

Số: /TTr-UBND

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

TỜ TRÌNH

DỰ THẢO

**Về việc đề nghị ban hành Nghị quyết thông qua Đề án
“Vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội”**

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội

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

Trên cơ sở đề nghị của Sở Nông nghiệp và Môi trường tại Tờ trình số: /TTr-SNNMT ngày tháng năm 2026, UBND Thành phố trình HĐND Thành phố xem xét, ban hành Nghị quyết thông qua Đề án “Vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội” với các nội dung cụ thể như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT

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. 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%. 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%.

Vành đai 1 là khu vực lõi trung tâm của Thủ đô, tập trung nhiều cơ quan hành chính của Trung ương và của Thành phố, khu dân cư, di tích lịch sử, trường học, bệnh viện và các hoạt động dịch vụ - thương mại, do đó yêu cầu bảo đảm chất lượng môi trường sống ngày càng cao.

Việc triển khai các giải pháp kiểm soát phát thải tại khu vực trung tâm, từng bước hạn chế các phương tiện phát thải cao, thúc đẩy sử dụng phương tiện giao thông sạch và giao thông công cộng là yêu cầu cấp thiết nhằm cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ sức khỏe cộng đồng và phát triển đô thị bền vững.

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

2. Thực hiện các chủ trương, chính sách của Trung ương và Thành phố về bảo vệ môi trường và phát triển đô thị bền vững

Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 đã quy định trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc kiểm soát các nguồn gây ô nhiễm môi trường không khí, đặc biệt tại các đô thị lớn. Đồng thời, Luật Thủ đô (sửa đổi) năm 2024 cho phép thành phố Hà Nội áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù nhằm bảo vệ môi trường và nâng cao chất lượng sống của người dân Thủ đô.

Trên cơ sở đó, HĐND Thành phố đã ban hành Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND ngày 26/11/2025 quy định việc thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố, trong đó xác định lộ trình thực hiện vùng phát thải thấp tại vành đai 1 từ ngày 01/7/2026 (khoản 1 Điều 11 Nghị định số 57/2025/NQ-HĐND).

Để triển khai thực hiện vùng phát thải thấp trong vành đai 1, việc xây dựng và trình HĐND Thành phố ban hành Nghị quyết thông qua Đề án vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 là cần thiết nhằm cụ thể hóa các nội dung của Điều 8 Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND, làm cơ sở pháp lý cho việc tổ chức triển khai trên thực tế.

3. Cơ sở để tổ chức triển khai đồng bộ các giải pháp kiểm soát phát thải và quản lý giao thông đô thị

Đề án vùng phát thải thấp trong Vành đai 1 là tiền đề để các Sở, ngành và UBND các phường/xã tổ chức triển khai đồng bộ các giải pháp như:

- Kiểm soát phương tiện giao thông phát thải cao đi vào khu vực trung tâm;
- Tổ chức giao thông công cộng, phát triển phương tiện sử dụng năng lượng sạch;
- Tăng cường quản lý, giám sát và ứng dụng công nghệ trong kiểm soát phát thải giao thông;

Đồng thời, đây cũng là bước triển khai thí điểm quan trọng để đánh giá hiệu quả thực tiễn, làm cơ sở nghiên cứu mở rộng mô hình vùng phát thải thấp ra các khu vực khác của Thành phố trong các giai đoạn tiếp theo.

4. Tạo tiền đề cho lộ trình chuyển đổi giao thông xanh và phát triển đô thị bền vững của Thủ đô

Việc triển khai vùng phát thải thấp tại khu vực Vành đai 1 là bước đi quan trọng trong lộ trình chuyển đổi sang hệ thống giao thông xanh, giảm phát thải khí nhà kính, phù hợp với định hướng phát triển Thủ đô Hà Nội theo hướng “xanh – thông minh – bền vững”, đồng thời góp phần thực hiện các cam kết của Việt Nam về giảm phát thải khí nhà kính và thích ứng với biến đổi khí hậu.

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.

II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

- UBND Thành phố ban hành Quyết định số 5103/QĐ-UBND ngày 14/10/2025 về việc thành lập Tổ công tác liên ngành để tham mưu UBND Thành phố triển khai các nội dung, nhiệm vụ thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- UBND Thành phố có văn bản số 34/UBND-NNMT ngày 05/01/2026 về việc triển khai thực hiện Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND ngày 26/11/2025 của HĐND Thành phố.

- Tổ chức thu thập thông tin, tài liệu có liên quan: theo văn bản số 9246/SNNMT-QLMT ngày 07/11/2025 của Sở Nông nghiệp và Môi trường.

- Xin ý kiến các Sở, ban, ngành, UBND các phường, xã, Mặt trận tổ quốc Việt Nam 09 phường (Hoàn Kiếm, Cửa Nam, Ba Đình, Giảng Võ, Ngọc Hà, Hai Bà Trưng, Ô Chợ Dừa; Tây Hồ; Văn Miếu – Quốc Tử Giám) và các chuyên gia, nhà khoa học: theo Giấy mời số 86/GM-SNNMT ngày 16/10/2026 của Sở Nông nghiệp và Môi trường; văn bản số 537/SNNMT-QLMT ngày 16/01/2026 của Tổ Công tác liên ngành theo Quyết định số 5103/QĐ-UBND ngày 14/10/2025 của UBND Thành phố; Giấy mời số 180/GM-SNNMT ngày 03/02/2026 của Tổ công tác liên ngành.

- Tổ chức tham vấn, lấy ý kiến của các đối tượng bị tác động, cộng đồng dân cư, chuyên gia, nhà khoa học và thông tin dư luận, báo chí phản ánh liên quan quy định thực hiện vùng phát thải thấp: theo văn bản số 10706/SNNMT-QLMT ngày 11/12/2025 của Tổ Công tác liên ngành, văn bản số 11096/SNNMT-QLMT ngày 19/12/2025 của Sở Nông nghiệp và Môi trường; văn bản số 11358/SNNMT-QLMT ngày 24/12/2025.

- Hội nghị với Ban Đô thị HĐND Thành phố: theo Giấy mời số 22/GM-BĐT ngày 03/02/2026.

- Tổ chức lấy ý kiến phản biện xã hội: Ngày 13/3/2026, Sở Nông nghiệp và Môi trường có văn bản số 2751/SNNMT-QLMT gửi Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội về việc lấy ý kiến phản biện xã hội đối với hồ sơ dự thảo Đề án. Ngày 13/4/2026, Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội đã có Thông báo số 251/TB-MTTQ-BTT về ý kiến phản biện xã hội đối với dự thảo Đề án

Sở Nông nghiệp và Môi trường đã tiếp thu ý kiến thẩm định, hoàn thiện dự thảo Đề án và trình UBND Thành phố tại Tờ trình số/TTr-NNMT ngày/2026 kèm theo Báo cáo giải trình số/BC-NNMT ngày/2026.

- Thực hiện báo cáo Thành ủy: Ban cán sự đảng UBND Thành phố đã thống nhất chủ trương nội dung dự thảo Nghị quyết tại Thông báo số-TB/BCSĐ ngày/ /2026 và có Tờ trình số-TTr/BCSĐ ngày/11/2026 trình Thường trực Thành ủy. Sau khi có ý kiến của Thường trực Thành ủy, Ban cán sự đảng UBND Thành phố sẽ báo cáo Ban Thường vụ Thành ủy xem xét, thông qua

chủ trương về nội dung dự thảo Nghị quyết.

- UBND Thành phố đã có Thông báo số /TB-UBND ngày / /2026 về việc Kết luận của UBND Thành phố về Dự thảo Đề án.

III. MỤC TIÊU VÀ NGUYÊN TẮC XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

1. Mục tiêu

- Cụ thể hóa việc triển khai Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND ngày 26/11/2025 của HĐND Thành phố Hà Nội về quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố, trong đó xác định khu vực Vành đai 1 là khu vực trung tâm cần ưu tiên triển khai các giải pháp kiểm soát phát thải từ hoạt động giao thông.

- Kiểm soát và từng bước giảm phát thải từ phương tiện giao thông cơ giới, đặc biệt là các phương tiện có mức phát thải cao khi lưu thông vào khu vực trung tâm đô thị; góp phần cải thiện chất lượng môi trường không khí, bảo vệ sức khỏe cộng đồng và nâng cao chất lượng sống của người dân Thủ đô.

- Thiết lập cơ sở pháp lý và cơ chế tổ chức thực hiện để các sở, ngành, địa phương triển khai đồng bộ các giải pháp quản lý phương tiện giao thông, kiểm soát phát thải, ứng dụng công nghệ trong giám sát và quản lý vùng phát thải thấp.

- Từng bước thúc đẩy chuyển đổi sang hệ thống giao thông xanh, sạch và bền vững, khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng, phương tiện sử dụng năng lượng sạch, giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân phát thải cao.

- Làm cơ sở thí điểm, đánh giá hiệu quả thực tiễn của mô hình vùng phát thải thấp tại khu vực trung tâm đô thị, từ đó nghiên cứu, hoàn thiện cơ chế và lộ trình mở rộng triển khai tại các khu vực khác của Thành phố trong các giai đoạn tiếp theo.

2. Nguyên tắc xây dựng Đề án

- Bảo đảm phù hợp với các 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 và cải thiện chất lượng không khí; tuân thủ quy định của Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, Luật Thủ đô (sửa đổi) năm 2024 và các văn bản pháp luật có liên quan.

- Triển khai theo lộ trình phù hợp, có bước đi thận trọng, khả thi, bảo đảm hài hòa giữa yêu cầu bảo vệ môi trường với nhu cầu đi lại, hoạt động kinh tế - xã hội của người dân và doanh nghiệp.

- Lấy khu vực Vành đai 1 làm khu vực ưu tiên triển khai thí điểm, do đây là khu vực trung tâm của Thủ đô với mật độ giao thông cao, mức độ phát thải lớn và yêu cầu cao về chất lượng môi trường sống.

- Bảo đảm tính đồng bộ, liên ngành trong tổ chức thực hiện, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các sở, ngành, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc quản lý giao thông, kiểm soát phát thải và tổ chức thực hiện vùng phát thải thấp.

- Ứng dụng mạnh mẽ khoa học công nghệ và chuyên đổi số trong quản lý, giám sát và kiểm soát phương tiện giao thông ra vào vùng phát thải thấp, từng bước hình thành hệ thống quản lý thông minh, minh bạch và hiệu quả.

- Tăng cường tuyên truyền, tạo sự đồng thuận xã hội, bảo đảm người dân và doanh nghiệp hiểu rõ mục tiêu, lợi ích của chính sách vùng phát thải thấp, từ đó tích cực tham gia và thực hiện.

- Kế thừa và tham khảo kinh nghiệm quốc tế trong triển khai vùng phát thải thấp tại các đô thị lớn trên thế giới, đồng thời bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn của Hà Nội.

IV. PHẠM VI VÀ ĐỐI TƯỢNG

1. Phạm vi 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 môi trường.

- Phạm vi đối tượng nghiên cứu: Các chất gây ô nhiễm không khí có liên quan đến hoạt động giao thông

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.

V. NỘI DUNG CHÍNH CỦA ĐỀ ÁN

1. Xác định phạm vi và ranh giới vùng phát thải thấp:

Trong khu vực Vành đai 1 và các khu vực thí điểm trong giai đoạn đầu.

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

- 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.

- 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 Tô. Diện tích: 0,5 km²; Chu vi: 3,5 km; Dân số: khoảng 20.000 người

b) 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.

c) 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.

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

a. Phát triển hạ tầng giao thông xanh và giao thông công cộng, bao gồm: hệ thống xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh; đường sắt đô thị; xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng; trạm sạc điện; trạm đổi pin, các điểm trung chuyển và các giải pháp giao thông bền vững.

b. Xây dựng lộ trình áp dụng biện pháp áp dụng trong vùng phát thải thấp, trong đó từng bước hạn chế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, ưu tiên phương tiện sử dụng năng lượng sạch, phương tiện giao thông công cộng và giao thông phi cơ giới.

(Chi tiết tại Bảng 1 – Phụ lục kèm theo)

c. Thiết lập hệ thống giám sát và kiểm soát phương tiện ra vào vùng phát thải thấp thông qua hệ thống camera nhận diện biển số (ANPR), biển báo, hạ tầng giám sát giao thông và hệ thống quản lý dữ liệu.

d. Triển khai các chính sách hỗ trợ người dân và doanh nghiệp, khuyến khích chuyển đổi phương tiện sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch và nâng cao tỷ lệ sử dụng giao thông công cộng.

Tại Đề án đang đề xuất các chính sách hỗ trợ theo 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 (*do Sở Xây dựng chủ trì thực hiện*).

Trong quá trình triển khai thực hiện Đề án, UBND Thành phố chỉ đạo các Sở, ban, ngành, đơn vị triển khai thực hiện theo đúng quy định tại Nghị quyết chính

sách, biện pháp, hỗ trợ chuyên đổi phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch trên địa bàn thành phố Hà Nội do HĐND Thành phố ban hành.

3. Đánh giá tác động đến môi trường, kinh tế - xã hội của đề án

Vùng phát thải thấp có nhiều tác động mạnh mẽ và đa chiều đến môi trường và chất lượng môi trường không khí, kinh tế – xã hội (bao gồm điều kiện giao thông và hành vi tham gia giao thông người dân, sức khỏe cộng đồng) tại khu vực áp dụng vùng phát thải thấp cũng như các khu vực lân cận. Một số tác động tích cực và tiêu cực đến môi trường, kinh tế – xã hội có liên quan được nhận định như sau:

a. Tác động đến môi trường

- Tác động tích cực: Việc triển khai vùng phát thải thấp góp phần nâng cao mức độ tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia về khí thải phương tiện giao thông; đồng thời giảm phát thải các chất ô nhiễm chính từ hoạt động giao thông như bụi mịn, NO_x và CO. Chính sách này cũng tạo động lực thúc đẩy quá trình chuyển đổi sang các phương tiện sử dụng điện và năng lượng sạch, từng bước hình thành hệ thống giao thông xanh, thân thiện với môi trường. Qua đó góp phần cải thiện chất lượng môi trường không khí trong khu vực đô thị, nâng cao chất lượng sống của người dân, đồng thời giảm phát thải khí CO₂, đóng góp vào nỗ lực ứng phó với biến đổi khí hậu.

- Tác động tiêu cực:

Trong quá trình triển khai vùng phát thải thấp, có thể phát sinh một số tác động không mong muốn cần được quản lý và giảm thiểu. Việc hạn chế phương tiện phát thải cao trong khu vực áp dụng chính sách có thể dẫn đến nguy cơ dịch chuyển lưu lượng giao thông và nguồn phát thải sang các khu vực lân cận, làm gia tăng áp lực giao thông và ô nhiễm cục bộ tại các tuyến đường rìa vùng phát thải thấp. Bên cạnh đó, quá trình chuyển đổi sang phương tiện sử dụng điện đặt ra yêu cầu về hệ thống thu gom, xử lý và tái chế pin nhằm bảo đảm an toàn môi trường. Đồng thời, nhu cầu sử dụng điện cho phương tiện giao thông điện có thể làm gia tăng áp lực đối với hệ thống hạ tầng năng lượng, đặc biệt trong giai đoạn đầu chuyển đổi. Tuy nhiên, các tác động này chủ yếu mang tính tạm thời trong giai đoạn chuyển đổi và có thể được kiểm soát thông qua các giải pháp quản lý, quy hoạch và phát triển hạ tầng phù hợp.

b. Tác động đến kinh tế – xã hội

- Tác động tích cực: Thúc đẩy chuyển đổi giao thông xanh, đặc biệt phát triển xe buýt điện và phương tiện sử dụng năng lượng sạch theo lộ trình của Chính phủ và Thành phố; Khuyến khích thay đổi thói quen di chuyển, tăng sử dụng giao thông công cộng, đi bộ và xe đạp, góp phần giảm ùn tắc và áp lực hạ tầng giao thông; Nâng cao chất lượng hệ thống vận tải công cộng, hướng tới giao thông đô thị hiện đại, thân thiện môi trường; Cải thiện môi trường đô thị và không gian công cộng, đặc biệt tại khu vực trung tâm; Tăng sức hấp dẫn du lịch và hình ảnh đô thị xanh, đồng thời thúc đẩy phát triển các ngành công nghiệp và dịch vụ liên quan đến giao

thông xanh.

- Tác động tiêu cực và thách thức chính:

+ Đòi hỏi nguồn lực đầu tư ban đầu lớn, đặc biệt cho việc xây dựng hệ thống giám sát và quản lý giao thông trong vùng phát thải thấp như camera nhận diện biển số (ANPR), hạ tầng quản lý phương tiện, xử lý vi phạm và hệ thống biển báo, phân luồng giao thông.

+ Chi phí đầu tư đáng kể cho phát triển giao thông xanh, bao gồm mở rộng mạng lưới vận tải công cộng (xe buýt, phương tiện điện) và hạ tầng giao thông phi cơ giới như đi bộ, xe đạp.

+ Áp lực tài chính đối với người dân và doanh nghiệp khi phải chuyển đổi sang phương tiện phát thải thấp hoặc phương tiện sử dụng năng lượng sạch, đặc biệt đối với các hộ thu nhập trung bình – thấp và doanh nghiệp vận tải.

+ Tác động bước đầu đến hoạt động kinh doanh – dịch vụ, do việc hạn chế phương tiện có thể ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa và khả năng tiếp cận của khách hàng trong giai đoạn đầu triển khai.

+ Yêu cầu tổ chức lại hệ thống giao thông đô thị, nếu không được chuẩn bị và đầu tư đồng bộ có thể phát sinh ùn tắc cục bộ tại các khu vực rìa vùng phát thải thấp.

Tuy nhiên, các tác động này chủ yếu mang tính ngắn hạn và ở mức độ hạn chế, có thể được giảm thiểu thông qua lộ trình triển khai phù hợp, các chính sách hỗ trợ chuyển đổi phương tiện, phát triển giao thông công cộng, tăng cường tuyên truyền và tổ chức giao thông hợp lý.

4. Kết quả lấy ý kiến của tổ chức, cá nhân cư trú, làm việc tại vùng phát thải thấp và các đối tượng khác có liên quan (nếu có)

- Phiếu khảo sát: thu thập 1.256 phiếu, hợp lệ 1.010 phiếu.

- Hình thức lấy ý kiến: trực tiếp bằng văn bản, trực tuyến (online), hội thảo tham vấn.

- Kết quả chính:

Người dân khu vực Vành đai 1 và lân cận vẫn phụ thuộc chủ yếu vào xe máy/ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch; tỷ lệ sử dụng phương tiện điện và giao thông công cộng còn thấp, phản ánh hạn chế về hạ tầng và kết nối. Nhóm cư trú Vành đai 1 và Vành đai 3 đóng góp lưu lượng giao thông lớn, đặc biệt nhóm nhân viên văn phòng di chuyển thường xuyên vào nội đô. Người dân đánh giá chất lượng không khí ở mức trung bình đến rất tệ và ảnh hưởng sức khỏe; nguyên nhân ô nhiễm được nhìn nhận đa nguồn, trong đó xây dựng và công nghiệp nổi bật.

Về giải pháp, người dân ủng hộ cao các biện pháp kỹ thuật và dịch vụ công (xe buýt điện, tăng tần suất, thiết bị xử lý khí thải, hạ tầng phi cơ giới), nhưng thận trọng/ ít ủng hộ các biện pháp hạn chế, thu phí, cấm phương tiện cá nhân nếu phương án thay thế chưa đáp ứng. Doanh nghiệp nhìn chung ủng hộ định hướng

vùng phát thải thấp nhưng kiến nghị công bố sớm lộ trình và có cơ chế hỗ trợ (tín dụng ưu đãi, miễn/giảm phí – lệ phí, hạ tầng sạc) để giảm chi phí chuyển đổi và hạn chế gián đoạn hoạt động.

Tổng thể, kết quả khảo sát cho thấy việc triển khai vùng phát thải thấp cần được thực hiện theo lộ trình phù hợp, song song với phát triển hạ tầng giao thông công cộng và các giải pháp hỗ trợ chuyển đổi phương tiện, nhằm bảo đảm đồng thuận xã hội và giảm thiểu tác động đến đời sống người dân và hoạt động của doanh nghiệp.

5. Tổ chức thực hiện

5.1. 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.

5.2. 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.

5.3. 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.

5.4. 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.

5.5. 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.

5.6. Thuế Thành phố Hà Nội

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

5.7. 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.

5.8. 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.

5.9. 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.

5.10. 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.

5.11. 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...)

5.12. 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.

5.13. 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.

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ QUYẾT SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA

1. Dự kiến nguồn lực:

- Sau khi Nghị quyết được thông qua, UBND Thành phố là cơ quan chủ quan chịu trách nhiệm cụ thể hoá Nghị quyết thành các quy định cụ thể phù hợp với quy định hiện hành, điều kiện và năng lực thực tế của thành phố, đảm bảo cơ sở khoa học. Sở Nông nghiệp và Môi trường phối hợp Sở Xây dựng, Công an Thành phố và đơn vị liên quan tiến hành rà soát, nghiên cứu, xây dựng quy định cụ thể theo chỉ đạo, định hướng của UBND thành phố.

- Việc xây dựng các quy định cần thiết phải huy động các nguồn lực về kỹ thuật như chuyên gia trong nước và quốc tế và các nguồn lực về tài chính (ngân sách nhà nước và xã hội hoá) đảm bảo trong quá trình thực hiện. Các đơn vị căn cứ vào các nhiệm vụ được giao để xây dựng các kế hoạch về tài chính phù hợp thực hiện nhiệm vụ theo tiến độ và yêu cầu chung.

- Trong thời gian qua, tổ chức bộ máy, đội ngũ cán bộ, công chức trong lĩnh vực quản lý môi trường, giao thông trên địa bàn Thành phố đã được sắp xếp, kiện toàn, cơ bản đáp ứng yêu cầu thực tiễn quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc triển khai vùng phát thải thấp là nhiệm vụ mới, có tính chất liên ngành, đòi hỏi tăng cường công tác phối hợp, theo dõi, giám sát và tổ chức thực hiện. Vì vậy, trong quá trình triển khai Nghị quyết, cần nghiên cứu, rà soát và bố trí nguồn nhân lực phù hợp, bảo đảm đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ, đồng thời không làm ảnh hưởng đến việc thực hiện các nhiệm vụ thường xuyên của các cơ quan, đơn vị.

2. Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết bao gồm:

a. Điều kiện về pháp lý và cơ chế chính sách trong phát triển hệ thống giao thông “xanh”

- Cơ chế, chính sách trong lĩnh vực phát triển hệ thống giao thông “xanh” được triển khai đồng bộ các chương trình, nhiệm vụ ưu tiên của Đề án.

- Nghị quyết của HĐND Thành phố về chính sách, biện pháp, hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch trên địa bàn thành phố Hà Nội được ban hành.

- Chính sách do các Bộ, ngành Trung ương về quy chuẩn/tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với các trạm sạc xe điện lắp đặt tại nơi công cộng, nơi trông giữ xe tập trung, trạm dừng nghỉ,...; Các quy định, quy chuẩn/tiêu chuẩn về quy hoạch đô thị phải tích hợp hạ tầng cho giao thông xanh, bao gồm cả hệ thống trạm sạc điện, hạ tầng cần thiết cho các trạm sạc pin thay thế; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn đối với chung cư (chung cư hiện hữu, chung cư sắp xây mới) có lắp đặt trạm/trụ sạc xe điện được ban hành.

b. Điều kiện về hạ tầng giao thông

- Các giải pháp về giao thông bền vững nêu tại khoản 1 Điều 10 của Dự thảo phải được triển khai đồng bộ.

c. Điều kiện về nguồn lực tài chính

- Bố trí đủ kinh phí từ ngân sách Thành phố cho các hoạt động triển khai: Đầu tư hạ tầng giao thông, tuyên truyền, giám sát và xử lý vi phạm.

- Huy động nguồn vốn xã hội hóa, vốn ODA và tài trợ quốc tế cho các dự án giao thông xanh, hệ thống giám sát khí thải, chuyển đổi sang xe điện.

- Đảm bảo kinh phí triển khai thực hiện việc lập và tổ chức thực hiện đề án vùng phát thải thấp:

+ Kinh phí triển khai thực hiện đề án vùng phát thải thấp được bảo đảm từ ngân sách thành phố Hà Nội theo phân cấp ngân sách nhà nước hiện hành và các nguồn kinh phí hợp pháp khác.

+ Ủy ban nhân dân Thành phố chỉ đạo bố trí kinh phí trong dự toán chi thường xuyên hằng năm của các cơ quan, đơn vị được giao nhiệm vụ triển khai thực hiện Đề án vùng phát thải thấp; đồng thời huy động các nguồn lực xã hội hóa hợp pháp để hỗ trợ triển khai.

+ Khuyến khích các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp tham gia đóng góp, tài trợ, hỗ trợ kỹ thuật và tham gia đầu tư theo quy định của pháp luật nhằm triển khai hiệu quả các hoạt động xây dựng và tổ chức thực hiện vùng phát thải thấp.

+ Việc quản lý, sử dụng kinh phí bảo đảm đúng quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước, pháp luật về đầu tư công và các quy định pháp luật khác có liên quan.

d. Điều kiện về tổ chức bộ máy và nhân lực

Tại Dự thảo Đề án, UBND Thành phố đã phân công rõ trách nhiệm cho các sở, ngành, UBND các phường trong việc triển khai thực hiện.

đ. Tuyên truyền, đồng thuận xã hội

- Tổ chức các chiến dịch truyền thông đa nền tảng nhằm nâng cao nhận thức người dân về lợi ích của vùng phát thải thấp (giảm ô nhiễm môi trường không khí, bảo vệ sức khỏe cộng đồng, chuyển đổi phương tiện giao thông công cộng, thân thiện với môi trường).

- Cung cấp thông tin kịp thời, minh bạch về các quy định, lộ trình áp dụng và hỗ trợ chuyển đổi phương tiện.

- Tuyên truyền, phổ biến: UBND Thành phố, các Sở, ban, ngành, UBND các xã, phường trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện xây dựng nội dung tuyên truyền liên quan đến thi hành Nghị quyết đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp hiểu biết, nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

e) Kiểm tra, thanh tra, giám sát, theo dõi tình hình thi hành quy định của pháp luật.

VI. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

UBND Thành phố kính trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét ban hành Nghị quyết thông qua Đề án vùng phát thải trong vành đai 1, thành phố Hà Nội làm cơ sở pháp lý để UBND Thành phố triển khai các nhiệm vụ có liên quan./.

Xin gửi kèm theo Tờ trình các tài liệu sau:

- Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố;
- Báo cáo Đề án vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội.
- Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý dự thảo Đề án;
- Các tài liệu, hồ sơ liên quan./.

Ủy ban nhân dân Thành phố kính trình Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, chấp thuận ban hành Nghị quyết./.

Nơi nhận:

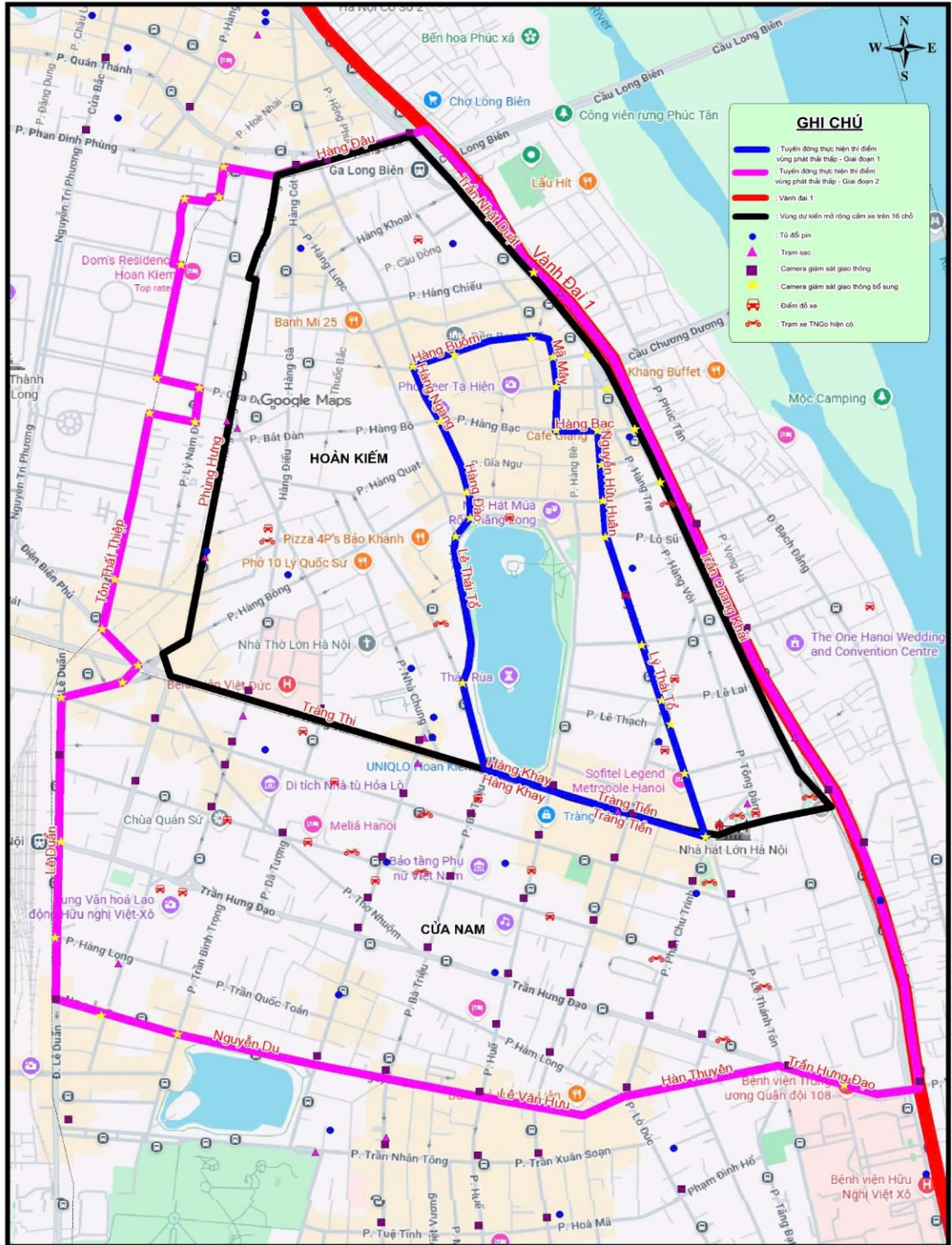
- Như trên;
- Bí thư Thành ủy;
- Đ/c Chủ tịch UBND TP; (để b/c)
- Các PCT UBND Thành phố;
- Các Ban HĐND TP: Đô thị, Pháp chế;
- Các Sở, ban, ngành Thành phố;
- VPUBTP: CVP, các PCVP, NNMT, TH;
- Lưu: VT, NNMT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Nguyễn Xuân Lưu

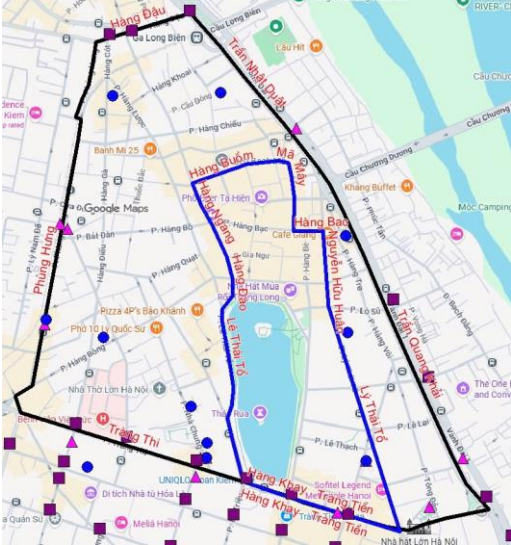
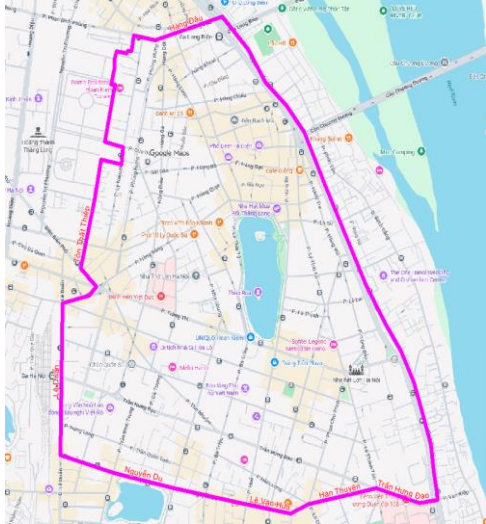
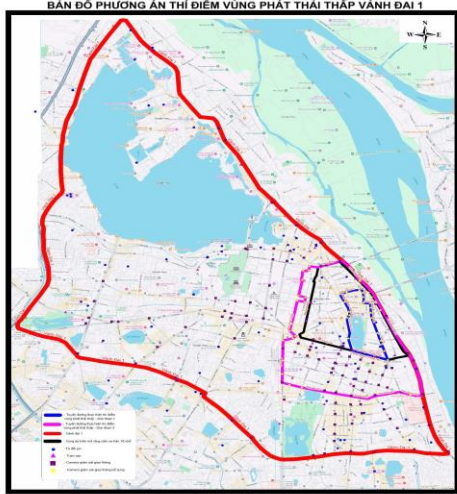
Phụ lục
(Kèm theo Tờ trình số /UBND – NNMT ngày tháng năm 2026
của UBND Thành phố)

BẢN ĐỒ PHƯƠNG ÁN THÍ ĐIỂM VÙNG PHÁT THẢI THẤP VÀNH ĐAI 1



Hình 1 – Bản đồ đề xuất khu vực thực hiện thí điểm vùng phát thải thấp trong vành đai 1, thành phố Hà Nội

Bảng 1 – Các phương án 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</p>	<p>Giai đoạn 2 - Thí điểm mở rộng từ 01/01/2027-30/9/2027 tại phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam</p>	<p>Giai đoạn 3: Từ 1/1/2028 trở đi triển khai toàn vùng vành đai 1</p>
		
<p>- Đường viền đen (vùng đậm): 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: ~136947 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: ~625000 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 Tàm, Âu Cơ, An Dương Vương, Lạc Long Quân, Bưởi, Cầu Giấy</p>

Giai đoạn 1 thí điểm: Từ 1/7/2026 triển khai thí điểm tại Vùng lõi phường Hoàn Kiếm	Giai đoạn 2 - Thí điểm mở rộng từ 01/01/2027-30/9/2027 tại phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam	Giai đoạn 3: Từ 1/1/2028 trở đi triển khai toàn vùng vành đai 1
<p>Lý do lựa chọn khu vực thí điểm Vùng phát thải thấp từ 1/7/2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lựa chọn khu vực vùng đệm: Sở Xây dựng đang triển khai 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. Đã có kinh nghiệm tổ chức không gian giao thông hạn chế phương tiện: Khu vực đã triển khai phố đi bộ cuối tuần (từ thứ Sáu đến Chủ nhật), tạo nền tảng quản lý giao thông và sự chấp nhận của cộng đồng. Hạ tầng hỗ trợ phương tiện sạch tương đối sẵn có: Mạng lưới trạm sạc và tủ sạc xe điện tại khu vực và vùng lân cận khá dày đặc, thuận lợi cho chuyển đổi phương tiện. Hệ thống giám sát giao thông hiện đại: Camera giám sát và công nghệ AI đã được triển khai, hỗ trợ theo dõi và kiểm soát phương tiện ra vào khu vực (Camera đã lắp 3 cái. Bổ sung thêm: 22 cái). Quy mô khu vực phù hợp cho thí điểm: Phạm vi không gian vừa phải, thuận lợi để triển khai thí điểm và đánh giá hiệu 	<p>Sau khoảng hơn một năm triển khai và đánh giá kết quả thí điểm ban đầu, phạm vi Vùng phát thải thấp được mở rộng sang các khu vực lân cận gồm phường Hoàn Kiếm và phường Cửa Nam.</p> <p>Việc mở rộng ở giai đoạn này nhằm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kiểm chứng hiệu quả của các biện pháp quản lý phát thải trên phạm vi không gian lớn hơn. Đánh giá khả năng tổ chức giao thông và điều tiết phương tiện giữa khu vực phát thải thấp và các tuyến giao thông xung quanh. Từng bước mở rộng phạm vi áp dụng chính sách, giúp người dân và doanh nghiệp thích nghi với các quy định mới. <p>Giai đoạn này cũng tạo điều kiện để hoàn thiện hệ thống hạ tầng giám sát giao thông, cơ sở dữ liệu phương tiện, cơ chế kiểm soát khí thải và hệ thống thu phí hoặc hạn chế phương tiện, chuẩn bị cho việc triển khai trên quy mô rộng hơn</p>	<p>Sau khi hoàn thành giai đoạn thí điểm và mở rộng, chính sách Vùng phát thải thấp sẽ được triển khai trên toàn bộ khu vực Vành đai 1 của Thành phố Hà Nội.</p> <p>Việc mở rộng này nhằm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kiểm soát phát thải giao thông trong toàn bộ khu vực trung tâm đô thị, nơi có mật độ giao thông và mức độ ô nhiễm không khí cao. Tạo hiệu quả môi trường rõ rệt hơn, đặc biệt trong việc giảm phát thải bụi mịn và các khí ô nhiễm từ phương tiện giao thông. Hình thành khu vực đô thị trung tâm phát triển theo hướng giao thông xanh, bền vững, phù hợp với định hướng phát triển đô thị và cải thiện chất lượng không khí của Thành phố. <p>Ở giai đoạn này, các giải pháp quản lý phương tiện, kiểm soát khí thải, phát triển giao thông công cộng và hạ tầng giao thông xanh sẽ được triển khai đồng bộ trên toàn khu vực vành đai 1.</p> <p>Từ năm 2030 trở đi, các giải pháp trong Vùng phát thải thấp sẽ được củng cố và tăng cường, nhằm nâng cao hiệu quả kiểm soát phát thải và duy trì chất lượng môi trường không khí trong khu vực trung tâm.</p>

Giai đoạn 1 thí điểm: Từ 1/7/2026 triển khai thí điểm tại Vùng lõi phường Hoàn Kiếm	Giai đoạn 2 - Thí điểm mở rộng từ 01/01/2027-30/9/2027 tại phường Hoàn Kiếm, Cửa Nam	Giai đoạn 3: Từ 1/1/2028 trở đi triển khai toàn vùng vành đai 1
<p>quả, tương tự cách tiếp cận của nhiều thành phố quốc tế khi triển khai LEZ giai đoạn đầu.</p> <ul style="list-style-type: none"> Hạ tầng cơ sở khu vực này tương đối ổn định, ít chịu ảnh hưởng của các dự án giao thông, xây dựng lớn trên địa bàn thành phố. Đã thống nhất ý kiến các Sở ngành liên quan trong các cuộc họp kỹ thuật và cuộc họp tại UBND thành phố ngày 12/3/2026. 		<p>Các nội dung trọng tâm bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiếp tục siết chặt tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông lưu thông trong khu vực. Tăng cường phát triển giao thông công cộng sạch và giao thông phi cơ giới. Hoàn thiện hệ thống giám sát giao thông thông minh và cơ sở dữ liệu quản lý phương tiện. Từng bước nâng cao yêu cầu đối với phương tiện lưu thông, phù hợp với lộ trình chuyển đổi giao thông xanh của Thành phố.

Danh mục các bãi đỗ xe hiện có nếu triển khai theo phương án 1

- 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.

2. Hệ thống bãi đỗ xe cao tầng & thông minh

Nếu bạn ưu tiên công nghệ và sự an toàn cho xe, có thể tham khảo:

- **Bãi đỗ xe cao tầng Trần Nhật Duật:** Số 502 phố Trần Nhật Duật (gồm 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.

3. 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.

4. 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.

Bảng 2- Danh mục Camera AI đề xuất lắp bổ sung tại khu vực thí điểm

STT	Vị trí	Thời gian thực hiện
1	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Tràng Tiền	<i>Tháng 6/2026</i>
2	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Lê Phụng Hiểu	<i>Tháng 6/2026</i>
3	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Lê Thạch	<i>Tháng 6/2026</i>
4	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Lê Lai	<i>Tháng 6/2026</i>
5	Ngã 4 đường Lý Thái Tổ giao Trần Nguyên Hãn	<i>Tháng 6/2026</i>
6	Ngã 4 đường Nguyễn Hữu Huân giao Lò Sũ giao Lý Thái Tổ	<i>Tháng 6/2026</i>
7	Ngã 4 đường Nguyễn Hữu Huân giao Hàng Thùng	<i>Tháng 6/2026</i>
8	Ngã 3 đường Nguyễn Hữu Huân rẽ ra Hàng Tre	<i>Tháng 6/2026</i>
9	Ngã 4 đường Hàng Mắm giao Nguyễn Hữu Huân	<i>Tháng 6/2026</i>
10	Ngã 3 đường Mã Mây giao Hàng Bạc	<i>Tháng 6/2026</i>
11	Ngã 4 đường Mã Mây giao Lương Ngọc Quyến	<i>Tháng 6/2026</i>
12	Ngã 3 đường Mã Mây giao Hàng Chĩnh	<i>Tháng 6/2026</i>
13	Ngã 4 đường Hàng Buồm giao Mã Mây giao Đào Duy Từ	<i>Tháng 6/2026</i>
14	Ngã 4 đường Hàng Buồm giao Hàng Giấy	<i>Tháng 6/2026</i>
15	Ngã 4 đường Hàng Ngang giao Lãn Ông giao Hàng Đường giao Hàng Buồm	<i>Tháng 6/2026</i>
16	Ngã 4 đường Hàng Đào giao Hàng Bạc giao Hàng Bồ giao Hàng Ngang	<i>Tháng 6/2026</i>
18	Ngã 4 đường Lê Thái Tổ giao Cầu Gỗ giao Hàng Đào giao Hàng Gai	<i>Tháng 6/2026</i>
19	Ngã 3 đường Lê Thái Tổ giao Đinh Tiên Hoàng	<i>Tháng 6/2026</i>

20	Ngã 3 đường Lương Văn Can giao Lê Thái Tổ	<i>Tháng 6/2026</i>
21	Ngã 3 đường Bảo Khánh giao Lê Thái Tổ	<i>Tháng 6/2026</i>
22	ngã 3 đường Hàng Trống giao Lê Thái Tổ	<i>Tháng 6/2026</i>

Bảng 3- Các biện pháp hạn chế phương tiện gây ô nhiễm và tăng cường các phương tiện sử dụng năng lượng sạch, thân thiện với môi trường, phương tiện công cộng

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, đến ngày 01/7/2026 không lưu thông trong vùng phát thải thấp.	Không lưu thông trong vùng phát thải thấp	Không lưu thông 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	Khuyến khích chuyển đổi phương tiện đến ngày 01/7/2026 dừng lưu thông trong khung giờ: - Từ 18h thứ 6 – 24h thứ 6, - Từ 6h -24h (thứ 7, chủ nhật).	Xe mô tô, xe gắn máy phải đạt mức 3 của QCVN 99:2025/BNNMT	Xe mô tô, xe gắn máy phải đạt mức 3 của QCVN 99:2025/BNNMT	- Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND - 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	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
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	- Tuyên truyền ² trên các phương tiện thông tin đại chúng, mạng xã hội việc thực hiện. - Chuẩn bị việc thiết lập	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
		hệ thống trạm kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy ³ . - Từ 01/07/2027 (dự kiến): Thực hiện kiểm định khí thải theo lộ trình được Chính phủ ban hành.			gia giao thông đường bộ (QCVN 99:2025/BNNMT) - Dự thảo Quyết 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.	
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 dụng có khối lượng toàn bộ của xe dưới 2 tấn	Phải đáp ứng quy chuẩn khí thải mức 4, chỉ được phép hoạt động ngoài giờ cao điểm			Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND, Quyết định số	Sở Xây dựng

³ khoảng 500 trạm – theo đề nghị của Bộ Nông nghiệp và 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
					01/2026/QĐ-UBND	
b	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, 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 Kiếm 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).	<p>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).</p> <p>Sáng từ 06h00’ đến 9h00’, chiều từ 16h00’ đến 19h30’ hàng ngày: Cấm lưu thông (hoặc sẽ điều chỉnh theo yêu cầu của UBND Thành phố)</p>			Văn bản số 5014/SXD-KCHTGT ngày 11/3/2026 của Sở Xây dựng về việc 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	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
4	Xe buýt, xe đưa đón học sinh	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) - Khuyến khích chuyển đổi phương tiện không phát thải hoặc phát thải thấp			Kiểm, phường Cửa Nam. Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	Sở Xây dựng, Công an Thành phố
5	Xe ô tô 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)				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;	Tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng, mạng xã hội.	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		Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND	Công an Thành phố
IV	Phát triển 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 số 149/KH-UBND ngày 28/5/2025 của UBND Thành phố	Sở Xây dựng
2	Tăng cường vận tải hành khách công cộng bằng hệ thống đường sắt đô thị tốc độ cao (Metro)	- Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành và đưa vào khai thác các tuyến	- Phát huy tối đa năng lực vận hành của tuyến đường sắt đô	- Hoàn thiện mạng lưới đường sắt đô thị theo	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>Metro, từng bước hình thành trục vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn kết nối khu vực trung tâm thành phố.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tăng cường kết nối giữa các tuyến metro 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. - 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>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 sang sử dụng vận tải công cộng.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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 		

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 nhà ga metro. 	<ul style="list-style-type: none"> quan trọng, góp phần giảm lưu lượng phương tiện cá 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 tàu điện đô thị hoạt động trong vành đai 1, đáp ứng 25% nhu cầu 		

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
				vận chuyên hành khách		
3	Xe đạp, xe đạp điện, xe máy điện công cộng	Phát triển hệ thống dịch vụ xe đạp/ xe đạp điện/ xe máy điện công cộng	Phát triển hệ thống dịch vụ xe đạp/ xe đạp điện/ xe máy điện công cộng	Phát triển hệ thống dịch vụ xe đạp/ xe đạp điện/ xe máy điện công cộng	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Sở Xây dựng
V	Truyền thông	Tăng cường truyền thông, 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.	Tăng cường truyền thông, 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.	Tăng cường truyền thông, 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.	Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND,	Các Sở, ngành, 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	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	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	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
		sở hữu của cơ quan, tổ chức	tiện thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức	thông, đặc biệt đối với các phương tiện thuộc sở hữu của cơ quan, tổ chức		

Bảng 4: 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
I	HOÀN THIỆN CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH			
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	Năm 2026	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường,
2.	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
3.	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 các phường, xã và các đơn vị có liên quan

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
4.	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.	Năm 2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
5.	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 I/2026	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; Quy hoạch kiến trúc; UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
6.	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.			
II	HOÀN THIỆN HỆ THỐNG QUAN TRẮC, KIỂM SOÁT, GIÁM SÁT			
1.	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	2026-2027	Sở Xây dựng	Cục Đăng kiểm Việt Nam
2.	Lắp đặt bổ sung 22 camera AI tại các nút giao vào khu vực thí điểm (có vị trí cụ thể)	Tháng 4-6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường trong vành đai 1
3.	Hoàn thiện hệ thống nhận diện biển số xe tự động (ANPR) vùng thí điểm giai đoạn 1 - Hoàn Kiếm	Tháng 4-6/2026	Công an Thành phố	UBND các phường trong vành đai 1
4.	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 trong vành đai 1
5.	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 trong vành đai 1
6.	Lắp đặt thiết bị trạm 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 trong vành đai 1
7.	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	Các Sở, ban, ngành, UBND các phường

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
			Môi trường	
8.	Kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về bảo vệ môi trường và giao thông trong vùng phát thải thấp	Thường xuyên	Sở Xây dựng, Công an Thành phố	Sở Nông nghiệp và Môi trường, UBND các phường
9.	Đánh giá kết quả thực hiện giai đoạn thí điểm, đánh giá tác động của Đề án đến kinh tế - xã hội, môi trường.	<i>Sở Nông nghiệp và Môi trường</i>	<i>UBND các phường trong vành đai 1</i>	<i>2026-2028</i>
III	HOÀN THIỆN HẠ TẦNG, PHÂN LƯỒNG GIAO THÔNG			
1.	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 trong vành đai 1
2.	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 trong vành đai 1
3.	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	Sở Xây dựng, UBND các phường, xã và các đơn vị có liên quan
4.	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	2026-2030	Sở Xây dựng; UBND các phường (theo phân cấp)	Các Sở, ngành, UBND các phường, xã
5.	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
6.	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, xã
7.	Thu phí phương tiện cơ giới đường bộ khi đi vào khu vực hạn chế	Quý III/2026	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành

TT	Nội dung thực hiện	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
	phương tiện, vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố theo công nghệ thu phí tự động Tăng phí (giá) dịch vụ đỗ xe, gửi xe trong khu vực từ vành đai 3 trở vào			UBND các phường, xã
8.	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.	2026-2028	UBND các phường trong vành đai 1	Sở Xây dựng
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 trong vành đai 1	Sở Xây dựng
10.	Đầu tư bãi đỗ xe ngoại vi rìa vành đai 1 kết nối xe điện trung chuyển	2026-2028	UBND các phường trong vành đai 1	Sở Xây dựng
IV	TUYÊN TRUYỀN – NÂNG CAO NĂNG LỰC			
1	Tuyên truyền vận động để người dân hạn chế việc mua mới phương tiện sử dụng xăng dầu, nhiên liệu hóa thạch	Thường xuyên, liên tục	Sở Xây dựng	Các Sở, ban, ngành UBND các phường
2	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 trong vành đai 1	Sở Xây dựng Công an Thành phố
3	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	Các Sở, ban, ngành UBND các phường,