



Một số giải pháp góp phần hiện thực hóa Nghị quyết số 47/NQ-HĐND quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn Thành phố Hà Nội

LÊ DANH HUỆ

Sở NN&MT Hà Nội

Tại Kỳ họp lần thứ 20, HĐND TP. Hà Nội khóa XVI đã thông qua Nghị quyết số 47/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 quy định thực hiện vùng phát thải thấp (Low-Emission Zone - LEZ) trên địa bàn Thành phố. Đây là Nghị quyết đầu tiên của cả nước xây dựng được các tiêu chí, điều kiện, trình tự, thủ tục xác định LEZ, với những nội dung quan trọng, tác động lớn đến đời sống kinh tế - xã hội của doanh nghiệp, tổ chức và người dân. Đồng thời, là cơ sở pháp lý quan trọng giúp Thành phố sớm hiện thực hóa lộ trình hạn chế xe cơ giới cá nhân, nhằm giảm khí thải độc hại ra môi trường gây ô nhiễm không khí (ÔNKK). Theo đó, các phương tiện giao thông hoạt động trong LEZ phải đáp ứng tiêu chuẩn phát thải nghiêm ngặt; phương tiện không đạt tiêu chuẩn sẽ bị hạn chế hoặc phải trả phí. Với tiêu chí đã xác định, hầu hết các LEZ sẽ nằm trong vùng trung tâm, khu vực nội thành, dựa vào ba nhóm giải pháp chính: Giao thông bền vững; kinh tế; giám sát và đánh giá LEZ.

1. HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

TP. Hà Nội đang trên đà tăng trưởng kinh tế nhưng lại kéo theo nhiều hệ lụy về sử dụng tài nguyên và ô nhiễm môi trường (ÔNMT). Với 8.587.100 người dân sinh sống trên diện tích 3.359,8 km² (số liệu cập nhật mới nhất của Tổng cục Thống kê đến ngày 25/2/2025), trong đó, dân số đô thị chiếm trên 40%; toàn Thành phố hiện có 17 khu công nghiệp, 70 cụm công nghiệp, 1.300 làng nghề, hơn 1,1 triệu ô tô, 6,9 triệu xe mô tô, xe máy... trung bình mỗi ngày, Thành phố tiêu thụ khoảng 80 triệu kWh điện và hàng triệu lít xăng, dầu. Bên cạnh đó, hoạt động đốt phụ phẩm nông nghiệp, rác thải tự phát kèm theo hiện tượng biến đổi khí hậu ngày càng diễn biến phức tạp, khó lường; việc quy hoạch phát triển đô thị chưa đồng bộ, thiếu lồng ghép giải pháp BVMT; nhận thức của một bộ phận không nhỏ người dân về BVMT chưa cao... đang là những thách thức lớn đối với quá trình phát triển đô thị văn minh. Đáng chú ý, chất lượng không khí (CLKK) có chiều hướng suy giảm trên diện rộng, nhiều nơi ô nhiễm ở mức nghiêm trọng, tác động không nhỏ đến sức khỏe cũng như mọi hoạt động phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Liên tục những ngày cuối năm 2024,

đầu năm 2025, ứng dụng đo chỉ số CLKK - IQAir xếp Hà Nội là thành phố ô nhiễm nhất thế giới với chỉ số CLKK (AQI) ở ngưỡng cao, thậm chí có những ngày, chỉ số ô nhiễm tại khu vực Hồ Tây ở ngưỡng nâu - mức nguy hại cho sức khỏe con người. Kết quả do Sở TN&MT (nay là Sở NN&MT) thống kê quý IV/2024 đã chỉ ra, tại trạm quan trắc cố định và liên tục trên địa bàn Hà Nội, chỉ số ÔNKK đạt mức kém là 48,91%, đạt mức xấu là 44,37%. Ngày 7/1/2025, Hà Nội tiếp tục xếp hạng là một trong số các thành phố ô nhiễm nhất thế giới, trên trang iqair.com lúc 9h30 sáng cho thấy, chỉ số AQI đạt 264, thuộc mức “Rất không tốt cho sức khỏe”; nồng độ bụi mịn PM_{2,5} đạt 184.5 µg/m³. Sáng ngày 13/2/2025, nhiều khu vực tại Hà Nội ghi nhận CLKK ở mức rất xấu, tiềm cận nguy hại. Ba trạm đo do Cục Kiểm soát ÔNMT, Bộ TN&MT (nay là Bộ NN&MT - VN Air) cho thấy, trạm 556 đường Nguyễn Văn Cừ, quận Long Biên, chỉ số AQI 186 - mức kém; trạm đo Đại học Bách Khoa, cổng Parabol đường Giải Phóng, quận Hai Bà Trưng, chỉ số AQI 199 - mức xấu; trạm đo Công viên Nhân Chính - Khuất Duy Tiến, quận Thanh Xuân, chỉ số AQI 134 - mức trung bình. Tiếp đó, chỉ số CLKK AQI của Thành phố ở mức 192 (cập nhật lúc 9h40 ngày 14/1/2025), đứng vị trí thứ 4 trong danh sách thành phố lớn ÔNKK nhất thế giới. Tổ chức Y tế Thế giới nhận định, Hà Nội là một trong những thành phố có mức độ ÔNKK cao tại khu vực châu Á và có tính quy luật theo mùa (từ tháng 10 - 11 năm trước, kéo dài đến tận tháng 3 - 4 năm sau), tập trung chủ yếu tại một số điểm có mật độ giao thông cao, nhiều cơ sở sản xuất, khiến chỉ số ÔNKK tăng đột biến. Ngoài ra, ÔNKK thường ghi nhận vào thời điểm trước và sau các đợt không khí lạnh tràn về, thường gia tăng đột biến vào ban đêm, sáng sớm. Nguyên nhân là vào mùa đông ở miền Bắc, điều kiện khí tượng bất lợi như lượng mưa thấp, trời lặng gió, nghịch nhiệt... khiến bụi mịn không khuếch tán được.

Vấn đề ÔNKK ở Hà Nội nổi bật nhất là ô nhiễm bụi PM_{2,5} và PM₁₀. Cụ thể, theo Báo cáo “Hiện trạng bụi PM_{2,5} ở Việt Nam giai đoạn 2019 - 2020 sử dụng dữ liệu đa nguồn” công bố ngày 1/12/2021, với dữ liệu được tổng hợp, phân tích từ trạm quan trắc tiêu chuẩn, thiết bị cảm biến tới dữ liệu vệ tinh cho thấy, 29/30 quận,



Thực hiện LEZ nhằm tạo ra môi trường Xanh - Sạch - Đẹp, nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân Thủ đô

huyện, thị xã tại Hà Nội có nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trung bình năm vượt quy chuẩn quốc gia và có sự chênh lệch, trong đó cao hơn ở các quận nội thành và thấp hơn ở các huyện ngoại thành (trừ Gia Lâm, Đông Anh, Thanh Trì) [1]. Báo cáo Hiện trạng môi trường quốc gia giai đoạn 2016 - 2020 do Bộ TN&MT công bố cũng chỉ ra, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trung bình năm tại TP. Hà Nội trong giai đoạn từ năm 2018 - 2020 vượt khoảng gần 2 lần Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 05:2013/BTNMT ($25 \mu g/m^3$); nồng độ bụi PM_{10} trung bình năm vượt quá giới hạn QCVN từ 1,3 - 1,6 lần. Số ngày trong năm 2019 có chỉ số CLKK (VN_AQI) ở mức kém và xấu (tính trung bình các trạm) chiếm tỷ lệ 30,5% tổng số ngày quan trắc trong năm; một số ngày CLKK suy giảm đến ngưỡng rất xấu (VN_AQI=201-300) [2]. Đáng chú ý, giai đoạn 2022 - 2023, bụi mịn $PM_{2.5}$ trung bình năm tại Hà Nội, Bắc Ninh và Thái Nguyên đều vượt quy chuẩn, riêng Hà Nội, nồng độ bụi $PM_{2.5}$ dao động từ 26 - $52 \mu g/Nm^3$, vượt giới hạn 1,1 - 2,1 lần [3].

Theo Kế hoạch Quản lý môi trường không khí TP. Hà Nội đến năm 2030, định hướng đến năm 2035, nguồn gây ÔNKK tại Hà Nội chủ yếu từ các phương tiện giao thông đường bộ (xe máy, tiếp đến là xe tải, xe taxi) và bụi đường. Cùng với đó là hoạt động xây dựng, sản xuất công nghiệp, đốt mỏ, sử dụng bếp than tổ ong trong sinh hoạt, kinh doanh và yếu tố điều kiện khí hậu, thời tiết [4]. Về tỷ lệ đóng góp của các nguồn phát thải vào nồng độ bụi sơ cấp $PM_{2.5}$ tại 11 điểm trên địa bàn Thủ đô, tổng hợp từ nhiều nghiên cứu kiểm kê khác nhau của Bộ TN&MT, Ngân hàng Thế giới và

các nghiên cứu khác cho thấy, đóng góp của các nguồn phát thải tùy vào từng điểm chiếm tỷ lệ khác nhau. Giao thông (bao gồm cả bụi đường) là nguồn gây ô nhiễm chính, đóng góp mức cao nhất, từ 58 - 74%, trong đó, số lượng xe máy đã sử dụng trên 10 năm chiếm 72,58%, làm gia tăng mức phát thải chất độc hại vào không khí nếu xe cũ không được bảo dưỡng theo khuyến cáo của nhà sản xuất; tiếp đến là nguồn công nghiệp, từ 14 - 23%; nguồn nông nghiệp từ 3,4 - 18,9%; thấp nhất là nguồn dân sinh và đốt rác.

2. VÙNG PHÁT THẢI THẤP: CỨ HÍCH TÁI THIẾT ĐÔ THỊ VÀ KHÔNG KHÍ HÀ NỘI

Với mục tiêu tạo ra môi trường Xanh - Sạch - Đẹp, nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân Thủ đô, ngày 28/6/2024, Quốc hội đã thông qua Luật Thủ đô số 39/2024/QH15, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 1/1/2025, là văn bản pháp lý quan trọng, có ý nghĩa đặc biệt, tạo lập những cơ chế đột phá, vượt trội để BVMT; có nhiều chính sách đặc thù, phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền Thành phố trên mọi lĩnh vực quản lý nhà nước. Điểm nổi bật là Luật đã đề ra giải pháp hỗ trợ tổ chức, cá nhân chuyển đổi phương tiện giao thông từ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang năng lượng sạch; có nhiều điều khoản hạn chế phương tiện giao thông phát thải gây ÔNMT. Tại khoản 6, Điều 3, Luật Thủ đô nhấn mạnh “LEZ là khu vực được xác định để hạn chế phương tiện giao thông gây ÔNMT nhằm cải thiện CLKK”. Đặc biệt, tại điểm a, khoản 2, Điều 28 của Luật đã có những cơ chế đặc thù về BVMT không khí cho Hà Nội, đó là: Xây dựng LEZ (khu vực hạn chế phương



tiện giao thông gây ÔNMT, nhằm cải thiện CLKK [5]. Đáng chú ý, LEZ quy định tại Luật Thủ đô chưa có trong quy định của Luật BVMT cũng như pháp luật hiện hành.

Để hiện thực hóa nội dung nêu trên, tại Kỳ họp lần thứ 20, HĐND TP. Hà Nội khóa XVI đã thông qua Nghị quyết số 47/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 quy định thực hiện LEZ trên địa bàn Thành phố. Theo Nghị quyết số 47/2024/NQ-HĐND, LEZ là khu vực được xác định để hạn chế các phương tiện giao thông gây ÔNMT, góp phần cải thiện CLKK; hướng tới khuyến khích sử dụng giao thông xanh và nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân nói chung. Lộ trình thực hiện LEZ gồm 2 giai đoạn: (i) Từ năm 2025 - 2030: Thí điểm lập LEZ ở một số khu vực trên địa bàn Hoàn Kiếm, Ba Đình; khuyến khích các địa phương khác lập LEZ; (ii) Từ năm 2031 trở đi, những khu vực trên địa bàn TP. Hà Nội có một trong những tiêu chí quy định tại Điều 4, Nghị quyết số 47/NQ-HĐND phải thực hiện LEZ để nhân rộng ra những đô thị có mật độ dân cư đông, số lượng phương tiện cá nhân cao, tạo bước chuyển lớn trong việc giảm thiểu ÔNMT từ các loại hình phương tiện giao thông cơ giới không đảm bảo chất lượng [6].

Trên cơ sở đó, Nghị quyết số 47/NQ-HĐND đã xác định phạm vi điều chỉnh là quy định về tiêu chí, điều kiện, trình tự, thủ tục xác định LEZ; phạm vi LEZ và các biện pháp triển khai trong vùng theo lộ trình phù hợp trên địa bàn TP. Hà Nội để áp dụng với đối tượng là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu thông trong LEZ... Đối với tiêu chí xác định LEZ, gồm: Thuộc vùng bảo vệ nghiêm ngặt và vùng hạn chế phát thải được xác định tại Quy hoạch Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông từ mức độ D - F theo TCVN 13592:2022 đường đô thị - yêu cầu thiết kế; CLKK trung bình năm đánh giá trong tối thiểu một năm gần nhất không đạt Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về CLKK (QCVN 05:2023/BTNMT) đối với các thông số chính: SO_2 , NO_2 , tổng bụi lơ lửng TSP, bụi PM_{10} , bụi $PM_{2.5}$. Điều kiện tổ chức LEZ là khu vực được quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng hoặc khu vực có đủ điều kiện hạ tầng giao thông đường bộ để tổ chức giao thông phù hợp; có phương án giám sát, đánh giá mức độ phát thải và quá trình giảm phát thải trong khu vực; có điều kiện đáp ứng giải pháp chuyển đổi phương tiện giao thông phù hợp. Biện pháp chính cho LEZ tập trung vào nguồn gây ÔNKK, chủ yếu là các phương tiện giao thông, cụ thể: (i) Xe không phát sinh khí thải; xe thân thiện với môi trường; xe sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh; xe có giấy phép lưu thông sẽ được lưu thông; (ii) Xe tải hạng nặng chạy bằng dầu diesel sẽ bị cấm tuyệt

đối; (iii) Xe ô tô không đạt tiêu chuẩn khí thải mức 4, xe mô tô, gắn máy không đạt tiêu chuẩn mức 2 sẽ bị hạn chế hoặc cấm theo khung giờ/khu vực. Khi thực hiện sẽ có cơ chế đặc thù quy định các loại phí, lệ phí hoặc mức phạt với xe cơ giới đường bộ có phát thải lưu thông trong LEZ.

Hiện nay trên thế giới, nhiều thành phố lớn đã và đang áp dụng Chương trình LEZ như một biện pháp để giảm phơi nhiễm với ÔNKK trong môi trường xung quanh, nhằm đáp ứng tiêu chuẩn CLKK. Khu vực phát thải thấp đã được triển khai tại 320 thành phố của châu Âu và châu Á, dự kiến con số này sẽ tăng lên 507 thành phố trong năm 2025 [7]. Tại châu Âu, LEZ bắt đầu ở Thụy Điển vào năm 1996, nhằm hạn chế xe tải hạng nặng chạy bằng dầu diesel, sau đó mở rộng sang các nhóm phương tiện khác cùng với một số biện pháp để hạn chế phương tiện ô tô cá nhân. Theo sau Thụy Điển, từ năm 2007 - 2008, khu vực phát thải thấp đã được triển khai ở một số thành phố của Đức, Hà Lan, bắc Italia, Luân Đôn và không ngừng tăng lên trong khối Liên minh châu Âu. 10 thành phố du lịch nổi tiếng nhất của châu Âu đã thực hiện giới hạn các hàm chứa xăng, dầu diesel, cùng với nhiều quy định nghiêm ngặt dự kiến sẽ được áp dụng trong khu vực phát thải thấp, bao gồm Luân Đôn, Paris, Brussels, Berlin trong vòng 3 năm tới. Luân Đôn (Anh) hay Paris (Pháp) là một trong những thành phố tiêu biểu đã áp dụng thành công mô hình này, mang lại hiệu quả rõ rệt. Tại Luân Đôn, sau khi triển khai vùng phát thải siêu thấp (ULEZ) đã ghi nhận nồng độ NO_x và $PM_{2.5}$ được cải thiện đáng kể, trong khi lượng khí thải CO_2 từ giao thông giảm 13%. Paris cũng đã từng bước điều chỉnh và mở rộng LEZ từ năm 2019. Với châu Á, hiện thủ đô các nước và thành phố lớn đang triển khai LEZ như Bắc Kinh, Tây Ninh, Ngạc Châu (Trung Quốc); Seoul (Hàn Quốc); Jakarta (Indônêxia). TP. Tây Ninh (tỉnh Thanh Hải, Trung Quốc) áp dụng Tiêu chuẩn khí thải của Trung Quốc mức III trở lên trong khu vực LEZ vào mùa đông; TP. Ngạc Châu (tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc) đưa ra lộ trình áp dụng Tiêu chuẩn khí thải mức 2 (tháng 10/2020) và mức 3 vào tháng 10/2021. Tại Hàn Quốc, Thủ đô Seoul áp dụng cơ chế phạt vi phạm đối với phương tiện không đạt tiêu chuẩn khí thải đi vào LEZ. Kết quả cho thấy, nồng độ NO_2 đã giảm khoảng 20%; nồng độ PM_{10} giảm khoảng 15%. Về lợi ích kinh tế, Thành phố đã tiết kiệm được khoảng 320 triệu đô la Mỹ chi phí y tế mỗi năm, đồng thời khuyến khích người dân chuyển đổi sang phương tiện sạch hơn và kích thích lĩnh vực công nghệ xanh. Điều này cho thấy, việc triển khai LEZ cùng chính sách giảm ùn tắc đã mang lại lợi ích to lớn, vừa nâng cao CLKK, vừa cải thiện sức khỏe của người dân [8].



Hoàn Kiếm là một trong những khu vực áp dụng thí điểm LEZ tại Hà Nội

3. MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM TRIỂN KHAI HIỆU QUẢ NGHỊ QUYẾT SỐ 47/NQ-HĐND

Nghị quyết số 47/NQ-HĐND chính thức có hiệu lực thi hành kể từ ngày 1/1/2025, không chỉ là Nghị quyết đầu tiên của riêng Hà Nội mà còn là Nghị quyết đầu tiên của cả nước đã xây dựng được tiêu chí, điều kiện, trình tự, thủ tục xác định LEZ; phạm vi LEZ; lộ trình thực hiện cũng như biện pháp dự kiến áp dụng. Đây là những nội dung rất quan trọng, hàm chứa yếu tố chuyên môn, chuyên ngành, phức tạp, tác động lớn tới đời sống kinh tế - xã hội của doanh nghiệp, tổ chức, người dân. Để xây dựng, hình thành, bảo vệ LEZ, Điều 10, Nghị quyết số 47/NQ-HĐND đã chỉ rõ 8 nhóm biện pháp, tuy nhiên, các nhóm biện pháp này thể hiện tính định hướng chung. Cụ thể, Điều 4 quy định 3 tiêu chí xác định LEZ nhưng chưa chỉ rõ tiêu chí căn cứ để xác định, đánh giá vùng hạn chế phát thải, gây khó khăn và tính thiếu thống nhất cho các quận, huyện, thị xã trong việc quy hoạch LEZ. Vì vậy, để thực hiện hiệu quả Nghị quyết số 47/NQ-HĐND, cần tiếp tục cụ thể hóa các nhóm biện pháp thành những giải pháp cụ thể, phù hợp với thực tiễn.

Thứ nhất, khi xác định, đánh giá vùng hạn chế phát thải, cần dựa vào tiêu chí: Khu vực tập trung hoạt động phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội; mật độ dân cư cao, có địa danh cần bảo tồn, có tiềm năng phát triển du lịch, văn hóa, xã hội; mức độ ÔNKK hiện tại; tính khả thi về hạ tầng và tiếp cận giao thông; khu vực đủ điều kiện áp dụng tiêu chuẩn nghiêm ngặt hơn về phát thải của phương tiện giao thông (có giải pháp chuyển đổi

phương tiện, giám sát, xử lý vi phạm...); khu vực mà chính quyền, người dân đồng thuận xây dựng vùng hạn chế phát thải.

Thứ hai, cần có nhóm biện pháp cấm, hạn chế phương tiện không đủ tiêu chuẩn như: Phân vùng hạn chế hoạt động của phương tiện giao thông, phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống vận tải hành khách công cộng để có lộ trình tiến tới dừng hoạt động đối với phương tiện không thân thiện môi trường; rà soát, xác định những khu vực đủ điều kiện thực hiện vùng hạn chế phát thải để có biện pháp cấm, hạn chế lưu thông của một số loại phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, nhằm phát triển, bảo tồn khu vực danh lam thắng cảnh, du lịch trên địa bàn Thành phố; tổ chức thực hiện kiểm định khí thải đối với tất cả các loại phương tiện giao thông trên địa bàn mỗi khu vực và dán tem nhận diện khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới, nhất là xe mô tô, xe máy...; hoạch định, quy định rõ khu vực cấm, hạn chế ô tô, xe máy, xe tải, xe taxi chạy bằng xăng, dầu diesel.

Thứ ba, có phương án giám sát, đánh giá về mức độ phát thải, quá trình giảm phát thải trong khu vực phát thải thấp và định kỳ đánh giá, điều chỉnh hiệu quả thực hiện. Thiết lập hệ thống giám sát giao thông, quan trắc chất lượng môi trường trên cơ sở ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại để giám sát lưu lượng giao thông, CLKK liên quan tới giao thông, đồng thời giám sát hành vi, mức độ tuân thủ của người dân.

Thứ tư, để tạo thuận lợi cho việc xây dựng mô hình LEZ, TP. Hà Nội cần chú trọng đầu tư vào việc phát



triển, hiện đại hóa hệ thống giao thông công cộng, bao gồm cả xe buýt điện, các tuyến đường sắt đô thị hoặc tàu điện nhẹ kết nối khu vực Hoàn Kiếm với khu vực khác. Mặt khác, cần quy hoạch, cải tạo, chỉnh trang, phát triển đô thị; lấy điểm kết nối giao thông đường sắt đô thị hoặc điểm kết nối giao thông có sử dụng phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn làm điểm tập trung dân cư, kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng trong khoảng cách đi bộ đến địa điểm bố trí phương tiện giao thông công cộng... nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đất, công trình công cộng, sức khoẻ cộng đồng, giảm phương tiện giao thông cơ giới cá nhân, giảm phát thải gây ÔNMT, kết hợp với bảo tồn, phát huy giá trị văn hóa. Việc xây dựng một mạng lưới trạm sạc điện rộng khắp là rất cần thiết, đồng thời, xem xét, áp dụng các biện pháp khuyến khích người dân chuyển sang sử dụng xe điện, phương tiện tiêu thụ nhiên liệu sạch một cách linh hoạt, có thể bắt đầu với nhiều ưu đãi, sau đó từng bước siết chặt quy định đối với phương tiện gây ô nhiễm.

Thứ năm, cần có sự hợp tác chặt chẽ, đồng lòng từ tất cả các bên liên quan như chính quyền, doanh nghiệp, người dân, tổ chức phi Chính phủ trong nước và quốc tế với những hành động mạnh mẽ, quyết liệt hơn nữa để mang lại bầu không khí trong lành cho người dân Thủ đô. Bên cạnh đó, Hà Nội cần một kế hoạch khả thi, trong đó xác định nền tảng là việc tăng cường năng lực cho vận tải hành khách công cộng để có cơ sở hạn chế xe cá nhân. Ngoài ra, cần sự đáp ứng về hệ thống giao thông tĩnh, bến, bãi, chỗ đỗ xe... để người dân dễ dàng chuyển đổi phương tiện giao thông khi có nhu cầu đi vào LEZ. Vía hè cho người dân đi bộ một cách an toàn, thuận lợi cũng là yêu cầu đặt ra để hỗ trợ cho thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Thứ sáu, Hà Nội và cụ thể là Hoàn Kiếm, Ba Đình có thể học hỏi kinh nghiệm quý báu từ nhiều thành phố trên thế giới đã thực hiện thành công LEZ như Luân Đôn, Paris, Berlin, Seoul, Amsterdam, Brussels... với nhiều cách tiếp cận khác nhau. Kinh nghiệm nổi bật từ các thành phố này là việc triển khai theo giai đoạn; thiết lập tiêu chuẩn khí thải rõ ràng; kết hợp biện pháp hạn chế với việc khuyến khích sử dụng giao thông công cộng và phương tiện xanh, đồng thời chú trọng đến công tác truyền thông cũng như kêu gọi sự tham gia của cộng đồng. Tuy nhiên, việc học hỏi cần có sự linh hoạt, chọn lọc để đưa ra được tiêu chí, giải pháp phù hợp với điều kiện cụ thể của địa phương. Hiện nay, khu vực hồ Hoàn Kiếm và phố cổ đã cấm “cứng” các loại xe tải, xe đầu kéo, xe container, xe chở khách lớn lưu thông, đặc biệt, vào cuối tuần còn thực hiện cấm tuyệt đối phương tiện giao thông, từ xe máy, ô tô con đến xe buýt... Do vậy, khi

triển khai LEZ, ngoài việc dựa vào những tiêu chí đã xác định, cần đề xuất và lắp đặt thêm biển báo hạn chế phương tiện theo giờ, hoặc cấm các xe không vào LEZ.

Kết luận: Việc triển khai LEZ là một xu hướng tất yếu để Hà Nội kiểm soát tình trạng ÔNKK, nâng cao chất lượng sống cho người dân. Đó là quản lý và BVMT Thủ đô được thực hiện theo nguyên tắc phát triển bền vững, phát triển kinh tế tuần hoàn và chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu gắn với việc duy trì các yếu tố tự nhiên, đa dạng sinh học, văn hóa, lịch sử của Thủ đô; bảo đảm tỷ lệ không gian xanh theo quy hoạch. Tuy nhiên, để chính sách này đi vào thực tiễn một cách hiệu quả, cần có sự chuẩn bị kỹ lưỡng, lộ trình hợp lý, cùng với sự quyết tâm cao từ các địa phương và cộng đồng. Phải xác định, LEZ không phải “cây đũa thần” mà chỉ là một trong những biện pháp góp phần cải thiện ÔNKK ở Hà Nội, từ đó có kế hoạch cụ thể, chi tiết để huy động được sự chung sức, đồng lòng của các cấp lãnh đạo cũng như toàn thể người dân ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo “Hiện trạng bụi $PM_{2.5}$ ở Việt Nam giai đoạn 2019 - 2020 sử dụng dữ liệu đa nguồn” công bố ngày 1/12/2021. Báo cáo nằm trong Dự án “Chung tay vì không khí sạch”, được tài trợ bởi Cơ quan Phát triển quốc tế Hoa Kỳ (USAID), do Trường Đại học Công nghệ - Đại học Quốc gia Hà Nội phối hợp cùng Trung tâm Sống, học tập vì môi trường và cộng đồng, các chuyên gia trong, ngoài nước thực hiện.
2. Bộ TN&MT, 2021. Báo cáo Hiện trạng môi trường quốc gia giai đoạn 2016 - 2020.
3. Báo cáo của Cục Kiểm soát ÔNMT tại Hội nghị Thúc đẩy thực hiện các giải pháp giảm thiểu ÔNKK ở các đô thị lớn của Việt Nam do Bộ TN&MT phối hợp cùng UBND TP. Hà Nội tổ chức ngày 14/11/2024.
4. UBND TP. Hà Nội, 2024. Kế hoạch Quản lý CLKK TP. Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2035 được phê duyệt theo Quyết định số 1142/QĐ-UBND ngày 2/3/2024 của UBND TP. Hà Nội.
5. Quốc hội, 2024. Luật Thủ đô số 39/2024/QH15 được Quốc hội thông qua ngày 28/6/2024.
6. HĐND TP. Hà Nội, 2024. Nghị quyết số 47/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 quy định thực hiện LEZ trên địa bàn Thành phố.
7. Sở NN&MT TP. Hà Nội, 2025. Tài liệu Hội nghị tập huấn Nghị quyết số 47/2024/NQ-HĐND của HĐND TP. Hà Nội và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật BVMT do Sở NN&MT Hà Nội tổ chức ngày 18/3/2025.
8. LEZ sẽ giúp giảm ùn tắc và cải thiện môi trường Hà Nội. <https://tienphong.vn/vung-phat-thai-thap-se-giup-giam-un-tac-va-cai-thien-moi-truong-ha-noi-post1699680.tpo>.