.	Xây dựng và ban hành quy định về chế tài xử phạt vi phạm quy định VPTT; xây dựng lực lượng kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính.	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng, UBND các phường,
6.	Chính sách khuyến khích doanh nghiệp kinh doanh đầu tư các trạm/ trụ sạc điện, các điểm đổi pin.	Quý II/2026	Sở Công Thương	Các Sở Xây dựng, Tài chính, Tư pháp; UBND

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
				các phường, xã và các đơn vị có liên quan
II	Hoàn thiện hệ thống quan trắc, kiểm soát, giám sát: 5 Nhiệm vụ			
7.	Thiết lập hệ thống các trạm kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy và triển khai kiểm định khí thải ô tô trên địa bàn thành phố	Thực hiện thường xuyên	Sở Xây dựng	Cục Đăng kiểm Việt Nam
8.	Đánh giá hiện trạng hệ thống giám sát giao thông (camera, AI, trung tâm,...) hiện có trong khu vực thí điểm Hoàn Kiếm – Cửa Nam, xác định khả năng nhận diện, giám sát và các điểm cần bổ sung	Tháng 6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường
9.	Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký, cấp phép cho các phương tiện giao thông đi vào vùng phát thải thấp	Tháng 4-6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường
10.	Hoàn thiện hệ thống tín hiệu giao thông theo quy định trước khi đưa vùng thí điểm phát thải thấp vào thực hiện	Tháng 5/2026	Công an Thành phố	UBND các phường
11.	Quan trắc chất lượng môi trường không khí tại khu vực thí điểm	Tháng 5-6/2026	Sở Nông nghiệp và Môi trường	UBND các phường
III	Hoàn thiện hạ tầng, phân luồng giao thông: 10 nhiệm vụ			
12.	Hoàn thiện hệ thống biển báo và hạ tầng phân luồng giao thông theo quy định trước khi đưa vùng thí điểm phát thải thấp vào thực hiện	Tháng 5-6/2026	Sở Xây dựng	UBND các phường
13.	Hoàn thiện hệ thống giao thông tĩnh (bãi đỗ, trạm trung chuyển,...) theo quy định trước khi đưa vùng thí điểm phát thải thấp vào thực hiện	Tháng 5-6/2026	Sở Xây dựng	UBND các phường
14.	Lắp đặt bổ sung các camera AI tại các nút giao vào khu vực thí điểm	Tháng 4-6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
15.	Hoàn thiện hệ thống nhận diện và phân loại phương tiện (ANPR) vùng thí điểm giai đoạn 1	Tháng 6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường
16.	Xây dựng phương án quản lý, kiểm soát phương tiện ra vào khu vực phát thải thấp	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng, UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
17.	Nghiên cứu đầu tư, hoàn thiện mạng lưới giao thông công cộng (xe buýt, xe đạp điện và các dịch vụ hỗ trợ khác) giảm ùn tắc tại các điểm đầu mối giao thông, điểm bãi đỗ xe để phục vụ người dân nhu cầu khi đi vào khu vực cấm hoặc hạn chế hoạt động phương tiện	2026-2030	Sở Xây dựng	UBND các phường, các đơn vị có liên quan
18.	Điều tiết, phân luồng giao thông hợp lý để hạn chế tình trạng ùn tắc tại các nút giao thông gây ô nhiễm môi trường.	Thực hiện thường xuyên	Sở Xây dựng	Công an thành phố, UBND các phường
19.	Tổ chức tuyến xe buýt điện, xe buýt điện mini, phương tiện điện vận tải hàng hóa phục vụ nhu cầu đi lại/vận chuyển hàng hóa trong khu vực lõi và vùng đệm.	Quý II/2026	Sở Xây dựng, UBND các phường	Sở Xây dựng
20.	Xây dựng mô-đun phần mềm phục vụ quản lý, giám sát việc thực hiện vùng phát thải thấp, bảo đảm khả năng tích hợp vào hệ thống, nền tảng dùng chung và các nhiệm vụ thuộc Trung tâm điều hành thông minh của Thành phố	Quý II/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng, Sở Nông nghiệp và Môi trường, UBND các phường
21.	Đầu tư xây dựng lắp đặt hệ thống trạm/trụ sạc, điểm đổi pin và dịch vụ cho phương tiện sử dụng năng lượng sạch	Quý II/2026	Sở Xây dựng; UBND các phường (theo phân cấp)	Các Sở, ngành, UBND các phường

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
IV	Tuyên truyền – Nâng cao năng lực			
22.	Tuyên truyền vận động để người dân tăng cường sử dụng phương tiện công cộng, thân thiện môi trường, hạn chế sử dụng nhiên liệu hóa thạch	Thường xuyên, liên tục	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành UBND các phường
23.	Xây dựng kế hoạch đào tạo nhân lực phục vụ cho các công việc điều hành, vận hành, giám sát các công việc để triển khai thực hiện Vùng phát thải thấp	2026-2028	UBND các phường	Sở Xây dựng Công an Thành phố
24.	Xây dựng chương trình truyền thông về vùng phát thải thấp trên các nền tảng phát thanh, truyền hình, internet; chương trình tuyên truyền trực tiếp thông qua các tổ chức chính trị xã hội ở các phường	Thường xuyên	Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Văn hóa và Thể thao	Các Sở, ban, ngành UBND các phường,
B	TỪ NGÀY 01/7/2026 - 31/12/2026: 13 nhiệm vụ			
I	Hoàn thiện cơ chế chính sách			
1.	Kế hoạch tổng thể, lộ trình chuyển đổi, tiến tới dừng lưu thông phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường trong vùng phát thải thấp; xây dựng hệ thống giao thông “xanh” cho Thành phố Hà Nội.	Năm 2026	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường
2.	Đề án chuyển đổi phương tiện giao thông cá nhân sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang nhiên liệu xanh, sạch, thân thiện với môi trường	Năm 2026	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường
II	Hoàn thiện hạ tầng, phân luồng giao thông			

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
3.	Nghiên cứu thiết lập hệ thống các trạm kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy và triển khai kiểm định khí thải ô tô trên địa bàn thành phố	2026	Sở Xây dựng	Cục Đăng kiểm Việt Nam
4.	Lắp đặt bổ sung các camera AI tại các nút giao vào khu vực vành đai 1	2026	Công an Thành phố	UBND các phường
5.	Hoàn thiện hệ thống nhận diện biển số xe tự động (ANPR) trong vành đai 1	2026	Công an Thành phố	UBND các phường
6.	Hoàn thiện hệ thống tín hiệu giao thông theo quy định trong vùng phát thải thấp trong vành đai 1	2026	Công an Thành phố	UBND các phường
7.	Thu phí phương tiện cơ giới đường bộ khi đi vào khu vực hạn chế phương tiện, vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố theo công nghệ thu phí tự động Xây dựng và áp dụng mức phí (giá) dịch vụ đỗ xe, gửi xe trong khu vực từ vành đai 3 trở vào theo hướng linh hoạt để thực thi chính sách kiểm soát nhu cầu giao thông.	Quý III/2026	Sở Xây dựng Sở Tài chính Công an TP	Các Sở, ban, ngành UBND các phường
8.	Phát triển buýt điện nhỏ và kết nối với các khu vực dân cư, cơ quan, trung tâm thương mại, nhà ga, điểm trung chuyển xe buýt (Cát Linh, Long Biên,...)	2026-2030	Sở Xây dựng	UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
9.	Xác định các khu vực đủ điều kiện phát triển không gian đi bộ, đi xe đạp/ xe đạp điện gắn với các khu vực danh lam thắng cảnh, khu vực bảo tồn, phát triển du lịch trong khu vực vành đai 1: Phát triển hệ thống dịch vụ xe đạp/ xe đạp điện công cộng.	2026-2028	UBND các phường	Sở Xây dựng
10.	Đầu tư bãi đỗ xe ngoài vi rìa khu vực thực hiện thí điểm vùng phát thải thấp, rìa vành đai 1 kết nối xe điện trung chuyển	2026-2028	UBND các phường	Sở Xây dựng
III	Tuyên truyền – Nâng cao năng lực			

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
11.	Tuyên truyền vận động để người dân tăng cường sử dụng phương tiện công cộng, thân thiện môi trường, hạn chế sử dụng nhiên liệu hóa thạch	Thường xuyên, liên tục	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành UBND các phường
12.	Xây dựng kế hoạch đào tạo nhân lực phục vụ cho các công việc điều hành, vận hành, giám sát các công việc để triển khai thực hiện Vùng phát thải thấp	2026-2028	UBND các phường	Sở Xây dựng Công an Thành phố
13.	Xây dựng chương trình truyền thông về vùng phát thải thấp trên các nền tảng phát thanh, truyền hình, internet; chương trình tuyên truyền trực tiếp thông qua các tổ chức chính trị xã hội ở các phường	Thường xuyên	Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Xây dựng, Sở Văn hóa và Thể thao	Các Sở, ban, ngành UBND các phường,
C	TỪ NGÀY 01/01/2027-01/01/2030: 5 nhiệm vụ			
1.	Đầu tư và xây dựng hệ thống quan trắc chất lượng môi trường (trong đó có mạng lưới chất lượng môi trường không khí)	Hoàn thành trước 31/12/2030	Sở Nông nghiệp và Môi trường	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường
2.	Kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về chất lượng khí thải phương tiện giao thông và các quy định pháp luật về giao thông đường bộ trong vùng phát thải thấp	Thường xuyên	Sở Xây dựng, Công an Thành phố	Sở Nông nghiệp và Môi trường, UBND các phường
3.	Đánh giá kết quả thực hiện giai đoạn thí điểm, đánh giá tác động của Đề án đến kinh tế - xã hội, môi trường.	Sở Nông nghiệp và Môi trường, Sở Xây dựng, Công an Thành phố	UBND các phường	2027-2028

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
4.	Điều tiết, phân luồng giao thông hợp lý để hạn chế tình trạng ùn tắc tại các nút giao thông gây ô nhiễm môi trường.	Thực hiện thường xuyên	Sở Xây dựng	Công an thành phố, UBND các phường
5.	Tiếp tục thực hiện các chương trình, nhiệm vụ tuyên truyền, nâng cao nhận thức			
D	TỪ NĂM 2030 TRỞ ĐI			
	Tiếp tục triển khai các chương trình, nhiệm vụ nêu trên và xem xét, điều chỉnh cho phù hợp với thực tế			

Phụ lục 4- Danh mục Camera AI đề xuất lắp bổ sung tại khu vực thí điểm

ST T	Vị trí	Thời gian thực hiện
1	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Tràng Tiền	Tháng 6/2026
2	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Lê Phụng Hiểu	Tháng 6/2026
3	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Trần Nguyên Hãn	Tháng 6/2026
4	Ngã 4 đường Nguyễn Hữu Huân giao Lò Sũ giao Lý Thái Tổ	Tháng 6/2026
5	Ngã 4 đường Nguyễn Hữu Huân giao Hàng Thùng	Tháng 6/2026
6	Ngã 3 đường Nguyễn Hữu Huân rẽ ra Hàng Tre	Tháng 6/2026
7	Ngã 4 đường Hàng Mắm giao Nguyễn Hữu Huân	Tháng 6/2026
8	Ngã 4 đường Mã Mây giao Lương Ngọc Quyến	Tháng 6/2026
9	Ngã 4 đường Hàng Buồm giao Mã Mây giao Đào Duy Từ	Tháng 6/2026
10	Ngã 4 đường Hàng Ngang giao Lãn Ông giao Hàng Đường giao Hàng Buồm	Tháng 6/2026
11	Ngã 4 đường Hàng Đào giao Hàng Bạc giao Hàng Bò giao Hàng Ngang	Tháng 6/2026
12	Ngã 4 đường Lê Thái Tổ giao Cầu Gỗ giao Hàng Đào giao Hàng Gai	Tháng 6/2026

