



BỘ XÂY DỰNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN

THÔNG TIN

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

MỖI THÁNG 2 KỶ

4

Tháng 2 - 2016

TỔNG CÔNG TY VIGLACERA KHỞI CÔNG XÂY DỰNG KHU CÔNG NGHIỆP TIỀN HẢI

Hà Nội, ngày 20 tháng 2 năm 2016



Thứ trưởng Phạm Hồng Hà phát biểu tại buổi Lễ



Lễ Khởi công giai đoạn I KCN Tiền Hải

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 BẢY

4

SỐ 4 - 2/2016



TRUNG TÂM THÔNG TIN

TRỤ SỞ: 37 LÊ ĐẠI HÀNH - HÀ NỘI

TEL : (04) 38.215.137

(04) 38.215.138

FAX : (04) 39.741.709

Email: ttth@moc.gov.vn

GIẤY PHÉP SỐ: 595 / BTT

CẤP NGÀY 21 - 9 - 1998

MỤC LỤC

Văn bản quản lý

Văn bản các cơ quan TW

- Bộ Xây dựng ban hành Thông tư hướng dẫn quản lý sử dụng nhà ở công vụ 5
- Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 6
- Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chương trình phát triển đô thị Quốc gia giai đoạn 2012 - 2020 9
- Thủ tướng Chính phủ ban hành Chỉ thị về việc kiểm tra, rà soát, đánh giá, đánh giá an toàn chịu lực nhà ở và công trình công cộng cũ, nguy hiểm tại đô thị 9

Văn bản của địa phương

- Thành phố Hà Nội ban hành Quy định trách nhiệm quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn thành phố 11
- Thành phố Hà Nội ban hành Quyết định quy định giá xây dựng mới nhà ở, nhà tạm, vật liệu kiến trúc làm cơ sở xác định giá trị bồi thường, hỗ trợ khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố 14

CHỊU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH

ĐỖ HỮU LỰC

Phó giám đốc Trung tâm

Thông tin

Ban biên tập:

CN. BẠCH MINH TUẤN

(Trưởng ban)

CN. ĐỖ THỊ KIM NHẠM

CN. TRẦN THỊ THU HUYỀN

CN. NGUYỄN THỊ BÍCH NGỌC

CN. NGUYỄN THỊ LỆ MINH

ThS. PHẠM KHÁNH LÝ

CN. TRẦN ĐÌNH HÀ

CN. NGUYỄN THỊ MAI ANH

Khoa học công nghệ xây dựng

- Thẩm định Nhiệm vụ quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2065 16
- Cách quy hoạch khoa học và hợp lý ở thành phố Tokyo Nhật Bản 17
- Các thí nghiệm mới đối với bitum biến tính và các hỗn hợp với mặt đường bê tông nhựa tái chế (RAP) 20
- Tạo điều kiện cho thiết kế cầu sáng tạo - Các gối tựa và khe co giãn của Cầu Golden Ears 22
- Khuyến khích xây dựng sinh thái tại liên bang nga 26
- Hiện đại và truyền thống - Những đặc điểm nổi bật trong một dự án xây dựng tại Moskva (Nga) 31
- Nguyên tắc phát triển theo định hướng giao thông công cộng trong thiết kế nút giao thông của một số quốc gia trên thế giới 33

Thông tin

- Tổng Công ty VIGLACERA khởi công xây dựng Khu Công nghiệp Tiền Hải 38
- Tổng Công ty Lắp máy Việt Nam hoàn thành vượt mức kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2015 40
- Trung Quốc: Tỉnh Giang Tây thúc đẩy tiết kiệm năng lượng trong xây dựng 41
- Xây dựng các bãi đỗ xe tại khu dân cư cũ - Kinh nghiệm của thành phố Nam Thông, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc 43
- Doanh nghiệp xây dựng tư nhân tại thành phố Hoài An, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc đối phó với thách thức sinh tồn như thế nào? 45
- Trung Quốc học hỏi kinh nghiệm xây dựng nhà ở giá rẻ của nước ngoài 47



VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Bộ Xây dựng ban hành Thông tư hướng dẫn quản lý sử dụng nhà ở công vụ

Ngày 29 tháng 12 năm 2015, Bộ Xây dựng đã ban hành Thông tư số 09/2015/TT-BXD hướng dẫn quản lý sử dụng nhà ở công vụ.

Việc quản lý sử dụng, bảo hành, bảo trì nhà ở công vụ thực hiện theo quy định của Luật Nhà ở năm 2014, Nghị định số 99/2015/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Nhà ở. Bộ Xây dựng là cơ quan đại diện chủ sở hữu nhà ở công vụ của Chính phủ được đầu tư xây dựng mới hoặc mua nhà ở thương mại làm nhà ở công vụ để cho thuê cho cán bộ lãnh đạo các cơ quan Trung ương; Bộ Quốc phòng, Bộ Công an Là cơ quan đại diện chủ sở hữu nhà ở công vụ thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an.

Quyền và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà ở công vụ bao gồm thống kê, phân loại nhà ở công vụ được giao quản lý, lập danh sách người được thuê nhà ở công vụ; xây dựng giá cho thuê nhà ở công vụ; cưỡng chế thu hồi nhà ở công vụ, được quyền quyết định thu hồi nhà ở công vụ nếu được ủy quyền; lập dự toán kinh phí thuê nhà ở thương mại và các chi phí liên quan; bảo hành, bảo trì, quản lý vận hành nhà ở công vụ; kiểm tra, giám sát và xử lý các hành vi vi phạm;

Đơn vị quản lý vận hành nhà ở công vụ được cơ quan quản lý nhà ở công vụ giao nhiệm vụ quản lý vận hành thông qua hình thức chỉ định hoặc đấu thầu; đối với nhà ở công vụ dành cho các đối tượng là giáo viên, bác sĩ, nhân viên y tế nằm trong khuôn viên trường học thì có thể giao cho trường học hoặc cơ sở y tế quản lý vận hành nhà ở công vụ đó; đối với nhà ở công vụ của địa phương thì có thể giao cho cơ quan quản lý nhà ở cấp huyện quản lý vận hành;

trường hợp ở các huyện vùng sâu, vùng xa, thì giao cho đơn vị ký hợp đồng thuê nhà ở công vụ với người thuê nhà thực hiện quản lý; trường hợp mua nhà ở thương mại để bố trí làm nhà ở công vụ thì doanh nghiệp đang quản lý vận hành nhà ở thương mại đó thực hiện quản lý.

Theo Thông tư này, trình tự, thủ tục thuê nhà ở công vụ bao gồm đối với cán bộ thuộc đối tượng được thuê nhà ở công vụ tại Điểm b, c, đ, e, g Khoản 1 Điều 32 gửi 01 bộ hồ sơ đến cơ quan đại diện chủ sở hữu nhà ở công vụ, 01 đơn đề nghị thuê nhà ở công vụ, 01 bản sao quyết định bổ nhiệm, điều động, luân chuyển công tác có xác nhận của cơ quan trực tiếp quản lý cán bộ, công chức. Đối với người thuê nhà ở công vụ quy định tại Điểm d Khoản 1 Điều 32 của Luật Nhà ở thì Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quy định cụ thể cơ quan có thẩm quyền quyết định đối tượng thuê nhà ở công vụ và trình tự, thủ tục cho thuê.

Giá cho thuê nhà ở công vụ bao gồm tính đủ các chi phí cần thiết để thực hiện quản lý vận hành, bảo trì và quản lý cho thuê; không tính tiền sử dụng đất; giá cho thuê nhà được xem xét, điều chỉnh khi Nhà nước có thay đổi về khung giá hoặc cho thuê nhà ở công vụ. Đối với trường hợp nhà ở công vụ đang sử dụng giá cho thuê như sau Gt bằng Q cộng (+) Bt trừ (-) Tdv chia (:) cho 12 nhân (*) S nhân (*) $(1+P)$ nhân (*) K nhân (*) $(1+T)$ trong đó: Gt là giá cho thuê $1m^2$ sử dụng căn hộ trong 1 tháng (đồng/ m^2 /tháng); Q là tổng chi phí quản lý vận hành (đồng/năm); Bt là chi phí bảo trì; Tdv là các khoản thu từ kinh doanh các dịch vụ khu nhà ở công cộng (dịch vụ giữ xe, căng tin, quảng cáo...); S là tổng diện tích sử dụng các

căn hộ (m²); P là lợi nhuận định mức hợp lý (%); K là hệ số giảm giá; T là thuế suất GTGT.

Trình tự, thủ tục thu hồi và cưỡng chế thu hồi nhà ở công vụ

Khi phải thu hồi nhà, cơ quan quản lý nhà ở công vụ thông báo cho người thuê nhà và chỉ đạo đơn vị quản lý vận hành rà soát lại hiện trạng nhà; ký biên bản bàn giao nhà gồm 03 bên, bên thuê nhà ở công vụ, đơn vị quản lý vận hành, cơ quan quản lý nhà ở công vụ; biên bản gồm các nội dung (căn cứ pháp lý, địa chỉ nhà và tên người đang thuê, các bên tham gia bàn giao; phụ lục hiện trạng nhà ở; ký xác nhận về việc bàn giao, tiếp nhận nhà ở công vụ). Trong vòng 07 ngày từ ngày ký biên bản, đơn vị quản lý vận hành và người thuê nhà quyết toán, thanh lý hợp đồng và bàn giao lại cho đơn vị quản lý; thời gian để các bên ký Biên bản bàn giao tối đa không quá 60 ngày;

Trường hợp Bên thuê nhà ở công vụ thuộc diện thu hồi không bàn giao lại thì Bên cho thuê nhà đề nghị cưỡng chế thu hồi nhà ở công vụ; cơ quan đại diện chủ sở hữu nhà ở công vụ có

trách nhiệm kiểm tra, đối chiếu với các quy định của pháp luật để ban hành Quyết định cưỡng chế; chi phí tổ chức thu hồi bắt buộc nhà ở công vụ do Bên thuê nhà ở chịu trách nhiệm chi trả; UBND tỉnh có thể trực tiếp hoặc giao cho UBND cấp huyện tổ chức cưỡng chế thu hồi và bàn giao lại cho Bên cho thuê nhà theo quy định; việc bàn giao nhà ở công vụ phải lập biên bản có xác nhận của các cơ quan tham gia cưỡng chế thu hồi; thời gian thực hiện cưỡng chế thu hồi không quá 30 ngày. Sau khi bàn giao tiếp nhận nhà ở công vụ thu hồi, Bên cho thuê nhà có trách nhiệm quản lý sử dụng nhà ở công vụ theo Quyết định cưỡng chế thu hồi nhà ở công vụ.

Đối với nhà ở công vụ đang do Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quản lý thì cơ quan quản lý nhà ở công vụ được quyền Ban hành Quyết định cưỡng chế thu hồi nhà ở công vụ.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 16 tháng 02 năm 2016.

Xem toàn văn tại (www.moc.gov.vn)

Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

Ngày 02 tháng 02 năm 2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 206/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

Theo Quyết định này mục tiêu phát triển theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa dựa trên các lợi thế về điều kiện tài nguyên thiên nhiên, vị trí địa lý, lịch sử, xã hội; nâng cao đời sống vật chất của nhân dân, thu nhập bình quân đầu người đạt mức trung bình khá; bảo đảm quốc phòng, an ninh, trật tự xã hội và môi trường sống của người dân luôn được củng cố và cải thiện vững chắc.

Mục tiêu cụ thể đến năm 2020

Về kinh tế tốc độ tăng trưởng bình quân đạt khoảng 7,5%/năm, thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 30 triệu đồng; kim ngạch xuất khẩu đạt 600 triệu USD; tỷ trọng các ngành nông nghiệp chiếm 33%, công nghiệp - xây dựng chiếm 29% và dịch vụ chiếm 38%.

Đối với mục tiêu văn hóa, xã hội cần giải quyết việc làm cho khoảng 15.000 - 16.000 lao động/năm; giảm hộ nghèo xuống khoảng dưới 5% năm 2020; tỷ lệ trẻ từ 3 - 5 tuổi đi học mẫu giáo đạt trên 99%, tỷ lệ trung học phổ thông đạt trên 30%; tỷ lệ học nghề, cao đẳng, đại học đạt 60% năm 2020. Phấn đấu 100% số xã đạt chuẩn

quốc gia về y tế; trên 98% trẻ dưới 1 tuổi được tiêm chủng đầy đủ.

Về môi trường đảm bảo tỷ lệ dân số nông thôn được dùng nước sạch cho sinh hoạt đạt 80%; số hộ có công trình vệ sinh hợp vệ sinh đạt 60%; đảm bảo 100% chất thải rắn được thu gom và xử lý; 85% số hộ dân cư nông thôn được sử dụng điện lưới.

Tầm nhìn đến năm 2030: Tốc độ tăng trưởng bình quân đạt khoảng 9,5%/năm giai đoạn 2025 - 2030; GDP bình quân đầu người đạt khoảng 80 triệu đồng vào năm 2030; kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 1,5 đến 2 tỷ USD vào năm 2030. Tỷ trọng các ngành nông nghiệp chiếm 25,2%, công nghiệp - xây dựng chiếm 33,5% và dịch vụ chiếm 41,3%. Giải quyết việc làm cho khoảng 18.000 lao động/năm; tỷ lệ học nghề, cao đẳng, đại học đạt 75 - 80%. Tỷ lệ dân số nông thôn được dùng nước sạch trên 90%; số hộ có công trình vệ sinh hợp vệ sinh đạt hơn 70%, phấn đấu 100% số hộ được sử dụng điện.

Phương hướng phát triển cho các ngành, lĩnh vực

Phát triển ngành nông, lâm nghiệp theo hướng sản xuất hàng hóa gắn với quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp và nông thôn; phấn đấu tốc độ tăng trưởng đạt 6 - 7% giai đoạn 2021 - 2030; đưa giống mới có năng suất, chất lượng, hiệu quả cao vào sản xuất; trọng tâm phát triển cây lúa nước và ngô lai... Về chăn nuôi từng bước trở thành ngành sản xuất chính trong nông nghiệp. Phát triển lâm nghiệp theo hướng hàng hóa, có trọng tâm, trọng điểm, đảm bảo cơ cấu hợp lý giữa rừng sản xuất, rừng phòng hộ, và rừng đặc dụng, thực hiện tốt dự án bảo vệ và phát triển rừng ở 4 huyện vùng cao núi đá.

Phát triển ngành công nghiệp - xây dựng: Phấn đấu tăng trưởng bình quân đạt 10,8% trong đó công nghiệp tăng 13,8%/năm, xây dựng 7,4%/năm. Khai thác, sử dụng hợp lý nguồn tài nguyên khoáng sản gắn liền với các

cơ sở chế biến; đầu tư, đổi mới công nghệ, nâng cao mức độ cơ giới hóa các cơ sở sản xuất nhỏ hạn chế tổn thất tài nguyên, bảo vệ môi trường sinh thái. Các khoáng sản chính có triển vọng khai thác bao gồm quặng sắt, quặng mangan, quặng chì - kẽm và mỏ bauxit.

Về sản xuất VLXD mở rộng quy mô sản xuất và đổi mới công nghệ; các sản phẩm chủ yếu là xi măng, gạch không nung, các cấu kiện bê tông... Xây dựng và phát triển các khu, cụm công nghiệp, đầu tư cơ sở hạ tầng, mở rộng mặt bằng, thu hút các nhà đầu tư...

Đối với phát triển tiểu thủ công nghiệp và công nghiệp nông thôn cần khôi phục, nâng cấp công nghệ các ngành nghề thủ công truyền thống, mang tính văn hóa của các vùng dân tộc như dệt lanh, thổ cẩm, may quần áo dân tộc, mây tre đan; hình thành các hiệp hội nghề thủ công nghiệp.

Quy hoạch chi tiết và đầu tư xây dựng các khu, cụm công nghiệp, đầu tư cơ sở hạ tầng, mở rộng mặt bằng, thu hút các nhà đầu tư vào đầu tư sản xuất tại khu công nghiệp Bình Vàng.

Phát triển ngành thương mại, dịch vụ theo hướng đa dạng hóa các loại hình dịch vụ, mở rộng ngành nghề, giải quyết lao động tại chỗ; phải gắn với việc quy hoạch xây dựng các khu, cụm công nghiệp, các khu du lịch và đô thị mới; tập trung phát triển khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy.

Về giáo dục và đào tạo cần phải coi giáo dục đào tạo là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu; quan tâm đầu tư xây dựng cơ sở vật chất và trang thiết bị cho hệ thống trường học các cấp; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giảng dạy; đa dạng hóa các loại hình giáo dục và đào tạo dạy nghề.

Đối với y tế cần phát triển theo hướng hiện đại và bền vững, kết hợp hài hòa giữa phòng bệnh với phục hồi chức năng, giữa y học cổ truyền với y học hiện đại.

Cần tiếp tục đẩy mạnh công tác bảo tồn, kế thừa và phát huy các giá trị tốt đẹp của văn hóa

các dân tộc; phát triển phong trào thể dục thể thao quần chúng, trường học; xây dựng, nâng cấp Trung tâm huấn luyện và thi đấu thể dục thể thao thành Khu liên hiệp thể thao cấp tỉnh.

Phát triển khoa học - công nghệ cần đẩy mạnh việc phát triển và ứng dụng, chuyển giao công nghệ trong các lĩnh vực của đời sống xã hội; ưu tiên các đề tài về chuyển đổi cơ cấu cây trồng vật nuôi theo hướng năng suất, chất lượng, an toàn thực phẩm và hiệu quả.

Phát triển kết cấu hạ tầng

Về giao thông cần phát triển đồng bộ, bảo đảm tính liên hoàn, liên kết giữa các địa phương trong tỉnh, trong vùng. Về đường bộ cần đầu tư, nâng cấp, cải tạo các đường giao thông như Quốc lộ 2, quốc lộ 279..., quy hoạch đường hệ thống đô thị, kết cấu hạ tầng bến bãi; đối với đường thủy, xây dựng bến đường thủy nội địa theo tuyến Bắc Mê - Na Hang; nghiên cứu quy hoạch phát triển cảng hàng không nội địa, đạt tiêu chuẩn 3C.

Tiếp tục đầu tư xây dựng hệ thống thủy điện theo quy hoạch đến năm 2020 tổng công suất lắp máy của các công trình thủy điện đạt gần 800 MW, sản lượng điện đạt 2,4 đến 2,5 tỷ KWh/năm.

Đẩy mạnh phát triển thông tin và truyền thông; xây dựng chương trình, dự án số hóa truyền dẫn, phát sóng truyền hình mặt đất, hiện đại hóa, đa dạng hóa các loại hình phục vụ.

Công tác quản lý, bảo vệ môi trường cần được kiện toàn lại từ tỉnh xuống huyện, xã; đảm bảo kinh phí cho công tác bảo vệ môi trường, tập trung chủ yếu cho công tác xử lý rác thải đô thị, rác thải y tế, khu công nghiệp, hệ thống thu gom và xử lý nước thải đô thị; đầu tư xây dựng hệ thống thoát nước thải và các trạm xử lý nước thải theo hướng tách riêng hệ thống thoát nước mưa với thoát nước thải.

Về quốc phòng, an ninh cần củng cố quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn xã hội, bảo đảm chủ quyền quốc gia; xây dựng nền quốc phòng toàn dân kết hợp với thế trận an ninh

nhân dân; xây dựng đường biên giới Việt - Trung hòa bình, hữu nghị.

Phát triển hệ thống đô thị, dân cư nông thôn theo hướng phấn đấu tỷ lệ đô thị sẽ tăng lên khoảng 28 - 30% năm 2030.

Các giải pháp chủ yếu thực hiện quy hoạch như sau:

Giải pháp về vốn đầu tư: Cần huy động các nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, vốn trái phiếu Chính phủ, vốn tín dụng, vốn các doanh nghiệp...

Giải pháp về nguồn nhân lực: Kết hợp giữa đào tạo, phát triển nguồn nhân lực tại địa phương với thu hút lực lượng lao động chất lượng cao từ bên ngoài; đào tạo nghề cho người lao động; đào tạo, bồi dưỡng kiến thức về chuyên môn, nghiệp vụ, quản lý, ngoại ngữ, tin học, đào tạo sau đại học cho đội ngũ cán bộ; khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư cải tiến công nghệ sản xuất, tăng cường liên doanh, liên kết với các trung tâm khoa học, các viện nghiên cứu và trường đại học.

Giải pháp về cơ chế, chính sách bao gồm tạo môi trường đầu tư hấp dẫn bằng các chính sách ưu đãi khuyến khích trong việc thuê đất, sử dụng đất; các giải pháp hỗ trợ sản xuất; tạo điều kiện cho kinh tế tư nhân phát triển; đẩy mạnh cải cách hành chính và xây dựng bộ máy nhà nước các cấp.

Chủ động hội nhập kinh tế quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh; nâng cao nhận thức của các cấp ủy, của cán bộ, doanh nghiệp và người dân về hội nhập kinh tế quốc tế; đẩy mạnh hợp tác quốc tế, nâng cao hoạt động kinh tế đối ngoại; xây dựng các chương trình hợp tác với các tỉnh vùng Trung du miền núi phía Bắc, vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, các tỉnh, thành phố lớn của cả nước.

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

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chương trình phát triển đô thị Quốc gia giai đoạn 2012 - 2020

Ngày 04 tháng 02 năm 2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 220/QĐ-TTg về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chương trình phát triển đô thị Quốc gia giai đoạn 2012 - 2020.

Theo Quyết định này, Ban Chỉ đạo Chương trình bao gồm ông Trịnh Đình Dũng, Bộ trưởng Bộ Xây dựng - Trưởng Ban Chỉ đạo; bà Phan Thị Mỹ Linh, Thứ trưởng Bộ Xây dựng - Phó trưởng ban thường trực Ban Chỉ đạo. Các ủy viên bao gồm: Ông Nguyễn Văn Trung - Thứ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, ông Nguyễn Hồng Trường - Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, ông Trần Văn Tùng - Thứ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ, ông Trần Anh Tuấn - Thứ trưởng Bộ Nội vụ, ông Trần Hồng Hà - Thứ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường, ông Trần Văn Hiếu - Thứ trưởng Bộ Tài chính.

Quyết định này quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Ban Chỉ đạo bao gồm: Chỉ đạo xây dựng kế hoạch hàng năm và 5 năm để thực hiện các mục tiêu của Chương trình phát triển đô thị Quốc gia; chỉ đạo, tập huấn, hướng dẫn các địa phương xây dựng và triển khai kế hoạch thực hiện chương trình phát triển đô thị của tỉnh, thành phố và đô thị trực thuộc; chỉ đạo, phối hợp giữa các Bộ, ngành và địa phương thực

hiện nhiệm vụ được giao tại Quyết định số 1659/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chương trình phát triển đô thị Quốc gia giai đoạn 2012 - 2020 và Quyết định số 2623/QĐ-TTg ngày 30 tháng 12 năm 2013 về phê duyệt Đề án phát triển các đô thị Việt Nam ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2013 - 2020. Chỉ đạo phối hợp giữa các Bộ, ngành và địa phương hoặc kiến nghị cơ quan nhà nước theo thẩm quyền xem xét, giải quyết các khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai; định kỳ hàng năm tổ chức kiểm tra, giám sát việc triển khai kế hoạch thực hiện Chương trình; rà soát, sơ kết đánh giá hàng năm và 5 năm; xây dựng đề xuất điều chỉnh Chương trình phát triển đô thị Quốc gia trong trường hợp cần thiết.

Kinh phí hoạt động của Ban Chỉ đạo và Tổ công tác liên ngành do ngân sách nhà nước cấp để tổ chức quản lý, triển khai Chương trình, được bố trí trong dự toán kinh phí hoạt động thường xuyên của Bộ Xây dựng.

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

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

Thủ tướng Chính phủ ban hành Chỉ thị về việc kiểm tra, rà soát, đánh giá, đánh giá an toàn chịu lực nhà ở và công trình công cộng cũ, nguy hiểm tại đô thị

Ngày 15 tháng 2 năm 2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 05/CT-TTg về việc kiểm tra, rà soát, đánh giá, đánh giá an toàn chịu lực nhà ở và công trình công cộng cũ, nguy hiểm tại đô thị.

Hiện nay tại các đô thị trên cả nước còn tồn tại nhiều nhà chung cư và công trình công cộng hết niên hạn sử dụng, chất lượng bị xuống cấp gây mất an toàn nghiêm trọng cho người sử dụng. Nguyên nhân do các công trình này trải

qua quá trình sử dụng đã lâu, thiếu sự quản lý chung, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý chất lượng công trình được ban hành trước đây chưa đầy đủ, chưa đồng bộ; mặt khác do thiếu nguồn vốn và sự quan tâm của các cấp, các ngành cho công tác bảo trì, sửa chữa.

Thủ tướng Chính phủ chỉ thị Bộ Xây dựng chỉ đạo các cơ quan chuyên môn nghiên cứu, ban hành quy trình đánh giá, kiểm định an toàn chịu lực đối với nhà ở và các công trình công cộng; chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý chất lượng, kiểm định an toàn chịu lực và chính sách xử lý đối với nhà ở, công trình công cộng bị hư hỏng nặng. Hướng dẫn, chỉ đạo, đôn đốc UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức rà soát, thống kê, đánh giá, kiểm định an toàn chịu lực đối với các nhà chung cư, nhà biệt thự, trụ sở làm việc, công trình công cộng... Đề xuất bổ sung chính sách xử lý đối với các công trình thuộc diện phải phá dỡ.

UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức rà soát, thống kê, đánh giá về mức độ an toàn chịu lực đối với các công trình trên địa bàn bao gồm nhà chung cư được xây dựng từ trước năm 1994; các nhà biệt thự, trụ sở làm việc, công trình công cộng có tuổi thọ trên 60 năm và các công trình khác có dấu hiệu nguy hiểm. Chủ động thực hiện việc rà soát, thống kê, đánh giá và phân loại mức độ an toàn chịu lực đối với các công trình trên địa bàn theo quy trình do Bộ Xây dựng hướng dẫn và thực hiện theo các bước sau:

Bước 1: Sử dụng phương pháp đo đạc, đánh giá trực quan và phân loại, xác định các công trình có nguy cơ, dấu hiệu nguy hiểm, không đảm bảo an toàn để lập danh sách đưa vào diện cần kiểm định chất lượng.

Bước 2: Tổ chức đánh giá mức độ an toàn chịu lực đối với các công trình có nguy cơ, dấu hiệu nguy hiểm. Sau khi thực hiện việc kiểm định cần cảnh báo đối với các chủ đầu tư, người quản lý sử dụng các công trình có dấu hiệu nguy hiểm hoặc tổ chức cưỡng chế khi mức độ nguy hiểm đã cận kề.

Bố trí kinh phí từ ngân sách để thực hiện rà soát, thống kê, kiểm định và đánh giá an toàn chịu lực đối với nhà chung cư và các công trình thuộc sở hữu nhà nước hoặc có một phần thuộc sở hữu nhà nước; hướng dẫn chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng thực hiện kiểm định, đánh giá an toàn chịu lực đối với các công trình thuộc sở hữu tư nhân trên địa bàn. Tổ chức việc khắc phục, gia cường, gia cố để đảm bảo an toàn trong việc sử dụng đối với các công trình chưa thuộc diện phải phá dỡ; dừng khai thác, sử dụng, di dời người dân và xử lý theo quy định của pháp luật về xây dựng và nhà ở đối với các công trình nguy hiểm, hư hỏng nặng.

Bộ Xây dựng nghiên cứu, ban hành quy trình đánh giá, kiểm định an toàn chịu lực nhà ở và công trình xây dựng trước tháng 5 năm 2016.

UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương hoàn thành việc rà soát, thống kê, đánh giá bước 1 và phân loại, xác định nhà ở và các công trình công cộng có nguy cơ, dấu hiệu nguy hiểm, để đưa vào diện cần kiểm định chất lượng trước ngày 31 tháng 12 năm 2016; các địa phương hoàn thành việc rà soát, đánh giá bước 1 trước thời hạn có thể chủ động chuyển sang thực hiện bước 2. Thời gian hoàn thành bước 2 việc kiểm định mức độ an toàn chịu lực đối với nhà ở và các công trình công cộng có nguy cơ, dấu hiệu nguy hiểm trước ngày 31 tháng 12 năm 2017.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

VĂN BẢN CỦA ĐỊA PHƯƠNG**Thành phố Hà Nội ban hành Quy định trách nhiệm quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn thành phố**

Ngày 30 tháng 12 năm 2015, UBND thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 39/2015/QĐ-UBND quy định trách nhiệm quản lý chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn thành phố.

Theo Quyết định này, các công trình xây dựng phải được cơ quan chuyên môn về xây dựng có thẩm quyền theo phân cấp kiểm tra công tác nghiệm thu trong quá trình thi công và khi hoàn thành thi công xây dựng trước khi chủ đầu tư đưa công trình vào sử dụng; trường hợp dự án đầu tư xây dựng gồm nhiều công trình thì cơ quan chủ trì tổ chức thực hiện kiểm tra công tác nghiệm thu là cơ quan có trách nhiệm thực hiện kiểm tra đối với công trình, hạng mục chính có cấp cao nhất của dự án đầu tư xây dựng công trình.

Sở Xây dựng là cơ quan đầu mối giúp UBND Thành phố thống nhất quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng trong phạm vi địa giới hành chính thành phố; giúp UBND Thành phố quản lý chất lượng công trình dân dụng, công trình sản xuất VLXD, công trình công nghiệp nhẹ, công trình hạ tầng kỹ thuật; kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng chuyên ngành trừ các công trình thuộc thẩm quyền kiểm tra của các cơ quan chuyên môn về xây dựng (gồm công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước cấp II, III, IV và vốn nhà nước ngoài ngân sách cấp II, III do cơ quan trung ương quyết định đầu tư hoặc do Chủ tịch UBND Thành phố quyết định đầu tư, công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước và vốn nhà nước ngoài ngân sách cấp II do Chủ tịch UBND cấp huyện, Chủ tịch UBND cấp xã quyết định đầu tư, công trình có ảnh hưởng đến an toàn cộng

đồng); thẩm định thiết kế công trình xây dựng chuyên ngành; kiểm tra thực hiện bảo trì công trình xây dựng; giúp UBND Thành phố tổ chức giám định chất lượng công trình xây dựng chuyên ngành và tổ chức giám định nguyên nhân sự cố; kiểm tra công tác đánh giá an toàn chịu lực và an toàn vận hành công trình trong quá trình khai thác sử dụng; tham gia kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng và tham gia Hội đồng nghiệm thu nhà nước đối với công trình xây dựng trên địa bàn khi có yêu cầu; giúp UBND Thành phố tổng hợp và báo cáo Bộ Xây dựng về tình hình chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn định kỳ hàng năm (trước ngày 15 tháng 12) và đột xuất, báo cáo danh sách các nhà thầu vi phạm quy định về quản lý chất lượng công trình khi tham gia các hoạt động xây dựng trên địa bàn.

Sở Công thương có trách nhiệm giúp UBND thành phố quản lý chất lượng công trình công nghiệp, các công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước cấp II, III, IV và vốn nhà nước ngoài ngân sách cấp II, III do Chủ tịch UBND thành phố quyết định đầu tư; các công trình công nghiệp cấp II trong khu công nghiệp và chế xuất (công trình luyện kim và cơ khí chế tạo, công trình khai thác mỏ và chế biến khoáng sản...); công trình cấp II có ảnh hưởng đến an toàn cộng đồng.

Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm quản lý chất lượng công trình giao thông; kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng, bảo trì công trình xây dựng.

Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn có trách nhiệm quản lý chất lượng công trình nông nghiệp và phát triển nông thôn; kiểm tra công

tác nghiệm thu các công trình bao gồm công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước cấp II, III, IV và công trình vốn nhà nước ngoài ngân sách cấp II, III, công trình có ảnh hưởng đến an toàn cộng đồng; kiểm tra thực hiện bảo trì công trình xây dựng.

Ban Quản lý Khu công nghiệp và chế xuất Hà Nội kiểm tra việc tuân thủ quy định về quản lý chất lượng công trình xây dựng trong Khu công nghiệp và chế xuất Hà Nội; kiểm tra công tác nghiệm thu công trình cấp III có ảnh hưởng đến an toàn cộng đồng.

Trách nhiệm của các cơ quan cấp phát, thanh toán (Tài chính, Kho bạc, Quỹ đầu tư phát triển thành phố) hướng dẫn, kiểm tra, kiểm soát, đôn đốc chủ đầu tư thực hiện quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình sử dụng vốn ngân sách, vốn nhà nước ngoài ngân sách; thực hiện thanh quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình sử dụng vốn ngân sách, vốn nhà nước ngoài ngân sách khi các công trình được thi công và nghiệm thu theo quy định về quản lý chất lượng công trình xây dựng.

Trách nhiệm của UBND cấp huyện hướng dẫn UBND cấp xã, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động xây dựng trên địa bàn thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý chất lượng công trình xây dựng; kiểm tra định kỳ, đột xuất việc tuân thủ quy định về quản lý chất lượng công trình xây dựng; báo cáo sự cố và giải quyết; tiếp nhận, xác nhận thông báo khởi công của chủ đầu tư; kiểm tra quá trình thi công công trình theo nội dung giấy phép xây dựng;

UBND cấp xã có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý chất lượng công trình xây dựng; tiếp nhận báo cáo sự cố của chủ đầu tư, chủ sở hữu; lập danh mục, theo dõi các công trình khởi công xây dựng trên địa bàn xã, phường, thị trấn, định kỳ 6 tháng/lần báo cáo UBND cấp huyện.

Trách nhiệm của Chủ đầu tư xây dựng công trình bao gồm lựa chọn các nhà thầu có đủ điều

kiện năng lực để thực hiện công trình từ khâu khảo sát, thiết kế, thi công xây dựng, thí nghiệm, kiểm định xây dựng, chấp nhận các nhà thầu phụ tham gia hoạt động xây dựng công trình do nhà thầu chính hoặc tổng thầu xây dựng đề nghị theo quy định của hợp đồng tại các giai đoạn. Trong giai đoạn khảo sát xây dựng chủ đầu tư lựa chọn nhà thầu; kiểm tra và phê duyệt phương án kỹ thuật khảo sát xây dựng, giám sát chất lượng công tác khảo sát và nghiệm thu, phê duyệt. Trong giai đoạn thiết kế, thi tổ chức lập hoặc thuê tổ chức, cá nhân có năng lực lập nhiệm vụ thiết kế xây dựng công trình, lập và phê duyệt quy trình bảo trì; quản lý chất lượng thi công xây dựng công trình, bàn giao hạng mục công trình, có trách nhiệm trong công tác bảo hành công trình xây dựng.

Trách nhiệm của nhà thầu khảo sát xây dựng bao gồm lập phương án kỹ thuật khảo sát xây dựng; bố trí đủ người có kinh nghiệm và chuyên môn phù hợp để thực hiện khảo sát, cử người có đủ điều kiện năng lực để làm chủ nhiệm khảo sát và thực hiện biện pháp kiểm soát chất lượng quy định tại phương án kỹ thuật khảo sát xây dựng; lập báo cáo kết quả khảo sát xây dựng; phối hợp với chủ đầu tư nghiệm thu, phê duyệt báo cáo kết quả khảo sát xây dựng và chịu trách nhiệm về chất lượng khảo sát xây dựng.

Đối với nhà thầu thiết kế trong quá trình thiết kế xây dựng có trách nhiệm thực hiện trình tự quản lý chất lượng thiết kế xây dựng công trình; lập nhiệm vụ thiết kế; lập Chỉ dẫn kỹ thuật; quản lý chất lượng công tác thiết kế xây dựng; lập và bàn giao cho chủ đầu tư quy trình bảo trì công trình xây dựng; phối hợp với chủ đầu tư thực hiện công tác thẩm định, thẩm tra, phê duyệt, nghiệm thu...

Nhà thầu giám sát thi công xây dựng công trình có trách nhiệm được quy định tại Khoản 1 Điều 26 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP. Nhà thầu thi công xây dựng có trách nhiệm quản lý chất lượng được quy định tại Điều 25 Nghị định

số 46/2015/NĐ-CP, thực hiện bảo hành công trình xây dựng quy định tại Điểm c Khoản 5 Điều 13 Quy định này.

Nhà thầu thi công xây dựng có trách nhiệm quản lý chất lượng của nhà thầu thi công xây dựng công trình theo Điều 25 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP; bảo hành công trình xây dựng;

Trách nhiệm của nhà thầu cung ứng sản phẩm xây dựng, VLXD đã là hàng hóa, nhà thầu chế tạo, sản xuất VLXD được quy định tại Điều 24 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP; bảo hành chất lượng vật liệu, cấu kiện và thiết bị do mình cung cấp; lập và bàn giao cho chủ đầu tư quy trình bảo trì công trình xây dựng quy định tại Điểm b Khoản 2 Điều 38 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP.

Nhà thầu kiểm định chất lượng, thí nghiệm khả năng chịu lực của kết cấu công trình xây dựng phải có đủ điều kiện năng lực phù hợp với loại, cấp công trình; lập đề cương kiểm định chất lượng, thí nghiệm khả năng chịu lực của kết cấu công trình xây dựng, lập báo cáo đánh giá, kết luận nội dung yêu cầu kiểm định cho tổ chức, cá nhân có yêu cầu kiểm định; thực hiện thí nghiệm đối chứng, kiểm định chất lượng, thí nghiệm khả năng chịu lực của kết cấu công trình.

Trách nhiệm của chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng trong công tác bảo trì công trình xây dựng bao gồm đối với các công trình xây dựng đã đưa vào khai thác, sử dụng nhưng chưa có quy trình bảo trì, chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình có thể tổ chức kiểm định chất lượng công trình; có trách nhiệm lập kế hoạch bảo trì, thực hiện bảo trì, quản lý chất lượng công việc bảo trì, chi phí bảo trì; tổ chức đánh giá định kỳ về an toàn chịu lực và an toàn vận hành công trình; phối hợp với chính quyền cấp xã, cấp huyện xử lý đối với công trình có dấu hiệu nguy hiểm, không đảm bảo an toàn sử dụng.

Thẩm quyền kiểm tra công tác đánh giá an toàn chịu lực và an toàn vận hành công trình trong quá trình khai thác, sử dụng như sau: Sở

Xây dựng, Sở quản lý công trình chuyên ngành kiểm tra công tác đánh giá an toàn chịu lực, an toàn vận hành trong quá trình khai thác đối với công trình chuyên ngành từ cấp II trở xuống; giúp UBND Thành phố thực hiện trách nhiệm thông báo và thẩm quyền xử lý đối với công trình hết thời hạn sử dụng có nhu cầu sử dụng tiếp đối với công trình chuyên ngành cấp I, II thuộc phạm vi của Sở quản lý. Phòng chức năng quản lý xây dựng cấp huyện giúp UBND cấp huyện thực hiện trách nhiệm thông báo và thẩm quyền xử lý đối với công trình hết thời hạn sử dụng có nhu cầu sử dụng tiếp đối với công trình còn lại trên địa bàn. Riêng đối với nhà ở, thẩm quyền xử lý theo quy định của pháp luật về nhà ở.

Đối với sự cố công trình xây dựng chủ đầu tư, chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng, nhà thầu thi công xây dựng công trình thực hiện các biện pháp quy định tại Khoản 1, Khoản 3, Khoản 4 Điều 48 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP; Các Sở quản lý công trình chuyên ngành, UBND Thành phố giải quyết sự cố cấp I, II; Phòng chức năng quản lý xây dựng cấp huyện giúp UBND cấp huyện giải quyết sự cố cấp III.

Sở Xây dựng giúp UBND thành phố tổ chức giám định nguyên nhân sự cố đối với công trình do Sở quản lý; Sở quản lý công trình chuyên ngành phối hợp với Sở Xây dựng giúp UBND thành phố tổ chức giám định nguyên nhân sự cố đối với công trình xây dựng chuyên ngành do các Sở quản lý. Nội dung thực hiện giám định nguyên nhân sự cố, chi phí tổ chức giám định, hồ sơ sự cố công trình được quy định tại Khoản 3,4 Điều 49 và Điều 50 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP.

Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 10 ngày kể từ ngày ký ban hành.

Xem toàn văn tại (www.hanoi.gov.vn)

Thành phố Hà Nội ban hành Quyết định quy định giá xây dựng mới nhà ở, nhà tạm, vật liệu kiến trúc làm cơ sở xác định giá trị bồi thường, hỗ trợ khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố

Ngày 21/01/2016, UBND thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 02/2016/QĐ-UBND quy định giá xây dựng mới nhà ở, nhà tạm, vật liệu kiến trúc làm cơ sở xác định giá trị bồi thường, hỗ trợ khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố.

Đối với những dự án, hạng mục đã chi trả xong việc bồi thường, hỗ trợ và tái định cư; đã phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư hoặc đang thực hiện chi trả bồi thường, hỗ trợ và tái định cư theo phương án đã được duyệt trước ngày Quyết định này có hiệu lực thi hành thì không áp dụng hoặc không điều chỉnh đơn giá theo Quyết định này. Đối với những dự án, hạng mục chưa phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ tại thời điểm Quyết định này có hiệu lực thi hành thì xác định giá trị bồi thường, hỗ trợ theo đơn giá tại Quyết định này.

Đối với loại nhà 1 tầng, tường 110 bề trụ, tường bao quanh lớn hơn hoặc bằng 3m, mái ngói hoặc mái tôn, nền lát gạch cereamic với nhà có khu phụ có đơn giá là 2.444.000 đồng/m², với nhà không có khu phụ có đơn giá là 2.208.000 đồng/m². Nhà 1 tầng, tường 220, tường bao quanh cao lớn hơn 3m, mái ngói hoặc mái tôn (không có trần), nền lát gạch ceramic có khu phụ có đơn giá là 2.802.000 đồng/m²; không có khu phụ có đơn giá là 2.449.000 đồng/m².

Nhà 1 tầng, mái bằng bê tông cốt thép có khu phụ có giá là 4.159.000 đồng/m²; không có khu phụ có giá là 3.363.000 đồng/m². Nhà cao từ 2 đến 3 tầng, tường xây gạch, mái bằng BTCT hoặc mái bằng BTCT trên lợp tôn hoặc mái ngói có giá là 5.747.000 đồng/m². Nhà cao từ 4 đến 5 tầng mái bằng BTCT hoặc mái bằng BTCT trên lợp tôn; móng không gia cố bằng cọc

BTCT có giá là 5.835.000 đồng/m².

Dạng nhà ở chung cư cao từ 6 đến 8 tầng mái bằng BTCT hoặc mái bằng BTCT trên lợp tôn; móng không gia cố bằng cọc BTCT có giá là 6.231.000 đồng/m². Nhà ở riêng lẻ cao từ 6 đến 8 tầng mái bằng BTCT hoặc mái bằng BTCT trên lợp tôn, móng gia cố bằng cọc BTCT có giá là 5.981.500 đồng/m². Nhà cao từ 2 đến 3 tầng, tường xây gạch, mái bằng BTCT có giá là 7.215.000 đồng/m².

Đối với nhà kho, nhà xưởng loại 1 có kết cấu móng bê tông, cột thép, tường vách tôn hoặc tường gạch, mái lợp tôn hoặc tấm phibrô, không có cầu trục có giá là 2.469.000 đồng/m²; nhà loại 2 có kết cấu móng, cột bê tông cốt thép tường vách tôn hoặc tường gạch, mái lợp tôn hoặc tấm phibrô, không có cầu trục có giá là 2.605.000 đồng/m². Đơn giá loại nhà kho, nhà xưởng chưa bao gồm chi phí thiết bị.

Đối với trường hợp nhà tạm có tường xây gạch 220, cao nhỏ hơn hoặc bằng 3m, nền lát gạch xi măng, gạch chỉ hoặc láng xi măng có đánh màu có giá là 2.054.000 đồng/m²; nhà bán mái, tường xây gạch 220 cao nhỏ hơn 3m mái ngói, phibrôximăng hoặc tôn có giá là 1.318.000 đồng/m²;

Đối với sân, đường lát gạch đất nung đỏ 30 (nhân) 30 có đơn giá là 267.000 đồng/m²; lát gạch chỉ có giá là 183.000 đồng/m²; lát gạch bê tông xi măng có giá là 215.000 đồng/m²; lát bê tông có giá 276.000 đồng/m².

Đối với tường rào là tường gạch chỉ 110, xây cao 2m, móng gạch có giá là 653.000 đồng/m²; tường gạch chỉ 220, xây cao 2m, móng gạch có bề trụ có giá là 1.144.000 đồng/m².

Đơn giá để di chuyển mộ với mộ đất (đã bao gồm công đào, khiêng chuyển, hạ, chôn đắp...

có kích thước hố đào dài 2,2m (nhân) rộng 0,8m (nhân) sâu 1,5m có giá là 4.826.000 đồng/ngôi; với mộ xây bằng gạch, trát vữa xi măng, quét nước xi măng; kích thước mộ (dài 2,4 nhân rộng 1,24 nhân cao 0,8m) có giá là 11.366.000 đồng/ngôi; mộ xây bằng gạch, ốp đá xẻ; kích thước mộ (dài 2,4 nhân rộng 1,24 nhân cao 0,8m) có giá là 13.981.000 đồng/m².

Đối với các công trình khác có đơn giá xây mới như sau: Gác xếp bê tông có giá là 874.000 đồng/m²; gác xếp gỗ 441.000 đồng/m²; bể nước 2.687.000 đồng/m²; bể phốt 3.194.000

đồng/m²; giếng khoan sâu nhỏ hơn hoặc bằng 25m có đơn giá là 2.569.000 đồng/m².

Đối với các đơn giá không có trong bảng giá công bố kèm theo Quyết định này, UBND cấp huyện thực hiện theo hướng dẫn tại khoản 2, khoản 3, Điều 11, Quyết định số 23/2014/QĐ-UBND 20/6/2014 của UBND Thành phố Hà Nội.

Tất cả đơn giá trên đã bao gồm VAT.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 01/02/2016.

Xem toàn văn tại (hanoi.gov.vn)



Thẩm định Nhiệm vụ quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2065

Ngày 24/2/2016 tại trụ sở cơ quan Bộ Xây dựng, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn đã chủ trì Hội nghị thẩm định Nhiệm vụ quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2065 do Viện Quy hoạch - Kiến trúc Thanh Hóa lập.

Tham dự Hội nghị có Phó Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa Ngô Văn Tuấn, Giám đốc Sở Xây dựng Thanh Hóa Đào Vũ Việt và các thành viên Hội đồng thẩm định đại diện các Bộ ngành Trung ương, các Hội, Hiệp hội chuyên ngành Xây dựng.

Tại Hội nghị, đại diện Viện Quy hoạch - Kiến trúc Thanh Hóa đã trình bày tóm tắt báo cáo thuyết minh Nhiệm vụ quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2065. Theo đó việc lập quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa là hết sức cần thiết, đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát triển và nhằm cụ thể hóa các định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh theo Nghị quyết Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh Thanh Hóa lần thứ XVIII, góp phần thúc đẩy sự phát triển toàn diện kinh tế - văn hóa - xã hội và đảm bảo an ninh, quốc phòng của tỉnh Thanh Hóa nói riêng, vùng Bắc Trung bộ, vùng Nam đồng bằng sông Hồng và vùng vịnh Bắc bộ nói chung.

Nhiệm vụ quy hoạch chung xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2065 đề ra các yêu cầu, nội dung nghiên cứu quy hoạch, bao gồm đánh giá thực trạng của vùng tỉnh; các yêu cầu về định hướng phát triển không gian vùng; định hướng tổ chức hệ thống hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật; đánh giá môi trường chiến lược; đề xuất các chương trình, dự án ưu tiên và lộ trình thực hiện, các phương án và kế hoạch tài chính thực hiện quy hoạch.

Phát biểu tại Hội nghị góp ý cho thuyết minh Nhiệm vụ quy hoạch chung xây dựng vùng tỉnh Thanh Hóa, đại diện các Bộ, ngành đã đề nghị



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn phát biểu kết luận Hội nghị

lãnh đạo tỉnh Thanh Hóa chỉ đạo đơn vị tư vấn bổ sung vào báo cáo thuyết minh một số cơ sở pháp lý và nhiệm vụ như nghiên cứu cập nhật các quy hoạch chuyên ngành đã và đang triển khai trên địa bàn; nghiên cứu, làm nổi bật các động lực phát triển của tỉnh Thanh Hóa; bổ sung định hướng phát triển các cụm, trung tâm công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, hệ thống thương mại, dịch vụ du lịch; nghiên cứu kỹ mối liên kết giữa vùng tỉnh Thanh Hóa với các vùng khác; nghiên cứu, đề xuất mô hình nông thôn mới; rà soát các chỉ tiêu dự báo như dân số, tỷ lệ đô thị hóa, chỉ tiêu đất phát triển đô thị; đề xuất các chương trình, dự án ưu tiên và nguồn lực thực hiện...

Phát biểu kết luận Hội nghị, Chủ tịch Hội đồng thẩm định - Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn đề nghị lãnh đạo tỉnh Thanh Hóa chỉ đạo đơn vị tư vấn nghiên cứu, tiếp thu các ý kiến đóng góp của Hội đồng thẩm định để bổ sung vào báo cáo thuyết minh Nhiệm vụ.

Theo Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn, quy hoạch xây dựng vùng tỉnh cần bám sát và nhằm cụ thể hóa các định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hóa. Trong Nhiệm vụ cần nêu rõ hơn các yêu cầu về đánh giá hiện trạng sử dụng đất, đầu tư xây dựng và quản lý các khu đô thị, phát triển công nghiệp, thương



Toàn cảnh Hội nghị

mai, hệ thống hạ tầng kỹ thuật và xã hội; làm rõ tính đặc thù của Thanh Hóa là tỉnh có điều kiện địa hình đặc thù bao gồm khu vực miền núi, trung du, đồng bằng ven biển; cần quan

tâm đặc biệt đến phát triển hệ thống giao thông và có những định hướng phát triển cho các huyện trên địa bàn tỉnh.

Thay mặt Hội đồng thẩm định, Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn nhất trí thông qua thuyết minh Nhiệm vụ và đề nghị lãnh đạo tỉnh Thanh Hóa chỉ đạo đơn vị tư vấn phối hợp với cơ quan chuyên môn của Bộ Xây dựng tập trung hoàn thiện Dự thảo Quyết định phê duyệt Nhiệm vụ của Thủ tướng Chính phủ để Bộ Xây dựng trình Thủ tướng Chính phủ.

Minh Tuấn

Cách quy hoạch khoa học và hợp lý ở thành phố Tokyo Nhật Bản

Thủ đô Tokyo Nhật Bản có số dân khoảng 13 triệu người, là trung tâm chính trị kinh tế và văn hóa đồng thời cũng là đầu mối giao thông đường bộ, đường thủy và hàng không. Thành phố Tokyo mở rộng kết nối các khu vực đô thị phần vịnh để trở thành một đô thị quốc tế có quy mô lớn nhất trên toàn cầu. Thủ đô Tokyo có 23 khu hành chính đặc biệt, 26 thị, 5 thị trấn và 8 thôn hợp thành một thể tự trị, có diện tích 2.188km², mật độ dân số hiện nay là lên tới 17.733 người/km².

Khác với các thành phố truyền thống có lịch sử lâu đời ở châu Âu, Tokyo là một thành phố có lịch sử tương đối ngắn, lại chịu ảnh hưởng trong Thế chiến lần thứ hai, vì thế về cơ bản, kiến trúc Tokyo mới bắt đầu phát triển trong khoảng 100 năm trở lại đây. Và hiện tại, mặc dù dân cư đông đúc, nhưng người Nhật đã phát huy quy hoạch đô thị ở Tokyo, sử dụng những biện pháp khoa học và hợp lý để người dân có thể đi lại và sinh hoạt một cách thuận tiện nhất, ngoài ra còn nhiều điều đáng để học hỏi hơn nữa ở đất nước Nhật Bản.

1. Tập trung cho quy hoạch

Người Nhật Bản trong quá trình quy hoạch

đô thị có một số tư tưởng chủ nghĩa tự nhiên vốn có của người phương Đông, tức là đồng thời chú trọng tinh thần chủ nghĩa thiết thực về hình thức hoặc phi ngoại quan. Thêm vào đó, sau Thế chiến lần thứ hai, chịu ảnh hưởng sâu sắc từ trào lưu tư tưởng thiết kế của phương Đông và phương Tây, vì thế khi nhìn thành phố Tokyo từ trên cao có thể thấy được, dường như không có nhiều quy hoạch gì, kiến trúc đa dạng phong phú, đường phố quy hoạch rối loạn...

Đầu tiên nói tới đó là Tokyo có tổng sản lượng GDP đứng đầu thế giới, là thành phố có hơn 500 trụ sở công ty lớn, mạnh về tài chính nhất thế giới. Tokyo phát triển thành quy mô như hiện nay, sự phát triển này có ích lợi cho công tác quy hoạch lâu dài và đánh thuế nặng nề đối với người dân Nhật Bản. Trong thời gian phát triển nhanh nhất của những năm gần đây, Tokyo tổng cộng tiến hành 5 lần quy hoạch với quy mô lớn, mà sau mỗi lần quy hoạch thì Tokyo lại như tiến một bước phát triển hơn, cũng là duy trì quy mô một cách thích hợp và hạn chế sự mở rộng quá độ ở đô thị, điều chỉnh quy hoạch những khu vực của các ngành công nghiệp sản xuất, vì thế không ngừng sửa đổi

ranh giới khu vực đô thị. Quá trình quy hoạch nhiều lần đều được thiết lập có trình tự trên cơ sở lan tràn không có trật tự này, xu hướng giãn nở không thể tránh khỏi nhưng những quy hoạch có ý thức có thể hướng cho xu hướng giãn nở này nhận được hiệu quả tốt hơn.

2. Kết cấu đô thị nhiều trung tâm

Khác với mô hình “đô thị trung tâm và đô thị vệ tinh” ở nhiều nước trên thế giới, Chính phủ Nhật Bản khi quy hoạch xây dựng thành phố Tokyo đã muốn biểu đạt một hi vọng sẽ phát triển kinh tế từ việc sử dụng một cách tối đa khái niệm thiết kế về những khu vực trung tâm được phân tán đều từ bên trong ra bên ngoài thành phố. Khái niệm này được người Nhật gọi là kết cấu đô thị nhiều trung tâm. Trong đó xây dựng giao thông đường sắt luôn là một trong những trọng trách quan trọng của công tác quy hoạch đô thị nhiều trung tâm ở Nhật Bản.

Một hệ thống giao thông đường sắt được bao phủ khắp nơi và thuận tiện trong thành phố, nói lên kết cấu quy hoạch đô thị nhiều trung tâm ở thành phố Tokyo. Hành trình giao thông đường sắt theo một vòng của thủ đô Tokyo là 2.246,4km, mạng lưới giao thông đường sắt khu vực trung tâm với mật độ cao. Mật độ của mạng lưới đường sắt ở Tokyo là 222m/km², cao nhất so với những thành phố lớn khác trên thế giới như Luân Đôn, Paris, New York... Mạng lưới đường sắt của 23 khu hành chính đặc biệt ở Tokyo có độ dài 584,8km, có mật độ cao đạt tới 947,8m/km², cao gần gấp 2 lần so với mật độ mạng lưới đường sắt ở khu vực trung tâm thành phố Bắc Kinh. Một trong những điểm đặc sắc nổi bật của mạng lưới giao thông đường sắt là nhằm vào mỗi khu vực phân biệt xây dựng theo quy mô khác nhau. Mạng lưới này bao gồm đường sắt phổ thông loại hình giao thông công cộng, chiếm khoảng trên 80% độ dài của toàn mạng lưới đường sắt; xe điện ngầm và tuyến tàu điện ngầm nhỏ chiếm 13% độ dài mạng lưới đường sắt, có độ dài gần 300km, đa phần là phục vụ trung tâm đô thị

trong phạm vi tuyến Yamate; Đường xe lửa một ray chủ yếu phục vụ vận chuyển hành khách là người dân ở những khu vực công nghiệp thương mại mới và khu dân cư mới.

3. Tỷ lệ tăng trưởng ở Tokyo thể hiện quy hoạch trực quan nhất

Tuy cũng giống như những đô thị khác về phát triển mở rộng quy mô, nhưng Tokyo lại không hề xảy ra hiện tượng sa sút ở trung tâm đô thị và tình trạng mật độ thấp ở khu vực ngoại ô như ở Mỹ. Đây chính là do các nhà quy hoạch đô thị của Nhật Bản đã sử dụng một cách hiệu quả nhất và quy hoạch rõ ràng nhất đối với nguồn tài nguyên đất đai và tài nguyên của ngành công nghiệp sản xuất, mà loại quy hoạch này đã thể hiện một cách trực quan nhất về tỷ lệ tăng trưởng ở Tokyo. Với mục tiêu cần đảm bảo duy trì kiến trúc mật độ cao thì đồng thời cũng cần phải đảm bảo một đời sống sinh hoạt bình thường cho người dân ở đô thị, xây dựng cơ sở nền tảng thuận lợi luôn là một trong những trọng trách quan trọng ở Nhật. Ngoài ra những quy phạm pháp luật hoàn thiện có liên quan cũng rất cần thiết, khác với Bắc Kinh các công ty và các cơ quan chính quyền lớn trong thành phố Tokyo vào mỗi tháng đều cấp phát cho nhân viên khoản chi phí cho giao thông công cộng nhưng gần như không có một đơn vị nào chuẩn bị cho nhân viên của họ một vị trí đỗ xe trong nội bộ. Tất nhiên là không có quy định cấm nhân viên lái xe đi làm nhưng họ cần phải biết rằng chi phí cho mỗi giờ gửi xe tại các bãi đỗ xe bên đường hoặc trong các tòa nhà lớn là từ 7 đến 17 USD/giờ. Ngoài ra về cơ bản những đầu phố ở Tokyo đều là đường hai làn xe, tốc độ lưu hành của xe riêng chịu hạn chế cực lớn, không những bảo đảm và duy trì tỷ lệ sự cố giao thông ở Tokyo ở mức độ thấp nhất, mà còn làm cho người dân sẽ phải so sánh giữa chi phí cho việc sử dụng xe riêng và sử dụng phương tiện giao thông công cộng thì việc chọn sử dụng phương tiện giao thông công cộng sẽ là lựa chọn đầu tiên.

4. Thiết kế kiến trúc sử dụng đất đai một cách hiệu quả

Tokyo là một trong những thành phố phổ biến nhất, có số dân đông nhất và lớn nhất trên thế giới, đặc biệt trong thành phố có rất ít những tòa chung cư cao tầng, lại càng không có những ngôi nhà có tường rào vây kín riêng biệt. Tất cả các loại nhà ở đều được xây dựng tuân theo quy định quy hoạch về đất đai một cách nghiêm ngặt, bên cạnh những biệt thự nhỏ riêng biệt cũng có tòa chung cư cao 4 tới 5 tầng, tất cả mọi kiến trúc đều thuộc một bộ phận trong kết cấu đường phố của đô thị. Có thể thấy rằng những đường phố như vậy có vẻ như thiếu đi cái gọi là cảm giác trật tự hoặc không thống nhất, nhưng loại kiến trúc này lại có thể bao gồm nhiều nguyên tố phong phú, trong đó đô thị bao gồm tất cả những cấp bậc khác nhau của người dân đô thị mới có thể làm cho đường phố ở đây nạp đầy hơi thở của cuộc sống hay còn gọi là một sự “ hỗn loạn thú vị”.

Trên đường phố ở Tokyo bất kể chỗ nào cũng có thể xuất hiện những tòa nhà “thon thả”, thậm chí có những tòa nhà chỉ rộng 3 tới 4m nhưng lại có độ cao tới hơn 10 tầng, về cơ bản tất cả những kiến trúc ở đây đều bám theo đường phố, đa số công trình chỉ có hai mặt thoáng ở phía trước và sau. Làm cho người dân bắt buộc phải tuân theo quy định quy hoạch về việc sử dụng có hiệu quả đất đai ở đô thị. Ngoài ra, tuy Nhật cũng là quốc gia sử dụng chế độ phân chia quyền sở hữu công trình kiến trúc và quyền sở hữu đất đai, nhưng việc hoàn thiện quy phạm pháp luật và chế độ quyền sở hữu đất đai cùng với việc tôn trọng chủ đất ở Nhật thì một số quốc gia khác trên thế giới lại không thể so sánh được.

5. Xây dựng những khu vực mới và quy hoạch những khu đường phố truyền thống một cách tinh xảo, đẹp đẽ

Sức quyến rũ của những đường phố truyền thống không chỉ ở trạng thái hay sắc thái tình cảm của đời sống, một thành phố với những bối

cảnh đô thị truyền thống phong phú cũng là những nét đẹp tuyệt diệu và lý tưởng... Tokyo là nơi có thể lưu lại những ấn tượng sâu sắc cho mỗi người khi tới đó, ví dụ như trên đường phố Tokyo có những công viên không những nhỏ mà còn lộn xộn không có trật tự, nhưng ở đây dường như có thể nhìn thấy Doremon và Nobita đang thử nghiệm với những đạo cụ mới...

Các địa danh như Shinjuku, Shibuya và Ikebukuro là 3 khu vực trung tâm phát triển nhất của Tokyo, có tổng diện tích 18,23km². Khu vực Shinjuku là một khu vực có nhiều diện mạo khác nhau, là khu vực tập trung một số lượng lớn cơ quan hành chính và trụ sở của các doanh nghiệp, đồng thời cũng là khu vực tập trung những khu phố phổ biến náo nhiệt cùng những trung tâm thương mại cao tầng... Năm 1958 chính quyền thành phố Tokyo đưa ra ý tưởng xây dựng những trung tâm thủ đô phụ ở Shinjuku, Shibuya và Ikebukuro, và được bắt đầu ở Shinjuku. Trải qua gần 30 năm quy hoạch và xây dựng, Shinjuku đã được hình thành từ khu vực phía tây của thủ đô Tokyo. Shinjuku khi đó bao gồm những đơn vị giao dịch tiền tệ, ngành công nghiệp bất động sản, khu thương mại buôn bán lớn và những khu dịch vụ lớn... trở thành những ngành công nghiệp chủ chốt ở Shinjuku.

Từ quá trình quy hoạch Tokyo cho thấy, việc dựa trên quỹ đất xây dựng đô thị để phân định các khu vực phát triển và khu vực kiểm soát phát triển, sử dụng giao thông phức hợp để giải quyết những vấn đề về giao thông, và quy hoạch chi tiết rõ ràng (quy hoạch phòng lũ lụt, quy hoạch hải cảng, quy hoạch phòng hỏa hoạn...) đã tạo nên Tokyo giàu có và đặc sắc, xứng đáng để các thành phố lớn khác trên thế giới học hỏi.

Tào Minh

Nguồn: Tạp chí xây dựng đô thị và nông thôn Trung Quốc số 11/2015

ND: Khánh Ly

Các thí nghiệm mới đối với bitum biến tính và các hỗn hợp với mặt đường bê tông nhựa tái chế (RAP)

Các nhà nghiên cứu ở Mỹ đưa ra một thí nghiệm mới nhằm giúp các chủ đầu tư và nhà thầu có thể dự báo tốt hơn về hiệu suất là việc của các con đường mà họ xây dựng. TS. Haleh Azari - Giám đốc của Phòng Thí nghiệm áo đường (AAPRL) của Hiệp hội đường bộ Mỹ (AASHTO) cho biết: “Vấn đề là các thí nghiệm hiện nay không thể xác định được hiệu suất làm việc của các vật liệu mới”. Những vật liệu mới này bao gồm các hỗn hợp có thành phần mặt đường bê tông nhựa tái chế (RAP) và ván lợp nhựa đường tái chế (RAS), các hỗn hợp trộn nóng và bê tông nhựa có thành phần lớp ô tô nghiền vụn và dầu mỡ động cơ tái chế.

Ông Azari cho biết: “Ở Mỹ, ngày càng ít thấy những vết lún trên mặt đường, đó là nhờ việc sử dụng ngày một nhiều hơn mặt đường bê tông nhựa tái chế - mặt khác, mặt đường dễ bị nứt do hiện tượng mỏi và lão hóa nhanh. Để khắc phục hiện tượng này, người ta đã bổ sung các phụ gia làm trẻ hóa nhựa, tuy nhiên do sự dao động lớn trong phối trộn dẫn đến việc tạo ra các điểm nứt vỡ mặt đường”.

Tại các Bang như Utah và Illinois, các thí nghiệm độ lún vết bánh xe Hamburg đã cho thấy, các hỗn hợp sử dụng RAP đáp ứng được tiêu chí hiệu suất nhưng trong thực tế lại không được như vậy. Ông Azari cho biết: “Mặc dù được dự báo tuổi thọ 20 năm, nhưng chỉ sau 05 năm, các mặt đường sử dụng RAP đều bị nứt, vỡ do các nguyên nhân liên quan đến độ mỏi”.

Tại bang Florida thì nảy sinh vấn đề trái ngược. Các thí nghiệm đối với bitum polymer cải tiến (PMB) theo phương pháp tải trọng lặp lại (Flow Number) cho thấy hỗn hợp cũng nhanh chóng bị hỏng do lún vết bánh xe, nhưng trong thực tế tại hiện trường, các mặt đường sử dụng hỗn hợp này có khả năng kháng lún cao.

Theo ông Azari: “Các thí nghiệm hiện nay cho thấy, cấp bitum vẫn như trước nhưng trong

thực tế, khi bổ sung thêm các chất biến tính thì hiệu suất làm việc của chúng thay đổi đáng kể. Điều đó giải thích tại sao cần phải có các thí nghiệm để xác định chuẩn xác những vật liệu nào phát huy được hiệu suất đó trên hiện trường. Thí nghiệm mới của chúng tôi cho phép xác định sự thay đổi về hiệu suất liên quan đến tính chất của vật liệu”.

TS. Azari và TS. Alaeddin Mohseni - Chủ tịch của Công ty Pavement Systems đã phát triển các thí nghiệm biến dạng do tải trọng không đối với tần suất lặp tăng dần (thí nghiệm iRLPD). Đây là một loạt các thí nghiệm về hiệu suất thống nhất, dựa trên cùng phương pháp luận, mà có thể sử dụng cho hỗn hợp bê tông nhựa, bitum và mat-tit nhựa đường. Ngoài ra, họ cũng cũng phát triển một phiên bản thí nghiệm cải tiến cho nhũ tương bitum.

Có tất cả 10 kiểu thí nghiệm iRLPD được thiết kế để xác định một loạt các đặc tính hiệu suất của bitum. Thí nghiệm iRLPD về độ lún vết bánh xe sắp tới sẽ trở thành một tiêu chuẩn AASHTO chính thức với việc các nhà nghiên cứu đang có kế hoạch tiến hành các thí nghiệm khác theo hướng đó.

Không giống như các thí nghiệm thường làm hiện nay đòi hỏi mất nhiều giờ, thậm chí nhiều ngày, các thí nghiệm mới này có thể được tiến hành trong thời gian chưa đến nửa giờ đồng hồ, sử dụng cùng một mẫu thử tại các mức độ ứng suất và nhiệt độ khác nhau. Trong phòng thí nghiệm, các thí nghiệm này có thể thực hiện bằng các thiết bị hiện có: Đối với các hỗn hợp, thiết bị 3 trục động có kiểm soát nhiệt độ hoặc có thể đưa vào tủ môi trường; đối với bitum và mat-tit - sử dụng máy đo lưu biến trượt (DSR)

TS. Azari và TS. Mohseni hiện đang liên hệ với các nhà chế tạo ở Mỹ và châu Âu về việc phát triển các loại máy đơn giản hơn mà có thể sử dụng để đánh giá nhanh chất lượng tại hiện

trường. Theo TS. Mohseni: “Các thí nghiệm này thực sự rất hữu ích bên cạnh các phương pháp thí nghiệm hiện có. Vì bạn có thể thí nghiệm đối với sản phẩm cuối cùng - bitum sẽ phát triển thể nào sau khi được đưa vào hỗn hợp - bạn có thể xác định được sự khác nhau về hiệu suất làm việc của các mat-tit khác nhau. Và các nhà thầu sẽ có thể sử dụng kết quả thí nghiệm này để tối ưu hóa thiết kế cấp phối”.

Các nhà nghiên cứu cũng đã báo cáo với các cơ quan quản lý đường bộ ở một số nước châu Âu và sẽ tiếp tục trình bày tham luận tại các hội nghị trên khắp thế giới, trong đó có Qatar và Italia. Họ cũng đang tìm kiếm đối tác là các phòng thí nghiệm ở các nước khác có nguyện vọng tham gia hợp tác nghiên cứu, so sánh các kết quả thí nghiệm trong phòng và hiện trường.

“Mục đích của việc này nhằm hướng tới sự phát triển và thực hiện đầy đủ các phương pháp thí nghiệm mới” - ông Azari nói. Các nhà nghiên cứu đã xây dựng một kế hoạch 2 năm để đặc tính hóa các cấp phối hỗn hợp phù hợp với các vùng khác nhau trên thế giới, tiến hành đào tạo, tập huấn tại hiện trường, và triển khai các thử nghiệm Round Robin đối với một vật liệu tiêu chuẩn để đảm bảo cho các tổ chức được trang bị kỹ năng thực hiện các thí nghiệm và chuẩn bị các thí nghiệm theo tiêu chuẩn AASHTO hoặc theo các phương pháp thí nghiệm ISO. Ông Azari cho biết: “Sau đó, bước tiếp theo là đưa nó vào thiết kế áo đường”. Các vết nứt trên mặt đường bê tông nhựa có thể xuất hiện do mỏi hoặc sớm lão hóa và gây ra những vấn đề lớn.

CONTROLS

Việc đo sự hình thành vết lún bánh xe và sự phá hoại do ẩm của hỗn hợp áo đường bê tông nhựa được thực hiện bằng cách lăn bánh xe trên bề mặt mẫu thử. Tiêu chuẩn châu Âu EN 12697-22 yêu cầu sử dụng bánh xe cao su với các thí nghiệm được tiến hành trong trạng thái khô hoặc ướt; tiêu chuẩn AASHTO T324 yêu

cầu sử dụng các bánh xe bằng thép và thí nghiệm trong trạng thái ướt. Các thiết bị thí nghiệm Hamburg của Công ty Thiết bị thí nghiệm CONTROLS có thể thí nghiệm đồng thời hai mẫu thử có kích thước khác nhau, tuy nhiên không thể sử dụng bánh xe cao su với mẫu này và bánh xe thép với mẫu kia. Tất cả 3 loại thiết bị nói trên đều sử dụng phần mềm Windows.

Thí nghiệm viên có thể thiết lập nhiệt độ mục tiêu cho thí nghiệm, đặt chiều sâu tối đa của vết lún theo yêu cầu hoặc số lần tác dụng tải, sau đó máy sẽ tự thực hiện thí nghiệm - Kỹ sư Matteo Dal Ben của CONTROLS giải thích “Thí nghiệm viên cũng có thể để máy làm việc trong đêm, sáng hôm sau chỉ việc xuất tất cả các dữ liệu ra báo cáo để gửi cho khách hàng”.

Tải trọng bánh xe tiêu chuẩn cho tất cả các thiết bị là 705N, tuy nhiên các loại có trọng lượng cao hơn sẽ được cung cấp theo yêu cầu. Tốc độ có thể điều chỉnh từ 20 - 30 vòng/phút và mỗi bánh xe được lắp thiết bị đo độ sâu vết hằn bánh xe để đo các vết hằn từ 0 - 25mm, chênh lệch +/- 0,01mm. Nhiệt độ có thể điều chỉnh từ 25 - 70°C, +/- 1°C theo yêu cầu của các tiêu chuẩn. Các loại thiết bị dành cho thị trường châu Âu và Mỹ đã được bán ra từ cuối năm 2013 với phiên bản không có vỏ được phát hành từ tháng 5 năm nay. Kỹ sư Matteo Dal Ben cho biết: “Chúng tôi đã bán được rất nhiều thiết bị này và vẫn tiếp tục nhận được nhiều đơn đặt hàng, đặc biệt là từ thị trường Bắc và Nam Mỹ”.

HUMBOLDT

Công ty chế tạo HUMBOLDT đã đưa ra thị trường một thiết bị theo dõi nứt mới dùng để theo dõi trong thời gian dài các kết cấu bê tông như cầu và tường chắn. Với việc ghi lại các dữ liệu tích hợp về sự chuyển dịch và nhiệt độ môi trường, các thiết bị này được thiết kế để sử dụng và giảm thiểu tác động trực quan.

Ông John Lamond - Tổng giám đốc kinh doanh và tiếp thị của Humboldt cho biết: “Chúng tôi nhận được nhiều yêu cầu về thiết bị theo dõi nứt, vì thế sản phẩm mới này rất thú vị

đối với chúng tôi". Khả năng đo nhiệt độ là rất quan trọng đối với những nghiên cứu về ảnh hưởng của sự biến thiên nhiệt độ đối với sự nứt hoặc cấu kiện - ông Lamond bổ sung thêm.

Đó là 02 phiên bản thiết bị theo dõi nứt gồm: HC-2955 và HC-2956. Các thiết bị trước đây cho phép chuyển dữ liệu sang máy vi tính thông qua đường cáp USB. Các phiên bản mới cho phép download dữ liệu không dây ở khoảng cách đến 150m. Chúng được cấu hình sử dụng giao diện đồ họa chạy trên hệ điều hành Windows.

Sử dụng một viên pin có độ bền 05 năm, các thiết bị theo dõi nứt có thể được lắp đặt ở các khu vực khó tiếp cận, cho phép tiết kiệm thời gian và chi phí kiểm tra bằng các thiết bị cầm tay, đồng thời giúp bảo đảm sức khỏe và an toàn cho con người. Ông Lamond cho biết: "Ứng dụng Bluetooth cho phép người kỹ sư có thể dễ dàng lấy dữ liệu ở khoảng cách 150m so với thiết bị. Do đó, không cần thang nâng, giàn dáo hoặc cách thức tiếp cận khó khăn khác".

Thiết bị này đo các vết nứt và các chuyển dịch tuyến tính bằng một máy đo biến trở xoay có độ chính xác cao được dẫn động bằng cách cuộn và thả một dây thép không gỉ mà có thể đo được sự chuyển dịch đến 80mm với độ chính xác đến 0,003mm. Ngoài ra cũng có thể nối thêm cáp thép để theo dõi các vết nứt rộng hơn hoặc ở các khu vực không có lối tiếp cận như sàn cầu, các kết cấu đa lớp và các vị trí khó tiếp cận khác. Tần suất đọc dữ liệu đối với thiết bị theo dõi nứt dùng cáp USB được điều chỉnh trong khoảng từ 10 giây đến 91 giờ. Đối với phiên bản sử dụng công nghệ không dây Bluetooth, tần suất đọc dữ liệu có thể điều

chỉnh trong khoảng từ 1 phút đến 92 giờ.

PAVETEST

PAVETEST là một bộ phận mới của Công ty MATEST trụ sở tại Úc đã tự phát triển và cho ra đời một thiết bị thí nghiệm hiệu suất làm việc của hỗn hợp bê tông nhựa (AMPT). Dưới sự điều hành của Chủ tịch Con Sinadinos và Giám đốc kỹ thuật Alan Feeley - trước đây là người của Công ty toàn cầu IPC, Pavetest nhằm mục tiêu kết hợp giữa thiết kế của Úc và nền sản xuất của Italia.

Thiết bị thí nghiệm AMPT đầu tiên được giới thiệu với thị trường từ năm 2001. Phiên bản của Pavetest do Sinadinos và Feeley phát triển vào năm 2013 là thế hệ sau của AMPT, với nhiều cải tiến nhằm nâng cao độ tin cậy, dễ sử dụng và đảm bảo hiệu quả môi trường.

Đặc điểm nổi bật mà nhà sản xuất tạo ra cho thiết bị này là có một máy nén khí - điều này cho phép hạn chế nguy cơ độ ẩm và bụi bẩn từ nguồn cấp không khí thường không đạt tiêu chuẩn và giúp cho thiết bị có thể làm việc độc lập.

Theo Pavetest, một phát triển mới so với các phiên bản gốc của thiết bị này là nguồn cấp điện thủy lực dựa trên công nghệ biến tần. Điều này có nghĩa là tốc độ của bơm thủy lực sẽ giảm khi trong hầu hết thời gian, lưu lượng dầu tối đa là không cần thiết. Việc vận hành bơm ở tốc độ thấp đồng thời giúp giảm tiếng ồn, lượng điện tiêu thụ và lượng nhiệt sản sinh.

Kristina Smith

Nguồn: Tạp chí World Highway

ND: Minh Tuấn

Tạo điều kiện cho thiết kế cầu sáng tạo - Các gối tựa và khe co giãn của Cầu Golden Ears

Tóm tắt: Cầu Golden Ears được khánh thành vào năm 2009 và là chiếc cầu có thiết kế lai dây văng độc đáo, cho phép sàn cầu nâng

lên và hạ xuống trong các điều kiện giao thông. Thiết kế của cầu đưa ra hàng loạt thách thức đối với các hạng mục cơ khí, đáng kể nhất là

các gối tựa và khe co giãn được thiết kế đáp ứng các chuyển vị lớn và chuyển động quay, các tình huống động đất, và những thay đổi về lực nâng lên, hạ xuống nhiều lần trong ngày. Các thiết kế thông minh và chi tiết của các cấu kiện trong kết cấu đặc biệt này đóng vai trò quan trọng bổ sung cho thiết kế sáng tạo của cầu - ví dụ hoàn hảo về một thiết kế tối ưu, kinh tế và ấn tượng.

1. Giới thiệu

Nằm gần thành phố Vancouver, tỉnh British Columbia của Canada, Cầu Golden Ears được khánh thành vào tháng 6/2009, tạo thành một tuyến giao thông mới qua sông Fraser. Thiết kế lai dây văng độc đáo của cầu đặt ra các yêu cầu về chuyển vị bất thường đối với các bộ phận cơ khí của cầu, đặc biệt là các gối tựa và khe co giãn, bên cạnh đó, do nằm trong khu vực nhạy cảm địa chấn, nên sự làm việc an toàn của các bộ phận kết cấu của cầu trong và sau động đất là những vấn đề khó cũng được đặt ra. Tất cả các yêu cầu nói trên tạo thành những thách thức lớn đối với việc thiết kế và chế tạo các khe co giãn và gối tựa của cầu, điều này sẽ được mô tả ở phần dưới đây.

2. Cầu Golden Ears

Cầu Golden Ears có 5 nhịp, tạo thành sự kết nối giữa các khu vực đông dân cư nằm hai bên bờ sông Fraser và là động lực cho phát triển kinh tế trong khu vực này của tỉnh British Columbia. Cầu có tổng chiều dài 968m, bao gồm 3 nhịp chính, mỗi nhịp dài 242m và hai nhịp biên dài 121m, không kể đường dẫn lên cầu. Một số yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến thiết kế của cầu bao gồm: Vị trí xây dựng cầu nằm trong vùng có nguy cơ động đất; điều kiện đất nền là các lớp phù sa sông mềm nhão và sâu; biên dạng nền có thể khiến cho một trong 4 trụ tháp của cầu ngắn hơn đáng kể (và do đó vững chắc hơn) so với các trụ tháp khác; vị trí nằm gần sân bay hạn chế chiều cao của công trình.

Kết quả của thiết kế đầy thách thức này là một kết cấu lai dây văng, kết hợp giữa cầu dây

văng và cầu dầm - cáp hỗn hợp, sàn cầu bằng bê tông cốt thép và các mặt cáp theo thiết kế song song tương đối phẳng và có biên dạng thấp (Bergman và cộng sự, 2007). Sàn cầu được tổ hợp với các trụ tháp, nhờ đó có sự trợ giúp về lực nâng theo chiều đứng tại các vị trí đó, các sợi cáp tạo thành góc tương đối nhỏ với sàn cầu sẽ làm nhiệm vụ tạo ứng suất trước cho sàn đồng thời nâng đỡ khu vực trung tâm của nhịp. Thiết kế biên dạng thấp giúp cho cầu giảm thiểu tác động bởi giao thông hàng không trong khu vực.

3. Các gối tựa của cầu

3.1 Các yêu cầu về tải trọng và chuyển vị

Các gối tựa của một chiếc cầu điển hình làm nhiệm vụ nâng đỡ sàn cầu từ phía dưới, tạo điều kiện cho sự chuyển vị và chuyển động quay của sàn cầu trong giới hạn cho phép khi cần thiết. Tuy nhiên, thiết kế của cầu Golden Ears là kết quả của việc tổng hợp tất cả các yêu cầu dưới đây đối với mỗi gối tựa.

- Chuyển vị dọc 3.100mm
- Chuyển vị ngang 50mm
- Góc quay 0,039 độ radian
- Khả năng chịu lực hướng xuống 4.600KN
- Công suất nâng lên 3.920KN

Tất cả các yếu tố trên trong bối cảnh lực nâng lên, hạ xuống thay đổi thường xuyên, nhiều lần trong ngày.

Với những yêu cầu về chuyển vị dọc, ngang và góc quay như trên, đồng thời xem xét đến lực nâng lớn, cần phải thiết kế một loại gối tựa có cấu tạo phù hợp và sử dụng các vật liệu đặc biệt để đáp ứng các yêu cầu đó. Tuy nhiên, yêu cầu cuối cùng là gối tựa phải được thiết kế sao cho chịu được sự thay đổi thường xuyên giữa lực nâng lên và hạ xuống theo chiều đứng cũng là một thách thức. Một giải pháp dựa trên loại gối tựa hình cầu đã được nghiên cứu lúc đầu có thể thỏa mãn các yêu cầu về chuyển vị, tuy nhiên vật liệu được sử dụng cho các mặt trượt phải chịu được lực va đập mỗi khi lực tác động lên gối tựa thay đổi từ hướng đi xuống sang

hướng nâng lên. Điều đó cho thấy, rõ ràng là thiết kế gối tựa phải đảm bảo cho phép các chuyển vị dạng trượt lớn, đồng thời các mặt trượt phải luôn trong trạng thái ổn định dưới áp lực nén sơ bộ để chống lại các va đập, là một yêu cầu cần thiết.

3.2 Các giải pháp tổng thể về thiết kế các gối tựa

Do các nhà cung cấp chưa biết loại gối tựa tiêu chuẩn nào có thể đáp ứng tất cả các yêu cầu nêu trên, do đó, một thiết kế đặc biệt đã được phát triển. Bản thiết kế cuối cùng bao gồm một cấu kiện dài, được liên kết bu lông với sàn cầu và một cấu kiện ngắn hơn được neo vào trụ bê tông bên dưới. Các cấu kiện này tương tác với nhau thông qua các đĩa đệm nằm ngang, được phân cách với nhau bởi các gối trượt đàn hồi cỡ lớn. Các gối đàn hồi cho phép tạo ra sự nén sơ bộ đối với các mặt trượt, có các chốt thép theo chiều đứng xuyên qua lõi để hạn chế sự võng lệch có thể làm giảm khả năng đỡ của gối.

3.3 Chế tạo gối tựa

Việc sản xuất các gối tựa có kích thước như vậy cũng là những thách thức không nhỏ trong quá trình gia công các gối cầu, đòi hỏi phải sử dụng các biện pháp đặc biệt. Để đảm bảo trạng thái song song của các thành phần gối tựa khác nhau, mà có thể bị ảnh hưởng bởi nhiệt độ cao trong quá trình hàn các tấm thép lớn như vậy, nên các tấm quan trọng được thiết kế liên kết bu-lông thay cho hàn. Bên cạnh đó, khả năng chịu nén của từng gối đàn hồi được nhà sản xuất thử nghiệm sau khi sản phẩm hoàn thành để khẳng định sự đúng đắn của các tính toán lý thuyết. Những biện pháp đó tạo ra niềm tin rằng các gối tựa đặc biệt đó sẽ đảm trách được các nhiệm vụ yêu cầu.

Do kích cỡ lớn của các gối tựa, việc lắp đặt được thực hiện bằng cần trục - loại có thể sử dụng để vận chuyển gối tựa từ nhà máy đến hiện trường. Việc xiết chặt các bu lông cần phải dùng đến 6 công nhân.

Các gối tựa thành phẩm, mỗi chiếc nặng 17

tấn, là minh chứng khẳng định một thực tế là những kỹ sư có trình độ phù hợp có thể đưa ra một giải pháp đáp ứng hầu hết các thách thức

3.4. Lắp đặt các gối tựa

Việc lắp đặt các gối tựa đòi hỏi độ chính xác cao, trong khi chúng lại có kích thước rất lớn. Với chiều dài gần 5m, bộ phận trượt phía trên là quá dài so với một chiếc gối cầu thông thường. Yêu cầu đối với các mặt trượt của gối trượt là phải đảm bảo độ song song hoàn hảo cũng là thách thức, đặc biệt là đối với cấu kiện có kích thước lớn như vậy. Các mặt trượt (thường bằng PTFE và thép không gỉ) của gối trượt phải song song và sự chuyển vị của tấm gối này trên tấm kia phải nằm trong cùng mặt phẳng tiếp xúc. Điều này là cần thiết để đảm bảo sự truyền tải trọng đồng nhất tại tất cả các vị trí của tấm này trong sự tương quan với tấm kia, và để tránh tạo ra khoảng hở có thể dẫn đến sự va đập, mà có thể làm hỏng vật liệu PTFE. Khe hở giữa các mặt có thể còn dẫn đến nhiễm bụi và các chất xâm nhập khác có thể làm giảm khả năng trượt của gối tựa và làm mài mòn vật liệu trượt.

Chỉ một chút không đảm bảo độ song song có thể không gây hậu quả lớn đối với gối tựa có tấm trượt ngắn, nhưng khi tấm trượt dài trên 1,5m vượt quá tấm đỡ bên dưới, như là tấm trượt của cầu Golden Ears, thì chỉ một góc nhỏ giữa PTFE và bề mặt thép không gỉ cũng có thể tạo thành một khe hở đáng kể ở cuối tấm trượt.

Với trọng lượng 17 tấn mỗi gối tựa, việc cầu nâng và định vị các gối tựa sao cho đảm bảo chúng song song với nhau và thẳng hàng cũng là một khó khăn đáng kể. Các gối tựa trước tiên được treo vào sàn cầu và liên kết với sàn cầu bằng các bu lông với các lỗ khoan sẵn. Việc liên kết của gối với trụ cầu phía dưới sau đó có thể điều chỉnh nhờ các khe hở của các thanh neo (đặt trong các ống lồng) xuyên suốt chiều sâu của đầu trụ cầu, trước khi phụt trám bê tông vào bên dưới để đảm bảo phân phối đều tải trọng.

4. Các khe co dãn của cầu

4.1 Các yêu cầu đối với khe co dãn

Các khe co dãn của cầu tạo ra một bề mặt liên tục tại phần tiếp giáp của các tấm sàn cầu, đồng thời cho phép các tấm sàn chuyển vị do sự biến thiên của nhiệt độ, gió, từ biến bê tông, tải trọng phương tiện vận tải. Các khe co dãn của cầu Golden Ears được thiết kế cho phép các tấm sàn có thể có chuyển vị lớn và chuyển động quay, ngoài ra còn đảm bảo các yêu cầu về vận hành trong và sau sự cố động đất - chiếc cầu sẽ không bị phá hủy nghiêm trọng và có thể mở lại cho phương tiện cấp cứu và các phương tiện giao thông khác ngay sau động đất. Giải pháp khe co dãn của cầu Golden Ears sử dụng giải pháp chống động đất Fuse - Box, tối ưu hóa chi phí và các yêu cầu không gian của khe co dãn, đồng thời đáp ứng yêu cầu thiết kế hợp lý.

Các khe co dãn của cầu được đặt ở nhiều vị trí khác nhau, bao gồm một số đặt dọc theo đường lên cầu, và cuối các nhịp cầu. Với tổng chiều dài 968m, cầu chính có yêu cầu đáng kể về chuyển vị dọc. Các khe co dãn tại đầu mút các nhịp cầu được thiết kế đáp ứng sự chuyển vị theo chiều dọc đến 1.360mm, chuyển động quay cả theo chiều đứng và chiều ngang, trong trường hợp động đất, với khẩu độ lần lượt khoảng 0,005 radian và 0,030 radian.

Để đáp ứng những chuyển vị có thể lớn hơn trong trường hợp xảy ra động đất, các khe co dãn cần được thiết kế đảm bảo 02 vấn đề:

- Bản thân khe co dãn và các chi tiết liên kết của cầu không bị phá hoại nghiêm trọng;
- Cho phép thông cầu ngay sau khi sự cố động đất xảy ra, để phục vụ các hoạt động của xe cấp cứu, sơ tán người bị ảnh hưởng và cung cấp các dịch vụ cứu trợ như lương thực, thực phẩm, nhà ở và hoạt động tái thiết.

4.2 Biện pháp tối ưu sử dụng kỹ thuật chống động đất Fuse - Box

Các yêu cầu trên có thể được đáp ứng một cách tối ưu nhất nhờ áp dụng hệ thống Fuse Box cho mô đun khe co dãn tiêu chuẩn - đã chứng tỏ được giá trị trên hàng ngàn chiếc cầu

trên thế giới. Fuse - Box về nguyên tắc bao gồm một mũi thép tam giác lắp tại một bên của khe co dãn, tựa trên (có thể đút gậy theo thiết kế) trên một mái dốc bằng thép được cố định vào kết cấu chính. Trong trường hợp động đất lớn, làm vượt quá tải của khe co dãn, liên kết giữa mũi thép và mái dốc sẽ gãy, cho phép mũi thép (và khe co dãn gắn kèm) chuyển động độc lập với mái dốc và cấu trúc chính mà mái dốc đó gắn vào. Sau khi động đất đã qua, khe co dãn vẫn nằm đúng vị trí và hoàn toàn có thể đảm bảo cho các phương tiện cấp cứu và sơ tán người qua cầu.

Đồng thời, việc lắp ráp cũng không mất nhiều công sức để thông cầu cho phép các phương tiện thông thường đi qua.

Fuse - Box là một giải pháp tốt để đáp ứng những thách thức nói trên, tuy nhiên, nó không phải là sự lựa chọn duy nhất.

Là một giải pháp thay thế, khe co dãn dạng mô đun tiêu chuẩn không có hệ thống Fuse - Box có thể được thiết kế để giải quyết vấn đề chuyển vị do động đất (kể cả các trận động đất lớn). Tuy nhiên, điều này dẫn đến việc mở rộng đáng kể khe co dãn, với các yêu cầu về khoảng cách rộng hơn của sàn cầu. Giải pháp này không chỉ đòi hỏi tăng chi phí, mà còn tốn kém về chi phí bảo trì so số lượng các phụ tùng nhiều hơn mà đòi hỏi phải thay thế trong vòng đời của khe co dãn. Việc sử dụng hệ thống Fuse - Box còn đảm bảo bảo vệ cho cầu trong các trận động đất lớn hơn tải trọng cho phép trong thiết kế cầu - không quan trọng động đất lớn cỡ nào, khe co dãn cũng gây ít ảnh hưởng đến kết cấu chính nếu như có thể tự động ngắt liên kết nhờ hệ thống Fuse - Box.

4.3 Vận chuyển và lắp đặt

Việc vận chuyển các mô đun khe co dãn lớn nhất cũng là một thách thức, đặc biệt là do chiều rộng của nó vượt quá chiều ngang của xe tải. Điều đó đòi hỏi phải có những biện pháp đặc biệt và giấy phép chuyên chở chúng.

Các thùng xe được thiết kế đặc biệt để đảm

bảo nâng lên an toàn mô đun khe co giãn, đồng thời cho phép lắp ráp trước khe co giãn sẽ được hiệu chỉnh ở hiện trường. Việc này cần thiết nhằm làm cho chiều rộng của khe co giãn khi liên kết với cầu ở mỗi bên vừa khít với chiều rộng khe ở cửa cầu trong thời điểm đó, và thay đổi do hiệu ứng nhiệt độ và do đó có thể không dự báo được một cách chắc chắn.

Việc lắp dựng hệ thống khe co giãn với tổng chiều dài 24,5, và mô đun khe co giãn gồm 17 khe sau khi lắp xong.

5. Kết luận

Các thiết kế thông minh cũng như những chi tiết cấu tạo chính xác của các bộ phận cơ khí của cầu Golden Ears đóng vai trò quan trọng tạo ra một thiết kế sáng tạo hoàn thiện cho công trình đặc biệt này. Nếu như không có các thiết kế gối tựa và khe co giãn giải quyết được những nhiệm vụ nặng nề đặt ra, thì thiết kế của cầu có thể sẽ phải điều chỉnh để đáp ứng tất cả

các tiêu chí đã được xác định, có thể tốn kém vật liệu hơn trong một hình dáng tương đối tiêu chuẩn, kém trang nhã hơn. Nhưng đây là trách nhiệm của cộng đồng các kỹ sư xây dựng nhằm đạt được những đỉnh cao nhất có thể hoặc được cho là có thể về mặt kỹ thuật, thông qua việc phát triển những giải pháp tốt hơn về thiết kế và xây dựng các công trình cầu lớn. Việc thiết kế và chế tạo khe co giãn và gối tựa của cầu Golden Ears tạo điều kiện cho thiết kế sáng tạo cầu, cho thấy rằng các nhà chế tạo các sản phẩm chủ yếu trong chuỗi cung ứng có thể đóng vai trò quan trọng trong sự tiến bộ và phát triển của ngành Xây dựng nói chung.

Giani Moor, O'Suilleabhain

Nguồn: Tạp chí Bridge Design & Engineering

ND: Bạch Minh Tuấn

Khuyến khích xây dựng sinh thái tại Liên bang Nga

Việc chuyển sang áp dụng mô hình sử dụng năng lượng hiệu quả (SDNLHQ) trong phát triển thị trường bất động sản ở nước Nga không thể thiếu các biện pháp khuyến khích và áp dụng các công nghệ tiên tiến xây dựng sinh thái (XDST).

Công trình nghiên cứu dưới đây sẽ xem xét những trở ngại cơ bản và các khó khăn, thách thức cần vượt qua trong quá trình xây dựng chính sách nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng và áp dụng các công nghệ mới xây dựng "xanh". Trở ngại lớn nhất trên con đường đầu tư vào việc SDNLHQ trong lĩnh vực nhà ở là thiếu sự khuyến khích trong khi đó sự ưu tiên cho vấn đề năng lượng còn chưa đủ so với tiềm năng của các chủ sở hữu nhà và chủ thể kinh tế. Giá năng lượng không ổn định hoặc không đủ cho việc bù đắp các chi phí trong khi đó các sản phẩm SDNLHQ có mức giá cao hơn so với các sản phẩm lựa chọn khác. Các trở ngại khác

gồm có: a. Thiếu các biện pháp về thông tin và nâng cao sự hiểu biết; b. Sự chủ động của nhà nước còn chưa đầy đủ và các trở ngại về tổ chức; c. Thiếu sự tiến bộ của công nghệ; d. Thiếu vốn đầu tư và nguồn lực tài chính. Rõ ràng là tự bản thân thị trường không đủ khả năng giải quyết các vấn đề nêu trên nếu thiếu các chương trình định hướng của chính phủ được lập dựa trên sự đối thoại và hợp tác với tất cả các bên liên quan chủ chốt.

Tuỳ theo những khả năng cụ thể trên cấp quốc gia, cần xây dựng và duy trì kết cấu hạ tầng tài chính tin cậy cho tất cả các bên liên quan nhằm tạo ra khả năng huy động vốn đầu tư vào đổi mới trang thiết bị và công nghệ kể cả nắm bắt công nghệ mới dành cho kết cấu hạ tầng của thị trường. Điều đó đòi hỏi một hệ thống minh bạch các hình thức hỗ trợ, trợ cấp, phụ cấp, cho vay cùng với các chương trình đầu tư của nhà nước và cho thuê kể cả các nguồn

vốn đầu tư tự có (như quỹ tái đầu tư). Các công cụ nêu trên cần phải dành cho các bên liên quan tương ứng, kể cả các chủ sở hữu, những người thuê căn hộ, các nhà xây dựng, các nhà nghiên cứu công nghệ và các nhà tiếp thị.

Nhiều nước đã và đang thực hiện các biện pháp khuyến khích rất đa dạng bằng thuế và hỗ trợ hướng vào việc khuyến khích các chủ sở hữu nhà nâng cao việc SDNLHQ và giải quyết vấn đề thiếu sự thống nhất giữa các biện pháp khuyến khích đối với người chủ sở hữu nhà và người sử dụng nhà.

Một trong các yếu tố quan trọng tạo thành hệ thống khuyến khích SDNLHQ là công tác định giá năng lượng và thu phí năng lượng. Nếu người sử dụng nhà cho rằng tiền chi trả cho năng lượng tiêu thụ là gánh nặng cho túi tiền thì họ sẽ đánh giá cao nhà ở SDNLHQ và sẽ chú ý hơn đến việc giảm tiêu thụ năng lượng. Do vậy, điều vô cùng quan trọng là xây dựng được một hệ thống phù hợp trong việc định giá và xoá bỏ hệ thống giá năng lượng cố định (đối với điện, nhiệt, khí đốt và nước nóng). Tuy nhiên, với mục tiêu đó cần ít nhất hai điều kiện tiên quyết. *Thứ nhất*, giá năng lượng cần phải được gắn với mức tiêu thụ năng lượng thực tế của công trình bất động sản và người tiêu thụ năng lượng cần phải nhận được thông tin dưới dạng bản thống kê năng lượng và với sự hỗ trợ của đồng hồ đo mức tiêu thụ năng lượng. *Thứ hai*, việc thu tiền sử dụng năng lượng theo mức tiêu thụ có ý nghĩa khi và chỉ khi người tiêu thụ năng lượng có thể kiểm soát đầy đủ sự tiêu thụ năng lượng nếu không họ sẽ không phản ứng trước các biện pháp khuyến khích về giá và hiệu quả xét trên mặt bằng SDNLHQ sẽ là con số không.

Các biện pháp nhằm thống nhất lợi ích của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ công cộng và người tiêu dùng cần được triển khai vào thực tế.

Công tác tuyên truyền, phổ biến rộng rãi công nghệ mới cho người tiêu dùng cần được thực hiện trước khi tích cực sử dụng công nghệ mới. Người sử dụng nhà cần nhận thức được



Trung tâm "Kristall" - Nhà sinh thái hiện đại tại Luân Đôn (Anh)

rằng nhà SDNLHQ sẽ giúp họ tiết kiệm nhiều chi phí hơn là sử dụng ngôi nhà được xây dựng theo kiểu "cũ". Trước mắt, đối với nhà xây dựng cần nâng cao khả năng tiếp cận các nguồn lực tài chính nhằm bảo đảm tiết kiệm cho dự án 20% - 30%. Hiện nay, các công nghệ mới chỉ có thể bảo đảm tiết kiệm được 3% - 5%.

Đối với các phạm vi quyền hạn khác nhau, nhà nước lựa chọn các cách tiếp cận khác nhau nhằm khuyến khích xây dựng "xanh". Hiện nay các cách tiếp cận sau đây là phổ biến nhất:

- Nhà nước quy định các tiêu chuẩn "xanh" bắt buộc áp dụng trong xây dựng;
- Nhà nước thực hiện các biện pháp khuyến khích xây dựng "xanh".

Ví dụ điển hình cho việc áp dụng cách tiếp cận thứ nhất là vào tháng 12/2009 Liên minh châu Âu đã ban hành Văn bản hướng dẫn về hiệu quả năng lượng của nhà (Energy Performance of Buildings Directive) đặt ra các yêu cầu tối thiểu đối với việc SDNLHQ trong xây dựng mới hoặc cải tạo nhà và đặt ra các yêu cầu đối việc lắp đặt, các thông số kỹ thuật và đặc trưng của các hệ thống thiết bị kỹ thuật sử dụng trong loại nhà nêu trên bao gồm cả sưởi, thông gió và điều hoà không khí. Theo đó, từ sau năm 2020 việc xây dựng nhà cần phải đáp ứng được tiêu chí "Năng lượng bằng không" nghĩa là nhà cần được trang bị hệ thống kỹ thuật bảo đảm sản xuất đủ lượng năng lượng cần cho sự vận hành của nhà. Đối với nhà do cơ quan công quyền sử dụng, thời hạn



Nhà sinh thái xây dựng theo công nghệ vòm ở Nga chuyển sang tiêu chuẩn “năng lượng bằng không” được rút ngắn.

Văn bản hướng dẫn cũng quy định cơ chế về sự kiểm tra của các chuyên gia độc lập đối với giấy chứng nhận SDNLHQ, quy định trách nhiệm về việc đưa các thông tin về hiệu quả năng lượng của nhà vào nội dung quảng cáo về các công trình đó.

Các biện pháp khuyến khích xây dựng “xanh” được áp dụng tại Anh là những kinh nghiệm thu hút được sự chú ý. Chính phủ Anh đã cho phép phát hành 2 loại giấy chứng nhận. Loại thứ nhất là giấy chứng nhận SDNLHQ (Energy Performance Certificates - EPC). Kể từ năm 2008, nhà phải có giấy chứng nhận EPC khi xây dựng, cho thuê hoặc bán. Nếu không có loại giấy chứng nhận này đối với những trường hợp đã được quy định, người chủ sở hữu nhà có thể phải chịu phạt hành chính.

Loại giấy chứng nhận thứ hai là giấy chứng nhận tiêu thụ năng lượng thực tế (Display Energy Certificate - DEC). DEC được áp dụng từ ngày 01/10/2008. DEC bắt buộc áp dụng đối với nhà có diện tích sử dụng lớn hơn 1.000 m² do cơ quan công quyền sử dụng hoặc các tổ chức công sử dụng để cung cấp các dịch vụ công cho phạm vi rộng các đối tượng. Từ năm 2012, DEC còn được bắt buộc áp dụng rộng rãi đối với nhà thương mại. DEC cũng đòi hỏi được công bố công khai trước cộng đồng. Sự vi phạm yêu cầu về việc bắt buộc lập DEC hoặc về nội dung bắt buộc đối với DEC, người chủ sở hữu



Công trình xây dựng sinh thái - nhà ga đường sắt cao tốc tại Đài Loan

nhà có thể phải chịu phạt hành chính.

Việc áp dụng các biện pháp mang tính bắt buộc xây dựng nhà sạch sinh thái không thể không nhắc đến kinh nghiệm của Mỹ. Ở Mỹ sự quản lý của nhà nước đối với vấn đề XDST được triển khai trên 3 cấp là liên bang, bang và địa phương.

Trên cấp liên bang, nhiều bộ và cơ quan quản lý nhà nước đặt ra yêu cầu về sự tương thích của nhà được xây dựng dành cho các bộ và cơ quan này với các tiêu chuẩn “xanh” đang được áp dụng (thông thường là hệ thống tiêu chuẩn LEED đã được chấp thuận).

Ngoài ra, việc điều tiết vấn đề xây dựng “xanh” còn được triển khai tại phần lớn các bang. Ví dụ, tại bang Arizona tất cả các tòa nhà được xây dựng bằng kinh phí của ngân sách bang đều phải đáp ứng được các yêu cầu tối thiểu về SDNLHQ theo tiêu chuẩn LEED.

Thoả thuận xanh (Green deal) là biện pháp khuyến khích xây dựng “xanh” của nhà nước dưới hình thức một chương trình áp dụng đối với nhà ở và nhà sản xuất với mục tiêu nâng cao SDNLHQ của nhà thông qua việc khuyến khích sửa đổi kết cấu một cách thích hợp.

Một ví dụ khác về biện pháp khuyến khích là việc ưu đãi thuế và cấp tín dụng cho chủ sở hữu của nhà sạch sinh thái. Tại bang Nevada chủ sở hữu của nhà đáp ứng được các yêu cầu của Tiêu chuẩn LEED mức Bạc được giảm đến 35%



Brazilia - Khu đô thị sinh thái thành công nhất ở Braxin

thuế tài sản. Hiện nay, luật pháp hiện hành của LB Nga còn chưa quy định các biện pháp mạnh khuyến khích phát triển xây dựng “xanh”. Xây dựng “xanh” hiện được thực hiện bởi các nhà đầu tư phát triển quốc tế do họ áp dụng các tiêu chuẩn xây dựng mang tính thống nhất trên thế giới hoặc trong khuôn khổ thực hiện các thoả thuận quốc tế của LB Nga hoặc trong xây dựng công trình Thế vận hội Olympic.

Với điều kiện hiện nay, việc xây dựng “xanh” tại LB Nga có thể được thực hiện theo từng giai đoạn. Trên giai đoạn thứ nhất, nhà nước quy định trách nhiệm đáp ứng các tiêu chuẩn “xanh” đã được chấp thuận đối với nhà do cơ quan nhà nước và các bộ đang sử dụng. Ngoài ra, có thể ưu đãi thuế đối với chủ sở hữu của nhà đáp ứng được các tiêu chuẩn “xanh” tương ứng đã được chấp thuận. Bước đi này sẽ tạo ra một xung lực mạnh mẽ cho sự hình thành ở LB Nga ngành xây dựng “xanh”. Sau đó, việc phát triển xây dựng “xanh” ở LB Nga có thể áp dụng các cơ chế khác được xây dựng tùy thuộc vào thành công của việc thực hiện các sáng kiến của nhà nước.

Trên cơ sở tổng kết các biện pháp khuyến khích XDST có thể nêu ra những điểm sau:

1. Nhà nước khuyến khích hoạt động kinh doanh thông qua ưu đãi thuế, mức giá “xanh” và các biện pháp tài chính,...
2. Sử dụng các nhân tố thị trường như tạo ra nhu cầu, xác định vị trí cho hoạt động XDST như là chuẩn mực chung trong xã hội ngày nay.
3. Phổ biến rộng rãi các ý tưởng - thu hút sự

quan tâm của nhà nước, nâng cao mức độ quan tâm của các nhà đầu tư kết hợp với công tác nâng cao hiểu biết và giáo dục trong cộng đồng.

4. Nâng cao mức độ khắt khe của các yêu cầu của pháp luật đối với an toàn sinh thái và thông qua đó triển khai áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn và quy phạm XDST giúp các dự án đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao.

5. Sự xuất hiện của số lượng lớn các chuyên gia “xanh” có trình độ chuyên môn cao như các kiến trúc sư, các nhà thiết kế, các nhà tư vấn, các nhà định giá, các nhà kiểm toán và các nhà chuyên môn.

6. Đơn giản hoá trình tự, thủ tục thẩm định và thoả thuận các dự án “xanh”.

7. Nâng cao khả năng tiếp cận và mức độ hoà nhập vào điều kiện đặc trưng của nước Nga đối với các chuẩn mực công nghệ nước ngoài; phát triển và áp dụng công nghệ và vật liệu của Nga. Sự áp dụng các biện pháp nêu trên có thể thúc đẩy sự hình thành của Sách xanh (Green book). Đây là danh mục các công nghệ, vật liệu và dịch vụ mang tính sinh thái và phát triển hệ thống chứng nhận vật liệu của nước Nga và quốc tế.

8. Phát triển ngành công nghiệp của LB Nga sản xuất vật liệu xây dựng và hoàn thiện.

9. Hỗ trợ việc mở rộng tiếp thị: Tổ chức trao các giải thưởng, các cuộc thi chọn, sử dụng.

10. Tạo ra nhu cầu thông qua khuyến khích nhân dân bằng ưu đãi về vay tín dụng thế chấp khi mua nhà ở sinh thái; thông qua các hình thức hỗ trợ, trợ cấp khi lắp đặt trang thiết bị SDNLHQ và sử dụng năng lượng tái tạo; thông qua giá tiêu thụ đối với năng lượng sinh thái.

11. Áp dụng các tiêu chuẩn sinh thái quốc tế là một phương pháp thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào các dự án sinh thái.

12. Ban hành tiêu chuẩn quốc gia: Phát triển các tiêu chuẩn “xanh” và hoàn thiện các tiêu chuẩn đó cho phù hợp hài hòa với các yêu cầu quốc tế, sửa đổi pháp luật hiện hành và các văn bản quy phạm pháp luật, các quy chuẩn, tiêu chuẩn theo hướng tương thích với kinh nghiệm



Khu nhà ở sinh thái ở Nga

quốc tế, các tiêu chuẩn sinh thái áp dụng trong lĩnh vực xây dựng và đời sống.

Các biện pháp mang tính pháp lý về sự khuyến khích của nhà nước đối với XDST kỳ vọng sẽ tạo ra xung lực mới cho xu thế hiện nay đổi mới sự phát triển của lĩnh vực xây dựng và bất động sản.

Hiện nay việc áp dụng các tiêu chuẩn “xanh” ở LB Nga còn mang tính không thường xuyên. Trong bối cảnh đó chỉ các biện pháp hỗ trợ của nhà nước mới có thể thúc đẩy sự áp dụng rộng rãi của các công nghệ “xanh”. Cần lưu ý rằng kết quả áp dụng các tiêu chuẩn “xanh” cần phải được đánh giá không chỉ về mặt lợi nhuận kinh tế mà cả sự tác động tích cực lên môi trường xung quanh và sức khỏe của con người.

Ngày nay, ở LB Nga nhu cầu về hàng hoá và dịch vụ sinh thái cũng bắt đầu tăng rõ rệt. Điều đó cho thấy sự phổ biến rộng rãi của các giá trị mới thời kỳ hậu công nghiệp hoá của rất nhiều tầng lớp dân cư và là sự khuyến khích hiệu quả về mặt kinh tế cho việc đẩy nhanh sự chuyển đổi sang ngành kiến trúc - xây dựng phát triển thời kỳ hậu công nghiệp hoá.

Vấn đề sinh thái ở nước Nga chỉ có thể được giải quyết trên cơ sở nâng cao sự hiểu biết của nhân dân về sinh thái. Sự cần thiết của việc giáo dục sinh thái như điều kiện cho sự hình thành văn hoá sinh thái của cộng đồng được củng cố bằng pháp luật LB Nga (Luật liên bang số 7-FZ ngày 10-01-2002 Bảo vệ môi trường). Sự phát triển của cộng đồng theo hướng hoàn thiện nhận thức về sinh thái chính là con đường phát triển bền vững. Khái niệm phát triển bền vững được

dựa trên cơ sở của 5 nguyên tắc cơ bản sau: Phòng ngừa, “người gây ra ô nhiễm phải đền bù”, trách nhiệm của nhà sản xuất, sự ứng xử hợp lý đối với chất thải, sự minh bạch trong bảo vệ môi trường.

Ngày nay cần xem xét lại một cách căn bản các cách tiếp cận đối với việc xây dựng chuẩn mực trong lĩnh vực xây dựng. Cần chuyển từ chiến lược giảm chi phí xây dựng nhà sang chiến lược giảm tổng giá trị sở hữu nhà có tính đến tất cả các giai đoạn của vòng đời của công trình. Việc nâng cao các yêu cầu về sinh thái ngay từ giai đoạn thiết kế giúp giảm tiêu thụ năng lượng của công trình và tương ứng giảm được 40% chi phí cho việc sử dụng công trình và dịch vụ công cộng. Ngoài ra, ngày nay việc giảm sự tác động tiêu cực lên môi trường xung quanh cũng được quy đổi thành tiền tệ. Rõ ràng là sự hướng dẫn cụ thể và sự kiểm tra giám sát chặt chẽ từ phía nhà nước trong việc bảo đảm sự minh bạch của quá trình xây dựng sẽ tạo điều kiện cho việc giảm yếu tố tiêu cực mà theo sự ước tính có thể đạt đến 30% giá trị của một mét vuông nhà ở. Một phần của những chi phí nêu trên cần chuyển cho việc sinh thái hoá công trình và sự sinh thái hoá đó sẽ góp phần giảm thêm và giảm mạnh tải trọng cho nền kinh tế.

Ngoài ra cũng cần điều chỉnh chính sách tín dụng - tiền tệ nhằm tạo điều kiện cho sự sử dụng tích cực hơn các công cụ của ngân hàng để khuyến khích các nhà đầu tư đầu tư vào các dự án xây dựng “xanh”. Với mục tiêu nâng cao nhu cầu đối với nhà “xanh” ngay từ bây giờ cần lập và triển khai thực hiện các chương trình nâng cao hiểu biết về sinh thái của người tiêu dùng.

Một trong các yếu tố quan trọng nhất cho sự phát triển thành công của thị trường XDST sẽ là sự khuyến khích các chủ thể hoạt động kinh tế ứng dụng công nghệ “xanh” mới, nâng cao tính an toàn sinh thái và hiệu quả SDNL của nhà. Các doanh nghiệp nhà nước đã xây dựng các tiêu chuẩn “xanh” của doanh nghiệp và bắt đầu áp dụng các tiêu chuẩn đó trong hoạt động của

họ. Trong tương lai gần, tất cả các doanh nghiệp có vốn của nhà nước đều sẽ thành lập bộ phận sinh thái hoá xây dựng trong cơ cấu của doanh nghiệp.

Những kết quả nghiên cứu được nêu ở phần trên có thể được áp dụng vào việc soạn thảo phương hướng phát triển xây dựng “xanh” ở nước Nga. Các kết luận chính và các kiến nghị có thể được sử dụng trên cấp liên bang và địa phương trong việc xây dựng các quan điểm về nâng cao

SDNLHQ trong xây dựng và trong việc hỗ trợ chính quyền các cấp triển khai các biện pháp cụ thể trong quá trình thực hiện các dự án xây dựng có áp dụng công nghệ mới XDST với mục tiêu nâng cao việc SDNLHQ và bảo vệ môi trường.

D.V. Solin

*Nguồn: Tạp chí Cơ giới hoá xây dựng,
số 3/2015*

ND: Huỳnh Phước

Hiện đại và truyền thống - Những đặc điểm nổi bật trong một dự án xây dựng tại Moskva (Nga)

Sự phát triển của các thành phố lớn luôn bao hàm những thỏa hiệp nhất định giữa các giá trị văn hóa - lịch sử lâu đời và xây dựng hiện đại; đơn giản vì những công trình mới sẽ điểm thêm vào bức tranh tổng thể, song rất cần thể hiện sự tôn trọng không gian lịch sử xung quanh. Hiếm khi các chủ đầu tư có cơ hội triển khai dự án xây dựng của mình không phải tại vùng ngoại ô hoặc khá xa trung tâm, mà ngay tại trung tâm của một siêu đô thị. Hơn nữa, nhiệm vụ đặt ra là xây dựng một khu phố với những công trình bất động sản tương xứng với đẳng cấp của khu vực trung tâm, đồng thời tạo một “trang sử mới” cho cả thành phố - có nghĩa là tạo nên diện mạo hấp dẫn của khu phố không chỉ đối với người dân bản địa, mà còn tạo sức hút đối với cư dân của các khu vực lân cận. Đó chính là dự án Cánh đồng Khodyn tại trung tâm Thủ đô Moskva (Nga). Dự án bắt đầu từ con số 0. Các chủ đầu tư mong muốn biến khu đất quy hoạch ở đây thành một vị trí cho những thiết kế thử nghiệm táo bạo đậm dấu ấn của thế kỷ XXI, song vẫn bảo tồn được không gian kiến trúc di sản của “trái tim Thủ đô”.

Mục tiêu của dự án là thiết kế khu phức hợp thương mại cao cấp giữa lòng thành phố. Một trong những công trình thu hút sự chú ý của người dân Moskva là tòa cao ốc Litsa do Tập đoàn Capital Group làm chủ đầu tư. Bên ngoài



Tòa nhà thông minh Litsa trong tổ hợp cao cấp Cánh đồng Khodyn (Moskva)

tòa nhà - theo đánh giá của các chuyên gia Văn phòng Kiến trúc sư Moskva - khá phù hợp với phong cách xây dựng chung và không gian lịch sử trang nghiêm của một trong những khu vực dày đặc di tích lịch sử nhất của Moskva hơn 900 năm tuổi - đời Lênin. Sự khác biệt chỉ có thể nhận biết khi bước chân vào bên trong tòa nhà.

Cao ốc là một tòa nhà thông minh với việc điều khiển bên trong hoàn toàn sử dụng công nghệ cao; nói theo cách khác là chính công nghệ thông tin sẽ xác lập hoạt động sống cho toàn bộ công trình. Tất cả các căn hộ để ở, các phòng bên trong cao ốc đều được kết nối với hệ thống nhận diện cư dân trong tòa nhà và hệ thống tiến hành giám sát từ xa - tức là có khả năng giải quyết mọi vấn đề thường nhật chỉ với một màn hình cảm ứng của điện thoại di động, thông qua mạng Wi - Fi được phủ sóng khắp

tòa nhà, kể cả khu vực sân vườn. Theo thống kê, 90% người dân thành phố hiện nay không rời xa điện thoại di động một phút nào, và dự án đã được xây dựng dựa trên ý tưởng từ những chiếc điện thoại di động.

Caoc ốc luôn “sẵn sàng hợp tác” với mọi công dân. Chiếc điện thoại giống như một chìa khóa vạn năng có thể điều khiển mở cửa bãi đỗ xe, hoặc các cổng và cửa ra vào tòa nhà. Không cần bấm nút trong thang máy, máy tính chủ sẽ nhận biết ngay khi bạn tiến đến gần thang máy, cabin tự động di chuyển tới vị trí bạn đang đứng, “nhận diện” chủ nhà và đưa bạn đến đúng tầng của mình. Hệ thống định vị hoạt động trên cơ sở nối mạng chung trong cả tòa nhà tự động đưa ra những lựa chọn khác nhau tùy theo vị trí bạn đang đứng - trong bãi xe, trong khu vực căn hộ, sân, thang máy, tầng thượng...Thang máy sẽ chuyển động chỉ sau 10 - 15 giây, trong khi màn hình trong cabin sẽ cho bạn biết những thông tin cần thiết nhất trong ngày - ùn tắc giao thông, thời tiết, giá cổ phiếu... Các dịch vụ (tự động) còn cho phép bạn giải quyết những vấn đề, những công việc hàng ngày; thậm chí tạo khả năng ngăn ngừa không để những tiêu cực nảy sinh. Tất cả các số liệu của đồng hồ đo (điện, nước) sẽ định kỳ tự động hiển thị ở từng chiếc điện thoại thông minh của các chủ căn hộ. Ngay cả khi chủ hộ đi vắng đột xuất khi đã lỡ hẹn với khách từ trước, người chủ đó cũng không phải bận tâm lo lắng vì đã có những dịch vụ tự động đón khách trong tòa nhà. Khi có một vị khách xuất hiện trước lối ra vào chính của tòa nhà và bấm trên bộ điều khiển số phòng mình cần tìm; dù gia chủ đang ở đâu - tại nơi làm việc, đang đi công tác nước ngoài - nhạc chuông và hình ảnh của khách cũng sẽ được truyền tải tới điện thoại của gia chủ. Khách và chủ có thể thoải mái chuyện trò với nhau, không phân biệt khoảng cách. Một đặc điểm quan trọng nữa của hệ thống dịch vụ tự động trong tòa cao ốc này là: Dựa trên cơ sở mạng Wi - Fi chung trong cả tòa nhà xây dựng

được hạ tầng internet phục vụ việc học tập của trẻ em và cả người lớn. Tại mỗi tầng để ở đều thiết kế những phòng đa năng (multimedia). Tuy diện tích những phòng này rất khiêm tốn, chỉ khoảng 8 - 10m², song các trang thiết bị tích hợp có thể đảm nhiệm chức năng của một trung tâm giáo dục từ xa sẽ cho phép mọi cư dân trong tòa nhà học online bất cứ môn học nào. Việc dạy và học online này vừa tiết kiệm thời gian đi lại, vừa đạt lợi ích cao về mặt kinh tế. Ngoài việc dạy học, các phòng đa năng còn có thể được sử dụng cho những trò chơi vận động ảo - gôn, bóng chày, dancing sport...- cung cấp mọi kiến thức hữu ích giúp trẻ em làm quen và tự tin bước ra ngoài thế giới ảo để xuống sân và tham gia vào các trò chơi, các môn thể thao thực sự. Trong các khoảng sân xung quanh tòa nhà, ngoài các khu thể thao và vui chơi giải trí đạt tiêu chuẩn, một rạp chiếu phim Wi- Fi ngoài trời cùng nhiều quán bar - café xinh xắn được bố trí để phục vụ cư dân và các vị khách. Khi bắt tay thực hiện dự án, các chủ đầu tư đã đặt ra mục tiêu: Bằng các phương tiện hiện đại đưa cư dân khu vực trở về với khoảng sân truyền thống của Moskva xưa - nơi những người hàng xóm có nhiều cơ hội giao thiệp trực tiếp một cách cởi mở và thân thiện.

Trong mùa hè năm 2015, toàn bộ các công tác chuẩn bị cho dự án đã được triển khai và hoàn tất. Dự kiến tới cuối năm 2016, dự án sẽ hoàn thiện. Và quý II/2017, Cánh đồng Khodyn sẽ đón những lượt cư dân đầu tiên đến sinh sống và làm việc.

Oksana Samborskaya

*Nguồn: Báo Xây dựng Nga số 45
(ngày 6/11/2015)*

ND: Lê Minh

Nguyên tắc phát triển theo định hướng giao thông công cộng trong thiết kế nút giao thông của một số quốc gia trên thế giới

Chính quyền Thủ đô Moskva (Nga) vừa thông qua chương trình phát triển hệ thống nút giao thông nội đô. Chương trình bao gồm việc xem xét tu bổ các nút giao hiện hữu trên địa bàn, và quy hoạch xây dựng các nút giao mới. Kinh nghiệm thiết kế nút giao thông tại các đô thị lớn của Nga những năm qua cho thấy sự cần thiết phải lựa chọn và học hỏi những bài học thực tiễn từ các quốc gia có hệ thống giao thông công cộng phát triển trên thế giới, cũng như những biện pháp thiết lập các điều kiện tối ưu để hành khách luân chuyển.

Trong thực tế quy hoạch đô thị của nhiều quốc gia, những năm gần đây xuất hiện xu hướng tiếp cận công tác quy hoạch lãnh thổ dựa trên một số nguyên tắc bảo đảm sự phát triển bền vững hạ tầng giao thông cũng như toàn bộ hệ thống phân bố dân cư; trong đó có các nguyên tắc TOD (transit oriented development) - phát triển theo định hướng giao thông công cộng, lấy định hướng phát triển hệ thống giao thông công cộng làm cơ sở phát triển quy hoạch đô thị.

Về bản chất, TOD không chỉ đơn thuần là một ý tưởng quy hoạch mà là một khái niệm toàn vẹn về sự phát triển đô thị bền vững. Mục đích cơ bản của việc thực hiện TOD chính là giảm khối lượng dịch chuyển của người dân trên các phương tiện giao thông cá nhân nhờ hình thành trên địa bàn những khu đa năng, trong đó có các công trình công sở, thương mại - dịch vụ, các căn hộ để ở... kết hợp với khả năng tiếp cận tối đa của người đi bộ tới các nhà ga, bến đỗ của phương tiện giao thông công cộng tốc hành.

Tất cả các nguyên tắc TOD đều thuộc một số nhóm cơ bản như hạ tầng cơ sở, quy hoạch, kiến trúc và xã hội. Theo nhiều tài liệu chuyên

ngành cũng như các tiêu chuẩn nước ngoài, các nguyên tắc TOD cơ bản gồm giao thông công cộng phát triển; ưu tiên di chuyển không phải bằng phương tiện cá nhân; phát triển và quản lý không gian công viên và hoạt động của xe đạp; thiết lập các khu vực đa năng trong cơ cấu các đầu mối giao thông (các nút trung chuyển); tính hấp dẫn và mặt trước của các công trình; tính tiện nghi và an toàn của không gian công cộng; cuộc sống xã hội sôi động, tích cực trên địa bàn.

Trong đó, nguyên tắc chủ đạo của TOD là mức độ phát triển cao của giao thông công cộng; hay nói cách khác là định hướng ưu tiên phát triển giao thông công cộng. Trên thực tế, định hướng này nằm trong chính sách quy hoạch đô thị căn bản thời kỳ Xô viết trước đây, và được đề cập tới rất nhiều trong các thập kỷ 50 - 80 thế kỷ XX. Chính hệ thống giao thông phát triển tại Moskva hiện nay là tiền đề để các chuyên gia Nga hướng tới việc nghiên cứu áp dụng các nguyên tắc TOD trong quy hoạch phát triển các nút giao thông tại Thủ đô. Trong bài viết này, tác giả muốn đưa ra những ví dụ điển hình về các giải pháp quy hoạch nút giao thông tại một số đô thị lớn như Tokyo (Nhật Bản), Seoul (Hàn Quốc), Singapore (Singapore), đặc khu Hồng Kông (Trung Quốc). Việc lựa chọn các thành phố phát triển tại Đông Nam Á được xác lập bởi các chỉ số tương ứng với Moskva về dân số và lãnh thổ, cũng như mức độ phát triển cao của hạ tầng giao thông.

Bên cạnh đó, có một số sự khác biệt trong các số liệu quy hoạch của các quần thể đô thị cũng như trong sự phát triển của mạng lưới giao thông. Chẳng hạn: Tại Tokyo và Hồng Kông, tuyến đường sắt nội thị - ngoại ô và tuyến đường sắt đô thị có sự kết nối về chiều sâu.



"Hành lang đô thị" được phủ xanh trong dự án Idzumi Garden (Nhật)

Thoạt nhìn, khó có thể phân biệt những chuyến tàu ngoại ô và các chuyến tàu trong hệ thống đường sắt đô thị. Tại Moskva và Seoul có sự đối lập hoàn toàn - giao thông đường sắt và xe điện ngầm là hai hệ thống phân lập, với những chức năng và phạm vi hoạt động riêng biệt. Còn tại Singapore, giao thông vận chuyển hành khách bằng đường sắt hầu như không phát triển. Các ví dụ được nêu trong bài viết đều được nghiên cứu qua tài liệu và trên thực tế, với việc phân tích đánh giá các ưu điểm - nhược điểm của từng dự án đã được thực hiện tại các quốc gia:

Nhật Bản: trong thực tiễn quy hoạch đô thị của Nhật, các nút giao thông được phân loại tùy theo đặc điểm quy hoạch và sự phân bố các nhà ga (bến đỗ tàu, xe). Có 03 loại hình nút giao thông:

- Loại A: Ga (bến tàu, xe) đa mức có các yếu tố cấu thành đều được xây nổi (trên mặt đất);
- Loại B: Ga (bến tàu, xe) ngầm dưới đất, phía trên là tổ hợp đa năng được kết nối với ga về mặt chức năng và không gian, và kết nối với hệ thống đi bộ của các khu vực phụ cận;
- Loại C: Những nút giao lớn, tại đó có sự tương tác giữa các loại hình giao thông ở mức tối đa. Khi thiết kế các nút này, các nguyên tắc TOD được áp dụng nhiều nhất.

So sánh với các điều kiện tương đồng của Moskva, phương án B là phù hợp hơn cả. Phương án này đã được ứng dụng hiệu quả trong thiết kế nhà ga Roppongi-itchohome-eki và



Khu căn hộ của quận Heng Fa Chuen (Hong Kong) trên mái ga tàu điện ngầm Wan Chai deport

dự án thiết kế khu vực phụ cận Idzumi Garden.

Ga Roppongi-itchohome-eki nằm trên tuyến đường xe điện ngầm Namboku (Tokyo). Ga nằm trong đặc khu Minato của Thủ đô - một trong những quận trung tâm với nhiều cơ quan hành chính tập trung, các công sở và nhiều công trình công cộng khác. Trong quận cũng tập trung nhiều đại sứ quán và lãnh sự quán nước ngoài. Thực chất, chức năng của nhà ga không phải là trung chuyển mà là bảo đảm sự phục vụ giao thông trực tiếp giữa quận với khu vực phụ cận. Khi thiết kế ga này, các kiến trúc sư Nhật Bản đã áp dụng triệt để các nguyên tắc TOD. Ga nằm phía dưới chân đồi, trong khu vực có tuyến đường sắt đô thị tốc hành (metropolitan expressway) đi qua. Trên đỉnh đồi là khu vườn treo của thành phố và Bảo tàng Nghệ thuật. Đây chính là tiền đề cho ý tưởng thiết kế toàn khu vực, và phát triển khu vực theo quy hoạch. Trong quá trình triển khai dự án, một hợp phần quan trọng là thiết lập "hành lang đô thị" (thuật ngữ của các tác giả dự án). "Hành lang" này bảo đảm sự kết nối thông suốt các lối ra vào của ga đường sắt đô thị với đỉnh đồi. Do độ cao giảm mạnh, sự kết nối này được bảo đảm bằng cả hai phương án: Các bậc thang bộ thoải thoải và thang cuốn.

Trong dự án Idzumi Garden, trên diện tích 2,4 ha đã hoàn thành xây dựng: Một trung tâm làm việc với tổng diện tích 118 nghìn m². Chức năng của phần diện tích này là nơi tập trung các



Ga Expo nằm trong tuyến tàu điện ngầm Circle Line (Singapore)

văn phòng và khách sạn; khu căn hộ để ở với tên gọi tương tự, tổng diện tích 38 nghìn m²; không gian công cộng, tổng diện tích 9 nghìn m²; bảo tàng, diện tích 3 nghìn m²; công viên và bãi đỗ xe, diện tích 18 nghìn m².

Trong tất cả các tòa nhà kề cận “hành lang đô thị” (ở mức tương ứng) có các cửa hiệu và quán café tạo nên một tuyến khá hấp dẫn cho toàn bộ tổ hợp. “Hành lang” này được phủ xanh tạo hình ảnh một lối đi trong công viên, từ đỉnh đồi kéo dài xuống tận chân đồi.

Đánh giá những kết quả mà các đồng nghiệp Nhật Bản đã đạt được qua dự án này, các chuyên gia Nga đều nhất trí cho rằng việc ứng dụng nguyên tắc TOD đã tạo điều kiện hình thành một không gian đô thị hài hòa tại các khu vực phụ cận xung quanh nhà ga; tăng tính hấp dẫn của toàn bộ khu vực được quy hoạch.

Hàn Quốc: có thể lấy ví dụ việc ứng dụng các nguyên tắc TOD trong thiết kế một trong những nút giao thông lớn nhất Seoul, đồng thời lớn nhất Hàn Quốc - nhà ga Seoul (Seoul Station).

Trong cơ cấu đầu mối giao thông lớn này có các nhà ga của hai tuyến đường sắt đô thị; một tuyến đường sắt nội thị - ngoại ô; một cảng hàng không nội địa; rất nhiều tuyến giao thông vận chuyển hành khách trên mặt đất đan xen với nhau. Trong địa phận nút giao này còn hiện hữu tòa nhà cổ của nhà ga Seoul (được xây từ năm 1925); một tổ hợp đa năng lớn tổng diện tích xấp xỉ 95 nghìn m². Riêng trong phạm vi tổ

hợp đa năng, có: Các yếu tố hạ tầng cơ sở (khu vực công cộng, phòng đợi, gian sảnh...) xấp xỉ 16 nghìn m²; các trung tâm thương mại (phần diện tích cho thuê) khoảng 61 nghìn m²; bãi đỗ xe công cộng xấp xỉ 18 nghìn m².

Các yếu tố giao thông của nút giao này chiếm hơn 35% tổng diện tích (không tính tới diện tích tòa nhà cổ của ga và phần diện tích ngoài trời của sân ga - nơi hành khách lên xuống tàu và các phương tiện giao thông trên mặt đất khác. Mặc dù các yếu tố công cộng trong cơ cấu nút giao này khá lớn, các quan sát đều cho thấy: Trong các giờ cao điểm vẫn xuất hiện một số khó khăn khi hành khách đổ từ ga đường sắt đô thị ra quảng trường; bởi vì các không gian đi bộ cơ bản tại nút giao này đều thiết kế tập trung vào trong các tòa nhà của nhà ga.

Qua đó, các chuyên gia Nga đi tới kết luận: không thể đạt hiệu quả tối ưu nếu các nguyên tắc TOD không được áp dụng triệt để khi thiết lập không gian công cộng và các yếu tố công cộng khác thuộc phạm vi dự án.

Singapore: Thành phố - quốc đảo này trong vòng 05 thập kỷ qua đã thực hiện một cuộc cách mạng lớn, đưa Singapore từ một thành phố cảng nhỏ bé lạc hậu trở thành một siêu đô thị được quy hoạch đẹp mắt với nhiều công trình độc đáo. Trong quy hoạch đô thị, Singapore đặc biệt chú trọng tới thiết kế các đầu mối giao thông. Tất cả các đầu mối giao thông trong thành phố đều được quy hoạch bài bản, trong đó áp dụng tối đa các nguyên tắc TOD. Có thể lấy nút giao thông Serangoon làm ví dụ. Trong cơ cấu nút giao Serangoon có một bến xe buýt hiện đại, với vùng tiểu khí hậu bên trong được điều hòa hoàn toàn (biện pháp mạnh cho bầu không khí nóng ẩm quanh năm của Singapore). Nút giao thông Orchard Road với các mức ngầm khác nhau bảo đảm phục vụ giao thông cho các trung tâm mua sắm miễn thuế nằm trên khu phố thương mại - giải trí sầm uất nhất Singapore. Jurong East được coi là trung tâm làm việc lớn nhất khu vực, và là ví dụ

điển hình nhất của Singapore trong vấn đề quy hoạch các đầu mối giao thông, với các ga đường sắt đô thị được thiết kế hoàn toàn trên mặt đất.

Với mong muốn lựa chọn một mô hình có giải pháp quy hoạch khả thi để áp dụng vào thực tiễn quy hoạch đô thị trong nước, các chuyên gia Nga tập trung sự chú ý vào thiết kế đầu mối giao thông Bishan. Quận Bishan nằm ở miền trung Singapore (tránh nhầm lẫn với khu vực trung tâm Singapore nằm ở phía nam của thành phố - quốc đảo). Đầu mối giao thông được hình thành dựa trên sự giao cắt của 02 tuyến xe điện ngầm - North South Line và Circle Line. Việc trung chuyển ở đây được thực hiện bằng các phương tiện vận chuyển hành khách trên mặt đất là xe buýt và taxi. Yếu tố thương mại là trung tâm mua sắm cao cấp Junction 8 shopping centre với diện tích dành cho các cửa hàng mua sắm xấp xỉ 35 nghìn m². Trên sơ đồ quy hoạch nút giao thông Bishan có thể thấy rõ việc trung chuyển căn bản từ các ga xe điện ngầm tới xe buýt được thực hiện bởi một đường dẫn xuyên qua trung tâm mua sắm, và xuyên qua phố Bishan. Chiều rộng của các đường dẫn này cho phép việc di chuyển thông suốt qua khu vực thương mại, kể cả khi khách muốn dừng lại ngắm nghía hàng hóa trong các quầy kính dọc lối đi. Đường đi bộ qua phố Bishan được thiết kế mở; có đường ưu tiên cho người khuyết tật. Sự điều hành hoạt động giao thông tại đây được tự động hóa hoàn toàn thông qua các thiết bị hiện đại, đảm bảo dòng chuyển động thông suốt. Trong phạm vi khu vực nút giao còn cả các bãi đỗ taxi và xe đạp.

Giải pháp quy hoạch đầu mối giao thông Bishan được nhận định rất thành công nhờ phù hợp hoàn toàn với các nguyên tắc TOD.

Hồng Kông: Đặc khu Hồng Kông trở về với Trung Quốc đã gần 20 năm, và vẫn tiếp tục thực hiện phương châm “một đất nước, hai hệ thống”. Hiện nay, Hồng Kông là một trung tâm tài chính lớn của thế giới.

Hồng Kông giải quyết rất tốt bài toán quy hoạch và phát triển đô thị do áp dụng triệt để các nguyên tắc TOD. Cũng như Singapore, thật khó lựa chọn và phân tích sự phát triển một mô hình đầu mối giao thông cụ thể nào của Hồng Kông; bởi trên thực tế, mỗi nút giao thông tại đây thể hiện một đặc điểm khác biệt. Trong khuôn khổ bài viết nhỏ này, tác giả sẽ đi sâu vào một số yếu tố khác biệt và hấp dẫn nhất của các đầu mối giao thông tại Hồng Kông.

Một trong các nguyên tắc của TOD là “xây dựng khu vực đa năng trong cơ cấu các đầu mối giao thông”; và hầu hết các nút giao thông tại Hồng Kông đều tuân thủ tuyệt đối yêu cầu này, đặc biệt trong quy hoạch xây dựng khu vực quận Heng Fa Chuen (có một ga đường sắt đô thị Heng Fa Chuen trên địa bàn). Điều khác biệt là một diện tích đáng kể của quận trải rộng ngay trên mái nhà ga ngầm Chai Wan của tuyến đường sắt đô thị khác. Xung quanh ga đã hình thành một trung tâm công cộng, còn trong khu vực đi bộ hình thành khu thương mại, khu căn hộ của quận, với dân số xấp xỉ 10 nghìn người.

Hai trong những nút trung chuyển lớn nhất Hồng Kông là các nhà ga Kowloon và HongKong. Các nút nằm ngay trung tâm thành phố, về hai phía vịnh Victoria. Quy hoạch xây dựng tại đây cần tính tới đặc điểm mật độ dân số rất cao. Đặc điểm này thể hiện trên cả các phương tiện giao thông công cộng như tàu điện 2 tầng, xe buýt 2 tầng. Giải pháp quy hoạch cho cả 2 nút giao Kowloon và HongKong là những hệ thống phức hợp theo phương thẳng đứng (giải pháp “nén”). Trong cơ cấu nút giao thông Kowloon có ga tàu điện ngầm; ga của tuyến đường sắt đô thị tới sân bay; bến xe buýt; nhiều điểm dừng của phương tiện vận chuyển hành khách trên mặt đất; bãi đỗ taxi; một số yếu tố giao thông khác. Cơ cấu nút giao HongKong về tổng thể tương tự như Kowloon, chỉ khác HongKong không có bến xe buýt, và HongKong là đầu mối trung chuyển tới hai tuyến đường sắt đô thị khác nữa.

Có thể tổng hợp một số đặc điểm chung trong giải pháp quy hoạch các nút giao thông Kowloon và HongKong là: Không gian rộng lớn của các khu vực công cộng; tính “nén” trong thiết kế; nơi lên xuống tàu đều được thiết kế ngầm bên dưới các yếu tố thương mại; khối lượng lớn các công trình thương mại.

Một số kết luận cơ bản:

Những nhân tố chủ đạo để thiết lập không gian tiện nghi trong khu vực đầu mối giao thông là: Có khu vực công cộng phát triển (có thể là các đại sảnh, các không gian đi bộ...) bảo đảm việc di chuyển của hành khách giữa các điểm cơ bản của khu đầu mối theo những khoảng cách ngắn nhất; các yếu tố công cộng có năng lực lưu thông dự phòng, được trang bị bằng các phương tiện chuyên dụng có thể thúc đẩy hoạt động đi bộ (thang cuốn,...); sự phân vùng rõ ràng (theo phương thẳng đứng và phương nằm ngang) tại khu vực đầu mối cho phép tách biệt khu vực giao thông và khu vực thương mại; hình thành được “không gian không rào cản”, nâng cao sự hấp dẫn đối với mọi đối tượng hành khách khi sử

dụng phương tiện giao thông công cộng.

Trong khuôn khổ hạn hẹp của bài viết chưa thể phân tích mọi góc độ thiết kế yếu tố hạ tầng phức tạp trên đây. Tuy nhiên, việc các chuyên gia đầu ngành chú trọng tìm hiểu, nghiên cứu hồ sơ tài liệu quy hoạch các đầu mối giao thông ở Moskva và nhiều thành phố khác của Nga hiện nay cho thấy sự cần thiết nhanh chóng ban hành các văn bản tiêu chuẩn cấp vùng và cấp Liên bang về thiết kế và quy hoạch đô thị liên quan tới thiết kế nút giao thông tại các đô thị, cùng các hướng dẫn đi kèm. Và một vấn đề cần được xem là trọng tâm bao gồm các nút giao thông hiện đại cần có cấu trúc thể hiện được nguyên tắc TOD, để thiết kế các đầu mối giao thông có lực hút tối đa đối với cộng đồng dân cư.

D.N.Vlasov

Nguồn: Tạp chí Kiến trúc & Xây dựng Nga

tháng 8/2015

ND: Lê Minh

Tổng Công ty VIGLACERA khởi công xây dựng Khu Công nghiệp Tiên Hải

Ngày 20/2/2016 tại huyện Tiên Hải, tỉnh Thái Bình, Tổng Công ty Viglacera - CTCP đã tổ chức Lễ khởi công xây dựng giai đoạn I Khu Công nghiệp Tiên Hải - Viglacera và khánh thành dự án “Đầu tư mở rộng sản xuất gạch ốp lát granit cao cấp giai đoạn 2 - nhà máy Viglacera Thái Bình”. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Phạm Hồng Hà đến dự và phát biểu tại buổi Lễ.

Khu công nghiệp Tiên Hải (KCN) có quy mô 446 ha nằm trên địa bàn huyện Tiên Hải, Thái Bình. Dự kiến quy mô giai đoạn I của dự án KCN Tiên Hải - Viglacera có diện tích 31,79ha, trong đó đất xây dựng nhà máy, kho tàng là 26,6ha, chiếm hơn 83%, còn lại là đất hạ tầng kỹ thuật, giao thông, cây xanh. Với tổng giá trị đầu tư trên 174 tỷ đồng, sau khi đi vào hoạt động, dự án sẽ tạo việc làm cho gần 30.000 lao động trên địa bàn. Theo kế hoạch, dự án sẽ hoàn thành đầu tư xây dựng hạ tầng vào tháng 09/2016 và lấp đầy toàn bộ diện tích kinh doanh giai đoạn I trong năm 2017.

KCN Tiên Hải là dự án có ý nghĩa kinh tế quan trọng, với vị trí nằm ở trung tâm của khu vực các tỉnh phía Bắc, nằm trên hành lang phát triển kinh tế ven biển Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình; có vị trí cực kỳ thuận lợi về giao thông đường bộ, nằm ngay tuyến giao thông đường bộ ven biển nối từ Quảng Ninh đến Ninh Bình; cách sân bay Tiên Lãng - Hải Phòng khoảng 60km; đường thủy có cảng Diêm Điền, cảng biển Lạch Huyện, cảng Hải Phòng.

Ngoài giao thông thuận lợi, KCN Tiên Hải còn có lợi thế lớn về năng lượng khi nằm ở khu vực mỏ khí đốt Tiên Hải với mỏ khí CNG trữ lượng lớn hàng trăm tỷ m³ khí. Trong KCN có Dự án Hệ thống thu gom và phân phối khí mỏ, cung cấp khí thiên nhiên cho các doanh nghiệp trong KCN và các tỉnh lân cận. Tạo ưu thế để phát triển các ngành công nghiệp sử dụng



Thứ trưởng Phạm Hồng Hà phát biểu tại buổi Lễ
nhiều nhiên liệu như ngành VLXD: Gạch ốp lát, sứ vệ sinh, thủy tinh, xi măng trắng, sứ dân dụng, sứ mỹ nghệ... KCN được đầu tư tại Thái Bình còn được hưởng các tài nguyên khoáng sản khác như nước khoáng với trữ lượng lớn đã và đang được khai thác, sử dụng hiệu quả; Ngoài ra KCN còn nằm trên bề than đồng bằng sông Hồng có trữ lượng 210 tỷ tấn, đã được Chính phủ quy hoạch khai thác. Bên cạnh đó, là khu vực ven biển với các ngư trường truyền thống, KCN Tiên Hải cũng có ưu thế để phát triển công nghiệp chế biến thực phẩm, thủy sản...

Từ những lợi thế trên, KCN Tiên Hải ra đời với các nhà máy công nghiệp kỹ thuật cao, công nghiệp nhẹ. Ưu tiên các ngành công nghiệp chủ lực là Công nghiệp VLXD là lĩnh vực mà Viglacera đang có thế mạnh; công nghiệp chế biến nông, lâm, thủy sản; công nghiệp dệt may và công nghiệp hỗ trợ dệt may... cùng với các giải pháp xử lý nước thải, chất thải rắn hiện đại và đồng bộ, các khu dịch vụ vận hành đạt tiêu chuẩn quốc tế sẽ tạo nên một KCN xanh, sạch và phát triển bền vững. KCN Tiên Hải được đánh giá là sự lựa chọn tối ưu cho các doanh nghiệp sử dụng lượng khí thiên nhiên lớn và ổn định cũng như phát triển công nghiệp và sản xuất.

Phát biểu tại buổi Lễ, Ủy viên Trung ương Đảng - Thứ trưởng Thường trực Bộ Xây dựng



Lễ Khởi công giai đoạn I KCN Tiên Hải

Phạm Hồng Hà đánh giá cao hoạt động đầu tư trong lĩnh vực phát triển đô thị và khu công nghiệp của Tổng công ty Viglacera trong thời gian qua, đồng thời chỉ đạo TCty Viglacera cần có sự chuẩn bị thật tốt tại Dự án này để mang lại hiệu quả cho dự án, cũng như đảm bảo việc bảo vệ môi trường một cách tốt nhất. Thứ trưởng Phạm Hồng Hà bày tỏ hy vọng, với ưu thế là nhà sản xuất VLXD tiên phong và lớn nhất Việt Nam, uy tín của một doanh nghiệp giàu kinh nghiệm trong lĩnh vực đầu tư Khu Công nghiệp cộng với những lợi thế lớn của KCN Tiên Hải, Viglacera sẽ tạo nên một KCN xanh, sạch, hiện đại, đồng bộ và phát triển bền vững, mang lại sự thúc đẩy về kinh tế, tạo việc làm và góp phần tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương, ổn định tình hình kinh tế, chính trị và an ninh trật tự tại địa bàn.

Tại buổi lễ, Chủ tịch UBND tỉnh Thái Bình Nguyễn Hồng Diên cho biết: Khu công nghiệp Tiên Hải là một trong 6 khu công nghiệp tập trung của tỉnh. Thời gian qua, KCN Tiên Hải đã thu hút được gần 50 dự án đầu tư với số vốn đăng ký trên 5.100 tỷ đồng, tạo việc làm cho hàng chục nghìn lao động. Việc TCty Viglacera vừa là nhà đầu tư kinh doanh hạ tầng, vừa là nhà đầu tư thứ cấp tại khu công nghiệp sẽ là yếu tố quan trọng và là điều kiện thuận lợi để việc xây dựng KCN Tiên Hải trở thành điểm đến hấp dẫn đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước trong những năm tới. Cũng trong ngày, TCT Viglacera - CTCP tổ chức khánh thành dự



Lễ Khánh thành giai đoạn II Dự án đầu tư mở rộng sản xuất gạch ốp lát granite cao cấp - nhà máy Viglacera Thái Bình

án “Đầu tư mở rộng sản xuất gạch ốp lát granite cao cấp giai đoạn 2 - Nhà máy Viglacera Thái Bình”. Dự án có tổng công suất 2 triệu m²/năm, tạo việc làm cho gần 150 lao động trên địa bàn. Dòng sản phẩm chủ lực của dự án là gạch ốp Granite men mài có kích thước lớn 600x600; 400x800; 800x800(mm) được in trên máy in kỹ thuật số. So sánh với các dòng sản phẩm xương ceramic và bán sứ, dòng granite men mài cao cấp có đặc tính nổi trội như đạt cường độ cao lớn hơn hoặc bằng 42 N/mm², độ hút nước thấp nhỏ hơn hoặc bằng 0.2% , độ chính xác cao, hình ảnh giống với tranh mẫu, sống động, gắn gũi với tự nhiên, có khả năng tạo hiệu ứng nổi 3D, các cạnh được vát chuẩn, dễ thao tác khi thi công. Đặc biệt khi kết hợp với công nghệ nano, sản phẩm có bề mặt siêu bóng và siêu chống thấm. Ngoài việc đáp ứng nhu cầu trong nước, sản phẩm của nhà máy sẽ được xuất khẩu tới các nước châu Âu, Đài Loan, Indonesia và các nước khác trên thế giới.

Đáng chú ý, toàn bộ quy trình sản xuất của Nhà máy được cán bộ kỹ thuật của nhà máy cân nhắc sao cho đạt hiệu quả tối ưu nhất, đạt tiêu chuẩn ISO 14.000. Nước sử dụng cho mài được xử lý và tuần hoàn 100%, nhiên liệu dùng 100% nhiên liệu sạch là khí tự nhiên, chất thải rắn được dùng cho các nhà máy gạch không nung.

Nhà máy sử dụng nhiên liệu đốt là khí thiên nhiên cho lò nung. So với việc sử dụng khí hoá than, sử dụng khí thiên nhiên hiệu quả kinh tế

tốt hơn, giảm được chi phí đầu tư ban đầu, chất lượng sản phẩm đồng đều do chế độ vận hành ổn định và do nguồn khí thiên nhiên sạch, không bị lẫn tạp chất, đồng thời tăng tuổi thọ của thiết bị do giảm thiểu được quá trình gỉ sắt và ăn mòn vật liệu....

Với hai sự kiện lớn này, TCty Viglacera tiếp tục khẳng định những bước tiến mạnh mẽ trong cả hai lĩnh vực là vật liệu xây dựng và bất động

sản. Hiện tại, Viglacera đang là doanh nghiệp hàng đầu Bộ Xây dựng với tốc độ tăng trưởng phát triển ổn định, bền vững, đồng thời nắm giữ vị trí tiên phong trong đầu tư sản xuất, ứng dụng công nghệ cao, công nghệ hiện đại trong sản xuất vật liệu xây dựng và là nhà đầu tư uy tín trong lĩnh vực bất động sản.

Minh Tuấn (theo tin từ TCty Viglacera)

Tổng Công ty Lắp máy Việt Nam hoàn thành vượt mức kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2015

Theo Báo cáo của TCty Lắp máy Việt Nam (Lilama), năm 2015, giá trị sản xuất kinh doanh của toàn TCty đạt 14.180,7 tỷ đồng (bằng 107,5% kế hoạch), trong đó công ty mẹ đạt 4.945,9 tỷ đồng, công ty con và công ty liên kết đạt 9.234,8 tỷ đồng. Doanh thu toàn TCty đạt 11.763,2 tỷ đồng (109,3% kế hoạch); nộp ngân sách nhà nước 431 tỷ đồng. Nhìn chung, Cty mẹ và các công ty con của TCty Lilama có tài chính lành mạnh, ổn định, hoạt động sản xuất kinh doanh ngày càng hiệu quả, nhiều đơn vị có tỷ lệ tăng trưởng cao như Cty mẹ Lilama, Cty CP Lilama 18, Cty CP Lilama 10.

Trong năm 2015, một số dự án lớn, trọng điểm đã được TCty Lilama hoàn thành và bàn giao cho chủ đầu tư vận hành thương mại, được lãnh đạo Đảng, Nhà nước, Chính phủ và các chủ đầu tư đánh giá cao như: Dự án nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1, nhiệt điện Mông Dương 2, Tổ máy số 1 thủy điện Lai Châu. Bên cạnh đó, các dự án mà TCty Lilama tham gia thi công cũng luôn bám sát tiến độ, đảm bảo an toàn, hiệu quả và chất lượng, như Dự án lọc hóa dầu Nghi Sơn, Dự án nhiệt điện Thái Bình 2, nhiệt điện Sông Hậu, nhiệt điện Vĩnh Tân...

Sự kiện Tổng thầu EPC Lilama bàn giao nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1 công suất 1200 MW cho chủ đầu tư vận hành thương mại có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Đó là khẳng định sự thành công của mô hình tổng thầu EPC trong nước.

Theo như Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng đã phát biểu đánh giá tại Lễ Khánh thành dự án: “Việc xây dựng thành công nhà máy nhiệt điện Vũng Áng 1 có ý nghĩa bước ngoặt, đây là nhà máy nhiệt điện chạy than có công suất tổ máy lớn nhất Việt Nam, công nghệ tiên tiến hiện đại, sử dụng than trong nước là chính. Lần đầu tiên chủ đầu tư, tổng thầu EPC đều là doanh nghiệp của Việt Nam, thực hiện chủ trương phát huy nội lực, trong đó cơ khí chế tạo, lắp máy là lĩnh vực quan trọng. Bên cạnh việc khuyến khích đầu tư nước ngoài, thì việc tăng cường nội lực mới đẩy nhanh công nghiệp hóa, hiện đại hóa được.”

Tại dự án lọc hóa dầu Nghi Sơn (Thanh Hóa), Ban điều hành dự án cho biết, trong quá trình thi công, mặc dù gặp nhiều khó khăn trong điều kiện thi công xen kẽ, mặt bằng thi công trải rộng trên địa hình phức tạp và thời tiết khắc nghiệt, nhưng với tinh thần và quyết tâm cao, Ban điều hành dự án Lilama và các đơn vị thành viên đã huy động tối đa nhân lực, vật lực, làm việc tăng ca, đảm bảo đúng tiến độ, chất lượng và an toàn, đảm bảo khối lượng cam kết, góp phần hoàn thành thắng lợi các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh của TCty. Khối lượng thi công đã hoàn thành 101,4% kế hoạch, trong đó lắp đặt 30.855 tấn kết cấu thép (đạt 113,3% kế hoạch), 36.769 tấn thiết bị, chế tạo ống đạt 1.132.406 ID, lắp đặt 776.888 ID

ống và 24.146 tấn bôn, bê...

Triển khai thi công xây dựng nhà máy nhiệt điện sông Hậu 1 tại Hậu Giang, dự kiến lúc cao điểm dự án sẽ huy động khoảng 250 kỹ sư và 5.000 lao động từ Lilama và các nhà thầu. Ước tính sau thời gian xử lý nền 7 tháng, đóng ép cọc khoảng từ 4 - 5 tháng sẽ tiến hành xây móng. Dự kiến tháng 8/2016 sẽ lắp đặt kết cấu thép lò đầu tiên.

Với vai trò là tổng thầu, Lilama bao quát chung tất cả mọi hạng mục công việc, từ đường sá đến thi công lắp đặt. Hiện tại, Lilama đang kiểm soát tất cả các thiết kế, từ thiết kế tổng thể đến thiết kế chi tiết từng hạng mục. Đáng chú ý là có khá nhiều đơn vị tham gia thiết kế ở các cấp độ khác nhau, trong đó khối lượng thiết kế

do Lilama và các nhà thầu phụ trong nước chiếm chủ yếu. Dự án nhiệt điện sông Hậu 1 công suất 1.200 MW do Tập đoàn Dầu khí làm chủ đầu tư, dự kiến sau khi hoàn thành và đưa vào vận hành từ năm 2016, nhà máy nhiệt điện sông Hậu 1 sẽ cung cấp cho lưới điện quốc gia khoảng 7,8 tỷ kWh/năm.

Bên cạnh đó, tại các dự án khác như nhiệt điện Thái Bình 2, nhiệt điện Vĩnh Tân, thủy điện Lai Châu... TCty Lilama đang phối hợp chặt chẽ với các đơn vị thi công liên quan, đảm bảo chất lượng, an toàn và đúng tiến độ cam kết với chủ đầu tư.

Hà Duy Tinh – TCty Lilama

Trung Quốc: Tỉnh Giang Tây thúc đẩy tiết kiệm năng lượng trong xây dựng

Công tác tiết kiệm năng lượng trong xây dựng của tỉnh Giang Tây đã có bước tiến rõ rệt, cơ bản hoàn thành kế hoạch 5 năm lần thứ 12, góp phần nâng cao quyết tâm và nỗ lực triển khai kế hoạch 5 năm lần thứ 13. Năm 2015, công tác xây dựng xanh của tỉnh Giang Tô đã phát triển tương đối tốt, diện tích xây dựng xanh đã đạt tới 8.380.000m², tăng nhiều so với những năm trước.

Trong kế hoạch 5 năm lần thứ 12, tỉnh Giang Tây đã thúc đẩy phát triển xây dựng xanh, toàn tỉnh tổng cộng có 111 công trình đạt tiêu chuẩn công trình xanh. Giang Tây luôn nỗ lực triển khai đổi mới kỹ thuật xây dựng, toàn tỉnh có 13 công trình đã đạt được giải thưởng công trình ưu tú của quốc gia, 6 công trình nhận giải thưởng của ngành công nghiệp thiết kế và khảo sát công trình của toàn quốc, 27 công trình được công nhận là công trình công nghệ cấp quốc gia. Những nghiên cứu về xây dựng xanh ở các vùng có thời tiết nóng về mùa hạ và lạnh về mùa đông được đưa vào là trọng điểm kỹ thuật lớn của tỉnh Giang Tây. Thúc đẩy mở rộng ứng

dụng 141 sản phẩm mới và kỹ thuật mới về lĩnh vực xây dựng. Hệ thống pháp quy về tiết kiệm năng lượng trong xây dựng đang từng bước được hoàn thiện, hệ thống quản lý giám sát cũng đang dần được thiết lập. Tỷ lệ chấp hành tiêu chuẩn hạn chế trong giai đoạn thiết kế xây dựng những khu vực đô thị và nông thôn là 100%, tỷ lệ chấp hành tiêu chuẩn hạn chế trong giai đoạn thi công là 98%. Giang Tây đã thúc đẩy mạnh mẽ sử dụng nguồn năng lượng tái sinh, công tác giám sát quản lý tiết kiệm năng lượng trong xây dựng đối với những công trình công cộng được tăng cường, thiết lập kênh giám sát quản lý tiêu hao năng lượng xây dựng công cộng loại hình lớn của tỉnh Giang Tây. Đại học Nam Xương cùng 5 đơn vị khác được cho vào danh sách những đơn vị kiểu mẫu loại hình tiết kiệm năng lượng.

Trong thời gian thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ 13, tỉnh Giang Tây căn cứ tình hình thực tiễn của tỉnh, tôn trọng và bảo vệ tự nhiên, kiên trì phát triển thâm canh, hiệu quả cao, xanh hóa và cacbon thấp, nỗ lực thúc đẩy sử dụng những kỹ

thuật tiến bộ và xây dựng tiết kiệm năng lượng.

Trong quá trình thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ 13, tỉnh Giang Tây đề ra 5 biện pháp thúc đẩy tiến bộ khoa học và xây dựng xanh. *Một là*, nỗ lực nâng cao trình độ tiết kiệm năng lượng trong xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, hệ thống hỗ trợ tài chính và hệ thống pháp quy của chính sách tiết kiệm năng lượng trong xây dựng, từng bước nâng cao tiêu chuẩn tiết kiệm năng lượng xây dựng cho những công trình mới, khuyến khích những địa phương có điều kiện thực thi tiêu chuẩn tiết kiệm năng lượng một cách cao độ hơn nữa. *Hai là*, nỗ lực thúc đẩy phát triển xây dựng xanh, tiếp tục làm tốt các công tác trọng điểm như nhà ở xã hội, chính phủ đầu tư vào những công trình phúc lợi công cộng và những công trình công cộng quy mô lớn cần chấp hành những quy định hạn chế của tiêu chuẩn xây dựng xanh; đối với những khu vực có điều kiện hơn cần tiếp tục mở rộng phạm vi chấp hành về tiêu chuẩn xây dựng xanh. Tích cực đưa ra những chính sách khuyến khích xây dựng xanh. Khuyến khích kết hợp cải tạo những khu vực cũ và xây dựng khu vực mới, xây dựng những khu vực kiểu mẫu tập trung kiến trúc xanh. *Ba là*, xúc tiến công tác cải tạo tiết kiệm năng lượng của những công trình hiện có. Tăng cường nghiên cứu kỹ thuật cải tạo tiết kiệm năng lượng xây dựng. *Bốn là*, thúc đẩy ứng dụng xây dựng sử dụng nguồn năng lượng tái sinh. Tiếp tục làm tốt công tác mở rộng trên toàn tỉnh về ứng dụng xây dựng từ nguồn năng lượng tái tạo. *Năm là*, thúc đẩy phát triển khoa học kỹ thuật và hiện đại hóa ngành công nghiệp xây dựng, thúc đẩy thi công xanh và xây dựng xanh, khuyến khích phát triển xây dựng kết cấu thép, kết cấu gỗ hiện đại, nâng cao mức độ sử dụng tuần hoàn và xanh hóa nguyên vật liệu xây dựng, nâng cao trình độ trang bị kỹ thuật của doanh nghiệp xây dựng, hiện đại hóa ngành công nghiệp xây dựng, xúc tiến phương thức sản xuất và phương thức phát triển chuyển biến của ngành công

ng nghiệp xây dựng truyền thống.

Về triển vọng phát triển đô thị thông minh, Giang Tây là một tỉnh có tốc độ phát triển kinh tế tương đối nhanh, trong quá trình xây dựng đô thị thông minh cần tích cực nghiên cứu và học hỏi những kinh nghiệm thành công của những thành phố khác ở trong và ngoài nước.

Trong thời gian thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ 13, năng lực đổi mới kỹ thuật và hiệu quả năng lượng xây dựng của tỉnh Giang Tây sẽ được nâng cao đáng kể. Tới năm 2020, diện tích xây dựng xanh ở đô thị sẽ chiếm 50% tổng diện tích xây dựng mới, tỷ lệ này cao hơn 20% so với năm 2011. Sử dụng nguồn năng lượng tái sinh chiếm trên 10% tổng lượng năng lượng tiêu hao của ngành xây dựng. Nâng cao trình độ sáng tạo khoa học kỹ thuật của ngành công nghiệp xây dựng, nâng cao tác dụng hỗ trợ của khoa học kỹ thuật trong xây dựng đối với quá trình đô thị hóa loại hình mới, nâng cao trình độ thông tin hóa trong ngành công nghiệp xây dựng. Thay đổi phương thức tăng trưởng loại hình quảng canh trong ngành công nghiệp xây dựng, tăng cường ứng dụng và áp dụng rộng rãi những sản phẩm mới, công nghệ mới, nguyên vật liệu mới và kỹ thuật mới trong lĩnh vực xây dựng. Đến năm 2020 tỷ lệ ứng dụng sử dụng những nguyên vật liệu xây dựng xanh đạt tới 40%. Hiện nay vốn đầu tư cho những dự án khoa học kỹ thuật tiết kiệm năng lượng đã vượt mức 1,531 tỷ USD, bao gồm những dự án về ứng dụng xây dựng từ nguồn năng lượng tái sinh, cải tạo tiết kiệm năng lượng của những kiến trúc công cộng, cải tạo tiết kiệm năng lượng cho những kiến trúc nhà ở, kiến trúc xanh, những kiến trúc sáng tạo cho những đô thị thông minh...

Vương Kỷ Hồng

Nguồn: Báo xây dựng Trung Quốc

<http://www.chinajsb.cn/>

ND: Khánh Ly

Xây dựng các bãi đỗ xe tại khu dân cư cũ - Kinh nghiệm của thành phố Nam Thông, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của quá trình đô thị hóa, nhu cầu về đỗ xe tại đô thị cũng ngày càng trở nên bức thiết. Do các khu dân cư cũ tại đô thị trước đây có bố cục không gian nhỏ hẹp, tiêu chuẩn xây dựng các bãi đỗ xe khá thấp, cách quản lý bất động sản tương đối lạc hậu... đã khiến cho vấn đề đỗ xe tại những nơi này rất khó khăn. Bài viết này nghiên cứu việc giải quyết vấn đề đỗ xe tại các khu dân cư cũ của thành phố Nam Thông thông qua điều tra về tình hình dùng đỗ xe, phân tích những tồn tại và nguyên nhân gây ra tình trạng dùng đỗ khó khăn tại địa bàn, đồng thời đưa ra một số biện pháp khắc phục từ các phương diện như các công trình dân sinh, cải tạo khu vực, quản lý chính sách ...

I. Nguyên nhân khiến cho việc dùng đỗ xe khó khăn

1. Xã hội của “xe hơi hóa”

Những năm gần đây, cùng với tốc độ phát triển nhanh chóng của nền kinh tế tại Trung Quốc, nhu cầu của đông đảo người dân đối với tính an toàn, tính thuận tiện, sự nhanh chóng, mức độ thoải mái cũng như tính cơ động khi tham gia giao thông ngày càng cao, song song với đó là nhu cầu mua xe hơi cũng ngày càng tăng. Theo “Báo cáo thống kê về tình hình phát triển kinh tế và xã hội năm 2014” cho thấy, cuối năm 2014 lượng sở hữu xe hơi cá nhân ở Trung Quốc là 125,84 triệu chiếc, tăng 15,5%.

Nam Thông là thành phố nằm phía Đông Nam của tỉnh Giang Tô. Năm 2014, lượng sở hữu xe hơi cá nhân tại khu vực thành phố Nam Thông là 183 nghìn chiếc, trong đó khu vực trung tâm thành phố đạt tới 0,8 chiếc/hộ gia đình, hơn nữa số lượng xe cá nhân đang gia tăng trung bình khoảng 100 chiếc/ngày, bình quân tăng 20 - 30%/năm. Cùng với sự gia tăng nhanh chóng của lượng xe hơi cá nhân, vấn đề dùng đỗ xe khó khăn cũng ngày càng trở nên

ngghiêm trọng. Điều đáng chú ý là dùng đỗ xe khó khăn không chỉ là một “căn bệnh đô thị” ở các thành phố lớn mà nó còn đang lây lan tới các thành phố vừa và nhỏ, đặc biệt vấn đề dùng đỗ xe tại các khu đô thị cũ càng trở thành vấn đề được cả xã hội quan tâm.

2. Tình trạng dùng đỗ xe khó khăn

- Cơ sở dùng đỗ xe không được cung ứng đầy đủ

Trước năm 1995, số lượng xe hơi cá nhân tại Trung Quốc khá ít, thêm vào đó “Quy phạm Quy hoạch thiết kế khu cư trú tại đô thị” trước đây chưa quy định cụ thể về tiêu chuẩn xây dựng bãi đỗ xe cho khu cư trú, đa số các thành phố đều không bố trí khu vực dùng đỗ xe hơi khi xây dựng khu dân cư, vì vậy, theo thời gian, số lượng các bãi dùng đỗ xe trở nên ít ỏi. Do ảnh hưởng của sự phát triển kinh tế xã hội cũng như các chính sách phát triển ngành công nghiệp xe hơi lúc bấy giờ, chỉ tiêu đỗ xe lạc hậu hơn so với tốc độ tăng trưởng của xe hơi cũng là một nguyên nhân chủ đạo khác gây ra vấn đề khó khăn trong dùng đỗ xe. Một mặt, do tốc độ tăng trưởng số lượng xe hơi, mặt khác là do chỉ tiêu đỗ xe lạc hậu đã khiến cho đa số các khu dân cư cũ không thể tránh khỏi khó khăn khi dùng đỗ xe.

- Các nhà phát triển thu hẹp diện tích đỗ xe

Các khu dân cư nhỏ thông thường đều do doanh nghiệp đầu tư xây dựng, vì lý do quản lý giám sát, trong quá trình xây dựng và thi công một số nhà phát triển muốn theo đuổi và nâng cao lợi nhuận ngắn hạn mà thiếu coi trọng việc xây dựng chỗ đỗ xe, hoặc thay đổi chức năng của các bãi đỗ xe trong quy hoạch, đã làm gia tăng khó khăn trong việc dùng đỗ xe, thậm chí còn gây ra các vấn đề xã hội.

- Vị trí đỗ xe được bố trí xây dựng bị lượng xe bên ngoài chiếm dụng

Các cơ sở dùng đỗ xe được xây dựng quanh

các công trình cư trú bị lượng xe ngoại lai chiếm dụng, đặc biệt là các khu nhà ở ven đường do có nhiều doanh nghiệp lựa chọn làm văn phòng kinh doanh, lượng xe dừng đỗ khá lớn, hơn nữa bản thân các doanh nghiệp lại không xây dựng đủ chỗ đỗ xe, vô hình chung đã chuyển vấn đề khó khăn về dừng đỗ xe tới các khu dân cư nhỏ lân cận.

- Quy hoạch thiết kế bãi đỗ xe bất hợp lý

Do người quy hoạch thiết kế tìm hiểu không sâu về đặc điểm dừng đỗ xe tại các khu nhà ở, không đưa ra quy hoạch hợp lý khiến bố cục nơi dừng đỗ xe trở nên bất hợp lý, thêm vào đó thiết kế cửa ra vào bãi đỗ xe thiếu quy phạm, hệ thống thông gió, chiếu sáng, thoát nước... không đồng bộ khiến hiệu suất sử dụng bãi đỗ xe giảm.

II. Biện pháp xây dựng các bãi đỗ xe

1. Hiện trạng các bãi đỗ xe

- Về tình hình cung ứng vị trí các bãi dừng đỗ xe tại các khu dân cư cũ: Các khu dân cư cũ chủ yếu là các tiểu khu cư trú xây dựng từ trước năm 2005. Theo điều tra, các khu dân cư được xây dựng vào những thời điểm khác nhau sẽ có sự khác biệt lớn trong cách cung ứng vị trí dừng đỗ xe. Nhìn chung, các khu dân cư được xây dựng trước năm 2005 còn thiếu nghiêm trọng các bãi đỗ xe, sau năm 2005, sự đồng bộ trong xây dựng được nâng cao, nhưng tổng thể cung ứng vẫn không đủ, không thể đáp ứng nhu cầu thực tế. Các khu dân cư được xây dựng trước năm 1995 hầu hết không bố trí chỗ đỗ xe chuyên dụng, các vị trí đỗ xe hiện có đa phần đều tận dụng các con đường hoặc vùng đất trống hay các bãi đỗ tùy tiện, tiêu chuẩn xây dựng đều dưới 0,1 chỗ để xe/ hộ gia đình. Từ năm 1996 đến năm 2005, tiêu chuẩn vị trí đỗ xe tại các khu dân cư đều khoảng 0,15 - 0,3 chỗ/ hộ và đa phần là các vị trí đỗ xe trên mặt đất. Sau năm 2005, tiêu chuẩn xây dựng các khu dân cư tăng cao rõ rệt, thông thường từ 0,3 - 0,6 chỗ/ hộ, một số khu dân cư đã có bãi đỗ xe ngầm. Vì vậy tiêu chuẩn bãi đỗ xe bình quân tại

các khu dân cư cũ là 0,25 chỗ/ hộ, thấp hơn nhiều so với mức sở hữu xe hơi cá nhân thực tế hiện nay là 0,8 chiếc xe/ hộ.

- Về tình hình quản lý bất động sản tại các khu dân cư cũ: Vấn đề quản lý bất động sản tại các khu dân cư cũ là một vấn đề rất khó, quản lý dừng đỗ xe lại càng khó hơn, đặc biệt là các khu cư trú cũ không có các công ty bất động sản quản lý. Hiện tại, tình hình quản lý các bãi đỗ xe trong các khu dân cư cũ tại thành phố Nam Thông khá lo ngại khi trên một nửa các bãi đỗ xe tại các khu dân cư cũ không có người quản lý. Hiện tượng dừng đỗ tùy tiện trên đường, đỗ xe tại các vành đai xanh, tự ý xây dựng các bãi đỗ xe... đã khiến trật tự giao thông trong khu vực trở nên hỗn loạn, ảnh hưởng nghiêm trọng tới môi trường sinh hoạt của người dân.

2. Phương thức xây dựng các bãi đỗ xe

- Tăng cường xây dựng các bãi đỗ xe công cộng: Các khu dân cư cũ thông thường có diện tích đất khá hạn hẹp, khoảng cách giữa các tòa nhà khá nhỏ, thiếu không gian để xây dựng các bãi đỗ xe công cộng mới. Cho dù là có không gian xây dựng thì cũng gặp phải vô số trở ngại như quyền sử dụng đất không rõ ràng, giấy phép quy hoạch khó thực hiện, ý kiến cư dân không thống nhất... Vì vậy, Chính quyền cần kết hợp với người dân trong xây dựng công trình, chính quyền thành phố và chính quyền khu vực dân cư mỗi năm sẽ lựa chọn ra một số khu dân cư có điều kiện tốt về mặt đất đai, có nhu cầu bức thiết về bãi đỗ xe, ý kiến cư dân thống nhất... để tiến hành quy hoạch. Ngoài ra, phương án cải tạo cần được công khai trên các phương tiện thông tin đại chúng, trưng cầu rộng rãi ý kiến của người dân, tranh thủ hình thành ý thức chung trước khi tiến hành xây dựng các bãi đỗ xe công cộng. Trong phương án xây dựng cần thiết lập không gian đỗ xe, không gian xanh và không gian hoạt động công cộng một cách khoa học, đồng thời để nâng cao hiệu quả sử dụng đất đai, có thể bố trí các tầng xếp dành

cho các loại xe không động cơ tại các công trình nhà ở cao tầng.

- Xây dựng các bãi đỗ xe nhỏ gọn: Đa số các khu dân cư cũ không có đủ đất trống để xây dựng bãi đỗ xe công cộng, ngoài ra do nhiều nhân tố như kết cấu các hộ dân, bố cục xây dựng, tài chính công... cho nên các khu vực dân cư này cũng không nên tiến hành phá dỡ, đầu tư xây dựng với quy mô lớn. Dựa trên tình hình thực tế có thể tiến hành xây dựng các bãi đỗ xe công cộng dạng nhỏ gọn, tức là có thể kết hợp công viên, bãi đỗ xe, nhà vệ sinh công cộng, khu vực vui chơi trong một chỉnh thể, như thế hiệu quả sử dụng đất đai cao, chi phí xây dựng thấp. Hạn mục chức năng phức hợp này có thể đáp ứng nhu cầu giao thông, sinh thái, sinh hoạt... cơ bản của người dân.

- Kiểm soát nhu cầu đỗ xe: Việc đỗ xe khó khăn tại các khu dân cư cũ không đơn thuần là vấn đề kỹ thuật công trình, trên thực tế đây là biểu hiện cụ thể của sự phát triển chuyển đổi trong nền kinh tế xã hội. Vào thời điểm xây

dựng các khu dân cư cũ, xe hơi còn là phương tiện xa xỉ đối với người dân đô thị, tiêu chuẩn xây dựng, bố cục không gian, các tuyến đường nội bộ trong các khu dân cư này chủ yếu đáp ứng cho nhu cầu sử dụng xe đạp và bộ hành. Tới thời điểm hiện tại khi các đô thị đã bước vào "xã hội xe hơi" thì vấn đề dùng đỗ xe cá nhân trở nên khó khăn. Chính quyền khu vực có thể kiểm soát nhu cầu dùng đỗ xe cá nhân bằng cách phát triển các loại xe buýt cỡ nhỏ, cho thuê xe đạp công cộng, đồng thời thông qua biện pháp kinh tế để khuyến khích người dân sử dụng xe công cộng hay các loại xe không động cơ khi lưu hành, giảm sử dụng xe hơi cá nhân, từ đó hóa giải dần dần những khó khăn do thiếu chỗ đỗ xe.

Hoa Trí

Nguồn: Tạp chí Xây dựng đô thị và nông thôn, số 12/2015

ND: Kim Nhạn

Doanh nghiệp xây dựng tư nhân tại thành phố Hoài An, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc đối phó với thách thức sinh tồn như thế nào?

Ngành Xây dựng là ngành công nghiệp chủ đạo trong nền kinh tế quốc dân, cũng là ngành công nghiệp cơ sở và dẫn dắt trong tiến trình công nghiệp hóa, đô thị hóa, trong đó, các doanh nghiệp xây dựng tư nhân lại là lực lượng chủ đạo của ngành Xây dựng. Cùng với sự nâng cao về trình độ công nghiệp hóa, đô thị hóa, các doanh nghiệp xây dựng tư nhân nói chung và các doanh nghiệp xây dựng tư nhân có quy mô lớn nói riêng của Trung Quốc đang phát huy tác dụng to lớn trong việc thúc đẩy nền kinh tế quốc dân phát triển nhanh, mạnh và bền vững.

Hiện tại, thành phố Hoài An, tỉnh Giang Tô có 1.291 doanh nghiệp xây dựng, trong đó có

1.285 doanh nghiệp xây dựng tư nhân, chiếm 99,5% tổng số các doanh nghiệp xây dựng. Năm 2013, GDP ngành Xây dựng thành phố Hoài An lần đầu tiên vượt mức 100 tỷ NDT, trở thành ngành đầu tiên vượt mức 100 tỷ NDT tại thành phố. Năm 2014, GDP ngành Xây dựng toàn thành phố đạt 135 tỷ NDT, thuế xây dựng chiếm 15,98% thu nhập từ thuế đất trong toàn thành phố. Ngành Xây dựng đã đóng góp rất lớn cho sự phát triển của thành phố Hoài An, trở thành ngành nòng cốt và làm giàu cho người dân thành phố.

I. Môi trường, hiện trạng và các vấn đề liên quan tới sự phát triển của các doanh nghiệp xây dựng tư nhân

1. Môi trường phát triển doanh nghiệp

Hiện tại, các doanh nghiệp xây dựng tư nhân của thành phố Hoài An cũng giống như các doanh nghiệp cùng ngành ở các địa phương khác đều đang phải đối mặt với xu thế toàn cầu hóa kinh tế, quốc tế hóa thị trường, cạnh tranh khốc liệt, môi trường kinh doanh với sự đổi mới kỹ thuật thay đổi theo từng ngày trong khi môi trường thị trường xây dựng trong nước đang ngày càng trở nên quy phạm và kiện toàn. Doanh nghiệp xây dựng tư nhân muốn có vị trí trong môi trường phát triển như vậy thì cần không ngừng cải cách, đổi mới. Thêm vào đó, Chính quyền cũng cần quan tâm và coi trọng các doanh nghiệp xây dựng tư nhân, đưa ra sự hỗ trợ về mặt chính sách, phá bỏ những bất công và những hiện tượng bất hợp lý gây cản trở cho sự phát triển của các doanh nghiệp, đồng thời thiết lập các quy định pháp luật, trao cho các doanh nghiệp những quyền lợi hợp pháp, môi trường sinh tồn và phát triển tốt đẹp.

2. Hiện trạng và các vấn đề liên quan tới sự phát triển của doanh nghiệp

- Tốc độ và quy mô phát triển không đồng đều: Ngoài số ít các doanh nghiệp xây dựng tư nhân cấp 1 ra, đa số các doanh nghiệp còn tồn tại phổ biến các vấn đề như lực lượng kỹ thuật ít, thiếu nhân lực, năng lực đổi mới kém, cơ chế kinh doanh thiếu linh hoạt, các kênh tài chính hạn hẹp ...

- Trình độ phát triển thấp: Hiện tại, rất nhiều các doanh nghiệp tư nhân đều lựa chọn mô hình quản lý theo kiểu gia đình, thể chế quản lý chủ yếu biểu hiện với đặc trưng của gia đình, thực hiện lãnh đạo theo kiểu tập quyền, quyết sách kiểu chuyên chế, người kinh doanh vừa là người sở hữu tài sản cũng vừa là người kinh doanh tài sản.

- Cơ chế nhân tài thiếu linh hoạt: Đa số các doanh nghiệp đều hết sức coi trọng tài nguyên nhân lực, tuy nhiên trong điều kiện hiện thực thì đa số doanh nghiệp lại đang đối mặt với nguy cơ nghiêm trọng về nhân tài và sự tín nhiệm.

Nguyên nhân là do quan niệm sử dụng người lao động còn lạc hậu, cho rằng quan hệ giữa nhân viên lao động và doanh nghiệp chỉ là quan hệ thuê mướn đơn thuần. Nhiều doanh nghiệp cho rằng chỉ cần có lương cao, sẽ có được người lao động tốt, về ý thức tư tưởng họ không thực sự coi trọng nhân tài và tôn trọng nhân cách người lao động.

- Vòng đời doanh nghiệp ngắn: Theo thống kê trong cả nước, tuổi thọ bình quân của các doanh nghiệp tư nhân nói chung chỉ có 2,9 năm.

- Hàm lượng khoa học kỹ thuật thấp, cải tiến kỹ thuật còn lạc hậu: Thiết bị sản xuất còn lạc hậu, các kỹ thuật sản xuất tiên tiến còn thiếu, thêm vào đó tố chất người lao động thấp đã kìm hãm tốc độ phát triển của doanh nghiệp.

II. Con đường và biện pháp cải cách các doanh nghiệp xây dựng tư nhân

1. Kiến nghị từ bình diện nhà nước

- Cần nâng cao địa vị của ngành Xây dựng.

- Thực thi chế độ tài chính dự phòng, loại bỏ những cạnh tranh không lành mạnh.

- Kiện toàn chế độ pháp luật, tạo điều kiện thuận lợi về mặt pháp lý cho các doanh nghiệp.

2. Kiến nghị đối với các doanh nghiệp xây dựng

- Thiết lập mô hình quản lý doanh nghiệp hiện đại, giảm thiểu những ảnh hưởng từ mô hình quản lý kiểu gia đình.

- Chủ các doanh nghiệp cần thay đổi tư tưởng, ý thức và quan niệm trong kinh doanh.

- Dựa vào tiến bộ của khoa học kỹ thuật, điều chỉnh và tối ưu hóa kết cấu kinh doanh.

- Doanh nghiệp cần coi trọng bồi dưỡng và thu hút nhân tài.

**Sở XD nhà ở và ĐT- NT Hoài An,
tỉnh Giang Tô, Trung Quốc**

*Nguồn: Tạp chí Xây dựng và Kiến trúc
Trung Quốc, số 21/2015*

ND: Kim Nhạn

Trung Quốc học hỏi kinh nghiệm xây dựng nhà ở giá rẻ của nước ngoài

I. Kinh nghiệm xây dựng nhà ở giá rẻ của Singapore và Mỹ

1. Singapore

Singapore là quốc gia khan hiếm nguồn tài nguyên đất và cũng là quốc gia có mật độ dân số cao tập trung tại các thành phố. Nhờ thông qua chính sách nhà ở, hơn 80% người dân Singapore được ở trong những khu nhà đảm bảo chất lượng, được thế giới công nhận là một trong những quốc gia giải quyết vấn đề nhà ở giá rẻ thành công nhất. Từ việc sử dụng đất đai hiệu quả, thực hiện cơ chế chính sách, hệ thống quỹ nhà ở, trợ cấp... Singapore đã hình thành nên hệ thống quản lý và xây dựng nhà ở giá rẻ hiệu quả. Chính phủ Singapore rất coi trọng việc cung ứng và sử dụng nguồn tài nguyên đất để xây dựng nhà ở giá rẻ, trách nhiệm được giao và quy hoạch sử dụng đất được quy định rất rõ ràng, để đạt hiệu quả trong việc tránh độc quyền làm giảm hiệu quả sử dụng đất, trong quá trình xây dựng nhà ở, chính phủ đã hỗ trợ các chính sách có liên quan; đồng thời, chú trọng cả tới việc sử dụng chuyên sâu, có thể hòa hợp với lĩnh vực giao thông và công nghiệp, nâng cao hiệu quả sử dụng đất.

Từ năm 1960, Chính phủ Singapore đã thành lập Cơ quan Phát triển nhà ở (HDB), cơ quan này có nhiệm vụ giải phóng mặt bằng tạo quỹ đất sạch; tái định cư, quy hoạch các khu phố mới; thiết kế, xây dựng và phân phối các căn hộ; trợ cấp và cho vay đối với người mua nhà ở với giá phải chăng. Ngoài ra, Singapore còn thiết lập Quỹ tiết kiệm Trung ương (CPF). Quỹ này phụ trách các tổ chức tuyển dụng lao động đóng 13% và người lao động đóng 20% tổng số lương hàng tháng vào quỹ như một khoản tiết kiệm theo lãi suất ngân hàng để sử dụng mua nhà. Người dân có quyền dùng số tiền trên để mua nhà, thanh toán viện phí, chi phí học lên cao và được trả lãi. Những người

dân đóng góp vào CPF được Chính phủ hỗ trợ mua nhà giá rẻ hơn hai lần và những người này có thể bán những căn hộ của mình theo giá thị trường. Tuy nhiên, do phải trợ giá nhà cho người dân nên hầu như năm nào HDB cũng bị lỗ vốn. Số tiền lỗ trên sẽ được Chính phủ hỗ trợ bằng vốn ngân sách hoặc trích từ quỹ CPF.

Hệ thống hỗ trợ nhà ở rất đa dạng, chính phủ sẽ căn cứ vào tình hình thu nhập của các hộ gia đình để phân cấp, định ra chính sách nhà ở hợp lý.

Để đảm bảo kế hoạch xây dựng nhà ở được thực hiện thuận lợi, Singapore đã ban hành “Luật Trung dụng đất”, luật này giúp Singapore dễ dàng trong việc trưng thu đất ở bất kỳ khu vực nào trong quy hoạch. Hiện nay, hơn 40% nguồn tài nguyên đất của Singapore thuộc HDB.

2. Mỹ

Khác với Singapore, chính phủ Mỹ đã thông qua thị trường hóa thiết lập chính sách nhà ở giá rẻ, bắt đầu từ phía cầu, thông qua các khoản trợ cấp tài chính, cùng các phương diện khác như lập pháp, thu thuế... giải quyết vấn đề khó khăn về nhà ở cho những gia đình có thu nhập trung bình và thấp.

Nguồn vốn và nguồn cung đất đai: Nguồn vốn để xây dựng nhà ở giá rẻ của Mỹ phần lớn là sử dụng từ các quỹ tư nhân, chỉ một lượng nhỏ là được tài trợ từ chính phủ. Để khuyến khích tư nhân đầu tư xây dựng nhà ở giá rẻ, thông thường thực hiện biện pháp giảm lãi suất cho vay, bù đắp thiệt hại kinh tế cho các nhà phát triển, nhưng đòi hỏi nhà ở giá rẻ phải chiếm khoảng 13% tổng số nhà ở, điều này sẽ làm tăng kinh phí đầu tư nhà ở giá rẻ, đồng thời giảm gánh nặng tài chính cho chính phủ.

Chính sách nhà ở giá rẻ của Mỹ chủ yếu được chia thành 3 phần: *Trước tiên*, đối với những gia đình có thu nhập thấp, sẽ trợ cấp thuê và cho thuê nhà ở công cộng; *thứ hai*, đối

với những gia đình có thu nhập trung bình và thấp sẽ cho vay với lãi suất thấp, hỗ trợ thanh toán; *thứ ba*, đối với những người mua nhà, lãi suất cho vay sẽ thấp hơn thuế thu nhập cá nhân. Nước Mỹ quy định, những hộ gia đình có thu nhập bình quân thấp dưới 40% thì quy vào những hộ gia đình có thu nhập thấp, tùy theo cấp độ khác nhau sẽ được hưởng đãi ngộ về nhà ở giá rẻ cũng khác nhau.

II. Trung Quốc học hỏi kinh nghiệm xây dựng nhà ở giá rẻ

Yêu cầu của Trung Quốc là trong thời gian thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ 12, Trung Quốc phải xây dựng 36 triệu căn nhà ở giá rẻ. Đến năm 2014, toàn quốc vẫn còn khoảng 10 triệu căn chưa xây, trong thời gian 2 năm tới vẫn là giai đoạn tăng trưởng nhanh chóng. Ở những quốc gia EU, tỷ lệ nhà ở xã hội chiếm trung bình 14%, mục tiêu xây dựng nhà ở xã hội của Trung Quốc cũng đã đạt mức trung bình của các nước phát triển, có thể thấy, trong khoảng thời gian từ 3 - 5 năm tới sẽ là giai đoạn nhà ở giá rẻ tăng trưởng ổn định. Ở nước ngoài, các nước đã trải qua hơn 150 năm xây dựng nhà ở giá rẻ và đã từng bước hoàn thiện, đối với Trung Quốc, thời gian thực hiện chưa tới 30 năm nhưng đã thực hiện phát triển theo "hình thức nén". Để thúc đẩy loại hình nhà ở phát triển bền vững, Trung Quốc rất cần học hỏi kinh nghiệm từ các nước, từ đó có thể tránh các vấn đề mà các nước đã gặp phải trong quá trình thực hiện nhà ở giá rẻ.

Thứ nhất, thiết lập hệ thống nhà ở giá rẻ theo nhiều cấp độ và do chính phủ chỉ đạo. Singapore và Mỹ giải quyết vấn đề khó khăn về nhà ở cho người thu nhập trung bình và thấp là bằng chứng thực tiễn, nếu chỉ dựa vào cơ chế thị trường để giải quyết vấn đề nhà ở sẽ rất khó khăn, nên cần thiết phải dựa vào chính phủ. Chính phủ giống như là người điều tiết kinh tế quốc gia, cần phải có biện pháp can thiệp một cách linh hoạt. Duy trì sự chỉ đạo của chính phủ, sẽ thúc đẩy công tác xây dựng hệ thống nhà ở

giá rẻ, đảm bảo nguồn cung nhà ở giá rẻ luôn được ổn định. Căn cứ vào tình hình thực tế, thực hiện điều chỉnh chính sách nhà ở giá rẻ sao cho phù hợp, tăng cường xây dựng và hoàn thiện hạ tầng đối với nhà ở giá rẻ, làm sao có thể giải quyết vấn đề khó khăn nhà ở cho những người có thu nhập trung bình và thấp.

Thứ hai, thiết lập và hoàn thiện hệ thống chính sách quy định đối với nhà ở giá rẻ. Để thực hiện xây dựng nhà ở giá rẻ hiệu quả, Singapore đã xây dựng một loạt các luật và quy định đồng bộ. Đối với Trung Quốc, trong quá trình xây dựng hệ thống nhà ở giá rẻ, cần đẩy nhanh việc xây dựng pháp luật và quy định có liên quan. Cần có những quy định rõ ràng về tiêu chuẩn, chất lượng, nguồn vốn..., đồng thời thiết lập cơ cấu quản lý chuyên ngành. Chính quyền địa phương có thể căn cứ vào tình hình phát triển kinh tế thực tế trong khu vực, thiết lập những quy định nhà ở giá rẻ phù hợp với đặc thù địa phương.

Thứ ba, đảm bảo nguồn cung nhà ở giá rẻ. Việc cung ứng đất là một phần quan trọng trong xây dựng nhà ở giá rẻ, lượng nhà ở cung ứng nhiều hay ít, chất lượng tốt hay không đều trực tiếp liên quan tới bố cục tổng thể, chất lượng xây dựng nhà ở giá rẻ. Về phía Trung Quốc, cần phải đảm bảo việc cung cấp đất xây dựng nhà ở giá rẻ, đẩy nhanh tiến độ xây dựng nhà ở cho thuê, tăng cường trong việc cải tạo khu nhà ổ chuột, từng bước mở rộng cải tạo nhà ở nông thôn nguy hiểm. Khuyến khích các doanh nghiệp sử dụng đất tự có của mình để xây dựng nhà ở giá rẻ, giải quyết vấn đề khó khăn về nhà ở cho những nhân viên làm việc trong doanh nghiệp. Hoặc cũng có thể thông qua phương thức mua, cải tạo, cho thuê... tăng cường nguồn cung nhà ở giá rẻ.

Vương Gia Bảo

Nguồn: <http://www.crei.cn> (Trang web

Thông tin Bất động sản Trung Quốc

ngày 22/1/2016)

ND: Bích Ngọc

THẨM ĐỊNH NHIỆM VỤ QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÙNG TỈNH THANH HÓA ĐẾN NĂM 2035, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2065

Hà Nội, ngày 24 tháng 2 năm 2016



Thư trưởng Nguyễn Đình Toàn phát biểu kết luận Hội nghị



Toàn cảnh Hội nghị