



**BỘ XÂY DỰNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN**

THÔNG TIN

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

MỖI THÁNG 2 KỶ

5

Tháng 3 - 2012

Hội thảo Việt - Nhật về phát triển đô thị

Hà Nội, ngày 01 tháng 03 năm 2012



Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng phát biểu khai mạc Hội thảo



Ông Nayoshi Sato - Thứ trưởng Bộ Đất đai - Hạ tầng - Giao thông và Du lịch Nhật Bản phát biểu tại Hội thảo

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 MƯỜI BA

5

SỐ 5 - 3/2012

MỤC LỤC

Văn bản quản lý

Văn bản các cơ quan TW

- Quyết định số 194/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ 5
phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh
- Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ 7
phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội
tỉnh Bạc Liêu đến năm 2020
- Quyết định số 222/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ 9
phê duyệt Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Thành
phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050
- Chỉ thị số 07/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc 12
chấn chỉnh công tác quản lý và nâng cao hiệu quả hoạt
động của các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công
nghiệp

Văn bản của địa phương

- Quyết định số 1001/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân 13
Thành phố Hà Nội ban hành Kế hoạch thực hiện Chương
trình sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trên địa
bàn Thành phố Hà Nội năm 2012
- Quyết định số 395/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân tỉnh 15
Hà Nam phê duyệt quy hoạch phát triển Công nghiệp –
Thương mại tỉnh Hà Nam giai đoạn 2011 – 2020, tầm
nhìn đến năm 2030
- Quyết định số 173/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân tỉnh 16
Đồng Tháp ban hành Kế hoạch thực hiện Chương trình
xây dựng nông thôn mới về các tiêu chí: Điện, chợ nông
thôn giai đoạn 2011 - 2015



TRUNG TÂM THÔNG TIN

TRỤ SỞ: 37 LÊ ĐẠI HÀNH - HÀ NỘI

TEL : 8.215.137 - 8.215.138

FAX : (04)9.741.709

Email: citc_bxd@hn.vnn.vn

GIẤY PHÉP SỐ: 595 / BTT

CẤP NGÀY 21 - 9 - 1998

CHIU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH

TS. ĐẶNG KIM GIAO

Ban biên tập:

THS.KTS.NGUYỄN HÙNG OANH

(Trưởng ban)

CN.BẠCH MINH TUẤN **(Phó ban)**

KS.HUYỀN PHƯỚC

CN.ĐỖ KIM NHẬN

CN.BÙI QUỲNH ANH

CN.TRẦN THU HUYỀN

CN.NGUYỄN BÍCH NGỌC

CN. NGUYỄN LỆ MINH

CN. PHẠM KHÁNH LY

Khoa học công nghệ xây dựng

- Nghiệm thu đề tài: “Nghiên cứu xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng kiến thức quản lý, vận hành nhà chung cư” 19
- Hội thảo khoa học: “Nâng cao vai trò thí nghiệm, kiểm định, giám định và chứng nhận chất lượng công trình xây dựng” 20
- Hội nghị góp ý Đồ án Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Yên Bái đến năm 2030 21
- Hội thảo “Giới thiệu công nghệ xử lý nước thải của Vương quốc Bỉ” 23
- Gia cố nền móng các công trình cải tạo bằng dung dịch kiểm 25
- Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng hệ thống thông tin nhà ở, đặt nền tảng cho việc thí điểm thu thuế bất động sản 27
- Bàn về kỹ thuật chế tạo và ứng dụng bê tông mác cao 29
- Tàu điện một ray - vẻ đẹp và môi trường đô thị 31

Thông tin

- Bộ Xây dựng phát động thi đua hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ kế hoạch năm 2012 36
- Hội thảo Việt – Nhật về phát triển đô thị 37
- Hợp Ban Chỉ đạo Chương trình Nước và Vệ sinh tại các thị trấn nhỏ ở Việt Nam 39
- Kinh nghiệm phát triển đô thị của thành phố Yokohama 40
- Chính sách phát triển đô thị của nước Cộng hòa Belarus giai đoạn 2011 - 2015 44

VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Quyết định số 194/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh

Ngày 15/02/2012 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 194/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh.

Theo đó, mục tiêu và quan điểm của Quy hoạch bao gồm: Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh (QHCT) phù hợp với chiến lược phát triển giao thông vận tải và các quy hoạch đã được phê duyệt cũng như phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh có tuyến đường đi qua, đảm bảo đáp ứng được nhu cầu vận tải trước mắt cũng như lâu dài phục vụ cho sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh; QHCT về cơ bản tuân thủ theo quy mô, hướng tuyến và các điểm khống chế trong quy hoạch tổng thể số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007. Tuy nhiên, để phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội hiện nay và tương lai, cũng như phù hợp với dự báo nhu cầu vận tải, các quy hoạch, dự án đã, đang và sẽ triển khai, vì vậy cần thiết phải điều chỉnh hướng tuyến và quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật ở một số đoạn trong quy hoạch tổng thể cho phù hợp với tình hình thực tế; Trên cơ sở hướng tuyến, quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật của các đoạn tuyến đã được đầu tư trong giai đoạn 1 và giai đoạn 2, hướng tuyến các đoạn đường cao tốc trong QHCT được xác định theo nguyên tắc: Những đoạn tuyến đã theo tiêu chuẩn đường cao tốc (nhưng trong giai đoạn 1 và giai đoạn 2 mới đầu tư theo quy mô 2 làn xe) thì cơ bản tiếp tục đầu tư theo quy mô quy hoạch, đối với các đoạn tuyến đi trùng với các quốc lộ hiện đang khai thác nhưng có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp thì cần xem xét lựa chọn hướng tuyến cao tốc cho phù hợp, đảm bảo tính

kinh tế - xã hội; QHCT nhằm mục tiêu thực hiện giai đoạn 3 của quy hoạch tổng thể là: Xây dựng hoàn chỉnh toàn tuyến và từng bước xây dựng các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt, trong đó lưu ý kết nối với quy hoạch đường sắt, đường ngang và các quy hoạch khác có liên quan, đảm bảo đáp ứng được nhu cầu vận tải trước mắt cũng như lâu dài. Điều chỉnh phân kỳ đầu tư phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng an ninh của quốc gia cũng như phù hợp với khả năng bố trí nguồn vốn và các quy hoạch khác có liên quan.

Theo Quy hoạch, đường Hồ Chí Minh đi qua địa phận 28 tỉnh, thành phố: Cao Bằng, Bắc Kạn, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Phú Thọ, Hà Nội, Hòa Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Bình Phước, Bình Dương, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau, có tổng chiều dài 3.183 km (trong đó tuyến chính dài khoảng 2.499 km, tuyến phía Tây dài khoảng 684 km).

Về hướng tuyến trong QHCT cơ bản thực hiện như hướng tuyến và các điểm khống chế đã được phê duyệt tại Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007. Tuy nhiên, để phù hợp với các quy hoạch đã được phê duyệt của Bộ, ngành và địa phương cũng như các dự án đã, đang và sẽ triển khai, trong QHCT điều chỉnh lại hướng tuyến và điểm khống chế chủ yếu tại một số đoạn để đáp ứng được nhu cầu vận tải và tình hình phát triển kinh tế - xã hội, cụ thể như sau:

- Điểm đầu: Tại Pác Bó – tỉnh Cao Bằng.
- Điểm cuối: Tại Đất Mũi – tỉnh Cà Mau.
- Các điểm khống chế chủ yếu:

+ Tuyến chính qua các điểm: Pác Bó, thị xã Cao Bằng, thị xã Bắc Kạn, Chợ Mới, Chợ Chu, đèo Muồng, ngã ba Trung Sơn, ngã ba Phú Thịnh, cầu Bình Ca (sông Lô), ngã ba Bình Ca (Km124 + 700/QL2 – Tuyên Quang), ngã ba Phú Hộ, thị xã Phú Thọ, cầu Ngọc Tháp (sông Hồng), Cổ Tiết, Ba Vì, Sơn Tây (qua làng văn hóa các dân tộc Việt Nam), Hòa Lạc, Xuân Mai, Chợ Bến, Xóm Kho, Ngọc Lặc, Lâm La, Tân Kỳ, Khe Cò, Can Lộc, phía Đông hồ Kẻ Gỗ, Bùng, Cam Lộ, cầu Tuần, Khe Tre, đèo Đê Bay, đèo Mũi Trâu, Túy Loan, Thanh Mỹ, đèo Lò Xo, Ngọc Hồi, Kon Tum, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Gia Nghĩa, Đồng Xoài, Chơn Thành, Ngã ba Tân Vạn, Tân Thạnh, Mỹ An, thành phố Cao Lãnh, cầu Cao Lãnh (sông Tiền), cầu Vàm Cống (sông Hậu), Lộ Tẻ, Rạch Sỏi, Minh Lương, Gò Quao, Vĩnh Thuận, thành phố Cà Mau, Năm Căn, Đất Mũi.

+ Nhánh phía Tây qua các điểm: Khe Cò Phố Châu, Tân Ấp, Khe Ve, đèo Đá Đẽo, Khe Gát (bao gồm cả đoạn Khe Gát – Bùng), Đèo U Bò, Tăng Ký, Cầu Khỉ, Sen Bụt, Khe Sanh, Đăk Rông, đèo Pê Ke, A Lưới, A Đớt, A Tép, Hiên, Thanh Mỹ. Hiện nay nhánh phía Tây đã được xây dựng hoàn chỉnh theo quy hoạch.

Quy mô và Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho QHCT đối với các đoạn thông thường không phải là đường cao tốc áp dụng tiêu chuẩn thiết kế TCVN 4054 – 2005, đối với các đoạn là đường cao tốc áp dụng tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN 5729 – 1997, đối với các đoạn đi trùng theo quy hoạch đô thị của địa phương áp dụng tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị TCXDVN 104 - 2007.

Về phân kỳ đầu tư cơ bản thực hiện theo 3 giai đoạn như đã được phê duyệt tại Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007. Tuy nhiên, do điều kiện nguồn vốn hạn chế và khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng, đồng thời

cần cứ vào các quy hoạch, dự án liên quan đã, đang và sẽ triển khai, cũng như cần cứ vào dự báo nhu cầu vận tải trên tuyến đường Hồ Chí Minh và tình hình phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, việc phân kỳ đầu tư được điều chỉnh cụ thể như sau:

- Giai đoạn 1 (từ năm 2000 – 2007): Đã đầu tư hoàn chỉnh với quy mô 02 làn xe bao gồm cả kiên cố hóa và chống sạt lở đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) và đưa vào khai thác sử dụng toàn bộ từ năm 2008.

- Giai đoạn 2 (từ năm 2007 – 2015): Đầu tư nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 02 làn xe, trong đó cơ bản hoàn thành vào năm 2015, một số cầu lớn hoàn thành trong giai đoạn đến năm 2020.

- Giai đoạn 3: Tập trung đầu tư hoàn chỉnh toàn tuyến và từng bước xây dựng các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn, trong đó lưu ý kết nối với quy hoạch hệ thống đường sắt, đường ngang và các quy hoạch khác có liên quan, phân kỳ đầu tư giai đoạn 3 như sau:

Từ năm 2012 đến năm 2020:

Đầu tư thực hiện khoảng 445 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc, gồm các đoạn:

+ Đoạn Đuan Hùng (Phú Thọ) đến Chợ Bến (Hòa Bình) dài 130 km, theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 – 06 làn xe.

+ Đoạn Cam Lộ (Quảng Trị) đến Túy Loan (Đà Nẵng) dài 182 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 làn xe.

+ Dự án Kết nối với hệ thống giao thông trung tâm đồng bằng sông Mê Kông đoạn Mỹ An (Đồng Tháp) đến Rạch Sỏi (Kiên Giang) dài 133 km bao gồm cả cầu Cao Lãnh và cầu Vàm Cống (đã có dự án thực hiện bằng nguồn vốn vay ADB, vốn vay của Chính phủ Hàn Quốc và một số nguồn vốn khác).

Sau 2020:

Từng bước xây dựng các đoạn tuyến cao tốc còn lại và hoàn chỉnh toàn tuyến theo quy

hoạch được duyệt. Việc phân kỳ đầu tư của giai đoạn này căn cứ vào khả năng bố trí nguồn vốn, lưu lượng xe và hiệu quả dự án, đồng thời tùy theo nhu cầu thực tế về phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng an ninh của từng khu vực để lựa chọn sắp xếp thứ tự ưu tiên có kế hoạch thực hiện các đoạn tuyến một cách hợp lý, gồm các đoạn:

+ Đoạn Ngã ba Bình Ca (Km124+700/QL2 – Tuyên Quang) đến Đèo Hùng (Phú Thọ) dài khoảng 15 km, quy mô cấp II, 04 làn xe.

+ Đoạn Chợ Bến (Hòa Bình) đến Khe Cò (Hà Tĩnh) dài khoảng 322 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 – 06 làn xe.

+ Đoạn Khe Cò (Hà Tĩnh) đến Bùng (Quảng Bình) dài khoảng 165 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 làn xe.

+ Đoạn Bùng (Quảng Bình) đến Cam Lộ (Quảng Trị) dài khoảng 117 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 làn xe.

+ Đoạn qua Tây Nguyên (Kon Tum – Gia Lai – Đắk Lắk – Đắk Nông – Bình Phước), từ Ngọc Hồi đến Chơn Thành, tổng chiều dài khoảng 494 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc từ 4 – 6 làn xe.

+ Đoạn Chơn Thành – Đức Hòa – Mỹ An dài khoảng 158 km, hoàn thiện theo quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04 làn xe.

+ Đoạn Chơn Thành đến Ngã ba Tân Vạn dài khoảng 63 km theo tiêu chuẩn đường cao tốc 06 làn xe.

+ Xây dựng hoàn chỉnh các đoạn còn lại theo quy mô QHCT đã được phê duyệt dài khoảng 553 km (không kể các đoạn: Chợ Mới – Ngã ba Bình Ca, dài 80 km; Túy Loan – Thạch Mỹ - Ngọc Hồi, dài 220 km đã được đầu tư hoàn chỉnh theo quy hoạch).

- Tổng mức đầu tư cho giai đoạn 1 (từ năm 2000 – 2007) với quy mô mặt cắt ngang 2 làn xe đã được phê duyệt theo Quyết định 539/QĐ-TTg ngày 03/5/2007 của Thủ tướng Chính phủ là 13.312 tỷ đồng.

Tổng mức đầu tư cho giai đoạn 2 (từ năm 2007 - 2015) đã được phê duyệt căn cứ Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 và Quyết định 539/QĐ-TTg ngày 03/5/2007 của Thủ tướng Chính phủ là 27.708 tỷ đồng.

- Tổng mức đầu tư cho giai đoạn 3 là 273.167 tỷ đồng, không kể 23.000 tỷ đồng là tổng mức đầu tư của 133 km đường Hồ Chí Minh đi trùng với các dự án khác có đã được bố trí nguồn vốn và đang được triển khai (tổng mức đầu tư được xác định trong QHCT theo thời giá năm 2010).

Nguồn vốn đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh dự kiến được huy động từ nguồn ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ, vốn ODA và từ các nguồn vốn hợp pháp khác

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

(Xem toàn văn tại: www.chinhphu.vn)

Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bạc Liêu đến năm 2020

Ngày 22/02/2012 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 221/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bạc Liêu đến năm 2020.

Quy hoạch nhằm mục tiêu phấn đấu xây dựng Bạc Liêu cơ bản trở thành một tỉnh có nền

nông nghiệp công nghiệp cao phát triển bền vững gắn với phát triển công nghiệp và dịch vụ, có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; đời sống vật chất tinh thần của nhân dân không ngừng được nâng cao, có nền văn hóa tiên tiến đậm đà bản sắc dân tộc; có nền quốc phòng –

an ninh vững mạnh, trật tự an toàn xã hội được đảm bảo; quyết tâm đưa Bạc Liêu sớm trở thành một trong những tỉnh phát triển khá trong vùng và cả nước.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu công tác Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bạc Liêu đến năm 2020 phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long và phải bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với quy hoạch các ngành, lĩnh vực. Đồng thời công tác Quy hoạch cũng phải phát huy được tối đa những tiềm năng, thế mạnh của Tỉnh, tăng cường hội nhập kinh tế, quốc tế, từng bước củng cố nội lực, tăng dần tỷ lệ tích lũy cho nền kinh tế, tạo ra bước đột phá về chuyển đổi cơ cấu kinh tế, cơ cấu sản xuất trong từng ngành, từng lĩnh vực; phát triển cân đối, hài hòa giữa chiều sâu và chiều rộng, tạo sức cạnh tranh trên thị trường trong và ngoài nước. Trong đó, chú ý phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng đô thị, hạ tầng giao thông; phát triển kinh tế gắn với phát triển y tế, văn hóa, giáo dục, đào tạo, bảo vệ môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống nhân dân, giảm dần tỷ lệ hộ nghèo; kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với xây dựng hệ thống chính trị vững mạnh, củng cố quốc phòng, an ninh, bảo đảm trật tự an toàn xã hội. Bên cạnh đó, tỉnh cần chủ động trong công tác phòng ngừa những ảnh hưởng, tác động của biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

Tỉnh Bạc Liêu đề ra mục tiêu phấn đấu giai đoạn năm 2011 – 2015 tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân đạt 13,5 % – 14%, tỷ lệ tăng dân số tự nhiên đạt 1,12%/năm, 70% dân số được sử dụng nước sạch và 85% chất thải rắn, 100% chất thải y tế được thu gom và xử lý; Giai đoạn năm 2016 – 2020 đạt 12% – 12,5%; GDP bình quân đầu người đạt khoảng 38,8 triệu đồng vào năm 2015 và khoảng 82,1 triệu đồng vào năm 2020, tỷ lệ tăng dân số tự nhiên khoảng 1,0% – 0,9%/năm, giảm tỷ lệ hộ nghèo bình quân mỗi

năm khoảng 1,5% – 2%. Phấn đấu đến năm 2020, 85% dân số được sử dụng nước sạch; 100% chất thải rắn được thu gom và xử lý; 100% cơ sở sản xuất công nghiệp có hệ thống xử lý nước thải đạt tiêu chuẩn, hoàn thành cơ bản việc cải tạo và nâng cấp hệ thống tiêu thoát nước mưa và xử lý nước thải của thành phố và các thị trấn, Chương trình mục tiêu quốc gia về nước sạch và vệ sinh môi trường nông thôn, di dời các cơ sở gây ô nhiễm môi trường vào các khu, cụm, điểm công nghiệp tập trung.

Trong Quy hoạch tổng thể, phát triển kết cấu hạ tầng tập trung vào vấn đề giao thông và thủy lợi, cũng như cấp điện, cấp thoát nước và bảo vệ môi trường được nêu ra rất rõ ràng. Về giao thông tỉnh tiếp tục đầu tư xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhất là hệ thống đường “trục ngang”, đường ven biển, đường giao thông nông thôn, hệ thống cầu nhằm tạo sự thông suốt trong toàn tỉnh. Từng bước hoàn thiện và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, nghiên cứu xây dựng đường tránh các đô thị, các cầu vượt kênh, vượt sông để tạo điều kiện phân bố lại dân cư và điều tiết mật độ giao thông quá cao tại các khu vực; Về thủy lợi tập trung xây dựng hệ thống thủy lợi đa mục tiêu, từng bước thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Phân vùng thủy lợi phải gắn kết chặt chẽ với phân vùng sản xuất nông, lâm, ngư, diêm nghiệp, với đặc thù sản xuất của từng tiểu vùng; Về cấp điện phấn đấu hoàn thành nhà máy điện gió theo đúng tiến độ dự án, nghiên cứu đầu tư xây dựng Nhà máy nhiệt điện và hệ thống lưới điện cao thế theo quy hoạch, tiếp tục hoàn thiện mạng lưới điện trung thế và hạ thế nhằm đáp ứng nhu cầu điện cho sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, nhất là các khu công nghiệp, vùng nuôi tôm công nghiệp tập trung, các khu du lịch; Về cấp thoát nước và bảo vệ môi trường cần đầu tư hệ thống cấp nước đáp ứng đủ nhu cầu sinh hoạt và sản xuất tại các khu đô thị và khu công nghiệp, phát huy hiệu quả những dự án cấp nước sạch hiện có

trên địa bàn, nghiên cứu mô hình cấp nước nông thôn phù hợp với từng tiểu vùng. Nghiên cứu đầu tư xây dựng nhà máy xử lý nước thải cho thành phố Bạc Liêu, các khu công nghiệp, một số khu đô thị và khu dân cư tập trung, nhà máy xử lý và tái chế rác thải cho thành phố Bạc Liêu, xử lý rác thải cho các bệnh viện và các cơ sở y tế, triển khai các dự án đầu tư thuộc Chương trình ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

Quy hoạch phát triển không gian đô thị thành 4 vùng, mỗi vùng gắn với một đô thị lớn trung tâm và các đô thị vệ tinh. Trong đó các đô thị trung tâm của mỗi vùng là thành phố Bạc Liêu, thị xã Hộ Phòng, thị xã Gành Hào và thị trấn Ninh Quới – Phước Long, dự kiến thành lập một số thị trấn mới tại các huyện Vĩnh Lợi, huyện Giá Rai, huyện Hòa Bình, huyện Đông Hải. Hình thành khu dân cư tập trung ở các trung tâm cụm xã theo các tiêu chí về xây dựng nông thôn mới. Phấn đấu nâng tỷ lệ đô thị hóa toàn tỉnh đến năm 2015 lên 30% và năm 2020 là 40%, tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng để đến năm 2015 các đô thị cơ bản đạt chuẩn tối thiểu theo chuẩn phân loại đô thị và đến năm 2020 đạt các tiêu chí theo chuẩn phân loại đô thị.

Vấn đề vốn đầu tư cho dự án Quy hoạch này được xác định căn cứ vào khả năng cân đối ngân sách hàng năm, Tỉnh cần chủ động xây dựng kế hoạch, phân kỳ đầu tư phù hợp để đảm bảo vốn cho các công trình, dự án trọng điểm của địa phương, đồng thời cần có các giải pháp

cụ thể để huy động có hiệu quả các nguồn lực trong và ngoài nước cho đầu tư phát triển. Nhu cầu vốn đầu tư của toàn tỉnh giai đoạn 2011 – 2020 khoảng 170.000 tỷ đồng, trong đó thời kỳ 2011 – 2015 là khoảng 52.000 tỷ đồng, thời kỳ năm 2016 – 2020 là 118.000 tỷ đồng. Bên cạnh đó, Tỉnh cũng cần phải có kế hoạch nâng cao năng lực hoạt động của bộ máy quản lý nhà nước, hiện đại hóa nền hành chính, từng bước xây dựng chính quyền điện tử, tập trung cải cách thủ tục hành chính để thu hút đầu tư và tạo môi trường thuận lợi cho các thành phần kinh tế phát triển sản xuất, kinh doanh.

Thủ tướng yêu cầu Tỉnh tăng cường liên kết với các tỉnh, thành phố trong vùng đồng bằng sông Cửu Long nhằm khai thác tốt tiềm năng, lợi thế từng địa phương; khuyến khích liên doanh, liên kết trong đầu tư, sản xuất, chế biến, tiêu thụ sản phẩm, hàng hóa. Chú trọng củng cố và mở rộng thị trường ngoài nước, tạo thị trường lâu dài về các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu, giảm dần thị trường trung gian; Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, tổ chức giới thiệu, quảng bá về tiềm năng, lợi thế của địa phương với các nhà đầu tư, giới thiệu các chương trình, dự án cần được ưu tiên đầu tư, trong đó chú trọng kêu gọi đầu tư các dự án trọng điểm tạo ra những sản phẩm chủ lực.

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

(Xem toàn văn tại: www.chinhphu.vn)

**Quyết định số 222/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ
phê duyệt Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội
Thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn
đến năm 2050**

Ngày 22/02/2012 Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 222/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hà

Nội phấn đấu đến năm 2050 trở thành đô thị đặc biệt, văn hiến, văn minh, thanh lịch, đẹp, giàu bản sắc dân tộc và hiện đại, tiêu biểu cho cả nước, xứng đáng là trái tim của cả nước, đầu

nã chính trí – hành chính quốc gia của một nước phát triển với khoảng 110 – 115 triệu dân; người dân có mức sống cao về vật chất và tinh thần, có tính cách thân thiện, hữu nghị và mến khách; các khu trung tâm chính trị, trung tâm hành chính quốc gia, khu ngoại giao đoàn và tổ chức quốc tế, trung tâm quốc tế, khách sạn cao cấp, hệ thống thông tin quốc tế... được xây dựng theo quy hoạch, điều kiện làm việc tốt, được bảo vệ an toàn tuyệt đối.

Với những mục tiêu dài hạn được đưa ra trong Chiến lược, Hà Nội đến năm 2050 sẽ trở thành trung tâm văn hóa lớn, nơi hội tụ các giá trị văn hóa, truyền thống, hiện đại, giàu bản sắc Hà Nội và Việt Nam, là trung tâm sáng tạo văn học – nghệ thuật lớn, tiêu biểu của cả nước; trung tâm văn hóa đặc sắc, hấp dẫn của khu vực; hệ thống thiết chế văn hóa – thể thao tầm cỡ quốc gia và quốc tế. Hà Nội sẽ là trung tâm sáng tạo hàng đầu của cả nước với nhiều lĩnh vực đạt trình độ quốc tế về: văn hóa tiến tiến đậm đà bản sắc dân tộc; khoa học - công nghệ tiên tiến, hiệu quả cao; giáo dục, đào tạo tiên tiến, hiện đại; y tế chuyên sâu chất lượng cao hàng đầu cả nước và có uy tín trong khu vực. Không chỉ phấn đấu trở thành trung tâm văn hóa, chính trị, mà Hà Nội còn phấn đấu trở thành trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ, thương mại và du lịch lớn nhất phía Bắc, thứ hai của cả nước và có vị trí cao trong khu vực; kinh tế tri thức phát triển với cơ cấu hiện đại, năng động và hiệu quả; môi trường đầu tư và kinh doanh tốt, đạt chuẩn quốc tế; về cơ bản không có khoảng cách giữa đô thị và nông thôn. Thêm vào đó là hệ thống kết cấu hạ tầng đa dạng, hiện đại, đồng bộ liên hoàn kết nối thông suốt trong thành phố và với tất cả các địa phương trong nước và quốc tế. Là trung tâm giao dịch quốc tế chính của cả nước và giao dịch quốc tế quan trọng trong khu vực; thành phố quốc tế, nơi tập trung các cơ quan ngoại giao, quốc tế, văn phòng đại diện các tập đoàn xuyên quốc gia, điểm đến hấp dẫn, an toàn trong khu vực và trên thế giới.

Trong Chiến lược này, Hà Nội đưa ra các mục tiêu cụ thể về kinh tế, kết cấu hạ tầng, văn hóa – xã hội, khoa học và công nghệ, quốc phòng và an ninh. Trong đó cụ thể về kinh tế là: Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm nội địa (GDP) bình quân hàng năm 12,0 – 13% thời kỳ 2011 – 2020 và 9,5 – 10,0% thời kỳ 2021 – 2030. Tổng sản phẩm nội địa (GDP) bình quân đầu người năm 2020 đạt khoảng 7.100 - 7.500 USD, năm 2030 đạt 16.000 -17.000 USD (theo giá thực tế). Về kết cấu hạ tầng: hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, liên hoàn, hợp lý, hiện đại; vận tải hành khách công cộng đa dạng, hiện đại, văn minh, tiện lợi và an toàn, đạt tỷ lệ 50 - 55% vào năm 2030; Kết cấu hạ tầng thông tin tiện lợi, đa dạng, đồng bộ, tiên tiến và hiện đại được ngầm hóa; Hệ thống cung cấp điện, cấp nước hiện đại, đồng bộ đáp ứng đầy đủ và an toàn nhu cầu về điện, nước cho phát triển kinh tế và phục vụ đời sống của nhân dân; hệ thống thủy lợi, thoát nước đồng bộ, cơ bản không còn tình trạng ngập úng kéo dài; Có đủ các công trình văn hóa, nghệ thuật, cơ sở giáo dục, đào tạo, y tế, thể dục – thể thao và nhà ở cho người dân; Đảm bảo có được không gian xanh với hệ thống vườn hoa, công viên, công trình văn hóa – nghệ thuật, các vành đai xanh và hồ nước đẹp phân bố hợp lý trên các địa bàn.

Hà Nội ưu tiên phát triển các ngành có hàm lượng chất xám cao, giá trị gia tăng lớn, có ý nghĩa thúc đẩy quá trình hình thành và phát triển kinh tế tri thức, các ngành phân phối, dịch vụ chất lượng cao. Đẩy nhanh tốc độ phát triển khu vực dịch vụ theo hướng hiện đại, ưu tiên phát triển các ngành, sản phẩm dịch vụ trình độ, chất lượng cao và có giá trị gia tăng lớn; xây dựng, phát triển Hà Nội trở thành trung tâm dịch vụ, du lịch có đẳng cấp trong khu vực; tốc độ tăng trưởng của khu vực dịch vụ cao hơn các khu vực sản xuất và cao hơn tốc độ tăng tổng sản phẩm nội địa của thành phố; tham gia có hiệu quả vào mạng phân phối toàn cầu và mạng phân phối quốc gia.

Xây dựng, phát triển các khu, cụm, điểm công nghiệp theo quy hoạch; phối hợp với các cơ quan Trung ương hoàn thành xây dựng Khu công nghệ cao Hòa Lạc, Khu công nghệ cao sinh học, Khu công viên công nghệ thông tin Hà Nội trước năm 2020; tạo sự liên kết giữa các khu công nghiệp trên địa bàn Hà Nội và các địa phương khác từ khâu nghiên cứu, thiết kế, sản xuất, phân phối sản phẩm để hình thành các tổ hợp công nghiệp quy mô lớn và hiệu quả cao; có kế hoạch chuyển hướng hoạt động và di chuyển các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm ra khỏi khu vực nội thành và các khu dân cư. Ưu tiên phát triển công nghiệp sạch, tiêu hao năng lượng thấp, sử dụng năng lượng sạch, nhanh chóng nắm bắt và phát triển các công nghệ nguồn. Phấn đấu giá trị gia tăng khu vực công nghiệp – xây dựng tăng bình quân khoảng 11,5 – 13,0%/năm giai đoạn 2011 – 2020 và 9,0% - 10,0%/năm giai đoạn 2021 – 2030.

Phát triển nông nghiệp sạch, nông nghiệp đô thị, sinh thái trên cơ sở hình thành những khu nông nghiệp công nghệ cao gắn với bảo tồn, phát triển văn hóa, du lịch và xây dựng nông thôn mới; từng bước hiện đại hóa nông nghiệp, chuyển đổi cơ cấu sản xuất để tạo ra nhiều sản phẩm có giá trị cao; nâng cao chất lượng sản phẩm nông nghiệp, tăng hiệu suất sử dụng đất và tăng năng suất lao động nông nghiệp. Ưu tiên xây dựng, phát triển vành đai xanh, rau, hoa quả, cây cảnh để phục vụ đời sống và bảo vệ môi trường; tập trung phát triển các sản phẩm chăn nuôi có giá trị cao; chú trọng phát triển công nghệ bảo quản, chế biến sau thu hoạch gắn kết với hệ thống phân phối và tiêu thụ nông sản. Phấn đấu đến năm 2020 có khoảng 70% và năm 2030 có 100% số xã đạt tiêu chuẩn nông thôn mới theo tiêu chí quốc gia.

Tập trung đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đi trước một bước so với yêu cầu xây dựng, phát triển Thủ đô. Hoàn thiện việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại gắn kết với thiết kế và xây dựng các công trình với kiến trúc tiêu biểu. Phát triển hệ thống

đường giao thông kết nối nhanh lan tỏa từ trung tâm ra các vùng ngoại vi, hoàn thành xây dựng các tuyến đường quốc lộ, đường cao tốc, đường xuyên tâm, đường vành đai nối Hà Nội với các tỉnh và kết nối đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh. Xây dựng hệ thống đường xe điện ngầm, đường sắt đô thị; xây dựng hệ thống công trình ngầm; xây dựng, hiện đại hóa hệ thống quản lý giao thông và mạng lưới giao thông tĩnh; xây dựng tuyến phố hai bên đường đồng bộ với xây dựng hạ tầng kỹ thuật, tuyến đường, bảo đảm đường phố văn minh, có kiến trúc, cảnh quan hiện đại.

Đẩy mạnh xây dựng và phát triển nhà ở, chú trọng xây dựng nhà ở tái định cư, nhà ở xã hội, nhà ở công nhân các khu công nghiệp và ký túc xá sinh viên. Tăng cường năng lực cung cấp nước sạch và hệ thống xử lý nước thải, củng cố, hoàn thiện hệ thống thủy lợi, xây dựng, phát triển hệ thống phòng cháy – chữa cháy hiện đại.

Xây dựng, phát triển chùm đô thị Hà Nội gồm: đô thị trung tâm hạt nhân đa hệ, đa tầng, đa chức năng; mạng lưới các đô thị vệ tinh chuyên năng công nghệ cao, khoa học – công nghệ, giáo dục – đào tạo (Hòa Lạc, Xuân Mai), du lịch – văn hóa – nghỉ dưỡng – vui chơi giải trí (Sơn Tây), công nghệ sạch, công nghiệp công nghệ cao và dịch vụ chất lượng cao (Sóc Sơn), công nghiệp (Phú Xuyên - Phú Minh); các đô thị lẻ và trung tâm hành chính khu vực (các huyện, tiểu vùng) và trung tâm hội tụ các cơ sở đào tạo, y tế; các đô thị sinh thái gắn với các vành đai nông nghiệp sinh thái công nghệ cao và phát triển du lịch; kết hợp hài hòa giữa đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh với các vùng đệm sinh thái, môi trường xanh, sạch và bền vững. Trước mắt, tập trung xây dựng một số đô thị vệ tinh đồng bộ, hiện đại, tiết kiệm đất, giữ được bản sắc kiến trúc dân tộc; từng bước cải tạo, hiện đại hóa khu vực nội thành cũ.

Hình thành và phát triển các hệ không gian chức năng: trung tâm bảo tồn (khu vực quanh Hồ Gươm, phố cổ, phố cũ); trung tâm chính trị

- hành chính quốc gia và Hà Nội; trung tâm tài chính – ngân hàng; các cụm trung tâm đào tạo trình độ cao (trường đại học, cao đẳng); trung tâm sáng tạo, nghiên cứu khoa học và công nghệ cao; các cụm bệnh viện – trung tâm y tế chất lượng cao; các trung tâm văn hóa – giải trí - ẩm thực, thể dục – thể thao cao cấp; trung tâm du lịch, nghỉ dưỡng; các khu công nghiệp tập trung; các trung tâm dịch vụ - thương mại cao cấp; các nút đầu mối giao thông; hệ thống các trung tâm kho vận và phân phối hàng hóa; các trung tâm, không gian văn hóa truyền thống và đương đại đặc trưng cho Thủ đô và tiêu biểu của cả nước; phát triển sông Hồng làm trục không gian trung tâm kết nối hai bờ sông, trục Bắc – Nam.

Bảo tồn, phát triển và phát huy có hiệu quả những giá trị văn hóa truyền thống và không gian văn hóa đa dạng, hấp dẫn của Thủ đô và vùng Hà Nội. Xây dựng nếp sống văn minh, thanh lịch, tác phong công nghiệp hiện đại dựa trên nền tảng tinh thần yêu nước; hình thành văn hóa lãnh đạo, văn hóa kinh doanh, văn hóa giao tiếp đặc trưng của Thủ đô Hà Nội. Đầu tư xây dựng, tôn tạo, quản lý các công trình văn hóa đặc biệt quan trọng của quốc gia trên địa bàn; bảo tồn, kế thừa và phát huy giá trị các di sản văn hóa vật thể và phi vật thể, phát triển mạnh hệ thống thông tin đại chúng; hoàn thiện hệ thống thiết chế văn hóa các cấp.

Các nhiệm vụ trọng tâm thực hiện Chiến lược trong giai đoạn 2011 – 2020 là: Xây dựng mô hình quản lý đô thị theo hướng hiện đại cùng với chính quyền điện tử gắn với đổi mới

thể chế, đẩy mạnh cải cách hành chính và nâng cao năng lực của đội ngũ lãnh đạo các cơ quan và công chức các cấp; Tăng cường huy động các nguồn lực để đẩy mạnh xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng theo hướng hiện đại, đồng bộ; Phát triển nhanh nguồn nhân lực trình độ cao, trong đó có trọng dụng và thu hút nhân tài cho sự nghiệp xây dựng, phát triển thành phố Hà Nội; coi trọng giáo dục, xây dựng tác phong công nghiệp và lối sống đô thị cho người dân; Xây dựng những cơ chế, chính sách đặc thù cho Hà Nội; Cải tiến, nâng cao chất lượng công tác quy hoạch; Đẩy mạnh phối hợp, liên kết vùng để tăng cường huy động và sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn lực.

Giai đoạn 2021 – 2030 thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm gồm: Đến năm 2020, nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp phát triển theo hướng hiện đại. Vì vậy, giải pháp thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội chuyển mạnh trọng tâm sang phát triển theo chiều sâu trên cơ sở ứng dụng các thành tựu mới nhất của khoa học và công nghệ, đẩy nhanh quá trình hình thành, phát triển kinh tế tri thức trên cơ sở phát huy những yếu tố sáng tạo và tính năng động cao; Đổi mới, hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng, nhất là các công trình có ý nghĩa quốc tế để Hà Nội thực sự là trung tâm lớn của khu vực Đông Nam Á; Tăng cường liên kết, hợp tác liên vùng và quốc tế.

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

(Xem toàn văn tại: www.chinhphu.vn)

Chỉ thị số 07/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc chấn chỉnh công tác quản lý và nâng cao hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp

Ngày 02/03/2012 Thủ tướng Chính phủ đã ra Chỉ thị số 07/CT-TTg về việc chấn chỉnh

công tác quản lý và nâng cao hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế, khu công nghiệp,

cụm công nghiệp. Trong thời gian qua, các khu kinh tế ven biển, khu kinh tế cửa khẩu (KKT), khu công nghiệp (KCN), cụm công nghiệp (CCN) đã góp phần hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng, đơn giản hóa thủ tục hành chính, tổ chức bộ máy và cơ chế quản lý gọn nhẹ, linh hoạt, qua đó xây dựng môi trường đầu tư thông thoáng, hấp dẫn, đặc biệt là đối với đầu tư trực tiếp nước ngoài, đóng góp quan trọng vào tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp, giải quyết việc làm, chuyển dịch cơ cấu kinh tế và lao động, góp phần củng cố an ninh quốc phòng.

Bên cạnh những kết quả tích cực đã đạt được, quá trình phát triển các KKT, KCN, CCN còn có một số vấn đề bất cập, chậm được khắc phục: Chất lượng quy hoạch chưa tốt; phát triển quá nhanh về số lượng; đầu tư phát triển còn dàn trải; cơ cấu đầu tư vào KKT, KCN, CCN còn bất hợp lý; tỷ lệ lấp đầy đất công nghiệp chưa cao; chưa khắc phục được tình trạng ô nhiễm môi trường; nhà ở, thu nhập, đời sống vật chất và tinh thần của người lao động chưa được đảm bảo.

Để khắc phục những hạn chế nêu trên, tiếp tục phát huy vai trò và đóng góp quan trọng của các KKT, KCN, CCN vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội đất nước, đảm bảo phát triển bền vững về mặt kinh tế, môi trường, xã hội,

VĂN BẢN CỦA ĐỊA PHƯƠNG

Quyết định số 1001/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội ban hành Kế hoạch thực hiện Chương trình sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trên địa bàn Thành phố Hà Nội năm 2012

Ngày 29/02/2012, UBND thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 1001/QĐ-UBND ban hành Kế hoạch thực hiện Chương trình sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trên địa bàn Thành phố Hà Nội năm 2012 nhằm đẩy mạnh việc sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu

thực hiện mục tiêu đến năm 2020 Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại như đã đề ra tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 – 2020, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quán triệt, thực hiện các nhiệm vụ mà Thủ tướng yêu cầu. Trong đó, Bộ Xây dựng có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan đánh giá tình hình triển khai và đề xuất sửa đổi, bổ sung Quyết định số 66/2009/QĐ-TTg ngày 24/04/2009 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách phát triển nhà ở cho công nhân lao động trong KCN thuê, trình Thủ tướng Chính phủ trong quý IV năm 2012. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát, đánh giá việc lập quy hoạch xây dựng các KKT, KCN, CCN, báo cáo Thủ tướng Chính phủ trong quý III năm 2012.

Các Bộ, ngành và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo thực hiện tốt chỉ thị này và báo cáo kết quả thực hiện với Thủ tướng Chính phủ theo đúng tiến độ, đồng thời gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư để tổng hợp.

(Xem toàn văn tại: www.chinhphu.vn)

quả phù hợp với các mục tiêu chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của Thủ đô, đảm bảo “an ninh năng lượng”.

Mục đích của Kế hoạch này nhằm: Thông qua việc thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả,

thúc đẩy sử dụng công nghệ tiên tiến, tiết kiệm năng lượng, tiết kiệm điện, sử dụng năng lượng tái tạo nhằm triển khai thực hiện Nghị quyết số 01/NQ-CP của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu chỉ đạo điều hành thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2012 theo Chương trình hành động số 10/CTr-UBND của UBND Thành phố ngày 6/2/2012; Tạo sự chuyển biến từ nhận thức sang hành động của cộng đồng xã hội về sử dụng hiệu quả năng lượng tiết kiệm – hiệu quả nhằm thúc đẩy hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, đáp ứng nhu cầu tốt nhất cho đời sống sinh hoạt của nhân dân trong bối cảnh phát triển kinh tế - xã hội chung của đất nước.

Các nội dung nhiệm vụ chính của Kế hoạch bao gồm: Tuyên truyền các văn bản pháp luật về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả cho cơ sở, các hộ sử dụng năng lượng trên địa bàn Thành phố; Phổ biến các giải pháp, công nghệ tiên tiến, thúc đẩy sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong sản xuất - sinh hoạt; Hỗ trợ các doanh nghiệp thuộc khu, cụm công nghiệp, làng nghề tập trung, nhóm ngành nhựa và thép tiếp cận với công nghệ cao, công nghệ tiết kiệm năng lượng, tiếp cận với các nguồn vốn vay với lãi suất ưu đãi; Hỗ trợ tư vấn xây dựng hồ sơ cho các tòa nhà trên địa bàn Thành phố; Khuyến khích, hỗ trợ các hộ gia đình sử dụng thiết bị hiệu suất cao tiết kiệm năng lượng, ánh sáng mặt trời và các nguồn năng lượng tái tạo khác; Tiếp tục triển khai các giải pháp nhằm hạn chế ùn tắc giao thông, thí điểm khảo sát tình hình sử dụng năng lượng, nâng cao nhận thức về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong ngành giao thông vận tải.

Các giải pháp cụ thể được đưa ra cho kế hoạch sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong sản xuất công nghiệp gồm: Hướng dẫn các cơ sở sử dụng năng lượng trọng điểm thực hiện theo quy định của văn bản pháp luật về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả;

Khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư hiện đại hóa dây truyền công nghệ, đẩy mạnh sử dụng các thiết bị hiệu suất cao, tiết kiệm năng lượng cho các công trình xây lắp mới hoặc thay thế sửa chữa; Thúc đẩy các hoạt động hỗ trợ các cơ sở sử dụng năng lượng thực hiện tiết kiệm năng lượng; Thực hiện các biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng điện của các hộ phụ tải trên địa bàn Thành phố.

Các giải pháp cụ thể sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong xây dựng và chiếu sáng công cộng gồm: Thực hiện việc áp dụng các quy hoạch và thiết kế kiến trúc phù hợp với điều kiện tự nhiên của Hà Nội nhằm giảm tiêu thụ năng lượng trong chiếu sáng, thông gió, làm mát, sưởi ấm trong toàn nhà; Hỗ trợ thông tin về các sản phẩm, vật liệu tiết kiệm năng lượng, các thiết bị đo lường điện nhiệt cho tòa nhà; Tập huấn nâng cao năng lực về thiết kế, vận hành, quản lý các công trình tòa nhà đảm bảo sử dụng hiệu quả năng lượng; Tiếp tục nâng cao hệ thống đèn chiếu sáng và hệ thống tủ điều khiển chiếu sáng tiết kiệm điện; Vận hành hệ thống chiếu sáng công cộng phù hợp thời gian theo mùa và điều kiện thực tế của từng khu vực.

Giải pháp cụ thể về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong hoạt động giao thông vận tải gồm: Tổ chức phân làn, phân luồng giao thông một cách hợp lý, khoa học; Thực hiện đổi giờ hoạt động của một số phương tiện; Xây dựng cầu vượt nhẹ tại các ngã tư có mật độ giao thông lớn; Hoàn thành đưa một số tuyến đường trọng điểm vào sử dụng nhằm tiết kiệm năng lượng.

Giải pháp cụ thể về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong sản xuất nông nghiệp gồm: Xây dựng quy hoạch hệ thống thủy lợi một cách tối ưu; Vận hành, khai thác hợp lý công suất tổ máy bơm trong các trạm bơm cấp, thoát nước của hệ thống thủy lợi trên địa bàn Thành phố; Hỗ trợ các tổ chức, hộ gia đình, cá nhân sản xuất nông nghiệp sử dụng thiết bị tiết kiệm năng lượng, ánh sáng mặt trời, khí sinh học,

phụ phẩm công nghiệp và các nguồn năng lượng tái tạo khác; Gắn chương trình sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả với Chương trình xây dựng nông thôn mới.

Giải pháp cụ thể về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong hoạt động dịch vụ và hộ gia đình gồm: Tiếp tục triển khai Cuộc vận động hộ gia đình sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; Quản lý việc thực hiện các quy định về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả của cơ sở hoạt động dịch vụ trên địa bàn Thành phố; Khuyến khích các hộ gia đình hạn chế sử dụng thiết bị công suất lớn, tiêu thụ nhiều điện năng vào giờ cao điểm, tăng cường sử dụng thiết bị hiệu suất cao tiết kiệm năng lượng, xây nhà tận dụng ánh sáng và thông gió tự nhiên.

Giải pháp cụ thể về sử dụng năng lượng tiết

kiệm và hiệu quả trong dự án đầu tư, cơ quan, đơn vị sử dụng ngân sách nhà nước gồm: Thực hiện kiểm tra, giám sát việc thực hiện tiết kiệm năng lượng tại các đơn vị, cơ quan theo Luật Sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; Phổ biến quán triệt tới toàn thể cán bộ, công chức, viên chức thực hiện tiết kiệm năng lượng, đưa nội dung trên vào chỉ tiêu đánh giá mức độ hoàn thành nhiệm vụ, chấp hành kỷ luật nội bộ và thi đua khen thưởng hàng năm; Thủ trưởng các đơn vị xây dựng kế hoạch, tổ chức thực hiện việc sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả tại đơn vị; Xây dựng và thực hiện quy chế tiết kiệm năng lượng.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

(Xem toàn văn tại: www.hanoi.gov.vn)

Quyết định số 395/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Nam phê duyệt quy hoạch phát triển Công nghiệp - Thương mại tỉnh Hà Nam giai đoạn 2011 - 2020, tầm nhìn đến năm 2030

Ngày 17/02/2012 UBND tỉnh Hà Nam ban hành Quyết định số 395/QĐ-UBND phê duyệt quy hoạch phát triển Công nghiệp – Thương mại tỉnh Hà Nam giai đoạn 2011 – 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

Mục tiêu của Quy hoạch là Phát triển công nghiệp với tốc độ cao, phấn đấu đến năm 2015 công nghiệp trở thành ngành kinh tế trọng điểm, tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh theo hướng CNH - HĐH, đưa Hà Nam phát triển nhanh và bền vững, cơ bản trở thành tỉnh công nghiệp vào năm 2020; Phát triển ngành thương mại theo hướng hiện đại, tương xứng với lợi thế phát triển thương mại của vùng Đồng bằng Sông Hồng và Bắc Trung Bộ; phấn đấu đến năm 2020 đạt trình độ phát triển tiên tiến trong vùng, nâng cao khả năng thu hút và phát triển luồng hàng hoá trong vùng; bảo vệ lợi ích của người tiêu dùng, người

sản xuất trên địa bàn tỉnh; phát triển theo hướng thân thiện với môi trường; tạo tiền đề vững chắc để tham gia hợp tác phát triển kinh tế trong vùng, trong nước và nước ngoài.

Theo Quyết định này, Quy hoạch phát triển công nghiệp của tỉnh phải phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Hà Nam đến năm 2020; quy hoạch phát triển công nghiệp vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, vùng Thủ đô và quy hoạch phát triển công nghiệp cả nước; Phát triển công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, làng nghề gắn với đô thị hóa và xây dựng nông thôn mới; phát triển công nghiệp phải đi đôi với bảo vệ môi trường và sử dụng hợp lý, tiết kiệm đất đai, tài nguyên khoáng sản. Lựa chọn các dự án đầu tư theo hướng có suất đầu tư cao, công nghệ tiên tiến, tạo nhiều nguồn thu cho ngân sách địa phương, đảm bảo phát triển lâu dài và bền vững. Phát

triển công nghiệp phải đảm bảo an ninh - quốc phòng, thực hiện tốt việc bảo tồn và phát huy văn hóa truyền thống, giữ gìn bản sắc văn hóa dân tộc.

Phát triển Thương mại phải phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Nam đến năm 2020, quy hoạch phát triển Thương mại của cả nước. Phát triển ngành thương mại trở thành đòn bẩy để phát triển các ngành sản xuất, dịch vụ, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của nhân dân, góp phần tích cực vào việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế và phân công lao động xã hội, thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội của tỉnh. Phát triển thương mại gắn với phát triển công nghiệp, phát triển du lịch, bảo đảm an ninh quốc phòng và bảo vệ môi trường.

UBND tỉnh Hà Nam xác định định hướng phát triển các ngành công nghiệp gồm: Công nghiệp khai thác và sản xuất VLXD; Công nghiệp chế biến Nông sản - Thực phẩm, Đồ uống; Công nghiệp sản xuất Thiết bị điện, Điện tử và Công nghệ thông tin; Công nghiệp Cơ khí chế tạo, lắp ráp; Công nghiệp Hóa chất và sản xuất các sản phẩm từ hóa chất; Công nghiệp Dệt may – Da giày; Xây dựng và phát triển làng nghề.

Quy hoạch phát triển Thương mại theo không gian giai đoạn 2011-2015: Xây dựng các Trung tâm Thương mại lớn trên địa bàn tỉnh như: Trung tâm thương mại Lý Nhân, Phủ Lý ... thu hút các nhà đầu tư về thực hiện các dự án

đã có quy hoạch; Giai đoạn 2016 - 2020: Phát triển không gian thương mại ở các tuyến huyện lỵ, thị trấn với phạm vi ngày càng rộng hơn và thúc đẩy hoạt động thương mại đa dạng hoá; Phát triển mạng lưới chợ: Đến năm 2020 định hướng đến năm 2030, trên địa bàn tỉnh Hà Nam sẽ phát triển 114 chợ. Gồm có 03 chợ đầu mối nông sản tổng hợp và chuyên doanh; 01 chợ hạng I; 30 chợ hạng II và 80 chợ hạng III.

Dự kiến tổng mức vốn đầu tư phát triển các ngành Công nghiệp - Thương mại thời kỳ 2011 - 2020: 147.541 tỷ đồng. Tỉnh cần có các giải pháp để huy động các nguồn lực trong cho đầu tư phát triển như sau: Ban hành danh mục các chương trình, dự án thu hút đầu tư đến năm 2020; đẩy mạnh công tác quảng bá giới thiệu, xúc tiến đầu tư nhằm kêu gọi các doanh nghiệp vào đầu tư trên địa bàn; Cải thiện môi trường đầu tư, nhất là cải cách thủ tục hành chính; tạo điều kiện về cơ sở hạ tầng để tiếp nhận các dự án đầu tư; ban hành các chính sách hỗ trợ đầu tư hấp dẫn, công khai, minh bạch, phù hợp với các quy định của pháp luật; Mở rộng các hình thức đầu tư BOT, BT, BTO, PPP,... tạo điều kiện để phát triển thị trường vốn; phát triển các hình thức liên doanh, liên kết đầu tư, góp vốn đầu tư bằng nhiều hình thức.

Quyết định có hiệu lực kể từ ngày ký.

(Xem toàn văn tại: www.hanam.gov.vn)

Quyết định số 173/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp ban hành Kế hoạch thực hiện Chương trình xây dựng nông thôn mới về các tiêu chí: Điện, chợ nông thôn giai đoạn 2011 - 2015

Ngày 29/02/2012 UBND tỉnh Đồng Tháp đã ra Quyết định số 173/QĐ-UBND về việc ban hành Kế hoạch thực hiện Chương trình xây dựng nông thôn mới về các tiêu chí: Điện, chợ nông thôn giai đoạn 2011 – 2015. Chương trình được đưa ra với mục đích: Tập trung đầu tư

nâng cấp, cải tạo, phát triển mới lưới điện để đảm bảo chỉ tiêu tỷ lệ hộ sử dụng điện thường xuyên, an toàn từ các nguồn lớn hơn hoặc bằng 98%. Dự kiến đến năm 2015 có 30/30 xã điểm nông thôn mới và 77/89 xã còn lại đạt Tiêu chí về điện (đạt tỷ lệ 90%); Nâng cấp, mở rộng; di

dời; xây dựng mới các chợ trung tâm xã, dự kiến đến năm 2015 có 30/30 xã điểm nông thôn mới và 82/89 xã còn lại đạt tiêu chí chợ nông thôn mới (đạt tỷ lệ 94%).

Việc đầu tư cải tạo, phát triển lưới điện phải đảm bảo yêu cầu kỹ thuật theo quy định, giảm thiểu hình thức bán điện qua các điện kế cụm – dùng chung, tăng độ an toàn của đường dây dẫn điện sau điện kế. Nâng cấp, mở rộng; di dời; xây dựng mới chợ đúng với nội dung của tiêu chí chợ nhằm tạo điều kiện người dân có đủ điện phục vụ sản xuất và sinh hoạt, có nơi trao đổi, mua bán, lưu thông hàng hoá dễ dàng.

Kế hoạch cải tạo, phát triển lưới điện; Xây dựng, nâng cấp, mở rộng chợ để đạt tiêu chí xã nông thôn mới như sau: Đối với 30 xã nông thôn mới trong năm 2012 đầu tư phát triển lưới điện nhằm xóa một phần các điện kế cụm tại khu vực các xã: Mỹ Đông, Thanh Mỹ; Hòa Long, Long Thắng, Vĩnh Thới; Vĩnh Thạnh với khối lượng dự kiến: 1,5 km đường dây trung thế (TT), 05TBA/125kVA, 14,7 km đường dây hạ thế (HT). Nhu cầu vốn khoảng 2.795 triệu đồng. Đầu tư phát triển lưới điện nhằm xử lý các nhánh rẽ khách hàng mất an toàn tại xã: Tân Bình, Bình Thành (TB) với khối lượng dự kiến: 1 km đường dây TT; 02 TBA/75kVA, 4,9 km đường dây HT. Nhu cầu vốn 1.110 triệu đồng; Năm 2013 đầu tư phát triển lưới điện nhằm xóa một phần các điện kế cụm tại khu vực các xã với Nhu cầu vốn khoảng 5.565 triệu đồng; Năm 2014 đầu tư phát triển lưới điện nhằm xóa một phần các điện kế cụm tại khu vực các xã: Mỹ Quý, Láng Biển, Tân Kiều, Trường Xuân, Hưng Thạnh, Thạnh Lợi, Mỹ An, Phú Điền; Tân Mỹ, Bình Tấn (TB); An Nhơn, Tân Bình, Tân Phú Trung; Long Hậu, Tân Phước; Long Hưng B, Mỹ An Hưng A với khối lượng dự kiến: 34,77km đường dây TT, 19TBA/475kVA, 51,8km đường dây HT. Nhu cầu vốn khoảng 18.895 triệu đồng; Năm 2015 đầu tư phát triển lưới điện nhằm xóa một phần các điện kế cụm tại khu vực các xã: Mỹ Quý, Tân Kiều, Trường Xuân,

Hưng Thạnh, Thạnh Lợi, Mỹ An; Tân Thạnh, Tân Phú, Tân Long; An Nhơn, Tân Hòa; Định Hòa, Phong Hòa; Mỹ An Hưng B, Tân Khánh Trung, Tân Mỹ với khối lượng dự kiến: 33,43km đường dây TT, 20TBA/500kVA, 37,63km đường dây HT. Nhu cầu vốn 15.800 triệu đồng.

Kế hoạch xây dựng, nâng cấp, di dời chợ trung tâm xã để đạt tiêu chí chợ nông thôn là: Tổng số xã dự kiến đạt tiêu chí số 7 giai đoạn 2011- 2015 là 18/30 xã, lũy kế từ năm 2011 đến năm 2015 có 30/30 xã điểm nông thôn mới đạt tiêu chí về chợ. Nhu cầu vốn khoảng 77.000 triệu đồng; Ngoài ra, các địa phương tiếp tục nâng cấp 7 chợ đã đạt tiêu chí, 4 chợ ấp, nhu cầu vốn khoảng 64.100 triệu đồng; đồng thời, do chia tách địa giới hành chính, trong thời gian tới chợ Vàm Cống thuộc về TT Lấp Vò, xã Bình Thành xây dựng mới chợ xã; Chợ Thường Thới thuộc về Thị trấn Thường Thới Tiền, xã Thường Thới Tiền nâng cấp chợ Trung Tâm thành chợ xã.

Nhu cầu nguồn vốn đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo lưới điện, chợ để đạt tiêu chí theo quy định khá lớn, trong khi đó nguồn vốn của trung ương hỗ trợ cho lĩnh vực này có hạn. Để triển khai thực hiện hoàn thành kế hoạch đề ra, nhiệm vụ quan trọng nhất là kết hợp nhiều chương trình, nguồn lực; Trong đó huy động sự đóng góp từ ngân sách địa phương, từ doanh nghiệp và sự đóng góp của nhân dân.

Vốn ngành điện sẽ tập trung đầu tư phần lưới điện trung thế và trạm biến áp, lắp đặt điện kế cho các hộ sử dụng điện; Vốn của ngân sách huyện, thị, thành phố và huy động sự đóng góp tự nguyện của nhân dân: hỗ trợ ngành điện đầu tư xây dựng các công trình lưới điện hạ thế, lưới điện sau điện kế dùng chung mất an toàn; Vốn đầu tư từ các chương trình mục tiêu quốc gia; các nguồn vốn tài trợ ưu tiên đầu tư cho vùng sâu, vùng xa như: vốn ODA hỗ trợ đầu tư điện nông thôn, vốn hỗ trợ đầu tư cấp điện cho trạm bơm điện kết hợp với cấp điện phục vụ nhân dân, ...

Nguồn vốn đầu tư phát triển chợ nông thôn huy động nhiều nguồn lực từ ngân sách địa phương, trong khi đó ngân sách địa phương có giới hạn do đó cần ưu tiên đầu tư những chợ trung tâm xã chưa đạt tiêu chí chợ nông thôn; tránh tình trạng đầu tư dàn trải, kém hiệu quả và lãng phí; Khai thác tối đa từ nguồn vốn doanh nghiệp đầu tư. Đẩy mạnh công tác đấu thầu quản lý và kinh doanh khai thác chợ và thực hiện tốt phương án chuyển đổi hoạt động

của Ban quản lý chợ sang doanh nghiệp kinh doanh khai thác và quản lý chợ nhằm thu hút nhiều nguồn vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế theo các hình thức như: BT, BOT, thực hiện phương thức lấy quỹ đất đổi hạ tầng để đầu tư xây dựng chợ.

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

(Xem toàn văn tại: www.dongthap.gov.vn)

Nghiệm thu đề tài: “Nghiên cứu xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng kiến thức quản lý, vận hành nhà chung cư”

Chiều ngày 2/3/2012 tại cơ quan Bộ Xây dựng, Hội đồng KHCN chuyên ngành đã họp nghiệm thu đề tài “Nghiên cứu xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng kiến thức quản lý, vận hành nhà chung cư” do ThS. Nguyễn Tiến Hội, Phó Giám đốc Học viện Cán bộ quản lý Xây dựng và Đô thị làm chủ nhiệm đề tài. TS. Nguyễn Trung Hòa, Phó Vụ trưởng Vụ KHCN & Môi trường, Bộ Xây dựng làm Chủ tịch Hội đồng.

Theo báo cáo của nhóm tác giả, trong những năm gần đây, tốc độ đô thị hoá ở nước ta phát triển nhanh chóng, đồng nghĩa với sự phát triển vượt bậc của phân khúc nhà chung cư, nhà cao tầng. Song người dân hiện nay nói chung vẫn đang có tâm lý e ngại sử dụng nhà chung cư. Một trong những nguyên nhân chính là các hình thức dịch vụ trong nhà chung cư còn nhiều hạn chế, dễ phát sinh tranh chấp. Nếu quản lý tốt các dịch vụ trong quản lý, vận hành nhà chung cư sẽ làm người dân yên tâm khi sử dụng công trình, đồng thời tiết kiệm được quỹ đất trong đô thị. Do đó, nâng cao năng lực, kiến thức chuyên môn cho đội ngũ quản lý, vận hành nhà chung cư, đồng thời hội nhập từng bước với các nước trên thế giới trong lĩnh vực này là một yêu cầu vô cùng cấp bách. Với mục tiêu nghiên cứu Chương trình và biên soạn tài liệu đào tạo, bồi dưỡng về quản lý vận hành nhà chung cư, nhóm tác giả đã nghiên cứu và biên soạn bộ giáo trình giảng dạy đào tạo kiến thức cho các đối tượng là thành viên Ban Giám đốc doanh nghiệp quản lý vận hành nhà chung cư; Tổ trưởng các tổ kỹ thuật, bảo vệ, an toàn phòng cháy chữa cháy, vệ sinh môi trường; Trưởng ca vận hành nhà chung cư; các đối tượng là tổ chức cá nhân trong và ngoài nước có nhu cầu tham gia khoá đào tạo, bồi dưỡng



TS. Nguyễn Trung Hòa - Chủ tịch Hội đồng nghiệm thu phát biểu kết luận

kiến thức chuyên môn nghiệp vụ quản lý vận hành nhà chung cư. Đề tài được xây dựng theo Chương trình khung do Bộ Xây dựng ban hành, phù hợp với Nghị định 71/2010/NĐ-CP ban hành ngày 23/6/2010 hướng dẫn thi hành Luật Nhà ở, và Thông tư 16/2010/TT-BXD hướng dẫn Nghị định 71/2010/NĐ-CP.

Dự thảo đề tài gồm 8 chuyên đề, trong đó có 2 chuyên đề kiến thức cơ sở gồm các kiến thức cơ bản về pháp luật đất đai, xây dựng, nhà ở và kinh doanh bất động sản và pháp luật liên quan. 6 chuyên đề kiến thức chuyên môn nghiệp vụ gồm có: kiến thức quản lý, vận hành, bảo hành bảo trì hệ thống cấp điện, cấp thoát nước, hệ thống thông gió - cấp nhiệt, hệ thống thang máy, hệ thống - thiết bị phòng cháy chữa cháy; các kiến thức về bảo vệ cảnh quan, cứu hộ và ứng phó với thiên tai trong các nhà chung cư; kiến thức quản lý vệ sinh – môi trường của nhà chung cư.

Tại cuộc họp, các ủy viên phản biện và thành viên Hội đồng đều nhất trí đánh giá cao sự nghiêm túc của nhóm tác giả, cũng như tính thiết thực của đề tài nghiên cứu. Đây thực sự là một bộ giáo trình được xây dựng công phu và

kip thời, đáp ứng được yêu cầu quản lý nhà nước cũng như yêu cầu phát triển nguồn nhân lực của các doanh nghiệp trên phạm vi cả nước.

Các thành viên Hội đồng cũng đóng góp một số ý kiến về nội dung bố cục của đề tài, về một số vấn đề cần bổ sung thêm, như hệ thống chiếu sáng, hệ thống cung cấp ga, vấn đề quảng cáo trong các nhà chung cư... để đề tài được hoàn chỉnh, dễ nắm bắt và áp dụng kiến thức vào thực tế.

Phát biểu kết luận cuộc họp, Chủ tịch Hội đồng nghiệm thu - TS. Nguyễn Trung Hoà đã bày tỏ sự nhất trí với những đánh giá của Hội

đồng; đồng thời đề nghị nhóm tác giả tiếp thu các ý kiến đóng góp như: đề xuất bổ sung thêm mô hình Ban quản lý nhà chung cư; rà soát lược bớt một số nội dung trong các chuyên đề để tài liệu ngắn gọn, dễ hiểu, dễ tiếp thu và ứng dụng vào thực tế đối với mọi đối tượng được bồi dưỡng...; và lưu ý nhóm tác giả cố gắng hoàn thiện đề tài nghiên cứu để trình Bộ Xây dựng trong tháng 5/2012.

Đề tài đã được Hội đồng nhất trí nghiệm thu với kết quả xếp loại Khá.

Lê Minh

Hội thảo khoa học: “Nâng cao vai trò thí nghiệm, kiểm định, giám định và chứng nhận chất lượng công trình xây dựng”

Ngày 02/3/2012 tại thành phố Thái Nguyên, Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng - Bộ Xây dựng và Sở Xây dựng Thái Nguyên đã phối hợp tổ chức Hội thảo “Nâng cao vai trò thí nghiệm, kiểm định, giám định và chứng nhận chất lượng công trình xây dựng”. Đồng chí Nguyễn Văn Tâm – Phó Chủ tịch UBND tỉnh Thái Nguyên đã đến dự và phát biểu chào mừng Hội thảo.

Tham dự và chủ trì Hội thảo có ông Lê Quang Hùng - Cục trưởng Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, ông Trần Dương Hợp – Giám đốc Sở Xây dựng Thái Nguyên, ông Trần Chung - Tổng hội Xây dựng Việt Nam; đại diện Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, các Sở Xây dựng địa phương, các Trung tâm kiểm định xây dựng, phòng Thí nghiệm xây dựng (LAS-XD) thuộc Mạng kiểm định Xây dựng đến từ các tỉnh, thành của cả nước; đại diện lãnh đạo các Tập đoàn kinh tế, các Tổng Công ty, công ty hoạt động trong các lĩnh vực xây dựng, tư vấn, cung cấp thiết bị kiểm định xây dựng.

Phát biểu mở đầu Hội thảo, ông Lê Quang Hùng cho biết, hiện nay cả nước có khoảng



Ông Nguyễn Văn Tâm - Phó Chủ tịch UBND tỉnh Thái Nguyên phát biểu tại Hội thảo

1.200 phòng thí nghiệm chuyên ngành xây dựng (LAS-XD), với đội ngũ cán bộ gần 6.000 người, trong đó các thí nghiệm viên có bằng chuyên nghiệp khoảng 2000 người, đào tạo ngắn hạn là hơn 1.300 người. Trên toàn quốc có khoảng trên 5.000 tổ chức tư vấn có liên quan đến hoạt động giám sát, kiểm định, chứng nhận chất lượng. Các phòng LAS-XD chủ yếu tập trung ở các đô thị lớn và một số tỉnh đồng bằng, phòng thí nghiệm thuộc các đơn vị sự nghiệp (Sở Xây dựng, Viện nghiên cứu, trường Đại học, Chi cục Đo lường) chỉ chiếm khoảng 8%, thuộc các đơn vị khác (doanh nghiệp tư vấn, doanh



Ông Lê Quang Hùng - Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng điều hành Hội thảo

nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng, doanh nghiệp thi công xây dựng, các ban quản lý dự án) chiếm tới 92%. Sự phát triển và hoạt động của các phòng LAS-XD trong những năm gần đây đã có những đóng góp quan trọng trong việc đảm bảo và nâng cao chất lượng các công trình xây dựng. Tuy nhiên, trước những đòi hỏi của thị trường xây dựng hiện nay, với nhiều loại vật liệu mới và công nghệ thi công mới, các phòng LAS-XD nhìn chung còn có những hạn chế về năng lực, nhiều chỉ tiêu cần kiểm tra đối với vật liệu chưa thử nghiệm được, kết quả thí nghiệm không phá hủy (NDT) còn có sai số lớn do năng lực con người và thiết bị. Trong lĩnh vực kiểm định, giám định còn thiếu chuyên nghiệp, không được đào tạo bài bản, việc chứng nhận chất lượng nhiều khi chỉ mang tính hình thức, không đánh giá đúng thực chất...

Theo ông Lê Quang Hùng, mục đích của

Hội nghị góp ý Đồ án Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Yên Bái đến năm 2030

Ngày 2/3/2012 tại Bộ Xây dựng, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn đã chủ trì Hội nghị Góp ý kiến cho Đồ án Quy hoạch chung thành phố Yên Bái đến năm 2030. Tham dự Hội nghị có lãnh đạo các Cục, Vụ, Viện liên quan của Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông Vận tải, Sở Xây dựng Yên Bái.



Các đại biểu dự Hội thảo

Hội thảo này nhằm đánh giá thực trạng cũng như đề xuất giải pháp nâng cao vai trò của hoạt động thí nghiệm, kiểm định, giám định và chứng nhận chất lượng trong kiểm soát chất lượng công trình xây dựng.

Tại Hội thảo, các đại biểu tham dự đã được nghe 15 báo cáo tham luận và nhiều ý kiến phát biểu thảo luận của đại diện khối cơ quan quản lý nhà nước ngành Xây dựng của Trung ương và địa phương, các tổ chức sự nghiệp và doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thí nghiệm, kiểm định, giám định và chứng nhận chất lượng...

Buổi chiều cùng ngày, các đại biểu đã tham dự Hội nghị thường niên Mạng Kiểm định chất lượng công trình xây dựng Việt Nam lần thứ IX, thông qua báo cáo tổng kết hoạt động năm 2011 và bàn phương hướng hoạt động năm 2012./.

Minh Tuấn

Theo báo cáo của đơn vị tư vấn lập Quy hoạch chung (QHC) thành phố Yên Bái đến năm 2030 trình bày tại Hội nghị, thành phố Yên Bái nằm ở vùng Tây Bắc, là một trong những đô thị của vùng sớm được công nhận là đô thị loại III. Từ năm 2006, UBND tỉnh Yên Bái đã phê duyệt đồ án Điều chỉnh QHC thành phố Yên

Bái đến năm 2020. Trên cơ sở QHC được phê duyệt, năm 2008 Thủ tướng Chính phủ đã quyết định sáp nhập 6 xã thuộc huyện Trấn Yên vào thành phố Yên Bái. Từ đó đến nay thành phố đã và đang được đầu tư xây dựng theo QHC đã được phê duyệt. Đến nay về cơ bản thành phố đã phủ kín quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 cho tất cả các phường, xã đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Tốc độ xây dựng của thành phố đã tăng lên nhanh chóng, bộ mặt kiến trúc, quy hoạch của thành phố đã có nhiều thay đổi đáng kể, hạ tầng kinh tế - xã hội ngày càng được quan tâm đầu tư đáp ứng nhu cầu phát triển của thành phố, đời sống của nhân dân ngày càng được nâng cao. Cơ cấu kinh tế đang dần được chuyển đổi theo hướng giảm tỷ lệ sản xuất nông nghiệp và tăng tỷ lệ thương mại, công nghiệp và dịch vụ.

Nằm trên các quốc lộ 37, 32C và 70, đường sắt Lào Cai - Hà Nội là các tuyến giao thông lớn của quốc gia, thành phố Yên Bái hiện nay là trung tâm chính trị, hành chính của tỉnh Yên Bái, một trong các trung tâm lớn về văn hoá, du lịch và kinh tế của vùng Tây Bắc.

Theo định hướng quy hoạch vùng Trung du và miền núi Bắc bộ, thành phố được xác định là một trong các thành phố trung chuyển quan trọng trên hành lang kinh tế Vân Nam (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Định hướng này mở ra cơ hội để Yên Bái phát triển đô thị mạnh mẽ nhờ yếu tố kích thích phát triển của vùng.

Dự án xây dựng đường cao tốc xuyên Á dọc theo hành lang kinh tế Vân Nam - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng áp sát phía Tây Nam của thành phố là yếu tố động lực mới có sức thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của thành phố, đặc biệt là khu vực phía Tây Nam của thành phố. Đây là cơ hội thuận lợi để thành phố xây dựng chiến lược phát triển kinh tế, trước hết là xây dựng kết cấu hạ tầng với bước đầu tiên là xác định hướng phát triển của thành phố.

Vùng đất nằm giữa đường cao tốc xuyên Á và sông Hồng là khu vực chịu tác động mạnh mẽ nhất của tuyến đường cao tốc xuyên Á. Khu vực này sẽ phát triển mạnh khi đường cao tốc hình thành và trở thành vùng phát triển mới của thành phố Yên Bái.

Sau 5 năm triển khai thực hiện QHC đã được phê duyệt, thành phố Yên Bái đã đạt được những thành tựu quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là phát triển đô thị, tuy nhiên hiện nay cũng đã xuất hiện những yếu tố mới đòi hỏi cần điều chỉnh QHC được phê duyệt năm 2006 cho phù hợp với xu hướng phát triển của vùng và xứng tầm với vị thế là một trong các trung tâm kinh tế lớn của vùng Tây Bắc.

Mục tiêu của Đồ án điều chỉnh QHC thành phố Yên Bái đến năm 2030 là nhằm cụ thể hoá chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Yên Bái nói chung và thành phố Yên Bái nói riêng; đảm bảo tính khả thi và phát triển bền vững, tiếp tục khẳng định là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá và khoa học kỹ thuật của tỉnh, cân bằng các mục tiêu chính trị, kinh tế, xã hội, môi trường và chỉnh trang các công trình kiến trúc, bảo tồn, cải tạo di tích lịch sử, danh lam thắng cảnh, tạo lực hấp dẫn và thúc đẩy năng lực cạnh tranh của tỉnh, đáp ứng tiêu chí đô thị loại II vào năm 2015, là trung tâm kinh tế của khu vực Tây Bắc.

Nhiệm vụ điều chỉnh QHC là xác định tính chất, quy mô, phân khu chức năng, định hướng phát triển mở rộng không gian kiến trúc đô thị, khai thác các lợi thế về đất đai và đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai phía hữu ngạn sông Hồng theo hướng lấy sông Hồng làm trục không gian phát triển đô thị; lập bản đồ quy hoạch sử dụng đất, đề xuất các giải pháp kiến trúc, quy hoạch và phát triển hạ tầng kỹ thuật đảm bảo đồng bộ, hiện đại; xác định hạng mục các công trình ưu tiên đầu tư trong giai đoạn ngắn hạn và dài hạn;

Đóng góp ý kiến cho Đồ án, các đại biểu dự Hội nghị cho rằng trình tự lập, thẩm định và phê duyệt đồ án đã đảm bảo đúng theo yêu cầu của

Luật Quy hoạch đô thị; các yêu cầu về nội dung đồ án đảm bảo đầy đủ theo quy định tại Điều 16 của Nghị định 37/2010/NĐ-CP của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị; các nội dung của đồ án như tính chất đô thị, mục tiêu, động lực phát triển, dự báo quy mô dân số, lao động, quy mô đất xây dựng đô thị, các chỉ tiêu đất đai, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội phù hợp với Nhiệm vụ Điều chỉnh QHC thành phố đến năm 2030 đã được phê duyệt. Các ý kiến đóng góp cũng lưu ý tư vấn giải trình rõ hơn căn cứ điều chỉnh quy mô dân số và các chỉ tiêu phát triển đô thị, đánh giá cụ thể hơn động lực phát triển đô thị, trong tổ chức không gian cần làm rõ ranh giới nội thị - ngoại thị, điều chỉnh chức năng các khu vực trung tâm, màu sắc sử dụng trong thiết kế đô thị cần được sử dụng thống nhất, chỉnh sửa các thuật ngữ cho phù hợp và có phương án phòng chống ngập lụt cho quy mô thành phố, về phần quy hoạch giao thông cần bổ sung cấp đường,....

Phát biểu tại cuộc họp, Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn cho rằng để tỉnh Yên Bái có cơ sở pháp lý phê duyệt thì phần thuyết minh cần bổ sung các văn bản pháp lý liên quan đến việc

lập đồ án bao gồm các nghị quyết của Đảng, Chính phủ về chủ trương phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh của vùng trung du và miền núi Bắc Bộ, các quyết định của Thủ tướng Chính phủ, của các Bộ ngành phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch phát triển ngành về đô thị, sử dụng đất, giao thông vận tải, du lịch,..cấp quốc gia cũng như trên địa bàn vùng trung du, miền núi Bắc Bộ và tỉnh Yên Bái, các quyết định phê duyệt các dự án trọng điểm có ý nghĩa quốc gia và vùng được triển khai trên địa bàn.

Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn lưu ý: QHC cần dành đất dự trữ phát triển đô thị, đánh giá rõ hơn các nguồn lực và tiềm lực của thành phố, thiết kế đô thị cần được bổ sung các tuyến chính, các định hướng cụ thể (như tại các khu vực trung tâm đô thị), quy định quản lý xây dựng đô thị cần được soạn thảo cụ thể hơn; việc lấy thêm ý kiến đóng góp của các doanh nghiệp đầu tư và các tổ chức xã hội ở địa phương là rất hữu ích cho việc triển khai thực hiện sau khi Điều chỉnh QHC được phê duyệt.

Huỳnh Phước

Hội thảo “Giới thiệu công nghệ xử lý nước thải của Vương quốc Bỉ”

Sáng ngày 13/3/2012, tại Hà Nội đã diễn ra Hội thảo “Giới thiệu công nghệ xử lý nước thải của Vương quốc Bỉ” do Bộ Xây dựng phối hợp với Đại sứ Vương quốc Bỉ tại Việt Nam tổ chức.

Tới dự Hội thảo về phía Bộ Xây dựng có Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng, lãnh đạo các Cục, Vụ chức năng. Về phía Vương quốc Bỉ có ông Benoit Cerexhe - Bộ trưởng Bộ Kinh tế & Ngoại thương vùng thủ đô Brussels, các đại biểu tham gia Phái đoàn kinh tế do Thái tử Bỉ Philippe làm trưởng đoàn. Đến dự Hội thảo còn có đại diện của các Bộ, ngành Trung ương và địa phương; đại diện các doanh nghiệp, Viện nghiên cứu,



Ông Benoit Cerexhe - Bộ trưởng Bộ Kinh tế & Ngoại thương Vùng thủ đô Brussel phát biểu khai mạc Hội thảo

các Hiệp hội, các trường đào tạo...

Trong lời phát biểu khai mạc Hội thảo, ông Benoit Cerexhe bày tỏ sự cảm ơn đối với Bộ Xây dựng và các cơ quan hữu quan của Việt Nam đã tích cực ủng hộ và giúp đỡ tổ chức Hội thảo - một cơ hội để các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xử lý nước thải & chất thải của 2 quốc gia cùng học hỏi kinh nghiệm, chia sẻ các bí quyết công nghệ cũng như kỹ thuật. Ông cũng bày tỏ mong muốn rằng Hội thảo sẽ góp phần khuyến khích các công ty nhỏ và vừa của Bỉ tham gia thị trường Việt Nam, và hoạt động có hiệu quả vì lợi ích của cả 2 bên đối tác.

Phát biểu tại Hội thảo, Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trịnh Đình Dũng nêu rõ: Hội thảo được tổ chức nhân dịp Thái tử Bỉ cùng hơn một trăm doanh nghiệp tháp tùng sang thăm Việt Nam lần này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong hành trình tiến tới kỷ niệm 40 năm ngày thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam – Vương quốc Bỉ. Bộ trưởng cho biết: sau 25 năm đổi mới, đô thị Việt Nam đã có bước phát triển mạnh mẽ; tuy vậy vẫn còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển; đặc biệt là hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội triển khai chậm, thiếu đồng bộ; môi trường đô thị còn là vấn đề bức xúc; tình trạng úng ngập thường xuyên xảy ra tại các đô thị lớn... Ngành thoát nước và xử lý nước thải tại các đô thị Việt Nam trong những năm gần đây tuy được quan tâm và ưu tiên trong Chương trình phát triển quốc gia, song cũng phải đối mặt với những thách thức như: hệ thống thoát nước không hoàn chỉnh, thiếu đồng bộ; năng lực của quản lý của đơn vị vận hành thoát nước còn hạn chế... Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng nhấn mạnh: Vương quốc Bỉ là một trong những quốc gia có nhiều kinh nghiệm trong phát triển hạ tầng kỹ thuật, và sở hữu những công nghệ tiên tiến trong xử lý nước thải, rác thải. Đặc biệt, trong giai đoạn 2011 -2015, Chính phủ Bỉ đã cam kết hỗ trợ giúp đỡ các địa phương như Ninh Thuận, Bình Thuận trong vấn đề hạ tầng đô thị, giảm thiểu



Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trịnh Đình Dũng phát biểu tại Hội thảo

những tác động của biến đổi khí hậu tới môi trường đô thị. Do đó, Bộ trưởng bày tỏ sự tin tưởng rằng việc hợp tác, chia sẻ kinh nghiệm, công nghệ, kiến thức của cả 2 nước trong vấn đề phát triển hạ tầng kỹ thuật nói chung và trong việc xử lý nước thải nói riêng sẽ góp phần vào sự phát triển bền vững của các đô thị Việt Nam, đồng thời củng cố, tăng cường mối quan hệ bền chặt giữa 2 nước Việt Nam và Bỉ trong lĩnh vực xây dựng.

Tại Hội thảo, PGS.TS. Nguyễn Hồng Tiến, Cục trưởng Cục Hạ tầng kỹ thuật - Bộ Xây dựng đã có bài tham luận về Chính sách đầu tư và phát triển việc xử lý nước thải tại Việt Nam – Nhu cầu và cơ hội. Bài tham luận đã nêu lên hiện trạng xây dựng công trình cấp thoát nước và xử lý chất thải rắn (CTR) trong các đô thị Việt Nam hiện đại, với nhiều tồn tại như tỷ lệ thất thoát nước còn cao (29% năm 2011); công trình thoát nước nhỏ về quy mô, lạc hậu về công nghệ, do đó úng ngập cục bộ và diện rộng vẫn thường xuyên xảy ra... Đồng thời, tham luận cũng hướng tới mục tiêu phát triển đến năm 2015 và năm 2020, trong đó nhu cầu đầu tư phát triển cấp thoát nước, xử lý CTR là rất lớn, bao gồm hỗ trợ nghiên cứu biến đổi khí hậu - dự báo tác động đến cấp thoát nước đô thị cho các đô thị ven biển Việt Nam; nghiên cứu chuyển giao công nghệ xử lý nước thải - xử lý bùn lắng (biogas, than hoạt tính...) phù hợp với điều kiện kinh tế của Việt Nam; đầu tư các khu



Các đại biểu dự Hội thảo

xử lý CTR tại các vùng nông thôn Việt Nam với công nghệ vừa và nhỏ phù hợp với các vùng dân cư phi tập trung... Cũng trong buổi Hội thảo

này, đại diện các công ty, tập đoàn hàng đầu của Bỉ trong xử lý nước thải, chất thải, nước biển... như công ty BALTEAU, APPLITECH... đã trình bày công nghệ phân tích áp dụng trong xử lý nước thải, các giải pháp cho công suất vừa và nhỏ về xử lý nước thải sinh hoạt... Các đại biểu tham dự Hội thảo cũng cùng trao đổi, thảo luận các phương pháp tận thu năng lượng từ chất thải hữu cơ lỏng và rắn qua việc sản xuất biogas và điện; phương pháp xử lý nước thải in và nhuộm; xử lý nước thải thành nước uống; các công nghệ tạo năng lượng từ giảm muối...

Lệ Minh

Gia cố nền móng các công trình cải tạo bằng dung dịch kiềm

Khi cải tạo công trình xây dựng, thường có nhu cầu chất thêm tải trọng lên móng, dẫn đến làm tăng ứng suất của nền. Vì vậy, để nâng cao khả năng chịu tải cho nền của những công trình được cải tạo, người ta tiến hành các biện pháp gia cố nền đất và gia cường móng.

Tuy nhiên, đối với các nền đất sét yếu bão hòa nước, những biện pháp thông thường về chuẩn bị kỹ thuật cho móng cũng như các biện pháp kỹ thuật cải tạo đất trong nhiều trường hợp không tỏ ra hiệu quả hoặc rất tốn kém. Như vậy, việc gia cường móng dưới nước (tăng cường gối tựa của móng) hoặc bổ sung cọc móng là những công việc phức tạp, và nhìn chung là khó khăn. Phương pháp silic hoá không thể giải quyết triệt để vấn đề gia cố các tầng đất sét, đặc biệt là đất trong trạng thái bão hòa nước, còn phương pháp điện hoá gia cố nền đất rất phức tạp về mặt kỹ thuật đồng thời và không phải lúc nào cũng hiệu quả.

Dựa trên các kết quả nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm về sự tương tác giữa đất sét với dung dịch xút, Viện Nghiên cứu thiết kế xây dựng đô thị (Nga) đã phối hợp với Phòng thí nghiệm Địa chất - Đại học quốc gia Lô-mô-nô-

xốp đã đưa ra phương pháp gia cố nền đất sét bão hòa nước bằng dung dịch kiềm. Sự tổng hợp chất kết dính sẽ diễn ra ngay trong tầng đất nhờ những khoáng chất có sẵn trong đất trong môi trường kiềm mạnh. Khác với các phương pháp phổ biến khác, phương pháp này khá đơn giản, dễ thực hiện, có độ tin cậy cao, sử dụng ít lao động thủ công trong quá trình gia cố móng.

Bài báo này sẽ đề cập tới kinh nghiệm ứng dụng phương pháp phụt gia cố đất nền khi cải tạo các công trình.

Trong quá trình thiết kế cải tạo một nhà máy bia cũ thành nhà văn phòng và thương mại đã xuất hiện vấn đề là cần gia tăng khả năng chịu tải của nền móng để tiếp nhận những tải trọng bổ sung.

Công trình này có kết cấu khung bê tông cốt thép, kích thước chữ nhật 19,8 x 59,6 x 13,4(m). Nền móng công trình gồm 27 cột móng bê tông tiết diện 2,7 x 2,8(m) bên dưới hệ khung và móng dọc theo chu vi công trình là móng băng có tổng chiều dài 158,8m, rộng 1,2m, sâu 1,9m.

Xét về mặt địa mạo, khu đất xây dựng công trình nằm trong vùng đồng bằng ngập lũ của

sông Ufa, với độ cao tuyệt đối là 101,5 -102,9m so với mặt nước biển.

Về cấu tạo địa chất của khu vực nghiên cứu cho tới độ sâu 20m là trầm tích phù sa Kỷ Đệ tứ, đất sét từ nửa cứng tới dẻo (độ dày của tầng sét là 8,5 -9,5m); và cát sỏi (độ dày của tầng cát sỏi là 10,8 – 12,5m)

Tầng nước ngầm trong tầng đất trầm tích phù sa Kỷ Đệ tứ chỉ giới hạn trong tầng cát - sỏi - sét. Nguồn nước ngầm có được nhờ quá trình thấm thấu nước mưa. Hệ số thấm của sét từ 0,15 đến 0,25m/ngày đêm. Theo thành phần hoá học, nước ngầm có thành phần cacbonat ngậm nước, magie - can xi với hàm lượng khoáng 1,2g/dm³.

Móng băng và móng cọc của công trình được đặt trên nền sét có độ dày 6m với các chỉ tiêu sau: độ ẩm tự nhiên bằng 25%, tỷ trọng 1,9 tấn /m³, chỉ số dẻo bằng 14%, giới hạn chảy bằng 34%, hệ số rỗng bằng 81,3%; góc nội ma sát bằng 15⁰; lực dính bám riêng 0,025 Mpa; module biến dạng 10 Mpa.

Trong thành phần hạt của sét được nghiên cứu có những phần tử bụi nhỏ (52,1 -64,2%) và một phần tử bụi lớn (38,3 - 42,1%). Thành phần bụi trong sét chiếm khoảng 25,4 – 29,3%. Cấu tạo vật chất của bụi gồm có Thạch anh SiO₂ và Opal SiO₂.nH₂O cùng sự tham gia của fenspat và canxi cacbonat. Các phần tử sét cơ bản được cấu tạo từ các khoáng chất hỗn hợp nhiều lớp của thành phần thuộc nhóm hydromica và montmorilonit.

Việc cải tạo công trình đòi hỏi phải gia tăng khả năng chịu lực của đất nền từ 0,25 MPa lên đến 0,5 MPa, tương ứng với việc cần phải gia cố đất bên dưới móng của công trình, cho tới khi đạt được các chỉ số như sau: lực dính bám riêng 0,049MPa; góc nội ma sát 26⁰; module biến dạng 46 MPa. Độ dày của lớp đất được gia cố dưới đáy móng cần đạt được 5m.

Để nâng cao khả năng chịu lực của đất nền trong tất cả các phương pháp gia cố móng và gia cố đất nền nêu trên, các nhà xây dựng đã

lựa chọn phương pháp hóa học.

Các nhà nghiên cứu đã tiến hành nghiên cứu thực nghiệm để đánh giá mức độ gia cường của các mẫu sét, và chọn nồng độ dung dịch, theo đó có thể đạt được những chỉ số đặc tính cần thiết của sét. Với vai trò là chất phản ứng, các nhà nghiên cứu đã sử dụng các loại dung dịch hidroxit natri nồng độ 5 và 7,5 mol (phân tử gam)/lít.

Các kết quả nghiên cứu đã cho thấy, các chỉ số về độ đặc chắc và tính biến dạng của các mẫu sét dưới tác dụng của dung dịch hóa học đã được cải thiện rõ rệt khi nâng nồng độ dung dịch. Cường độ các mẫu đất khi nén đồng trục sau 28 ngày đạt 0,45 – 0,76 MPa. Lực dính bám dính của mẫu tăng từ 3,2 - 4,4 lần. Kết quả tương tự cũng được ghi nhận đối với module biến dạng.

Như vậy, các số liệu của các nghiên cứu trong phòng thí nghiệm cho phép các nhà nghiên cứu đưa ra những khuyến cáo về sử dụng dung dịch kiềm tính nồng độ 5 mol /lít để gia cường nền đất sét cho móng băng và móng cọc của các công trình được cải tạo. Các mẫu sét được gia cường bằng phương pháp này có đầy đủ các tính chất cơ lý tiêu chuẩn mà qua đó trở kháng của đất là 0,6 MPa - vượt áp suất trung bình phía dưới đáy móng.

Trên cơ sở các kết quả nghiên cứu, các nhà khoa học đã đưa ra phương án gia cường nền đất sét cho các công trình cải tạo bằng dung dịch kiềm. Những vấn đề cơ bản của phương án này là:

- Nâng cao khả năng chịu lực của nền đất sét bằng cách đưa vào đất sét một lượng dung dịch kiềm có hàm lượng kiềm 5 mol /lít (khối lượng riêng 1,19 tấn /m³ ở nhiệt độ 200C);
- Bán kính tác dụng từ một điểm tiêm dung dịch vào đất là 0,7m;
- số lượng các điểm tiêm dung dịch là 6 đối với một cột móng;
- khoảng cách giữa các điểm tiêm dung dịch đối với móng băng là 1,2m;

- lượng dung dịch tính kiềm sử dụng trên dải khấu là $1,2\text{m}^3$;

- độ sâu gia cố đất từ đáy móng là 5m (2 dải khấu mỗi dải 2,5m), tức là bằng 2 lần chiều rộng của móng.

- Khối lượng đất được gia cố là 2016m^3 , tiêu hao lượng kiềm kết tinh (xút) 110 tấn. Công việc được hoàn thành sau 3 tháng.

Hiện nay, việc cải tạo tòa nhà này về cơ bản đã hoàn thành. Trong quá trình cải tạo, các nhà xây dựng đã tạo được nền nhân tạo cho các móng nhà và có hiệu quả tốt.

Kinh nghiệm ứng dụng dung dịch hydroxit natri để gia cố nền đất sét của móng khi cải tạo công trình đã khẳng định chắc chắn một điều: phương pháp gia cố đất nền bằng dung dịch kiềm là một phương pháp khá hiệu quả trong xây dựng nền móng công trình.

F.Volkov

Nguồn: Tạp chí Xây dựng dân dụng và Xây dựng công nghiệp Nga tháng 11/2011

ND: Lê Minh

Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng hệ thống thông tin nhà ở, đặt nền tảng cho việc thí điểm thu thuế bất động sản

Xây dựng hệ thống thông tin về nhà ở là một trong những cải cách của chế độ thu thuế bất động sản (BDS), đặc biệt đây được coi là bước đi đầu tiên trong việc loại bỏ những trở ngại cho quá trình thu thuế bất động sản.

Tại Kỳ họp thứ 5 Quốc hội Trung Quốc khóa XI diễn ra vào ngày 5/3/2012, Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo đã chỉ rõ, trong năm nay phải “Đẩy nhanh việc xây dựng hệ thống thông tin xây dựng nhà ở đô thị, cải cách chế độ thu thuế BDS, thúc đẩy thị trường BDS phát triển ổn định, lâu dài, lành mạnh”.

Hệ thống thông tin về nhà ở đã được Trung Quốc đưa vào quy hoạch từ “Kế hoạch 5 năm lần thứ 12”, xác định rõ không chỉ những dự án BDS lớn mà ngay cả những dự án nhỏ lẻ cũng cần phải được thông tin hóa, việc làm này được chính thức bắt đầu từ năm 2011. Trước mắt, nhiệm vụ này được giao cho Tập đoàn Mạng Thông tin Truyền thông Liên Hợp Trung Quốc và Tập đoàn Viễn thông Trung Quốc chịu trách nhiệm triển khai thực hiện.

Bộ trưởng Bộ Xây dựng nhà ở và đô thị nông thôn Trung Quốc – Khương Vĩ Tân tại Hội nghị đô thị và nhà ở toàn quốc cũng chỉ rõ, xây dựng

hệ thống thông tin về nhà ở là nhiệm vụ trọng tâm của ngành trong năm 2012 để khắc phục những khó khăn còn tồn tại và thúc đẩy thị trường BDS phát triển bền vững, ổn định hơn. Theo Bộ trưởng Khương Vĩ Tân, hệ thống thông tin về nhà ở không chỉ có ý nghĩa trong việc góp phần cải thiện thị trường BDS đang có nhiều bất cập mà nó còn giúp điều hòa thị trường theo hướng ổn định, và tác động tích cực tới sự phát triển ngày càng nhanh chóng của xã hội.

Những rào cản và trở ngại trong việc thu thuế BDS bước đầu sẽ được hạn chế, tuy nhiên những nhược điểm về mặt kỹ thuật sẽ phần nào làm ảnh hưởng đến kết quả và hiệu quả của tiến trình thu thập thông tin và xử lý thông tin. Chính vì thế, song song với việc thiết lập một hệ thống thông tin chính xác còn cần phải đầu tư xây dựng hệ thống kỹ thuật hiện đại, tiên tiến đáp ứng được nhu cầu đặt ra.

Căn cứ vào kế hoạch xây dựng hệ thống thông tin về nhà ở gồm 3 hệ thống mạng diện rộng gồm: mạng theo dõi, phân tích nhà ở; mạng quản lý, giám sát quỹ nhà ở; mạng quản lý nhà ở đảm bảo. Ngoài ra nó cũng bao gồm cả hệ thống vận hành giám sát điều hành và

trung tâm an ninh mạng.

Hệ thống này cần một đường truyền dữ liệu nhanh và đảm bảo, do đó 2 nhà cung cấp mạng lớn nhất Trung Quốc là Tập đoàn Mạng Thông tin Truyền thông Liên Hợp Trung Quốc và Tập đoàn Viễn thông Trung Quốc có trách nhiệm xây dựng cơ sở hạ tầng với dự toán tổng kinh phí cho toàn bộ dự án là hơn 600 triệu NDT (tương đương 100 triệu USD). Công việc được chia ra cụ thể như sau: Tập đoàn Mạng Thông tin Truyền thông Liên Hợp Trung Quốc phụ trách phát triển hệ thống mạng tại 16 tỉnh phía Bắc, còn Tập đoàn Viễn thông Trung Quốc chịu trách nhiệm phát triển tại 16 tỉnh phía Nam, trong đó Trung tâm dữ liệu đặt tại 2 thành phố lớn là Bắc Kinh và Thành Đô. Trung tâm Quản lý an ninh mạng và hoạt động giám sát được đặt tại Bộ Xây dựng nhà ở và đô thị nông thôn Trung Quốc, một bộ phận cán bộ chuyên trách sẽ chịu trách nhiệm vận hành, quản lý hệ thống.

Sau khi toàn bộ hệ thống được xây dựng xong, Bộ Xây dựng nhà ở và đô thị nông thôn Trung Quốc lên kế hoạch hỗ trợ 343 tỉnh, thành phố thiết lập trung tâm quản lý vốn, 31 tỉnh thiết lập đơn vị quản lý giám sát nguồn vốn, 287 thành phố trực thuộc tỉnh thiết lập đơn vị quản lý nhà ở, 287 điểm quản lý nhà ở đảm bảo, tổng cộng có tất cả 948 khu vực đầu mối về cơ sở dữ liệu và thông tin.

Trước đây các địa phương tự thiết lập hệ thống thông tin cho riêng mình, nhưng phần lớn dữ liệu sơ sài và không được quản lý, cập nhật liên tục, cho nên Bộ khó có thể nắm bắt được tình hình ở các địa phương. Giờ đây tất cả được hệ thống hóa, quản lý từ một đầu trung tâm dữ liệu với 3 hệ thống mạng ứng dụng được xác định rõ ràng, sẽ giúp các nhà quản lý dễ dàng nắm bắt thông tin hơn, tuy nhiên vấn đề kỹ thuật vẫn còn là một khó khăn cho quá trình phát triển dự án. Đến năm 2011, Quốc hội Trung Quốc cũng đã họp bàn và đưa ra hướng giải quyết vấn đề kỹ thuật cho hệ thống thông tin quản lý nhà ở, và mọi khó khăn đã được tháo gỡ.

3 hệ thống mạng lớn bao gồm cả những hệ thống chi nhánh, tất cả đều được phân tách rất chi tiết, bao gồm các phần: thông tin thị trường BĐS, thông tin chi tiết về quỹ nhà ở và thị trường nhà ở đảm bảo. Người dân và nhà đầu tư, doanh nghiệp có thể dễ dàng tiếp cận thông tin với độ tin cậy cao, đồng thời chính phủ cũng dễ dàng cập nhật và thông báo các chính sách pháp luật đến với người dân một cách nhanh chóng, khoa học và hiệu quả.

Mạng theo dõi, phân tích nhà ở bao gồm: phân tích, giám sát thị trường nhà ở; quản lý, giám sát số lượng nhà ở trước khi rao bán theo quy định; quản lý, giám sát số lượng nhà ở đã có chủ sở hữu; quản lý, giám sát giao dịch buôn bán BĐS.

Mạng quản lý nhà ở đảm bảo bao gồm: giám sát nhà ở đảm bảo; quản lý quy hoạch, kế hoạch xây dựng các dự án nhà ở đảm bảo; quản lý quá trình sắp xếp bố trí nhà ở đảm bảo

Mạng quản lý, giám sát quỹ nhà ở bao gồm: quản lý, giám sát vốn; quản lý, giám sát các khoản thu chi theo quy định; điều chỉnh vốn cho quỹ nhà ở; đánh giá tính hiệu quả của quỹ nhà ở theo từng thời điểm.

Trong số 3 mạng kể trên, thì mạng quản lý, giám sát quỹ nhà ở là phức tạp nhất, nhưng nó lại quan trọng nhất và là yếu tố quyết định thành công và hiệu quả của toàn bộ hệ thống. Có rất nhiều thành phố trong cả nước bị ảnh hưởng bởi sự bất ổn của thị trường bất động sản trong thời gian qua, đặc biệt là các thành phố lớn như Bắc Kinh, Thượng Hải, Thiên Tân... Rối loạn thị trường và nguy cơ bong bóng BĐS sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến nền kinh tế quốc dân. Do đó, việc quản lý và giám sát hoạt động BĐS là vô cùng cần thiết.

Căn cứ vào tốc độ phát triển kinh tế, khoa học kỹ thuật của từng khu vực, Bộ Xây dựng nhà ở và đô thị nông thôn Trung Quốc đã có kế hoạch lựa chọn 40 thành phố làm thí điểm phát triển hệ thống. Trong số đó, có 20 thành phố là được tập trung đầu tư, và 5 - 6 thành phố trong

số 20 thành phố đó sẽ được hoàn thiện toàn bộ, còn lại thì căn cứ vào kết quả ban đầu thực thi dự án để điều chỉnh và bổ sung sau.

Đồng thời, Chính phủ Trung Quốc cũng lên kế hoạch đào tạo nguồn nhân lực có chuyên môn về mặt kỹ thuật, quản lý, điều hành về tiếp quản hệ thống sau khi nó được hoàn thành. Chính phủ Trung Quốc cũng như các doanh

nh nghiệp xây dựng, nhà đầu tư và người dân hy vọng vào thành công của dự án, để giúp thị trường BĐS đi vào ổn định trong thời gian sớm nhất.

Từ Bằng

Nguồn: <http://house.china.com.cn>

ND: Quỳnh Anh

Bàn về kỹ thuật chế tạo và ứng dụng bê tông mác cao

Trong xây dựng công trình, bê tông là một trong những vật liệu xây dựng quan trọng nhất. Hiện nay, cùng với sự phát triển của thị trường vật liệu xây dựng, kỹ thuật chế tạo bê tông cũng được nâng cao một cách hiệu quả. Do bê tông thông thường còn tồn tại các vấn đề như nứt và cường độ ..., nên bê tông mác cao với đặc điểm chống nứt, cường độ, độ bền cao.. đã trở thành lựa chọn hàng đầu cho các công trình. Bài viết này sẽ thảo luận cụ thể về kỹ thuật chế tạo và ứng dụng bê tông mác cao trong xây dựng.

I. Chế tạo bê tông mác cao

1. Lựa chọn nguyên liệu

1.1 Lựa chọn xi măng và nước

Trong quá trình chế tạo bê tông mác cao, xi măng là một trong những nguyên liệu quan trọng nhất, so với các vật liệu khác, xi măng cũng là nguyên liệu có lượng dùng lớn nhất. Theo các yêu cầu về chế tạo bê tông mác cao, cần chú trọng vấn đề phối trộn giữa xi măng và chất phụ gia, tính tương thích cao giữa xi măng và chất phụ gia là tiêu chuẩn lựa chọn xi măng. Khi lựa chọn xi măng sản xuất bằng phương pháp lò quay, nhất định phải đảm bảo chất lượng và các chỉ tiêu tương đối ổn định của xi măng, đồng thời đảm bảo chắc chắn tính lưu động của xi măng phù hợp tiêu chuẩn. Nước được lựa chọn khi phối chế bê tông mác cao nên là nước dùng cho sinh hoạt.

1.1.2. Lựa chọn cốt liệu

Cốt liệu bê tông chia thành hai loại là cốt liệu thô và cốt liệu mịn. Khi lựa chọn cốt liệu mịn, cần sử dụng cát sông tự nhiên hoặc cát hạt

trung và cát hạt to được cấp phối hiệu quả, mô đun độ mịn nên nhỏ hơn 2,6, hơn nữa, hàm lượng bùn trong cát không được lớn hơn 2% và phải tiến hành sàng trước khi sử dụng. Đối với cốt liệu thô, do chất lượng cốt liệu thô sẽ ảnh hưởng đến mô đun cường độ chịu nén và tính đàn hồi của bê tông, cho nên khi lựa chọn cốt liệu thô, cần chọn cốt liệu với kích thước hạt, cấp phối và hình dạng hạt đều phải phù hợp với yêu cầu chế tạo. Khi lựa chọn cốt liệu thô, đầu tiên cần tiến hành thí nghiệm nén và thí nghiệm cường độ chịu nén của khối đá lập phương. Nếu khi thi công sử dụng phương thức bơm để tiến hành vận chuyển bê tông thì cần chú ý tỷ lệ giữa kích thước hạt lớn nhất của cốt liệu thô và đường kính ống bơm có phù hợp yêu cầu hay không.

1.1.3. Lựa chọn chất phụ gia

Chất phụ gia được sử dụng trong chế tạo bê tông mác cao nên có tính tiết giảm nước tốt, như vậy có thể hạn chế tối đa lượng nước dùng, làm giảm tỷ lệ nước/xi măng, từ đó cải thiện tính năng của bê tông, đồng thời nâng cao cường độ của bê tông, tạo điều kiện cho chất phụ gia và xi măng sản sinh tính tương thích tốt. Lựa chọn hiệu quả chất phụ gia làm giảm rõ rệt độ sụt của bê tông và ngăn chặn hiệu quả sự phân tầng và tắc nghẽn trong quá trình bơm bê tông. Đồng thời, chất phụ gia tốt cũng sẽ không làm ăn mòn cốt thép.

1.1.4. Lựa chọn nguyên liệu phụ

Khi chế tạo bê tông mác cao, có thể thêm vào một lượng nhất định nguyên liệu phụ để

làm giảm lượng xi măng và tỷ lệ nước/xi măng, làm giảm sự thủy phân, cũng có thể giảm thiểu độ xốp của bê tông, nâng cao tính chống ăn mòn và tính chống thấm của bê tông. Từ đó cải thiện có hiệu quả cường độ và tính bền của bê tông, nâng cao rõ rệt tính năng của bê tông. Nguyên liệu phụ dùng cho bê tông thường là tro bay, xỉ than, bột silic, bột zeolite, tro trấu ...

1.2. Thiết kế tỷ lệ cấp phối bê tông

1.2.1. Thiết kế tỷ lệ nước/ xi măng

Để nâng cao cường độ bê tông, giảm thủy phân xi măng, khi thiết kế tỷ lệ cấp phối nước/xi măng của bê tông mác cao cần giảm thiểu tối đa lượng nước dùng, sự dễ dàng thao tác của nó chủ yếu thông qua chất giảm nước hiệu quả cao để tiến hành điều chỉnh. Khi tỷ lệ nước/ xi măng của bê tông tương đối thấp, cường độ bê tông sẽ nâng cao, tuy nhiên tỷ lệ nước/ xi măng lại không thể quá thấp, tỷ lệ quá thấp sẽ ảnh hưởng đến tính bám dính và độ đồng đều của bê tông, làm giảm tính năng bê tông, cho nên khi tiến hành thiết kế tỷ lệ nước/ xi măng, nhất định phải tiến hành tính toán chính xác, vừa phải để bê tông đạt đến độ chặt và cường độ kết cấu nhất định, vừa phải đảm bảo cho bê tông có tính bám dính cao, bảo đảm tính năng của bê tông.

1.2.2. Thiết kế lượng dùng nguyên liệu phụ

Khi tiến hành thiết kế lượng dùng nguyên liệu phụ, vừa phải giảm thiểu tối đa lượng xi măng sử dụng, bảo đảm cường độ và tính bền của bê tông, vừa phải kiểm soát nghiêm ngặt tỷ lệ xi măng và nguyên liệu phụ, đồng thời thỏa mãn nhu cầu về cường độ bê tông và nhu cầu về tính thao tác khi thi công. Cho nên, khi thiết kế lượng dùng nguyên liệu phụ, cần xem xét nhiều phương diện, đảm bảo tính khoa học trong lượng dùng nguyên liệu phụ. Trước hết cần tiến hành thí nghiệm tỷ lệ phối trộn nguyên liệu phụ, sau khi đạt yêu cầu có thể tiến hành phối trộn theo tỷ lệ.

1.2.3. Thiết kế chất phụ gia

Lựa chọn chất phụ gia là điều kiện quan

trọng khi chế tạo bê tông mác cao. Cần phải chọn loại phụ gia có chất lượng tốt, hiệu quả rõ rệt để làm nguyên liệu chế tạo bê tông mác cao. Lượng phụ gia có thể trộn vào bê tông theo bản hướng dẫn sử dụng sản phẩm, sau khi cho xi măng vào, cần kiểm tra tính lưu động của bê tông, tiến hành đánh giá tỷ lệ giảm nước lớn nhất và tỷ lệ gia tăng của chất phụ gia, từ đó xây dựng công thức cấp phối chất phụ gia và xi măng cho phù hợp.

1.2.4. Thiết kế lượng dùng cốt liệu

Thiết kế lượng dùng cốt liệu phải hợp lý, bảo đảm sự dễ dàng thao tác của bê tông, đồng thời cần thỏa mãn điều kiện khi bơm. Lượng dùng hợp lý cốt liệu là điều cốt yếu bảo đảm chất lượng thi công bê tông mác cao. Lượng dùng của nguyên liệu phụ trong bê tông mác cao tương đối lớn, tỷ lệ nước và xi măng cũng tương đối thấp, cho nên độ dính khá lớn, để bảo đảm tính năng bê tông, có thể giảm bớt lượng dùng cốt liệu một cách thích hợp, tuy nhiên nhất định phải bảo đảm lượng dùng có thể đạt đến tiêu chuẩn thí nghiệm.

2. Ứng dụng của bê tông mác cao

2.1. Kiểm soát chất lượng khi thi công

Bê tông mác cao thông thường sử dụng trạm trộn bê tông để trộn, khi trộn cần cho nguyên liệu theo tuần tự, lượng dùng của các loại nguyên liệu cần tiến hành cân đo và phải bảo đảm thời gian trộn. So với bê tông thông thường, thời gian trộn bê tông mác cao cần kéo dài một cách thích hợp, để đạt đến sự đồng đều khi trộn; khi tiến hành vận chuyển bê tông phải bảo đảm tính liên tục của xe vận chuyển, cố gắng tránh độ sụt quá lớn hoặc sản sinh sự phân tầng trong quá trình vận chuyển, tốt nhất nên sử dụng máy trộn khi tiến hành vận chuyển. Để có độ đồng đều khi đổ bê tông, nên sử dụng phương thức bơm khi tiến hành đổ; khi tiến hành đầm, cần căn cứ vào độ lớn nhỏ của kết cấu bê tông và mật độ lớn nhỏ của cốt thép, rút ngắn thời gian đầm một cách thích hợp, từ đó tránh sự phát sinh của hiện tượng phân tầng,

đồng thời bảo đảm độ chặt khi đầm; khi tiến hành bảo dưỡng bê tông mác cao, cần kịp thời sử dụng chiếu cỏ hoặc màng mỏng ni lông để che phủ, đợi khi bê tông đã đóng rắn, tiến hành tưới nước bảo dưỡng trên bề mặt, cần đặc biệt chú ý nhiệt độ của các vị trí của bê tông, khi chênh lệch nhiệt độ quá lớn, cần lựa chọn biện pháp tương ứng để tiến hành giảm nhiệt để tránh sản sinh các vết nứt.

2.2. Ứng dụng về phương diện cường độ cao

Do cường độ của bê tông mác cao khá lớn, nhưng tính chịu kéo tương đối thấp, cho nên thường sử dụng trong kết cấu chịu nén. Tuy nhiên, trong các cấu kiện như dầm bê tông cốt thép thông thường..., bê tông mác cao lại không thể phát huy rõ rệt khả năng chịu trọng tải và chịu biến dạng, cốt thép mới là vật liệu có khả năng chịu tải và chống biến dạng chủ yếu. Khi sử dụng cho cột, vì bê tông mác cao có khuyết điểm là tính dễ nổ, tính chống chấn động và chịu lửa kém, ở các công trình kháng chấn thông thường, khi sử dụng bê tông mác cao đều chịu sự hạn chế nhất định. Tuy cột bê tông cốt thép có hiệu quả kháng chấn và chống nổ khá tốt, nhưng tính chịu lửa của nó lại kém, hơn nữa cấu tạo cũng tương đối phức tạp, có hạn chế nhất

định đối với việc sử dụng. Hiện nay, các chuyên gia đã nghiên cứu ra một loạt cột tổ hợp, bên trong cột là ống thép nhồi bê tông mác cao, còn bên ngoài là bê tông cốt thép thông thường. Khi thi công, đầu tiên cần tiến hành thi công kết cấu bên trong, rồi tiến hành tác nghiệp đối với phần bê tông cốt thép bên ngoài. Ống thép nhồi bê tông bên trong cột chủ yếu chịu trách nhiệm chịu tải đối với trọng lực thẳng đứng, còn bê tông cốt thép bên ngoài lại phụ trách kháng mô men, điều này vừa nâng cao hiệu quả tính kháng chấn và tính chịu lửa của bê tông, vừa giải quyết về căn bản tính chịu nén của cột. Phương pháp này đã trải qua ứng dụng trong thực tế, hiệu quả đạt được khá rõ rệt.

2.3. Ứng dụng về phương diện tính bền

Bê tông mác cao có tính chống ăn mòn và độ chặt cao, khi ứng dụng tại một số nơi chịu sự ăn mòn hóa học và sự xói mòn của nước sẽ cho hiệu quả khá tốt. Cho nên, bê tông mác cao được ứng dụng khá rộng rãi tại các công trình biển, công trình cầu và các công trình cao cấp.

Phan Bình

Nguồn: TC Xây dựng và Kiến trúc TQ, số 14/2011

ND: Kim Nhạn

Tàu điện một ray - vẻ đẹp và môi trường đô thị

Lịch sử của tàu điện một ray (TĐMR)

TĐMR trên thế giới

Bằng sáng chế đầu tiên cho phát minh TĐMR thuộc về nước Anh – bằng sáng chế số 461 của Henry Palmer năm 1821. Ông đã lắp đặt thành công TĐMR của mình tại cầu tàu London vào năm 1824 để chuyên chở hàng hóa. Đường ray làm bằng gỗ chứ không phải bằng sắt, còn các toa trượt trên đường ray nhờ ngựa kéo.

Năm 1888, TĐMR kiểu “cuối ngựa” sử dụng đầu máy hơi nước đã được lắp đặt trên tuyến đường dài 15 km, dùng để chuyên chở hàng

hóa ở Ireland. Nó đã hoạt động trong 36 năm, tới tận năm 1924. Tại Wuppertal (Đức), TĐMR dạng treo với các bánh sắt được lắp đặt năm 1901 (tuyến đường dài 13,3 km) và vẫn được dùng như một hệ thống vận chuyển chủ yếu.

Các nghiên cứu và phát triển TĐMR đã được thúc đẩy mạnh mẽ sau Đại chiến thế giới thứ 2, và năm 1957, TĐMR thử nghiệm dạng tì (kiểu ALWEG) đã được chế tạo tại ngoại ô thành phố Cologne (Đức). Sau đó, vào năm 1960, TĐMR thử nghiệm dạng treo (kiểu SAFEGE) được lắp ráp tại ngoại ô thành phố Orleans (Pháp). Cả hai mô hình thử nghiệm này được ghi nhận như

những mốc khởi đầu cho sự phát triển của các TĐMR hiện đại.

Chiếc TĐMR kiểu ALWEG sau đó đã được đưa vào hoạt động tại Disneyland ở Los Angeles (Mỹ) năm 1959 được coi là TĐMR đầu tiên trên thế giới, trước khi xuất hiện ở Turino (Ý) năm 1961, Seattle (Mỹ) năm 1962 và Disneyworld ở Florida (Mỹ) năm 1971.

TĐMR tại Nhật Bản

Kể từ khi hệ thống TĐMR được lắp đặt tại Wuppertal (Đức) năm 1901, nhiều nỗ lực được thực hiện để lắp đặt TĐMR tại Nhật Bản; và TĐMR tại Khu công viên bảo tàng Toshimaen được hoàn thành vào năm 1951 là thành công đầu tiên của loại phương tiện giao thông này trên đất Nhật.

Trong những năm 50 của thế kỷ XX, Nhật Bản đã bắt đầu xem TĐMR như một phương tiện giao thông nội đô chính trong tương lai. Hệ thống đầu tiên được thực hiện thành công cho mục tiêu này là TĐMR dạng treo lắp đặt tại Công viên Ueno năm 1957, được chế tạo thử nghiệm tại Phòng Giao thông khu vực Tokyo. Hướng phát triển của Phòng là nghiên cứu tính khả thi của việc sử dụng TĐMR làm phương tiện tương lai của giao thông đô thị. Trong những năm 1960, nhờ những công nghệ của các nước khác như các hệ thống ALWEGE và SAFEGE, cũng như sự phát triển công nghệ riêng của các doanh nghiệp Nhật Bản, các tuyến TĐMR đã lần lượt xuất hiện tại nhiều nơi trên đất Nhật. Trong đó, tuyến TĐMR Tokyo được khai thác từ năm 1964 đã đóng vai trò là hệ thống giao thông công cộng quan trọng. Hiệp hội TĐMR Nhật Bản được thành lập cùng năm đó, với mục đích tổ chức nghiên cứu các mối tương quan giữa công nghệ và hoạt động quản lý nhằm đảm bảo TĐMR sẽ được chọn làm phương tiện giao thông nội đô, và hỗ trợ các ứng dụng thực tiễn của TĐMR. Nghiên cứu này đem lại kết quả: TĐMR dạng tì được sử dụng làm hệ thống giao thông nội bộ trong Triển lãm thế giới tổ chức tại Osaka (Nhật) năm



TĐMR dạng treo

1970. Một ví dụ khác về sự thành công của TĐMR là TĐMR Shonan dạng treo cũng bắt đầu đi vào hoạt động trong cùng năm.

“Đạo luật nhằm khuyến khích lắp đặt các TĐMR nội đô” được ban hành năm 1972, và “Hệ thống trợ cấp hạ tầng” năm 1974 cho phép hạ tầng của TĐMR nội đô được trợ cấp bằng một tài khoản đặc biệt nhằm bảo dưỡng và phát triển đường. Điều này hỗ trợ cho sự phát triển một loạt tuyến TĐMR nội đô ở Kitakyusu, Chiba, Osaka, Tama và Okinawa.

Những năm đầu của thế kỷ 21, các TĐMR do Nhật Bản chế tạo được sử dụng rộng rãi trên toàn thế giới, với một số tuyến đã đi vào hoạt động như Trùng Khánh (Trung Quốc), Singapore (Singapore), Dubai (UAE)... Một hệ thống ở Daegu (Hàn Quốc) cũng đang được xây dựng.

Các loại hình TĐMTR

TĐMR và TĐMR nội đô

Các phương tiện chuyên chở hành khách và hàng hóa, dù tì hay treo trên một đường ray, nói chung đều được gọi là TĐMR. TĐMR được sử dụng rộng rãi không chỉ trong các hệ thống giao thông đô thị mà cả các khu vui chơi ngoài trời, các khu vực tham quan, cũng như phục vụ các mục đích nông nghiệp.

Để xây dựng các TĐMR thành một dạng giao thông đô thị, “Đạo luật nhằm khuyến khích lắp đặt các TĐMR nội đô” đã được ban hành năm 1972. Điều 2 của Đạo luật định nghĩa khái niệm “TĐMR nội đô” như sau : “TĐMR là hệ

thống vận tải hành khách và hàng hóa với các toa tàu được treo vào hoặc cưỡi lên thanh dầm được xây dựng trên cao và trong khu vực đô thị”.

Các hệ thống TĐMR dạng cưỡi và dạng treo

Các TĐMR được phân loại thành các hệ thống dạng tỳ bên trên và dạng treo. Do TĐMR dạng cưỡi di chuyển bằng cách tỳ trên thanh dầm nên trọng lực của tàu ở trên dầm. Còn TĐMR dạng treo di chuyển bằng cách treo dưới dầm nên trọng tâm chúng ở phía dưới dầm.

Các hệ thống TĐMR cỡ lớn, cỡ trung bình và cỡ nhỏ (mini)

Các TĐMR phát triển ở Nhật Bản được chia thành 3 loại: cỡ lớn, cỡ trung bình và cỡ nhỏ phụ thuộc vào kích cỡ các toa và phân hạng chung của hệ thống.

TĐMR mini là một hệ thống tiêu chuẩn với các toa thu nhỏ về kích thước và trọng lượng. Các chỉ số của mọi hệ thống TĐMR mini - bao gồm cả cấu trúc các toa và đường ray - được đơn giản hóa nhằm giảm thiểu việc xây dựng và chi phí hoạt động nói chung, dựa trên các kinh nghiệm tích lũy được qua việc điều hành các hệ thống TĐMR cỡ lớn. Như vậy, có thể xây dựng các hệ thống TĐMR mini với chi phí bằng khoảng một nửa so với hệ thống TĐMR cỡ lớn.

Các trang thiết bị trên mặt đất như các đường ray, cột đỡ, nhà ga cũng sẽ được đơn giản hóa, cho phép sử dụng hệ thống TĐMR mini tại các tuyến đường có bề rộng chỉ 18m. Ngoài ra, có thể lắp đặt đường ray có độ cua với bán kính tối thiểu 35 m, cho phép xây dựng tuyến đường linh hoạt theo hình dạng các tuyến phố tồn tại trong khu vực đô thị.

Các ưu điểm của TĐMR

Di chuyển an toàn và tiện nghi

TĐMR di chuyển trên cao dọc theo tuyến đường trên cao nên hoạt động của tàu đảm bảo an toàn, tiện nghi và đúng giờ, không chịu tác động do ùn tắc giao thông. Hơn nữa, do tàu di chuyển theo một thanh dầm hẹp hoặc trong lòng máng bê tông nên các điều kiện thời tiết



TĐMR dạng tỳ

khắc nghiệt như gió mạnh, mưa bão, tuyết rơi...cũng không ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của tàu.

Thiết lập tuyến linh hoạt và các hệ thống đa dạng

Nhờ đặc tính của TĐMR là có thể hoạt động trong trên đường cua gấp hoặc độ dốc lớn, có thể lựa chọn các tuyến linh hoạt (như đường ray đơn, ray đôi hoặc đường ray vòng) theo các điều kiện cơ học của khu vực đô thị. Ngoài ra, có thể định ra các hệ thống đa dạng theo nhu cầu giao thông, với các toa có kích cỡ lớn, cỡ trung hay mini, và số lượng toa trong mỗi đoàn tàu từ 2-6 toa.

Không ồn, sạch sẽ và tràn đầy ánh nắng (ít ô nhiễm và bảo vệ môi trường)

Các bánh cao su và lò xo khí sẽ giảm thiểu tiếng ồn và độ rung, cũng như loại trừ các nguy cơ về khí thải. Kết cấu đường ray đơn cũng đảm bảo đủ ánh nắng – kể cả khi treo dưới ray – khiến TĐMR thân thiện với môi trường và làm đẹp cho đô thị.

Ý nghĩa của TĐMR nội đô

Thiết lập hệ thống giao thông công cộng nội đô và đảm bảo giao thông thông suốt

Đạo luật về TĐMR nội đô đã được thông qua để xây dựng TĐMR thành một phương tiện quan trọng của giao thông đô thị, cho phép đáp ứng một phần nhu cầu giao thông nội đô bên cạnh ô tô, nhờ đó nâng cao năng lực giao thông, giảm ùn tắc và đảm bảo hoạt động đúng giờ.

TĐMR nội đô là phương tiện cần thiết cho các hoạt động hỗ trợ kinh doanh và giao thông hàng ngày tại các khu vực đô thị, đồng thời là phương tiện giao thông hữu ích trong một xã hội mà các chỉ số tuổi thọ và chỉ số phúc lợi ở mức cao như Nhật Bản.

Sử dụng hiệu quả không gian đô thị

TĐMR có thể đặt trên các tuyến đường, công viên, quảng trường, sông ngòi, đường sắt...hiện tại, để khai thác tiềm năng của sự liên kết linh hoạt. Nhờ đó có thể đảm bảo lắp đặt nhanh chóng, đồng thời giảm thiểu nhu cầu về đất sạch.

Đóng góp vào sự nâng cấp cộng đồng

Việc lắp đặt TĐMR, thực hiện các dự án cải tạo/phát triển đô thị khác nhau, cùng với việc chỉnh trang đô thị (các trung tâm mua sắm, bệnh viện, công trình văn hóa, các khu vui chơi...) sẽ giải quyết nhiều vấn đề đô thị đa dạng như kích hoạt các khu vực trung tâm và chấn hưng toàn thành phố, đồng thời cho phép tái tổ chức các hệ thống giao thông đô thị.

Kết cấu thông minh và giảm tối đa những tác động tới không gian trên cao sẽ ít gây ảnh hưởng tới môi trường hoặc cảnh quan xung quanh. Hơn nữa, bằng cách trồng cây xanh và thiết kế thích hợp, chúng ta có thể tạo ra một không gian đô thị mới hấp dẫn. TĐMR nội đô là một phương tiện giao thông mới cho phép người sử dụng khám phá một lần nữa sự cuốn hút của không gian đô thị.

Vai trò của TĐMR nội đô

TĐMR nội đô là phương tiện giao thông lý tưởng, thích hợp cho những cự ly trung bình và có khả năng đáp ứng các nhu cầu giao thông ở mức trung bình.

Khả năng vận chuyển của TĐMR thay đổi tùy thuộc vào việc lựa chọn toa tàu cỡ lớn hay mini, cũng như các khoảng thời gian chờ. Khả năng vận chuyển một chiều của chúng sẽ dao động trong khoảng 2.000 – 33.000 hành khách/giờ.

Nếu một hệ thống TĐMR mini gồm 4 toa

hoạt động với thời gian chờ 10 phút, khả năng vận chuyển một chiều của chúng sẽ là 2.000 hành khách/giờ; còn nếu hoạt động với thời gian chờ 2,5 phút thì khả năng này sẽ tăng lên 7.000 hành khách/giờ. Năng lực này chỉ bằng khoảng một nửa hệ thống TĐMR cỡ lớn; song cũng bằng 1,6 lần hệ thống LRT (hệ thống vận chuyển đường sắt nhẹ) hay bằng 4 lần so với xe buýt.

TĐMR là phương án rất hữu hiệu xét về mặt chi phí cho dự án, vì chúng có thể lắp đặt với giá thành chỉ bằng 1/3 so với xây dựng tuyến xe điện ngầm.

Xây dựng TĐMR nội đô và đơn vị vận hành

Các trang bị cơ bản của TĐMR nội đô như đường ray chính, cột đỡ, nhà ga (cơ sở hạ tầng) được xem như một phần của một đường giao thông, nghĩa là đơn vị quản lý đường (chính quyền hoặc hội đồng địa phương) có trách nhiệm trong việc xây dựng TĐMR như một bộ phận của dự án phát triển đường giao thông.

Mặt khác, đơn vị vận hành TĐMR nội đô là một hội đồng địa phương hoặc một liên doanh công-tư (PPP). Sau khi trải qua các bước của quy trình cấp phép theo Luật Đường sắt, các trang thiết bị liên quan tới toa tàu, điện năng, vận hành và quản lý...bắt đầu được xây dựng, trước khi TĐMR chính thức đi vào hoạt động.

Do cơ sở hạ tầng của TĐMR nội đô được xây dựng bởi đơn vị quản lý đường như một phần của đường giao thông, Bộ Đất đai-Hạ tầng-Giao thông và Du lịch Nhật Bản sẽ bố trí một khoản trợ cấp - số tiền này Chính phủ lấy từ tài khoản đặc biệt phát triển đường sắt để hỗ trợ một phần các chi phí xây dựng.

Để dự án TĐMR nội đô nhận được sự đồng ý hỗ trợ, những vấn đề sau đây cần được đáp ứng:

- Đơn vị điều hành hệ thống TĐMR nội đô phải có ủy quyền theo Luật Đường sắt, hoặc phải chắc chắn sẽ xin được ủy quyền đó;
- Đơn vị điều hành hệ thống TĐMR nội đô

phải là chính quyền địa phương hoặc tổ chức tương đương (liên doanh công-tư)

- Hệ thống TĐMR nội đô phải được xây dựng theo đúng “Đạo luật nhằm khuyến khích lắp đặt các TĐMR nội đô”.

Sử dụng mô hình TĐMR

TĐMR đóng vai trò quan trọng như một phương tiện giao thông công cộng chính tại các thành phố lớn nhỏ khắp đất nước, với các chức năng là : đường dẫn tới các sân bay; hệ thống giao thông công cộng chính; hệ thống giao thông công cộng nối các tuyến đường sắt về trung tâm thành vòng khép kín; hệ thống giao thông công cộng hỗ trợ cho mạng lưới đường sắt ; dẫn đến các tổ hợp nhà ở, công viên, trung tâm mua sắm...

Đặc biệt tại các đô thị nhỏ, TĐMR đóng vai trò là hệ thống giao thông công cộng chính.

Kết quả hoạt động của mô hình TĐMR ở Nhật Bản

Tuyến Haneda: TĐMR Tokyo bắt đầu hoạt động vào ngày 17/09/1964.

Nó di chuyển quãng đường dài 17,8 km từ Hamamatsucho đến sân bay Haneda trong vòng 19 phút (theo Haneda Express).

Tổng số lượt người sử dụng mô hình TĐMR ở Tokyo đã vượt qua con số 1.500 triệu vào ngày 24/01/2007.

Tuyến Tama: TĐMR Tama là một hệ thống giao thông mới ở quận Tama (Tokyo) và đi vào hoạt động toàn tuyến từ ngày 10/01/2000. Nó di chuyển quãng đường dài 16 km từ ga trung tâm Tama đến ga Kamikitadai trong vòng 36 phút. Hoạt động của đoàn tàu 4 toa dành cho 410 hành khách chỉ cần một người điều khiển.

Tuyến Saito: TĐMR Osaka với tổng chiều dài 28 km gồm Tuyến chính dài 21,2 km chạy từ sân bay Osaka đến Kadoma-shi, và Tuyến Saito dài 6,8 km từ Banpaku-kinen-koen đến Saito-nishi. Đường ray Saito đã trở thành

phương tiện chính để đến Saito (Công viên văn hóa quốc tế) trên sườn đồi Hokusetsu, nối dài đến 2 thành phố Ibaraki và Minoh; và cải thiện điều kiện giao thông của địa phương.

Tuyến Kokura: Là hệ thống TĐMR nội đô đầu tiên ở Nhật Bản, TĐMR nội đô Kitakyushu được đưa vào hoạt động từ ngày 09/01/1985 và di chuyển quãng đường dài 8,8 km từ Kokura đến Kikygaoka trong vòng 19 phút. Đây là một hệ thống giao thông an toàn dành cho các cư dân thành phố Kitakyushu.

Vào ngày 01/04/1998, đường ray được kéo dài từ Heiwadori đến Kokura, và được xấp xỉ 11 triệu người sử dụng mỗi năm như một phương tiện giao thông chính.

TĐMR nội đô Okinawa (đường ray Yui): là hệ thống TĐMR được mong đợi từ khá lâu và được đưa vào hoạt động từ ngày 10/08/2003, với chiều dài quãng đường hoạt động 12,9 km từ Naha Kuko đến Shuri trong vòng 27 phút.

Hoạt động của đoàn tàu 2 toa dành cho 165 hành khách chỉ cần một người điều khiển.

Tuyến No.1 và No.2: TĐMR nội đô Chiba bắt đầu hoạt động từ tháng 3/1988 với chiều dài 8,1km từ Trung tâm thể thao đến Chishiro-dai. Sau 3 lần kéo dài, nó trở thành hệ thống TĐMR dạng treo dài nhất thế giới.

Tuyến Enoshima: TĐMR Shonan được đưa vào hoạt động lần đầu tiên vào tháng 3/1970, dài 4,7 km từ Ofuna đến Nishi-Kamakura. Tuyến đường sau đó được kéo dài thêm 1,9 km từ Nishi-Kamakura đến Shonan-Enoshima vào tháng 7/1971 và hiện nay có tổng chiều dài là 6,6 km từ Ofuna đến Shonan-Enoshim. Những người dân quanh vùng có thể đi tới cơ quan, trường học, cũng như đến Shonan Enoshima.

Nguồn: Hiệp hội TĐMR Nhật Bản

ND: Lê Minh

Bộ Xây dựng phát động thi đua hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ kế hoạch năm 2012

Sáng ngày 8/3/2012 tại Hà Nội, Cơ quan Bộ Xây dựng đã tổ chức Lễ phát động thi đua hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ kế hoạch năm 2012. Đồng chí Trịnh Đình Dũng - Ủy viên Trung ương Đảng, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã đến dự.

Tham dự Lễ phát động thi đua của Bộ Xây dựng còn có Chủ tịch Công đoàn Xây dựng Việt Nam Nguyễn Văn Bình; các đồng chí Thứ trưởng: Nguyễn Trần Nam, Bùi Phạm Khánh, Nguyễn Đình Toàn, Trần Văn Sơn, Nguyễn Thanh Nghị; lãnh đạo các Cục, Vụ, Viện, đơn vị sự nghiệp và toàn thể cán bộ, công chức, viên chức khối cơ quan Bộ Xây dựng.

Tại Lễ phát động thi đua, Chủ tịch Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng Trần Thị Lựu nêu rõ mục tiêu và các nội dung thi đua, cụ thể là: Quán triệt trong toàn thể cán bộ, công chức, viên chức, người lao động các đơn vị khối cơ quan Bộ Xây dựng nội dung chương trình hành động của Bộ Xây dựng triển khai Nghị quyết số 01/NQ-CP của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu chỉ đạo, điều hành thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách năm 2012; Căn cứ Chương trình hành động của Bộ Xây dựng thực hiện Nghị quyết số 01/NQ-CP của Chính phủ ban hành kèm theo Quyết định số 173/BXD ngày 29/2/2012 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng và Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, các đề án, dự án năm 2012 ban hành kèm theo Quyết định số 61/BXD ngày 8/1/2012 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, các đơn vị khối cơ quan Bộ Xây dựng cần chủ động xây dựng kế hoạch, phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận và cán bộ triển khai thực hiện; Tổ chức theo dõi, đôn đốc và phối hợp với các đơn vị liên quan và có giải pháp thực hiện để đảm bảo tiến độ, chất lượng các công việc được giao; Tiếp tục đẩy mạnh việc học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí



Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng phát biểu tại buổi Lễ
Minh theo Chỉ thị số 03 của Bộ Chính trị và kế hoạch của các cấp ủy đảng, khơi dậy lòng yêu nước, lòng tự hào dân tộc và ý chí cách mạng, tinh thần đoàn kết của toàn thể cán bộ, công chức, viên chức, người lao động khối cơ quan Bộ Xây dựng nhằm thực hiện thắng lợi Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI và các mục tiêu, kế hoạch phát triển của các đơn vị và toàn ngành; Quan tâm giúp đỡ, tạo điều kiện để nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho cán bộ, công nhân viên chức, lao động của các cơ quan, đơn vị, động viên toàn thể cán bộ, công chức, viên chức, lao động hăng hái thi đua, phát huy năng lực, trí tuệ, chủ động sáng tạo trong công việc, thực hành tiết kiệm chống lãng phí, tích cực học tập nâng cao trình độ nghiệp vụ đáp ứng yêu cầu công việc được giao, góp phần hoàn thành các nhiệm vụ chính trị của từng đơn vị; Tiếp tục hưởng ứng các cuộc vận động, tổ chức các phong trào thi đua truyền thống của Ngành và Phong trào thi đua yêu nước đã được Bộ trưởng Bộ Xây dựng và Ban thường vụ Công đoàn Xây dựng Việt Nam phát động. Thay mặt Ban chấp hành Công đoàn Cơ quan Bộ, đồng chí Trần Thị Lựu kêu gọi toàn thể cán bộ, công chức, viên chức - lao động các đơn vị khối cơ quan Bộ Xây dựng nâng cao hơn nữa tinh thần trách nhiệm trong công việc, nâng



Chủ tịch Công đoàn CQ Bộ Xây dựng Trần Thị Lựu đọc diễn văn phát động thi đua

cao nhận thức về vai trò vị trí và tầm quan trọng của công tác thi đua khen thưởng, các đơn vị cần tăng cường công tác tuyên truyền, tổ chức các phong trào thi đua nhằm phát hiện những nhân tố mới, những tấm gương điển hình tiên tiến, thường xuyên kiểm tra, sơ kết, tổng kết và khen thưởng kịp thời những tập thể, cá nhân tiêu biểu.

Phát biểu tại Lễ phát động thi đua, Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trịnh Đình Dũng đã biểu dương những nỗ lực của đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức, người lao động trong các cơ quan, đơn vị khối cơ quan Bộ Xây dựng đã vượt qua khó khăn thực hiện hoàn thành các nhiệm vụ của Bộ, của ngành Xây dựng, trong đó đặc biệt đánh giá cao sự đóng góp của các nữ cán bộ, công chức, viên chức, người lao động khối cơ quan Bộ Xây dựng. Nhân dịp Lễ phát động thi đua hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ năm



Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng và Thứ trưởng Nguyễn Trần Nam trao các danh hiệu thi đua của Nhà nước, Chính phủ cho các tập thể, cá nhân xuất sắc

2012 và kỷ niệm ngày Quốc tế Phụ nữ 8-3, thay mặt lãnh đạo Bộ Xây dựng, Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng đã tặng hoa và chúc mừng toàn thể nữ cán bộ, công chức, viên chức, người lao động thuộc các cơ quan, đơn vị khối cơ quan Bộ Xây dựng cũng như toàn ngành Xây dựng.

Tại buổi lễ, Hội đồng Thi đua khen thưởng cơ quan Bộ Xây dựng cũng đã công bố các quyết định khen thưởng và trao danh hiệu thi đua của Nhà nước, Chính phủ cho các tập thể và cá nhân có thành tích xuất sắc, trong đó có 02 đồng chí được tặng thưởng Huân chương Lao động Hạng Nhì, 08 đồng chí được Huân chương Lao động Hạng Ba, có 4 tập thể và 10 cá nhân được nhận Bằng khen Chính phủ.

Minh Tuấn

Hội thảo Việt - Nhật về phát triển đô thị

Ngày 01/3/2012 tại Hà Nội, Bộ Xây dựng Việt Nam đã phối hợp với Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) và Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tổ chức Hội thảo Việt - Nhật về phát triển đô thị.

Tham dự Hội thảo có ông Trịnh Đình Dũng – Bộ trưởng Bộ Xây dựng; ông Naoyoshi Sato – Thứ trưởng Bộ Đất đai, Hạ tầng, Du lịch và Giao thông Nhật Bản; ông Suzuki Hideo – Đại biện

lâm thời Công sứ Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam; ông Monotori Tsumo – Trưởng đại diện tổ chức JICA tại Việt Nam. Đại diện Văn phòng Chính phủ, các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông, Công thương; lãnh đạo các Cục, Vụ, Viện thuộc Bộ Xây dựng; lãnh đạo các Sở Xây dựng, Sở Kiến trúc – Quy hoạch các địa phương; lãnh đạo các Hội, Hiệp hội ngành Xây dựng và đồng đạo các chuyên gia trong nước



Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trịnh Đình Dũng phát biểu khai mạc Hội thảo



Thứ trưởng Bộ MLIT Naoyoshi Sato phát biểu tại Hội thảo

và nước ngoài đã đến dự Hội thảo.

Phát biểu khai mạc Hội thảo, Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng cho biết, sau hơn 25 năm đổi mới, đô thị Việt Nam đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về số lượng, chất lượng và quy mô. Đến nay, Việt Nam đã có hơn 760 đô thị, tỷ lệ đô thị hóa đạt trên 31%. Khu vực đô thị hàng năm đóng góp khoảng 70-75% GDP của Việt Nam, khẳng định vai trò là động lực phát triển kinh tế, là hạt nhân thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, cơ cấu lao động tại các địa phương, các vùng và cả nước. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đáng khích lệ, đô thị Việt Nam còn tồn tại nhiều hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển như: quy hoạch đô thị còn nhiều bất cập, quản lý xây dựng đô thị theo quy hoạch chưa chặt chẽ, hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội triển khai chậm, thiếu đồng bộ, môi trường đô thị còn nhiều bức xúc, hiệu quả đầu tư xây dựng còn thấp ảnh hưởng đến phát triển bền vững và diện mạo đô thị, tình trạng úng ngập, tắc nghẽn giao thông thường xuyên xảy ra tại các đô thị lớn...

Theo Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng, Nhật Bản là một trong những nước có nhiều kinh nghiệm trong quy hoạch đô thị, quản lý đất đai, quản lý và điều tiết các hoạt động đầu tư phát triển đô thị, phòng chống thiên tai và ứng phó với biến đổi khí hậu, tái thiết và chỉnh trang phát triển đô thị cũng như phát triển mạng lưới giao thông công cộng hiện đại. Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng



Các đại biểu dự Hội thảo

bày tỏ tin tưởng, sự hợp tác, tăng cường đầu tư của Nhật Bản vào phát triển đô thị và hạ tầng tại Việt Nam, mở rộng sự chia sẻ kinh nghiệm, công nghệ và kiến thức của Nhật Bản trong lĩnh vực kỹ thuật đô thị và kiến trúc với Việt Nam sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững đô thị Việt Nam và tăng cường quan hệ hợp tác Việt – Nhật.

Phát biểu tại Hội thảo, Thứ trưởng Naoyoshi Sato Nhật Bản cho biết, bước vào thời kỳ phát triển rực rỡ từ sau Thế chiến thứ II, trong các giai đoạn đầu, Nhật Bản cũng phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức trong phát triển đô thị, ví dụ như dân số tập trung đông ở đô thị, chất lượng môi trường nước, ùn tắc giao thông ở các đô thị lớn ...và Nhật Bản đã từng bước giải quyết các vấn đề nói trên, xây dựng lên các đô thị hiện đại và hiệu quả, đô thị tiết kiệm năng lượng. Những kinh nghiệm của Nhật Bản về

phát triển đô thị được giới thiệu tại Hội thảo này có thể sẽ góp phần nhỏ bé cho sự phát triển các đô thị của Việt Nam.

Tại Hội thảo, đại diện các cơ quan quản lý nhà nước về phát triển đô thị và hạ tầng kỹ thuật của Bộ Xây dựng, các địa phương của Việt Nam và các chuyên gia Nhật Bản đã trao đổi thông tin, chia sẻ kinh nghiệm về quản lý, phát triển đô thị. Những kinh nghiệm của Nhật Bản về phát triển đô thị bền vững, phát triển

đường sắt đô thị, phát triển các khu đô thị mới, công nghệ nước thải sinh thái, giải quyết các vấn đề đô thị... thông qua các tham luận được trình bày tại Hội thảo là rất giá trị, bổ ích đối với các cơ quan hữu quan của Việt Nam trong quá trình xây dựng cơ chế chính sách, chỉ đạo và thực hiện công tác phát triển đô thị./.

Minh Tuấn

Họp Ban Chỉ đạo Chương trình Nước và Vệ sinh tại các thị trấn nhỏ ở Việt Nam

Chiều ngày 12/3/2012, tại trụ sở cơ quan Bộ Xây dựng, phiên họp thứ 8 của Ban Chỉ đạo (BCĐ) Chương trình Nước và Vệ sinh tại các thị trấn nhỏ ở Việt Nam đã diễn ra dưới sự chủ trì của Thứ trưởng Bộ Xây dựng Cao Lại Quang, Trưởng BCĐ. Chương trình này nằm trong khuôn khổ Chương trình hợp tác phát triển giữa Chính phủ Phần Lan và Việt Nam. Tham dự phiên họp có đại diện các Cục, Vụ chức năng của Bộ Xây dựng, Bộ Kế hoạch & Đầu tư, Bộ Tài chính; đại diện đơn vị Tư vấn, đại diện Đại sứ quán Phần Lan tại Việt Nam; Giám đốc Chương trình của 08 tỉnh Bắc Cạn, Cao Bằng, Hà Giang, Hải Phòng, Hưng Yên, Thái Bình, Tuyên Quang và Yên Bái.

Tại cuộc họp, ông Annti Nykanen, Cố vấn trưởng / Trưởng đoàn Tư vấn đã báo cáo tóm tắt tình hình thực hiện các hoạt động theo Quyết định tại phiên họp thứ 7 của BCĐ, đồng thời báo cáo kết quả hoạt động năm 2011 và Kế hoạch thực hiện trong năm 2012 của BCĐ. Theo báo cáo, năm 2011, đơn vị Tư vấn kỹ thuật đã có đề xuất chính thức về việc gia hạn cho Chương trình; cải thiện, tăng cường công tác quản lý tài chính của Chương trình và cải thiện quy trình đấu thầu (điều động chuyên gia về giá nước, chuyên gia đấu thầu nhằm hỗ trợ quy trình chấm thầu); đảm bảo chất lượng thiết kế chi tiết và chất lượng thi công công trình; bố



Toàn cảnh cuộc họp

trí bảo dưỡng những công trình đã hoàn thành; đưa ra những mô hình quản lý thoát nước. Về kế hoạch hoạt động trong năm 2012, đại diện đơn vị Tư vấn đã nhấn mạnh tới công tác cải thiện, nâng cao đấu thầu; nâng cao năng lực quản lý cấp thoát nước, tiếp tục triển khai mô hình phòng thí nghiệm ở Hưng Yên.

TS. Nguyễn Tường Văn, Phó Cục trưởng Cục Hạ tầng kỹ thuật, Bộ Xây dựng đã báo cáo tóm tắt các kết quả 1,2,3 của chương trình. Đây là những đánh giá tổng hợp dựa theo kết quả phiên họp trừ bị đã diễn ra buổi sáng cùng ngày. Theo đó, giai đoạn 1 do liên quan trực tiếp tới quá trình đấu thầu nên được đặc biệt chú trọng, chỉ còn một số vướng mắc với Dự án cấp nước Phùng Hưng (Hưng Yên) và Dự án thoát nước Chợ Rã (Bắc Cạn) do phải lựa chọn lại nhà thầu. Giai đoạn 2 gồm 23 tiểu dự án (thực

chất là 13 gói thầu); tính đến thời điểm cuối tháng 2/2012 đã có 18 dự án (9 gói thầu) trong số đó đủ điều kiện để tiến hành mời thầu. Nhiệm vụ mục tiêu trong năm 2012 đề ra cho giai đoạn này, theo TS. Nguyễn Tường Văn, là cần tập trung đưa ra mô hình vận hành hợp lý cho các dự án cấp thoát nước để đảm bảo sự phát triển bền vững; đồng thời tiến hành các hoạt động kiểm tra quy trình vận hành, khắc phục các thiếu sót trong xây lắp. Kết quả giai đoạn 3 của Chương trình đang được BCD tiếp tục thảo luận.

Tại cuộc họp, các thành viên BCD đã nghe báo cáo Kiểm toán của Chương trình đến 31/12/2010 và đề xuất gia hạn giai đoạn 2 của đơn vị Tư vấn, cùng một số vấn đề liên quan khác như: Sổ tay Quy trình giải ngân của Chương trình; Sổ tay Đấu thầu các dự án giai đoạn 2; ý kiến của đại diện Bộ Tài chính về lãi suất cho vay lại; xây dựng mô hình quản lý cho các dự án giai đoạn 2...

Phát biểu kết luận cuộc họp, thay mặt BCD, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Cao Lại Quang bày tỏ sự nhất trí với các báo cáo kiểm điểm công tác năm 2011 và đề ra kế hoạch năm 2012, một số đề xuất và khuyến nghị của các thành viên BCD (khuyến nghị của bên Kiểm toán, đề xuất gia hạn thời gian thanh toán cho Dự án cấp nước Chợ Rã của bên Tư vấn...).

Thứ trưởng cũng đề nghị các địa phương trong phạm vi dự án cần phối hợp đẩy mạnh và kiên quyết hơn công tác giải phóng mặt bằng tại một số dự án chậm tiến độ, đảm bảo hoàn thành việc thu hồi đất trước ngày 30/6/2012; đồng thời đảm bảo hoàn thành các dự án đúng với tiến độ đã đề ra, đó là: hoàn thành 70% khối lượng xây lắp của các dự án đầu tư giai đoạn 2 trong năm 2012; 15% khối lượng còn lại và công tác thanh toán sẽ được hoàn thành muộn nhất trước quý II/ 2013.

Lệ Minh

Kinh nghiệm phát triển đô thị của thành phố Yokohama

Yokohama là thành phố lớn thứ 2 ở Nhật Bản với dân số gần 3,7 triệu người. Thành phố này được biết đến như là một thành phố sáng tạo, đa dạng và đáng sống dựa trên một tiềm lực kinh tế địa phương phát triển mạnh mẽ. Hàng năm, Yokohama thu hút rất nhiều du khách từ khắp nơi trên thế giới đến hội họp và du lịch.

Yokohama vốn là một làng chài nhỏ bé trước khi một cảng biển quốc tế hiện đại được hoàn thành xây dựng ở đây vào năm 1859. Từ đó đến nay, Yokohama đã phát triển trở thành một trung tâm đô thị lớn. Thành phố đã từng phải đối mặt với rất nhiều khó khăn và thách thức: do động đất; chiến tranh tàn phá; sự gia tăng dân số nhanh chóng, ô nhiễm môi trường trong giai đoạn phát triển kinh tế và công nghiệp hóa vào giai đoạn 1950-1980.



Một góc thành phố Yokohama

Yokohama đã vượt qua tất cả những thách thức đó bằng cách áp dụng các cơ chế phát triển đô thị sáng tạo và các biện pháp chính sách, với sự hợp tác của mọi người dân của thành phố và các doanh nghiệp tư nhân.

Khai thác công trình văn hóa - lịch sử của thành phố

Thành phố Yokohama đã thúc đẩy kế hoạch phát triển đô thị có sự liên kết với các yếu tố lịch

sử, văn hóa và nghệ thuật; kiểm soát thiết kế đô thị, xây dựng các công trình công cộng với thiết kế hiện đại và các công trình kiến trúc cảnh quan; bảo tồn các công trình lịch sử với những giá trị gia tăng mới. Công trình Nhà kho gạch đỏ (Aka Renga Soko) là một ví dụ tiêu biểu. Công trình này trước đây được xây dựng làm Văn phòng Hải quan Yokohama từ năm 1911 nhưng trong một thời gian dài không được sử dụng do sự bố trí lại chức năng của cảng. Sau 9 năm tiến hành trùng tu, cải tạo, đến năm 2002, nhà kho này đã được chuyển đổi thành một công trình thương mại/văn hóa hiện đại, trong đó có phòng triển lãm, phòng khánh tiết, siêu thị và văn phòng. Đã có nhiều sự kiện có sự tham gia của khách quốc tế đã được tổ chức tại đây và Nhà kho này là một trong những điểm hấp dẫn du khách hàng đầu với khoảng 5 triệu du khách đến thăm quan mỗi năm.

Nhà kho Gạch đỏ này đã nhận được giải thưởng của Quỹ di sản châu Á - Thái Bình dương về bảo tồn di sản văn hóa năm 2010.

Phong cảnh đẹp với sự hòa trộn giữa các công trình kiến trúc hiện đại và công trình lịch sử cổ kính, đường chân trời, cây xanh, các tài sản văn hóa mang đậm phong cách truyền thống Nhật Bản là những lý do giải thích cho việc tại sao Yokohama là nơi đáng đến thăm và đáng sống. Mặc dù có chức năng là một trung tâm đô thị quan trọng trong nền kinh tế Nhật Bản, Yokohama còn là nơi đáng sống do thành phố này có môi trường sống rất tốt đối với các gia đình và trẻ em.

Các chính sách và dự án quy hoạch đô thị của Yokohama

Hình dáng đô thị Yokohama đã được tạo ra thông qua nhiều đồ án quy hoạch độc đáo và sáng tạo. Trong thập niên 1960, các dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị đã được thành phố xây dựng. Đồng thời, thành phố cũng ban hành hàng loạt chính sách để ngăn ngừa ô nhiễm và phát triển đất liền xôn. Những sáng kiến đó đã tạo ra nền tảng cho sự phát triển đô thị của Yokohama.

Hợp đồng kiểm soát ô nhiễm

Công nghiệp hóa ở các khu vực ven biển của Yokohama bắt đầu từ thập niên 1930 đã trở thành nguyên nhân của sự suy thoái môi trường nghiêm trọng vào thập niên 1960 với sự phát thải chất ô nhiễm, khói, bụi. Thành phố đã thiết lập Hợp đồng kiểm soát ô nhiễm tự nguyện với các doanh nghiệp tư nhân trên địa bàn, trước khi Chính phủ thông qua Luật Kiểm soát ô nhiễm.

Hướng dẫn phát triển đất

Trong các thập niên 1970-1980, thành phố Yokohama trải qua giai đoạn gia tăng dân số nhanh chóng với tốc độ bình quân 5%/năm. Các nhà phát triển bất động sản tư nhân bắt đầu triển khai rầm rộ các dự án xây dựng nhà ở trên khắp các khu vực của thành phố. Những khu nhà ở như vậy đã mọc lên bất chấp việc có hay không có cơ sở hạ tầng thích hợp, trường học hoặc các dịch vụ công cộng khác. Để chia sẻ gánh nặng tài chính với các nhà phát triển tư nhân để tạo ra các cơ sở hạ tầng và công trình thiết yếu, thành phố đã đưa ra quy hoạch phát triển đất lần đầu tiên ở Nhật Bản.

Cải thiện chức năng của các trung tâm đô thị

Trung tâm thành phố trước đây được chia ra thành hai khu riêng biệt đã được liên kết với nhau nhờ việc di dời các bến tàu thủy và cải tạo đất với mục đích làm giàu thêm các chức năng của đô thị để tạo điều kiện phát triển kinh tế và tạo ra việc sử dụng hỗn hợp khu vực trung tâm thương mại mới. Khu vực trung tâm thương mại này được gọi là Minato Mirai 21.

Cải thiện môi trường công nghiệp/dân cư

Dự án cải tạo đất Kanazawa đã tạo ra khu vực công nghiệp tốt hơn, và nhiều cơ sở công nghiệp quy mô vừa và nhỏ nằm rải rác trong thành phố đã được di dời đến khu công nghiệp này. Nhờ đó, tạo ra những quy đất trống trong các khu vực nội thành của thành phố để cải thiện môi trường cho những khu vực đó.

Khu đô thị mới Kohoku là một khu đô thị hiện đại. Việc xây dựng khu đô thị này đã được định hướng quá cảnh với sự ra đời của đường

tàu điện ngầm vào khu vực trung tâm. Rất nhiều cơ chế đã được đưa ra để cung cấp môi trường sống tiện nghi nhưng vẫn giữ được màu xanh bản thể của khu vực.

Thiết lập mạng lưới đường giao thông

Việc xây dựng hệ thống tàu điện ngầm đã tăng cường khả năng tiếp cận giữa các khu vực ngoại thành với khu vực trung tâm thành phố nơi có tốc độ tăng dân số cao, và góp phần làm giảm đáng kể lưu lượng giao thông trên đường phố trong những giờ cao điểm.

Việc xây dựng các tuyến đường cao tốc là mấu chốt để tạo thành khung giao thông của thành phố nhằm phát triển thành phố theo hướng công nghiệp và dịch vụ hậu cần. Do có sự tách biệt giữa hệ thống giao thông với các tuyến giao thông đi qua, thành phố ngày nay hầu như không có sự tắc nghẽn giao thông. Tuyến đường cao tốc ngầm đã được đưa ra lần đầu tiên ở Nhật Bản để bảo vệ sự thống nhất của các trung tâm đô thị.

Thành phố Yokohama đang thực hiện một loạt biện pháp nhằm làm giảm đáng kể sự phát thải khí nhà kính như CO₂, với mục tiêu giúp giảm ngừa sự ấm lên của trái đất.

Yokohama đã có trên 150 năm phát triển đô thị kể từ khi khánh thành cảng biển từ năm 1859. Thành phố được thiết kế đẹp, sinh thái và tôn trọng các điều kiện tự nhiên bản địa. Thay vì chỉ phát triển giản đơn, bảo vệ thiên nhiên hiện có và lưu giữ chúng cho thế hệ mai sau là một nhiệm vụ quan trọng của mỗi người dân thành phố.

Nước và cây xanh là những yếu tố cơ bản trong thiết kế đô thị. Thành phố kiểm soát chiều cao công trình và sự hài hòa thị giác nhằm bảo vệ và tạo ra cảnh quan như hiện nay của thành phố. Các hướng dẫn về phát triển đô thị trong mỗi khu vực xác định đảm bảo duy trì cảnh quan hấp dẫn và hài hòa với tổng thể khu vực. Thành phố cố gắng bảo vệ thiên nhiên bằng cách hạn chế đô thị hóa bằng cách dành khoảng 1/4 diện tích của thành phố làm khu vực kiểm soát đô thị hóa.



Cầu Vịnh - một biểu tượng của Tp. Yokohama

Bên cạnh diện mạo đô thị về thị giác, Yokohama còn chuẩn bị tốt cho việc đối phó với thiên tai để bảo vệ cuộc sống và tài sản của người dân. Những chiếc cầu trong thành phố được thiết kế chịu được động đất ở mức độ cao, các công trình nhà ở được xây dựng ứng phó với cấp động đất tiêu chuẩn cao. Thành phố còn duy trì các chức năng ứng phó linh hoạt với thiên tai, bao gồm các công trình chứa nước mưa tạm thời để tránh ngập lụt trong thành phố.

Hệ thống cấp nước của thành phố Yokohama là hệ thống cấp nước hiện đại đầu tiên của Nhật Bản được vận hành từ năm 1887, hệ thống thoát nước đầu tiên được xây dựng vào năm 1869. Thành phố Yokohama vẫn duy trì sự phát triển ổn định trong bối cảnh gia tăng dân số nhanh chóng, mạng lưới đường ống cấp nước, thoát nước của thành phố cũng phát triển tương ứng. Hiện nay, hệ thống thoát nước của thành phố có diện bao phủ 99,8% và hệ thống cấp nước đạt 100%.

Để đảm bảo cấp nước chất lượng cao, ổn định, thì điều quan trọng là phải bảo vệ các nguồn nước. Thành phố Yokohama đã duy trì và làm tốt công tác bảo vệ rừng đầu nguồn Doshi, khoảng 2.800 ha đất khu vực đầu nguồn nước ở làng Doshi, quận Yamanashi, cách Yokohama khoảng 70km. Với hệ thống đường ống cấp nước quy mô lớn có tổng chiều dài gần 9.200km, tỷ lệ thất thoát nước chỉ dưới 5%, Yokohama luôn đảm bảo được nguồn cấp nước an toàn và ổn định, chất lượng cao.

Không chỉ quan tâm đến việc cung cấp nước sạch cho người dân, thành phố Yokohama còn hết sức chú trọng đến việc xử lý thích hợp nước thải và quản lý nước mưa, mỗi năm thành phố xử lý khoảng 580 triệu m³ nước thải (2009).

Dân số gia tăng cùng với nền kinh tế phát triển nhanh chóng khiến cho lượng rác thải phát sinh ở thành phố Yokohama cũng ngày một tăng. Được sự ủng hộ của nhân dân, thành phố Yokohama đã đạt được những thành tựu lớn về giảm thiểu và tái chế rác thải.

Vào năm 2003, thành phố Yokohama xây dựng Chương trình Yokohama G30 có sự hợp tác người dân thành phố và khu vực tư nhân với mục tiêu "giảm 30% lượng chất thải rắn vào năm 2010". Kết quả là Chương trình Yokohama G30 đã về đích trước 05 năm. Hiện nay, lượng chất thải rắn phát sinh của Yokohama thấp hơn 42% so với lúc mới triển khai G30. Nhờ đó, chi phí xử lý rác thải của thành phố đã giảm được đáng kể, đồng thời cho phép thành phố đóng cửa ngừng vận hành 03 nhà máy đốt rác.

Các sáng kiến mở ra sự hợp tác của người dân và khu vực tư nhân là động lực quan trọng, mỗi người dân, doanh nghiệp đóng vai trò tích cực trong sự thành công của nỗ lực giảm thiểu chất thải rắn, trong đó có sự phát triển các sản phẩm dễ tái chế và dễ phân loại.

Thành phố Yokohama đã phát động phong trào 3Rs: Giảm thiểu, Tái sử dụng và Tái chế, trong đó nhấn mạnh đến Giảm thiểu (hạn chế lượng rác thải phát sinh), với mục tiêu hạn chế tác động đến môi trường, xây dựng môi trường sống ngày càng tốt hơn cho các thế hệ sau.

Những công nghệ thành phố Yokohama dùng để tận dụng tối đa các nguồn tài nguyên cũng phát huy tác dụng trong xử lý nước thải. Bùn từ nước thải được xử lý đốt và 100% lượng tro đốt bùn (17.000 tấn/ mỗi năm) được sử dụng hiệu quả làm vật liệu xây dựng hoặc cải tạo đất. Như là một phần của sáng kiến giảm phát thải CO₂, lượng khí gas phát sinh trong quá trình xử lý bùn sẽ được thu lại và sử dụng cho phát điện.

Thành phố Yokohama cũng phát triển các trạm phát điện tận dụng nhiệt thừa của các lò đốt rác, những trạm phát điện đó không những đảm bảo nhu cầu sử dụng điện của nhà máy đốt rác mà còn tạo thêm nguồn thu từ việc bán lượng điện dư thừa.

Trong quá trình phát triển trở thành một thành phố lớn 3,7 triệu dân, Yokohama đã vượt qua rất nhiều thách thức, trong đó có những thiệt hại nặng nề do động đất và chiến tranh, dân số tăng nhanh, đô thị phát triển lộn xộn, môi trường bị suy thoái trong quá trình đô thị hóa. Trong những năm gần đây, sự phát triển đô thị trong sự trỗi dậy về kinh tế của một số quốc gia đang nổi lên ở châu Á, châu Phi ngày một gia tăng, với những thách thức đô thị được coi là hậu quả của quá trình phát triển giống như những thách thức mà thành phố Yokohama đã trải qua.

Thành phố Yokohama đã tạo dựng được các chức năng đô thị, cơ sở hạ tầng hiện đại làm nền tảng cho cuộc sống tiện nghi và các chức năng công nghiệp tiên tiến. Thành phố cũng đã thúc đẩy phát triển đô thị nhỏ gọn thân thiện với môi trường - là minh chứng cho những biện pháp ngăn ngừa trái đất nóng lên. Điều đó được hỗ trợ bởi rất nhiều sáng kiến phát triển đô thị thông qua sự hợp tác trong công tác quản lý quy hoạch đô thị, xây dựng, vận hành công trình giữa chính quyền thành phố Yokohama với các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp, các trường đại học, tổ chức phi lợi nhuận ...

Thành phố Yokohama hiện đang triển khai Dự án Y-PORT: Hợp tác Yokohama về tài nguyên và công nghệ, đây là một dự án hỗ trợ kỹ thuật quốc tế thông qua quan hệ hợp tác công tư (PPP) nhằm khai thác công nghệ và tri thức của Yokohama đóng góp cho sự phát triển của các quốc gia khác trên thế giới.

*Nguồn: Tài liệu Dự án Y-Port của thành phố Yokohama
ND: Minh Tuấn*

Chính sách phát triển đô thị của nước Cộng hòa Belarus giai đoạn 2011 - 2015

Ngày 30/8/2011, Tổng thống nước Cộng hòa Belarus đã ký Sắc lệnh số 385 ban hành Chính sách phát triển đô thị (PTĐT) nước Cộng hòa Belarus giai đoạn 2011-2015.

Chính sách PTĐT nhằm củng cố những thành tựu đã đạt được và giải quyết những vấn đề đang tồn tại của công tác PTĐT nhằm điều chỉnh một cách hiệu quả những vấn đề sau: Ứng dụng các công nghệ mới nhất về quy hoạch không gian chiến lược vào hoạt động thiết kế đô thị và áp dụng phân vùng pháp lý cho lãnh thổ; từng bước thực hiện các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong đó có việc hoàn thiện các văn bản này tương thích với các định mức, tiêu chuẩn của Liên minh châu Âu; áp dụng cơ chế đối tác Công - tư cho các dự án xây dựng đô thị (XDĐT); kịp thời soạn thảo các văn bản hướng dẫn về phương pháp giải quyết những vấn đề nảy sinh trong quá trình thực hiện Chính sách PTĐT.

Mục tiêu, những định hướng cơ bản và những nhiệm vụ của Chính sách phát triển đô thị

Mục tiêu: Tiếp tục cải thiện môi trường sống trên cơ sở áp dụng các phương pháp tiếp cận mới trong PTĐT và từng bước thực hiện các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của các vùng và tại các điểm dân cư. Chính sách PTĐT nêu ra 5 định hướng cơ bản cho giai đoạn 2011-2015 gắn với những nội dung sau: Tổ chức không gian lãnh thổ của Belarus; quy hoạch các điểm dân cư; xây dựng đồng bộ môi trường sống; phát triển hạ tầng giao thông; cải thiện bộ mặt kiến trúc của đất nước.

Định hướng 1: Hoàn thiện tổ chức không gian lãnh thổ Belarus nhằm bảo đảm sự phát triển thành công của các vùng, các điểm dân cư trên cơ sở sử dụng các tiềm năng của các khu vực này;

Nhiệm vụ:

- Tăng cường chiều sâu của các quá trình phối hợp trong lĩnh vực PTĐT trên quy mô của các tổ chức: Nhà nước liên minh, Cộng đồng kinh tế Á - Âu và Cộng đồng các quốc gia độc lập (SNG);

- Phát triển các công trình di sản thiên nhiên và văn hoá độc đáo của Belarus nhằm thu hút vốn đầu tư nước ngoài;

- Đối với mỗi tỉnh trên cơ sở các cơ quan khoa học và đào tạo đại học của tỉnh, thành lập không dưới 3 trung tâm phát triển sản phẩm mới trong các lĩnh vực sản xuất công nghiệp, dịch vụ chuyên dụng, nông nghiệp, năng lượng, du lịch và nghỉ dưỡng;

- Phát triển vùng đô thị của thành phố Minsk và các trung tâm của tỉnh theo hướng phát triển các đô thị vệ tinh (đối với thành phố Minsk là các đô thị vệ tinh: Zaslavl, Logoisk, Smolevychi, Fanyopol, Dzerzinsk và Rudensk; thành phố Grodno - đô thị vệ tinh Skydel; thành phố Brest - đô thị vệ tinh Zabinka; thành phố Vytebsk - đô thị vệ tinh Ruba).

- Tiếp tục phát triển các khu vực nông nghiệp trên cơ sở mở rộng các trung tâm nông nghiệp được thành lập từ trước - các đô thị nông nghiệp;

Định hướng 2: Hoàn thiện tổ chức không gian của các điểm dân cư đô thị và điểm dân cư nông thôn trên cơ sở ứng dụng các nguyên lý quy hoạch đô thị bảo đảm an toàn, tiện nghi và hiệu quả cho điểm dân cư.

Việc thực hiện nguyên tắc bố trí dân cư an toàn cần thực hiện những nhiệm vụ sau đây:

- Cải thiện môi trường sống, tuân thủ chặt chẽ chế độ thiết lập vùng cách ly vệ sinh; ranh giới bên ngoài xác định cho khu vực cách ly vệ sinh của xí nghiệp cần phải được bố trí gần nhất với ranh giới khu đất của xí nghiệp;

- Hình thành môi trường sống không rào

cản, giảm đến mức thấp nhất rủi ro do vi phạm an toàn công cộng tại các công trình và khu vực công cộng;

- Xây dựng tại các khu vực cây xanh các sân, tuyến và công trình dành cho hoạt động thể dục và thể thao;

Việc thực hiện nguyên tắc bố trí dân cư đáp ứng yêu cầu tiện nghi đòi hỏi giải quyết các vấn đề sau:

- Nâng cao tiện nghi kỹ thuật vệ sinh và mức độ xây dựng đồng bộ cho khu vực xây dựng tại đô thị và các trang trại ở nông thôn kể cả đối với khu vực xây dựng của các hội làm vườn và các hội nhà vườn. Mức tiện nghi kỹ thuật vệ sinh và xây dựng đồng bộ tại các đô thị nhỏ và vừa (sau đây hai loại đô thị này gọi chung là đô thị trung bình) có số dân trong khoảng từ 20.000 đến 100.000 dân cần phải được nâng cao đạt mức tương ứng của các đô thị lớn và rất lớn:

- Phủ kín các khu vực đất công cộng bằng các loại không gian khác nhau và công trình khác nhau nhằm tạo ra các điều kiện thuận lợi nhất cho các hoạt động giao lưu, nghỉ ngơi và triển khai các hoạt động sáng tạo;

- Bảo đảm điều kiện thuận lợi cho sự đi lại từ chỗ ở đến chỗ làm việc, đến các khu vực khác và các điểm dân cư khác; nâng cao mức độ tiện nghi cho việc đi lại và trung chuyển bằng phương tiện giao thông cá nhân và công cộng. Thời gian sử dụng cho việc đi đến chỗ làm việc cần phải được bảo đảm không quá 45 phút tại thành phố Minsk và các đô thị rất lớn, 30 phút - tại các đô thị lớn và trung bình, 20 phút - tại các đô thị nhỏ;

- Bố trí có trật tự các điểm nhấn kiến trúc và trang bị cho môi trường sống các phương tiện chỉ dẫn thông tin giúp giảm khó khăn trong việc định hướng không gian;

Việc thực hiện nguyên tắc bố trí dân cư một cách có hiệu quả sẽ giúp đẩy mạnh các hoạt động sau:

- Hạn chế sự mở rộng đất đai của thành phố Minsk, các đô thị rất lớn và lớn; tăng cường sử dụng đất của các đô thị này, kể cả không gian

ngầm và trên mặt đất;

- Hình thành các khu vực nhỏ diện tích từ 11 đến 50 ha trên đó bố trí các nhà ở, công trình công cộng, thương mại, sản xuất kể cả không gian cây xanh có khu vực dành cho người đi bộ và đi xe đạp;

- Bảo tồn và củng cố các khu vực cảnh quan - nghỉ dưỡng; bảo đảm duy trì tỷ lệ cây xanh khu dân cư bằng 8 m² cây xanh/người, tỷ lệ cây xanh trong đô thị là không dưới 40%;

- Tăng tỷ lệ quỹ nhà ở được xây dựng tại các điểm dân cư nông thôn và được cung cấp năng lượng của địa phương và năng lượng tái sinh lên mức 40%, còn với các đô thị khác thì tỷ lệ này là đến 10%;

- Thành lập và mở rộng các khu nhà ở sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả tại các khu nhà ở đang được cải tạo;

Định hướng 3: Hình thành đồng bộ môi trường ở bảo đảm đáp ứng được các nhu cầu khác nhau của con người trong đó có nhu cầu ở, cung cấp dịch vụ xã hội, tính xây dựng đồng bộ cho khu vực đạt mức cao;

Các nhiệm vụ:

- Tại các khu vực xây dựng nhà ở bảo đảm kịp thời xây dựng các công trình hạ tầng xã hội, các khu đất có các công trình phúc lợi, các chỗ đỗ, chỗ để xe ô tô đạt tiêu chuẩn chất lượng sống châu Âu. Việc hình thành môi trường ở một cách đồng bộ cần phải không ảnh hưởng đến tính phù hợp về khả năng chi trả của nhà ở;

- Xây dựng các loại tổ hợp nhà ở khác nhau mà phù hợp với lối sống và thu nhập của các gia đình;

- Ứng dụng các giải pháp quy hoạch xây dựng linh hoạt và tiết kiệm bảo đảm sự hình thành đồng bộ môi trường ở trong điều kiện tiến hành cải tạo;

Định hướng 4: Hoàn thiện hệ thống giao thông cấp vùng, cấp đô thị bảo đảm giảm thời gian đi lại hàng ngày và nâng cao khả năng tiếp cận của các công trình có chức năng khác nhau;

Nhiệm vụ:

- Tổ chức quy hoạch hệ thống giao thông theo hướng bảo đảm ưu tiên phát triển các loại phương tiện giao thông công cộng. Tỷ lệ vận chuyển hành khách bằng phương tiện giao thông công cộng không dưới 50%.

- Phát triển mạng lưới đường sá vượt trước so với sự gia tăng thường xuyên của số lượng các phương tiện giao thông, giảm sự trung chuyển của phương tiện giao thông đi qua các điểm dân cư;

- Ứng dụng các hình thức tổ chức mới đối với chỗ đỗ xe và chỗ để xe ô tô (nhà để xe đứng biệt lập, nhà để xe trong nhà, xây ốp bên cạnh, xây ngầm) tại thành phố Minsk, các đô thị rất lớn và đô thị lớn. Bên trong các toà nhà nhiều tầng sử dụng để ở hoặc cho mục đích công cộng cần phải xem xét xây dựng công trình đỗ xe và để xe nêu trên;

Định hướng 5: Tạo ra một bộ mặt kiến trúc hiện đại cho đất nước trên cơ sở ứng dụng các thành tựu của lĩnh vực xây dựng đô thị của quốc tế, khu vực và quốc gia.

Nhiệm vụ:

- Tạo ra bộ mặt kiến trúc độc đáo cho từng điểm dân cư Belarus;

- Nâng cao chất lượng thẩm mỹ của các công trình được xây dựng hàng loạt thông qua tạo ra phong cách và trang trí cho mặt trước công trình, thay thế mái bằng bằng mái dốc, nâng cao tính phong phú của nghệ thuật tạo hình cho mặt trước công trình bằng sự kết hợp các loại ban công, loggia và cửa sổ xây lồi ra ngoài, sử dụng các dạng thức kiến trúc nhỏ độc đáo để tạo hình cho lối đi vào các toà nhà;

- Xây dựng các công trình kiến trúc - xây dựng đô thị có tính thương hiệu kể cả các tổ hợp công trình loại này, là biểu tượng của ý tưởng hiện đại về sự phát triển của quốc gia;

- Xây dựng các quần thể kiến trúc mới tại các đường phố chính, trên các quảng trường của đô thị kết hợp với bảo tồn các công trình di sản lịch sử - văn hoá, thông qua sử dụng các dạng thức kiến trúc hiện đại, nghệ thuật trang trí hoành tráng và nghệ thuật cảnh quan, ứng

dụng công nghệ mới trong xây dựng đồng bộ và thiết kế;

- Quản lý sự phát triển của đô thị thông qua điều tiết việc bố trí các nhà cao tầng tại thành phố Minsk, các thành phố rất lớn và lớn khác, có ảnh hưởng đến việc tổ chức không gian và tính biểu cảm của bộ mặt kiến trúc của các đô thị đó. Đối với các đô thị trung bình thì không xây dựng nhà cao tầng. Tại các khu nhà ở của các đô thị nhỏ chỉ xây dựng loại nhà thấp tầng hoặc có số tầng trung bình;

- Hiện đại hoá các xí nghiệp liên hợp lớn xây dựng nhà và ứng dụng các công nghệ mới trong xây dựng nhà bằng phương pháp công nghiệp, đem đến những nét cá biệt cho hoạt động xây dựng mới trên quy mô lớn.

Các biện pháp thực hiện Chính sách phát triển đô thị

Các định hướng cơ bản của Chính sách PTĐT được thực hiện trên cơ sở các kế hoạch hàng năm của ngành, của vùng do các cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương và địa phương lập trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của các cơ quan này.

Với mục tiêu xây dựng hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật để thực hiện các định hướng cơ bản của Chính sách PTĐT, cần phải:

- Thành lập Uỷ ban liên Bộ với mục tiêu hoạt động là bảo đảm sự phù hợp giữa các văn bản quy phạm pháp luật với các tiêu chuẩn và quy phạm thống nhất trong đó có các Tiêu chuẩn của Liên minh châu Âu;

- Soạn thảo các tiêu chuẩn ngành về lĩnh vực bảo vệ môi trường và sử dụng hợp lý tài nguyên thiên nhiên, bảo tồn các giá trị lịch sử - văn hoá, tuân thủ các tiêu chuẩn và quy phạm trong các lĩnh vực vệ sinh, vệ sinh phòng bệnh, an toàn chống cháy cho các khu vực và bảo vệ các khu vực đó trước các tình huống khẩn cấp có nguyên nhân thiên nhiên hoặc kỹ thuật, bảo vệ an toàn xã hội;

- Soạn thảo các văn bản quy phạm pháp luật trong đó có các văn bản về kỹ thuật, điều chỉnh trình tự lập quy hoạch XDĐT tại các khu

vực nông thôn;

- Hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật về kỹ thuật về phần điều chỉnh mật độ xây dựng và số tầng của nhà ở và công trình công cộng, xác định các chỉ tiêu cho việc xây dựng đồng bộ tại các khu vực bên trong ô phố và trong sân vườn, tổ chức chỗ đỗ xe và để xe ô tô tại các tổ hợp nhà ở và nhà công cộng;

Với mục tiêu kịp thời lập và phê duyệt các giải pháp thiết kế có cơ sở luận chứng về các vấn đề thực hiện Chính sách PTĐT, cần:

- Lập sơ đồ tổ chức đồng bộ lãnh thổ quốc gia của Belarus đến năm 2030 trong đó có xem xét các ưu tiên về hiện đại hoá mang tính đổi mới đối với nền kinh tế, nâng cao chất lượng cuộc sống của nhân dân, các chỉ tiêu cơ bản phát triển hệ thống phân bố dân cư, hệ thống hạ tầng kỹ thuật và giao thông cấp liên vùng, cấp vùng;

- Lập và thực hiện các dự án chuyển đổi có chọn lọc các hội làm vườn và các hợp tác xã nhà vườn thành các khu vực xây dựng đồng bộ nhà ở trang trại;

- Lập và thực hiện quy hoạch đô thị, quy hoạch chung xây dựng xã nông thôn;

- Lập các đồ án quy hoạch chuyên ngành XDĐT trong đó có nội dung điều chỉnh chiều cao xây dựng và tạo ra bộ mặt kiến trúc biểu cảm tại thành phố Minsk, các đô thị rất lớn và lớn;

- Hoàn thành kịp thời và đúng thời hạn đối với các hồ sơ quy hoạch đô thị tại các khu vực theo yêu cầu của các nhà đầu tư để sử dụng cho việc xây dựng mới và cải tạo;

- Triển khai rộng rãi các cuộc thi chọn quy mô quốc tế, trong nước và trong vùng để lựa chọn các giải pháp hay cho việc sử dụng đất và xây dựng tại khu vực có giá trị XDĐT cao;

- Xây dựng trình tự thống nhất thực hiện thiết kế thử nghiệm trong lĩnh vực XDĐT bảo đảm đưa vào áp dụng các phương pháp mới lập quy hoạch và xây dựng cho khu vực lãnh thổ, sử dụng các phương pháp mới về kiến trúc và thiết kế trong xây dựng môi trường sống;

Việc nâng cao hiệu quả công tác XDĐT

được thực hiện thông qua các biện pháp sau:

- Sử dụng cơ chế tài chính của các tổ chức như Nhà nước liên minh, Cộng đồng kinh tế Á - Âu, Cộng đồng các quốc gia độc lập để lập và triển khai thực hiện các chương trình phối hợp và các dự án phối hợp trong lĩnh vực XDĐT;

- Tạo điều kiện cho sự góp vốn của các chủ thể kinh tế khác nhau vì mục tiêu thực hiện công tác XDĐT phát triển điểm dân cư và khu vực lãnh thổ về mặt XDĐT;

- Thu hút vốn đầu tư nước ngoài cho phát triển hạ tầng, giao thông và thương mại;

- Khuyến khích và hỗ trợ thực hiện các sáng kiến về kinh doanh trong lĩnh vực XDĐT;

Với mục tiêu hỗ trợ thiết thực cho các cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương và địa phương trong việc thực hiện Chính sách PTĐT, khuyến nghị:

- Thực hiện trong thực tế các chương trình đào tạo để nâng cao sự quan tâm của nhân dân đối với sự thay đổi không gian của các điểm dân cư;

- Thông tin cho dân cư biết về sự thay đổi có kế hoạch của môi trường sống, thu hút dân cư trao đổi trong cộng đồng đối với các đồ án quy hoạch và XDĐT và tham gia trong các hoạt động xây dựng khu vực lãnh thổ một cách đồng bộ;

- Thu hút Hội Kiến trúc sư Belarus và các tổ chức sáng tác khác tham gia tổ chức các cuộc thi chọn đồ án và các hoạt động khác nhằm cải thiện bộ mặt thẩm mỹ của các điểm dân cư;

- Đẩy mạnh sử dụng các phương tiện thông tin đại chúng và các phương tiện Internet để phổ biến rộng rãi kiến trúc và hoạt động XDĐT;

Với mục tiêu hoàn thiện cơ chế về sự điều tiết của nhà nước trong lĩnh vực kiến trúc, XDĐT và xây dựng trong thực hiện các định hướng cơ bản của Chính sách PTĐT, cần phải:

- Hàng năm lập và thực hiện các biện pháp của vùng về thực thi Chính sách PTĐT;

- Nâng cao vai trò của kiến trúc sư trưởng của tỉnh, vùng và các đô thị trong việc hình thành môi trường sống;

- Bảo đảm tỷ lệ chuyên gia kiến trúc và

XĐĐT đạt mức trung bình ở châu Âu là 5 chuyên gia/10.000 dân;

- Không ngừng nâng cao trình độ chuyên môn cho các chuyên gia thực hiện các công việc liên quan đến XĐĐT tại các cơ quan hành pháp và quản lý của chính quyền địa phương, các Hội đồng nhân dân;

- Đẩy mạnh việc sử dụng các hệ thống tự động hoá trong quản lý và thiết kế XĐĐT;

- Áp dụng các hình thức tổ chức mới trong thực hiện các giải pháp XĐĐT trên cơ sở hình thức đối tác Công - Tư;

- Áp dụng hệ thống quản lý chất lượng phù hợp với yêu cầu của Tiêu chuẩn quốc tế ISO 9000 và hệ thống quản lý môi trường phù hợp với yêu cầu của Tiêu chuẩn ISO 14000 (Hệ thống quản lý sinh thái) vào việc quản lý công tác thiết kế và xây dựng;

Việc nâng cao tính khoa học - phương pháp luận cho công tác XĐĐT được đề nghị thông qua các biện pháp sau:

- Ứng dụng các kết quả nghiên cứu khoa học về luận chứng cho các tiêu chuẩn tiêu dùng và cho việc điển hình hoá nhà ở có xem xét đến nhu cầu của các nhóm xã hội khác nhau kể cả việc xác định hệ thống các chỉ tiêu giá tổng hợp đối với công tác khai thác đất phục vụ việc XĐĐT và công tác cải tạo các khu vực lãnh thổ;

- Soạn thảo các chỉ tiêu tiên tiến mới bảo đảm cho sự phát triển đồng bộ của các khu vực xây dựng nhà ở;

- Soạn thảo các hướng dẫn về phương pháp đối với các vấn đề cấp thiết của Chính sách PTĐT;

- Xây dựng lý thuyết bảo đảm sự hoàn thiện hệ thống cung cấp năng lượng cho việc xây dựng nhà ở và giảm mức tiêu thụ năng lượng sưởi ấm nhà đến mức của chỉ tiêu định mức;

- Bảo đảm các điều kiện cho việc chuyển

sang cấp giấy phép hoạt động thiết kế XĐĐT và kiến trúc theo chương trình;

- Đẩy mạnh nghiên cứu khoa học với mục tiêu bảo đảm ứng dụng trên thực tế vật liệu tổng hợp (compozit) hiệu quả để cải thiện bộ mặt của mặt trước nhà và công trình trong đó có vật liệu và cấu kiện xây dựng chất lượng cao sạch sinh thái được sản xuất từ nguyên liệu thiên nhiên có tại địa phương;

- Nghiên cứu các công nghệ hiệu quả sản xuất kết cấu và cấu kiện xây dựng bằng bê tông và bê tông cốt thép;

Để bảo đảm thông tin cho việc thực hiện các định hướng cơ bản của Chính sách PTĐT, cần phải:

- Tích cực và kịp thời phổ biến các kinh nghiệm thực tế trong nước và quốc tế về việc hình thành môi trường sống tiện nghi, an toàn và hiệu quả thông qua các phương tiện thông tin đại chúng và phương tiện Internet;

- Tổ chức các triển lãm lưu động nhằm giới thiệu các thành tựu hay trong lĩnh vực xây dựng và XĐĐT;

- Lập và áp dụng hệ thống quốc gia các chỉ tiêu về phát triển điểm dân cư và khu vực lãnh thổ nhằm mục tiêu giám sát việc thực hiện Chính sách PTĐT;

- Hiện đại hoá công nghệ quản lý dữ liệu địa chính quốc gia về XĐĐT của Belarus cung cấp thông tin về tình trạng môi trường sống theo yêu cầu của các cơ quan quản lý nhà nước, các nhà đầu tư tiềm năng và của dân cư;

- Tiến hành giám sát hàng năm đối với việc thực hiện các định hướng cơ bản của Chính sách PTĐT;

Nguồn: <http://www.anb.by>

Dịch và biên tập: Huỳnh Phước

LỄ PHÁT ĐỘNG THI ĐUA HOÀN THÀNH XUẤT SẮC NHIỆM VỤ KẾ HOẠCH NĂM 2012 CỦA CƠ QUAN BỘ XÂY DỰNG

Hà Nội, ngày 08 tháng 03 năm 2012



Bộ trưởng Trịnh Đình Dũng phát biểu tại buổi Lễ



Tập thể cán bộ, CNVC- LĐ cơ quan Bộ Xây dựng tại buổi Lễ