



BỘ XÂY DỰNG  
TRUNG TÂM THÔNG TIN

THÔNG TIN

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

MỖI THÁNG 2 KỲ

16

Tháng 8 - 2022

## **BỘ XÂY DỰNG THẨM ĐỊNH NHIỆM VỤ ĐIỀU CHỈNH TỔNG THỂ QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ ĐÀ LẠT VÀ VÙNG PHỤ CẬN**

*Ngày 23/8/2022*



## **BỘ XÂY DỰNG TỔ CHỨC THĂM HỎI, TẶNG QUÀ ỦNG HỘ CHÍNH PHỦ, NHÂN DÂN CUBA**

*Ngày 25/8/2022*



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

THÔNG TIN CỦA BỘ XÂY DỰNG  
**MỖI THÁNG 2 KỶ**

TRUNG TÂM THÔNG TIN PHÁT HÀNH  
**NĂM THỨ HAI BA**

**16**

**SỐ 16 - 8/2022**



**TRUNG TÂM THÔNG TIN**

TRỤ SỞ: 37 LÊ ĐẠI HÀNH - HÀ NỘI

TEL : (04) 38.215.137

(04) 38.215.138

FAX : (04) 39.741.709

Email: ttth@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**

- Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật An ninh mạng 5
- Nghị định quy định cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh 7
- Nghị quyết của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 9 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội
- Quy chế quản lý các nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế thuộc 11 Bộ Xây dựng

#### **Văn bản của địa phương**

- Quảng Trị: quy định phân công, phân cấp quản lý nhà 13 nước về chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh
- Thành phố Hồ Chí Minh: quy định hệ số điều chỉnh giá 15 đất để lập phương án bồi thường và tái định cư
- Lai Châu: quy định nội dung, định mức chi phí hỗ trợ 16 chuẩn bị đầu tư và quản lý dự án đối với một số dự án được áp dụng cơ chế đặc thù thuộc các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn tỉnh

## **CHỊU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH**

**BẠCH MINH TUẤN**

**Phó giám đốc Trung tâm**

**Thông tin**

### **Ban biên tập:**

ThS. ĐỖ HỮU LỰC

**(Trưởng ban)**

CN. NGUYỄN THỊ LỆ MINH

CN. TRẦN ĐÌNH HÀ

CN. NGUYỄN THỊ MAI ANH

CN. TRẦN THỊ NGỌC ANH

CN. NGUYỄN THỊ THU TRANG

### **Khoa học công nghệ xây dựng**

- Nghiệm thu nhiệm vụ khoa học công nghệ do trường Đại học Kiến trúc Hà Nội thực hiện 18
- Hội thảo Việt - Nhật về Chính sách và giải pháp thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu 19
- Ôn Châu (Trung Quốc): Tích hợp thu gom, chuyển giao và sử dụng toàn diện chất thải nhà bếp 21
- Xu hướng phát triển của kiến trúc các nhà máy thủy điện mới và các nhà máy được tái thiết 22
- Giải pháp nâng cao năng suất cho các doanh nghiệp xây dựng Singapore 27
- Những biện pháp khắc phục hiện trạng xây dựng, quy hoạch và phát triển đô thị thông minh ở Trung Quốc 29

### **Thông tin**

- Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận 33
- Bộ Xây dựng tổ chức thăm hỏi, tặng quà ủng hộ Chính phủ, nhân dân Cuba 34
- Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản tăng cường hợp tác kỹ thuật trong lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải 35
- Hội nghị lần thứ 11 Ban chấp hành Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng khóa VII mở rộng 37
- Các thành phố xanh của Hoa Kỳ 39
- Sự khác biệt trong cốt lõi chính sách giao thông đô thị của Mỹ và các quốc gia Tây Âu 41
- Singapore: chứng nhận công trình xanh Green Mark 48



## VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

### **Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật An ninh mạng**

Ngày 15/8/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 53/2022/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật An ninh mạng

Nghị định này quy định chi tiết điểm a, b, c, d, đ, g, i, k, l khoản 1 Điều 5, khoản 4 Điều 10, khoản 5 Điều 12, khoản 1 Điều 23, khoản 7 Điều 24, khoản 2, 4 Điều 26, khoản 5 Điều 36 Luật An ninh mạng, gồm các nội dung sau: (1) Các biện pháp bảo vệ an ninh mạng; thẩm định an ninh mạng; đánh giá điều kiện an ninh mạng; kiểm tra an ninh mạng; giám sát an ninh mạng; ứng phó, khắc phục sự cố an ninh mạng; sử dụng mật mã để bảo vệ thông tin mạng; yêu cầu xóa bỏ thông tin trái pháp luật hoặc thông tin sai sự thật trên không gian mạng xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân; thu thập dữ liệu điện tử liên quan đến hoạt động xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân trên không gian mạng; đình chỉ, tạm đình chỉ hoặc yêu cầu ngừng hoạt động của hệ thống thông tin, thu hồi tên miền; (2) Căn cứ, trình tự, thủ tục xác lập và công tác phối hợp giữa các bộ, ngành chức năng có liên quan trong thẩm định, đánh giá, kiểm tra, giám sát, ứng phó, khắc phục sự cố an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia; (3) Điều kiện an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia; (4) Nội dung triển khai hoạt động bảo vệ an ninh mạng trong cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị ở trung ương và địa phương; (5) Trình tự, thủ tục kiểm tra an ninh mạng đối với hệ thống thông tin của cơ quan, tổ chức, cá nhân không thuộc Danh mục

hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia theo các trường hợp được quy định tại khoản 1 Điều 24; (6) Việc lưu trữ dữ liệu và đặt chi nhánh hoặc văn phòng đại diện tại Việt Nam đối với các doanh nghiệp được quy định tại khoản 3 Điều 26; (7) Việc phân công, phối hợp thực hiện các biện pháp bảo vệ an ninh mạng, phòng ngừa, xử lý hành vi xâm phạm an ninh mạng trong trường hợp nội dung quản lý nhà nước liên quan đến phạm vi quản lý của nhiều bộ, ngành.

Nghị định này cũng quy định trình tự, thủ tục áp dụng một số biện pháp bảo vệ an ninh mạng, cụ thể:

Về thẩm định an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia: Nghị định quy định rõ trình tự thực hiện thẩm định an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia; hồ sơ đề nghị thẩm định đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia (gồm có văn bản đề nghị thẩm định an ninh mạng theo Mẫu số 06 Phụ lục, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, hồ sơ thiết kế thi công dự án đầu tư xây dựng hệ thống thông tin trước khi phê duyệt, Đề án nâng cấp hệ thống thông tin trước khi phê duyệt trong trường hợp nâng cấp hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia).

Trong trường hợp cần xác định sự phù hợp giữa hiện trạng của hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia và hồ sơ đề nghị thẩm định, lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng cần tiến hành khảo sát, đánh giá hiện trạng thực tế của hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia để đối chiếu với hồ sơ đề nghị thẩm định. Việc khảo sát, đánh giá

thực tế bảo đảm không gây ảnh hưởng tới hoạt động bình thường của chủ quản cũng như hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia.

Về đánh giá điều kiện an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia: Nghị định quy định trình tự đánh giá điều kiện an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia; hồ sơ đề nghị chứng nhận đủ điều kiện an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia (gồm văn bản đề nghị chứng nhận điều kiện an ninh mạng theo Mẫu số 07 Phụ lục, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, hồ sơ thiết kế thi công dự án đầu tư xây dựng hệ thống thông tin trước khi phê duyệt, hồ sơ giải pháp bảo đảm an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia).

Trường hợp không bảo đảm điều kiện an ninh mạng, lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng yêu cầu chủ quản hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia bổ sung, nâng cấp hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia để bảo đảm đủ điều kiện.

Tại Nghị định này quy định rõ trình tự giám sát an ninh mạng, trình tự, thủ tục kiểm tra an ninh mạng của lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng; cách thức và các trường hợp ứng phó, khắc phục sự cố an ninh mạng đối với hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia (trong đó nêu rõ: trường hợp bảo vệ an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, doanh nghiệp viễn thông, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Internet bố trí mặt bằng, cổng kết nối và các biện pháp kỹ thuật cần thiết để Cục An ninh mạng và phòng, chống tội phạm sử dụng công nghệ cao thuộc Bộ Công an thực hiện nhiệm vụ bảo đảm an ninh mạng. Thủ tục, quy trình cụ thể, doanh nghiệp viễn thông, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Internet phối hợp với Cục An ninh mạng và phòng, chống tội phạm sử dụng công nghệ cao thuộc Bộ Công an thực hiện).

Về thực hiện biện pháp sử dụng mật mã để bảo vệ thông tin mạng, Nghị định quy định:

trường hợp cần thiết vì lý do an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân, lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng gửi văn bản yêu cầu các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện mã hóa các thông tin không nằm trong phạm vi bí mật nhà nước trước khi tiến hành lưu trữ, truyền đưa trên mạng Internet. Nội dung văn bản phải nêu rõ lý do yêu cầu, nội dung cần mã hóa.

Nghị định đồng thời đưa ra các quy định cụ thể về thực hiện biện pháp yêu cầu xóa bỏ thông tin trái pháp luật hoặc thông tin sai sự thật trên không gian mạng xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân; về thực hiện biện pháp thu thập dữ liệu điện tử liên quan đến hoạt động xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân trên không gian mạng; về thực hiện biện pháp đình chỉ, tạm đình chỉ hoặc yêu cầu ngừng hoạt động của hệ thống thông tin, thu hồi tên miền.

Đối với trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân trong triển khai các biện pháp bảo vệ an ninh mạng, Nghị định này quy định như sau:

- Lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng có trách nhiệm hướng dẫn cụ thể các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện các quy định về trình tự, thủ tục áp dụng một số biện pháp bảo vệ an ninh mạng.

- Các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong phạm vi trách nhiệm, quyền hạn của mình, kịp thời phối hợp, hỗ trợ lực lượng chuyên trách bảo vệ an ninh mạng thực hiện các quy định về trình tự, thủ tục áp dụng một số biện pháp bảo vệ an ninh mạng.

- Trường hợp doanh nghiệp cung cấp dịch vụ qua biên giới bị cơ quan có thẩm quyền công bố vi phạm pháp luật Việt Nam, tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam có trách nhiệm phối hợp với cơ quan chức năng có thẩm quyền trong ngăn chặn, phòng ngừa, xử lý hành vi vi phạm pháp

luật của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ qua biên giới.

- Mọi hành vi lợi dụng hoặc lạm dụng các biện pháp bảo vệ an ninh mạng để vi phạm pháp luật thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm mà bị xử lý theo quy định của pháp luật; trường hợp gây thiệt hại đến quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

- Đối với các hệ thống thông tin không nằm trong Danh mục hệ thống thông tin quan trọng về an ninh quốc gia, Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Thông tin và Truyền thông phối hợp đồng bộ bảo vệ an ninh mạng, bảo đảm an toàn thông tin mạng theo chức năng, nhiệm vụ

được giao: Bộ Thông tin và Truyền thông là đầu mối chủ trì đối với các hoạt động dân sự, trừ trường hợp quy định tại điểm b, c khoản 5 Điều 22 của Nghị định; Bộ Công an là đầu mối chủ trì đối với các hoạt động bảo vệ an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, bảo vệ an ninh mạng, phòng, chống tội phạm mạng, khủng bố mạng, gián điệp mạng; Bộ Quốc phòng là đầu mối chủ trì đối với các hoạt động bảo vệ tổ quốc trên không gian mạng.

Nghị định này có hiệu lực từ ngày 01 tháng 10 năm 2022.

(Xem toàn văn tại <https://xaydungchinhhsach.chinhphu.vn/>)

## **Nghị định quy định Cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh**

Ngày 23/8/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 55/2022/NĐ-CP quy định Cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh.

Nghị định này quy định về xây dựng, cập nhật, quản lý, khai thác, sử dụng Cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh; trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong xây dựng, cập nhật, quản lý, khai thác, sử dụng Cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh. Đồng thời, áp dụng đối với các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, UBND các cấp, các cơ quan thanh tra nhà nước, các cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền, trách nhiệm tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh và các cơ quan, tổ chức, cá nhân khác có liên quan trong việc xây

dựng, cập nhật, quản lý, khai thác, sử dụng Cơ sở dữ liệu quốc gia về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh.

Nghị định quy định về các nguyên tắc xây dựng, cập nhật, quản lý, khai thác và sử dụng Cơ sở dữ liệu, bao gồm: tuân thủ các quy định của pháp luật về tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh, bảo vệ bí mật nhà nước, bảo vệ thông tin cá nhân và các quy định pháp luật khác có liên quan; bảo đảm phù hợp với khung kiến trúc hệ thống thông tin quốc gia, đáp ứng tiêu chuẩn về cơ sở dữ liệu và các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ thông tin; bảo đảm kịp thời, đầy đủ, chính xác và đúng thẩm quyền, mục đích theo quy định của pháp luật; bảo đảm việc quản lý, vận hành chặt chẽ, an toàn, ổn định và thông suốt.

Trong đó, quy định 04 hành vi bị nghiêm cấm như sau: (1) Cố ý không cập nhật hoặc

cập nhật thông tin, dữ liệu không đầy đủ, không chính xác; làm sai lệch thông tin, thay đổi, xóa, hủy dữ liệu trái pháp luật trong Cơ sở dữ liệu; (2) Truy cập trái phép vào Cơ sở dữ liệu; (3) Khai thác, sử dụng, tiết lộ thông tin trong Cơ sở dữ liệu trái pháp luật hoặc lợi dụng việc cung cấp thông tin để trục lợi; (4) Phá hủy, phá hoại, làm hư hỏng hoặc hủy hoại hệ thống cơ sở hạ tầng thông tin hoặc cản trở quá trình vận hành, duy trì ổn định, liên tục của Cơ sở dữ liệu.

Các thông tin được cập nhật trong Cơ sở dữ liệu gồm có:

- Thông tin về tiếp công dân: họ tên, địa chỉ của công dân; nội dung, kết quả tiếp công dân.

- Thông tin về xử lý đơn: loại đơn (đơn khiếu nại, đơn tố cáo, đơn kiến nghị, phản ánh, đơn có nhiều nội dung khác nhau); đơn đủ điều kiện xử lý; đơn thuộc thẩm quyền giải quyết; đơn phải chuyển cho các cơ quan có thẩm quyền: Quốc hội, các cơ quan của Quốc hội, cơ quan thuộc Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng nhân dân các cấp; cơ quan hành chính nhà nước; cơ quan tiến hành tố tụng, thi hành án; Kiểm toán nhà nước; tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức chính trị xã hội - nghề nghiệp, tổ chức xã hội, tổ chức xã hội - nghề nghiệp, tổ chức tôn giáo; đơn vị sự nghiệp công lập, doanh nghiệp nhà nước; các cơ quan, tổ chức, đơn vị khác; đơn trả lại và hướng dẫn gửi đơn; đơn rút; đơn xếp lưu.

- Thông tin về khiếu nại: họ tên, địa chỉ của người khiếu nại; tên, địa chỉ của cơ quan, tổ chức, cá nhân bị khiếu nại; tóm tắt nội dung khiếu nại và tình hình giải quyết khiếu nại; quyết định giải quyết khiếu nại lần đầu; quyết định giải quyết khiếu nại lần hai;

Tại Nghị định đã quy định trách nhiệm xây dựng, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu của các

cơ quan, tổ chức; trong đó quy định trách nhiệm của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và UBND các cấp như sau:

1. Tổ chức cập nhật kịp thời thông tin, dữ liệu về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh thuộc thẩm quyền vào Cơ sở dữ liệu.

2. Tổ chức, chỉ đạo cập nhật, thông báo kịp thời khi có sự thay đổi hoặc có sai sót thông tin, dữ liệu về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh.

3. Tổ chức, chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan, đơn vị, cá nhân trong phạm vi quản lý của mình cung cấp thông tin để cập nhật vào Cơ sở dữ liệu.

4. Quản lý, khai thác, sử dụng thông tin, dữ liệu về tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh do cơ quan mình cập nhật vào Cơ sở dữ liệu.

5. Cung cấp thông tin về công tác tiếp công dân, xử lý đơn, giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị, phản ánh từ Cơ sở dữ liệu do mình cập nhật, quản lý theo yêu cầu của cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền theo quy định của Nghị định này và pháp luật khác có liên quan.

6. Bảo đảm nguồn lực cho hoạt động thu thập, cập nhật, khai thác, quản lý và sử dụng thông tin, dữ liệu thuộc phạm vi quản lý của mình.

7. Kiểm tra, thanh tra trách nhiệm theo thẩm quyền việc cập nhật, quản lý, khai thác, sử dụng Cơ sở dữ liệu của thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân thuộc phạm vi quản lý của mình.

Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 10 tháng 10 năm 2022

**(Xem toàn văn tại**

**<https://xaydungchinhhsach.chinhphu.vn/>**)



## **Nghị quyết của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội**

Ngày 18/8/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 106/NQ-CP triển khai Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội.

Tại Nghị quyết đã quy định Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần, cụ thể:

- Đối với Nhóm dự án thành phần thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội và Chủ tịch UBND các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư tổ chức lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi và quyết định phê duyệt dự án.

- Đối với Nhóm dự án thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành (đường đô thị):

+ Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội giao cơ quan chuyên môn hoặc đơn vị có chức năng tổ chức lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án thành phần đường song hành. Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội quyết định phê duyệt dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành (đường đô thị).

+ Chủ tịch UBND các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh giao cơ quan chuyên môn hoặc đơn vị có chức năng tổ chức lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành (đường đô thị) để trình Bộ Xây dựng thẩm định. Trên cơ sở báo cáo thẩm định Bộ Xây dựng, Chủ tịch UBND các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh quyết định phê duyệt dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành (đường đô thị) trên địa bàn.

+ Bộ Xây dựng giao cơ quan chuyên môn thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi đối với

dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành (đường đô thị) trên địa bàn các tỉnh: Hưng Yên và tỉnh Bắc Ninh.

- Đối với Dự án thành phần 3 đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư:

+ UBND thành phố Hà Nội tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi, trình thẩm định theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư đối với dự án thành phần 3 do UBND thành phố Hà Nội xây dựng. Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội phê duyệt dự án thành phần 3.

+ Việc quản lý và sử dụng vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng được bố trí từ nguồn vốn đầu tư công trong dự án thành phần 3 được thực hiện theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều 70 của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Bắc Ninh áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn, các gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư liên quan đến các dự án thành phần bằng nguồn vốn đầu tư công trong 02 năm 2022 và 2023. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

- Đối với việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án được áp dụng các cơ chế tại Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2021, Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Chính phủ. Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án nhưng chưa cấp Giấy phép khai

thác được áp dụng cơ chế đặc thù.

- Cho phép UBND các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Bắc Ninh triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xác định các bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong giai đoạn chuẩn bị dự án, bao gồm:

+ Tổ chức lập, phê duyệt, bàn giao hồ sơ thiết kế cọc giải phóng mặt bằng của các dự án thành phần theo từng giai đoạn (tùy thuộc vào mức độ phức tạp về kỹ thuật của từng đoạn tuyến), cơ bản hoàn thành trước ngày 31 tháng 3 năm 2023 để các địa phương tổ chức thực hiện công tác giải phóng mặt bằng. Hồ sơ thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng sẽ được cập nhật bảo đảm phù hợp dự án đầu tư được duyệt.

+ Các địa phương tổ chức rà soát, phê duyệt quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất cấp huyện bảo đảm đủ cơ sở, căn cứ thực hiện công tác giải phóng mặt bằng; thực hiện các công việc khác có liên quan tới công tác giải phóng mặt bằng.

+ Trên cơ sở hồ sơ thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng, các địa phương xác định sơ bộ nhu cầu tái định cư, rà soát quỹ đất, quỹ nhà tái định cư để xác định địa điểm, hình thức tái định cư; tổ chức lập dự án đầu tư xây dựng các khu tái định cư; triển khai thực hiện việc giải phóng mặt bằng khu tái định cư (nếu có).

+ Các địa phương chủ trì, xác định vị trí, diện tích các bãi đổ chất thải rắn xây dựng đáp ứng nhu cầu của các dự án thành phần; thực hiện các công việc liên quan như đánh giá tác động môi trường, giải phóng mặt bằng các bãi đổ chất thải rắn xây dựng (nếu có) bảo đảm tiến độ thi công.

- Cho phép triển khai đồng thời các thủ tục để rút ngắn thời gian thực hiện các công việc: Thẩm định, quyết định phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; khảo sát, lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư; khảo sát, lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán và lựa chọn nhà thầu; các công việc khác có liên quan để bảo đảm tiến độ

triển khai các dự án thành phần; các thủ tục nêu trên cần tuân thủ đúng các giai đoạn, bước thiết kế xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

Nghị quyết đã giao một số nhiệm vụ cụ thể cho các bộ, ngành và địa phương như:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư: hướng dẫn, giải quyết theo thẩm quyền hoặc tham mưu cho Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc (nếu có) liên quan đến công tác lựa chọn nhà thầu thực hiện Dự án; lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án thành phần 3 đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư và Hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT); thực hiện nhiệm vụ của cơ quan thường trực Hội đồng thẩm định Nhà nước trong quá trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án thành phần 3 đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư; phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường hướng dẫn, giải quyết theo thẩm quyền hoặc tham mưu cho Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tháo gỡ những khó khăn vướng mắc liên quan đến công tác lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi nhóm dự án thành phần thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; căn cứ kế hoạch đầu tư công hàng năm và khả năng cân đối nguồn vốn, chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính tham mưu việc bố trí nguồn vốn thực hiện Dự án.

- Bộ Tài chính: hướng dẫn, giải quyết theo thẩm quyền các nội dung về thuế, phí, lệ phí liên quan đến Dự án; phối hợp với thành phố Hà Nội trong việc xây dựng phương án tài chính của dự án thành phần 3 đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư; phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong việc tham mưu bố trí nguồn vốn ngân sách trung ương để thực hiện Dự án đáp ứng tiến độ yêu cầu; chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan tổng hợp, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định sử dụng dự phòng ngân sách trung ương để thanh toán phần doanh thu giảm (nếu có) cho

doanh nghiệp đầu tư dự án thành phần 3 đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo quy định tại khoản 2 Điều 82 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Bộ Giao thông vận tải: phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố được phân cấp làm cơ quan chủ quản trong việc chuẩn bị đầu tư các dự án thành phần; phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố rà soát quy chuẩn, tiêu chuẩn, giải pháp kỹ thuật, tổng mức đầu tư các dự án thành phần trong bước báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định của pháp luật, bảo đảm chất lượng công trình, tiết kiệm, chống lãng phí; kiểm tra, giám sát việc thực hiện tuân thủ quy chuẩn xây dựng, quy hoạch ngành quốc gia lĩnh vực giao thông vận tải, kế hoạch đầu tư, xây dựng công trình, dự án, kết nối đồng bộ với mạng lưới công trình giao thông đang khai thác; hướng dẫn quy trình triển khai dự án cho các địa phương nhằm bảo đảm thực hiện đồng bộ, thống nhất; hỗ trợ kỹ thuật, phối hợp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc liên quan

đến các vấn đề kỹ thuật chuyên ngành (quy chuẩn, tiêu chuẩn, giải pháp kỹ thuật...); kiểm tra, giám sát và đôn đốc các địa phương được phân cấp làm cơ quan chủ quản trong quá trình thực hiện, bảo đảm tiến độ Dự án.

- Bộ Xây dựng hướng dẫn, giải quyết theo thẩm quyền hoặc tham mưu cho Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tháo gỡ những khó khăn vướng mắc liên quan đến quản lý Dự án, quản lý chi phí, định mức xây dựng, vật liệu xây dựng, quản lý chất lượng thi công và hợp đồng xây dựng; hướng dẫn, kiểm tra các địa phương công bố giá các loại vật liệu xây dựng thông thường theo đúng quy định pháp luật.

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

(Xem toàn văn tại  
<https://xaydungchinhsach.chinhphu.vn/>)

## **Quy chế quản lý các nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế thuộc Bộ Xây dựng**

Ngày 18/8/2022, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 702/QĐ-BXD ban hành Quy chế quản lý các nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế thuộc Bộ Xây dựng

Quy chế này quy định việc quản lý các nhiệm vụ điều tra khảo sát, thiết kế điển hình và các nhiệm vụ sự nghiệp khác (gọi chung là nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế) thuộc Bộ Xây dựng và áp dụng đối với các đơn vị thuộc Bộ Xây dựng và các tổ chức, cá nhân có liên quan.

**Về căn cứ đề xuất nhiệm vụ:** chiến lược, định hướng, chương trình, kế hoạch phát triển ngành, lĩnh vực thuộc chức năng quản lý nhà nước của Bộ; Các nhiệm vụ do Trung ương Đảng, Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ

Xây dựng; Các nhiệm vụ phục vụ cho việc xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Xây dựng; Các nhiệm vụ do Bộ trưởng giao.

**Về nguyên tắc quản lý nhiệm vụ:** nhiệm vụ mở mới phải được tổng hợp trong kế hoạch dự toán NSNN của năm kế hoạch gửi các cơ quan nhà nước theo quy định; được Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt đề cương và dự toán kinh phí thực hiện nhiệm vụ; Nhiệm vụ phải được cấp có thẩm quyền phê duyệt thuyết minh đề cương và dự toán chi tiết mới đủ điều kiện giao kế hoạch và dự toán NSNN để triển khai thực hiện; Nhiệm vụ không trùng lặp nội dung với nhiệm vụ đã giao.

**Về Quy trình xây dựng, quản lý và thực hiện nhiệm vụ:** quy trình xây dựng, quản lý và

thực hiện nhiệm vụ được tiến hành theo các bước sau: (1) Đề xuất nhiệm vụ mở mới; (2) Thẩm định, phê duyệt danh mục nhiệm vụ; (3) Thẩm định, phê duyệt thuyết minh đề cương và dự toán nhiệm vụ; (4) Lập kế hoạch, giao dự toán, ký kết hợp đồng thực hiện nhiệm vụ; (5) Báo cáo, kiểm tra, đánh giá nghiệm thu; (6) Thanh lý hợp đồng và quyết toán kinh phí thực hiện; (7) Bàn giao sản phẩm và nộp lưu trữ.

### **VỀ YÊU CẦU, TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC ĐƠN VỊ CHỦ TRÌ THỰC HIỆN VÀ CÁ NHÂN CHỦ NHIỆM THỰC HIỆN NHIỆM VỤ**

- Yêu cầu đối với đơn vị chủ trì: các đơn vị có chức năng hoạt động phù hợp với lĩnh vực chuyên môn của nhiệm vụ có quyền tham gia đăng ký chủ trì thực hiện nhiệm vụ, trừ một trong các trường hợp sau đây: (1) Đến thời điểm nộp hồ sơ chưa hoàn trả đầy đủ kinh phí thu hồi theo hợp đồng thực hiện các nhiệm vụ trước đây; (2) Đơn vị, tổ chức chủ trì nhiệm vụ có sai phạm dẫn đến bị đình chỉ thực hiện nhiệm vụ trong vòng 05 năm tính từ ngày có quyết định của cơ quan có thẩm quyền.

#### **- Trách nhiệm của đơn vị chủ trì:**

+ Thực hiện các nội dung của nhiệm vụ theo đề cương đã được phê duyệt và hợp đồng đã ký kết, sử dụng kinh phí theo đúng quy định của pháp luật.

+ Báo cáo đầy đủ, đúng yêu cầu, đúng thời hạn về nội dung, tiến độ thực hiện, sản phẩm tạo ra và tình hình sử dụng kinh phí của nhiệm vụ.

+ Quyết toán kinh phí nhiệm vụ theo qui định hiện hành và chịu trách nhiệm cung cấp đầy đủ tài liệu cho công tác thanh tra, kiểm tra và kiểm toán khi có yêu cầu.

+ Chịu sự giám sát, kiểm tra, kiểm soát của Bộ và các cơ quan chức năng được phân công về việc thực hiện nhiệm vụ.

+ Chịu trách nhiệm trước cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và trước pháp luật về

hiệu quả sử dụng kinh phí và kết quả thực hiện.

- Yêu cầu đối với cá nhân chủ nhiệm: đối với cá nhân đăng ký làm chủ nhiệm nhiệm vụ phải đáp ứng đồng thời các yêu cầu: có trình độ đại học trở lên; có chuyên môn hoặc vị trí công tác phù hợp và đang hoạt động trong lĩnh vực liên quan với nhiệm vụ trong 03 năm, tính đến thời điểm nộp hồ sơ; là người chủ trì hoặc tham gia xây dựng thuyết minh nhiệm vụ; có khả năng tổ chức thực hiện và bảo đảm đủ thời gian để chủ trì thực hiện công việc của nhiệm vụ.

Trường hợp sau đây cá nhân không đủ điều kiện giao trực tiếp làm chủ nhiệm vụ: Nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế đánh giá nghiệm thu ở mức “không đạt” kể từ thời điểm có kết luận của hội đồng đánh giá nghiệm thu cấp Bộ không được làm chủ nhiệm trong thời hạn 2 năm. Đến thời điểm hết hạn nộp hồ sơ vẫn đang làm chủ nhiệm từ 01 nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế trở lên.

- Trách nhiệm của cá nhân chủ nhiệm: thực hiện đúng nội dung đã được Bộ phê duyệt trong thuyết minh đề cương và dự toán nhiệm vụ; chấp hành các yêu cầu kiểm tra việc thực hiện của đơn vị chủ trì và cơ quan chủ quản; chịu trách nhiệm về tính trung thực của kết quả thực hiện; chuyển các tài liệu hợp hội đồng tới các thành viên hội đồng trước khi tổ chức họp ít nhất 02 ngày làm việc.

+ Trường hợp đặc biệt, các tổ chức không đáp ứng các yêu cầu quy định tại Khoản 1, các cá nhân không đáp ứng các yêu cầu quy định tại Khoản 3. Điều. 6 phải có ý kiến của Lãnh đạo Bộ được phân công.

Tại Quy chế cũng đã quy định chi tiết về việc đề xuất, thẩm định, phê duyệt danh mục nhiệm vụ mở mới; thẩm định, phê duyệt thuyết minh đề cương và dự toán nhiệm vụ; Lập kế hoạch, giao dự toán, ký hợp đồng; Báo cáo, kiểm tra, đánh giá nghiệm thu. Đồng thời giao trách nhiệm cho Vụ Kế hoạch - Tài chính, Văn

phòng Bộ, Các Cục, Vụ chuyên môn thuộc Bộ

**Quy định Xử lý chuyển tiếp:**

- Đối với các nhiệm vụ sự nghiệp kinh tế đã được Bộ trưởng phê duyệt đề cương và dự toán kinh phí thực hiện, đã ký Hợp đồng để triển khai tiếp tục được thực hiện theo quy định tại Quyết định số 315/QĐ-BXD ngày 01 tháng 04 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Quy chế quản lý các nhiệm vụ, đề tài, dự án

khoa học công nghệ, bảo vệ môi trường và sự nghiệp kinh tế do Bộ Xây dựng quản lý.

- Đối với các nhiệm vụ đã được Bộ trưởng phê duyệt thuyết minh đề cương và dự toán kinh phí thực hiện nhưng chưa ký hợp đồng để triển khai: thực hiện quản lý theo Quy chế này.

**(Xem toàn văn tại <https://moc.gov.vn/>)**

## **VĂN BẢN CỦA ĐỊA PHƯƠNG**

### **Quảng Trị: quy định phân công, phân cấp quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh**

Ngày 12/8/2022, UBND tỉnh Quảng Trị đã ban hành Quyết định số 22/2022/QĐ-UBND quy định phân công, phân cấp quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh Quảng Trị

Quy định này quy định chi tiết việc phân công, phân cấp trách nhiệm quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh Quảng Trị; đối với công trình xây thuộc lĩnh vực bí mật nhà nước, lĩnh vực quốc phòng, an ninh áp dụng theo quy định riêng. Các nội dung khác liên quan đến quản lý chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình không quy định tại Quy định này thì thực hiện theo các quy định của pháp luật có liên quan.

Áp dụng đối với các Sở, Ban, Ngành cấp tỉnh, UBND các huyện, thành phố, thị xã (sau đây gọi là UBND cấp huyện), các chủ đầu tư, các tổ chức, cá nhân có hoạt động xây dựng trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

Quyết định đã phân công trách nhiệm của cơ quan chuyên môn thuộc UBND tỉnh, đồng thời là cơ quan chuyên môn về xây dựng, trong đó, đối với Sở Xây dựng là cơ quan đầu mối giúp UBND tỉnh thống nhất quản lý nhà nước về chất lượng công trình, an toàn lao động trong thi công xây dựng đối với các công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh, thực hiện các công việc sau:

- Tham mưu, giúp UBND tỉnh thực hiện quản lý nhà nước về chất lượng công trình, an toàn lao động trong thi công xây dựng đối với các công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình dân dụng, dự án đầu tư xây dựng khu đô thị, khu nhà ở, dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật khu chức năng, dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp nhẹ, công trình công nghiệp vật liệu xây dựng, dự án đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật, dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ trong đô thị (trừ đường quốc lộ qua khu đô thị; các công trình đã giao cho Ban Quản lý Khu Kinh tế tỉnh tại khoản 1 Điều 5 và UBND cấp huyện tại khoản 1 Điều

6 của Quy định này);

- Dự thảo, trình Chủ tịch UBND tỉnh ban hành các văn bản hướng dẫn triển khai các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh;

- Hướng dẫn UBND cấp huyện, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động xây dựng thực hiện quy định của pháp luật về quản lý chất lượng công trình xây dựng, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh;

- Tổ chức kiểm tra thường xuyên, định kỳ theo kế hoạch và kiểm tra đột xuất công tác quản lý chất lượng, an toàn lao động trong thi công xây dựng của các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động xây dựng trên địa bàn tỉnh;

- Phối hợp với Sở quản lý công trình xây dựng chuyên ngành kiểm tra việc tuân thủ quy định về quản lý chất lượng công trình, an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình chuyên ngành;

- Kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng thuộc thẩm quyền quy định tại điểm a khoản 1 Điều này (trừ các công trình thuộc thẩm quyền kiểm tra của quy định tại điểm a, điểm b khoản 2 Điều 24 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng; các công trình đã giao cho Ban Quản lý Khu Kinh tế tỉnh tại khoản 1 Điều 5 và UBND cấp huyện tại khoản 1 Điều 6 của Quy định này) và các công trình khác do Chủ tịch UBND tỉnh giao;

g) Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương lập danh mục các công trình nằm trong danh mục công trình phải đánh giá an toàn theo quy định của pháp luật, tiếp nhận kết quả báo cáo và thông báo ý kiến về kết quả đánh giá an toàn công trình trên địa bàn tỉnh theo quy định tại khoản 3 Điều 39 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP (trừ các công trình quy định tại khoản 5 Điều 5 của Quy định này);

- Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương tham mưu UBND tỉnh xử lý công trình có dấu hiệu nguy hiểm, không đảm bảo an toàn khai thác, sử dụng đối với công trình cấp I, cấp II trên địa bàn tỉnh (trừ các công trình quy định tại khoản 6 Điều 5 của Quy định này);

- Chủ trì, tham mưu UBND tỉnh xử lý đối với công trình cấp I, cấp II hết thời hạn sử dụng theo thiết kế và phá dỡ công trình xây dựng trên địa bàn (trừ các công trình quy định tại khoản 7 Điều 5 của Quy định này);

- Chủ trì, tham mưu UBND tỉnh giải quyết sự cố công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh đối với sự cố cấp I, sự cố cấp II (trừ các sự cố quy định tại khoản 8 Điều 5 của Quy định này);

- Chủ trì tham mưu, phối hợp với các đơn vị có liên quan giúp UBND tỉnh tổ chức giám định chất lượng theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 6 và giám định nguyên nhân sự cố công trình xây dựng theo quy định tại Điều 46 Nghị định 06/2021/NĐ-CP (trừ các công trình quy định tại khoản 9 Điều 5 của Quy định này);

m) Chủ trì tham mưu, phối hợp với các đơn vị có liên quan giúp UBND tỉnh điều tra sự cố về máy, thiết bị phục vụ công tác thi công xây dựng công trình xảy ra trên địa bàn tỉnh (trừ trường hợp quy định tại điểm b, điểm c khoản 1 Điều 50 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP; các công trình quy định tại khoản 10 Điều 5 của Quy định này);

- Theo dõi, tổng hợp và báo cáo UBND tỉnh tình hình sự cố công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh theo quy định tại Điều 44 Nghị định 06/2021/NĐ-CP; sự cố về máy, thiết bị phục vụ thi công công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh theo quy định tại Điều 49 Nghị định 06/2021/NĐ-CP;

- Theo dõi, tổng hợp, báo cáo UBND tỉnh định kỳ, đột xuất về việc tuân thủ quy định về quản lý chất lượng, tình hình chất lượng công trình xây dựng và an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh;

- Giúp UBND tỉnh tổng hợp và báo cáo Bộ

Xây dựng về tình hình chất lượng công trình xây dựng định kỳ, hàng năm và đột xuất; tổng hợp, báo cáo Bộ Xây dựng, UBND tỉnh về tai nạn lao động, sự cố kỹ thuật gây mất an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình; thực hiện báo cáo danh sách các đơn vị vi phạm quy định về chất lượng công trình, an toàn lao động khi tham gia các hoạt động xây dựng trên địa bàn.

Bên cạnh đó, Quyết định đã phân công trách nhiệm của cơ quan chuyên môn về xây dựng là Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh; phân cấp cho UBND cấp huyện về quản lý chất lượng công trình xây dựng; quy định trách nhiệm của Phòng có chức năng quản lý về xây dựng thuộc UBND cấp huyện.

#### **VỀ QUY ĐỊNH CHUYỂN TIẾP:**

1. Công trình xây dựng hoàn thành trước ngày Quy định này có hiệu lực, thuộc đối tượng phải kiểm tra công tác nghiệm thu theo quy định tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP thì thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu thực hiện

theo quy định tại Quyết định số 06/2017/QĐ-UBND ngày 09/5/2017 của UBND tỉnh Quảng Trị ban hành Quy định phân công, phân cấp quản lý nhà nước về chất lượng công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh Quảng Trị và số 48/2019/QĐ-UBND ngày 10/12/2019 của UBND tỉnh Quảng Trị về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 06/2017/QĐ-UBND.

2. Kiểm tra công tác an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trước ngày Quy định này có hiệu lực thì được thực hiện theo quy định tại Quyết định số 33/2018/QĐ-UBND ngày 12/12/2018 của UBND tỉnh Quảng Trị ban hành quy định phân công, phân cấp trách nhiệm quản lý nhà nước về an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

**(Xem toàn văn tại <https://vbpl.vn/>)**

## **Thành phố Hồ Chí Minh: quy định hệ số điều chỉnh giá đất để lập phương án bồi thường và tái định cư**

Ngày 15/8/2022, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đã ban hành Quyết định số 28/2022/QĐ-UBND quy định hệ số điều chỉnh giá đất để lập phương án bồi thường và tái định cư.

Quyết định này quy định hệ số điều chỉnh giá đất để lập phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư lấy ý kiến người dân có đất thu hồi trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh năm 2022. Hệ số điều chỉnh giá đất ban hành vào đầu kỳ hàng năm này chỉ có ý nghĩa để lập phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư lấy ý kiến người dân có đất thu hồi, không phải là giá đất cụ thể của loại đất thu hồi tại thời điểm quyết định thu hồi đất.

Quyết định áp dụng đối với cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về đất đai; tổ chức làm nhiệm vụ bồi thường, giải phóng mặt

bằng; tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất.

Về hệ số điều chỉnh giá đất được quy định đối với đất phi nông nghiệp (là đất ở và đối với đất phi nông nghiệp không phải là đất ở như đất thương mại, dịch vụ; đất sản xuất, kinh doanh phi nông nghiệp; đất nghĩa trang, nghĩa địa; đất giáo dục, y tế, đất tôn giáo, tín ngưỡng dân gian; vị trí đất ở và đất phi nông không phải là đất ở) và đất nông nghiệp.

Trong quá trình thực hiện, tùy điều kiện cụ thể của dự án, UBND thành phố Thủ Đức và quận, huyện rà soát (mục đích sử dụng đất, vị trí, tuyến đường) với các dự án đã được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt trong khoảng thời gian không quá 01 năm tại địa

phương để cân đối với hệ số điều chỉnh (K) đối với đất ở và đất nông nghiệp được quy định tại điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 3 Quyết định này để đưa hệ số cụ thể vào phương án bồi thường, hỗ trợ lấy ý kiến người dân có đất bị thu hồi. Trường hợp UBND Thành phố Thủ Đức và quận, huyện không có dự án được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt trong khoảng thời gian không quá 01 năm để thực hiện rà soát làm cơ sở xây dựng Phương án thì thực hiện thu thập thông tin tại khu vực (quận, huyện) lân cận có điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội, kết cấu hạ tầng kỹ thuật tương đồng để cân đối với hệ số điều chỉnh (K) đối với đất ở và đất nông nghiệp được quy định tại điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 3 Quyết định này để đưa hệ số

cụ thể vào Phương án bồi thường, hỗ trợ lấy ý kiến người dân có đất bị thu hồi.

Đối với dự án có các trường hợp thu hồi đất có đủ điều kiện bố trí tái định cư thì áp dụng hệ số điều chỉnh (K) tại điểm a khoản 1 Điều 3 Quyết định này để đưa hệ số cụ thể vào Phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư lấy ý kiến người dân có đất bị thu hồi.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 25 tháng 8 năm 2022 và thay thế Quyết định số 10/2021/QĐ-UBND ngày 04/5/2021 của UBND Thành phố Hồ Chí Minh.

**Xem toàn văn tại**  
[www.congbao.hochiminhcity.gov.vn](http://www.congbao.hochiminhcity.gov.vn)

## **Lai Châu: quy định nội dung, định mức chi phí hỗ trợ chuẩn bị đầu tư và quản lý dự án đối với một số dự án được áp dụng cơ chế đặc thù thuộc các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn tỉnh**

Ngày 19/8/2022, UBND tỉnh Lai Châu ban hành Quyết định số 27/2022/QĐ-UBND quy định nội dung, định mức chi phí hỗ trợ chuẩn bị đầu tư và quản lý dự án đối với một số dự án được áp dụng cơ chế đặc thù thuộc các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Quyết định này quy định nội dung, định mức chi phí hỗ trợ chuẩn bị đầu tư và quản lý dự án đối với một số dự án được áp dụng cơ chế đặc thù thuộc các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2021 trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

### **VỀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG:**

Các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoặc có liên quan trong quản lý tổ chức thực hiện các dự án được áp dụng cơ chế đặc thù

thuộc các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

### **VỀ NỘI DUNG HỖ TRỢ:**

- Chuẩn bị đầu tư: Hỗ trợ thực hiện các công việc lập hồ sơ, thẩm định hồ sơ xây dựng công trình;

- Quản lý thực hiện dự án: Hỗ trợ thực hiện các công việc quản lý dự án, lựa chọn nhà thầu và giám sát thi công.

### **VỀ ĐỊNH MỨC CHI PHÍ HỖ TRỢ:**

Tổng chi phí hỗ trợ là 6% trên tổng chi phí xây dựng và thiết bị (Chưa có thuế GTGT và không gồm giá trị nhân dân đóng góp), cụ thể như sau:

- Chi phí chuẩn bị đầu tư là 2% (Trong đó: lập hồ sơ 1,9% và thẩm định hồ sơ 0,1%).



- Chi phí quản lý thực hiện dự án là 4% (Trong đó: quản lý dự án 2%; lựa chọn nhà thầu 0,2% và giám sát thi công 1,8%)

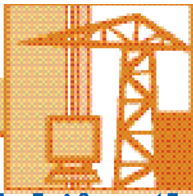
### **VỀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở: Xây dựng, Giao thông vận tải, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Công thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Lao động - Thương binh và Xã hội; Trưởng Ban Dân tộc

tỉnh; Chủ tịch UBND các huyện, thành phố; Giám đốc Kho bạc Nhà nước tỉnh và Thủ trưởng các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 01/9/2022.

**(Xem toàn văn tại  
<https://laichau.gov.vn/>)**



## Nghiệm thu nhiệm vụ khoa học công nghệ do trường Đại học Kiến trúc Hà Nội thực hiện

Ngày 25/8/2022, Bộ Xây dựng tổ chức Hội đồng đánh giá, nghiệm thu 3 dự thảo tiêu chuẩn Việt Nam do trường Đại học Kiến trúc Hà Nội chủ trì thực hiện, bao gồm: TCVN “Thiết bị làm việc tạm thời - Lưới an toàn - Phần 1: Yêu cầu an toàn và các phương pháp thử nghiệm”, TCVN “Ống thép rời dùng cho giàn giáo ống có khớp nối - Điều kiện kỹ thuật khi cung cấp”, TCVN “Nghiên cứu, xây dựng tiêu chuẩn quốc gia về cột chống hợp kim nhôm kiểu ống lồng - Thông số kỹ thuật, thiết kế, đánh giá bằng tính toán và thử nghiệm”. TS. Lê Minh Long - Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ và Môi trường, Chủ tịch Hội đồng chủ trì cuộc họp.

Báo cáo tóm tắt kết quả thực hiện các nhiệm vụ, thay mặt nhóm nghiên cứu, TS. Đoàn Đình Diệp chủ nhiệm đề tài nêu lên lý do, sự cần thiết biên soạn 3 tiêu chuẩn đồng thời cho biết, 3 dự thảo tiêu chuẩn được xây dựng trên cơ sở biên dịch các tiêu chuẩn nước ngoài, có chỉnh sửa đảm bảo đồng bộ với hệ thống TCVN.

Dự thảo tiêu chuẩn “Thiết bị làm việc tạm thời - Lưới an toàn - Phần 1: Yêu cầu an toàn và các phương pháp thử nghiệm” quy định các yêu cầu về an toàn và phương pháp thử đối với lưới an toàn sử dụng phòng rơi trong xây dựng. Tiêu chuẩn quy định chi tiết các yêu cầu về an toàn, ghi nhãn hiệu phù hợp với các tiêu chuẩn Việt Nam và quốc tế, dùng để kiểm tra và thử nghiệm.

Dự thảo tiêu chuẩn “Ống thép rời dùng cho giàn giáo ống có khớp nối - Điều kiện kỹ thuật khi cung cấp” quy định các yêu cầu đối với các ống thép rời có mục đích sử dụng với các khóa giáo trong lắp dựng giàn giáo và hệ cột chống ván khuôn xây dựng. Tiêu chuẩn cũng quy định chi tiết các yêu cầu ghi nhãn, bảo vệ bề mặt ống phù hợp với các tiêu chuẩn Việt Nam và quốc tế.



Toàn cảnh cuộc họp nghiệm thu

Dự thảo tiêu chuẩn “Nghiên cứu, xây dựng tiêu chuẩn quốc gia về cột chống hợp kim nhôm kiểu ống lồng - Thông số kỹ thuật, thiết kế, đánh giá bằng tính toán và thử nghiệm” quy định các yêu cầu về vật liệu và thiết kế cột chống hợp kim nhôm kiểu ống lồng (gọi tắt là cột chống) với ren kín và ren hở, sử dụng trong giàn giáo và hệ cột chống ván khuôn xây dựng, cũng như quy định về các phương án bảo vệ chống ăn mòn và phương pháp đánh giá cột trên cơ sở tính toán và thử nghiệm. Tiêu chuẩn áp dụng với 5 nhóm cột theo cường độ chịu tải danh định của cột. Các cột thuộc từng nhóm sẽ có chiều dài làm việc lớn nhất khác nhau, cũng như các tấm đế và đỡ dưới với hình dáng khác nhau.

Tại cuộc họp, các chuyên gia phản biện và thành viên Hội đồng nhận xét nhóm nghiên cứu đã hoàn thành đầy đủ các yêu cầu theo hợp đồng; các dự thảo tiêu chuẩn có bố cục hợp lý, tuân thủ đúng cách thức trình bày tiêu chuẩn Việt Nam và đảm bảo chất lượng. Tuy nhiên, để nâng cao hơn nữa chất lượng các dự thảo tiêu chuẩn, theo ý kiến đóng góp của các chuyên gia thành viên Hội đồng, nhóm nghiên cứu cần rà soát, sử dụng đồng nhất các thuật ngữ chuyên ngành, chú ý các lỗi chính tả, dịch thuật cần bám sát bản thảo gốc, nội hàm vấn đề.

Dựa trên kết quả nghiên cứu và kiến nghị của Hội đồng, Chủ tịch Hội đồng Lê Minh Long đề nghị nhóm nghiên cứu xem xét, tiếp thu đầy đủ ý kiến của các thành viên Hội đồng, sớm chỉnh sửa, hoàn thiện các báo cáo tổng kết và 3 dự thảo tiêu chuẩn; trình lãnh đạo Bộ xem xét

theo quy định.

Hội đồng nghiệm thu Bộ Xây dựng nhất trí nghiệm thu 3 dự thảo tiêu chuẩn nêu trên, với kết quả đều đạt loại Khá.

**Mai Anh**

## **Hội thảo Việt - Nhật về Chính sách và giải pháp thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu**

Ngày 25/8/2022, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng Việt Nam phối hợp với Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) và Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) tổ chức Hội thảo Việt - Nhật về chính sách và giải pháp thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu, theo hình thức trực tiếp kết hợp trực tuyến. PGS.TS Mai Thị Liên Hương - Cục trưởng Cục Hạ tầng kỹ thuật, Bộ Xây dựng và ông Atsushi Tajima - Giám đốc Văn phòng đối ngoại và xây dựng, Cục Quản lý thoát nước & nước thải (MLIT) đồng chủ trì hội thảo.

Tham dự hội thảo, về phía Việt Nam có đại diện các Bộ, ngành Trung ương, UBND các tỉnh, thành phố; lãnh đạo Sở Xây dựng, Ban quản lý, đơn vị quản lý thoát nước các địa phương; về phía Nhật Bản có đại diện MLIT; lãnh đạo JICA và các chuyên gia.

Phát biểu khai mạc hội thảo, bà Mai Thị Liên Hương cho biết: thoát nước bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu là một trong những lĩnh vực được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng Việt Nam đặc biệt quan tâm. Trong những năm qua, Việt Nam đã ban hành nhiều cơ chế chính sách về thoát nước, phòng chống ngập úng, bảo vệ môi trường, tạo cơ sở pháp lý để các địa phương, doanh nghiệp, cá nhân triển khai các hoạt động đầu tư các dự án thoát nước và xử lý nước thải theo hướng tiếp cận khoa học công nghệ hiện đại, thích ứng với biến đổi khí hậu và

đã đạt được nhiều thành tựu đáng ghi nhận.

Tuy nhiên, thời gian gần đây, biến đổi khí hậu và nước biển dâng diễn biến ngày càng phức tạp, cùng với những thách thức do tốc độ đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, việc quản lý cao độ nền đô thị chưa thật sự chặt chẽ, hệ thống thu gom nước mưa của các đô thị được xây dựng nhiều năm và đã xuống cấp, kích thước cống được tính toán chưa bao gồm ảnh hưởng của biến đổi khí hậu... Tất cả những vấn đề trên đã đặt ra yêu cầu cấp thiết cần nghiên cứu, sớm đề xuất các chính sách và giải pháp hiệu quả trong thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu để có thể rút ngắn thời gian thực hiện, tối ưu hóa việc đầu tư xây dựng, đạt được nhiều mục tiêu trong quá trình phát triển.

Theo bà Mai Thị Liên Hương, Nhật Bản là quốc gia có nền khoa học kỹ thuật phát triển hàng đầu trên thế giới và có nhiều kinh nghiệm trong quá trình phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật; xây dựng và ban hành các chính sách và giải pháp thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu một cách bài bản, hiệu quả. Do đó, việc tăng cường chia sẻ kinh nghiệm, đẩy mạnh hợp tác giữa Bộ Xây dựng và các đối tác Nhật Bản sẽ góp phần quan trọng giúp Việt Nam cải thiện, nâng cao năng lực xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách trong lĩnh vực thoát nước, xử lý nước thải, thích ứng với biến đổi khí hậu.

Phát biểu tại hội thảo, ông Atsushi Tajima



Bà Mai Thị Liên Hương và ông Atsushi Tajima đồng chủ trì hội thảo



Toàn cảnh hội thảo

ghi nhận hiệu quả quan hệ hợp tác giữa Bộ Xây dựng và MLIT, đồng thời đánh giá cao sự chủ động, nỗ lực của Bộ Xây dựng trong việc nghiên cứu, đề xuất và lựa chọn, triển khai thực hiện đồng bộ các giải pháp hướng đến cấp thoát nước bền vững, đặc biệt là thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu.

Ông Atsushi Tajima mong muốn nhận được sự hợp tác của chuyên gia 2 bên, đồng thời nhấn mạnh Nhật Bản và Việt Nam cần kết hợp nhiều biện pháp nhằm giảm thiểu những thiệt hại của biến đổi khí hậu trong bối cảnh biến đổi khí hậu diễn ra ngày càng phức tạp trên phạm vi toàn cầu như hiện nay.

Tại hội thảo, các chuyên gia Việt Nam và Nhật Bản đã trình bày nhiều tham luận liên quan đến chủ đề hội thảo như: các giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu trong tương lai theo Hội nghị Thượng đỉnh về nước khu vực châu Á - Thái Bình Dương lần thứ 4; tổng quan quy định thoát nước và xử lý nước thải tại Việt Nam; chính sách và công nghệ chống ngập đô thị mới nhất của Nhật Bản; công tác thoát nước đô thị của thành phố Hà Nội năm 2022; ví dụ thực tế tại thành phố Osaka về bảo dưỡng hệ

thống thoát nước để bảo vệ tính mạng và tài sản của người dân khỏi ngập úng đô thị; thực trạng và giải pháp thoát nước chống ngập tại một số địa phương Việt Nam... Các chuyên gia đến từ JICA, các hiệp hội chuyên ngành thoát nước Việt Nam và đại diện Sở Xây dựng các địa phương đã cùng thảo luận, chỉ ra một số yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động thoát nước ở địa phương cũng như một số ý kiến về việc chung sống và kiểm soát hiệu quả tình trạng ngập úng.

Kết luận hội thảo, bà Mai Thị Liên Hương cảm ơn các đại biểu, chuyên gia 2 nước đã thu xếp thời gian tham dự và đóng góp nhiều ý kiến quý báu tại hội thảo, Ban tổ chức sẽ tổng hợp, lựa chọn, đề xuất các giải pháp chính sách - kỹ thuật hiệu quả, làm cơ sở để Bộ Xây dựng tiếp tục hoàn thiện xây dựng khung chính sách toàn diện nhằm phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng thoát nước thích ứng với biến đổi khí hậu, đồng thời tạo nền tảng cho việc phát triển các đô thị xanh, đô thị thông minh trong tương lai.

**Trần Đình Hà**

## Ôn Châu (Trung Quốc): Tích hợp thu gom, chuyển giao và sử dụng toàn diện chất thải nhà bếp

Quận Vĩnh Gia, thành phố Ôn Châu, tỉnh Chiết Giang đã thiết lập một hệ thống sản xuất và sinh hoạt xanh, thân thiện với môi trường, cùng một mô hình tái chế xanh mới bằng phương pháp thiết lập chuỗi công nghiệp thu gom, chuyển giao chất thải nhà bếp, thông qua các hình thức xử lý vô hại để thực hiện tái chế và sử dụng nguồn tài nguyên chất thải tái chế từ nhà bếp.

### Các biện pháp công nghệ thúc đẩy sự phát triển dự án Trung tâm xử lý chất thải nhà bếp

Dự án Trung tâm xử lý chất thải nhà bếp quận Vĩnh Gia đã bắt đầu được nghiệm thu và thử nghiệm theo hợp đồng chung EPCO vào tháng 4/2020, đưa vào vận hành tháng 12/2020. Đến tháng 10/2021, toàn bộ tổ máy phát điện đã được vận hành thành công và hòa vào lưới điện địa phương để tiến hành phát điện, hiện nay đã hoàn thành thu lại được nguồn vốn đầu tư 90 triệu NDT. Công suất xử lý chất thải theo thiết kế của dự án là khoảng 150 tấn/1 ngày, tiến hành bằng phương pháp tạo khí sinh học, lọc dầu thô, sau đó đưa nguồn dầu này kết nối với lưới điện để phát điện, từ đó hiện thực hóa việc xử lý vô hại và tái sử dụng nguồn tài nguyên chất thải nhà bếp trong phạm vi toàn quận.

Dự án bao gồm 4 phần: công trình chính, công trình phụ, công trình công cộng và công trình bảo vệ môi trường. Thành phần của các công trình thuộc dự án là một tổng thể chuỗi hệ thống công nghiệp như: hệ thống đo lường, hệ thống xử lý sơ bộ chất thải nhà bếp, hệ thống tiền xử lý đồng bộ (khử dầu), hệ thống xử lý nước thải bằng phương pháp sinh học kỵ khí, hệ thống xử lý khí thải bằng các bộ lọc sinh học, hệ thống thông gió và khử mùi...

Xây dựng hệ thống thu gom và vận chuyển



Trung tâm xử lý chất thải nhà bếp quận Vĩnh Gia

chất thải nhà bếp “nhất thể tứ hệ”

“Nhất thể” ở đây chỉ một dây chuyền thu gom và vận chuyển chất thải nhà bếp tích hợp, hoàn chỉnh; “tứ hệ” là một tổng thể bao gồm 4 hệ thống: hệ thống công nhân thu gom vận chuyển, hệ thống nền tảng thông tin, hệ thống quản lý và hệ thống kiểm tra giám sát.

Quận Vĩnh Gia đã xây dựng mới và cải thiện hệ thống thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải nhà bếp một cách độc lập, các phương tiện phục vụ quá trình thu gom chất thải nhà bếp và các phương tiện trung chuyển đều được đầu tư mua mới để dễ dàng thực hiện quá trình phân loại vận chuyển. Bộ phận xử lý sơ bộ chất thải nhà bếp bước đầu sẽ tiến hành đưa chất thải vào các thùng chứa theo quy định để thực hiện tách dầu và nước. Chất thải đã qua khâu này sẽ được đánh dấu thời gian và địa điểm theo quy định, sau đó được vận chuyển đến trung tâm tái chế bằng xe chuyên dụng và được lưu lại thông tin trên sổ cái dữ liệu điện tử để quản lý và theo dõi quá trình xử lý, tái chế.

### Quy trình xử lý tái chế chất thải nhà bếp công nghệ cao

Hệ thống tiền xử lý đồng bộ chất thải nhà bếp áp dụng các biện pháp công nghệ như tiếp nhận vật liệu, nghiền và ép, tách dầu từ nước rỉ



Xe vận chuyển chất thải nhà bếp chuyên dụng

chất thải... giúp xử lý một cách hiệu quả chất thải từ thực phẩm, chất thải nhà bếp có thành phần phức tạp, đồng thời cải thiện mức độ tái sử dụng tài nguyên dầu thải trong chất thải nhà bếp. Hệ thống này đã giải quyết được các vấn đề kỹ thuật còn tồn tại trong khâu xử lý sơ bộ trước đây (chẳng hạn quy trình phân loại, nghiền nát chưa hiệu quả) mà không cần sự can thiệp của các biện pháp thủ công, đảm bảo hiệu quả năng suất của quá trình lên men kỵ khí. Nguồn dầu thô thu được sau khâu này sẽ được tái sử dụng để phục vụ các hoạt động sản xuất công nghiệp. Hệ thống cũng được thiết kế dự trữ sẵn một chương trình nhằm hướng đến mục tiêu tái chế nguồn dầu được tách từ chất thải nhà bếp thành diesel sinh học.

Trung tâm xử lý khí thải được bố trí 2 bể phân hủy kỵ khí 2.300 mét khối, sử dụng công nghệ

sản xuất khí sinh học thông qua phân hủy kỵ khí ướt, hoạt động liên tục trong 24 giờ, nhiệt độ được kiểm soát trong mức  $38 \pm 2^{\circ}\text{C}$ . Nguồn khí sinh học được sinh ra từ quá trình phân hủy kỵ khí sẽ được thu gom và vận chuyển đến các bể chứa khí sinh học. Sau một loạt bước lọc và xử lý tiếp theo, nguồn khí này sẽ được đưa vào máy tạo khí để phát điện hoặc được sử dụng trong hệ thống sưởi ấm vào mùa đông.

Sau khi các dự án đi vào vận hành một cách ổn định, quy củ, dự kiến 100 tấn chất thải nhà bếp sẽ có thể chiết xuất được khoảng 2 tấn dầu thô, tạo ra hơn 1000 mét khối khí sinh học và khoảng 21.000 kWh điện. Điều này sẽ giúp chấm dứt hiện tượng lãng phí dầu thải hay sử dụng chất thải nhà bếp làm thức ăn chăn nuôi, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế địa phương, hơn nữa đảm bảo an toàn thực phẩm cho chính người dân.

Có thể nói, thông qua các phương pháp tái chế, tận dụng nguồn chất thải nhà bếp khổng lồ của một quốc gia đông dân như Trung Quốc, tỷ lệ sử dụng năng lượng một cách toàn diện, hiệu quả của nước này hiện nay đã được xếp ở vị trí hàng đầu trên thế giới.

*Trang Tin tức Xây dựng Trung Quốc, tháng 8/2022*

**ND: Ngọc Anh**

## **Xu hướng phát triển của kiến trúc các nhà máy thủy điện môi và các nhà máy được tái thiết**

Nhu cầu điện năng ngày càng tăng liên quan đến mọi thành phố trên thế giới. Mức độ phát triển của ngành điện là một trong những chỉ số căn bản đánh giá tiềm lực công nghiệp của mỗi quốc gia. Các công nghệ đang thay đổi rất nhanh chóng, và năng lượng sạch giờ đây hoàn toàn có thể tiếp cận. Một phần cơ bản của năng lượng được tạo ra trên toàn thế giới đến từ

những nguồn năng lượng không thể tái tạo. Các lĩnh vực năng lượng tái tạo khác nhau hiện nay (thủy điện nhỏ, gió, mặt trời) đang tích cực phát triển. Tái thiết và hiện đại hóa các nhà máy thủy điện, thiết kế và xây dựng các trạm thủy điện nhỏ, một số dự án đang được triển khai trong khuôn khổ chương trình quốc gia nhằm hỗ trợ ngành điện dựa trên các nguồn năng lượng tái



Nhà máy thủy điện Sayano Shushenskaya



Nhà máy thủy điện Nizhne Bureiskaya là dự án đầu tiên theo mô hình lai phát - thủy điện kết hợp điện mặt trời

tạo - những nguồn năng lượng có khả năng cạnh tranh với năng lượng từ nhiên liệu hóa thạch.

Suốt nhiều thập kỷ qua, các vấn đề liên quan tới kiến trúc cũng như một giải pháp tổng thể để thiết kế các công trình thủy điện đã không được quan tâm đúng mức. Liên bang Nga đang bắt đầu thoát khỏi việc sao chép rập khuôn kinh nghiệm nước ngoài, đang tìm tòi nghiên cứu những giải pháp và công nghệ của riêng mình trong xây dựng. Cơ sở tài nguyên phong phú của đất nước, việc chinh phục các vùng lãnh thổ mới tạo điều kiện tiên quyết cho sự cần thiết phải ứng dụng những nguồn phát điện mới. Chống biến đổi khí hậu toàn cầu đã kích thích sự phát triển của năng lượng xanh. Xây dựng các công trình thủy điện nhỏ đang trở thành một phân ngành năng lượng mới, độc lập.

Thủy điện nhỏ chiếm vị trí đặc biệt trong cơ cấu sản xuất năng lượng sạch. Nga có tiềm năng thủy điện chiếm khoảng 9% tiềm năng của thế giới và có năng lực quy mô rất lớn để phát triển thủy điện. Khám phá tiềm năng của các con sông nhỏ sẽ góp phần tích cực khai thác các vùng lãnh thổ Bắc Kavkaz, Siberi và Viễn Đông. Tại đó có những điều kiện khí hậu, điều kiện tự nhiên thuận lợi nhất để kết hợp công suất thủy điện nhỏ với năng lượng mặt trời và gió. Trữ lượng nước của Nga được tái tạo nhanh nhất chính là tại các ngòi sông. So với các nhà máy thủy điện lớn, các trạm nhỏ có

nhiều ưu thế: không đòi hỏi ngập nước trên diện rộng, đồng nghĩa với không cần di dời các khu vực dân cư, phát triển cơ sở hạ tầng mới, thay đổi điều kiện giao thông thủy và rất có thể tạo điều kiện thuận lợi để các loài cá sông di cư.

Những công trình nhà máy thủy điện tiêu biểu thời kỳ Xô viết, được đánh giá theo tiêu chuẩn thế giới là Dneprovskaya và Rybinskaya. Về mặt kiến trúc, tổ hợp công trình thủy điện Rybinsk có một vị trí rất quan trọng. Cơ cấu tổ hợp bao gồm các đập, tòa nhà nhà máy thủy điện, các cửa cống, công trình lấy nước. Quyết định xây dựng nhà máy và hồ thủy điện Rybinsk được thông qua ngày 14/9/1935. Trong việc chế tạo các linh kiện của nhà máy, cống, đập, cầu vượt bê tông cốt thép, những ngành nghệ thuật như hội họa, điêu khắc, tạo hình cho khu vực lãnh thổ... đã được vận dụng.

Từ những vật liệu tự nhiên như đá granit, thạch cao granit, gạch lát các màu sắc, quần thể các tòa nhà và công trình được hình thành, với tông màu trắng chủ đạo (đá trắng). Tòa nhà sáng màu, những ngọn tháp cao ba mươi mét với những cây cầu, kết hợp với những bức tường đồ sộ có các hốc lớn hình vòm, tạo cho quần thể một vẻ đẹp trang trọng. Các triển dốc được phủ xanh, lối đi và cầu thang bộ, các tiểu cảnh, tác phẩm điêu khắc trên nền của con kênh và hồ chứa nước đã góp phần hoàn thiện bức tranh toàn cảnh của thành phố Rybinsk. Tổ hợp



Nhà máy thủy điện Baksanskaya giờ đây còn là điểm du lịch hấp dẫn

công trình thủy điện Rybinsk tới nay vẫn tiếp tục sản xuất điện, đồng thời là một biểu tượng của quy hoạch đô thị và kiến trúc Nga.

Trong quy hoạch, một trong những hình thức phát triển môi trường lịch sử là tái thiết. Hầu hết các nhà máy thủy điện đang hoạt động đều được xây dựng vào khoảng giữa thế kỷ XX; sang đầu thế kỷ XXI, nhu cầu hiện đại hóa, thay thế trang thiết bị là rất rõ ràng. Trong quá trình tái thiết và hiện đại hóa các nhà máy thủy điện, mục tiêu hàng đầu là khôi phục chất lượng về mặt chức năng chứ không phải diện mạo bên ngoài, do vậy kiến trúc của các nhà máy thủy điện thế kỷ XX (vốn không phải là những công trình di sản văn hóa) phần nào chịu ảnh hưởng tiêu cực. Mỗi nhà máy thủy điện đều có lịch sử, diện mạo kiến trúc, thành phần cơ cấu riêng, do đó, cần có cách tiếp cận riêng khi tái thiết.

Xuất phát từ kinh nghiệm xây dựng các công trình thủy điện, khi nói đến việc xây dựng một nhà máy mới hoặc tái thiết một tổ hợp công trình trong cấu trúc lịch sử đô thị vốn có, vấn đề về kiến trúc sẽ được đặt ra. Di sản kiến trúc là một phần văn hóa của nhân loại, là giá trị thẩm mỹ độc đáo, là cơ sở và nền tảng của các kiến trúc sư hiện đại. Tất nhiên, không nên đặt vấn đề xây dựng một tòa nhà mới thay cho một tòa nhà lịch sử. Cần phải bảo vệ, khôi phục và nếu có thể, bảo tồn các tòa nhà lịch sử của các công trình thủy điện. Kiến trúc hiện đại có thể bổ sung cho không gian lịch sử, tạo sự tương



Kiến trúc của nhà máy thủy điện nhỏ Ovre Forsland Kraftverk (Na Uy) được tích hợp tuyệt vời với cảnh quan tự nhiên xung quanh

phản hợp lý với các công trình của thế kỷ trước. Điều quan trọng là cân nhắc kỹ các quan điểm và đi sâu hơn vào các giải pháp kỹ thuật đã có của tổ hợp phát điện.

Ý tưởng chủ đạo trong quá trình tái thiết là bảo tồn và rộng mở đón khách tới tham quan tất cả những gì được bảo tồn. Các dự án đầu tiên liên quan tới hiện đại hóa tổng thể công trình thủy điện là dự án khôi phục nhà máy Sayano-Shushenskaya và hiện đại hóa nhà máy Baksanskaya. Baksanskaya là nhà máy thủy điện lâu năm nhất ở vùng Bắc Kavkaz, đi vào hoạt động từ năm 1938. Cho đến năm 1950, và là nhà máy thủy điện lớn nhất vùng Kavkaz cho tới năm 1950.

Baksanskaya là một quần thể kỹ thuật thủy điện phức tạp, bao gồm tòa nhà nhà máy với khối hành chính, đập tràn không tải, cửa lấy nước, khu vực thiết bị đóng cắt 110 KV, ba ống dẫn nước turbin, trung tâm lấy nước đầu nguồn, đường dẫn dài hơn 10 km, kênh lộ thiên, ba tổ hợp đường hầm với các cầu dẫn nước. Đây đồng thời là một quần thể kiến trúc độc đáo, là di tích lịch sử cấp vùng. Quyết định tái thiết toàn bộ quy mô khu vực đã được Chính phủ Liên bang Nga thông qua năm 2010. Các kiến trúc sư và kỹ sư phải đối mặt với một nhiệm vụ không hề đơn giản - thay đổi các giải pháp kết cấu và các giải pháp quy hoạch không gian liên quan tới việc mất khả năng chịu lực của các yếu





*Tòa nhà nhà máy thủy điện Proaza (Tây Ban Nha) là sự kết hợp hài hòa giữa kỹ thuật, kiến trúc, hội họa và điêu khắc, hài hòa với cảnh quan.*

tổ khung, thay thế thiết bị và các hệ thống kỹ thuật, cách sắp đặt mới các thiết bị thủy lực, song cần gìn giữ tối đa hình ảnh lịch sử. Các giải pháp quy hoạch không gian được thực hiện phù hợp với các tiêu chuẩn hiện đại. Vấn đề an toàn môi trường và an toàn sản xuất được đặc biệt chú ý. Việc sử dụng các vật liệu công nghệ cao để trang trí bên trong và bên ngoài, trang bị các hệ thống cấp điện, cấp thoát nước, sưởi ấm, thông gió, điều hòa không khí hiện đại, cùng với các hệ thống cứu hỏa không chỉ kéo dài thời hạn vận hành của nhà máy, cải thiện các chỉ số kinh tế - kỹ thuật mà qua đó, các chuyên gia còn tích lũy được nhiều kinh nghiệm tính toán cho các dự án trong tương lai. Sau khi tái thiết tổng thể và hiện đại hóa, nhà máy đã tăng công suất phát điện và tiếp tục hoạt động. Baksanskaya đóng vai trò rất lớn trong việc bảo đảm năng lượng cho toàn Vùng Stavropol của Nga.

Các công trình thủy điện hiện đại thường là những quần thể kiến trúc phức tạp. Sau khi chọn địa điểm để bố trí các tòa nhà và công trình, hạng mục trong quần thể, đặc điểm của các khu vực lãnh thổ tiếp giáp cũng được nghiên cứu, sau đó các công tác thiết kế phác thảo về bố cục của các tòa nhà, công trình được thực hiện. Các giải pháp bố cục phụ thuộc vào phương pháp dựng cột áp và kết quả của các cuộc khảo sát. Các loại kết cấu của các tòa nhà, công trình phụ thuộc vào điều kiện tự



*Quần thể các công trình thủy điện Rybinsk có vai trò quan trọng hàng đầu trong kiến trúc thời kỳ Xô viết*

nhiên và các giải pháp kỹ thuật về sắp xếp các thiết bị cơ bản và phụ trợ. Công việc của người kiến trúc sư trong thiết kế nhà máy thủy điện cần có sự tương tác thường xuyên với các kỹ sư và kỹ sư thủy công. Liên bang Nga hiện có gần 100 trạm/ nhà máy thủy điện nhỏ đang hoạt động với công suất thiết kế lên đến 30 MW.

Kiến trúc công trình nhà máy thủy điện cuối thế kỷ XX - đầu thế kỷ XXI phản ánh rõ nét sự phát triển của khoa học, xã hội, sự phát triển của công nghệ cao, việc ứng dụng công nghệ kỹ thuật số và máy tính, vật liệu xây dựng mới. Duy nhất một điều không thay đổi - chức năng và hiệu quả của các tòa nhà, công trình trong tổ hợp luôn chiếm vị trí hàng đầu, các khía cạnh thẩm mỹ có vị trí thứ yếu.

Từ kinh nghiệm thiết kế và triển khai các dự án nhà máy thủy điện, một số vấn đề cơ bản trong kiến trúc của tổ hợp công trình thủy điện Nga được làm rõ:

- Phụ thuộc vào nhập khẩu thiết bị, phần mềm, vật liệu;
- Phụ thuộc vào nhu cầu đối với các tài nguyên truyền thống;
- Khó quyết định và phụ thuộc nhiều vào các yếu tố bên ngoài: khí hậu, xã hội, văn hóa, khoa học, kỹ thuật;
- Các công trình dễ bị tổn thương do mức độ tự động hóa chưa đủ, đầu tư yếu;
- Hệ thống thiết kế tự động thiếu hoàn hảo,

thường là hệ thống thiết kế dựa trên thiết kế hai chiều chứ không phải mô hình ba chiều;

- Thiếu hệ thống thống nhất để lưu giữ tài liệu thi công và duy trì tính cập nhật của hồ sơ tài liệu, điều này làm nảy sinh nhu cầu phải khảo sát bổ sung.

Tòa nhà nhà máy có thể được chia thành hai phần cơ bản: phần kỹ thuật thủy ngầm dưới nước và phần phía trên. Tổng thể của các quá trình sản xuất được xác định bởi các giải pháp kiến trúc quy hoạch (thành phần các phòng, cách bố trí các phòng, số tầng). Quá trình vận hành một nhà máy thủy điện có sự tham gia của rất nhiều người. Hiệu quả tổ chức công việc cho nhân sự, sự thoải mái về thể chất và tâm lý khi làm việc, di chuyển thuận lợi, và trong trường hợp cần thiết bảo đảm sơ tán nhanh chóng - đó đều là phần công việc rất quan trọng của các kiến trúc sư. Kiến trúc sư cần cố gắng đơn giản hóa các giải pháp quy hoạch không gian của các nhà máy thủy điện mà không làm mất đi các tiêu chí chất lượng, tính biểu cảm kiến trúc và tính an toàn. Việc sử dụng nguyên vật liệu địa phương sẽ giúp giảm giá thành xây dựng.

Xây dựng các cơ sở lai phát điện hiện nay đang là xu hướng phát triển tại các trung tâm thủy điện ở nhiều quốc gia trên thế giới. Tại Nga, dự án đầu tiên kiểu này là Nizhne Bureiskaya tại Vùng Amur. Các module năng lượng mặt trời hài hòa một cách hữu cơ với tổ hợp thủy điện đang hoạt động. Đây có thể coi là kinh nghiệm đầu tiên về việc vận hành đồng thời hai cơ sở phát điện - nhà máy thủy điện và nhà máy điện mặt trời. Hiện Nga chưa có trạm thủy điện nhỏ theo mô hình lai phát. Kết hợp công suất của nhà máy thủy điện với các nguồn năng lượng khác giúp sử dụng tối ưu và tiết kiệm quỹ đất cho nhu cầu năng lượng mà không cần mở rộng lãnh thổ, sử dụng hiệu quả hạ tầng giao thông, hạ tầng lưới điện hiện có, đồng thời không cần nhân lực bổ sung. Các tấm pin mặt trời không chỉ được tích hợp một cách kín đáo vào không gian của tổ hợp thủy điện mà

còn trở thành một yếu tố thiết kế độc đáo của nhà máy thủy điện. Những ô kính màu làm của các tấm pin mặt trời tạo nên những nhịp điệu độc đáo trong kiến trúc. Hơn nữa, công trình sẽ được hưởng lợi từ việc tiết kiệm năng lượng và chiếu sáng tự nhiên và sẽ trở thành nhà sản xuất năng lượng hoàn toàn tự chủ trong tiêu thụ năng lượng.

Phần lớn các nhà máy thủy điện tập trung ở Bắc Kavkaz (khu vực có điều kiện địa chất - kỹ thuật không thuận lợi), nên đều được thiết kế kháng chấn để có thể chịu rung chấn tới 9 độ richter. Việc xây dựng trong các điều kiện như vậy cần đi liền với các giải pháp như: phân chia tòa nhà bằng các khe biến dạng và kháng chấn, lập mô hình tính toán phản ánh điều kiện làm việc của cấu trúc bên trên và đáp ứng việc kết hợp đặc biệt các mức tải, lựa chọn phương án kết cấu, lắp đặt lõi cứng...

Về các yếu tố ảnh hưởng đến việc hình thành các giải pháp quy hoạch không gian, cần lưu ý: trên thế giới, khi thiết kế các nhà máy thủy điện hiện đại và tái thiết chúng, đặc điểm riêng của mỗi dự án, sự hòa nhập với cảnh quan, hạn chế tác động tới môi trường xung quanh, tìm kiếm vật liệu mới - hình thức mới, sự kết hợp của kỹ thuật thủy với các năng lượng tái tạo khác là những yếu tố rất cần được chú trọng.

Nhà máy thủy điện Proaza (Tây Ban Nha) được xây dựng từ năm 1964. Kiến trúc sư Joaquin Vaquero Palacios đã đặc biệt chú ý đến sự tích hợp của tòa nhà với cảnh quan xung quanh, sự kết hợp giữa ánh sáng và bóng tối. Đây là một dự án thành công, trong đó có sự kết hợp hài hòa giữa kiến trúc, kỹ thuật, hội họa và điêu khắc. Tòa nhà rất hoành tráng với 3 tầng phía trên và 3 tầng ngầm, mặt tiền thể hiện hình ảnh trừu tượng của những ngọn núi, tương đồng với cảnh quan xung quanh.

Ví dụ về nhà máy thủy điện nhỏ hiện đại, được tích hợp hoàn hảo với môi trường thiên nhiên là Ovre Forsland Kraftverk ở Na Uy (khánh thành năm 2015). Thiết kế của tòa nhà

phản ánh cảm hứng bất tận từ thiên nhiên và môi trường xung quanh. Công trình đã trở thành một thắng cảnh, một địa điểm để dạo bộ và ngắm cảnh. Do sự quan tâm ngày càng tăng của các trường học, công ty và khách du lịch, một tòa nhà dành riêng để đón khách tham quan nhà máy thủy điện này đã được xây dựng, tất cả nhằm tạo ấn tượng đẹp về chuyến tham quan thú vị. Trong tòa nhà khách có phòng hội nghị, các quầy hàng phục vụ ăn uống, các phòng vệ sinh rất tiện nghi.

Công viên cảnh quan đang trở thành một phần không thể thiếu của mỗi tổ hợp công trình thủy điện. Giải pháp mới để tổ chức các quy hoạch tổng thể và cải thiện cảnh quan đang được phát triển, các khu vực nghỉ ngơi giải trí trên phạm vi lãnh thổ của tổ hợp rất được chú trọng. Mục tiêu thiết lập công viên cảnh quan trong lãnh thổ của tổ hợp là bảo vệ môi trường, nghỉ dưỡng, văn hóa - giáo dục, lịch sử - dân tộc học, nghiên cứu. Các tổ hợp thủy điện thường nổi trội bởi không gian mở rộng lớn, điều quan trọng là phải loại bỏ các hàng rào trực

quan và tích hợp một cách kín đáo các yếu tố của hệ thống an ninh tổng thể. Sự phát triển của ngành du lịch công nghiệp sẽ luôn kèm theo sự phát triển của hạ tầng du lịch của nhà máy thủy điện.

Các công nghệ kỹ thuật số như thực tế ảo, mô hình 3D và 4D, in 3D, công nghệ BIM, trí tuệ nhân tạo được tích cực áp dụng, có tác động đến mọi lĩnh vực của đời sống, trong đó có kiến trúc của các nhà máy thủy điện. Ngay từ cuối thế kỷ XX, quy trình thiết kế nhà máy thủy điện đã chuyển sang hệ thống thiết kế tự động. Kiến trúc tham số là một giải pháp hiện đại đối với kiến trúc của các nhà máy thủy điện trong tương lai và các yếu tố cảnh quan của khu vực xung quanh. Tuy nhiên, công bằng mà nói, không máy tính nào có thể thay thế được ý tưởng và óc sáng tạo của con người.

**E. Volkova**

*Tạp chí Architecture & Modern Information Technologies tháng 11/2021*

**ND: Lê Minh**

## **Giải pháp nâng cao năng suất cho các doanh nghiệp xây dựng Singapore**

Một thách thức lâu dài với ngành Xây dựng là làm thế nào để phát triển bền vững và tối ưu hóa hiệu quả nguồn nhân lực và vật liệu. Điều này không chỉ có nghĩa là xây dựng nhanh hơn mà còn xây dựng thông minh hơn với các công cụ phù hợp. Trong xây dựng, để tăng năng suất, yếu tố rất quan trọng là công nghệ. Một trong những công nghệ góp phần thay đổi ngành là giải pháp Thiết kế sản xuất và lắp ráp (design for manufacturing and assembly - DfMA), trong đó việc lắp ráp trước các cấu kiện được thực hiện ngoài công trường trước khi chuyển đến địa điểm thi công công trình. Những phương pháp như vậy đã giúp nâng cao năng suất công trường ở Singapore lên 19,5% vào năm 2020,

so với năm 2010. DfMA là một trong những động lực quan trọng được nêu trong Lộ trình chuyển đổi ngành xây dựng ở Singapore, mở đường cho một lĩnh vực phát triển tiên tiến. DfMA cũng từng được nêu trong lộ trình Nghiên cứu và phát triển năng suất xây dựng (năm 2016), xác định 35 công nghệ mới sẽ nâng cao các phương pháp xây dựng và duy trì cải tiến năng suất trong thời gian dài. Theo các kế hoạch này, năng suất tăng lên sẽ tạo nền tảng vững chắc cho tương lai xanh của ngành.

Ngoài việc đẩy nhanh thời gian xây dựng, DfMA còn có thể giảm lượng khí thải carbon và đưa mức phát thải ròng về 0. Quan trọng hơn là phương pháp này tiết kiệm tới 35% chi phí nhân



Máy móc được sử dụng để sản xuất tự động các cấu kiện của tòa nhà đúc sẵn tại Greyform, một Trung tâm xây dựng và đúc sẵn tích hợp

công tại chỗ ở cấp độ dự án vì các cấu kiện được đúc sẵn bên ngoài công trường.

Eunoia Junior College, trường đại học đầu tiên ở Singapore sử dụng cấu kiện gỗ sản xuất hàng loạt để xây dựng, và áp dụng DfMA. Sàn lớp học được xây dựng bằng kết cấu gỗ kết hợp hệ sàn bê tông. Bằng cách kết hợp các tấm bê tông cốt thép và dầm Glulam, rung chấn được giảm thiểu mà vẫn đảm bảo trọng lượng nhẹ của kết cấu.

Với sự đổi mới và công nghệ tiên tiến, giờ đây thép cũng có thể được đúc sẵn bằng cách sử dụng máy móc hoặc phương tiện tự động hóa có độ chính xác cao. Thép kết cấu có thể kéo dài khoảng cách lớn hơn mà không cần cột trung gian hoặc tường chịu lực, mang lại sự linh hoạt trong thiết kế. Hơn nữa, thép có thể tái chế 100%.

Để phát triển một hệ sinh thái cho các cấu kiện xây dựng đúc sẵn, các Trung tâm xây dựng và đúc sẵn đã được hình thành, có thể thực hiện cơ giới hóa và tự động hóa ở mức độ cao để sản xuất các thành phần riêng lẻ đúc sẵn.

Các thành phần đúc sẵn bao gồm cột, dầm và cầu thang đúc sẵn; phòng tắm đúc sẵn và module tiền chế đã hoàn thiện sẵn (PPVC). Phòng tắm đúc sẵn (PBU) là một cấu kiện bê tông đúc sẵn, được trang bị đầy đủ các thiết bị, sứ vệ sinh, ống dẫn, trần nhà và tủ phòng tắm



Một module PPVC đang được chế tạo bên ngoài trước khi đưa vào lắp đặt tại công trường cho chung cư 40 tầng Clement Canopy. Đây là tòa nhà PPVC bê tông cao nhất thế giới khi hoàn thành vào năm 2019



Một module PPVC đang được lắp đặt tại công trường xây dựng chung cư The Tapestry được hoàn thành vào năm 2021

trước khi lắp đặt vào vị trí. Việc ứng dụng PBU có thể giải quyết các vấn đề về nhân lực, thời gian và phối hợp tại công trường xây dựng. PBU được chế tạo tại nhà máy và có thể tiến hành đồng thời với các hoạt động xây dựng khác, do đó rút ngắn tiến độ xây dựng. Ảnh hưởng của thời tiết xấu cũng được giảm thiểu. Lợi ích khác của PBU là kiểm soát tốt hơn vật liệu, quy trình sản xuất, giảm thiểu công việc cho các công trường xây dựng ...

PPVC bao gồm các module ba chiều độc lập, hoàn chỉnh với các lớp hoàn thiện bên trong, đồ đạc và phụ kiện được đúc sẵn bên

ngoài, sau đó được lắp đặt tại địa điểm thi công công trình. Ngày càng có nhiều dự án áp dụng PPVC đã dẫn đến nhu cầu tăng đột biến đối với loại cấu kiện này, giúp cải thiện năng suất lên đến 40% trong điều kiện tiết kiệm nhân lực.

Nâng cao năng suất không chỉ là về đổi mới. Điều quan trọng nữa là phải có các khuôn khổ và quy trình làm việc để hỗ trợ việc giới thiệu các công nghệ mới. Trong Đạo luật kiểm soát công trình, Khung khả năng xây dựng được đưa vào sử dụng lần đầu vào năm 2001, nhằm mục đích nâng cao năng suất, giảm lao động công trường và nâng cao chất lượng của các dự án đã hoàn thành trong cả bốn khía cạnh của công trình xây dựng: kết cấu, kiến trúc, máy móc, và hệ thống điện nước.

Đạo luật An ninh Thanh toán trong ngành Xây dựng và Công trình nhằm mục đích cải thiện dòng tiền của ngành xây dựng thông qua việc bảo đảm quyền thanh toán theo luật định và thiết lập việc xét xử như một cơ chế giải quyết tranh chấp thanh toán nhanh chóng và chi phí thấp. Để phù hợp với mục tiêu chuyển đổi ngành Xây dựng, các công ty xây dựng hiện được khuyến khích sử dụng nhiều phương pháp sáng tạo hơn trong các dự án xây dựng riêng của mình ngoài các giải pháp được trình bày trong bài viết này.

Nguồn: <https://www1.bca.gov.sg/buildsg-emag/articles/>  
**ND: Mai Anh**

## Những biện pháp khắc phục hiện trạng xây dựng, quy hoạch và phát triển đô thị thông minh ở Trung Quốc

Tại Trung Quốc, việc phát triển các đô thị thông minh, công trình thông minh hiện nay đang gặp phải một số vướng mắc: lập kế hoạch không đầy đủ, khó khăn khi chia sẻ thông tin, phụ thuộc quá nhiều vào công nghệ, hệ thống đánh giá không hoàn hảo... Trước thực trạng này, nhiều đề xuất nhằm cải thiện việc xây dựng thành phố thông minh đã được đưa ra, trong đó có tăng cường thiết kế cấp cao, thúc đẩy chia sẻ thông tin và tăng cường khái niệm về công trình xanh thông minh.

Trong những năm gần đây, tốc độ đô thị hóa ở Trung Quốc diễn ra mạnh mẽ. Với sự gia tăng dân số đô thị qua từng năm, mức độ tiêu thụ năng lượng của các đô thị cũng ngày càng lớn, đặc biệt, phát thải carbon đang là vấn đề cấp thiết. Trong bối cảnh ý thức bảo vệ môi trường của người dân ngày càng nâng cao, khái niệm “thấp carbon” được hình thành và đang bén rễ vào tư duy của công tác đô thị; việc lồng ghép khái niệm này vào thiết kế kiến trúc đô thị hiện đang trở thành xu hướng phát triển của ngành

xây dựng, mang lại khả năng tối ưu hóa thiết kế đô thị truyền thống và cải thiện ô nhiễm môi trường một cách hiệu quả.

Quản lý xây dựng đô thị ngày càng cần được quan tâm hơn, quy hoạch đô thị đang đứng trước nhiều xu hướng biến đổi của thời đại mới, đô thị thông minh chính là ví dụ cụ thể. Do vậy, phát triển bền vững được xem như mục tiêu quan trọng nhất trong thiết kế đô thị.

### Lý giải về đô thị thông minh, công trình thông minh

Đô thị thông minh là một tổng thể bao gồm các công trình thông minh và các phương pháp quy hoạch đô thị dựa trên công nghệ thông tin và dữ liệu kỹ thuật số. Khoa học và công nghệ thông tin là nền tảng để xây dựng và vận hành đô thị thông minh, còn các công trình kiến trúc thông minh là cơ sở vật chất thực tế của đô thị thông minh. Có thể nói, trong quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh, các công trình thông minh đóng vai trò quyết định, mục tiêu thiết kế đô thị thông minh thực chất là sự tối



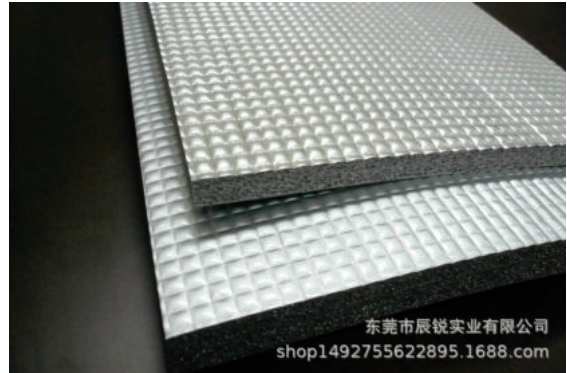
*Kiến trúc kỹ thuật số đặc sắc của Trung Quốc*

ưu hóa hiệu quả thiết kế các công trình thông minh.

Các công trình thông minh là sự kết hợp giữa kiến trúc và công nghệ, là sự thăng hoa của các hình thức kiến trúc truyền thống. So với các công trình truyền thống, thiết kế công trình thông minh phức tạp hơn, vì đây là cả quá trình ứng dụng nhiều yếu tố công nghệ và hệ thống thiết bị, mức đầu tư cũng lớn hơn rất nhiều. Điều này đòi hỏi cần phân bổ nguồn lực một cách hợp lý ở khâu thiết kế để tối ưu hóa kiến trúc và thúc đẩy sử dụng hiệu quả các tiến bộ khoa học công nghệ.

Trong những năm gần đây, công nghệ dữ liệu phát triển mạnh, việc ứng dụng công nghệ dữ liệu đã đi vào mọi mặt đời sống xã hội. Do vậy, yêu cầu đối với xây dựng, kiến trúc không chỉ giới hạn trong việc đáp ứng các nhu cầu hàng ngày của người dân mà còn hướng đến tính thẩm mỹ, hưởng thụ, nhân văn và bền vững. Sự phát triển đô thị thông minh, công trình thông minh của Trung Quốc hiện nay vẫn đang trong giai đoạn sơ khai, thử nghiệm nhiều phương pháp và hình thức phát triển, do vậy còn tồn tại nhiều khiếm khuyết, hạn chế. Cần phải không ngừng hoàn thiện để trở thành xu hướng quan trọng của ngành xây dựng Trung Quốc nói riêng và toàn thế giới nói chung trong tương lai.

**Những tồn tại trong sự phát triển đô thị thông minh**



*Tấm nhôm composite màng Xpe giúp cách nhiệt, chống nóng - sản phẩm xây dựng thông minh của Trung Quốc*

Thứ nhất, việc quy hoạch và phát triển đô thị thông minh chưa có kế hoạch đầy đủ. Vấn đề đặt ra mục tiêu xây dựng đô thị thông minh sẽ do Nhà nước đề xuất và đưa ra các hướng dẫn liên quan. Song hiện nay, các quy định pháp lý để quản lý xây dựng đô thị thông minh còn nhiều thiếu sót. Nguyên nhân chủ yếu do quá trình tiến hành xây dựng, phát triển đô thị thông minh tại Trung Quốc mới trải qua 1 thời gian khá ngắn, đang trong giai đoạn tìm tòi hướng phát triển nên vấp phải nhiều trở ngại. Việc quy hoạch thiếu tính khoa học, tổ chức đã tác động rất lớn và kìm hãm sự phát triển các đô thị thông minh. Bên cạnh đó, trong quá trình xây dựng, nhiều công ty, doanh nghiệp theo đuổi mục tiêu lợi ích một cách thái quá, đưa đến tình trạng không đảm bảo về mặt chất lượng công trình, gây nên nhiều bất cập cho việc phát triển xây dựng đô thị thông minh. Do vậy, các Sở, ban, ngành liên quan cần làm tốt công tác lập kế hoạch và giám sát quá trình xây dựng các đô thị thông minh để giải quyết các vấn đề trên và đảm bảo tiến độ thực hiện.

Thứ hai, còn gặp nhiều khó khăn khi chia sẻ thông tin, dữ liệu. Trong suốt quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh Trung Quốc cho đến nay, hiện tượng phân mảnh dữ liệu được xem là vấn đề lớn nhất thường xuyên xảy ra, khiến cho các nguồn thông tin phục vụ công tác xây dựng bị phân tán, thiếu đi tính liên kết, thống

nhất, làm giảm chất lượng thậm chí xuất hiện mâu thuẫn giữa các nguồn dữ liệu khác nhau, gây khó khăn cho việc tổng hợp thông tin và đề ra các phương án quản lý xây dựng. Đây là mối nguy hiểm ẩn gây mất an toàn thông tin, lãng phí tài nguyên, rất bất lợi cho quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh ở Trung Quốc.

Thứ ba, quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh còn lệ thuộc khá nhiều vào công nghệ, kỹ thuật. Không thể phủ nhận bản chất nền tảng của đô thị thông minh là thông tin, dữ liệu và cơ sở hạ tầng. Tuy nhiên, điểm khác biệt căn bản giữa đô thị thông minh với đô thị số chính là: mục tiêu gốc rễ của đô thị thông minh là hướng đến con người, sự phát triển của con người và tính ứng dụng của các công nghệ thông minh với đời sống con người. Do mới ở giai đoạn đầu xây dựng và tìm hướng phát triển đô thị thông minh, nên phương pháp phát triển của Trung Quốc còn lệ thuộc nhiều vào công nghệ, kỹ thuật. Việc xây dựng và phát triển đô thị thông minh cần có sự hỗ trợ của Dữ liệu lớn để quản lý hệ thống thông tin và cơ sở hạ tầng, nhưng Trung Quốc đang gặp phải vấn đề áp dụng máy móc, rập khuôn và thiếu tính ứng dụng, hiệu quả trong quản lý xã hội và các dịch vụ công.

Thứ tư, hệ thống quy chuẩn đánh giá dự án chưa hoàn thiện. Quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh cần được tổng hợp từ nhiều hệ thống tiêu chí khác nhau. Ở Trung Quốc hiện nay, việc đánh giá các dự án đô thị thông minh chủ yếu dựa vào các chỉ số mà Chính phủ thiết lập, trong quá trình thiết lập các chỉ số đó, yếu tố học thuật thường chiếm ưu thế. Từ đó, những hạn chế về tính thiếu thống nhất trong chất lượng, tiêu chuẩn phát sinh, cần được các doanh nghiệp xây dựng xem xét cụ thể thực tế nhằm đưa ra cơ chế đánh giá hoàn hảo hơn.

### **Một số đề xuất nhằm cải thiện quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh**

Từ những tồn tại nêu trên, Viện Nghiên cứu

Quy hoạch và Thiết kế đô thị Trung Quốc đã có một số đề xuất về giải pháp nhằm cải thiện, đồng thời thúc đẩy quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh trong nước.

Trước hết, cần tăng cường thiết kế cấp cao. Hệ thống đô thị là một hệ thống phức tạp, do đó, việc tăng cường phối hợp giữa các yếu tố trong hệ thống có tầm quan trọng đặc biệt. Tăng cường thiết kế cấp cao cần dựa trên khối lượng lớn dữ liệu được tổng hợp thông qua Big Data. Bên cạnh đó, thiết kế cấp cao đô thị thông minh phải căn cứ vào mục tiêu phát triển đô thị cụ thể. Công nghệ Big Data có thể tổ chức một lượng lớn dữ liệu và xử lý với chất lượng cao nhất, bảo đảm hỗ trợ về mặt dữ liệu cho quá trình xây dựng, vận hành và quản lý các hệ thống công trình. Thiết kế đô thị thông minh đòi hỏi các nhà thiết kế chuyên nghiệp phải sử dụng và phối hợp hiệu quả các phương tiện khoa học công nghệ, đầu tư đủ nguồn nhân lực, kết hợp với tư duy lấy con người làm trung tâm để tạo không gian tốt hơn, tăng cường an ninh tốt hơn cho môi trường sống, sinh hoạt và làm việc của người dân, đồng thời đảm bảo việc đi lại của người dân được an toàn, thuận tiện.

Thứ hai, thúc đẩy tốt hơn quá trình chia sẻ thông tin, dữ liệu. Cần thường xuyên tổ chức, sắp xếp lại các hệ thống dữ liệu thông qua các biện pháp khoa học kỹ thuật tiên tiến để giảm tình trạng phân mảnh dữ liệu và đẩy mạnh hơn nữa quá trình lưu thông, chia sẻ thông tin. Để có thể hoàn thiện hơn về sự chia sẻ, lưu thông các nguồn dữ liệu và tiêu chuẩn mã hóa thông tin, việc xây dựng cơ sở dữ liệu phải được xem xét tiến hành một cách khoa học, có hệ thống, theo từng bước cụ thể.

Thứ ba, cần tăng cường khái niệm công trình xanh thông minh. Trong quá trình xây dựng và phát triển đô thị thông minh, bên cạnh việc thiết kế xây dựng các công trình thông minh, cần tăng cường và củng cố vững chắc những kiến thức về công trình xanh thông minh,

để có thể tuân thủ sự phát triển bền vững, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và sử dụng hiệu quả các công trình thông minh. Cần sử dụng Big Data để tăng cường giám sát môi trường đô thị trong thời gian thực, phân tích chi tiết tỷ lệ sử dụng và mức độ ô nhiễm của tài nguyên đất - nước - năng lượng. Để nâng cao hiệu quả năng lượng của các công trình, cần lựa chọn thiết bị thi công khoa học, phù hợp với điều kiện cụ thể của công trường xây dựng. Đồng thời, trong từng khâu của quá trình xây dựng, vận hành các công trình luôn cần áp dụng công nghệ xanh. Các vật liệu xây dựng xanh, thân thiện với môi trường, tiết kiệm năng lượng phải được xem là lựa chọn hàng đầu để giảm giá thành và có thể tính toán chính xác tỉ lệ vật liệu, tránh tình trạng lãng phí vật liệu đồng thời giảm phế thải xây dựng. Trong quá trình xây dựng các

công trình truyền thống, nhu cầu tiêu thụ điện luôn ở mức rất cao, do khu vực xây dựng nói chung cần phải được trang bị hệ thống phát điện, nhiệt một cách dày đặc. Điều này gây nhiều bất lợi cho môi trường sinh thái, vì vậy cần phải thay thế bằng các công nghệ tận dụng năng lượng tự nhiên như phát điện bằng năng lượng mặt trời. Tiêu thụ điện luôn chiếm chi phí lớn trong quá trình xây dựng, vận hành các công trình, do đó, việc chuyển đổi sang phương pháp sử dụng năng lượng tự nhiên sẽ giải quyết tốt hơn vấn đề này, giúp tiết kiệm điện và giảm chi phí xây dựng.

**Đặng Huấn,**  
*Viện Nghiên cứu Quy hoạch và Thiết kế  
đô thị Trung Quốc, tháng 7/2021*  
**ND: Ngọc Anh**



## **Bộ Xây dựng thẩm định Nhiệm vụ Điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận**

Ngày 23/8/2022, Bộ Xây dựng tổ chức hội nghị thẩm định Nhiệm vụ Điều chỉnh tổng thể quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Tham dự hội nghị có đại diện Văn phòng Chính phủ, các Bộ, hội, hiệp hội chuyên ngành là thành viên Hội đồng; lãnh đạo UBND tỉnh Lâm Đồng. Bộ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Thanh Nghị - Chủ tịch Hội đồng chủ trì hội nghị.

Trình bày thuyết minh Nhiệm vụ, đại diện đơn vị tư vấn (Công ty Cổ phần Tư vấn xây dựng Lâm Đồng) cho biết: Điều chỉnh tổng thể quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận nhằm cụ thể hoá những chiến lược, định hướng phát triển của quy hoạch vùng tỉnh Lâm Đồng, đáp ứng yêu cầu quản lý và phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội, không gian đô thị, kiến trúc cảnh quan trên địa bàn; tạo điều kiện triển khai, giải quyết các vấn đề trong phát triển đô thị; kế thừa các định hướng cơ bản, các nội dung của quy hoạch chung hiện hành vẫn còn phù hợp; khai thác hiệu quả điều kiện tự nhiên, hệ sinh thái đặc trưng để phát triển thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận thành đô thị hiện đại, có bản sắc, từng bước nâng cao chất lượng đô thị. Bên cạnh đó, việc điều chỉnh quy hoạch còn tạo cơ sở để chính quyền địa phương và các tổ chức, đơn vị triển khai quy hoạch chi tiết các khu vực, lập các dự án đầu tư xây dựng trên địa bàn thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận theo quy định.

Phạm vi lập điều chỉnh tổng thể quy hoạch bao gồm toàn bộ địa giới hành chính thành phố Đà Lạt, các huyện Lạc Dương, Đơn Dương, Đức Trọng và một phần huyện Lâm Hà, tổng diện tích tự nhiên khoảng 335.930ha, dân số 586.961 người.

Thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận được điều chỉnh quy hoạch với tính chất là Trung tâm hành chính - chính trị, kinh tế - văn hóa, khoa học - kỹ



*Bộ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Thanh Nghị - Chủ tịch Hội đồng chủ trì hội nghị*

thuật của tỉnh Lâm Đồng; du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng cao cấp và du lịch văn hóa di sản tầm quốc gia, khu vực và quốc tế; nghiên cứu sản xuất nông nghiệp công nghệ cao cấp quốc gia và quốc tế; nghiên cứu khoa học, giáo dục đào tạo và chuyển giao công nghệ đa ngành cấp quốc gia; bảo tồn rừng cảnh quan và đa dạng sinh học cấp quốc gia; thương mại dịch vụ, hội chợ triển lãm; văn hóa, nghệ thuật, thể dục thể thao và giải trí cấp vùng và quốc gia; có vị trí quan trọng về quốc phòng và an ninh đối với khu vực Tây Nguyên và cả nước.

Nhiệm vụ nêu lên những yêu cầu chính cần giải quyết trong giai đoạn lập đồ án, bao gồm: cập nhật, điều chỉnh quy mô dân số, dự báo cho thành phố Đà Lạt hiện hữu và các đô thị trong vùng phụ cận gắn với phát triển thành phố Đà Lạt theo hướng mở rộng không gian các đô thị, phát triển đảm bảo phù hợp với tốc độ, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội trong tình hình mới, phù hợp với định hướng của quy hoạch vùng tỉnh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đối với các danh mục, kế hoạch, lộ trình thực hiện các dự án ưu tiên đầu tư: cần rà soát, điều chỉnh cụ thể theo từng lĩnh vực, ngành để có thể triển khai thực hiện theo quy hoạch cũng như phù hợp với điều kiện ngân sách của địa phương, khả năng huy động

vốn, nguồn lực thực hiện; định hướng, xác định các nguồn lực thực hiện.

Tại hội nghị, các chuyên gia thành viên Hội đồng thống nhất với lý do, sự cần thiết lập điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận. Tuy nhiên, về thời gian thực hiện quy hoạch, các thành viên Hội đồng đề nghị UBND tỉnh Lâm Đồng chỉ đạo đơn vị tư vấn điều chỉnh tên nhiệm vụ thành “Nhiệm vụ Điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận đến năm 2045” để đảm bảo tuân thủ theo đúng các quy định pháp luật hiện hành. Bên cạnh đó, Hội đồng cũng đóng góp nhiều ý kiến giúp đơn vị tư vấn tiếp thu, chỉnh sửa, hoàn thiện thuyết minh Nhiệm vụ về các lĩnh vực cụ thể như quy hoạch - kiến trúc, đầu tư, giao thông, nông nghiệp, tài nguyên và môi trường, an ninh quốc phòng...

Phát biểu kết luận hội nghị, Chủ tịch Hội đồng, Bộ trưởng Nguyễn Thanh Nghị nêu bật những ưu điểm về giá trị cảnh quan thiên nhiên, văn hóa, kiến trúc của thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận, đồng thời cho biết những năm qua, Tỉnh ủy, UBND tỉnh Lâm Đồng đã dành nhiều sự quan tâm, đầu tư phát triển thành phố Đà Lạt và vùng phụ cận và đã đạt được nhiều kết quả quan trọng.

Để khai thác và phát huy hiệu quả hơn nữa những tiềm năng, lợi thế đặc biệt của đô thị Đà Lạt và vùng phụ cận, Bộ trưởng Nguyễn Thanh Nghị đề nghị UBND tỉnh Lâm Đồng và đơn vị tư vấn tiếp thu đầy đủ ý kiến đóng góp của các

chuyên gia thành viên Hội đồng, chú trọng rà soát, bám sát các chủ trương, chỉ đạo của Đảng, Nhà nước, Tỉnh ủy Lâm Đồng có liên quan đến quy hoạch, phát triển Lâm Đồng; rà soát cơ sở khoa học của dự báo dân số, dự báo chỉ tiêu sử dụng đất; làm rõ các tiềm năng, động lực phát triển của Đà Lạt và vùng phụ cận; khắc phục những tồn tại, hạn chế đồng thời kế thừa những ưu điểm của Quy hoạch năm 2014 theo Quyết định 704/QĐ-TTg ngày 12/5/2014 của Thủ tướng Chính phủ; chú trọng bảo tồn và phát huy những giá trị đặc trưng vốn có của Đà Lạt và vùng phụ cận; phát triển đồng bộ hệ thống giao thông kết nối đô thị Đà Lạt với vùng phụ cận và đặt trong mối liên hệ vùng.

Đối với Đồ án quy hoạch, Bộ trưởng Nguyễn Thanh Nghị yêu cầu phải lựa chọn, xác định rõ khu vực xây dựng đô thị, trong đó có xem xét đến các yếu tố về biến đổi khí hậu; làm rõ đặc trưng, tính chất đô thị Đà Lạt và vùng phụ cận cũng như nguyên tắc phát triển các khu vực chức năng.

Thay mặt lãnh đạo UBND tỉnh Lâm Đồng, Phó Chủ tịch tỉnh Phạm S cảm ơn Bộ trưởng Nguyễn Thanh Nghị, đại diện Văn phòng Chính phủ, các Bộ, hội, hiệp hội chuyên ngành và cho biết, UBND tỉnh Lâm Đồng sẽ chỉ đạo đơn vị tư vấn xem xét, tiếp thu đầy đủ những ý kiến góp ý tại hội nghị, sớm hoàn thiện hồ sơ Nhiệm vụ, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét theo quy định.

Trần Đình Hà

## **Bộ Xây dựng tổ chức thăm hỏi, tặng quà ủng hộ Chính phủ, nhân dân Cuba**

Ngày 25/8/2022, tại trụ sở Đại sứ quán nước Cộng hòa Cuba tại Việt Nam, Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh cùng đoàn công tác Bộ Xây dựng Việt Nam đã thăm hỏi và tặng quà ủng hộ Chính phủ, nhân dân Cuba bị ảnh hưởng do sự cố cháy kho chứa nhiên liệu vừa qua.

Dự buổi lễ về phía Việt Nam có đại diện Ban

Đối ngoại Trung ương, Bộ Ngoại giao, Liên hiệp các tổ chức hữu nghị Việt Nam, đại diện một số doanh nghiệp. Phía Cuba có Đại sứ Orlando Nicolas Hernandez Guillen và các cán bộ Đại sứ quán nước Cộng hòa Cuba tại Việt Nam.

Thay mặt lãnh đạo Bộ Xây dựng, Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh bày tỏ sự chia sẻ với những



Tổng Công ty Lương thực miền Bắc ủng hộ Chính phủ, nhân dân Cuba

tổn thất to lớn của Chính phủ và nhân dân Cuba trong thảm họa cháy kho chứa nhiên liệu. Khẳng định tinh thần đoàn kết, tương thân tương ái của nhân dân Việt Nam dành cho nhân dân Cuba trong mọi khó khăn, hoạn nạn, Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh cho biết: Việt Nam luôn ngưỡng mộ tinh thần chiến đấu anh hùng, quả cảm, tính kiên định và niềm tin của nhân dân Cuba để vượt qua mọi hoàn cảnh và vươn lên mạnh mẽ.

Tham gia ủng hộ nhân dân Cuba không chỉ có các doanh nghiệp đã nhiều năm hợp tác với các đối tác Cuba, như Tổng Công ty Lương thực miền Bắc, Tổng Công ty VIGLARERA-CTCP mà còn có cả những doanh nghiệp tuy chưa hợp tác triển khai dự án với Cuba, song với tình cảm đặc biệt dành cho đất nước, con người Cuba đã sẵn sàng ủng hộ, động viên nhân dân Cuba trong giai đoạn khó khăn. Có thể nhắc tới công ty cổ phần Quản lý và Phát triển Viva



Thứ trưởng Nguyễn Văn Sinh, Đại sứ Orlando Nicolas Hernandez Guillen chụp ảnh lưu niệm cùng đại diện các đơn vị, doanh nghiệp

Land, công ty TNHH Đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng khu công nghiệp Sơn Mỹ, công ty TNHH Thương mại và sản xuất Tường Việt, công ty CP Tập đoàn Đầu tư phát triển hạ tầng và bất động sản Sun World, Tập đoàn vàng bạc đá quý Doji; Tập đoàn Tuần Châu, công ty CP bất động sản Sơn Kim, Công ty SUDICO, công ty VABIOTECH.

Cảm ơn lãnh đạo Bộ Xây dựng, đại diện các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp Việt Nam, Đại sứ Orlando Nicolas Hernandez Guillen tin tưởng sự chia sẻ, động viên và giúp đỡ quý báu của Chính phủ và nhân dân Việt Nam sẽ là một trong những động lực quan trọng để Chính phủ và nhân dân Cuba vượt qua thử thách, sớm khắc phục hoàn toàn hậu quả sự cố cháy nổ và tiếp tục phát triển trong thời gian tới.

Trần Đình Hà

## **Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản tăng cường hợp tác kỹ thuật trong lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải**

Ngày 25/8/2022, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) phối hợp tổ chức cuộc họp định kỳ lần thứ 15 về Hợp tác kỹ thuật trong

lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải. Cuộc họp diễn ra theo hình thức trực tiếp kết hợp trực tuyến. Được sự ủy quyền của lãnh đạo 2 Bộ, bà Mai Thị Liên Hương - Cục trưởng Cục Hạ tầng



Cục trưởng Mai Thị Liên Hương tiếp nhận Phiên bản 6 của Tiêu chuẩn Công nghệ khoan kích ngầm dành cho Việt Nam từ phía Nhật Bản

kỹ thuật, Bộ Xây dựng (tại điểm cầu Hà Nội) và ông Matsubara Makoto - Cục trưởng Cục Quản lý thoát nước và nước thải MLIT (tại điểm cầu Tokyo) đồng chủ trì cuộc họp.

Tham dự cuộc họp, phía Việt Nam có lãnh đạo một số đơn vị thuộc Bộ Xây dựng; đại diện UBND các tỉnh, thành phố, lãnh đạo Sở Xây dựng các địa phương. Phía Nhật Bản có đại diện Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam, Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), đại diện chính quyền các địa phương.

Phát biểu tại cuộc họp, Cục trưởng Mai Thị Liên Hương cho biết, năm 2010, Bộ Xây dựng và MLIT đã ký Biên bản hợp tác trong lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải. Từ đó tới nay, 2 bên đã phối hợp triển khai thực hiện hiệu quả nhiều chương trình, dự án hợp tác, đặc biệt là các dự án hỗ trợ Việt Nam xây dựng và thực thi hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, ứng phó với những thách thức trong công tác quy hoạch, cải tạo, nâng cấp hệ thống thoát nước và xử lý nước thải, phát triển nguồn nhân lực, đẩy mạnh hợp tác giữa các địa phương, doanh nghiệp 2 quốc gia.

Trong những năm qua, phía Nhật Bản đã cử chuyên gia tham gia làm việc trực tiếp tại Cục Hạ tầng kỹ thuật nhằm kết nối, hỗ trợ Bộ Xây dựng triển khai hiệu quả nhất các chương trình, dự án hợp tác giữa 2 bên trong lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật.



Cục trưởng Mai Thị Liên Hương (điểm cầu Hà Nội) và Cục trưởng Matsubara Makoto (điểm cầu Tokyo) ký kết Biên bản Cuộc họp

Tại Cuộc họp, đại diện phía Nhật Bản trao Phiên bản 6 của Tiêu chuẩn Công nghệ khoan kích ngầm dành cho Việt Nam (Sách Đỏ). Ấn bản này gồm 7 Chương với các nội dung về tiêu chuẩn thiết kế công nghệ khoan kích; công nghệ khoan kích tiêu chuẩn tính toán; tiêu chuẩn đường ống khoan kích; tiêu chuẩn hố ga lắp ráp; tiêu chuẩn nắp sắt hố ga; hướng dẫn vận hành tiêu chuẩn và tài liệu kỹ thuật.

Đánh giá cao quan hệ hợp tác giữa Việt Nam và Nhật Bản trên nhiều lĩnh vực, trong đó có thoát nước và xử lý nước thải, đại diện chính quyền các đô thị Việt Nam và Nhật Bản đã trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm trong xây dựng phát triển hạ tầng kỹ thuật thoát nước và xử lý nước thải hướng đến phát triển bền vững, đồng thời gợi mở, đề xuất những định hướng hợp tác trong thời gian tới.

Nhấn mạnh tầm quan trọng của công tác xây dựng, hoàn thiện thể chế chính sách trong lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải (và các lĩnh vực khác thuộc vai trò, chức năng quản lý Nhà nước của Bộ Xây dựng) khi cho biết đây là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của Bộ Xây dựng hiện nay, Cục trưởng Mai Thị Liên Hương đề nghị các đối tác Nhật Bản ưu tiên hỗ trợ Việt Nam thực hiện thành công những nội dung liên quan đến công tác này; đồng thời phối hợp chặt chẽ với Bộ Xây dựng và các địa phương Việt Nam triển khai hiệu quả hơn nữa

các chương trình, dự án hợp tác giữa 2 bên, góp phần tăng cường quan hệ hợp tác giữa Bộ Xây dựng và MLIT nói riêng, giữa Chính phủ 2 nước nói chung.

Tại cuộc họp, với sự chứng kiến của lãnh đạo một số đơn vị thuộc Bộ Xây dựng, đại diện Đại sứ quán Nhật Bản, JICA và chính quyền các địa phương 2 quốc gia, Cục trưởng Mai Thị

Liên Hương và Cục trưởng Matsubara Makoto ký kết Biên bản Cuộc họp, nhằm tăng cường hơn nữa hợp tác kỹ thuật trong lĩnh vực thoát nước và xử lý nước thải giữa 2 nước trong thời gian tới.

Trần Đình Hà

## Hội nghị lần thứ 11 Ban chấp hành Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng khóa VII mở rộng

Trong hai ngày 25- 26/8/2022, tại thành phố Hạ Long, Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị lần thứ 11 Ban chấp hành khóa VII (2016 – 2023) mở rộng và tập huấn công tác tổ chức đại hội công đoàn các cấp.

Dự hội nghị có Chủ tịch Công đoàn Xây dựng Việt Nam Nguyễn Thị Thủy Lệ; Phó Chủ tịch Công đoàn Xây dựng Việt Nam Phạm Xuân Hải; các Ủy viên Ban chấp hành, Ban kiểm tra, Ban nữ công Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng; các Chủ tịch, Phó Chủ tịch các Công đoàn cơ sở trực thuộc.

Chương trình hội nghị gồm 2 phần. Tại phần thứ nhất, các đại biểu tham dự đã nghe báo cáo sơ kết các kết quả công tác 6 tháng đầu năm 2022 của Công đoàn Cơ quan Bộ Xây dựng, các nhiệm vụ trọng tâm trong 6 tháng cuối năm, báo cáo công khai tài chính công đoàn năm 2022. Theo các báo cáo, trong nửa đầu năm 2022, dịch bệnh Covid - 19 tiếp tục diễn biến phức tạp, tình hình kinh tế xã hội còn nhiều khó khăn, đây là những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp tới việc làm và đời sống của người lao động và hoạt động công đoàn các cấp. Được sự chỉ đạo của Ban Thường vụ Công đoàn Xây dựng Việt Nam, Ban Thường vụ Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng đã sát sao, hướng dẫn các Công đoàn cơ sở quan tâm vận động cán bộ, công chức, viên chức, người lao động nỗ lực vượt qua



Chủ tịch Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng Diệp Thị Thu Huyền phát biểu tại hội nghị

khó khăn, triển khai các nhiệm vụ trọng tâm theo chương trình, kế hoạch đề ra; nắm bắt tâm tư nguyện vọng, lương thưởng nhằm kịp thời để xuất với lãnh đạo đơn vị tìm cách giải quyết các băn khoăn vướng mắc, chăm lo tốt hơn đời sống vật chất, tinh thần của đoàn viên công đoàn và người lao động.

Nhờ đó, hoạt động công đoàn đã đạt được nhiều kết quả trên mọi mặt: phòng, chống dịch Covid - 19, công tác tham gia quản lý nhà nước, thực hiện các nhiệm vụ chính trị; công tác thi đua, khen thưởng; công tác nữ công... Đặc biệt, công tác chăm lo đời sống của đoàn viên, người lao động; thực hiện nhiệm vụ đại diện, bảo vệ quyền lợi lợi ích hợp pháp của đoàn viên được Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng rất chú trọng. Trong dịp Tết Nguyên đán Nhâm Dần 2022, với



Chủ tịch Công đoàn Xây dựng Việt Nam Nguyễn Thị Thủy Lệ, Phó Chủ tịch Công đoàn Xây dựng Việt Nam Phạm Xuân Hải trao Bằng khen của Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam cho các tập thể, cá nhân tiêu biểu trong hoạt động công đoàn

phương châm “Tất cả đoàn viên, người lao động đều có Tết”, Công đoàn Cơ quan Bộ đã thăm hỏi, tặng quà 115 đoàn viên, người lao động có hoàn cảnh khó khăn với số tiền 128,5 triệu đồng. Các Công đoàn cơ sở trực thuộc đã thăm hỏi, hỗ trợ 354 đoàn viên có hoàn cảnh khó khăn bị đau ốm với số tiền 141,5 triệu đồng; thăm hỏi, tặng quà 13 gia đình chính sách với số tiền 10,4 triệu đồng. Bên cạnh đó, các cấp công đoàn luôn tích cực hưởng ứng các hoạt động xã hội, ủng hộ Quỹ Vì người nghèo, Quỹ Đền ơn đáp nghĩa; hỗ trợ xây dựng công trình phúc lợi tại địa phương; phụng dưỡng 01 Mẹ Việt Nam Anh hùng... Các cấp công đoàn luôn quan tâm vận động đoàn viên tích cực tham gia xây dựng Đảng, xây dựng chính quyền trong sạch, vững mạnh; giới thiệu để cấp ủy Đảng xem xét và kết nạp 25 đảng viên mới từ các đoàn viên ưu tú.

Theo Chủ tịch Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng Diệp Thị Thu Huyền, trong thời gian tới, các Công đoàn cơ sở cần tiếp tục thực hiện tốt công tác tuyên truyền các chủ trương của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, các Nghị quyết của Đảng, của tổ chức Công đoàn, nhất là công tác tuyên truyền sâu rộng Nghị quyết số 02 của Bộ Chính trị về đổi mới hoạt động tổ chức Công đoàn; chăm lo hơn nữa về tinh thần, vật chất cho đoàn viên và người lao



Toàn cảnh buổi tập huấn công tác tổ chức đại hội Công đoàn các cấp

động, trong đó có chương trình mái ấm Công đoàn; tổ chức các hoạt động ý nghĩa chào mừng các ngày lễ lớn của đất nước, của tổ chức Công đoàn, thiết thực chào mừng kỷ niệm 65 năm Ngày truyền thống ngành Xây dựng (29/4/2023) và đại hội công đoàn các cấp nhiệm kỳ 2023-2028.

Các Công đoàn cơ sở cần tập trung rà soát lại tất cả những chỉ tiêu, nhiệm vụ trong năm 2022 và chỉ tiêu toàn khóa; đề ra các giải pháp phấn đấu hoàn thành, tổng kết đánh giá chương trình công tác toàn khóa, hướng đến việc tổ chức thành công Đại hội Công đoàn cấp cơ sở, tiến tới Đại hội VIII Công đoàn Cơ quan Bộ Xây dựng.

Chủ tịch Công đoàn Diệp Thị Thu Huyền cho biết, để chuẩn bị tốt cho công tác tổ chức đại hội công đoàn các cấp, đặc biệt là công tác chuẩn bị nhân sự, việc tập huấn, tổ chức quán triệt những chỉ đạo của Đảng, Công đoàn cấp trên, đồng thời hướng dẫn, trang bị kỹ năng tổ chức đại hội là rất quan trọng, cần thiết đối với cán bộ công đoàn các đơn vị trực thuộc.

Tại phần thứ hai của hội nghị, đồng chí Đặng Ngọc Diệp - Ủy viên Ban Thường vụ, Trưởng ban Tổ chức kiểm tra Công đoàn Xây dựng Việt Nam đã truyền đạt tới các đại biểu dự hội nghị những nội dung cơ bản trong công tác tổ chức đại hội Công đoàn các cấp; phương châm, nội dung và phương thức tiến hành đại hội theo Kế hoạch số 179/KH-TLĐ ngày

3/3/2022 của Đoàn Chủ tịch Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam. Đồng chí Đặng Ngọc Điệp cũng hướng dẫn một số nội dung cần lưu ý khi tổ chức đại hội theo các quy định của Điều lệ và Hướng dẫn của Đoàn Chủ tịch Tổng Liên đoàn.

Tại hội nghị đã diễn ra lễ trao tặng Bằng khen của Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam, Kỷ niệm chương của Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam “Vì sự nghiệp xây dựng tổ chức Công

đoàn” cho những tập thể, cá nhân tiêu biểu, có nhiều đóng góp cho hoạt động Công đoàn; Giấy khen của Công đoàn cơ quan Bộ Xây dựng cho các Công đoàn cơ sở đã tích cực hưởng ứng, tham gia cuộc thi ảnh trực tuyến “Nét đẹp Công đoàn và người lao động ngành Xây dựng”.

Lệ Minh

## Các thành phố xanh của Hoa Kỳ

Sử dụng năng lượng tiết kiệm sẽ giúp các quốc gia, thành phố tiết kiệm chi phí, bảo tồn các nguồn tài nguyên thiên nhiên như khí đốt hay dầu mỏ. Hơn nữa, cắt giảm sử dụng năng lượng cũng là một yếu tố quan trọng trong cuộc chiến chống biến đổi khí hậu. Tất cả các khía cạnh trong đời sống thành phố, từ các tòa nhà nơi mọi người làm việc và sinh sống, tới cách thức đi lại của họ, các dịch vụ mà họ đang sử dụng... đều có thể được cải thiện thông qua tăng cường sử dụng năng lượng hiệu quả. Bài viết về một số thành phố ở Hoa Kỳ với các sáng kiến và giải pháp để trở thành thành phố xanh, bền vững.

### Portland, Oregon

Trong nhiều năm nay, Portland, Oregon, đã được biết đến là thành phố bền vững. Đây là một trong những thành phố hàng đầu Hoa Kỳ về sản xuất năng lượng từ các nguồn tái tạo. Ngay cả đèn đường và biển báo giao thông ở Portland cũng tiết kiệm năng lượng và sử dụng bóng đèn LED cần ít năng lượng hơn 66% so với bóng đèn thông thường được sử dụng trên toàn thành phố. Ngoài ra, thành phố tái chế hơn 80% lượng chất thải được tạo ra từ các hoạt động thông qua tái chế và làm phân compost. Thành phố đặt mục tiêu tái chế 90 % lượng chất thải vào năm 2030.

### Seattle, Washington

Seattle được thiên nhiên ưu đãi với không gian xanh quanh năm và có nhiều nỗ lực nhằm



Thành phố xanh Portland, Oregon



Seattle, thành phố đáng sống nhất nước Mỹ

cải thiện tính bền vững của thành phố. Thành phố này là nơi đặt trụ sở của công ty tiện ích trung hòa carbon đầu tiên ở Hoa Kỳ. Công ty này sử dụng các đập thủy điện để tạo ra năng lượng tái tạo. Seattle cũng có nhiều ông lớn ngành công nghệ như Amazon và Microsoft, cả hai đều hướng tới mục tiêu đạt mức phát thải ròng bằng 0 trong 20 năm tới.



*New York - thành phố xanh nhất thế giới*

### **San Diego, California**

Mặc dù bang California thường xuyên bị hạn hán, thành phố San Diego thuộc bang này đã tìm ra cách để chống lại tình trạng thiếu nước theo hướng xanh và bền vững. Sử dụng phương pháp thẩm thấu ngược, nhà máy nước địa phương đã biến nước biển thành nước uống. Công nghệ này không hoàn hảo vì làm tăng phát thải khí nhà kính, nhưng thành phố San Diego vẫn cam kết giảm tổng lượng phát thải xuống 25% trong vòng chưa đầy 10 năm.

### **Washington DC**

Thủ đô Washington D.C. là một trong những thành phố hàng đầu của Hoa Kỳ với các tòa nhà được chứng nhận LEED và các trường công lập trong thành phố dẫn đầu về hiệu quả năng lượng. Thủ đô của Hoa Kỳ cũng tiếp tục mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính và đang hướng tới việc tạo ra các tòa nhà có mức phát thải ròng bằng 0. Hàng năm, Washington D.C. đầu tư nhiều vào năng lượng gió và năng lượng mặt trời cho các tòa nhà công sở và nhà ở. Washington D.C cũng dẫn đầu về chính sách giao thông, với hàng loạt các sáng kiến như đi chung ô tô, đi chung xe đạp, tăng số người tham gia giao thông sử dụng các phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ. Đây cũng là thành phố nằm trong top đầu về các chính sách đối với tòa nhà. Ngoài các quy định về năng lượng nghiêm ngặt, thành phố này còn áp dụng quy định xây dựng xanh, trong đó yêu cầu các dự án xây dựng mới phải tuân thủ một tiêu chuẩn



*Abilene - Texas, nơi tuyệt vời để sống và làm việc*

công trình xanh cụ thể. Hiện nay, thành phố này nằm trong top các thành phố tái tạo năng lượng tốt nhất cả nước.

### **Abilene, Texas**

Abilene là thành phố nhỏ nhất trong danh sách này. Đây là một thành phố hoàn hảo để bắt đầu một cuộc sống yên bình với môi trường trong lành. Điều đưa Abilene vào danh sách này là Trung tâm dữ liệu năng lượng tái tạo trị giá 2,4 tỷ đô la dự kiến xây dựng gần thành phố. Ngoài ra, Abilene còn có các giải pháp xanh khác như có nhiều tuyến phố đi bộ, thậm chí có những tuyến rất dài. Và nếu thành phố Abilene kết hợp tất cả những cải tiến xanh với giá các căn hộ cho thuê ở mức phải chăng phù hợp với thu nhập người dân, thành phố này chắc chắn sẽ là một thành phố xanh và bền vững.

### **Phoenix, Arizona**

Phoenix có thể là một trong những thành phố nóng lên nhanh nhất ở Hoa Kỳ do vị trí sa mạc và lượng mưa rất thấp trong năm. Tuy nhiên, thành phố vẫn giải quyết được nhiều vấn đề theo cách bền vững. Ngay cả với tình trạng thiếu nước thường xuyên, Phoenix vẫn đứng trong top các thành phố về cây xanh ở Hoa Kỳ. Bình quân không gian xanh cho mỗi người dân rất lớn, chính quyền thành phố đang đặt mục tiêu tăng độ che phủ của cây xanh lên 25% vào năm 2030, làm cho không gian xanh và dễ chịu hơn nữa.

### **Honolulu, Hawaii**





*San Diego sẽ là thành phố lớn nhất ở Mỹ sử dụng 100% năng lượng tái tạo*

Honolulu đã và đang nghiên cứu các giải pháp giao thông không phát thải carbon và đầu tư vào các chương trình chia sẻ xe đạp. Ngày nay, thành phố này nằm trong top các thành phố đứng đầu về số lượng đăng ký xe chạy bằng điện. Honolulu là thiên đường cho những người đi làm nhờ những nỗ lực của thành phố như sáng kiến "Hành lang không có carbon". Hành lang không carbon được triển khai từ Montreal đến Chicago. Nhóm Công tác của sáng kiến đã được thành lập và một loạt các hội thảo đang được tiến hành để giáo dục các bên liên quan và xác định các cơ chế hợp tác và tài trợ có thể có để đánh giá đúng sáng kiến. Ngoài ra, 7% điện năng của hòn đảo được tạo ra từ rác thải, biến nhiên liệu hóa thạch gần như lỗi thời ở Hawaii và Honolulu.

### **New York**

New York là thành phố dẫn đầu về sáng kiến cho cộng đồng. Đó là nhờ vào "các kế hoạch về hệ thống phân phối năng lượng trong tương lai, các chiến lược giảm nhẹ hiệu ứng đảo nhiệt đô thị và các tiến bộ trong việc đạt được



*Honolulu, Hawaii - thành phố có lượng không khí sạch nhất Mỹ*

mục tiêu cắt giảm phát thải khí nhà kính toàn cộng đồng" - theo bản báo cáo của Hội đồng Hoa Kỳ về kinh tế tiết kiệm năng lượng. Có thể kể tới một số sáng kiến trong đó như: đưa ra mục tiêu phát triển bền vững và phục hồi; mái nhà phản chiếu ánh sáng; giảm phát thải carbon và năng lượng sử dụng cho hệ thống làm mát. Ngoài ra, do mật độ dân số đông nên thành phố luôn khuyến khích người dân đi bộ và đi xe đạp. New York đứng cuối về tỷ lệ sở hữu phương tiện giao thông, và đứng đầu về tỷ lệ các phương tiện giao thông tiết kiệm năng lượng. Đây cũng là thành phố nằm trong top dẫn đầu về các chính sách dành cho toà nhà. Kế hoạch "Nhà xanh hơn, tốt hơn" của thành phố yêu cầu chủ sở hữu của các toà nhà phải đánh giá mức tiêu thụ điện, nước và đạt được các chỉ số năng lượng cụ thể.

*Nguồn: <https://smartcity.press/green-usa-cities/>*

**ND: Mai Anh**

## **Sự khác biệt trong cốt lõi chính sách giao thông đô thị của Mỹ và các quốc gia Tây Âu**

Trong vài thập kỷ trở lại đây, Mỹ và các quốc gia phát triển khác đang có những ưu thế, đồng thời cũng gặp nhiều vấn đề phát sinh từ sự gia tăng nhanh chóng lượng ô tô cá nhân. Cùng lúc

đó, giữa các quốc gia vẫn có sự khác biệt rõ về phương thức tiếp cận cũng như về hiện thực hóa chính sách giao thông. Nhìn chung, các thành phố Mỹ dành nhiều nỗ lực tạo điều kiện

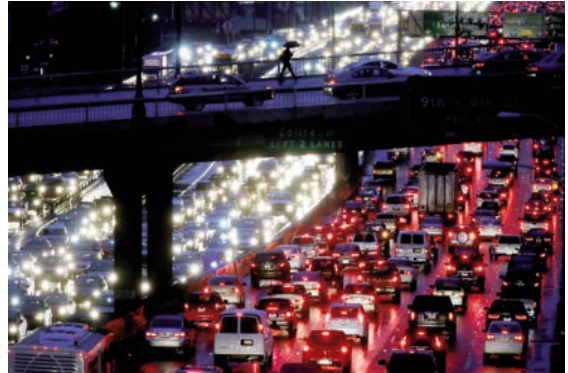


*Tốc độ ô tô hóa cao khiến các thành phố Mỹ đối mặt với tắc nghẽn giao thông từ gần 1 thế kỷ trước*

cho phương tiện ô tô hơn so với các thành phố Tây Âu, Nhật Bản Úc hay Canada. Tại các quốc gia phát triển (ngoài Mỹ), mâu thuẫn giữa các thành phố với tốc độ ô tô hóa tăng nhanh luôn là một vấn đề quan trọng, do đó có các chính sách về giao thông của các nước này có thể nói là đối lập với Mỹ.

Các quốc gia “vay mượn” khá nhiều kinh nghiệm của Mỹ trong việc tổ chức và quản lý giao thông đường bộ, thiết kế các tuyến đường ô tô. Sự phát triển các thành phố trên thế giới vào những năm 1950 nhắc nhở về quá trình này tại Mỹ từ thập niên 1930. Tuy nhiên, các thành phố cũng như đường phố của Tây Âu và Nhật Bản ít có tiềm năng để khai thác khối lượng giao thông lớn như các thành phố Mỹ - nơi có quy hoạch mạng lưới và các đường phố rộng lớn. Chính vì thế, vấn đề thiếu tương thích giữa năng lực thông qua của hệ thống đường bộ với sự phát triển của giao thông đã xuất hiện từ những giai đoạn sớm của cuộc cách mạng ô tô.

Cần ghi nhận một điều: tại tất cả các quốc gia phát triển, cách tiếp cận mang tính lý thuyết đối với vấn đề và hiện thực chính sách giao thông đô thị có phần tích cực hơn so với tại Mỹ. Mỹ đang thực thi chương trình xây dựng nhà ở Liên bang (xem xét việc khấu trừ các khoản thanh toán thế chấp từ thu nhập chịu thuế của các cá nhân), và điều tiết hệ thống cho vay thế chấp. Đối tượng của chương trình nói trên là các nhà một hộ gia đình (nhà đơn lập) có các gara



*Los Angeles được coi là 1 trong những thành phố tắc nghẽn giao thông lớn nhất thế giới*

riêng, song tiếp cận không thuận lợi, và không có dịch vụ giao thông công cộng. Chương trình đã kích hoạt sự tăng trưởng nhanh của các khu vực ven đô vốn có mật độ xây dựng thấp, và giảm sự hấp dẫn sống tại các khu vực trung tâm thành phố.

Tại đa số các thành phố châu Âu, các chính sách về tài chính và quy hoạch đô thị của chính quyền địa phương luôn tạo điều kiện bảo tồn và phục dựng các công trình xây dựng cổ kính. Nhiều công trình lịch sử, các ngôi nhà (của tư nhân) tại các thành phố Amsterdam, Hannover, Zurich... được phục dựng nhờ các ưu đãi thuế. Mặc dù tại các nước, thực tế kiểm soát việc sử dụng đất và tốc độ tăng trưởng vùng ven đô khác nhau, song chính sách của từng địa phương đều nhất quán với việc gìn giữ các khu vực nội đô hiện hữu. Bởi vậy, các quốc gia này rất thành công trong việc ngăn ngừa sự xuất hiện “các khu vực nâu” rộng lớn (các vùng lãnh thổ có nhiều nhà ở, công trình công nghiệp bị bỏ hoang); trong khi đây là dấu hiệu điển hình cho sự suy thoái của các thành phố Mỹ.

Hà Lan không cho phép xây dựng các trung tâm thương mại xa thành phố mà tới đó chỉ có thể bằng phương tiện ô tô. Chính phủ Úc đã nghiên cứu chương trình cải thiện các thành phố, trong đó đề cập tới các biện pháp phối hợp phát triển các thành phố và các hệ thống giao thông công cộng đa phương thức. Tại nhiều quốc gia phát triển, các giải pháp mang tính



*Xây mới nhiều nút giao, tăng năng lực thông qua để giải quyết bài toán ùn tắc. Trong ảnh là nút giao Judge Harry Pegerson tại LA - 1 trong những nút giao thông nổi tiếng vì độ phức tạp*

chiến lược dựa vào việc bác bỏ tư duy “thành phố dành cho ô tô” được áp dụng. Ý thức cần bảo tồn và củng cố tính nhân văn của các thành phố xuất hiện tại các quốc gia này trước Mỹ khá lâu. Tại các nước cũng như tại Mỹ, các biện pháp quy hoạch và thực hiện quy hoạch phát triển thành phố được thông qua; song việc quản lý sử dụng đất dựa trên khái niệm phúc lợi xã hội được thực thi trong đời sống xã hội một cách nhanh chóng hơn so với Mỹ.

Tại Mỹ, quyền sở hữu luôn mâu thuẫn với vấn đề quản lý phát triển đô thị, và mâu thuẫn với sự hình thành không gian đô thị theo hướng nhân văn. Việc tuyệt đối hóa quyền sở hữu (trong những năm gần đây được gắn với tâm lý học NIMBY) không hẳn là truyền thống Mỹ. Năm 1910, Tổng thống Theodor Roosevelt đã tuyên bố: Sự sở hữu của mỗi cá nhân thuộc quyền điều tiết chung của cộng đồng việc vận dụng sự sở hữu đó ở một mức độ nhất định để có thể yêu cầu phúc lợi xã hội”. Tâm lý học NIMBY rất phổ biến tại nhiều nước khác, song không đâu mạnh mẽ và sâu rộng bằng Mỹ.

Một ví dụ nữa về những giải pháp khác nhau được tìm ra trong quá trình quy hoạch các thành phố mới và các vùng lãnh thổ ven đô. Tại hầu hết các nước phát triển, những công trình nhà ở cơ bản, các tổ hợp thương mại và trung tâm hoạt động xã hội thường được phân bố xung



*LRT tại Munich (Đức)*

quanh các đầu mối giao thông trung chuyển, bao gồm bến đỗ xe buýt, đường đi bộ, trung tâm thương mại và các công trình vui chơi giải trí khác thuận tiện để đi bộ tới nơi. Cùng với sự phát triển đô thị và hệ thống giao thông đa phương thức phát triển, các đầu mối giao thông lớn được hình thành tại Stockholm (Thụy Điển) - tấm gương tiêu biểu nhất cho việc thực hiện mô hình này này), Amsterdam (Hà Lan), Frankfurt (CHLB Đức)....

Trong nửa đầu thế kỷ XX, Mỹ là quốc gia hàng đầu về thực tiễn quy hoạch phối hợp các hệ thống giao thông, xây dựng và sử dụng đất. Trên cơ sở quy hoạch, các vùng thành phố Mỹ thực thi chính sách khai thác quỹ đất mạnh mẽ tại các nhà ga hành khách vùng ngoại ô - mỗi nhà ga trong đó đều kết nối với rất nhiều tuyến phố, với phần vỉa hè rộng thuận tiện cho người đi bộ. Nhiều thành phố vệ tinh được thiết kế và xây dựng xung quanh các ga đường sắt Meiland (Philadelphia), Seike - High (Clavelind vùng ngoại vi New Jersey thuộc vùng thành phố New York...). Tuy vậy, từ đầu những năm 50 thế kỷ XX, do những trở ngại ngày càng tăng liên quan tới ô tô và các tuyến đường, tất cả các hình thức giao thông khác trên thực tế không còn được chú ý đưa vào quy hoạch các quận và vùng ven đô mới.

Ví dụ điển hình cho “thành phố dành cho ô tô” là Reston (bang Virginia). Thành phố được thiết kế thập niên 60 thế kỷ trước cho tổng dân



Những quảng trường đi bộ, khu vực đi bộ có rất nhiều tại các thành phố lớn của Đức



Hamburg (Đức) sẽ cấm ô tô vào năm 2034

số hơn 100 nghìn người lúc bấy giờ. Reston được quảng bá như hình mẫu đẹp nhất cho quy hoạch đô thị Mỹ. Nhưng, cho dù thành phố nằm trong vùng hấp dẫn của Thủ đô Washington, việc thiết lập hệ thống giao thông công cộng lại không được xem xét trong các quy hoạch địa phương. Sau đó, cư dân thành phố có sang kiến thành lập các tuyến xe buýt có khả năng thay thế ô tô cá nhân tới Washington, tuy nhiên chỉ trong các ngày làm việc. Các khu vực dân sinh, khu văn phòng hành chính ở vùng ngoại ô hầu như không có cách tiếp cận với các tuyến giao thông công cộng, thậm chí đường phố còn không có cả vỉa hè cho người đi bộ. Chỉ tới những năm gần đây, Mỹ mới bắt đầu tiếp nhận các khái niệm có tính nhân văn như “láng giềng truyền thống” hay “khu vực bảo đảm giao thông công cộng”. Cách tư duy cơ bản là quy hoạch giao thông hướng tới con người, và đa dạng hóa các cách thức tiếp cận của con người với mọi dịch vụ (sự đa dạng này đòi hỏi cần tính đến không chỉ ô tô mà cả các phương tiện giao thông công cộng, hoạt động đi bộ và đi xe đạp), bảo đảm những chuẩn mực sống cao hơn so với sự hoàn toàn phụ thuộc vào ô tô cá nhân.

Như vậy, các nước phát triển rất tích cực ứng dụng chính sách phát triển đô thị cân bằng. Lạm dụng ô tô quá mức là một trong các nguyên nhân suy thoái của các thành phố, và vấn đề này từ lâu đã được thảo luận, nghiên cứu. Nhiều quốc gia đã tìm ra giải pháp đổi mới

cho vấn đề sử dụng ô tô. Không chỉ các nhà khoa học, các nhà quy hoạch đô thị, các kỹ sư giao thông... mà ngay cả người dân cũng đang dần nhận thức vấn đề giao thông mà mọi vùng thành phố đang phải đối mặt, và sự cần thiết tìm biện pháp thỏa hiệp giữa ích lợi riêng của các phương tiện cá nhân với môi trường xã hội để xây dựng một thành phố đáng sống.

Sự khác biệt hiện nay trong hệ thống giao thông đô thị giữa Mỹ và các quốc gia phát triển khác không chỉ thể hiện trong các điều luật hay chính sách giao thông được chính thức công bố, mà cả trong quá trình thực hiện các giải pháp được thông qua. Nguyên nhân sâu xa nhất nằm ở sự khác nhau giữa pháp luật về giao thông của Mỹ và những gì diễn ra trên thực tế, trong các thành phố và vùng thành phố Mỹ.

Kinh nghiệm phát triển hệ thống giao thông của Đức (quốc gia Tây Âu có tốc độ ô tô hóa cao nhất). Bài học rút ra từ thực tế giao thông đô thị của Mỹ

Các vùng thành phố và các thành phố của Đức được xem xét trong phần này đều có điều kiện tương đồng với các vùng thành phố Mỹ, và tương đồng về năng lực tự rút ra bài học từ những thành công và thất bại của mình.

Vào đầu thập niên 1960, do đối mặt với tốc độ ô tô hóa cao, kèm theo đó là các tác động bất lợi tới điều kiện giao thông, Chính phủ Đức đã thành lập một Ủy ban gồm các chuyên gia quy hoạch đô thị và giao thông đô thị nhằm

nghiên cứu và tìm ra các giải pháp cho vấn đề giao thông đô thị. Năm 1965, Ủy ban đã đệ trình một báo cáo, trong đó nêu những nguyên tắc cơ bản của quy hoạch giao thông đô thị. Có thể tóm tắt như sau:

- Mọi công dân của các vùng thành phố cần dễ dàng tiếp cận ít nhất một trong các phương tiện giao thông công cộng;

- Trong quy hoạch các đô thị, cần tránh mật độ xây dựng quá cao có thể gây ùn tắc giao thông, và mật độ quá thấp đến mức không thể bảo đảm các dịch vụ giao thông công cộng cho người dân;

- Điều kiện để đánh giá tính hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị là coi giao thông cá nhân và giao thông công cộng như những yếu tố bổ trợ lẫn nhau và cân bằng với nhau.

Các chuyên gia nhấn mạnh: trong bất cứ trường hợp nào, mục đích chính là hình thành các vùng thành phố thân thiện với môi trường tự nhiên và đáng sống.

Báo cáo còn đề cập tới kế hoạch đầu tư vốn cụ thể vào lĩnh vực giao thông công cộng tại các thành phố lớn (trở thành nội dung cơ bản của Luật cung cấp tài chính cho giao thông đô thị được thông qua vào năm 1967), dự kiến cho 30 năm. Kế hoạch đòi hỏi số vốn xấp xỉ 38 tỷ DM (khoảng 10 tỷ USD theo thời giá lúc đó) từ ngân sách Liên bang. Thuế xăng được áp dụng thêm phụ phí, và khoản thu được từ phụ phí đó được dùng để cấp vốn xây đường bộ đô thị và phát triển giao thông đô thị theo tỷ lệ 55:45 (tỷ lệ này còn thay đổi nhiều lần theo hướng có lợi cho giao thông công cộng). Với các mức tỷ lệ khác nhau giữa các khu vực khác nhau trong Liên bang, bình quân 60% vốn đầu tư được ngân sách Liên bang bảo đảm; 40% còn lại từ quỹ đất và quỹ phát triển đường bộ và giao thông công cộng của các địa phương. Tuy khối lượng đầu tư từ ngân sách Liên bang thay đổi theo từng thời kỳ, song bản chất của luật không thay đổi.

Hơn 30 năm đã trôi qua. Cho tới nay, các kết

quả thực hiện Luật cung cấp tài chính cho giao thông đô thị vẫn rất ấn tượng. Tại các vùng thành phố, mạng đường bộ được xây dựng với các giải pháp thiết kế hiện đại, với thiết bị cải tiến để quản lý hoạt động đường phố. Tại các quận hay khu vực trung tâm, điểm nhấn giao thông tập trung vào các phương tiện đường ray (theo nguyên tắc được áp dụng quyền sử dụng đường ROW-B và ROW-A).

Các tuyến tàu điện và xe buýt tỏa tới tất cả các khu vực đi bộ và khu thương mại hiện có rất nhiều tại phần lớn các thành phố và các siêu đô thị của Đức. Các đường phố trong nhiều thành phố đã thiết lập hạ tầng dành cho xe đạp, gồm phân làn đi xe đạp riêng, xây đường đi xe đạp và lập các tuyến xe đạp.

Tại nhiều quận dân sinh và khu vực ven đô, các biện pháp nhằm ôn hòa tình hình giao thông (traffic calming, traffic taming) được áp dụng rộng rãi dựa trên cơ sở vận dụng các giải pháp quy hoạch và các công cụ tổ chức giao thông đa dạng nhằm giảm cường độ và tốc độ của các luồng giao thông, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông phi cơ giới. Theo các số liệu thống kê mới nhất, tại Đức có khoảng 2000 thành phố ứng dụng các biện pháp nói trên.

Trong bối cảnh ô tô hóa, việc nhanh chóng chuyển sang phương tiện ô tô của người dân Đức được điều tiết bằng các biện pháp làm dịu tình hình giao thông, bằng thuế đường bộ tăng cao (được đưa vào đơn giá nhiên liệu động cơ), bằng phí đỗ xe tăng cao, và bằng sự hiện hữu của nhiều phương thức giao thông thay thế hấp dẫn - trước hết là hệ thống giao thông công cộng và giao thông đường sắt hiệu quả cao. Tất cả những điều này cho phép duy trì sự cân bằng hợp lý giữa hai loại hình cơ giới cơ bản trong giao thông đô thị. Việc đạt được sự cân bằng này (cùng với đi bộ và đi xe đạp vốn khá đặc trưng đối với người Đức) đã đưa các thành phố Đức vào danh sách những thành phố hiệu quả và đáng sống nhất trên thế giới.

Tại Đức cũng xuất hiện tất cả các xu thế chung đặc trưng cho thời kỳ ô tô hóa (bắt đầu từ đầu thập niên 50 thế kỷ trước) khiến khối lượng vận chuyển của giao thông công cộng sụt giảm đáng kể; các khu vực ngoại ô không ngừng mở rộng, kéo theo sự phân tán địa điểm của mọi hình thức hoạt động xã hội. Thực chất, những xu hướng này tương tự như Mỹ, song không có quy mô tương đương. Sự cân bằng giữa các phương tiện giao thông khác nhau bền vững hơn so với các vùng thành phố Mỹ. Xây dựng hệ thống giao thông đa phương thức dựa vào sự phối hợp phát triển được cho là yếu tố quan trọng nâng cao sức sống của các vùng thành phố Đức, cải thiện rõ chất lượng cuộc sống của người dân.

Từ giữa thập niên 80, khối lượng vận chuyển bằng phương tiện công cộng gia tăng là kết quả của việc không ngừng cải thiện dịch vụ về chất và lượng, và đổi mới trong các phương thức khai thác và marketing trong lĩnh vực giao thông công cộng. Có thể lấy việc ứng dụng rộng rãi vé giá rẻ “ecopass” cho học sinh sinh viên, và “vé để đi làm” dành cho những người đi làm thuê làm ví dụ. Các loại vé này phổ cập tới mọi hành khách cần sử dụng phương tiện công cộng đi làm, đi học hàng ngày, và nhiều nhóm đối tượng khác như khách du lịch, khách tham quan các trung tâm thương mại... Ưu điểm chính ở đây là việc thanh toán tiền mặt được bãi bỏ. Điều này giúp nâng cao tính cạnh tranh của giao thông công cộng so với giao thông ô tô (cá nhân). Giao thông công cộng ngày càng phổ biến còn bởi sự quan tâm đối với thực trạng môi trường xung quanh từ phía cộng đồng.

Sự cân bằng đa phương thức về mặt lý tính được bảo đảm không chỉ bằng các phương tiện thay thế ô tô, mà còn bằng các biện pháp nhằm tăng cao giá trị sử dụng ô tô. Tại Đức, các khoản thanh toán của chủ xe khi đăng ký xe, lấy bằng lái, nhất là đồ xăng đều cao hơn so với tại Mỹ. Bên cạnh đó, tại Đức, việc khấu trừ thuế trên chi phí sử dụng ô tô, các bãi đỗ xe miễn phí

và một số biện pháp trợ vốn cho các chuyến đi bằng phương tiện ô tô cá nhân trên thực tế cũng ít phổ biến hơn tại Mỹ. Các biện pháp tương tự là những nét cơ bản trong chính sách giao thông quốc gia của tất cả các quốc gia phát triển khác, ngoại trừ Mỹ.

Nâng cao giá trị sử dụng ô tô không phải là biện pháp trừng phạt, mà mục đích là giảm nhu cầu các chuyến đi bằng ô tô cá nhân thông qua việc tăng các chi phí trực tiếp (các khoản “tiền túi”) của chủ xe để bồi thường dù chỉ một phần cho những tổn hại về mặt sinh thái - xã hội mà phương tiện của họ gây ra.

Nhìn chung, tại Đức cũng có tất cả các xu hướng cơ bản đặc trưng cho Mỹ và các nước phát triển khác - sự “bò lan” nhanh của các khu vực ngoại ô, xu hướng khách hàng ưa chuộng tới các trung tâm thương mại lớn ở xa (trung tâm), và nhu cầu hỗ trợ tài chính của giao thông đô thị ngày một tăng cao. Tuy cơ cấu dân số Đức nói chung đồng nhất hơn so với Mỹ, song trong cơ cấu vẫn có cộng đồng thiểu số người nhập cư và một số nhóm xã hội đặc thù khác. Xét tới tất cả các điều kiện nêu trên, nỗ lực nhằm bảo tồn các giá trị đô thị truyền thống và cuộc sống đô thị trở thành một yếu tố quan trọng trong chính sách giao thông của CHLB Đức.

Các thành phố Đức bị tàn phá hàng loạt trong thời gian Chiến tranh thế giới II là cơ hội để xây mới mạng lưới đường cao tốc và các bãi đỗ xe công suất lớn. Tuy nhiên, cơ hội này không được tận dụng, bởi khái niệm “thành phố ô tô” đã bị Ủy ban với người đứng đầu là chuyên gia trưởng quy hoạch giao thông đô thị Fredrich Lehner “cự tuyệt”; quá trình này còn tiếp diễn trong cả giai đoạn 1970 - 1980. “Không thể lặp lại vết xe đổ của Los Angeles” là lời khẳng định của F.Lehner lúc bấy giờ.

Sự kết hợp quy hoạch giao thông với quy hoạch sử dụng đất là một vấn đề rất phức tạp, có nhiều trở ngại. Song, tuân thủ nguyên tắc này cùng các biện pháp cụ thể để thực hiện các kế hoạch đã được phê duyệt, và sự ủng hộ về

mặt pháp lý là xu thế chung nhằm hiện đại hóa, đồng thời vẫn duy trì các định hướng nhân văn của mỗi thành phố. Các xu hướng “thành phố đáng sống”, “trung tâm thành phố đầy sức sống về mặt kinh tế”... được thể hiện thông qua việc duy trì mật độ dân số cao, sự tôn trọng các giá trị lịch sử và các tập quán trong đời sống đô thị.

Như vậy, có thể thấy, tuy có mức độ ô tô hóa cao ở châu Âu, nhiều thành phố Đức và vùng ngoại ô trong một vài thập kỷ gần đây đã trở thành những nơi đáng sống, chứ không lặp lại các kịch bản tiêu cực như các thành phố Mỹ đã trải qua. Có thể lấy ví dụ điển hình nhất từ một số kịch bản phát triển của các thành phố lớn tại Đức.

Tắc nghẽn ô tô tại Munich những năm 1950 - 1960 có thể coi là trầm trọng nhất châu Âu. Tàu điện cùng các dòng khách bộ hành, xe tải, xe con luôn nườm nượp đổ về quảng trường trung tâm Ratushnaya qua Khải hoàn môn nhỏ hẹp (công trình kiến trúc từ thời Trung cổ). Tốc độ lưu thông rất thấp, trong khi nhu cầu nhiên liệu rất cao. Sự ô nhiễm dẫn đến suy thoái môi trường đô thị. Cuối những năm 1960, quy hoạch tổng thể đã hồi sinh thành phố thông qua việc xây dựng hệ thống giao thông đa phương thức tích hợp. Những điểm cơ bản của quy hoạch này như sau:

- 12 tuyến đường sắt ngoại ô (S-Bahn) được điện khí hóa và ngầm hóa qua trung tâm thành phố, hợp nhất thành 6 tuyến xuyên tâm. Thay đổi này bảo đảm gia tăng khối lượng vận chuyển hành khách, từ 150 nghìn lên 600 nghìn hành khách/ ngày đêm;

- Xây hệ thống tàu điện ngầm (U-Bahn) với các tuyến ban đầu phục vụ khu vực trung tâm thành phố; thời gian sau đó các tuyến được nối dài tới vùng ngoại ô;

- Tiến hành tái thiết cơ bản các đường phố tạo nên vòng cung xung quanh khu vực trung tâm, qua đó năng lực lưu thông tăng lên rõ rệt. Đồng thời, các phố nằm bên trong vòng cung này được phong tỏa nhiều địa điểm hoặc thay đổi hướng đi nhằm tạo rào cản đối với ô tô

muốn vào trung tâm thành phố. Khắp theo chu vi vòng cung, các bãi đỗ xe được hoàn thiện và mở rộng;

- Tuyến phố quá tải nhất Munich (phố Nehauzer/Kaufingerstad) cũng như các tuyến phố lân cận được biến thành phố đi bộ. Khu vực này sau đó trở thành một trong những khu vực đi bộ rộng lớn nhất châu Âu.

Kết quả từ những cải cách trên thể hiện rất rõ ngay khi bước vào thập niên 1970. Khối lượng giao thông công cộng tại trung tâm thành phố tăng lên 12%. Đối với một thành phố vốn có tốc độ ô tô hóa rất nhanh như Munich, thành quả này đáng thán phục. Nhờ các biện pháp cải tổ mạnh mẽ, Munich vươn lên là một siêu đô thị hấp dẫn và đáng sống nổi tiếng thế giới.

Các cải cách còn tiếp tục tại Munich để chuẩn bị cho Thế vận hội Mùa hè năm 1972. Mạng đường bộ trong khu vực trung tâm được hoàn thiện (song không mở rộng), trong đó ưu tiên số một dành cho đi bộ và các phương tiện công cộng. Kết quả, khối lượng giao thông ô tô (tính theo đầu người) ở mức ổn định, đồng thời tỷ lệ sử dụng các loại phương tiện giao thông thay đổi với ưu thế thuộc về giao thông công cộng.

Phân tích trên cho thấy Munich đã rất thành công trong việc thiết lập hệ thống giao thông cân bằng, ổn định; thành quả cuối cùng là chất lượng cuộc sống đô thị và vùng ngoại ô không chỉ được bảo toàn mà còn được cải thiện đáng kể. Yếu tố then chốt của thành công này là chính sách giao thông dựa trên các nguyên tắc phối hợp và đa phương thức.

Thành phố Hamburg lại áp dụng một số cải cách khác. Đây là thành phố đầu tiên trên thế giới áp dụng hình thức “metro một người lái”, trên các chuyến tàu chỉ có duy nhất người lái tàu mà không có người soát vé. Các tuyến tàu điện ngầm đều được kết nối với đường sắt truyền thống, tạo sự thuận lợi cho hành khách khi sử dụng phương tiện này.

Hamburg hình thành mạng lưới cao tốc phục vụ khắp vùng thành phố, trước hết là khu vực

ngoại ô. Tại đây có hạ tầng cơ sở tuyệt vời dành cho xe đạp. Các khu vực đi bộ, khu trung tâm nhộn nhịp của thành phố, các trung tâm hoạt động khác tại vùng ngoại ô đều có các lối đi thuận lợi để tiếp cận các tuyến phố và các trạm dừng của xe buýt, phương tiện đường ray. Việc hạn chế đỗ xe trong trung tâm thành phố được coi là một biện pháp kiểm chế các dòng ô tô vào khu vực trung tâm.

Tại nhiều thành phố lớn của Đức như Cologne, Bonn, hệ thống tàu điện hạng nhẹ (light rail transit - LRT) vẫn được duy trì như một phương tiện giao thông công cộng trên mặt đất thông dụng, và được cải tiến thành hệ thống chất lượng cao, có chức năng hỗ trợ cho mạng lưới xe buýt. Các thành phố thuộc Tây Đức trước đây (có dân số từ 400 nghìn tới 1 triệu) đều học tập kinh nghiệm của Munich và Hamburg trong quá trình phát triển hệ thống giao thông đô thị của riêng mình.

Trong lĩnh vực thiết kế các yếu tố của mạng đường bộ và tổ chức giao thông đường bộ, các chuyên gia giao thông Đức đã đề xuất rất nhiều biện pháp cải tiến, một mặt nhằm cải thiện chất lượng không gian đô thị và "làm dịu" tình hình giao thông tại các khu vực dân cư, mặt khác nâng cao năng lực lưu thông của các tuyến

huyết mạch trong thành phố. Các biện pháp này được xem như một bộ phận trong tổ hợp các giải pháp nâng cao sức sống về mặt sinh thái và kinh tế của các vùng thành phố và xóa bỏ các khu ổ chuột trong đô thị.

Trên thực tế, các hình thức phối hợp quy hoạch giao thông với quy hoạch đô thị được thông qua trong thời gian gần đây khá đa dạng. Một trong các ví dụ về quy hoạch phối hợp là Hannover. Việc xây dựng các đường hầm dành cho LRT tại trung tâm thành phố là một phần trong kế hoạch xây dựng khu vực đi bộ rộng lớn với bảy trung tâm thương mại tổng hợp (xây mới) tại đây. Việc tái cơ cấu hệ thống giao thông và tái thiết trung tâm thành phố dẫn tới sự thay đổi thực sự trong cơ cấu giao thông - người dân bắt đầu chuyển từ ô tô cá nhân sang các hình thức giao thông khác. Sự cân bằng đa phương thức mới tạo điều kiện xây dựng môi trường đô thị hướng tới con người (định hướng nhân văn), chứ không phải là định hướng ô tô.

**A.Vuchik**

*Tạp chí Architecture & Modern Information  
Technologies tháng 6/2020*

**ND: Lê Minh**

## **Singapore: chứng nhận công trình xanh Green Mark**

Các tòa nhà chiếm hơn 20% lượng khí thải của Singapore. Vì vậy, phủ xanh các tòa nhà là một chiến lược quan trọng để đạt được mục tiêu xây dựng bền vững và thực hiện cam kết giảm thiểu biến đổi khí hậu của chính phủ Singapore.

Bộ Xây dựng Singapore (BCA) đặt ra các mục tiêu cụ thể phù hợp với Kế hoạch Xanh Singapore 2030 - một phong trào bền vững có sự tham gia của người dân Singapore và các đối tác từ tất cả các lĩnh vực để cùng tạo ra các giải pháp vì sự bền vững. BCA Green Mark nhằm đưa ngành xây dựng Singapore theo hướng phát triển bền vững, tăng sự hiểu biết

trong giới đầu tư, nhà thầu, tư vấn thiết kế và các bên có liên quan khác từ giai đoạn lên ý tưởng và thiết kế dự án. Green Mark có các tiêu chí bao gồm các hạng mục như năng lượng, nước, vật liệu, chất lượng môi trường trong nhà... Mỗi hạng mục gồm các chỉ tiêu bắt buộc (thường là tương ứng với các quy chuẩn bắt buộc hiện hành của pháp luật xây dựng Singapore) và các chỉ tiêu vượt chuẩn (dự án được điểm khi đạt được yêu cầu của các tiêu chí này). Tùy theo tổng số điểm đạt được, dự án có thể được cấp chứng nhận theo một trong 3 mức Gold, Gold Plus và Platinum. Green Mark hiện





*NTU Academic Building South - Tòa nhà gỗ lớn nhất Châu Á được chứng nhận Green Mark Platinum về công trình cân bằng năng lượng*

tại đã có đầy đủ các công cụ để đánh giá hầu hết các loại công trình - công trình xây mới, công trình đang vận hành, các dự án không gian nội thất, các dự án khu đô thị... Đây được xem là một trong những tiêu chuẩn kiến trúc xanh ra đời đầu tiên tại khu vực Đông Nam Á.

Các công trình xanh không chỉ tốt hơn cho môi trường mà còn tốt hơn cho những người cư ngụ. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng các tòa nhà được phủ xanh có hàm lượng bụi mịn thấp, lượng vi khuẩn và nấm thấp hơn, và những người làm việc, vui chơi và sống trong các tòa nhà xanh ít bị đau đầu, kích ứng da và mệt mỏi hơn. Đại dịch Covid-19 cũng đã cho thấy sự cần thiết phải kết hợp các tính năng xanh giúp giảm sự lây truyền vi rút để có chất lượng môi trường trong nhà tốt hơn.

Khi bắt đầu một dự án xây dựng mới, các chủ đầu tư không chỉ cần xem xét “chi phí đầu tiên” (chi phí thiết kế và xây dựng) mà cả những chi phí vận hành lâu dài như tiện ích, vận hành và bảo trì. Các chi phí lâu dài này trải dài trong

suốt vòng đời công trình. Trên thực tế khi 1 công trình xuống cấp theo thời gian, chi phí vận hành của công trình có thể vượt xa chi phí tài sản cố định ban đầu.

Phân tích chi phí vòng đời (LCCA) được sử dụng để tìm ra “chi phí thực” của một dự án xây dựng. Việc áp dụng LCCA sớm trong quá trình thiết kế cho phép các nhà phát triển lựa chọn từ một loạt thiết kế hệ thống và tòa nhà có thể có. Mục đích là tìm ra phương án hiệu quả nhất về chi phí để xây dựng, vận hành, bảo trì và cả khi ngừng hoạt động. LCCA cho phép các nhà phát triển tìm hiểu xem mất bao lâu để một công trình cụ thể “hoàn vốn” chi phí gia tăng.

Một nghiên cứu được thực hiện gần đây bởi Squire Mech Pte Ltd (cùng với RSP Architects Planners & Engineers Pte Ltd, Building System & Diagnostics Pte Ltd và Arcadis Singapore Pte Ltd) đã cho thấy giá trị của công trình xanh. Các tòa nhà được phân tích từ quan điểm chi phí vòng đời và so sánh. Tất cả đều đạt được các xếp hạng Green Mark khác nhau.

Kết quả nghiên cứu chỉ ra: chủ sở hữu các tòa nhà nhận chứng nhận Grên Mark tiết kiệm được nhiều năng lượng và nước hơn trong suốt vòng đời công trình, và những khoản tiết kiệm này lớn hơn chi phí đầu tư ban đầu. Trên thực tế, công trình càng xanh càng tiết kiệm chi phí. Tuy nhiên, các công trình xanh hơn sẽ cần một thời gian dài hơn để bù lại chi phí xây dựng ban đầu. Với các tòa nhà được xếp hạng Bạch kim cấp cao nhất phải mất gần sáu năm để bù lại chi phí ban đầu.

### Chứng nhận Green Mark cho các công trình không phải nhà ở

Chứng nhận GM	Green Cost Premium	Simple Pay Back (đơn vị năm)	NPV saving per FFA (median \$/m <sup>2</sup> )
Vàng	0,12 – 1,89%	0,81 – 2,45	48
Vàng PLUS	0,70 – 1,87%	1,89 – 3,56	117
Bạch kim	1,00 – 4,40%	2,30 – 5,80	225

## Chúng nhận Green Mark cho các công trình là nhà ở

Chúng nhận GM	Green Cost Premium	Simple Pay Back (đơn)	NPV Savings per GFA
Vàng	0.23%-1.71%	Hoàn vốn không áp dụng cho các dự án là nhà ở vì hầu hết các khoản tiết kiệm được hưởng bởi các hộ gia đình	39
Vàng PLUS	0.64%-3.76%		54
Bạch kim	0.79%-4.15%		140



Công trình xanh Marina One



Hệ thống văn phòng, khách sạn Park Royal

Một trong những tác giả chính của nghiên cứu - ông Tan Phay Ping từ Building System and Diagnostics Pte Ltd - chỉ ra: áp dụng LCCA sẽ giúp các nhà phát triển đánh giá cao việc tiết kiệm chi phí lâu dài của một tòa nhà có chứng nhận Green Mark tiết kiệm năng lượng. Điều này có thể chưa thể hiện rõ nét trong giai đoạn đầu của dự án khi mới chỉ tính chi phí tài sản cố định ban đầu; tức là các công trình đạt tiêu chuẩn Green Mark có thể tốn nhiều chi phí đầu tư ban đầu nhưng hiệu quả của nó mang lại rất lớn.

Nhiều ý kiến băn khoăn: liệu chứng nhận Green Mark có đủ mạnh để so sánh với các chứng nhận xanh nổi tiếng khác như LEED của Mỹ hay BREEAM của Anh? Chứng nhận này liệu có phù hợp với các công trình ở các vùng khí hậu nhiệt đới và cận nhiệt đới? Green Mark có đủ linh hoạt cho các phương án thiết kế khác nhau không? Câu trả lời là có.

Ngoài việc tính toán lợi ích kinh tế, mỗi chỉ số hiệu suất Green Mark còn mang lại lợi ích về

xã hội và môi trường. Một ví dụ điển hình là việc sử dụng cây xanh để giúp hấp thụ carbon dioxide cũng như cung cấp không gian nghỉ ngơi cho những người cư ngụ trong tòa nhà. Những tác động tích cực như vậy đến chất lượng không khí và sức khỏe tinh thần của người cư ngụ có nguy cơ bị bỏ qua nếu chỉ được xem xét từ quan điểm chi phí-lợi ích.

Tóm lại, để đạt mục tiêu xây dựng bền vững thì lợi ích về kinh tế và môi trường phải song hành cùng nhau, chứng nhận Green Mark là ví dụ điển hình. Đã đến lúc các nhà phát triển cần xem xét lại ý nghĩa của công trình xanh - không chỉ đơn giản là hành động có trách nhiệm với xã hội, môi trường mà còn có giá trị kinh tế.

**ND: Mai Anh**

Nguồn: <https://www1.bca.gov.sg/buildsg-emag/articles/the-myth-of-costly-green-buildings>

# BỘ XÂY DỰNG VIỆT NAM VÀ BỘ ĐẤT ĐAI, HẠ TẦNG, GIAO THÔNG VÀ DU LỊCH NHẬT BẢN TĂNG CƯỜNG HỢP TÁC KỸ THUẬT TRONG LĨNH VỰC THOÁT NƯỚC VÀ XỬ LÝ NƯỚC THẢI

Ngày 25/8/2022



Cục trưởng Mai Thị Liên Hương tiếp nhận Phiên bản 6 của Tiêu chuẩn Công nghệ khoan kích ngầm dành cho Việt Nam từ phía Nhật Bản



Cục trưởng Mai Thị Liên Hương (điểm cầu Hà Nội) và Cục trưởng Matsubara Makoto (điểm cầu Tokyo) ký kết Biên bản Cuộc họp