



BỘ XÂY DỰNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN

THÔNG TIN

**XÂY DỰNG CƠ BẢN
& KHOA HỌC
CÔNG NGHỆ
XÂY DỰNG**

MỖI THÁNG 2 KỲ

12

Tháng 6 - 2022

THỨ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG LÊ QUANG HÙNG VÀ ĐOÀN CÔNG TÁC CỦA BỘ XÂY DỰNG KIỂM TRA CÔNG TÁC THOÁT NƯỚC MƯA VÀ CHỐNG NGẬP CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Ngày 15/6/2022



Thứ trưởng Lê Quang Hùng chủ trì buổi làm việc với Sở Xây dựng và Công ty TNHH MTV thoát nước Hà Nội



Thứ trưởng Lê Quang Hùng thăm Trung tâm giám sát hệ thống thoát nước Hà Nội

**THÔNG TIN
XÂY DỰNG CƠ BẢN
& KHOA HỌC
CÔNG NGHỆ
XÂY DỰNG**

THÔNG TIN CỦA BỘ XÂY DỰNG
MỖI THÁNG 2 KỶ
TRUNG TÂM THÔNG TIN PHÁT HÀNH
NĂM THỨ HAI BA

12

SỐ 12 - 6/2022



TRUNG TÂM THÔNG TIN

TRỤ SỞ: 37 LÊ ĐẠI HÀNH - HÀ NỘI

TEL : (04) 38.215.137

(04) 38.215.138

FAX : (04) 39.741.709

Email: ttth@voc.gov.vn

GIẤY PHÉP SỐ: 595 / BTT

CẤP NGÀY 21 - 9 - 1998

MỤC LỤC

Văn bản quản lý

Văn bản các cơ quan TW

- Nghị định quy định mức lương tối thiểu đối với người lao 5
động làm việc theo hợp đồng lao động
- Chính phủ ban hành Nghị định quy định về việc cung 6
cấp thông tin và dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà
nước trên môi trường mạng
- Phê duyệt Đề án Phát triển kinh tế tuần hoàn ở Việt Nam 8
- Phê duyệt Bộ chỉ số chỉ đạo, điều hành và đánh giá chất 10
lượng phục vụ người dân, doanh nghiệp trong thực hiện
thủ tục hành chính, dịch vụ công theo thời gian thực trên
môi trường điện tử
- Phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chung thành phố Phú 12
Quốc, tỉnh Kiên Giang đến năm 2040
- Chỉ thị về một số nhiệm vụ thúc đẩy phát triển nông 13
nghiệp và nông thôn bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu
Long, chủ động thích ứng biến đổi khí hậu

Văn bản của địa phương

- Quảng Ngãi: quy định tiêu chí bảo đảm yêu cầu phòng, 14
chống thiên tai đối với công trình, nhà ở thuộc quyền sở
hữu của hộ gia đình, cá nhân trên địa bàn tỉnh
- Yên Bái: ban hành Quy chế quản lý cụm công nghiệp 15
trên địa bàn tỉnh

CHỊU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH

BẠCH MINH TUẤN

Phó giám đốc Trung tâm

Thông tin

Ban biên tập:

CN. BẠCH MINH TUẤN

(Trưởng ban)

CN. NGUYỄN THỊ LỆ MINH

CN. TRẦN ĐÌNH HÀ

CN. NGUYỄN THỊ MAI ANH

Khoa học công nghệ xây dựng

- Nghiệm thu các Nhiệm vụ khoa học công nghệ do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện 18
- Nghiệm thu các dự thảo tiêu chuẩn về ăn mòn cốt thép trong bê tông 19
- Nghiệm thu Nhiệm vụ “Nghiên cứu, soát xét TCVN 8260:2009 Kính xây dựng - Kính hộp gắn kín cách nhiệt” 20
- Nghiệm thu các đề tài do Hội Bê tông Việt Nam thực hiện 22
- Công nghệ khối hộp rỗng Simkar cho các sàn bê tông cốt thép nguyên khối 23
- Các giải pháp giao thông bền vững và thông minh 26
- Tạo mô hình mới về dịch vụ quản lý thị trường cho thuê nhà dài hạn 30

Thông tin

- Thứ trưởng Bộ Xây dựng Lê Quang Hùng và đoàn công tác của Bộ Xây dựng kiểm tra công tác thoát nước mưa và chống ngập của thành phố Hà Nội 33
- Bộ Xây dựng làm việc với Tổng cục Kinh tế Liên bang Thụy Sĩ và Tổ chức Hợp tác phát triển Đức 34
- Trung Quốc: ảnh hưởng từ sự biến động giá vật liệu xây dựng tới thị trường cấu kiện nhà tiền chế 35
- Quy hoạch giao thông trong quy hoạch đô thị hiện đại 37
- Các sáng kiến công nghệ nước chống lại cuộc khủng hoảng nước toàn cầu 46
- Đổi mới phương thức phê duyệt xây dựng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án 48



VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Nghị định quy định mức lương tối thiểu đối với người lao động làm việc theo hợp đồng lao động

Ngày 12/6/2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 38/2022/NĐ-CP quy định mức lương tối thiểu đối với người lao động làm việc theo hợp đồng lao động.

Theo đó, mức lương tối thiểu tháng và mức lương tối thiểu giờ đối với người lao động làm việc cho người sử dụng lao động theo vùng như sau:

Vùng	Mức lương tối thiểu tháng (Đơn vị: đồng/tháng)	Mức lương tối thiểu giờ (Đơn vị: đồng/giờ)
Vùng 1	4.680.000	22.500
Vùng 2	4.160.000	20.000
Vùng 3	3.640.000	17.500
Vùng 4	3.250.000	15.600

Danh mục địa bàn vùng I, vùng II, vùng III, vùng IV được quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này.

Nghị định số 38 quy định rõ, mức lương tối thiểu tháng là mức lương thấp nhất làm cơ sở để thỏa thuận và trả lương đối với người lao động áp dụng hình thức trả lương theo tháng, bảo đảm mức lương theo công việc hoặc chức danh của người lao động làm việc đủ thời giờ làm việc bình thường trong tháng và hoàn thành định mức lao động hoặc công việc đã thỏa thuận không được thấp hơn mức lương tối thiểu tháng.

Mức lương tối thiểu giờ là mức lương thấp nhất làm cơ sở để thỏa thuận và trả lương đối với người lao động áp dụng hình thức trả lương theo giờ, bảo đảm mức lương theo công việc hoặc chức danh của người lao động làm việc trong một giờ và hoàn thành định mức lao động

hoặc công việc đã thỏa thuận không được thấp hơn mức lương tối thiểu giờ.

Đối với người lao động áp dụng hình thức trả lương theo tuần hoặc theo ngày hoặc theo sản phẩm hoặc lương khoán thì mức lương của các hình thức trả lương này nếu quy đổi theo tháng hoặc theo giờ không được thấp hơn mức lương tối thiểu tháng hoặc mức lương tối thiểu giờ.

Người sử dụng lao động có trách nhiệm tổ chức rà soát lại các thỏa thuận trong hợp đồng lao động, thỏa ước lao động tập thể và các quy chế, quy định của người sử dụng lao động để điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp; không được xóa bỏ hoặc cắt giảm các chế độ tiền lương khi người lao động làm thêm giờ, làm việc vào ban đêm, chế độ bồi dưỡng bằng hiện vật và các chế độ khác theo quy định của pháp luật lao động. Đối với các nội dung đã thỏa thuận, cam kết trong hợp đồng lao động, thỏa ước lao động

hoặc các thỏa thuận hợp pháp khác có lợi hơn cho người lao động so với quy định tại Nghị định này thì tiếp tục được thực hiện, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.

Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2022. Nghị định số 90/2019/NĐ-CP

ngày 15/11/2019 của Chính phủ quy định mức lương tối thiểu vùng đối với người lao động làm việc theo hợp đồng lao động sẽ hết hiệu lực kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Chính phủ ban hành Nghị định quy định về việc cung cấp thông tin và dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước trên môi trường mạng

Ngày 24/6/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 42/2022/NĐ-CP quy định về việc cung cấp thông tin và dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước trên môi trường mạng.

Thông tin cung cấp trên môi trường mạng

Theo quy định, cơ quan nhà nước công khai trên môi trường mạng các thông tin theo quy định của Luật Tiếp cận thông tin, Luật Công nghệ thông tin, phải bảo đảm các thông tin, như:

Văn bản quy phạm pháp luật và văn bản quản lý hành chính thuộc thẩm quyền ban hành hoặc được giao chủ trì soạn thảo (nêu rõ: hình thức văn bản, thẩm quyền ban hành, số ký hiệu, ngày ban hành, ngày hiệu lực, trích yếu, tệp văn bản cho phép tải về, cung cấp công cụ tìm kiếm văn bản); Thông tin văn bản quy phạm pháp luật tuân thủ các quy định của pháp luật và bảo đảm đồng bộ với Cơ sở dữ liệu quốc gia về văn bản pháp luật hoặc Công báo của Chính phủ; Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam là một bên.

Thủ tục hành chính, dịch vụ công trực tuyến, quy trình giải quyết công việc của cơ quan nhà nước tuân thủ các quy định của pháp luật, bảo đảm thống nhất, tích hợp từ cổng Dịch vụ công quốc gia, cổng dịch vụ công cấp bộ, cấp tỉnh.

Thông tin phổ biến, hướng dẫn thực hiện pháp luật, chế độ, chính sách đối với những lĩnh vực

thuộc phạm vi quản lý của cơ quan nhà nước.

Chiến lược, chương trình, dự án, đề án, kế hoạch, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia, địa phương; quy hoạch ngành, lĩnh vực và phương thức, kết quả thực hiện; chương trình, kế hoạch công tác hằng năm của cơ quan nhà nước.

Thông tin về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức, sơ đồ tổ chức của cơ quan và của đơn vị trực thuộc; địa chỉ, số điện thoại, số fax, địa chỉ thư điện tử của cơ quan nhà nước; họ tên, chức vụ, đơn vị công tác, số điện thoại, địa chỉ thư điện tử chính thức của cán bộ, công chức làm đầu mối liên hệ: đối với bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Tổng cục, Cục và cơ quan tương đương, cơ quan chuyên môn thuộc UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương phải bảo đảm có các thông tin về sơ đồ, cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của cơ quan, đơn vị trực thuộc; tóm lược quá trình hình thành và phát triển của cơ quan; tiểu sử tóm tắt và nhiệm vụ đảm nhiệm của lãnh đạo cơ quan; đối với UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và UBND cấp huyện phải bảo đảm có các thông tin về tổ chức bộ máy hành chính, bản đồ địa giới hành chính đến cấp xã, điều kiện tự nhiên, lịch sử, truyền thống văn hóa, di tích, danh

thắng; tiểu sử tóm tắt và nhiệm vụ đảm nhiệm của lãnh đạo cơ quan.

Báo cáo tài chính năm công khai theo quy định của Luật Kế toán; thông tin thống kê về ngành, lĩnh vực quản lý theo quy định của Luật Thống kê; thông tin về danh mục và kết quả chương trình, đề tài khoa học theo quy định của Luật Khoa học và Công nghệ; thông tin về dịch vụ theo quy định của Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm.

Danh mục thông tin phải được công khai, trong đó nêu rõ địa chỉ, hình thức, thời điểm, thời hạn công khai đối với từng loại thông tin.

Các thông tin khác mà pháp luật quy định phải công bố công khai.

Ngoài các thông tin trên, các cơ quan nhà nước có thể cung cấp thông tin khác theo thẩm quyền. Thông tin của cơ quan nhà nước cung cấp trên môi trường mạng phải được cập nhật kịp thời sau khi có sự thay đổi.

Cung cấp dịch vụ công trực tuyến

Cơ quan nhà nước cung cấp dịch vụ công trực tuyến theo 02 mức độ: Dịch vụ công trực tuyến toàn trình (cung cấp toàn bộ thông tin về thủ tục hành chính, việc thực hiện và giải quyết thủ tục hành chính đều được thực hiện trên môi trường mạng; việc trả kết quả được thực hiện trực tuyến hoặc qua dịch vụ bưu chính công ích); dịch vụ công trực tuyến một phần (dịch vụ công trực tuyến không bảo đảm các điều kiện quy định trên).

Cơ quan nhà nước ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ số tối đa trong quá trình cung cấp và xử lý dịch vụ công trực tuyến trên môi trường mạng trừ trường hợp tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ phải hiện diện tại cơ quan nhà nước hoặc cơ quan nhà nước phải đi thẩm tra, xác minh tại hiện trường theo quy định của pháp luật.

Với các dịch vụ công trực tuyến cho phép tổ

chức, cá nhân nộp hồ sơ trên môi trường mạng, cơ quan nhà nước có trách nhiệm triển khai áp dụng chữ ký số công cộng, chữ ký số chuyên dùng cho các ứng dụng chuyên ngành đáp ứng yêu cầu về chữ ký số trong quá trình thực hiện dịch vụ công trực tuyến; phát triển, sử dụng các biểu mẫu điện tử tương tác theo quy định; kết nối, khai thác dữ liệu từ các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành, cơ sở dữ liệu dùng chung của các cơ quan nhà nước khác để tự động điền các thông tin vào biểu mẫu điện tử và cắt giảm thành phần hồ sơ, bảo đảm nguyên tắc tổ chức, cá nhân chỉ cung cấp thông tin một lần cho cơ quan nhà nước khi thực hiện dịch vụ công trực tuyến.

Cổng dịch vụ công cấp bộ, cấp tỉnh là thành phần của Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính cấp bộ, cấp tỉnh, cung cấp thông tin, dịch vụ công trực tuyến thuộc thẩm quyền giải quyết của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND các cấp cho tổ chức, cá nhân.

Cổng thông tin điện tử cơ quan nhà nước

Trang thông tin điện tử hoặc cổng thông tin điện tử của cơ quan nhà nước là kênh cung cấp thông tin thống nhất, tập trung của cơ quan nhà nước trên môi trường mạng. Căn cứ vào điều kiện cụ thể, các cơ quan nhà nước triển khai các kênh cung cấp thông tin khác cho tổ chức, cá nhân trên môi trường mạng, như: Cổng dữ liệu cấp bộ, cấp tỉnh; mạng xã hội do cơ quan nhà nước cho phép; thư điện tử; ứng dụng trên thiết bị di động do cơ quan nhà nước cho phép được triển khai tập trung, thống nhất, dùng chung trong phạm vi bộ, ngành, địa phương để cung cấp thông tin của cơ quan nhà nước trên môi trường mạng, tránh trùng lặp; tổng đài điện thoại.

Cổng thông tin điện tử của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương là kênh

cung cấp thông tin chính thống, tập trung của cơ quan nhà nước trong phạm vi bộ, ngành, địa phương trên môi trường mạng. Cơ quan, đơn vị thuộc bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ; cơ quan chuyên môn thuộc UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; UBND cấp huyện; UBND cấp xã nếu có trang thông tin điện tử thì phải là thành phần của Cổng thông tin điện tử của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Cổng thông tin điện tử Chính phủ làm đầu mối kết nối thông tin chỉ đạo, điều hành của Chính phủ trên môi trường mạng; hướng dẫn

ng nghiệp vụ, tích hợp thông tin với Cổng thông tin điện tử của các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Cổng thông tin điện tử của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương kết nối, tích hợp với Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Hệ thống giám sát, đo lường mức độ cung cấp và sử dụng dịch vụ Chính phủ số.

Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 15/8/2022.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Phê duyệt Đề án Phát triển kinh tế tuần hoàn ở Việt Nam

Ngày 07/6/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 687/QĐ-TTg phê duyệt Đề án Phát triển kinh tế tuần hoàn (KTTH) ở Việt Nam.

Theo đó, mục tiêu tổng quát của Đề án là: Phát triển KTTH nhằm tạo động lực cho đổi mới sáng tạo và cải thiện năng suất lao động, góp phần thúc đẩy tăng trưởng xanh gắn với cơ cấu lại nền kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng theo hướng tăng cường hiệu quả, tính gắn kết tuần hoàn giữa các doanh nghiệp và ngành kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng chống chịu của doanh nghiệp và chuỗi cung ứng trước các cú sốc từ bên ngoài, nhằm góp phần đạt được thịnh vượng về kinh tế, bền vững về môi trường và công bằng về xã hội; hướng tới nền kinh tế xanh, trung hòa các-bon và đóng góp vào mục tiêu hạn chế sự gia tăng nhiệt độ toàn cầu.

Các mục tiêu cụ thể

1. Góp phần cụ thể hóa mục tiêu giảm cường độ phát thải khí nhà kính trên GDP ít nhất 15% vào năm 2030 so với năm 2014, hướng tới mục tiêu phát thải ròng về “0” vào

năm 2050.

2. Tăng cường nhận thức, sự quan tâm đầu tư của các doanh nghiệp, nhà đầu tư trong và ngoài nước đối với mô hình KTTH; đẩy mạnh ứng dụng mô hình KTTH thúc đẩy xanh hóa các ngành kinh tế. Đến năm 2025, các dự án KTTH bước đầu đi vào thực hiện và phát huy hiệu quả kinh tế, xã hội, công nghệ và môi trường; đóng góp vào phục hồi các tài nguyên tái tạo được, giảm tiêu hao năng lượng, tăng tỷ trọng năng lượng tái tạo trên tổng cung cấp năng lượng sơ cấp, tỷ lệ che phủ rừng, tăng cường tỷ lệ tái chế rác thải, tăng cường tỷ lệ nội địa hóa của các sản phẩm nông, lâm, thủy sản và công nghiệp xuất khẩu. Đến năm 2030, các dự án KTTH trở thành một động lực chủ yếu trong giảm tiêu hao năng lượng sơ cấp, có năng lực tự chủ phần lớn hoặc toàn bộ nhu cầu năng lượng dựa trên năng lượng tái tạo, và trong tăng cường tỷ lệ che phủ rừng.

3. Mô hình KTTH hỗ trợ xây dựng lối sống xanh, khuyến khích phân loại rác thải và thúc đẩy tiêu dùng bền vững. Đến năm 2025, tái sử

dụng, tái chế, xử lý 85% lượng chất thải nhựa phát sinh; giảm thiểu 50% rác thải nhựa trên biển và đại dương so với giai đoạn trước đây; giảm dần mức sản xuất và sử dụng túi ni lông khó phân hủy và sản phẩm nhựa dùng một lần trong sinh hoạt. Tăng đáng kể năng lực tái chế rác thải hữu cơ ở đô thị và nông thôn. Nâng cao nhận thức của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, cộng đồng và người dân trong sản xuất, tiêu thụ, thải bỏ chất thải nhựa, túi ni lông khó phân hủy và sản phẩm nhựa dùng một lần trong sinh hoạt. Đến năm 2030, tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt đô thị được thu gom, xử lý đảm bảo tiêu chuẩn, quy chuẩn thông qua các mô hình KTTH đạt 50%; 100% rác thải hữu cơ ở đô thị và 70% rác thải hữu cơ ở nông thôn được tái chế; không làm phát sinh việc chôn lấp trực tiếp chất thải rắn sinh hoạt từ các mô hình KTTH ở đô thị; tối đa hóa tỷ lệ nước thải đô thị được thu gom và xử lý đảm bảo tiêu chuẩn, quy chuẩn theo quy định ở các khu đô thị.

4. Mô hình KTTH góp phần quan trọng vào việc nâng cao chất lượng cuộc sống và khả năng chống chịu của người dân với biến đổi khí hậu, đảm bảo bình đẳng về điều kiện, cơ hội phát huy năng lực, cải thiện năng suất lao động và thu nhập của người lao động từ KTTH.

Để thực hiện hiệu quả các mục tiêu nêu trên, Đề án đã đề ra 9 nhiệm vụ, giải pháp cụ thể, trong đó có tuyên truyền, nâng cao nhận thức về KTTH, yêu cầu, chủ trương và định hướng phát triển KTTH cho đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức ở các cấp, cộng đồng doanh nghiệp, và người dân. Phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển KTTH tại các lĩnh vực, địa bàn cụ thể thuộc thẩm quyền; Xây dựng kế hoạch phát triển KTTH riêng hoặc lồng ghép việc thực hiện phát triển KTTH trong các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển ngành, lĩnh vực hoặc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương; Nghiên cứu, lồng ghép phát triển KTTH vào chính sách, dự án liên kết vùng, các hoạt động thực hiện Quyết định 1658/QĐ-

TTg ngày 01/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn 2050; Tăng cường nghiên cứu, xây dựng kế hoạch và lộ trình thu thập, sử dụng, phân tích thông tin nhằm hỗ trợ các ứng dụng, giải pháp công nghệ thông tin và truyền thông toàn diện, hài hòa gắn với mô hình KTTH; Chủ động trao đổi với các nhà tài trợ nước ngoài, các tổ chức quốc tế để tìm kiếm cơ hội tiếp cận tri thức, kỹ năng và nguồn lực phát triển KTTH thông qua các dự án thử nghiệm cụ thể về KTTH, các dự án về công nghệ, dịch vụ (công nghệ thông tin, môi trường...) thân thiện với KTTH; Tăng cường đối thoại công - tư về phát triển KTTH, trên cơ sở phát huy trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp; tìm hiểu, nắm bắt nhu cầu, vướng mắc của doanh nghiệp, từ đó có biện pháp tháo gỡ, hỗ trợ phù hợp hoặc kiến nghị cấp có thẩm quyền xem xét, tháo gỡ, hỗ trợ ở mức độ phù hợp; Rà soát, hoàn thiện khung chính sách và pháp lý nhằm tạo điều kiện cho phát triển KTTH. Nghiên cứu, rà soát thực trạng phát triển KTTH trong một số lĩnh vực ưu tiên/có thể thí điểm triển khai sớm; Có cơ chế, chính sách thu hút và sử dụng đầu tư, phát triển nguồn nhân lực trong phát triển KTTH. Hoàn thiện cơ chế phát triển công nghiệp và dịch vụ môi trường...

Về tổ chức thực hiện, Đề án nêu rõ trách nhiệm của một số Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố; trong đó, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn có trách nhiệm: hoàn thiện thể chế, chính sách nhằm tạo hành lang pháp lý cho việc hình thành, phát triển các mô hình KTTH trong nông nghiệp, phát triển nông thôn. Nghiên cứu, thực hiện các giải pháp nâng cao năng lực tái chế, tái sử dụng phụ, phế phẩm nông nghiệp. Đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ lao động nghiên cứu, triển khai công nghệ xử lý phụ, phế phẩm trong nông nghiệp, đầu tư nghiên cứu và chuyển giao khoa học kỹ thuật trong xử lý phế phẩm nông nghiệp; xây dựng và thực hiện các chương trình, dự án áp dụng

KTTH trong phát triển các chuỗi giá trị nông sản chủ lực nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo giá trị gia tăng và sử dụng hiệu quả tài nguyên đất, nước, vật tư đầu vào nhằm giảm suy thoái tài nguyên, ô nhiễm môi trường; thúc đẩy sự tham gia của các khu vực tư nhân, các tổ chức, từng hộ nông dân vào chuỗi giá trị nông sản tuần hoàn; các mô hình tăng cường sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên (đất, nước, thủy hải sản); tiếp tục xây dựng và triển

khai Chương trình nông nghiệp xanh, phát triển bền vững, KTTH trong ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn. Nghiên cứu đề xuất triển khai chương trình mỗi xã nông thôn mới một mô hình KTTH (viết tắt là OCOC).

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Phê duyệt Bộ chỉ số chỉ đạo, điều hành và đánh giá chất lượng phục vụ người dân, doanh nghiệp trong thực hiện thủ tục hành chính, dịch vụ công theo thời gian thực trên môi trường điện tử

Ngày 23/6/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 766/QĐ-TTg Phê duyệt Bộ chỉ số chỉ đạo, điều hành và đánh giá chất lượng phục vụ người dân, doanh nghiệp trong thực hiện thủ tục hành chính, dịch vụ công theo thời gian thực trên môi trường điện tử.

Theo đó, các nhóm chỉ số thành phần gồm: 1- Công khai, minh bạch; 2- Tiến độ, kết quả giải quyết; 3- Số hóa hồ sơ; 4- Cung cấp dịch vụ trực tuyến; 5- Mức độ hài lòng.

Các tiêu chí đánh giá của từng nhóm chỉ số thành phần nêu trên được quy định chi tiết, trong đó, nhóm chỉ số công khai, minh bạch có các tiêu chí: Tỷ lệ thủ tục hành chính công bố đúng hạn; tỷ lệ thủ tục hành chính được cập nhật, công khai đúng hạn; tỷ lệ thủ tục hành chính được công khai có đầy đủ các nội dung quy định về các bộ phận tạo thành của thủ tục hành chính; tỷ lệ hồ sơ đồng bộ lên cổng Dịch vụ công quốc gia; nhóm chỉ số tiến độ, kết quả giải quyết có các tiêu chí: Tỷ lệ hồ sơ xử lý trước hạn, đúng hạn; thời gian giải quyết TTHC trung bình theo từng TTHC.

Văn phòng Chính phủ xem xét, điều chỉnh các tiêu chí đánh giá của từng nhóm chỉ số thành phần phù hợp với điều kiện thực tế và việc quản lý, vận hành, khai thác dữ liệu theo thời gian thực; báo cáo Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung các nhóm chỉ số thành phần phù hợp với yêu cầu quản lý, chỉ đạo, điều hành và nhu cầu theo dõi, giám sát, đánh giá của cá nhân, tổ chức.

Đối tượng được đánh giá là các bộ, cơ quan ngang bộ, Bảo hiểm Xã hội Việt Nam, Ủy ban nhân dân các cấp và các cơ quan, đơn vị trực thuộc các cơ quan trên; các cơ quan, đơn vị khác có cung cấp dịch vụ công trên Cổng Dịch vụ công quốc gia và Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính cấp bộ, cấp tỉnh.

Việc đánh giá thực hiện dựa trên dữ liệu theo thời gian thực.

Công khai kết quả đánh giá

Kết quả đánh giá được công khai trên cổng Dịch vụ công quốc gia, Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính cấp bộ, cấp tỉnh (Cổng Dịch vụ công cấp bộ, cấp tỉnh); Cổng

Thông tin điện tử của bộ, ngành, địa phương phục vụ chỉ đạo, điều hành, đánh giá kết quả cải cách thủ tục hành chính của cơ quan, đơn vị; theo dõi, giám sát, đánh giá của cá nhân, tổ chức và nâng cao chất lượng thực hiện thủ tục hành chính, cung cấp dịch vụ công.

Kết quả đánh giá là một trong những tiêu chuẩn để xem xét mức độ hoàn thành nhiệm vụ của cơ quan, đơn vị; xác định trách nhiệm của cá nhân, người đứng đầu cơ quan, đơn vị trong thực hiện thủ tục hành chính, cung cấp dịch vụ công; ưu tiên xem xét việc đề bạt, bổ nhiệm, quy hoạch, đào tạo, bồi dưỡng và xem xét khen thưởng, xử lý kỷ luật cán bộ, công chức, viên chức, người lao động theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Nghị định số 61/2018/NĐ-CP ngày 23/4/2018 của Chính phủ quy định về thực hiện cơ chế một cửa, một cửa liên thông trong giải quyết thủ tục hành chính.

Đưa hệ thống vào vận hành chính thức từ ngày 01/8/2022

Văn phòng Chính phủ xây dựng, quản lý, vận hành Hệ thống đánh giá Bộ chỉ số phục vụ người dân và doanh nghiệp; tổ chức công khai kết quả trên Cổng Dịch vụ công quốc gia; hướng dẫn kỹ thuật về kết nối, tích hợp, đồng bộ dữ liệu giữa các hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu với Cổng Dịch vụ công quốc gia phục vụ đánh giá các nhóm chỉ số tại Quyết định này theo thời gian thực và phân quyền quản trị Hệ thống cho các bộ, cơ quan, địa phương phục vụ chỉ đạo, điều hành, đưa hệ thống vào vận hành chính thức kể từ ngày 01/8/2022.

Bộ Thông tin và Truyền thông có trách

nhiệm tích hợp, đồng bộ đầy đủ, chính xác, thường xuyên, liên tục dữ liệu giám sát, đánh giá hiệu quả, mức độ sử dụng dịch vụ công trực tuyến với Hệ thống đánh giá Bộ chỉ số phục vụ người dân và doanh nghiệp của cổng Dịch vụ công quốc gia phục vụ đánh giá các nhóm chỉ số tại Quyết định này theo thời gian thực.

Các bộ, cơ quan ngang bộ, Bảo hiểm Xã hội Việt Nam, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các cơ quan liên quan có trách nhiệm tích hợp, đồng bộ dữ liệu đầy đủ, chính xác, thường xuyên, liên tục phục vụ đánh giá các nhóm chỉ số tại Quyết định này theo thời gian thực, trong đó bộ, cơ quan ngang bộ có trách nhiệm tích hợp, đồng bộ các dữ liệu phân theo từng địa phương, cấp hành chính, cơ quan, đơn vị của Hệ thống cung cấp dịch vụ công tập trung do bộ, cơ quan ngang bộ quản lý với Hệ thống đánh giá Bộ chỉ số phục vụ người dân và doanh nghiệp của cổng Dịch vụ công quốc gia; công khai kết quả đánh giá trên Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính cấp bộ, cấp tỉnh (Cổng Dịch vụ công cấp bộ, cấp tỉnh), Cổng Thông tin điện tử của bộ, ngành, địa phương; tham gia quản lý, vận hành Hệ thống đánh giá Bộ chỉ số phục vụ người dân và doanh nghiệp; không đầu tư mới Hệ thống giám sát, đánh giá chất lượng thực hiện thủ tục hành chính, cung cấp dịch vụ công của bộ, cơ quan, địa phương.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chung thành phố Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang đến năm 2040

Ngày 23/6/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 767/QĐ-TTg phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chung thành phố phú quốc, tỉnh kiên giang đến năm 2040.

Theo đó, phạm vi lập Quy hoạch chung thành phố Phú Quốc đến năm 2040 bao gồm toàn bộ diện tích đất tự nhiên 589,27 km² gồm 2 phường Dương Đông, An Thới và 7 xã: Cửa Cạn, Gành Dầu, Bãi Thơm, Hàm Ninh, Cửa Dương, Dương Tơ và Thổ Châu.

Dự báo đến năm 2040 Phú Quốc có khoảng 680.000 người (trong đó bao gồm dân số quy đổi từ khách du lịch, lao động tạm trú... khoảng 250.000 người).

Định hướng phát triển thành phố Phú Quốc với tầm nhìn dài hạn và đáp ứng yêu cầu phát triển theo các giai đoạn quy hoạch thông qua chiến lược phát triển toàn diện, cân bằng và bền vững, hài hòa giữa phát triển kinh tế với bảo vệ môi trường, bảo tồn di tích lịch sử, văn hóa và bảo đảm an ninh, quốc phòng; đảm bảo khả năng đáp ứng nhu cầu phát triển trong trường hợp hình thành Khu hành chính - kinh tế đặc biệt và tách xã đảo Thổ Châu (Thổ Chu) thành huyện đảo riêng.

Phát triển thành phố Phú Quốc trở thành một đô thị biển đảo đặc sắc; một trung tâm du lịch, nghỉ dưỡng và dịch vụ có bản sắc, chất lượng cao, có sức hấp dẫn đối với du khách trong nước và quốc tế; trung tâm thương mại, dịch vụ và trung tâm chăm sóc sức khỏe, điều dưỡng ứng dụng công nghệ cao ở tầm cỡ khu vực và quốc tế; trung tâm chính trị - văn hóa; một không gian sống có chất lượng và gắn bó của người dân trên đảo; quản lý phát triển đô thị theo hướng tăng trưởng xanh, thông minh, tiết kiệm năng lượng và thích ứng với biến đổi khí

hậu, tạo nguồn lực cho đầu tư phát triển.

Về định hướng phát triển không gian, quy hoạch sử dụng đất và thiết kế đô thị, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu đề xuất mô hình phát triển thành phố Phú Quốc phù hợp với quan điểm và mục tiêu phát triển; đề xuất cấu trúc không gian đô thị gắn kết chặt chẽ với tổ chức không gian phát triển du lịch, không gian bảo vệ sinh thái Vườn quốc gia Phú Quốc, không gian bảo tồn di tích, không gian ven biển...; xác định vùng phát triển đô thị - du lịch, vùng bảo tồn sinh thái cảnh quan tự nhiên, vùng sinh thái nông - lâm - ngư nghiệp...; cụ thể định hướng và nguyên tắc phát triển đối với từng vùng.

Nghiên cứu, đề xuất các giải pháp quy hoạch sử dụng đất phù hợp với mục tiêu và quan điểm quy hoạch, đáp ứng yêu cầu của quy mô quy hoạch theo từng giai đoạn; giải pháp đề xuất về quy hoạch đa dạng các không gian phát triển du lịch, dịch vụ, đô thị... đặc biệt là tại khu vực các không gian ven biển, không gian công cộng cần trên cơ sở phân bố hài hòa, không làm ảnh hưởng cảnh quan tự nhiên tại khu vực, tuân thủ các quy định pháp luật về đất đai, bảo vệ môi trường biển, hải đảo và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

Xác định các phân vùng kiến trúc, cảnh quan đặc trưng; các trục không gian chính, hệ thống quảng trường, khu vực cửa ngõ, công trình điểm nhấn trong tổ chức không gian thành phố; đề xuất nguyên tắc, các định hướng phát triển, giải pháp chính về tổ chức không gian cho các khu vực trên và các nội dung thiết kế đô thị theo quy định. Đảm bảo sự gắn kết và liên hệ giữa các khu vực hiện có với các khu vực phát triển mới, hạn chế tối đa đùn bù giải tỏa, nhưng vẫn phải đảm bảo tổ chức không gian đô thị

khang trang, hiện đại.

Về, định hướng phát triển không gian du lịch, trên cơ sở các đề xuất về định hướng phát triển thị trường khách du lịch, phát triển sản phẩm du lịch; định hướng các tuyến du lịch, điểm tham quan, đảm bảo tổ chức và khai thác hiệu quả tiềm năng du lịch độc đáo, đặc trưng trên đất liền và trên biển tại Phú Quốc.

Quy hoạch đa dạng các không gian phát triển du lịch, dịch vụ cũng như các sản phẩm du

lịch theo hướng hình thành các khu vực phát triển du lịch đặc trưng; nghiên cứu, tổ chức đan xen hợp lý các chức năng đô thị và chức năng du lịch để đảm bảo sự phát triển cân bằng, hiệu quả và hấp dẫn trong toàn thành phố./.

Quyết định này có hiệu lực từ ngày ký ban hành.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Chỉ thị về một số nhiệm vụ thúc đẩy phát triển nông nghiệp và nông thôn bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long, chủ động thích ứng biến đổi khí hậu

Ngày 18/6/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có Chỉ thị số 10/CT-TTg về một số nhiệm vụ thúc đẩy phát triển nông nghiệp và nông thôn bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), chủ động thích ứng biến đổi khí hậu.

Theo đó, mục tiêu thời gian tới là phát triển ĐBSCL nhanh, bền vững; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu; tạo đột phá nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho người dân; giữ vững an ninh quốc phòng, ổn định chính trị, trật tự xã hội. Tập trung phát triển nông nghiệp, nông thôn theo hướng "nông nghiệp sinh thái, nông thôn hiện đại, nông dân văn minh"; xác định "nông nghiệp là động lực, nông dân là trung tâm, nông thôn là nền tảng", "chuyển đổi sản xuất nông nghiệp sang phát triển kinh tế nông nghiệp", trên cơ sở phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, thông minh, phát triển nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn, chất lượng cao, kết hợp với thương mại, dịch vụ logistics, du lịch sinh thái, công nghiệp chế biến, nâng cao giá trị và sức cạnh tranh; gắn kết chặt chẽ giữa nông nghiệp với công nghiệp và dịch vụ, giữa nông thôn với đô thị.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ

trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương vùng ĐBSCL cần đổi mới tư duy, cách tiếp cận phát triển theo hướng "tư duy đột phá, tầm nhìn chiến lược, thích ứng chủ động, chuyển đổi linh hoạt, giá trị nâng cao, nguồn lực công - tư, đời sống chất lượng", triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp đã được nêu tại các Nghị quyết của Đảng, Quốc hội, chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, tập trung một số nhiệm vụ sau:

Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách để thực hiện mục tiêu, định hướng phát triển nông nghiệp, nông thôn vùng ĐBSCL theo Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02 tháng 4 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Tập trung chỉ đạo, thực hiện Quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Chiến lược phát triển nông nghiệp và nông thôn bền vững giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Chiến lược quốc gia phòng, chống thiên tai đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Kế hoạch cơ cấu lại ngành nông nghiệp giai đoạn 2021 - 2025; Chương

trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2021 - 2025; Chương trình tổng thể phát triển nông nghiệp ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu và các chiến lược, chương trình, đề án, quy hoạch, kế hoạch phát triển nông nghiệp, nông thôn có liên quan trên địa bàn vùng ĐBSCL.

Thủ tướng Chính phủ giao Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương vùng ĐBSCL các nhiệm vụ cụ thể để thúc đẩy phát triển nông nghiệp và nông thôn vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu.

Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và các địa

phương trong vùng rà soát quy hoạch hệ thống đô thị, nông thôn, bố trí lại dân cư, đặc biệt là các khu vực có nguy cơ sạt lở vùng ĐBSCL.

Bộ Giao thông vận tải chủ trì chỉ đạo, triển khai xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, hệ thống logistics ở vùng ĐBSCL, bảo đảm kết nối giữa các phương thức vận tải, nâng cao chất lượng vận tải và giảm chi phí logistics; phối hợp với các địa phương huy động nguồn lực để xây dựng khu bến cảng đầu mối, cửa ngõ của vùng ĐBSCL, trong đó nghiên cứu các phương án xây dựng cảng biển nước sâu đã được quy hoạch tại vùng ĐBSCL.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

VĂN BẢN CỦA ĐỊA PHƯƠNG

Quảng Ngãi: quy định tiêu chí bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai đối với công trình, nhà ở thuộc quyền sở hữu của hộ gia đình, cá nhân trên địa bàn tỉnh

Ngày 07/6/2022, UBND tỉnh Quảng Ngãi đã có Quyết định số 24/2022/QĐ-UBND quy định tiêu chí bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai đối với công trình, nhà ở thuộc quyền sở hữu của hộ gia đình, cá nhân trên địa bàn tỉnh.

Quyết định này áp dụng đối với hộ gia đình, cá nhân có các hoạt động liên quan đến công tác bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai đối với công trình, nhà ở thuộc quyền sở hữu của mình trên địa bàn tỉnh.

Nguyên tắc bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai đối với công trình, nhà ở

Tuân thủ nguyên tắc cơ bản trong phòng, chống thiên tai được quy định tại Điều 4 Luật Phòng, chống thiên tai. Trong quá trình sử dụng công trình không làm gia tăng rủi ro thiên tai và xuất hiện rủi ro thiên tai mới. Thực hiện các biện

pháp phòng ngừa thiên tai phù hợp để giảm thiểu rủi ro thiên tai. Đảm bảo an toàn về người, trang thiết bị, an toàn công trình và khu vực lân cận do tác động của việc quản lý, sử dụng công trình, nhà ở.

Tiêu chí đảm bảo yêu cầu phòng, chống thiên tai đối với công trình, nhà ở thuộc quyền sở hữu của hộ gia đình, cá nhân

Việc xây dựng, cải tạo, gia cố công trình, nhà ở thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng hiện hành, bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai; đối với nhà ở nông thôn khi xây dựng, cải tạo, gia cố cần đạt chuẩn tiêu chí về nhà ở theo quy định của cơ quan có thẩm quyền, phù hợp với điều kiện tự nhiên, đặc thù thiên tai tại địa phương và phải có phương án bảo đảm an toàn cho người, trang thiết bị, công

trình, khu vực lân cận trong quá trình xây dựng.

Đối với công trình, nhà ở trong giai đoạn chuẩn bị xây dựng: không xây dựng công trình, nhà ở tại khu vực có nguy cơ cao xảy ra sạt lở đất, lũ quét (khu vực lòng, bãi sông, suối bờ biển có mức độ sạt lở đặc biệt nguy hiểm và sạt lở nguy hiểm đã được cơ quan có thẩm quyền xác định, khuyến cáo). Đối với công trình, nhà ở trong khu vực thường xuyên bị ngập lụt: thiết kế xây dựng đáp ứng tiêu chí nhà kiên cố hoặc bán kiên cố bảo đảm an toàn chống lũ, sàn nhà cao hơn mức ngập lụt lịch sử hoặc mức ngập lụt cao nhất theo quan trắc hoặc theo dõi trong vòng từ 5 năm trở lên tại vị trí xây dựng.

Đối với công trình, nhà ở trong khu vực đồng bằng ven biển, đảo thường xuyên ảnh hưởng gió mạnh do bão: thiết kế xây dựng đáp ứng tiêu chí nhà kiên cố hoặc bán kiên cố có hệ thống mái, tường có liên kết bảo đảm an toàn chống gió mạnh do bão; nên sử dụng các loại vật liệu bền chắc (bê tông cốt thép, gạch, đá, sắt, thép, gỗ bền chắc,...)

Đối với công trình, nhà ở đang thi công xây dựng: có phương án hoặc biện pháp chủ động ứng phó đối với các loại hình thiên tai chủ yếu, thường xuyên xảy ra trên địa bàn để đảm bảo an toàn cho người, thiết bị, công trình và các công trình lân cận trong quá trình xây dựng.

Đối với công trình, nhà ở đang sử dụng: thường xuyên kiểm tra công trình, nhà ở, hệ thống điện trong công trình, nhà ở để phát hiện, xử lý kịp thời các biểu hiện có nguy cơ mất an

toàn; cắt tỉa cây xanh xung quanh nhà ở trước mùa mưa, bão để tránh ngã đổ gây thiệt hại về người, tài sản, công trình, nhà ở. Các bộ phận công trình, nhà ở phải được gia cố, chằng chống chắc chắn để đảm bảo an toàn khi xảy ra thiên tai như bão, lốc, sét, lũ, lụt...; đặc biệt đối với các công trình, nhà ở sử dụng mái ngói, tôn, fibro xi măng, trần nhựa, cửa kính, công trình có gắn pano, biển quảng cáo, bồn chứa nước trên cao. Có phương án, kế hoạch sơ tán người, tài sản đến nơi an toàn khi xảy ra thiên tai; chuẩn bị nhân lực, vật tư, phương tiện, trang thiết bị, dự trữ lương thực, thực phẩm, nhu yếu phẩm thiết yếu phục vụ phòng, chống thiên tai theo phương châm “4 tại chỗ”, hướng dẫn của chính quyền, Ban chỉ huy Phòng, chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn địa phương sở tại. Thường xuyên theo dõi, nắm thông tin về thiên tai và nội dung chỉ đạo của chính quyền địa phương; lưu giữ số điện thoại liên lạc của UBND, Ban Chỉ huy Phòng, chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn và người có thẩm quyền ở địa phương nơi cư trú để sẵn sàng liên lạc khi cần thiết.

Thực hiện yêu cầu an toàn công trình, nhà ở trong phương án ứng phó thiên tai, văn bản chỉ đạo ứng phó thiên tai của cơ quan, người có thẩm quyền tại địa phương.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2022.

Xem toàn văn tại
(www.quangngai.gov.vn)

Yên Bái: ban hành Quy chế quản lý cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh

Ngày 09/6/2022, UBND tỉnh Yên Bái đã có Quyết định số 14/2022/QĐ-UBND Ban hành Quy chế quản lý cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

Quy chế này quy định về nguyên tắc, phương thức, nội dung và trách nhiệm của các

cơ quan có liên quan trong quản lý nhà nước đối với cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh. Các nội dung khác có liên quan đến công tác quản lý nhà nước đối với cụm công nghiệp không quy định trong Quy chế này, được thực hiện theo

các quy định hiện hành của pháp luật.

Đối tượng áp dụng: UBND các huyện, thị xã, thành phố; các sở, ban, ngành liên quan đến quản lý, phát triển cụm công nghiệp trên địa bàn. Các doanh nghiệp, hợp tác xã, đơn vị đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật cụm công nghiệp; các đơn vị sự nghiệp công lập trực thuộc UBND cấp huyện được giao nhiệm vụ làm chủ đầu tư hạ tầng kỹ thuật cụm công nghiệp. Các tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh trong cụm công nghiệp. Các cơ quan, tổ chức, cá nhân khác liên quan đến quản lý, hoạt động của cụm công nghiệp.

Nguyên tắc phối hợp: thiết lập mối quan hệ chặt chẽ và phân công trách nhiệm giữa các sở, ngành, UBND cấp huyện và các đơn vị, tổ chức có liên quan để nâng cao hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước đối với cụm công nghiệp; đảm bảo sự thống nhất và tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, hoạt động sản xuất kinh doanh trong cụm công nghiệp. Việc phối hợp quản lý nhà nước thực hiện trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của các sở, ngành và UBND cấp huyện. Trong quá trình phối hợp tránh chồng chéo nhiệm vụ, không làm giảm vai trò, trách nhiệm, thẩm quyền và không cản trở công việc của mỗi cơ quan. Các cơ quan tham gia công tác phối hợp phải cử người có đủ năng lực chuyên môn, đáp ứng yêu cầu về thời gian, địa điểm, công việc phối hợp và chịu trách nhiệm về nội dung phối hợp mà mình thực hiện.

Nội dung quản lý cụm công nghiệp

Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện pháp luật, cơ chế, chính sách về cụm công nghiệp; xây dựng phương án phát triển cụm công nghiệp; điều chỉnh, bổ sung phương án phát triển cụm công nghiệp; thành lập, mở rộng cụm công nghiệp; quy hoạch chi tiết cụm công nghiệp; lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư

xây dựng hạ tầng cụm công nghiệp; lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật cụm công nghiệp; thu hồi đất, cho thuê đất đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật cụm công nghiệp; tiếp nhận và thực hiện dự án đầu tư sản xuất kinh doanh vào cụm công nghiệp; quản lý các dịch vụ công cộng, tiện ích; quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh, công tác thông tin báo cáo; công tác thanh tra, kiểm tra.

Quy hoạch chi tiết cụm công nghiệp

Việc lập, thẩm định quy hoạch chi tiết xây dựng 1/500 thực hiện theo Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch; Nghị định số 44/2015/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng; Nghị định số 72/2019/NĐ-CP ngày 30/8/2019 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 7/4/2010 về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị và Nghị định số 44/2015/NĐ-CP ngày 6/5/2015 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng. Công bố quy hoạch chi tiết cụm công nghiệp thực hiện theo quy định Luật Quy hoạch đô thị ngày 17 tháng 6 năm 2009; Luật sửa đổi bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch ngày 20 tháng 11 năm 2018.

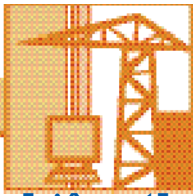
UBND cấp huyện có trách nhiệm chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tổ chức lập quy hoạch chi tiết cụm công nghiệp trên địa bàn trước khi thu hút, di dời các doanh nghiệp, cơ sở sản xuất đầu tư vào trong cụm công nghiệp. Nội dung quy hoạch chi tiết phải phù hợp với báo cáo đầu tư thành lập, mở rộng cụm công nghiệp, có bố trí hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ

môi trường phù hợp với ngành nghề hoạt động của cụm công nghiệp và quy định về xử lý và xả nước thải vào nguồn nước theo quy định của pháp luật. Nội dung, trình tự lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch chi tiết xây dựng cụm công nghiệp thực hiện theo quy định hiện hành về xây dựng. Quy hoạch chi tiết xây dựng làm căn cứ lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật cụm công nghiệp. Sở Xây dựng chủ trì, phối hợp với các sở, ban, ngành có liên quan tổ chức thẩm định, trình UBND tỉnh phê duyệt. Các sở, ban, ngành có

liên quan có trách nhiệm phối hợp trong việc thẩm định hồ sơ quy hoạch chi tiết cụm công nghiệp theo chức năng quản lý ngành.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 20 tháng 6 năm 2022 và thay thế Quyết định số 16/2018/QĐ-UBND ngày 31 tháng 10 năm 2018 của UBND tỉnh Yên Bái về việc ban hành Quy chế phối hợp quản lý cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh Yên Bái.

Xem toàn văn tại (www.yenbai.gov.vn)



Nghiệm thu các Nhiệm vụ khoa học công nghệ do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện

Ngày 16/6/2022, Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng tổ chức họp đánh giá, nghiệm thu kết quả thực hiện các nhiệm vụ khoa học công nghệ do Viện Vật liệu xây dựng chủ trì thực hiện, gồm có: Nghiên cứu, soát xét tiêu chuẩn TCVN 1453:1986 “Ngói xi măng cát” (TC 14-20); Nghiên cứu, soát xét tiêu chuẩn TCVN 1452:2004 “Ngói đất sét nung - Yêu cầu kỹ thuật” (TC 16-20); Nghiên cứu, soát xét tiêu chuẩn TCVN 4313:1995 “Ngói - Phương pháp thử cơ lý” (TC 17-20). Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ và môi trường Lê Minh Long - Chủ tịch Hội đồng, chủ trì cuộc họp.

Báo cáo tóm tắt kết quả thực hiện các Nhiệm vụ, thay mặt nhóm nghiên cứu, KS. Nguyễn Thị Sen, Tạ Đắc Quý cho biết, các tiêu chuẩn trên đều được soát xét trên cơ sở tham khảo các tiêu chuẩn châu Âu, có sự kiểm chứng tại phòng thí nghiệm và đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tiễn Việt Nam.

Trong quá trình soát xét, các nhóm nghiên cứu đều bổ sung, cập nhật thuật ngữ, định nghĩa, tài liệu viện dẫn và những yêu cầu kỹ thuật mới nhằm đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế, đồng thời giúp các cơ quan quản lý nhà nước nắm bắt chính xác tình hình thị trường, thông qua đó xây dựng những quy định về chỉ tiêu sản phẩm của các loại ngói xi măng cát, ngói bê tông, ngói đất sét nung, các phụ kiện lợp... một cách phù hợp, thúc đẩy hoạt động sản xuất, kinh doanh các loại vật liệu này.

Cụ thể, trong quá trình soát xét, đối với tiêu chuẩn TCVN 1453:1986 “Ngói xi măng cát”, nhóm nghiên cứu đã bổ sung mục “Tài liệu viện dẫn” và bổ sung các yêu cầu về vật liệu; xác định độ dài treo và độ vuông góc; xác định khối lượng; khả năng chống đỡ của vấu; đánh giá và xác minh tính ổn định chất lượng; chốt và dựng cụ cố định; đồng thời mở rộng phạm vi áp dụng



Quang cảnh cuộc họp

của tiêu chuẩn đối với cả phụ kiện bê tông dùng lợp mái, ốp và lót tường. Đối với tiêu chuẩn TCVN 1452:2004 “Ngói đất sét nung - Yêu cầu kỹ thuật”, nhóm nghiên cứu bổ sung các định nghĩa và thuật ngữ đối với ngói đất sét nung và phụ kiện lợp; bổ sung các tài liệu viện dẫn; đưa ra các yêu cầu đánh giá chất lượng sản phẩm ngói đất sét nung và các phụ kiện lợp.

Tại cuộc họp, Hội đồng tư vấn Bộ Xây dựng nhất trí với sự cần thiết thực hiện các Nhiệm vụ nêu trên, nhất trí với phương pháp lựa chọn các tiêu chuẩn tiên tiến của châu Âu làm cơ sở tham khảo trong quá trình soát xét tiêu chuẩn, đảm bảo tính hội nhập và phù hợp với xu hướng xây dựng tiêu chuẩn hiện nay.

Hội đồng đánh giá cao sự nghiêm túc, trách nhiệm của các nhóm nghiên cứu trong quá trình thực hiện các nhiệm vụ và nhận xét, trong khuôn khổ thời hạn được giao, các nhóm nghiên cứu đã hoàn thành đầy đủ số lượng sản phẩm theo hợp đồng; nội dung Báo cáo tổng kết bám sát đề cương được duyệt, các dự thảo tiêu chuẩn có bố cục hợp lý và đảm bảo chất lượng. Tuy nhiên, để nâng cao hơn nữa chất lượng các dự thảo tiêu chuẩn, các nhóm nghiên cứu cần cân nhắc, sửa tên của các tiêu chuẩn cho phù hợp hơn; làm rõ hơn một số thuật ngữ và định nghĩa; lược bỏ các

yêu cầu liên quan đến thời tiết bằng giá, lược bỏ một số phụ lục không cần thiết.

Kết luận cuộc họp, Chủ tịch Hội đồng Lê Minh Long tổng hợp các ý kiến đóng góp của các chuyên gia thành viên Hội đồng, bổ sung một số góp ý về nội dung các dự thảo tiêu chuẩn và đề nghị các nhóm nghiên cứu xem xét, tiếp thu đầy đủ, sớm hoàn thiện Báo cáo

tổng kết và các dự thảo tiêu chuẩn, trình lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng nhất trí bỏ phiếu nghiệm thu các Nhiệm vụ do Viện Vật liệu Xây dựng thực hiện, với kết quả đều đạt loại Khá.

Trần Đình Hà

Nghiệm thu các dự thảo tiêu chuẩn về ăn mòn cốt thép trong bê tông

Ngày 21/6/2022, Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng tổ chức họp đánh giá, nghiệm thu kết quả thực hiện các Nhiệm vụ khoa học và công nghệ về ăn mòn cốt thép, do Viện Vật liệu Xây dựng chủ trì thực hiện, bao gồm xây dựng các dự thảo tiêu chuẩn “Phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông do clorua”, “Phương pháp thử cho phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông bằng điện trở phân cực trong hồ xi măng”, “Phương pháp xác định ảnh hưởng của phụ gia hóa học đối với sự ăn mòn cốt thép trong bê tông tiếp xúc với môi trường clorua”. Phó Vụ trưởng Vụ Vật liệu xây dựng Nguyễn Quang Hiệp chủ trì cuộc họp.

Báo cáo tóm tắt kết quả thực hiện các Nhiệm vụ, thay mặt các nhóm nghiên cứu, ThS. Nguyễn Quý An, ThS. Phan Văn Quỳnh, ThS. Ninh Xuân Thắng nêu lên lý do, sự cần thiết thực hiện các Nhiệm vụ khoa học và công nghệ nêu trên, đồng thời cho biết, các dự thảo tiêu chuẩn đều được xây dựng dựa trên cơ sở tham khảo các tiêu chuẩn của Mỹ, có sự chỉnh sửa, bổ sung nhằm đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tiễn Việt Nam.

Theo báo cáo, tiêu chuẩn “Phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông do clorua” áp dụng cho những vật liệu sử dụng làm phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông do clorua gây ra; kết quả thử nghiệm được thực hiện để đáp ứng tiêu chuẩn này không được sử dụng để



Toàn cảnh cuộc họp

xếp hạng tính năng hiện trường của các phụ gia ức chế ăn mòn clorua khác nhau.

Tiêu chuẩn “Phương pháp thử cho phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông bằng điện trở phân cực trong hồ xi măng” quy định phương pháp xác định ảnh hưởng của phụ gia hóa học đến sự ăn mòn cốt thép trong bê tông. Phương pháp thử có thể được sử dụng để đánh giá các chất ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông do clorua gây ra hoặc để đánh giá độ ăn mòn của phụ gia trong môi trường clorua, song không áp dụng cho nhũ tương.

“Phương pháp xác định ảnh hưởng của phụ gia hóa học đối với sự ăn mòn cốt thép trong bê tông tiếp xúc với môi trường clorua” quy định phương pháp xác định ảnh hưởng của phụ gia hóa học đến sự ăn mòn cốt thép trong bê tông, được sử dụng để đánh giá các vật liệu ức chế

sự ăn mòn cốt thép trong bê tông do clorua gây ra. Tiêu chuẩn này cũng có thể được sử dụng để đánh giá độ ăn mòn của phụ gia trong môi trường clorua.

Tại cuộc họp, Hội đồng tư vấn Bộ Xây dựng thống nhất với lý do, sự cần thiết thực hiện các nhiệm vụ khoa học và công nghệ nêu trên và nhất trí với phương pháp lựa chọn các tiêu chuẩn Mỹ làm cơ sở tham khảo trong quá trình xây dựng tiêu chuẩn, đảm bảo tính hội nhập và phù hợp với xu hướng xây dựng tiêu chuẩn hiện nay.

Hội đồng đánh giá cao sự nghiêm túc của các nhóm nghiên cứu trong quá trình thực hiện các nhiệm vụ; nội dung các báo cáo thuyết minh bám sát đề cương được duyệt, đã tổng quan được tình hình tiêu chuẩn hóa trong nước và quốc tế liên quan đến lĩnh vực nghiên cứu; các dự thảo tiêu chuẩn có bố cục hợp lý, tuân thủ đúng thể thức trình bày tiêu chuẩn Việt Nam và đảm bảo chất lượng. Bên cạnh đó, các nhóm nghiên cứu cần rà soát, sử dụng chính xác và đồng nhất các thuật ngữ khoa học chuyên ngành, chỉnh sửa một số sai sót về đơn vị đo lường. Đối với tiêu chuẩn “Phương pháp thử cho phụ gia ức chế ăn mòn cốt

thép trong bê tông bằng điện trở phân cực trong hồ xi măng”, theo Hội đồng, nhóm nghiên cứu cần xem xét điều chỉnh tên tiêu chuẩn thành “Phương pháp thử cho phụ gia ức chế ăn mòn cốt thép trong bê tông bằng điện trở phân cực trong nước chiết xi măng”.

Kết luận cuộc họp, Phó Vụ trưởng Nguyễn Quang Hiệp đánh giá, trong khuôn khổ thời hạn được giao, các nhóm nghiên cứu đã hoàn thành đầy đủ số lượng sản phẩm theo hợp đồng và đảm bảo chất lượng; hồ sơ nghiệm thu tuân thủ theo đúng trình tự thủ tục quy định hiện hành. Tuy nhiên, để nâng cao hơn nữa chất lượng các dự thảo tiêu chuẩn, các nhóm nghiên cứu cần tiếp thu đầy đủ ý kiến đóng góp của Hội đồng, sớm chỉnh sửa, hoàn thiện các sản phẩm của Nhiệm vụ, trình lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng nhất trí nghiệm thu các Nhiệm vụ khoa học và công nghệ do Viện Vật liệu Xây dựng thực hiện, với kết quả đều đạt loại Khá.

Trần Đình Hà

Nghiệm thu Nhiệm vụ “Nghiên cứu, soát xét TCVN 8260:2009 Kính xây dựng - Kính hộp gắn kín cách nhiệt”

Ngày 22/6/2022, Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng đã họp đánh giá, nghiệm thu kết quả thực hiện Nhiệm vụ khoa học và công nghệ “Nghiên cứu, soát xét TCVN 8260:2009 Kính xây dựng - Kính hộp gắn kín cách nhiệt”, do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện. Phó Vụ trưởng Vụ Vật liệu xây dựng Nguyễn Quang Hiệp chủ trì cuộc họp.

Báo cáo kết quả thực hiện Nhiệm vụ, thay mặt nhóm nghiên cứu, KS. Đào Anh Tuấn cho biết, TCVN 8260:2009 "Kính xây dựng - Kính hộp gắn kín cách nhiệt" được xây dựng trên cơ sở tham khảo tiêu chuẩn của Nhật Bản JIS R 3209:1998 Sealed insulating glass. Sau hơn 10

năm triển khai, việc áp dụng tiêu chuẩn này đã xuất hiện một số bất cập. Vì vậy việc soát xét TCVN 8260:2009 là rất cần thiết, nhằm tạo động lực mới cho việc phát triển sản xuất và sử dụng kính hộp trong nước.

Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn và qua quá trình nghiên cứu, nhóm tác giả xác định soát xét TCVN 8260:2009 trên cơ sở tham khảo tiêu chuẩn châu Âu sẽ khắc phục được những bất cập của tiêu chuẩn cũ, đồng thời đảm bảo tính đồng bộ và hội nhập quốc tế. Tiêu chuẩn mới được xây dựng gồm 6 phần trong đó quy định các yêu cầu kỹ thuật đối với kính hộp cách nhiệt

lắp đặt trong khung cửa sổ, cửa ra vào, mặt dựng; kính lắp đặt cho cửa ra vào, cửa sổ, mặt dựng, mái nhà và vách ngăn. Trường hợp kính không có lớp bảo vệ chống bức xạ tia cực tím trực tiếp hoặc tải trọng cắt tĩnh trên lớp gắn kín cạnh (như trong kính lắp đặt cho cửa ra vào, cửa sổ và mặt dựng) thì cần tuân thủ các thông số kỹ thuật bổ sung của châu Âu. Kính hộp cách nhiệt được chế tạo cho mục đích mỹ thuật không áp dụng tiêu chuẩn này.

Tiêu chuẩn này cũng không áp dụng đối với kính cách nhiệt chân không. Kính/nhựa composit nằm trong phạm vi áp dụng của tiêu chuẩn này nếu bề mặt tiếp xúc với chất trám là thành phần kính. Lưu ý, đối với các sản phẩm thủy tinh có kết nối điện, ví dụ: mục đích bảo động hoặc sưởi ấm, các chỉ dẫn khác như chỉ dẫn điện áp thấp có thể được áp dụng.

Tại cuộc họp, các chuyên gia phản biện và thành viên Hội đồng thống nhất với lý do, sự cần thiết tiến hành soát xét TCVN 8260:2009, nhất trí với phương pháp lựa chọn tiêu chuẩn châu Âu làm cơ sở tham khảo trong quá trình soát xét, vì vừa đảm bảo tính hội nhập, vừa phù hợp với xu hướng xây dựng tiêu chuẩn Việt Nam hiện nay.

Hội đồng ghi nhận công sức của nhóm nghiên cứu trong quá trình thực hiện các nhiệm vụ được giao, đồng thời đánh giá báo cáo thuyết minh đã bám sát đề cương được duyệt, dự thảo tiêu chuẩn gồm 6 phần có bố cục hợp lý, đảm bảo chất lượng. Bên cạnh việc biên dịch theo bản gốc, nhóm nghiên cứu đã chỉnh sửa, bổ sung, cập nhật nhiều nội dung, yêu cầu mới đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

Tuy nhiên, để nâng cao hơn chất lượng dự thảo tiêu chuẩn, theo Hội đồng góp ý, nhóm nghiên cứu cần bổ sung phần “Mở đầu” nhằm làm rõ hơn cách thức áp dụng tiêu chuẩn, tạo sự thuận lợi cho người sử dụng; rà soát, sử dụng chính xác và đồng nhất các thuật ngữ khoa học chuyên ngành, rà soát biên tập các lỗi



Phó Vụ trưởng Nguyễn Quang Hiệp kết luận cuộc họp

trình bày, lỗi đánh máy...

Kết luận cuộc họp, Phó Vụ trưởng Nguyễn Quang Hiệp đánh giá, trong khuôn khổ thời hạn được giao, các nhóm nghiên cứu đã hoàn thành đầy đủ số lượng sản phẩm theo hợp đồng và đảm bảo chất lượng; hồ sơ nghiệm thu tuân thủ các thủ tục quy định hiện hành. Bên cạnh đó, Phó Vụ trưởng lưu ý nhóm cần tiếp thu đầy đủ ý kiến của các thành viên Hội đồng; tiến hành lấy ý kiến góp ý của các doanh nghiệp sản xuất kính xây dựng; sớm chỉnh sửa, hoàn thiện dự thảo tiêu chuẩn, trình lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng nhất trí nghiệm thu Nhiệm vụ khoa học và công nghệ “Nghiên cứu, soát xét TCVN 8260:2009 Kính xây dựng - Kính hộp gắn kín cách nhiệt”, với kết quả đạt loại Khá.

Cũng trong ngày 22/6, Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng đã tổ chức họp đánh giá và nghiệm thu kết quả thực hiện Nhiệm vụ khoa học và công nghệ “Nghiên cứu, soát xét TCVN 8057:2009 Đá ốp lát trên cơ sở chất kết dính hữu cơ” và nghiệm thu dự thảo tiêu chuẩn TCVN “Tấm đá tự nhiên lát ngoài trời”, đều do Viện Vật liệu xây dựng chủ trì thực hiện.

Trần Đình Hà

Nghiệm thu các đề tài do Hội Bê tông Việt Nam thực hiện

Ngày 23/6/2022, Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng tổ chức họp đánh giá, nghiệm thu kết quả thực hiện các đề tài do Hội Bê tông Việt Nam chủ trì thực hiện, gồm “Nghiên cứu cơ sở khoa học xây dựng tiêu chuẩn Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Yêu cầu kỹ thuật và phương pháp thử”; “Nghiên cứu cơ sở khoa học xây dựng tiêu chuẩn Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Yêu cầu thiết kế kết cấu”; “Nghiên cứu cơ sở khoa học xây dựng tiêu chuẩn Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Thi công và nghiệm thu”. Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ và môi trường Lê Minh Long - Chủ tịch Hội đồng chủ trì cuộc họp.

Trình bày với Hội đồng về lý do, sự cần thiết xây dựng các tiêu chuẩn nêu trên, đại diện các nhóm tác giả nêu rõ, các dự thảo tiêu chuẩn đều được xây dựng trên cơ sở tham khảo các tiêu chuẩn của Pháp, có sự chỉnh sửa, bổ sung nhằm đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tiễn Việt Nam.

Với tiêu chuẩn “Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao (UHPC) - Yêu cầu kỹ thuật và phương pháp thử”, TS. Tống Tôn Kiên cho biết, tiêu chuẩn này áp dụng cho các loại bê tông tính năng siêu cao có cốt sợi được sử dụng trong kết cấu đúc sẵn và cấu kiện của kết cấu đúc sẵn, kết cấu đổ tại chỗ và các bộ phận của kết cấu đổ tại chỗ, các phần của kết cấu được làm bằng UHPC đổ tại chỗ, đặc biệt trong trường hợp liên kết, ghép nối, lớp phủ mặt hoặc sửa chữa đối với nhà, cầu và kết cấu công trình dân dụng. Tiêu chuẩn này cũng áp dụng cho các chi tiết kiến trúc hoặc phi kết cấu dạng đúc sẵn hoặc đúc tại chỗ. UHPC có thể được chế tạo ngay tại hiện trường hoặc tại trạm trộn bê tông thương phẩm, nhà máy sản xuất cấu kiện bê tông. Tiêu chuẩn này không áp dụng đối với kết cấu UHPC được thi công bằng phương pháp phun,



Toàn cảnh cuộc họp

kết cấu bê tông cốt sợi thủy tinh chế tạo bằng phương pháp phun.

Về đề tài “Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Yêu cầu thiết kế kết cấu”, TS. Đỗ Tiến Thịnh cho biết: tiêu chuẩn quy định các yêu cầu thiết kế nhà và công trình xây dựng bằng UHPC không cốt thép, UHPC có cốt thép hoặc UHPC ứng suất trước. Tiêu chuẩn này tuân thủ theo các nguyên tắc và yêu cầu về an toàn và khả năng sử dụng của công trình, các cơ sở thiết kế và kiểm tra xác nhận dữ liệu theo EN 1990. Nếu kết cấu bao gồm những cấu kiện được sản xuất bằng UHPC và các cấu kiện làm bằng những vật liệu khác, cần viện dẫn đến tiêu chuẩn này để có cơ sở điều chỉnh phù hợp cho các cấu kiện làm bằng UHPC. Tiêu chuẩn này chỉ đề cập đến các yêu cầu liên quan đến cường độ, điều kiện sử dụng, độ bền và khả năng chịu lửa của kết cấu làm bằng UHPC, không đề cập đến những yêu cầu khác như cách nhiệt, cách âm.

Đối với tiêu chuẩn “Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Thi công và nghiệm thu”, TS. Trần Bá Việt cho biết: tiêu chuẩn này quy định các yêu cầu chung để thi công các cấu kiện UHPC dùng trong kết cấu, chi tiết kết cấu đúc sẵn, đúc tại chỗ; liên kết các chi tiết kết cấu bằng UHPC đổ tại chỗ, điền đầy mối nối, phủ lên bê tông cũ

hoặc sửa chữa trong các công trình xây dựng dân dụng, công nghiệp và hạ tầng. Tiêu chuẩn này cũng áp dụng cho các chi tiết kiến trúc hoặc phi kết cấu đúc sẵn hoặc đúc tại chỗ. UHPC có thể được chế tạo ngay tại hiện trường hoặc tại nhà máy bê tông trộn sẵn, hoặc tại nhà máy sản xuất cấu kiện bê tông.

TS. Trần Bá Việt nhấn mạnh ý nghĩa của tiêu chuẩn “Bê tông cốt sợi tính năng siêu cao - Thi công và nghiệm thu” nói riêng và các tiêu chuẩn về UHPC do Hội Bê tông Việt Nam chủ trì biên soạn sau khi được nghiệm thu, áp dụng vào thực tế sẽ tạo cơ sở, tiền đề quan trọng đẩy mạnh ứng dụng bê tông cốt sợi tính năng siêu cao trong các công trình xây dựng. Trên thực tế, UHPC hiện đã được ứng dụng khá rộng rãi ở Việt Nam khi có tới 59 cầu UHPC đã được xây dựng trên toàn quốc. UHPC cũng đã được dùng để sửa chữa mặt cầu Thăng Long và cho kết quả tốt.

Tại cuộc họp, Hội đồng ghi nhận nỗ lực của các nhóm nghiên cứu trong quá trình thực hiện các yêu cầu theo hợp đồng đã ký, nội dung các báo cáo thuyết minh bám sát đề cương được duyệt, các dự thảo tiêu chuẩn cơ bản đã bám

sát bản gốc và có sự điều chỉnh, bổ sung nhằm đảm bảo tuân thủ đúng thể thức trình bày tiêu chuẩn Việt Nam và đảm bảo chất lượng.

Tuy nhiên theo Hội đồng, đây là chuỗi các tiêu chuẩn có mối liên quan chặt chẽ với nhau, do đó các nhóm nghiên cứu cần tập trung rà soát, chỉnh sửa, sử dụng chính xác và đồng nhất các thuật ngữ khoa học chuyên ngành trong từng dự thảo tiêu chuẩn và thống nhất trong cả 3 dự thảo tiêu chuẩn. Bên cạnh đó, Hội đồng cũng góp ý tới các nhóm nghiên cứu một số lỗi về dịch thuật, các lỗi về chế bản...

Kết luận cuộc họp, Phó Vụ trưởng Lê Minh Long tổng hợp ý kiến góp ý của các chuyên gia thành viên Hội đồng, đồng thời bổ sung một số ý kiến nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng các dự thảo các tiêu chuẩn; đề nghị các nhóm nghiên cứu tiếp thu đầy đủ, sớm chỉnh sửa, hoàn thiện các sản phẩm theo hợp đồng, trình lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

Hội đồng Tư vấn Bộ Xây dựng nhất trí nghiệm thu các đề tài nêu trên do Hội Bê tông Việt Nam chủ trì thực hiện.

Trần Đình Hà

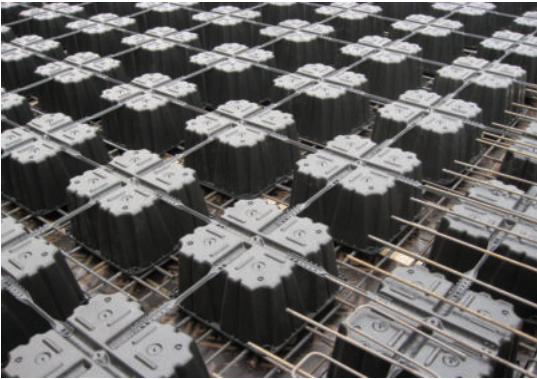
Công nghệ khối hộp rỗng Simkar cho các sàn bê tông cốt thép nguyên khối

Bài viết về công nghệ cải tiến nhằm giảm khối lượng riêng của các tấm sàn bê tông cốt thép nguyên khối bằng cách giảm lượng bê tông và cốt thép được sử dụng; giảm lượng khí thải carbon trong xây dựng; đẩy nhanh tiến độ thi công đồng thời giảm chi phí của quá trình xây dựng.

Công nghệ để sản xuất tấm sàn bê tông cốt thép nguyên khối đặc chắc được sử dụng rộng rãi trong xây dựng không cho phép tiết kiệm các vật liệu xây dựng cơ bản. Phần bê tông có tại khu vực không chịu lực không tham gia vào hoạt động chịu lực của kết cấu, song lại khiến

khối lượng riêng của kết cấu tăng lên, khiến kết cấu móng phức tạp hơn và nặng hơn. Điều này dẫn đến sự lãng phí xi măng, cốt thép, đá dăm và các tài nguyên khác, tiêu thụ thêm điện, nhiên liệu, gia tăng chi phí vận chuyển, tăng phát thải các chất ô nhiễm và CO₂ vào khí quyển, rút cuộc làm tăng thời gian thi công và chi phí xây dựng.

Vấn đề đã được biết đến từ lâu, nhưng cho đến nay mới chỉ tìm ra giải pháp cho kết cấu tấm sàn đúc sẵn. Năm 1936, các tấm sàn nhiều lỗ rỗng đúc sẵn bắt đầu được sử dụng ở Liên Xô. Công nghệ Simkar, lần đầu tiên sau



Công nghệ sàn khối rỗng

hơn tám thập kỷ đã khiến việc sử dụng tất cả các lợi thế ứng dụng tấm sàn nhiều lỗ rỗng trong lĩnh vực xây dựng nguyên khối trở nên khả thi.

Công nghệ dựa trên việc sử dụng các khối rỗng từ polymer tái chế thay thế khối bê tông trong vùng không chịu lực của sàn bê tông cốt thép.

Mức tải cơ bản trong các tấm sàn do cốt thép đảm nhiệm, do đó nếu giảm trọng lượng riêng của các tấm, với sự hỗ trợ của công nghệ Simkar sẽ có thể giảm khối lượng của nó, điều này ảnh hưởng đáng kể đến việc tiết kiệm chi phí tổng thể trong quá trình xây dựng. Giảm khối lượng riêng của kết cấu tức là có thể tăng nhịp tự do của kết cấu chịu lực, giảm mức độ phức tạp trong việc xây dựng khung nguyên khối, giảm chi phí vận chuyển bê tông, cốt thép đến chân công trình, chi phí nâng đến vị trí thi công; đơn giản hóa và giảm chi phí của kết cấu khung đỡ của tòa nhà, giảm tiêu thụ vật liệu của nền móng, có nghĩa là giảm chi phí và tăng tốc thi công móng nhà; giảm các tác động địa chấn đối với tòa nhà; giảm lượng khí thải carbon dioxide được tạo ra trong quá trình sản xuất xi măng và kim loại được sử dụng để xây dựng công trình hay trong quá trình vận chuyển các vật liệu đó đến công trường, cũng như giảm lượng chất thải nhựa thông qua các khối rỗng bằng polymer tái chế.

Ứng dụng các khối rỗng không làm giảm các



Trung tâm thương mại Academic (Moskva) - một trong những công trình áp dụng công nghệ sàn rỗng Simkar để tạo những tấm sàn bê tông nhịp lớn

tính chất cường độ của các kết cấu tấm bê tông và khung nguyên khối, đồng thời cho phép:

- Giảm tiêu thụ vật liệu xây dựng cơ bản (bê tông nguyên khối từ 25%, cốt thép chịu lực từ 12%), do đó giảm 25% khối lượng riêng của các kết cấu nguyên khối;
- Tăng nhịp tự do lên 12-15m;
- Đơn giản hóa và giảm chi phí xây dựng nền móng;
- Giảm 8 - 10% lượng phát thải CO₂ vào khí quyển bằng cách giảm xi măng và cốt thép cần thiết để sản xuất trần và phụ kiện so với công nghệ xây dựng truyền thống;
- Tăng khả năng chống động đất của các tòa nhà bằng cách giảm tác động rung chấn lên các kết cấu công trình;
- Giảm chi phí xây dựng móng ít nhất 5%, tùy vào thiết kế ban đầu của móng.

Sự đổi mới của phương pháp này nằm ở chỗ, các khối rỗng bằng polymer được sắp xếp theo một cách đặc biệt trong tấm sàn, giữa các lưới cốt thép chịu lực ở phía dưới và phía trên. Ứng dụng công nghệ tương đối đơn giản. Ở giai đoạn của các quy trình thiết kế tiêu chuẩn, với các công cụ phần mềm hỗ trợ, các thiết kế rỗng được tích hợp vào kết cấu của tấm bê tông, và khối lượng riêng giảm đi của tấm được tính toán. Ngoài ra, khối lượng riêng còn được vận dụng để lựa chọn cốt thép, xác định cuối cùng

giá trị độ võng, các nhịp, tính toán nền móng...

Để thuận lợi và thiết kế đạt chất lượng tốt nhất có thể, nhà sản xuất các linh kiện, yếu tố của công nghệ Simkar đã phối hợp với Khoa Kết cấu bê tông cốt thép & kết cấu đá của Đại học Xây dựng quốc gia Moskva nghiên cứu các khuyến nghị tính toán các tấm sàn nguyên khối; hợp tác với công ty phần mềm LIRA nghiên cứu module tính toán với phần mềm Lira phiên bản 9.6 trở lên, cho phép tự động hóa quá trình tích hợp các khối rỗng. Bên cạnh đó, việc sản xuất các cấu kiện tuân thủ nghiêm các quy định của tiêu chuẩn STO 38311046-001-2019, và bản đồ công nghệ tiêu chuẩn để thực hiện công việc trong các điều kiện khí hậu khác nhau.

Đến nay, hơn 50 công trình lớn trong nước (Liên bang Nga) đã được xây dựng bằng công nghệ này. Trong đó phải kể đến những dự án rất thú vị sau đây:

Tổ hợp nhà "Góc rừng" tại Khimki, Moskva - công trình đầu tiên áp dụng công nghệ sàn khối rỗng tại Nga, đi vào hoạt động từ tháng 6/2013.

Nhà hàng ở thành phố Kirovsk, vùng Murmansk. Trong dự án, tấm sàn nguyên khối dạng treo có hình thức một cái đĩa khổng lồ với các khối rỗng được đặt bên trong, công trình được hoàn thành năm 2021.

Tổ hợp nhà "Simvol", Moskva. Nhờ việc sử dụng các khối rỗng nên có thể duy trì độ dày bản sàn là 25cm và các nhịp 9,6m theo thiết kế đề ra.

Trung tâm thương mại "Akademic", Moskva. Trong dự án đã ứng dụng các nhịp không dầm lớn nhất, kích thước 12 x 8,4 mét, độ dày bản sàn 400mm. Công trình đi vào hoạt động từ năm 2018.

Tòa nhà hành chính thương mại ở St.Peterburg cao 164 mét. Trong quá trình thiết kế, các kỹ sư đã loại bỏ hoàn toàn móng cọc. Cả tòa nhà tựa trên tấm móng, nhờ đó các yêu cầu bảo vệ đường hầm của tuyến metro đi qua gần đó được bảo đảm.

Bãi đỗ xe ở Sochi, nằm trong vùng có hoạt

động địa chấn mạnh. Việc sử dụng công nghệ khối rỗng giúp tăng nhịp 25% so với các tiêu chuẩn quy định do Bộ Xây dựng, Nhà ở và tiện ích công cộng Liên bang Nga phê duyệt. Công trình đi vào hoạt động từ năm 2018.

Tổ hợp nhà ở 17 tầng "Aygedzor" trong khu vực có địa chấn mạnh ở Erevan và tái thiết khu điều dưỡng "Jermuk Olympia", thành phố Jermuk. Đang áp dụng trong xây dựng 2 tổ hợp nhà ở khác tại Erevan, tổng diện tích hơn 110.000 m². Các tòa nhà có khung nguyên khối nhẹ, số tầng được tăng lên là 21 và 24 tầng.

Đặc biệt, trong giai đoạn 2019 - 2021, công nghệ Simkar đã được xuất khẩu để xây dựng các khu phức hợp dân cư cao tầng ở Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất. Công nghệ đã được chứng nhận tuân thủ các quy định và quy chuẩn xây dựng của Liên bang Nga. Tại một trong những công trình được xây dựng ở Krasnodar, các cuộc thử nghiệm đã được thực hiện để khẳng định các đặc tính độ tin cậy của kết cấu.

Nhờ hình dạng đặc biệt của các khối rỗng và các khung nên có thể xếp rất nhỏ gọn, qua đó giảm thiểu chi phí vận chuyển. Ví dụ, đối với một xe tải tiêu chuẩn có thể tích thùng tải là 83 m³, có thể tải từ 850 m² đến 1500 m² thành phẩm tùy theo kích thước. Tại địa điểm thi công, các yếu tố được lắp ráp và chuyển giao tới vị trí thích hợp. Kiểm nghiệm thực tế cho thấy thời gian dành cho việc lắp ráp các yếu tố ít hơn so với thời gian dành cho việc sản xuất và lắp đặt các thiết bị hỗ trợ khi ứng dụng công nghệ truyền thống. Mác và tính lưu động của hỗn hợp bê tông, thành phần dạng hạt không khác với các loại truyền thống. Việc sử dụng các khối rỗng không tạo ra thay đổi đáng kể trong công nghệ hiện nay để thi công sản xuất các tấm sàn và trần bê tông cốt thép.

Ngoài việc giảm tiêu thụ vật liệu và tăng tốc độ thi công công trình, còn phải kể đến hiệu quả môi trường từ việc ứng dụng công nghệ:

- Xử lý chất thải rắn sinh hoạt từ polypropy-

lene. Để sản xuất 1 m² tấm sàn bằng công nghệ này, sẽ sử dụng từ 2,55 kg đến 5,25 kg chất thải polypropylene;

- Việc giảm lượng phát thải CO₂ liên quan đến việc giảm khối lượng bê tông được sử dụng để tạo ra 1 m² tấm sàn, từ 42,6 kg trở lên tùy theo kích thước của khối rỗng được sử dụng. Giảm lượng khí thải CO₂ liên quan đến việc giảm số lượng phương tiện được sử dụng để vận chuyển vật liệu xây dựng cơ bản (giảm khoảng 1,1 kg trên 1 m² sàn tùy theo kích cỡ

các khối rỗng được sử dụng.

Công nghệ sử dụng các khối hộp rỗng Simkar được công nhận là một trong 40 công nghệ môi trường tốt nhất ở châu Âu. Với việc ứng dụng công nghệ, hàng chục triệu mét vuông sàn của các công trình dân dụng đã được xây dựng trên khắp thế giới.

Theo Tạp chí Công nghệ bê tông (Nga)

số 5/2021

ND: Lê Minh

Các giải pháp giao thông bền vững và thông minh

Giao thông bền vững và thông minh là yếu tố góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của mỗi thành phố. Trên thực tế, hầu hết các quốc gia phát triển đều đang tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng - vốn được coi là động lực chính cho giao thông bền vững. Để đạt được sự phát triển bền vững trong các thành phố thông minh đòi hỏi sự tích hợp của các hệ thống giao thông. Yếu tố thúc đẩy sự phát triển của thành phố thông minh là đảm bảo kết nối nguồn lực con người, cơ sở hạ tầng và nguồn vốn xã hội nhằm đạt được sự phát triển kinh tế bền vững hơn và lối sống tốt hơn cho người dân. Nói cách khác, giao thông bền vững và thông minh là một trong những yếu tố thúc đẩy quá trình trở thành thành phố thông minh.

Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải châu Âu đã thúc đẩy cải thiện an toàn đường bộ, quản lý giao thông, marketing và viễn thông như một công cụ để tăng cường giao thông công cộng. Hội nghị cũng nhằm mục đích cải thiện tính cạnh tranh của các phương tiện vận tải đường bộ khác như tàu hỏa.

Tại Canada, các cải tiến đã được thực hiện để nâng cao hiệu suất của các nhà cung cấp dịch vụ và nhà khai thác. Trên thực tế, điều này đạt được thông qua việc tăng năng lực ra quyết

định của các cơ quan chính phủ được giao nhiệm vụ quản lý lĩnh vực giao thông vận tải, từ đó làm tốt hơn việc quản lý các hoạt động của Bộ Giao thông vận tải Canada. Tại Hoa Kỳ, một số tổ chức chính phủ đã được giao nhiệm vụ thực hiện giao thông bền vững và thông qua đó, một số cách tiếp cận đã được áp dụng. Đầu tiên, các nhà hoạch định giao thông vận tải được cấp quyền tự do hoạt động nghiêm ngặt để nâng cao văn hóa giao thông bền vững trong nước. Tuy nhiên, có một số rào cản đã hạn chế giao thông bền vững ở nhiều quốc gia trên thế giới, chẳng hạn quan niệm sai lầm rằng giao thông vận tải bền vững sẽ không khả thi về mặt kinh tế; hay khó khăn về nguồn nguyên liệu thay thế cho xăng và dầu...

Trên thực tế, đối với bất kỳ thành phố hiện đại nào đều phải phát triển bền vững hệ thống giao thông để thúc đẩy sự thịnh vượng hơn nữa. Cơ sở hạ tầng thu hút các dịch vụ công quan trọng, cần thiết cho sự phát triển kinh tế và nâng cao mức sống. Tắc nghẽn giao thông gây thiệt hại trung bình từ 1-3% GDP của một quốc gia. Các thành phố thông minh đã tiến xa hơn trong việc thiết lập các hệ thống giao thông thông minh và bền vững nhằm tăng năng lực giao thông đô thị, đồng thời cải thiện khả năng

di chuyển của người dân.

Mục tiêu cơ bản đằng sau việc thiết lập một hệ thống giao thông thông minh và bền vững cho bất kỳ thành phố hiện đại nào là tận dụng các phương thức di chuyển tiết kiệm năng lượng hiệu quả cho người dân trong khi giảm lượng khí thải carbon liên quan đến giao thông. Ví dụ, Bộ Giao thông Vận tải Canada nhấn mạnh rằng hệ thống giao thông hiện đại đang kéo theo tỷ lệ tiêu thụ cao của cả tài nguyên tái tạo và không tái tạo. Nhu cầu về giao thông thông minh xuất phát từ hiểm họa nóng lên toàn cầu, chủ yếu là do khí thải xe cơ giới gây ra. Ủy ban Khoa học và Công nghệ phát triển của Liên hợp quốc cho rằng giao thông bền vững và thông minh là cần thiết để giải quyết vấn đề dân số ngày càng gia tăng. Nghiên cứu còn cho rằng hệ thống giao thông công cộng cơ bản cho một số thành phố hiện đại là xe lửa, tàu điện ngầm và xe buýt. Ở Singapore, tàu điện ngầm là giải pháp giao thông thông minh hàng đầu, với hơn 100 nhà ga, các chuyến tàu có khoảng thời gian cách nhau 5 phút. Do đó, hệ thống tàu điện ngầm và xe lửa là tính năng giao thông thông minh cơ bản của nhiều thành phố, với những cải tiến thường xuyên trên quy mô toàn cầu.

Các giải pháp giao thông bền vững

Đi xe đạp là một hình thức giao thông bền vững phổ biến thường được thực hiện ở các thành phố phát triển. Ở nhiều quốc gia, hệ thống xe đạp công cộng của chính quyền địa phương hoặc các tổ chức phi chính phủ đã được thiết lập để chia sẻ xe đạp giữa người dân. Đi xe đạp thường xuyên giúp giảm tắc nghẽn giao thông, vì người đi xe đạp có làn đường dành riêng cho xe đạp. Đi xe đạp làm giảm áp lực lên phương tiện giao thông công cộng, đồng thời cải thiện sức khỏe cá nhân của những người thường xuyên sử dụng phương tiện này. Thủ đô Copenhagen (Đan Mạch) đã giảm được 10%

thời gian đi lại thông qua việc đạp xe - một xu hướng chung đang hình thành trên cả nước. Ủy ban Khoa học và Công nghệ Phát triển của Liên hợp quốc cho biết tại Budapest (Hungary), một mạng lưới đạp xe bao gồm 98 trạm cho thuê và hơn 1000 xe đạp đã được thành lập với tỷ lệ thành công hơn 1 triệu lượt cho thuê. Đạp xe mang lại tính linh hoạt trong di chuyển xung quanh thành phố, chi phí rẻ, đồng thời giảm tắc nghẽn giao thông. Các hệ thống xe đạp công cộng giúp người dân được phép đi chung xe đạp tiếp tục là một trong những xu hướng chung của nhiều thành phố thông minh. Ví dụ, hơn 39% tổng số quãng đường ở Munster dành cho những người đi xe đạp, và do đó thành phố được mệnh danh là thủ đô xe đạp của Đức. Trên thực tế, số người dân ở Munster thích sử dụng xe đạp để di chuyển đã tăng từ 29,2% lên 39,1% vào năm 2013, cao hơn nhiều so với những người chọn phương tiện khác là 29%. Hơn nữa, cả một thị trấn ở Munster, Promenade được dành riêng cho những người đi xe đạp. Khoảng 500 thành phố trên toàn thế giới đang thực hiện các chương trình chia sẻ xe đạp, cùng nhau cung cấp 500.000 chiếc xe đạp cho người dân. Copenhagen có một hệ thống các con đường cho xe đạp kéo dài hơn 400km, phần lớn dân số thành phố khai thác tuyến đường này. Thành phố đã lên kế hoạch để tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông đồng thời hạn chế ùn tắc giao thông thông qua việc thiết lập một hệ thống làn đường phức hợp dành cho xe đạp. Do đó, Copenhagen được coi là thành phố tốt nhất cho người đi xe đạp. Hệ thống và cấu trúc hạ tầng dành cho xe đạp ở Copenhagen được coi là mẫu mực để cải thiện giao thông ở các thành phố khác trên thế giới. Thủ đô Mexico City của Mexico vào các ngày chủ nhật hơn 15.000 người đồng loạt đạp xe dọc các làn đường dành cho xe đạp trong thành phố. Mexico là một

trong những thành phố bị ảnh hưởng nặng nề nhất trên thế giới do tắc nghẽn giao thông với tốc độ trung bình của ô tô trong giờ cao điểm là 4 km/h. Do đó, Mexico đã triển khai hệ thống chia sẻ xe đạp thông qua ECOBICI (hệ thống chia sẻ xe đạp sinh thái) đồng thời áp dụng hơn 170km làn đường dành cho xe đạp và xây dựng một trung tâm hỗ trợ những người đi xe đạp. ECOBICI nhận được sự quan tâm của công chúng với hơn 265.000 người dùng đã đăng ký và khoảng 35.000 chuyến đi xe đạp hàng ngày của cư dân Mexico, với mức tăng kỷ lục trên 500% các chuyến đi xe đạp.

Hệ thống xe đạp công cộng đã phát triển đáng kể về mức độ phổ biến và triển khai trong những năm qua, với hơn 50 quốc gia sử dụng hệ thống này. Trung Quốc là quốc gia dẫn đầu toàn cầu về nhu cầu xe đạp với tổng số khoảng 400.000 xe đạp sẵn có cho người dân trên cả nước. Người dân lấy xe đạp từ các công viên, thường được gọi là “các trạm đậu xe”, và sau khi sử dụng thì trả xe lại ở trạm khác. Chia sẻ xe đạp giúp việc đi lại linh hoạt hơn trong nội đô. Hệ thống chia sẻ xe đạp giúp người dân giảm nỗi lo tắc đường vào giờ cao điểm, chi phí cũng ít tốn kém hơn, lại có thể di chuyển đến những địa điểm mà các phương tiện giao thông khác khó tiếp cận. Lý giải điều này do xe đạp chiếm ít không gian và do đó dễ điều hướng, và hệ thống làn đường dành cho xe đạp rộng rãi giúp người dân dễ dàng đến những nơi khó tiếp cận. Copenhagen đã tiến một bước xa hơn khi kết hợp một số cảm biến dọc theo các làn đường dành cho xe đạp để nâng cao hơn nữa hiệu quả của việc đạp xe trong thành phố. Trên thực tế, đèn giao thông sẽ được nhắc chuyển sang màu xanh khi cảm biến nhận thấy dòng người đi xe đạp dọc theo làn đường dành cho xe đạp trên các giao lộ đông đúc, do đó giúp họ đi qua an toàn. Các làn đường dành cho người

đi xe đạp mang lại sự an toàn cho người đi xe đạp trong khi đảm bảo kết nối linh hoạt giữa một số địa điểm trong các thành phố. Hầu hết các quy hoạch đô thị ở các thành phố thông minh chủ yếu tập trung vào ô tô làm hình thức giao thông chính. Do đó, các thành phố này cần thiết lập cơ sở hạ tầng cần thiết đảm bảo an toàn trong khi vẫn mang lại hiệu quả để nâng cao nhu cầu đạp xe cho người dân.

Giao thông ở các thành phố lớn bao gồm sự tham gia một lượng lớn các loại xe tải trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Do đó, giao thông bền vững đưa ra các giải pháp thay thế khắc phục như khai thác hệ thống đường sắt và vận tải đường thủy để chuyển và phân phối hàng hóa giữa các thành phố. Cuối cùng, thông qua xe đạp và xe điện, những hàng hóa này sau đó được cung cấp cho các hộ gia đình cá nhân. Trong trường hợp này, giao thông bền vững giúp giao dịch thuận lợi hơn. Các biện pháp giao thông bền vững được thực hiện ở Vương quốc Anh đã được đầu tư cho phát triển quản lý chất thải và hiệu quả năng lượng theo chính sách Liên minh Châu Âu ước tính khoảng 100 triệu bảng cho London và 100 triệu bảng cho Tây Bắc nước Anh.

Một hình thức giao thông bền vững khác đang gia tăng đặc biệt là việc sử dụng xe điện. Nhiều thành phố thông minh đã thiết lập các điểm sạc xe điện khắp nơi trong thành phố. Trên thực tế, Sách trắng về Giao thông của Liên minh châu Âu ước tính rằng tất cả các thành phố hiện đại của châu Âu sẽ loại bỏ các phương tiện cơ giới truyền thống chạy bằng nhiên liệu vào năm 2050. Một cách tiếp cận giao thông bền vững của các thành phố thông minh khác là sử dụng các phương tiện tự lái mang lại nhiều mặt tích cực cho các thành phố hiện đại. Các phương tiện tự hành cho phép lưu lượng giao thông đồng đều, hợp lý thông qua

việc sử dụng các cảm biến sẽ tính đến khoảng cách giữa các phương tiện trong khi duy trì khoảng cách an toàn giữa mỗi phương tiện, nhu cầu tiêu thụ năng lượng cũng giảm do hạn chế của khí động học của xe lên mức tiêu thụ.

Các giải pháp giao thông thông minh

Hệ thống giấy phép đỗ xe điện tử, một hình thức giao thông thông minh cụ thể được triển khai tại một khu vực của New York đã tiết kiệm cho chính phủ 8 triệu đô la Mỹ từ khoản đầu tư chỉ 50.000 đô la Mỹ. Còn ở Copenhagen, hơn 380 cảm biến thông minh đã được lắp đặt để dễ dàng di chuyển cho những người đi xe đạp trong thành phố. Các cảm biến nghiên cứu dữ liệu tốc độ của người đi xe đạp dựa trên các bản ghi từ máy ảnh, sau đó điều chỉnh thời gian của đèn để tăng thêm thời gian di chuyển. Việc tăng cường hệ thống đèn giao thông chính với công nghệ truyền thông và cảm biến kỹ thuật số sẽ giảm thời gian đợi xuống hơn 40%. Đèn tín hiệu giao thông có vai trò cơ bản trong việc vận hành giao thông thông minh ở các thành phố phát triển.

Ngoài ra, các hệ thống kiểm soát giao thông được thiết kế để ưu tiên giao thông công cộng như một hình thức giao thông thông minh cho các thành phố hiện đại. Báo cáo của Liên minh châu Âu cho rằng cài đặt kiểm soát giao thông để cho phép xe buýt dừng ít hơn tại các đèn giao thông. Trên thực tế, hệ thống giao thông được lập trình theo cách báo hiệu quyền ưu tiên cho xe buýt không gây tác động tiêu cực lớn đến luồng giao thông của những người tham gia giao thông khác như người đi xe đạp và người đi bộ. Để thực hiện điều này, có hai cách tiếp cận để linh hoạt ưu tiên giao thông công cộng. Thứ nhất, hệ thống điều khiển thụ động cho phép các phương tiện giao thông công cộng di chuyển mà không cần dừng lại. Thứ hai, đối với hệ thống đang hoạt động, thời gian tín hiệu đèn

giao thông được điều chỉnh theo thời gian thực dựa trên sự xuất hiện dự kiến của phương tiện giao thông công cộng mong muốn tại giao lộ, do đó đây là hình thức mạnh mẽ hơn của hệ thống. Các hệ thống như vậy đã được triển khai và sử dụng tích cực ở Toulouse (Pháp).

Những tiến bộ công nghệ đã cho phép sự phát triển của ô tô hybrid và chia sẻ ô tô như những ví dụ tương tự về giao thông thông minh cho các thành phố phát triển. Các phương tiện hybrid sử dụng một phần điện thay thế sẽ cho phép giảm lượng khí thải từ các phương tiện cơ giới. Hybrid là dòng xe xăng lai điện và có cơ chế hoạt động như các mẫu xe truyền thống nên loại phương tiện này không đòi hỏi xây dựng trạm sạc và không cần thay đổi hành vi lái xe như xe điện. Vì vậy, người sử dụng xe tiếp cận một cách dễ dàng hơn mà không cần thay đổi thói quen sử dụng xe.

Singapore rất thành công với mô hình quản lý giao thông tích hợp. Toàn bộ các hoạt động về giao thông và sử dụng đất được quản lý trực tiếp dưới quyền LTA (Land Transport Authority), bao gồm nhiều đơn vị chức năng thực hiện quản lý cả mạng lưới đường bộ, đường cao tốc, đường đô thị và hệ thống vận tải công cộng cũng như cung cấp thông tin và dịch vụ giao thông đến người dân.

Tại Mỹ, các trung tâm quản lý điều hành giao thông thông minh rất phổ biến và có mặt ở hầu hết các thành phố. Hiệp hội Đường bộ Mỹ và Hiệp hội Vận tải công cộng có đưa ra hướng dẫn về mô hình trung tâm quản lý ở các cấp độ khác nhau và được phân loại dựa vào không gian và chức năng quản lý để cung cấp cho người dân và các cơ quan khi cần. Cụ thể, về không gian địa lý trong một khu vực đô thị cụ thể sẽ do một đơn vị chuyên trách quản lý và cơ chế hoạt động là đơn vị công lập nhà nước thực hiện. Tại nhiều khu vực khác nhau trong thành phố sẽ do

nhiều đơn vị liên quan trong lĩnh vực giao thông quản lý, với cơ chế hoạt động là do đơn vị công lập nhà nước và tư nhân thực hiện. Về không gian địa lý toàn thành phố hoặc vùng thành phố thì sẽ có nhiều đơn vị, ngành khác nhau liên quan quản lý, với cơ chế hoạt động là đơn vị công lập nhà nước và đơn vị tư nhân thực hiện.

Giao thông bền vững và thông minh vẫn là một trong những động lực cốt lõi cho sự phát triển kinh tế - xã hội và môi trường trên toàn cầu. Giao thông bền vững và thông minh hướng tới ba giá trị cốt lõi đảm bảo sức khỏe của cả con người và hệ sinh thái, hiệu quả kinh tế trong hoạt động và khả năng chi trả đồng thời cung

cấp các phương thức vận tải thay thế khác nhau để lựa chọn, hạn chế phát thải khí nhà kính và thân thiện với môi trường. Cần lưu ý rằng bất kỳ hình thức giao thông nào không bền vững đều là những hình thức trực tiếp gây hại cho môi trường, cả trong ngắn hạn cũng như dài hạn. Nói cách khác, giao thông bền vững và thông minh là một khái niệm cơ bản thúc đẩy sự phát triển kinh tế và xã hội.

ND: Mai Anh

*Dastan Bamwesigye & Petra Hlavackova,
Đại học Mendel, Cộng hòa Séc.*

Tạo mô hình mới về dịch vụ quản lý thị trường cho thuê nhà dài hạn

Là một trong những thành phố thí điểm đầu tiên của cả nước hỗ trợ phát triển thị trường cho thuê nhà ở của Chính phủ Trung Quốc, Nam Kinh xác định “nhà là để ở, không phải để đầu cơ”, và tận dụng các cơ hội trong việc xây dựng thí điểm nhằm khám phá các ý tưởng mới, phương pháp mới, mô hình mới để phát triển dịch vụ quản lý thị trường cho thuê nhà ở dài hạn.

Tuân thủ hướng dẫn lập kế hoạch và cung cấp hỗ trợ chính sách

Nam Kinh đã ban hành chính sách “Chính phủ Trung ương ủng hộ Kế hoạch thí điểm của Nam Kinh để phát triển thị trường cho thuê nhà ở” và “Kế hoạch hành động 3 năm của thành phố Nam Kinh để đẩy nhanh tốc độ phát triển thị trường cho thuê nhà ở giai đoạn 2019 - 2021”, trong đó nêu rõ mục tiêu thực hiện 29 nhiệm vụ trọng tâm thuộc 5 dự án lớn trong thời gian 3 năm thí điểm. Ngoài ra, Nam Kinh cũng đã đề ra “Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 về phát triển nhà ở cho thuê”, trong đó làm rõ các ý tưởng chung, mục

tiêu, nhiệm vụ chính và chiến lược không gian nhà ở cho thuê trong thời kỳ này.

Ở giai đoạn đầu thực hiện mục tiêu, thành phố Nam Kinh đã tăng cường cung ứng đất nhà ở cho thuê, tách quy hoạch đất cho thuê, năm 2021 đã cung cấp 92,14ha đất cho thuê và khởi động 2 dự án xây dựng sử dụng đất tập thể. Tiếp theo là cải thiện chính sách nhà ở cho thuê, ban hành “Các biện pháp hành chính để xây dựng nhà ở cho thuê theo định hướng thị trường” và “Quy tắc thực hiện tái thiết nhà ở cũ, dư thừa thành nhà cho thuê”; từng bước hình thành hệ thống xây dựng nhà ở cho thuê và hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ thí điểm. Để thực hiện các chính sách ưu đãi về thuế và chi phí nhằm thúc đẩy phát triển nhà cho thuê dài hạn, Nam Kinh đã thúc đẩy áp dụng thuế suất 0 đồng đối với nhà cho thuê của cá nhân và thực hiện chính sách ưu đãi thuế đối với nhà cho thuê của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, Nam Kinh cũng thiết lập hệ thống chính sách trợ cấp



Cộng đồng nhà cho thuê Căn Gia Long Hi Đài



Nội thất một căn hộ cho thuê tại khu Kiến Dung Gia Viên Quân Gia Kiều

tài chính trung ương, ban hành “Các biện pháp hành chính cho các quỹ trợ cấp tài chính trung ương tại thị trường cho thuê nhà ở Nam Kinh”, “Thông báo về việc tăng cường giám sát hỗ trợ tài chính trung ương để phát triển Các quỹ thí điểm thị trường cho thuê nhà ở”... Trước tình hình mới, Nam Kinh đã sửa đổi phiên bản năm 2004 của “Các biện pháp hành chính đối với việc cho thuê nhà”, triển khai áp dụng từ ngày 1/5/2022.

Đổi mới hệ thống và cơ chế xây dựng mô hình “bất động sản +”

Thành phố Nam Kinh đã thiết lập và cải thiện cơ chế bất động sản +, đưa ra mô hình bất động sản + mới để quản lý việc cho thuê nhà ở, tăng cường sự phối hợp giữa bất động sản với an ninh công cộng, thuế, giám sát thị trường, giám sát tài chính... để tăng cường chức năng giám sát của Chính phủ đối với nhà ở và các doanh nghiệp cho thuê nhà ở, từ đó thúc đẩy trao đổi, chia sẻ thông tin giữa người dân - nhà ở - doanh nghiệp để hình thành mô hình phát triển lành mạnh của thị trường cho thuê nhà ở dài hạn.

Cụ thể, bất động sản + an ninh công cộng thực hiện chức năng quản lý chung giữa người dân với nhà ở, đồng thời nắm bắt chính xác thông tin nhà ở; bất động sản + thuế thực hiện các chính sách ưu đãi về thuế và chi phí, giúp

giảm thiểu gánh nặng; bất động sản + thị trường và giám sát tài chính có chức năng tìm ra mấu chốt của các công ty cho thuê và điều chỉnh hành vi hoạt động của các công ty cho thuê nhà ở; bất động sản + doanh nghiệp thực hiện cải thiện mức độ dịch vụ cho thuê, thành lập các điểm giao dịch ngân hàng, dịch vụ một cửa... để tiết kiệm thời gian xử lý các thủ tục.

Thiết lập quản lý chu kỳ và hình thành dịch vụ khép kín

Với việc tập trung vào ba yếu tố cốt lõi (người dân, nhà ở và chi phí), thành phố Nam Kinh thúc đẩy việc quản lý chặt chẽ việc cho thuê đất, nâng cao chất lượng nhà ở, giám sát chất lượng nhà ở, lập hợp đồng, liên kết bộ phận và giám sát vốn. Hiện nay, 3 dự án cho thuê nhà ở dài hạn mới (Căn Gia Long Hi Đài, Hội Thanh niên Đông Nam Tiên Lâm, Chung cư dành cho nhân viên Khu phát triển kinh tế Cao Thuần) và 3 dự án được cải tạo phục vụ cho thuê dài hạn (khu nhà cho thuê Kiến Dung Gia Viên Quân Gia Kiều, Di Hòa Bối Khách Thạch Cổ Lộ và Di Hòa Bối Khách Thượng) đều đã được hoàn thành và đưa vào sử dụng. Trong số đó, Cộng đồng cho thuê Căn Gia Long Hi Đài là dự án thí điểm cộng đồng cho thuê đầu tiên tại Nam Kinh, cung cấp gần 3.000 căn hộ cho thuê, là hình ảnh thu nhỏ điển hình cho sự phát



App CBB Kiến Dung Gia Viên

triển của thị trường cho thuê nhà của thành phố Nam Kinh. Khu nhà cho thuê Kiến Dung Gia Viên Quân Gia Kiều được coi là hình mẫu của dịch vụ cho thuê nhà của Nam Kinh, được Ngân hàng Xây dựng Trung Quốc thông qua App “CCB Kiến Dung Gia Viên” bù đắp những

thiếu sót của thị trường cho thuê, chẳng hạn: bất động sản cho thuê không sát thực tế; thông tin, thủ tục cho thuê không rõ ràng; tài sản, dịch vụ không được cung cấp kịp thời... để xoa tan những mối bận khoăn của người đi thuê nhà, hướng đến mục tiêu người thuê an tâm chọn nhà, thuê nhà, mua nhà.

Sự phát triển mạnh mẽ của các dự án cho thuê nhà dài hạn đã tạo động lực cho Nam Kinh mời gọi và giữ chân nhân tài, đồng thời giải quyết các vấn đề nhà ở theo từng giai đoạn cho công dân mới, thanh niên và sinh viên đại học.

Trần Phương Bắc

Trang Tin tức Xây dựng Trung Quốc

tháng 5/2022

ND: Ngọc Anh

Thứ trưởng Bộ Xây dựng Lê Quang Hùng và đoàn công tác của Bộ Xây dựng kiểm tra công tác thoát nước mưa và chống ngập của thành phố Hà Nội

Từ cuối tháng 5 và nửa đầu tháng 6/2022, do ảnh hưởng của thời tiết cực đoan, trên địa bàn thành phố Hà Nội đã xảy ra các trận mưa lớn gây ngập úng cục bộ tại một số khu vực và một số tuyến đường. Trước tình hình đó, chiều ngày 15/6/2022, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Lê Quang Hùng dẫn đầu đoàn công tác của Bộ Xây dựng đi kiểm tra công tác thoát nước mưa và chống ngập của thành phố Hà Nội.

Tham gia đoàn công tác có PGS.TS. Mai Thị Liên Hương - Cục trưởng Cục Hạ tầng kỹ thuật; đại diện lãnh đạo các Cục, Vụ, Viện của Bộ Xây dựng và các chuyên gia của Hội Cấp thoát nước Việt Nam.

Đến làm việc tại Công ty TNHH MTV Thoát nước Hà Nội, Thứ trưởng Lê Quang Hùng và đoàn công tác đã nghe Giám đốc Sở Xây dựng Hà Nội Võ Nguyên Phong báo cáo về thực trạng hệ thống thoát nước Hà Nội hiện nay và tình hình ngập úng tại một số khu vực trên địa bàn Hà Nội gần đây.

Ông Võ Nguyên Phong cho biết, theo Quy hoạch thoát nước Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 725/QĐ-TTg ngày 10/5/2013, hệ thống thoát nước khu vực nội thành Hà Nội được chia thành 04 lưu vực: Tô Lịch, Tả sông Nhuệ, Hữu sông Nhuệ và Long Biên. Đến nay, hệ thống thoát nước Hà Nội mới chỉ đầu tư xây dựng hoàn thiện theo Quy hoạch đối với khu vực sông Tô Lịch, sông Lừ, sông Sét và sông Kim Ngưu với diện tích 77,5km², điển hình là cụm công trình đầu mối Yên Sở, bao gồm trạm bơm Yên Sở công suất 90 m³/giờ cùng hệ thống kênh mương và hồ điều hòa. Bên cạnh đó, còn một số trạm bơm khác như trạm bơm Bắc Thăng Long (20m³/giờ), Cầu Đông Trù (2m³/giờ), Đồng Bông 1 (16m³/giờ), Cổ Nhuế



Thứ trưởng Lê Quang Hùng chủ trì buổi làm việc với Sở Xây dựng và Công ty TNHH MTV thoát nước Hà Nội



Thứ trưởng Lê Quang Hùng thăm Trung tâm giám sát hệ thống thoát nước Hà Nội

(12m³/giờ), Cầu Bươu (5m³/giờ)... Còn các khu vực khác như Tả sông Nhuệ, Hữu sông Nhuệ, Long Biên, các quận Hà Đông, Nam Từ Liêm, Bắc Từ Liêm chưa được đầu tư xây dựng theo Quy hoạch.

Để chuẩn bị ứng phó trong mùa mưa năm 2022, Sở Xây dựng đã ban hành Kế hoạch số 58/KH-SXD về đảm bảo thoát nước, chống ngập úng khu vực nội thành, đồng thời chỉ đạo các đơn vị xây dựng kế hoạch đảm bảo thoát nước và quán triệt thực hiện các nhiệm vụ chính: duy trì, khai thác tối đa hệ thống thoát nước hiện có và các trạm bơm; tổ chức ứng trực 24/24h; sử dụng

thiết bị bơm hút di động để giảm thiểu ngập úng cục bộ; phối hợp các trạm bơm tiêu thủy lợi cho thoát nước đô thị; rà soát, thực hiện các công trình cải tạo, sửa chữa khắc phục sự cố thoát nước như: nghiên cứu xây dựng bể ngầm điều tiết thoát nước tại các khu vực trũng, xa nguồn xả; xây dựng hệ thống thoát nước trên đường gom Đại lộ Thăng Long; phát huy vai trò chứa nước của hệ thống hồ điều hòa trong đô thị.

Phát biểu tại buổi khảo sát và làm việc với Sở Xây dựng, Công ty TNHH MTV Thoát nước Hà Nội, Thứ trưởng Lê Quang Hùng đề nghị lãnh đạo các cơ quan liên quan của Bộ Xây dựng và

các chuyên gia tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy chuẩn quốc gia về quy hoạch và hạ tầng kỹ thuật thoát nước căn cứ trên tình hình thực tiễn về thoát nước và ngập úng tại các đô thị, đưa ra các ngưỡng khống chế, các quy định cứng về chỉ tiêu thoát nước đô thị như tần suất, thời gian ngập úng, độ sâu ngập úng tối đa... phục vụ công tác lập quy hoạch và xây dựng hạ tầng thoát nước, trong đó chú trọng việc bố trí các hồ điều hòa để điều tiết nước mưa chảy tràn trong điều kiện thời tiết cực đoan.

Minh Tuấn

Bộ Xây dựng làm việc với Tổng cục Kinh tế Liên bang Thụy Sĩ và Tổ chức Hợp tác phát triển Đức

Ngày 24/6/2022, Bộ Xây dựng đã làm việc với Tổng cục Kinh tế Liên bang Thụy Sĩ (SECO) và Tổ chức Hợp tác phát triển Đức (GIZ) về tăng cường quan hệ hợp tác giữa các bên. Tham dự buổi làm việc về phía Bộ Xây dựng có Thứ trưởng Bùi Hồng Minh, lãnh đạo các đơn vị thuộc Bộ. Về phía các tổ chức quốc tế có bà Barbara Buser - Giám đốc Ban quản lý các dự án hạ tầng, Vụ Tài chính Hạ tầng (SECO); ông Sibylle Bachmann - Phó trưởng Bộ phận Hợp tác phát triển, Đại sứ quán Thụy Sĩ tại Việt Nam; ông Oemar Idoe - Điều phối viên nhóm các dự án về môi trường, biến đổi khí hậu và nông nghiệp của GIZ tại Việt Nam; các chuyên gia của SECO, GIZ tại Việt Nam.

Tại buổi làm việc, bà Barbara Buser bày tỏ vui mừng khi đến thăm và làm việc với Bộ Xây dựng đồng thời nhấn mạnh sự quan tâm, mong muốn tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác giữa SECO với Bộ Xây dựng trong thời gian tới, trong đó tập trung cải thiện, phát triển hạ tầng khu vực nông thôn Đồng bằng sông Cửu Long nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng cuộc sống người dân trong khu vực.

Có chung mong muốn tăng cường quan hệ

hợp tác với Bộ Xây dựng cũng như các cơ quan thuộc Chính phủ Việt Nam, ông Oemar Idoe cho biết, GIZ mong muốn hợp tác, cải thiện năng lực điều phối của các bộ phận chức năng thuộc các Bộ ngành Trung ương, địa phương của Việt Nam theo cả chiều ngang và chiều dọc, trong đó chú trọng đặc biệt ở Đồng bằng sông Cửu Long.

Cảm ơn SECO, GIZ dành nhiều sự quan tâm, hỗ trợ và hợp tác với Bộ Xây dựng trong những năm qua, Thứ trưởng Bùi Hồng Minh cho biết, Đồng bằng sông Cửu Long là vùng kinh tế trọng điểm của Việt Nam, có giá trị đa dạng sinh học cao với hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt và hệ thống rừng ngập mặn phong phú. Đây cũng là vùng cung cấp lương thực, thực phẩm quan trọng cho Việt Nam và khu vực. Tuy nhiên, hiện nay Đồng bằng sông Cửu Long đang đối mặt với nhiều thách thức do biến đổi khí hậu, nước biển dâng, xâm nhập mặn. Do đó, theo Thứ trưởng Bùi Hồng Minh, SECO và GIZ cần xây dựng chương trình làm việc cụ thể với các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng; xác định những nội dung quan trọng, ưu tiên hợp tác, trong đó tập trung nâng cao khả năng thích ứng



Thư trưởng Bộ Xây dựng Bùi Hồng Minh phát biểu tại buổi làm việc



Toàn cảnh buổi làm việc

biến đổi khí hậu cho các đô thị, công tác quy hoạch, kiến trúc, phát triển cơ sở hạ tầng vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Những hợp tác này cần nhanh chóng được triển khai thực hiện để sớm mang lại lợi ích thiết thực cho người dân trong vùng cũng như cho Việt Nam và khu vực.

Tại buổi làm việc, Vụ trưởng Vụ Quy hoạch kiến trúc Trần Thu Hằng, Cục trưởng Cục Hạ tầng kỹ thuật Mai Thị Liên Hương nêu lên một số nội dung quan trọng Bộ Xây dựng mong muốn mở rộng hợp tác trong thời gian tới, bao gồm: xây dựng chương trình hành động của Bộ Xây dựng thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 2/4/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII “Về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”, tập trung vào các lĩnh vực thuộc vai trò, chức năng quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng; rà soát, đánh giá

Chương trình xây dựng cụm tuyến dân cư và nhà ở vùng ngập lũ, khu vực bị sạt lở; rà soát, đánh giá quá trình thực hiện các đồ án quy hoạch đô thị khu vực Đồng bằng sông Cửu Long làm cơ sở đề xuất xây dựng hệ thống đô thị phân bố hợp lý tại các vùng đô thị dọc theo các hành lang phát triển chính của vùng; rà soát, đánh giá tiềm năng phát triển đô thị đảo khu vực vùng Đồng bằng sông Cửu Long làm cơ sở xây dựng và phát triển đô thị đảo bền vững, hài hòa giữa phát triển kinh tế với bảo tồn di tích lịch sử, văn hóa, bảo tồn đa dạng sinh học biển, hải đảo và đảm bảo quốc phòng an ninh; nghiên cứu các nội dung chuyên đề làm cơ sở xây dựng chính sách trong Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn; Luật Cấp thoát nước; Luật Quản lý phát triển đô thị.

Trần Đình Hà

Trung Quốc: ảnh hưởng từ sự biến động giá vật liệu xây dựng tới thị trường cấu kiện nhà tiền chế

Trong thời gian gần đây, giá thép, xi măng, vữa khô và một số loại vật liệu xây dựng khác được sử dụng trong việc xây dựng các công trình có nhiều biến động, đặc biệt giá thép tăng mạnh kể từ tháng 5/2021, phá mức cao nhất trước đó vào năm 2008 và đạt mức cao kỷ lục

từ trước đến nay. Ảnh hưởng từ biến động này đối với các doanh nghiệp trong chuỗi công nghiệp xây dựng nhà tiền chế đang là vấn đề nóng hiện nay tại Trung Quốc.

Ông Khổng Hải Phát, Tổng Thư ký Hiệp hội công nghiệp vật liệu xây dựng Phạt Sơn cho

rằng, với sự can thiệp cần thiết của cơ quan quản lý, giá vật liệu xây dựng tuy có xu hướng giảm song vẫn đang ở mức cao. Để giải quyết tác động của sự biến động giá vật liệu xây dựng đối với các doanh nghiệp trong chuỗi công nghiệp xây dựng nhà tiền chế, điều cốt yếu là phải dựa vào chính bản thân doanh nghiệp để tự tăng cường sức mạnh của mình. Doanh nghiệp nào có thể tồn tại trong cuộc cạnh tranh này sẽ có được nhiều cơ hội và không gian phát triển hơn.

Ông Dư Á Bình, nhà phân tích thuộc China United Steel Network cho biết, do ảnh hưởng của các yếu tố như giá hàng hóa quốc tế và kỳ vọng của thị trường tăng, nên giá thép trong nước tăng mạnh từ sau ngày 1/5/2021, có khả năng sẽ vượt quá mức 6000 NDT và lập mức cao kỷ lục mới. Tính đến ngày 25/5/2021, giá thép cây loại III trung bình tại các đô thị lớn của Trung Quốc là 5125 NDT/tấn, tăng 657 NDT/tấn so với cuối quý I và tăng đến 1543 NDT/tấn so với cùng kỳ năm 2020.

Về nguyên nhân giá vật liệu xây dựng tăng mạnh, ông Khổng Hải Phát cho rằng chủ yếu do yếu tố thương mại. Với tình hình dịch bệnh đang ngày càng được cải thiện, số lượng lớn các dự án hạ tầng được triển khai nhanh chóng, cũng bởi nhu cầu tăng cao như vậy mới dẫn đến giá vật liệu xây dựng tăng nhanh. Đồng thời, sau khi một số cơ sở sản xuất lạc hậu bị xóa bỏ, ngưng hoạt động trong những năm gần đây, các cơ sở sản xuất thép, xi măng và một số loại vật liệu xây dựng khác đang trong tình trạng bị thu hẹp và xu hướng sẽ ngày càng thu hẹp hơn nữa.

Ông Tôn Lộ, Giám đốc Trạm quản lý dự án đầu tư xây dựng tỉnh Giang Tô cho biết, chi phí vật liệu xây dựng là một phần quan trọng trong giá thành các dự án xây lắp, chiếm khoảng 55%. Do đó, giá vật liệu xây dựng biến động có ảnh hưởng lớn đến các doanh nghiệp xây dựng. Nếu mức tăng của giá vật liệu xây dựng vượt quá ngưỡng nhất định, lợi nhuận kỳ vọng ban đầu của các công ty xây dựng sẽ có thể bị cắt

giảm để bù vào mức chênh lệch của giá vật liệu xây dựng.

Với sự tăng giá của vật liệu xây dựng, đặc biệt là giá thép, các nhà sản xuất cấu kiện nhà tiền chế đã phải chịu ảnh hưởng không nhỏ. Một số cơ sở sản xuất cấu kiện nhà tiền chế cho biết, vào thời điểm giá vật liệu xây dựng tăng, giá các cấu kiện cũng đã tăng tương ứng, nhưng giá cấu kiện trong các dự án xây dựng trên thị trường không thể điều chỉnh theo. Đối với các hợp đồng xây dựng đã ký trước khi giá vật liệu xây dựng tăng, nếu vẫn thực hiện hợp đồng với giá gốc ban đầu thì doanh nghiệp sẽ chịu thiệt hại lớn.

Ông Điều Cửu Thuận, kỹ sư trưởng của công ty TNHH Phát triển công nghệ xây dựng xanh Thực Phong (tỉnh Hà Bắc) cho biết, việc giá thép tăng đến gần 2000 NDT ảnh hưởng trực tiếp đến giá thành của mỗi một mét khối cấu kiện, trung bình là khoảng 300 NDT, từ đó làm tăng chi phí xây dựng và lắp đặt hơn 100 NDT/m². Mặc dù các nhà máy sản xuất cấu kiện có thể sản xuất bình thường, và số lượng đơn đặt hàng cũng không giảm quá nhiều, nhưng nguyên nhân chủ yếu là do các dự án đã được khởi công về cơ bản vẫn phải tiếp tục theo kế hoạch. Còn đối với các dự án chưa khởi công thì sẽ chọn phương án tạm dừng để xem xét kỹ thị trường.

Các cơ sở sản xuất kết cấu tiền chế còn cho biết, nhà tiền chế sử dụng số lượng thép nhiều hơn hẳn so với nhà kết cấu bê tông truyền thống, do đó, khi giá vật liệu xây dựng tăng cao, các cơ sở sản xuất cấu kiện thép và các đơn đặt hàng bị ảnh hưởng không nhỏ. Trong trường hợp này, một số khách hàng đã rút khỏi yêu cầu hoãn thực hiện hợp đồng, do đó, toàn bộ kế hoạch sản xuất bị gián đoạn. Còn đối với các hợp đồng vẫn được tiến hành, giá thép tăng làm tăng áp lực tài chính lên các công ty, khiến cho các công ty phải gánh chịu thiệt hại do giá nguyên liệu đầu vào tăng. Ngoài ra, do không thể phán đoán rõ xu hướng giá thép

và trực tiếp chốt giá các đơn đặt hàng nên tổng số lượng đơn hàng trong tháng 4 và tháng 5 năm 2021 chỉ bằng 50% so với hồi tháng 3.

Sau khi giá vật liệu xây dựng tăng không ngừng vào tháng 5/ 2021, Chính phủ rất quan tâm và đã nhiều lần can thiệp, nhờ đó, khoảng từ giữa đến cuối tháng 5, giá thép, đồng và nhôm đã có xu hướng giảm. Ông Dư Á Bình cho biết, dưới sự kiểm soát liên tục từ chính sách, giá thép đã giảm nhanh chóng, hiện tại, giá thị trường vật liệu xây dựng nói chung đã giảm trở lại mức trung bình như hồi cuối tháng 4, nằm trong phạm vi tương đối hợp lý.

Trước đó, với tình hình biến động lớn của giá vật liệu xây dựng, các sở quản lý chi phí của tỉnh Quảng Đông, thành phố Liên Vân Cảng, thành phố Tô Châu và một số địa phương khác đã liên tiếp đưa ra các cảnh báo về giá vật liệu xây dựng, đồng thời đưa ra một số giải pháp hữu hiệu, nhằm chủ động phòng ngừa rủi ro dự án do giá vật liệu gây ra.

Ông Tôn Lộ cho rằng, cần có các điều khoản kiểm soát rủi ro trong đặc điểm kỹ thuật, giá niêm yết và mẫu hợp đồng cho các dự án xây dựng. Đối với đơn vị thi công và doanh nghiệp xây dựng, đây được coi là biện pháp hữu hiệu để có thể đảm bảo thực hiện một cách suôn sẻ các hợp đồng xây dựng thông qua việc thỏa thuận trước các điều khoản hợp đồng, ký kết quyết định chia sẻ rủi ro hợp lý khi giá vật

liệu xây dựng biến động.

Một số các chủ đầu tư cho biết, khi hợp đồng được ký kết, các bên sẽ thống nhất không điều chỉnh giá thực tế cho hợp đồng nếu giá vật liệu xây dựng tăng/giảm trong phạm vi 3%, và sẽ điều chỉnh giá thực tế nếu giá vật liệu xây dựng vượt mức 3%. Từ đầu năm 2021, giá thép tăng nhanh đã gây nhiều áp lực cho doanh nghiệp, doanh nghiệp cũng không thể tự kiểm soát được sự thay đổi của giá vật liệu xây dựng, mà cũng không thể tiếp tục chịu lỗ. Vì vậy, khi giá thép hiện vẫn đang cao hơn 1000 NDT/tấn so với cuối năm 2020 thì giá thành phần phải tăng từ 100 – 300 NDT tương ứng.

Ngoài ra, cấu kiện thép xây dựng nhà tiền chế cũng tăng tương đương với giá thép, điều này đã được các đối tác chấp nhận, do đó, trước mắt sẽ không ảnh hưởng đến quá trình sản xuất và đơn đặt hàng của các doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu giá nhà tiền chế tăng cao và giá cấu kiện thép cũng tiếp tục tăng, điều này sẽ có nguy cơ gây tác động ngược đối với việc thúc đẩy hoạt động và áp dụng nhà tiền chế trên thị trường.

Trình Tiểu Hồng

Trang Tin tức Xây dựng Trung Quốc

tháng 7/2021

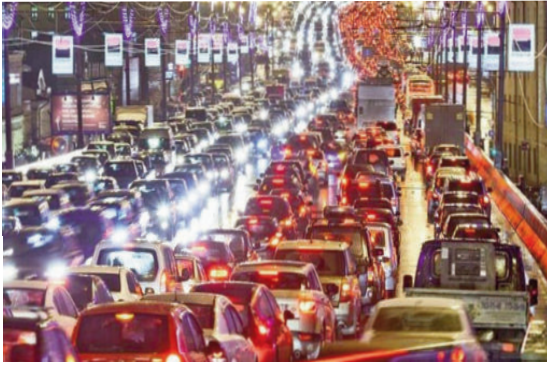
ND: Ngọc Anh

Quy hoạch giao thông trong quy hoạch đô thị hiện đại

Quy hoạch giao thông là một phần không thể thiếu, có vai trò vô cùng quan trọng trong quy hoạch đô thị hiện đại tại bất cứ quốc gia nào trên thế giới. Bản thân giao thông phụ thuộc có điều kiện vào quy hoạch đô thị. Trong thực tiễn ở các quốc gia phương Tây, các kỹ sư giao thông tham gia nghiên cứu phát triển các dự án giao thông; còn tại Nga, các cuộc khảo sát giao thông được thực hiện bởi các chuyên gia đường bộ. Tuy nhiên, các nhà thiết kế của Nga cũng

như phương Tây mới chỉ gián tiếp “động chạm” đến chức năng của hệ thống giao thông; còn nhiều vấn đề lớn vẫn chưa được giải đáp. Một trong số đó có tầm quan trọng đặc biệt - hệ thống giao thông phát triển năng động ảnh hưởng như thế nào đến cấu trúc đô thị hiện đại?

Sau hơn một thập kỷ ô tô hóa toàn cầu, các nhà quy hoạch mới bắt đầu tìm ra lời giải đáp cho vấn đề này. Trong thực tiễn quy hoạch đô thị thế giới, cộng đồng chuyên gia trong một



Tốc độ ô tô hóa cao là nguyên nhân ùn tắc giao thông tại nhiều đô thị trên thế giới



Giao thông trong trung tâm thành phố Melbourne

thời gian dài đã cho rằng cùng với sự gia tăng vận tốc chung trong hệ thống giao thông, hiệu quả hoạt động của cả hệ thống sẽ được cải thiện, thể hiện ở thời gian thực hiện các chuyến đi được rút ngắn. Tư duy của các nhà quy hoạch giao thông Tây Âu đã hình thành dựa trên định đề này, và tồn tại khá vững chắc cho tới giữa thế kỷ XX, khi trào lưu ô tô hóa phát triển mạnh, ồ ạt trên toàn cầu. Các thành phố châu Âu đã trải qua sự thay đổi đáng kể trong cơ cấu của mình. Liên quan tới sự gia tăng vận tốc trong hệ thống giao thông, sự “bò lan” và phân tán các công trình xây dựng đô thị cũng tăng lên, làm tăng khoảng cách giữa các đơn vị quy hoạch và giảm mật độ xây dựng chung.

Các mô hình và ảnh hưởng từ ô tô hóa toàn cầu

Mô hình giao thông trong thế kỷ XX luôn coi trọng việc liên tục gia tăng tốc độ, khiến hiện tượng phát triển rộng các vùng ngoại ô trở thành phổ biến, đặc biệt tại Mỹ. Trong khi đó, mô hình phân bố dân cư tại các vùng ngoại ô lại kích thích mong muốn sở hữu ô tô riêng do khoảng cách từ nơi ở đến nơi làm việc tăng lên. Kết quả là hoạt động đô thị chuyển sang các khu vực ngoại ô, trong khi các trung tâm đô thị dần trở nên thưa vắng. Cần lưu ý đầu thập niên 1950, rất nhiều kỹ sư giao thông, nhiều nhà quy hoạch đô thị châu Âu đã được đào tạo tại Mỹ. Trở về châu Âu, họ đã tái tạo thành công mô hình phát triển định hướng ô tô của Mỹ, qua đó

giáng một đòn mạnh vào các trung tâm lịch sử của các thành phố châu Âu, bởi thực tế phổ biến tại các thành phố châu Âu là vùng lõi đồng thời là các trung tâm lịch sử thường đóng vai trò đầu mối giao thông. Vào giữa thế kỷ XX, trong các trung tâm lịch sử của các thành phố châu Âu dày đặc ô tô. Thông số hình học của các trung tâm lịch sử không cho phép mở rộng hạ tầng giao thông mà không phá bỏ các công trình kiến trúc có giá trị. Mâu thuẫn nảy sinh không thể giải quyết; do vậy các trung tâm lịch sử thường xuyên rơi vào tình trạng ùn tắc, làm chậm tốc độ chung của hệ thống giao thông. Như vậy, mô hình phát triển giao thông thông qua việc liên tục gia tăng tốc độ đã vấp phải khó khăn lớn trong thực tế, do cấu trúc lịch sử của các thành phố châu Âu.

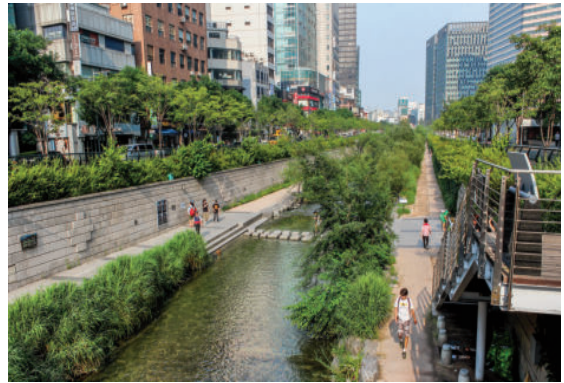
Vấn đề chính của các thành phố định hướng ô tô nằm ở chỗ các thông số hình học tối ưu của xây dựng đô thị không tương thích với mức ô tô hóa lý tưởng, theo đó mỗi công dân đô thị có khả năng lái xe được xem như có ô tô riêng. Trong trường hợp này, xây dựng đô thị sẽ phân tán đến mức diện tích thành phố phình to gấp nhiều lần. Cấu trúc đô thị do đó trở nên lộn xộn, song lại là một phần của cuộc sống hàng ngày tại nhiều thành phố Mỹ thời gian này. Đó là những thành phố định hướng ô tô với vùng ngoại ô mở rộng vô biên như Houston, Dallas, Phoenix (mức bình quân hơn 800 ô tô/ 1000 người dân).



Tuyến đường ô tô 2 tầng tại trung tâm thành phố Seoul trước đây, ngầm bên dưới là suối Cheonggyecheon.

Phản ứng của hạ tầng giao thông trước tốc độ ô tô hóa gia tăng là điều khá dễ đoán - để duy trì năng lực thông qua của hệ thống đường bộ, chính quyền ngay lập tức kích hoạt kế hoạch mở rộng khẩn cấp các tuyến phố huyết mạch, xây dựng các nút giao thông mới và các bãi đỗ xe... cho đến khi toàn hệ thống đạt điểm cân bằng, nói cách khác là trạng thái cân bằng tối ưu của hệ thống giao thông. Tuy nhiên, về nguyên tắc, trạng thái cân bằng này không thể tồn tại lâu dài: khi làn sóng ô tô hóa tiếp theo ngay lập tức xuất hiện, ở quy mô lớn hơn, thì phản ứng của các cơ quan chức năng là tiếp tục tăng cường hơn nữa hạ tầng giao thông vì hạ tầng hiện hữu không còn đủ năng lực khi số lượng phương tiện gia tăng. Một vòng luẩn quẩn sẽ lặp đi lặp lại.

Ví dụ: Birmingham - thành phố lớn thứ hai ở Anh, đã từng có một đường vành đai lớn bao quanh trung tâm thành phố. Mãi về sau, những người đứng đầu thành phố mới nhận ra tuyến đường đã phá vỡ cấu trúc hiện có của thành phố khi chiếm những diện tích đất rất lớn, gây tác động tiêu cực đến chất lượng môi trường đô thị. Cư dân gọi đường vành đai này là "concrete collar". Vì không cho thấy bất cứ tiềm năng phát triển nào cho thành phố, vào cuối thập niên 1990, chính quyền đã quyết định dỡ bỏ tuyến đường và chuyển đổi những diện tích đất trống thành khu vực dành cho người đi bộ.



Dòng suối Cheonggyecheon được khôi phục, không gian xanh được trả lại cho khu vực trung tâm ngày nay

Về mặt lý thuyết, có thể liên tục mở rộng hạ tầng giao thông của đường vành đai Birmingham đến trạng thái "ô tô hóa lý tưởng", nhưng chỉ trong điều kiện bất biến là có hệ thống giao thông với tiềm năng tăng lãnh thổ vô hạn bên ngoài ngữ cảnh không gian đô thị. Kinh nghiệm của Birmingham cho thấy nếu hệ thống giao thông hoàn toàn độc lập khỏi môi trường đô thị (về nguyên tắc là không thể), chỉ khi đó, một chiến lược thực sự để hệ thống giao thông thích ứng với làn sóng ô tô hóa mới là hợp lý.

Nhu cầu hiện nay của xã hội về ô tô được thúc đẩy bởi sự tin tưởng không có phương tiện nào có thể thay thế loại phương tiện cá nhân này. Sở hữu ô tô đã trở thành một cách thể hiện tiềm lực tài chính của bản thân. Hơn nữa, phương tiện này được nhà nước ngầm hỗ trợ, thể hiện qua việc những người thường xuyên sử dụng xe hơi riêng không phải trả nhiều loại phí như ô nhiễm môi trường, giảm độ an toàn trong môi trường đô thị, ùn tắc giao thông và khiến môi trường đô thị mất tính nhân văn.

Tóm lại, các tiền đề trên đây hình thành các giá trị định hướng ô tô của đại bộ phận tầng lớp người giàu đô thị - những người ủng hộ việc liên tục mở rộng hạ tầng dành cho ô tô, xây dựng các cầu vượt và nút giao mới, mở rộng lòng đường. Những biện pháp này chỉ có thể ổn định tạm thời hệ thống giao thông, hoặc chỉ đưa hệ thống tới gần trạng thái cân bằng. Việc gia tăng



Hệ thống metrobus tại Curitiba (Brazil)

năng lực của hạ tầng giao thông hướng tới phương tiện cá nhân là tín hiệu mạnh nhất cho một làn sóng ô tô hóa mới, và sau một thời gian, tùy vào lợi ích kinh tế của người dân, hạ tầng giao thông mới được mở rộng sẽ lại lộn xộn với nhiều đơn vị vận tải hơn. Đường như hoạt động của hệ thống giao thông và ô tô hóa đại trà là những hiện tượng loại trừ lẫn nhau. Do đó, nếu không có sự kiểm soát chặt chẽ đối với các quá trình ô tô hóa, việc hình thành một hệ thống giao thông cân bằng sẽ cực kỳ phức tạp, thậm chí bất khả thi.

Tối ưu hóa hệ thống giao thông

Thực tế cho thấy, cách đơn giản và hiệu quả nhất để tối ưu hóa hệ thống giao thông là cấm đỗ xe không thu phí ở trung tâm thành phố. Cũng cần có các biện pháp hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân trong khu vực lõi đô thị - từ việc thu phí vào một số khu vực cụ thể cho đến cấm ô tô riêng vào trung tâm thành phố. Các biện pháp hạn chế như vậy có thể giúp giảm tải cho trung tâm thành phố khỏi phương tiện cá nhân bằng cách hướng việc tụ tập tự phát (ô tô) tới các bãi đỗ xe chuyên dụng nằm ở các khu vực ngoại vi vùng lõi đô thị. Sau khi giảm áp cho trung tâm thành phố, việc đầu tiên cần làm là phát triển hạ tầng giao thông công cộng và nâng cao chất lượng dịch vụ của hệ thống vận chuyển hành khách công cộng. Ví dụ, tiền từ thuế đối với xe hơi cá nhân vào trung tâm được dành cho phát triển giao thông công cộng.

Về nguyên tắc, quan trọng là phải nỗ lực



LRT - hệ thống vận chuyển hành khách công cộng hiện đại phổ biến tại các nước tiên tiến trên thế giới

nâng cao uy tín và chất lượng dịch vụ giao thông công cộng. Cần sử dụng chiến dịch thông tin tuyên truyền rộng rãi có sự tham gia của các phương tiện truyền thông đại chúng. Đồng thời, cần tối ưu hóa các tuyến đường, phát triển các phương tiện vận chuyển cũng như hạ tầng của các trạm dừng đỗ, cải thiện cảnh quan xung quanh. Khi chuyển đổi hiệu quả và nhất quán sang giao thông công cộng, nhu cầu sử dụng giao thông công cộng sẽ tăng lên. Nhu cầu giao thông công cộng trên mặt đất tập trung các luồng khách đi bộ mới, do đó kích thích sự phát triển các không gian công cộng. Gần (về mặt lãnh thổ) các điểm dừng của phương tiện giao thông công cộng có ảnh hưởng tích cực tới sự phát triển của các lãnh thổ lân cận, nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng tiếp cận của các khu vực đó. Trong khi đó, các biện pháp hạn chế đối với phương tiện cá nhân sẽ thúc đẩy sự "rút lui" một cách có hệ thống các phương tiện này khỏi các khu vực trung tâm đông đúc.

Việc chuyển các bãi đậu xe ra ngoại vi vùng lõi đô thị, tới những nơi rất gần điểm dừng của phương tiện giao thông công cộng sẽ giúp giải phóng các diện tích hữu ích tại trung tâm đô thị để có thể chuyển đổi thành không gian đi bộ. Với hoạt động hiệu quả của mạng lưới giao thông công cộng dày đặc ở trung tâm thành phố, các không gian đi bộ tiềm năng sẽ luôn nằm trong bán kính có thể đi bộ từ các điểm

dừng đỗ. Đồng thời, các điểm dừng sẽ không chỉ tạo ra dòng khách đi bộ lớn mà còn kích thích sự phát triển của các khu vực xung quanh để thỏa mãn lợi ích của người sử dụng phương tiện công cộng. Sự chuyển dịch hoạt động của các phương tiện cá nhân ra các khu vực ngoại vi với sự phát triển có kế hoạch của giao thông công cộng có thể tạo nên sự phát triển tích cực cho trung tâm thành phố, tăng năng lực kinh tế của các vùng lãnh thổ trong phạm vi hoạt động của các điểm dừng, bến đỗ, hình thành tuyến phát triển các vùng lõi đô thị trên cơ sở các không gian đi bộ đầy đủ giá trị.

Tại Liên bang Nga, quy hoạch giao thông tổng thể chưa được quan tâm đúng mức. Việc quản lý hệ thống giao thông ở cấp chính quyền địa phương hoặc liên bang chỉ tập trung vào khả năng mạng lưới giao thông thích ứng tốc độ ô tô hóa ngày càng tăng cao. Tuy nhiên, không có khái niệm dài hạn về phát triển bền vững đằng sau sự mở rộng không ngừng của hạ tầng giao thông. Trong tương lai gần, rất có thể buộc phải áp dụng các giải pháp cực đoan để ổn định hệ thống giao thông, khi ùn tắc giao thông một cách có hệ thống và môi trường đô thị ngày càng mất đi tính nhân văn, một loạt chi phí kinh tế xã hội phát sinh từ sự thiếu cân bằng nghiêm trọng của hệ thống giao thông sẽ thu hút sự chú ý của xã hội đến thực trạng khó khăn trong lĩnh vực giao thông.

Các quốc gia phát triển tại châu Âu đã lâm vào tình trạng trên vào những năm 1960 - 1970, sau khoảng hai thập kỷ tốc độ ô tô hóa không ngừng tăng cao. Chỉ khi đó, các quy định cơ bản về vai trò của giao thông công cộng và việc di chuyển phi cơ giới mới được xem xét lại. Nhiều giải pháp được thực hiện để trả lại cuộc sống bình thường cho các thành phố, bao gồm việc đưa ô tô cá nhân ra ngoài ô thành phố; tuyên truyền rộng rãi rằng ưu tiên phát triển giao thông công cộng, đi xe đạp và đi bộ là lợi ích to lớn đối với các thành phố. Ở Nga, quá trình ô tô hóa ồ ạt bắt đầu muộn hơn, từ những

năm 1990. Vì vậy, có đầy đủ cơ sở để tin rằng điểm tới hạn đối với Nga không còn xa nữa, có thể là trong thập niên 2020. Đến lúc đó, cần phải có một chiến lược rõ ràng để tối ưu hóa hệ thống giao thông, và để làm được điều này cần phải học hỏi kinh nghiệm thế giới.

Thực tiễn châu Âu cho thấy, giai đoạn tiếp theo sau quá trình nghiên cứu là triển khai trên thực tế các Đề án quy hoạch đô thị lớn nhằm khắc phục các vấn đề đã được xác định. Nước Nga đang ở ranh giới của những chuyển đổi này, vì vậy điều vô cùng quan trọng là không lặp lại những sai lầm của quy hoạch đô thị châu Âu trong lộ trình xây dựng những thành phố nhân văn. Về mặt này, Liên bang Nga có ưu điểm lớn: Nếu sau năm 1960, châu Âu để vượt qua khủng hoảng giao thông ở các thành phố đã phải tự mày mò, vừa làm vừa rút kinh nghiệm từ những sai lầm của chính mình, thì nước Nga, được định hướng bởi kinh nghiệm thế giới có thể xác định lộ trình một cách chọn lọc và hợp lý hơn để có thể khắc phục khoảng cách 30 năm trong quy hoạch giao thông một cách nhanh chóng. Dưới đây là một số ví dụ điển hình nhất trong thực tiễn quy hoạch đô thị của thế giới.

Munich

Trong những năm 1950 - 1960, ùn tắc giao thông ở Munich là một trong những vấn đề nan giải nhất của cả châu Âu. Những luồng xe hơi, tàu điện, xe tải, người đi bộ chen chúc trên những con phố chật hẹp có từ thời Trung cổ. Nhiều vấn đề nảy sinh kèm theo thực trạng môi trường trầm trọng và tốc độ giao thông trung bình cực kỳ thấp trong thành phố. Vào cuối những năm 1960, quy hoạch đô thị tổng thể đã được nghiên cứu để tái cơ cấu hệ thống giao thông, dựa vào phát triển giao thông công cộng. Kết quả:

- 12 tuyến đường sắt ngoại ô xuyên tâm (S-Bahn) được kết nối thông qua 6 tuyến đường mới và các đường hầm xuyên qua trung tâm thành phố. Điều này đảm bảo gia tăng lượng

hành khách, từ 150 đến 600 nghìn lượt / ngày;

- Hệ thống tàu điện ngầm (U-Bahn) đã được xây dựng;

- Tái thiết toàn bộ các đường phố tạo thành vòng cung quanh khu vực trung tâm đã được thực hiện. Kết quả là năng lực thông qua của các tuyến phố này được cải thiện đáng kể. Đồng thời, các đường phố bên trong vòng cung đã cấm phương tiện giao thông tại một số nơi, nhằm giảm lưu lượng phương tiện vào trung tâm thành phố. Dọc theo chu vi vòng cung, các bãi đậu xe được tăng công suất chứa;

- Tuyến phố giao thông đông đúc nhất, Nehaser/ Kaufingerstraße, và nhiều con phố gần đó đã được tổ chức lại thành không gian dành cho người đi bộ.

Đến cuối thập niên 1970, số lượng chuyển đi bằng phương tiện công cộng trong trung tâm thành phố tăng 12%. Đối với một thành phố có mức ô tô hóa rất cao, sự chuyển dịch này được coi là hợp lý. Hiện nay, Munich được thế giới công nhận và nổi tiếng như một thành phố đáng sống.

Melbourne

Năm 1990 Melbourne được vinh danh là một trong những thành phố đáng sống nhất trên thế giới. Nỗ lực để giữ vững danh hiệu này, giai đoạn 1994-1995 thành phố đã đề ra “Chiến lược phát triển Vùng thành phố Melbourne”, trong đó xác định đường hướng phát triển trong tương lai cho toàn Vùng. Khái niệm thành phố đáng sống trở thành sợi chỉ đỏ xuyên suốt tài liệu này. Tuy nhiên, thực tế không luôn luôn như vậy: vào những năm 1980, trung tâm thành phố không được quan tâm phát triển, hầu như bị chi phối bởi chức năng sản xuất; người dân sống ở khu vực trung tâm chỉ để làm việc trong các khu văn phòng, khu làm việc. Sau khi phân tích các vấn đề của trung tâm thành phố, kế hoạch phát triển quy hoạch đô thị 10 năm đã được nghiên cứu xây dựng, bao gồm chương trình tổng thể để phát triển giao thông công cộng, với ưu tiên cơ bản dành cho hệ thống giao thông công cộng tại trung tâm thành phố.

Chính quyền đã rất nỗ lực để thiết lập không gian đi bộ tiện nghi và tương tác chặt chẽ với các phương tiện giao thông công cộng. Sau hơn 10 năm phát triển theo kế hoạch, số lượng người đi bộ tăng 39%, số người dành thời gian của mình ở trung tâm thành phố tăng gấp 3 lần. Cũng tại Melbourne, mạng lưới LRT rộng lớn hoạt động hiệu quả trên toàn thành phố, cũng như hệ thống xe buýt.

Seoul

Năm 1970, tại vị trí dòng suối Cheonggyecheon đi qua trung tâm thành phố, một đường ô tô hai tầng với năng lực thông qua 168.000 lượt xe / ngày đã được xây dựng. Bản thân dòng suối chảy qua hầm ngầm phía dưới đường ô tô. Sau ba thập kỷ, thành phố phát triển đã làm nảy sinh nhu cầu cấp thiết về các khu vực đi bộ mới, đặc biệt ở trung tâm. Người dân không hài lòng với đường cao tốc đi qua trung tâm thành phố, nhưng chính quyền vẫn không có động thái gì. Cho đến kỳ bầu cử Thị trưởng mới, một trong những ứng viên đã lấy nguyện vọng của người dân Seoul làm nền tảng cho chiến dịch tranh cử của mình. Ứng viên đó là ông Lee Myung-bak. Trở thành Thị trưởng Seoul, việc đầu tiên ông làm là loại bỏ tuyến đường này. Một khu vực rộng rãi dành cho người đi bộ tại vị trí đường ô tô cũ với việc khôi phục dòng suối Cheonggyecheon đã được nhanh chóng tiến hành. Công việc phá dỡ đường ô tô được hoàn thành trong thời gian kỷ lục 30 tháng. Thay cho đường ô tô 16 làn xe trước đây, một đại lộ cây xanh và khu công viên dọc bờ suối dài 5,8 km đẹp như tranh đã xuất hiện. Seoul đã có một không gian đi bộ chất lượng cao, thu hút đông đảo khách du lịch. Giá trị bất động sản trong khu vực dành cho người đi bộ đã tăng 300%. Ngoài ra, tình trạng tắc nghẽn giao thông đã giảm rõ rệt, một phần nhờ giao thông công cộng được đồng thời đầu tư phát triển. Thị trưởng Lee Myung-bak với những quyết sách cấp tiến sau đó đã trở thành Tổng thống Hàn Quốc.

Curitiba và các thành phố Nam Mỹ

Hiện nay, tại nhiều thành phố của các nước phát triển và đang phát triển, việc sử dụng xe buýt nhanh (metrobus) tương đối phổ biến. Tính đến giữa năm 2013, có 156 thành phố trên thế giới có hệ thống metrobus hoạt động hiệu quả. Cách tổ chức hoạt động của xe buýt nhanh cho thấy hiệu quả cao hơn so với xe buýt truyền thống. Khác với xe buýt trong hệ thống metrobus, xe buýt nhanh di chuyển dọc theo các tuyến biệt lập với các phương tiện giao thông khác. Các thông số về công suất vận chuyển và tốc độ của xe buýt nhanh gần tương đương LRT (đường sắt trọng tải nhẹ), trong khi chi phí thấp hơn LRT.

Các quốc gia Nam Mỹ đi tiên phong trong việc triển khai xe buýt nhanh. Đầu thập niên 1970, Curitiba (Brazil) là thành phố đầu tiên triển khai phương tiện này nhờ vào sáng kiến và tâm huyết của Jaime Lerner, tác giả của những cải cách đô thị Curitiba, người khởi xướng khái niệm xe buýt nhanh. Mạng lưới xe buýt của Curitiba như một mạng nhện khổng lồ được tích hợp vào cảnh quan đô thị. Mỗi tuyến xe buýt chính vận chuyển khoảng 15.000 hành khách/giờ. Hoạt động của hệ thống dựa trên sơ đồ tổng thể các tuyến giao thông công cộng. Các tuyến giao thông được kết nối với nhau bằng xe buýt liên vùng. Mọi yếu tố của hệ thống xe buýt Curitiba đều được thiết kế để đạt được tốc độ tối đa. Tại các trạm dừng đỗ, giống như tại các ga tàu điện ngầm, hành khách sẽ trả trước phí và lên xuống xe buýt ở cùng mức (không có bậc thang và đường dốc). Tính ưu việt của xe buýt nhanh đã làm tăng số chuyến đi làm bằng phương tiện này tới 65%, cao hơn đáng kể so với hai thành phố Sao Paulo và Rio de Janeiro. Đáng chú ý, Curitiba là một trong những đô thị phồn hoa nhất ở Brazil với mức ô tô hóa cao nhất. Vào năm 1974, trước khi xe buýt nhanh xuất hiện, hệ thống giao thông công cộng chỉ vận chuyển 25.000 lượt khách mỗi ngày thì hiện nay, công suất vận chuyển đạt

khoảng 2 triệu lượt khách mỗi ngày. Ước tính, metrobus sẽ là giải pháp thay thế cho 27 triệu chuyến đi bằng ô tô riêng mỗi năm. Do đó, Curitiba tiêu thụ ít xăng hơn 30% so với tất cả các thành phố khác của Brazil, bảo đảm ô nhiễm không khí ở mức tối thiểu. Từ góc độ quy hoạch đô thị, hệ thống xe buýt của Curitiba đáng chú ý bởi là hình chiếu của các trục đô thị chính của thành phố. Kể từ những năm 1970, sự phát triển đô thị Curitiba phụ thuộc vào hoạt động của hệ thống giao thông công cộng hiệu quả cao, hướng theo quỹ đạo chuyển động tuyến tính tối đa, điều này đã dẫn đến sự phát triển tuyến tính của không gian đô thị Curitiba. Mật độ xây dựng tăng lên khi tiếp cận trục chính của giao thông công cộng - kể từ thập niên 1970, mật độ các công trình dân cư, nhà ở dọc theo các trục đô thị đã tăng lên khoảng 10 lần.

Ví dụ khác về việc triển khai thành công xe buýt nhanh là Thủ đô Bogota của Colombia, với dân số 7,4 triệu người. Trong thực tiễn quy hoạch đô thị của thế giới, Bogota là điển hình cho những chuyển đổi căn cơ và mang tính quyết định nhằm cải thiện toàn diện chất lượng môi trường đô thị trong thời gian kỷ lục. Điều này có thể thực hiện được nhờ sự năng động và nhiệt huyết của Thị trưởng Enrique Penalosa. Chỉ trong vòng 3 năm, môi trường đô thị mới có chất lượng đã được hình thành, với nhiều không gian công cộng, đường dành cho xe đạp và mạng lưới xe buýt nhanh "transmilenio".

Ở Bogota, lần đầu tiên, giao thông công cộng đóng vai trò như một công cụ để đảm bảo sự bình đẳng và di chuyển chung. Sự ra đời của metrobus đi kèm với các biện pháp cương quyết hạn chế phương tiện giao thông cá nhân. Enrique Penalosa coi xe hơi như hình ảnh thu nhỏ của sự bất bình đẳng. Từ năm 1991 đến 1995, số lượng xe con ở Bogota tăng 75%; đến năm 1998, ô tô chiếm 64% không gian đô thị, nhưng chủ sở hữu chỉ chiếm 19% dân số. Do đó, tân Thị trưởng đã rất nỗ lực để đưa các phương tiện cá nhân ra khỏi trung tâm thành

phố và dành không gian tổ chức các khu vực đi bộ, bố trí hạ tầng cho hệ thống metrobus. Hiện nay, transmilenio vận chuyển 45 nghìn lượt hành khách mỗi giờ và khoảng 5 triệu lượt hành khách mỗi ngày. Ngoài ra, số người tử vong vì tai nạn đường bộ đã giảm 88%. Nhờ hoạt động của các phương tiện giao thông công cộng, lượng phát thải các chất độc hại giảm 1.000 tấn mỗi năm.

Thời gian gần đây, nhiều thành phố của châu Phi cũng đã đạt được những tiến bộ đáng kể trong việc phát triển xe buýt nhanh. Năm 2008, Lagos ở Nigeria đã đưa vào sử dụng một tuyến metrobus, cho tới nay vẫn hoạt động hiệu quả. Các tuyến metrobus cũng được khai trương tại các thành phố Nam Phi là Johannesburg, Cape Town và Port Elizabeth để đón đầu World Cup 2010.

Chiến lược quy hoạch giao thông dài hạn của Liên bang Nga

Vấn đề cốt lõi liên quan tới hệ thống giao thông của Liên bang Nga hiện nay là gia tăng thiếu kiểm soát mức độ ô tô hóa và mất cân bằng nghiêm trọng giữa phương tiện cá nhân và giao thông công cộng. Như đã đề cập ở trên, có thể tái cân bằng hệ thống giao thông thông qua ưu tiên phát triển giao thông công cộng như một giải pháp thay thế khả thi cho việc đi lại bằng xe riêng. Thực tế cho thấy ở các nước đang phát triển và các nước có nền kinh tế đang chuyển đổi, xe buýt nhanh là giải pháp tối ưu và tiềm năng nhất để phát triển giao thông công cộng. Trong điều kiện quy hoạch và tình hình kinh tế xã hội của Nga, hợp lý nhất để đạt được sự cân bằng giữa phương tiện cá nhân và giao thông công cộng có thể là áp dụng của hệ thống metrobus với quy trình phát triển hai giai đoạn.

Giai đoạn đầu - phát triển hệ thống xe buýt nhanh, củng cố mạng lưới tuyến đường, định tuyến các tuyến mới qua các khu dân cư đông đúc. Đồng thời cần thực hiện chính sách hạn chế phương tiện cá nhân. Trước hết, cần phải áp dụng phí đỗ xe ở mọi nơi trong khu vực trung

tâm. Hầu hết các nước phát triển trên thế giới đều sử dụng biện pháp này để ổn định mạng lưới giao thông. Hơn nữa, cần phải giảm một cách có kế hoạch diện tích hạ tầng ô tô (bãi đỗ và các tuyến đường cắt ngang trung tâm thành phố) trong vùng lõi. Cắt giảm diện tích sẽ đảm bảo di dời luồng phương tiện cá nhân ra các khu vực ngoại vi vùng lõi đô thị. Còn tại các khu vực ngoại vi này cần bố trí các bãi đỗ xe, kết nối với các tuyến đường có năng lực lưu thông cao xung quanh lõi đô thị. Dịch chuyển luồng phương tiện cá nhân tức là giải phóng nhiều diện tích trong đô thị cần thiết cho việc hình thành ngay lập tức các không gian công cộng rộng lớn với hạ tầng hỗ trợ xe buýt nhanh chạy qua trung tâm theo nhiều hướng.

Giai đoạn hai - chuyển đổi các tuyến xe buýt nhanh trọng điểm thành các tuyến LRT tại các thành phố lớn. Hệ thống LRT tốc độ cao rất phổ biến ở các nước tiên tiến trên thế giới. Giao thông đường sắt hạng nhẹ có tốc độ và năng lực vận chuyển cao hơn metrobus, các chỉ số môi trường và mức tiếng ồn cũng tốt hơn nhiều, tuy nhiên chi phí cao hơn. Để đầu tư LRT có lãi, cần phải tiếp cận thận trọng nhằm lựa chọn và định tuyến tối ưu. LRT là giải pháp tối ưu cả về hiệu quả và khả năng hoàn vốn nếu các tuyến giao thông bang ngang các khu vực dân cư có mật độ dân cư đông đúc.

Quy hoạch giao thông tổng thể không thể đạt được như vậy nếu không xem xét các quá trình “nén” các công trình dân cư và sự tăng trưởng các chỉ số nhân khẩu học luôn đi kèm sự phát triển của các đô thị hiện đại. Về phần mình, hệ thống giao thông buộc phải ứng phó kịp thời với những thay đổi tương tự trong đời sống đô thị. Đáp án thích hợp có thể là sự phát triển có chọn lọc và nhất quán hệ thống LRT trên cơ sở hệ thống metrobus, do cả hai đều có các thông số bố trí hạ tầng và nguyên tắc vận hành tương tự như nhau. LRT hoàn hảo để vận chuyển dòng hành khách lớn và liên kết giao thông giữa các khu vực đông dân cư với các

trung tâm của thành phố.

Để vận hành hiệu quả cả hệ thống LRT và metrobus, một điều kiện quan trọng phải được đáp ứng - hệ thống giao thông công cộng tốc độ cao phải được ưu tiên (có quyền ưu tiên). Quyền này quy định trình tự lưu thông tại các giao lộ, nút cắt, cũng như mức độ biệt lập của các tuyến phương tiện công cộng đối với các loại phương tiện giao thông khác. Ví dụ, tàu điện ngầm và tàu điện trên cao có mức độ ưu tiên cao nhất do các tuyến đường được bố trí ở các mức khác nhau. Trong giao thông trên mặt đất, quyền ưu tiên được thực hiện thông qua các rào cản vật lý và các hành lang xanh, cho phép lưu thông không dừng tại các giao lộ. Cũng cần nhớ rằng sự phát triển của giao thông công cộng không nên khép kín. Sẽ có ý nghĩa hơn nếu phát triển giao thông công cộng kèm theo nhân văn hóa các khu vực trung tâm thành phố, hình thành các khu vực đi bộ mới và đưa giao thông cá nhân ra các khu vực ngoại vi một cách có trật tự.

Kết luận

Vào nửa cuối thế kỷ XIX, Georges Eugene Haussmann đã đặt nền móng cho quy hoạch giao thông sau một cuộc cải cách lớn tại Paris. Ông là người đầu tiên xem thành phố là vấn đề kỹ thuật, chính vì thế đã hứng chịu phê phán gay gắt từ những người cùng thời và nhiều thế hệ kiến trúc sư, nhà quy hoạch đô thị sau đó - những người ủng hộ việc xem xét các vấn đề đô thị trên quan điểm nhân văn. Tuy nhiên, G.E.Hausmann đã đi trước thời đại khi lường trước những nguyên tắc cơ bản trong quy hoạch giao thông, vì những quyết sách của ông thực sự đã “cứu” Paris khỏi sự bành trướng của xe hơi. Cho tới nay, cơ sở phương pháp luận trong quy hoạch giao thông của ông vẫn chưa có bất cứ thay đổi đáng kể nào.

Các thành phố được coi là những hệ thống kỹ thuật phức tạp, được vận hành nhằm đạt hiệu quả tối đa và tiết kiệm. Tuy nhiên, thành phố không chỉ là một tập hợp các quy trình kỹ

thuật, mà còn cả các quy trình sống. Thành phố không phải là một bộ máy trong đó ô tô và máy móc tự động chiếm ưu thế, mà là một cơ thể sống trong đó các hoạt động sống được thực hiện. Trào lưu ô tô hóa tăng cao không chỉ gây mất cân bằng cho hệ thống giao thông, mà còn làm suy giảm chất lượng môi trường đô thị, là minh chứng cho việc các nguyên tắc giao thông và quy hoạch được sử dụng trong thực tế hiện đại không thể đối phó với những thách thức của thời gian. Sự quan tâm quá mức đến các khía cạnh kỹ thuật của một thành phố đã cô lập hệ thống giao thông khỏi đời sống đô thị, tạo cho hệ thống này sự phát triển độc lập, bất chấp việc phá vỡ và làm phân tán bức tranh xây dựng đô thị.

Quy hoạch giao thông hiện đại chỉ được coi là tổng thể nếu tích hợp cả các khía cạnh nhân văn và kiến trúc với khả năng thu hẹp khoảng cách rộng lớn giữa cấu trúc đô thị và khung giao thông đô thị trong bộ công cụ của mình. Sự phát triển ưu tiên của hệ thống giao thông công cộng và di chuyển phi cơ giới ở các nước phát triển trên thế giới là kết quả của việc sửa đổi mô hình giao thông và tích hợp những khía cạnh nhân văn vào cốt lõi của mô hình. Do đó tại các quốc gia này, hệ thống giao thông ổn định ở mức tối đa, và các thành phố có môi trường tiện nghi cho hoạt động sống.

Thực tế quy hoạch đô thị và giao thông của Liên bang Nga cần chú trọng kinh nghiệm thành công của các nước phát triển và hiện đại hóa các cách tiếp cận quy hoạch giao thông để có thể khắc phục không chỉ các vấn đề giao thông hiện nay, mà cả rất nhiều vấn đề thuộc phạm trù nhân văn của thời đại.

N. Voimach

*Tạp chí Architecture & Modern Information
Technologies tháng 8/2019*

ND: Lê Minh

Các sáng kiến công nghệ nước chống lại cuộc khủng hoảng nước toàn cầu

Cuộc khủng hoảng nước toàn cầu là một vấn đề nhức nhối đòi hỏi một cách tiếp cận toàn diện bao gồm các khoản đầu tư thông minh, đổi mới công nghệ, thay đổi hành vi người dùng và các chính sách hợp tác. Phân tích toàn cầu của Liên hợp quốc cho thấy vào năm 2025, 1,8 tỷ người tại các quốc gia sẽ phải đối mặt với tình hình khan hiếm nước nghiêm trọng. Các lãnh đạo của các quốc gia đều nhận thức sâu sắc vấn đề này. Nhiều nước đã tiên phong với những ý tưởng sáng tạo và công nghệ tiên tiến để biến nước thành nguồn tài nguyên dễ tiếp cận.

Israel

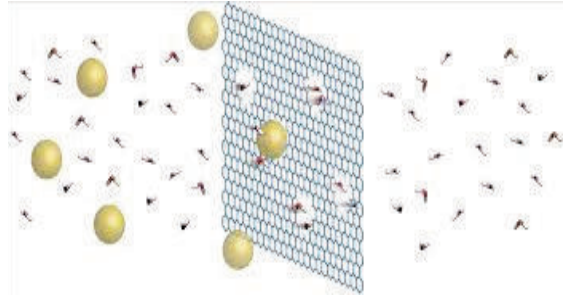
Là một quốc gia nằm trên sa mạc, Israel luôn chứng tỏ được tiềm năng của mình trong việc bảo tồn nguồn nước thông qua các công nghệ cải tiến. Và tiềm năng này hiện đã trở thành một lợi ích kinh tế chính thức. 85% lượng nước thải trong nước được tái chế và tái sử dụng. Israel là nơi có 300 công ty công nghệ nước thông minh có chuyên môn về khử muối. Trên thực tế, quốc gia này có thể bán nước cho các quốc gia khác và thu về 2 tỷ đô la mỗi năm. Năm 2020, Israel đã đảm bảo 50% lượng nước tái chế cho ngành nông nghiệp.

Ả Rập Xê Út

Được bao quanh bởi biển và sa mạc, đây là quốc gia đi đầu trong việc khử muối nước biển từ nhiều năm nay. Hiện nay, Ả Rập Xê Út là nhà sản xuất nước khử muối lớn nhất. Chưa kể, quá trình khử muối được thực hiện bằng năng lượng mặt trời tái tạo, có thể thấy ở thành phố Al Khafji - nơi có nhà máy khử muối bằng năng lượng mặt trời lớn nhất thế giới. Hiện tại, quốc gia này đang hướng tới mục tiêu cung cấp năng lượng mặt trời cho tất cả các nhà máy khử muối.

Mỹ

Bang California của Mỹ đã phải hứng chịu khủng hoảng nước vì hạn hán. Thời kỳ căng



Graphene - giải pháp mới cho vấn đề nước sạch

thẳng về nước là động lực lớn nhất để bang này xây dựng nhà máy khử muối lớn nhất ở miền tây. Nhà máy ở Nam California, khử muối 50 triệu gallon nước biển mỗi ngày với sự hỗ trợ của đường ống dài 10 dặm.

Vương quốc Anh

Công nghệ đo nước thông minh tốt nhất được tìm thấy tại Vương quốc Anh. Hệ thống thông minh trực tuyến tạo điều kiện cho người dân theo dõi lượng nước sử dụng hàng ngày. Công tơ đo nước cung cấp thông tin chính xác về cách nước được sử dụng và số lượng bao nhiêu. Điều này khuyến khích cư dân tiết kiệm nước thông qua các thiết bị gia dụng tiết kiệm nước hiệu quả. Ngoài ra, công tơ đo nước thông minh luôn tìm ra những điểm rò rỉ và tiết kiệm chi phí.

Hy Lạp

Đảo Milos ở Hy Lạp là nơi năng lượng địa nhiệt được tìm thấy rất nhiều do vị trí địa lý của đảo trên Vòng cung núi lửa Aegean. Magma chảy bên dưới làm nóng nước ngầm, tạo ra các hồ chứa địa nhiệt tự nhiên. Các hồ chứa địa nhiệt này được sử dụng để tạo ra năng lượng địa nhiệt được sử dụng để chuyển đổi nước biển thành nước uống được. Năng lượng địa nhiệt được tìm thấy ở đây rất dồi dào khiến nơi này được lựa chọn để xây dựng nhà máy khử muối



Waterseer – ý tưởng lấy nước từ không khí

địa nhiệt.

Các sáng kiến để đánh bại cuộc khủng hoảng nước

Công nghệ nước mới giúp các nước đang phát triển có thể tiếp cận nước có thể uống được một cách dễ dàng. Để đạt được mục tiêu, nhiều sáng tạo mới lạ đã được triển khai.

Cuốn sách có thể uống được

Các nhà nghiên cứu tại Đại học Carnegie Mellon kết hợp với một tổ chức phi lợi nhuận Water is Life đã tạo ra một công cụ giáo dục kiêm lọc nước được gọi là 'cuốn sách có thể uống được'. Cuốn sách này có các trang được in với thông tin về vệ sinh cơ bản và tầm quan trọng của cách giữ nước sạch khỏi các chất gây ô nhiễm. Sự đổi mới ở đây nằm ở việc tạo ra một loại giấy lọc nước uống và loại bỏ 99,9% vi trùng. Cuốn sách cung cấp các phiếu lọc có thể được sử dụng cho mỗi người trong khoảng thời gian 4 năm. Cuốn sách này đang được lưu hành ở một số nước châu Phi như Ghana, Kenya, Tanzania, Ethiopia, Haiti và cả ở Ấn Độ.

Màng lọc graphene

Khử muối là một quá trình tiêu tốn rất nhiều năng lượng khiến nó trở thành một quy trình rất tốn kém. Để cắt giảm chi phí, Lockheed Martin Anh Quốc đã phát minh ra bộ lọc graphene perforene - công cụ có thể tiết kiệm 20% chi phí năng lượng của quá trình khử muối thẩm thấu ngược thông thường. Graphene (lớp liên kết tinh thể carbon) được ứng dụng ở lớp trên cùng



Tấm lưới thu giữ nước từ sương mù

của tấm lọc là ở dạng grapheme oxide. Thành phần hóa học của lớp bề mặt này cách nhiệt của mặt trời để từ đó tối ưu hóa hiệu quả lọc chất bẩn. Lớp bên dưới, được cấu tạo từ một hợp chất hữu cơ bắt nguồn từ cellulose nguyên sơ và sản sinh từ các vi khuẩn nuôi cấy, có tác dụng hút nước vào để lọc. Nhìn chung, mỗi thành phần làm một nhiệm vụ khác nhau, bù trừ và phối hợp để cho ra kết quả tốt nhất. Màng lọc graphene-oxit từ lâu đã là ứng viên đầy hứa hẹn trong việc lọc và khử muối. Graphene là một lớp các nguyên tử carbon được xếp thành mạng hình tổ ong, được coi là một siêu vật liệu siêu nhẹ và siêu bền, tuy nhiên chi phí sản xuất còn khá cao. Màng lọc này sẽ rất có lợi cho lĩnh vực dầu khí, nơi tạo ra nhiều lít nước thải.

WaterSeer - ý tưởng lấy nước từ không khí

WaterSeer là sự sáng tạo của phòng thí nghiệm VICI ở Mỹ. Thiết bị thu thập nước bằng cách chiết xuất từ bầu khí quyển xung quanh. Thiết bị được lắp đặt sâu 6 feet dưới bề mặt đất được chôn hoàn toàn. Trên mặt đất, gió kích thích chuyển động của tuabin làm quay các cánh quạt của WaterSeer. Các cánh quạt hướng không khí về phía buồng ngưng tụ, nơi nước ngưng tụ trên các bức tường. Hơn nữa, nước được thu thập trong khoang trong cùng, từ đó nước được bơm ra ngoài để sử dụng. Trong điều kiện tối ưu, thiết bị phù hợp để sản xuất 36

lít nước trong một ngày. Dự án này vẫn đang trong giai đoạn thử nghiệm và dự kiến sẽ ra mắt vào cuối năm nay.

Thu giữ nước từ sương mù

Dar Si Hmad, một tổ chức phi chính phủ đã phát triển những tấm lưới khổng lồ có thể giữ nước trong khí quyển và ngưng tụ nó thành những giọt nước đọng lại trong các khay đựng nước lớn. Tổ chức đã nhận được giải thưởng Momentum for Change của Liên Hợp quốc vào năm 2016 cho ý tưởng sáng tạo này. Ngày nay, dự án này chủ yếu hoạt động trên sườn núi Boutmezguida ở Morocco, nơi sản xuất 6.300 lít nước mỗi ngày. Nước hoàn toàn sạch và có thể uống được. Công nghệ thu gom sương mù này đang có mặt ở nhiều quốc gia khác như Chile, Nam Phi và Ghana.

Sử dụng năng lượng mặt trời trong lĩnh vực nông nghiệp

Ngành nông nghiệp tiêu thụ 70% lượng nước sẵn có. Để đáp ứng các nhu cầu hiện có, một giải pháp bền vững với các chính sách hiệu quả về chi phí là rất quan trọng. Để đóng góp vào lĩnh vực này, máy bơm chạy bằng năng lượng mặt trời được triển khai tại các vùng đất canh tác để bơm nước ngầm phục vụ tưới tiêu. Hệ thống mang lại lợi ích to lớn cho người nông dân và cả Chính phủ. Nhờ đó, lượng khí thải

carbon giảm đi 5%, tiết kiệm điện và việc sử dụng nước trở nên hợp lý. Hiện tại, các máy bơm năng lượng mặt trời được sử dụng ở bang Gujarat của Ấn Độ, nơi có khí hậu khô và nóng.

Suqia - Tổ chức viện trợ nước của UAE

Suqia là một sáng kiến tốt được triển khai vào năm 2014 dưới sự hướng dẫn của Thủ tướng UAE Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum. Quỹ được dành để khắc phục vấn đề khan hiếm nước trên toàn thế giới thông qua các nghiên cứu chuyên sâu và các giải pháp nước bền vững đi kèm với việc cung cấp nước sạch bằng năng lượng mặt trời. Sáng kiến cũng khuyến khích hỗ trợ đầu tư và các biện pháp hợp tác ở cấp độ quốc tế để cải thiện mức sống ở các nước đang phát triển. Cho đến nay, quỹ đã thành công trong việc cung cấp nước uống cho 8 triệu người ở 19 quốc gia thông qua các dự án nước mới của họ.

Sự chung tay của các quốc gia, các tổ chức và các chiến lược đổi mới đang góp phần khắc phục những vấn đề về nước, đặc biệt là tình trạng khan hiếm nước ở nhiều nơi trên thế giới, thông qua các giải pháp tiếp cận toàn diện.

ND: Mai Anh

<https://smartcity.press/innovations-in-smart-water-technology-to-fight-water-crisis/>

Đổi mới phương thức phê duyệt xây dựng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án

Để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án xây dựng, cần tiến hành thực hiện thủ tục phê duyệt trước khi xây dựng dự án cũng như phòng cháy chữa cháy dự án, chuyển đổi nhà ở dư thừa thành nhà cho thuê giá rẻ mà không thay đổi quy hoạch... Trong quá trình cải tạo và nâng cấp nhà cho thuê, thành phố Thạch Gia Trang, tỉnh Hà Bắc (Trung Quốc) đã đơn giản hóa các quy trình phê duyệt, đổi mới các phương pháp quản lý một cách hiệu quả, tạo môi trường mới thuận lợi để thực hiện dự án.

Lãnh đạo Cục Nhà ở và Phát triển Đô thị - Nông thôn thành phố Thạch Gia Trang cho biết, sau khi các doanh nghiệp dự án cho thuê nhà ở mới có được chỉ số sử dụng đất, bộ phận thẩm tra - phê duyệt sẽ lập tức tiến hành công tác thẩm tra, rà soát bản vẽ xây dựng và làm thủ tục phê duyệt trước khi quy hoạch dự án, cấp phép xây dựng, qua đó cải thiện đáng kể hiệu quả thẩm tra và phê duyệt. Ví dụ, dự án Khu công nghiệp khoa học và công nghệ Bạc Dịch Đạt (Hà Bắc), dự án Đô thị khoa học và công



Tòa nhà Hàn Lâm



Tòa nhà Hồng Nhuệ

nghe Tương Lai, dự án Khu công nghiệp thiết bị cao cấp Đông Khoa. Ba dự án này đã áp dụng hệ thống phê duyệt trước về thủ tục cấp phép xây dựng, vì vậy, từ khi có giấy phép quy hoạch dự án đến khi khởi công dự án chỉ mất 13 ngày.

Đối với một số công trình tái thiết không đáp ứng quy chuẩn quốc gia về phòng cháy chữa cháy so với các công trình hiện hành, các đơn vị thi công dự án cần lập phương án kỹ thuật mới để tương đương với tiêu chuẩn kỹ thuật phòng cháy chữa cháy hiện hành. Nhóm chủ trì dự án cần tổ chức làm việc với các chuyên gia phòng cháy chữa cháy để đưa ra kế hoạch chứng minh phương án kỹ thuật. Sau khi được thông qua, giấy phép thi công có thể được cấp, từ đó giải quyết khó khăn trong vấn đề xử lý các thủ tục phòng cháy chữa cháy. Ví dụ, trong 2 dự án xây dựng lại tòa nhà Hàn Lâm và tòa nhà Hồng Nhuệ, mục tiêu dự kiến sẽ chuyển đổi và cải tạo các tòa văn phòng ban đầu thành nhà ở cho thuê, quy mô xây dựng lại lần lượt là 1800 căn và 254 căn hộ. Thông qua chính sách nêu trên, hai dự án đã giải quyết được vấn đề thẩm định thiết kế phòng cháy chữa cháy và khởi công đúng tiến độ.

Theo quy trình phê duyệt thông thường trước đây, việc chuyển đổi nhà ở dư thừa thành nhà cho thuê giá rẻ sẽ thường kèm theo việc thay đổi quy hoạch và cần có sự phối hợp từ nhiều bộ phận, gây nên một số khó khăn ảnh hưởng tới việc triển khai dự án. Vì thế, chính quyền

thành phố Thạch Gia Trang đã tích cực điều tra, phân tích, tối ưu hóa hệ thống phê duyệt dựa trên dự án thực tế, lập kế hoạch dự án tái thiết mà không cần làm lại thủ tục quy hoạch, từ đó xin giấy phép xây dựng theo dạng trang trí – cải tạo, giúp đẩy nhanh tiến độ thi hành dự án. Ví dụ như dự án tái thiết khu nhà ở cho thuê tại Khu hậu cần ô tô Hoàn Thành (Hà Bắc) đã có kế hoạch chuyển đổi, cải tạo cơ cấu 97 nhà xưởng ba tầng ban đầu thành nhà ở cho thuê, với tổng số 1164 căn hộ mà cơ bản không thay đổi về quy hoạch. Dự án đã được khởi công ngay sau khi có giấy phép xây dựng, do đó, thời gian thi công đã được rút ngắn đáng kể, hiện tại cơ bản đã hoàn thành và đủ điều kiện để người dân có thể đến ở.

Thành phố Thạch Gia Trang còn tích cực huy động nhiều nguồn vốn xã hội phục vụ cho việc xây dựng một số công trình thông qua việc khuyến khích các chủ thể kinh doanh trên thị trường sử dụng quỹ đất nhàn rỗi trong khu công nghiệp, đất góc của cơ sở hạ tầng, cũng như đất dành cho các công trình phụ trợ trong khu công nghiệp để xây dựng nhà cho thuê. Dự án xây dựng cơ sở sản xuất giày ở huyện Cao Ấp là một dự án trọng điểm của khu vực nhằm thực hiện chuyển giao công nghiệp của khu vực mới Hùng An, có thể tạo việc làm cho khoảng 20.000 đến 50.000 người. Thành phố Thạch Gia Trang đã phát huy tối đa vai trò của các quỹ khuyến khích và trợ cấp từ chính quyền

Trung ương, tích cực vận động nguồn vốn xã hội, thực hiện mô hình PPP, bao gồm một trợ cấp tài chính Trung ương, một hỗ trợ địa phương và một quỹ xã hội; điển hình là việc huy động Cục 19 Đường sắt Trung Quốc và Cục 20 Đường sắt Trung Quốc cùng một số doanh nghiệp khác để thành lập tập đoàn tài trợ cho hoạt động xây dựng theo phương thức PPP. Dự án này đã tiến hành xây dựng 2188 căn nhà cho thuê, giải quyết hiệu quả vấn đề nhà ở cho công nhân trong khu công nghiệp.

Ngoài ra, trên cơ sở đáp ứng các yêu cầu về quy hoạch, thành phố Thạch Gia Trang đã tích cực sử dụng các khu đất trống chưa có mục đích được thu hồi sau quá trình xây dựng đường

sắt đô thị và chuyển đổi xây dựng thành nhà ở cho thuê. Hầu hết các nhà ở thuộc dự án đều nằm ở các ga trung chuyển đường sắt, thuận tiện hơn cho giao thông và đời sống. Hiện tại, 2 dự án - tòa nhà 34 ở Cộng đồng Hoa Hưng và tòa nhà 46 ở Cộng đồng Cao Trụ - đang được triển khai thí điểm, với tổng số gần 200 căn. Trong đó, dự án Tòa nhà 46 ở Cộng đồng Cao Trụ đã được hoàn thành, đạt kết quả tốt, với tỷ lệ lấp đầy cho thuê lên đến hơn 95%.

Vương Kiến Diệp

Trang Tin tức Xây dựng Trung Quốc,

tháng 5/2022

ND: Ngọc Anh

BỘ XÂY DỰNG LÀM VIỆC VỚI TỔNG CỤC KINH TẾ LIÊN BANG THỤY SĨ VÀ TỔ CHỨC HỢP TÁC PHÁT TRIỂN ĐỨC

Ngày 24/6/2022



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Hồng Minh phát biểu tại buổi làm việc



Toàn cảnh buổi làm việc