



**BỘ XÂY DỰNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN**

THÔNG TIN

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

MỖI THÁNG 2 KỲ

22

Tháng 11 - 2019

KHAI MẠC HỘI NGHỊ BỘ TRƯỞNG ASEAN - HÀN QUỐC VỀ ĐÔ THỊ THÔNG MINH

Hà Nội, ngày 25 tháng 11 năm 2019



Trưởng đoàn đại biểu các nước tham dự Hội nghị Bộ trưởng ASEAN - Hàn Quốc về đô thị thông minh chụp ảnh lưu niệm



Bộ trưởng MOLIT Hàn Quốc Kim Hyun Mee chủ trì và phát biểu khai mạc Hội nghị

**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 MƯƠI

22

SỐ 22 - 11/2019



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

- Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 33/2015/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách hỗ trợ nhà ở đối với hộ nghèo giai đoạn 2011 - 2015 (Chương trình hỗ trợ hộ nghèo về nhà ở theo Quyết định số 167/2008/QĐ-TTg giai đoạn 2) 5

Văn bản của địa phương

- UBND thành phố Hà Nội ban hành Quyết định Quy định về quản lý bán, cho thuê, cho thuê mua nhà ở xã hội trên địa bàn thành phố 6

- UBND tỉnh Bình Định ban hành Quyết định quy định về cấp Giấy phép xây dựng trên địa bàn tỉnh 8

- UBND tỉnh Hải Dương ban hành Quy định về quản lý cây xanh đô thị trên địa bàn tỉnh 10

CHỊU TRÁCH NHIỆM PHÁT HÀNH

ĐỖ HỮU LỰC

Phó giám đốc Trung tâm

Thông tin

Ban biên tập:

**CN. BẠCH MINH TUẤN
(Trưởng ban)**

CN. ĐỖ THỊ KIM NHẬN

CN. NGUYỄN THỊ LỆ MINH

CN. TRẦN ĐÌNH HÀ

CN. NGUYỄN THỊ MAI ANH

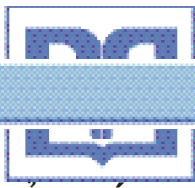
CN. NINH HOÀNG HẠNH

Khoa học công nghệ xây dựng

- Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ ngành Xây dựng lần thứ 15 14
- Nghiệm thu các Dự thảo TCVN về Vật liệu làm phẳng sàn 15
- Hội nghị Thẩm định Đề án đề nghị công nhận thành phố Vị Thanh mở rộng đạt tiêu chí đô thị loại II 16
- Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa, tỉnh Phú Yên đạt tiêu chí đô thị loại IV 18
- Hội thảo “Giải pháp nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa của ngành sản xuất vật liệu xây dựng” 20
- Hội thảo “Các yêu cầu thực tiễn về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình” 21
- In 3D - công nghệ xây dựng mới thân thiện môi trường 23
- Nhà ở kết cấu thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới là lựa chọn hàng đầu trong xây dựng nhà ở của người dân nông thôn Trung Quốc 26

Thông tin

- Đại hội Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2020 - 2025 28
- Khai mạc Hội nghị Bộ trưởng ASEAN - Hàn Quốc về đô thị thông minh 29
- Công bố và trao giải Cuộc thi “Thiết kế nhà ở an toàn, cộng đồng bền vững thích ứng với biến đổi khí hậu khu vực ven biển” 31
- Khai mạc Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD Hà Nội 2019 lần thứ 3 33
- Cải cách phát triển trong quản lý chất lượng xây dựng công trình tại Trung Quốc 34
- Tàu thủy bằng bê tông 37
- Một số nguyên tắc trong kiến trúc các nhà ga cảng tàu khách hiện đại 40
- Trung Quốc: Phát triển phương thức xây dựng kiểu mới, thúc đẩy cải cách ngành xây dựng 46



VĂN BẢN CỦA CÁC CƠ QUAN TW

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 33/2015/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách hỗ trợ nhà ở đối với hộ nghèo giai đoạn 2011 - 2015 (Chương trình hỗ trợ hộ nghèo về nhà ở theo Quyết định số 167/2008/QĐ-TTg giai đoạn 2)

Ngày 14 tháng 11 năm 2019, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 33/2019/QĐ-TTg sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 33/2015/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách hỗ trợ nhà ở đối với hộ nghèo giai đoạn 2011 - 2015 (Chương trình hỗ trợ hộ nghèo về nhà ở theo Quyết định số 167/2008/QĐ-TTg giai đoạn 2).

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 33/2015/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách hỗ trợ nhà ở đối với hộ nghèo theo chuẩn nghèo giai đoạn 2011 - 2015 (Chương trình hỗ trợ hộ nghèo về nhà ở theo Quyết định số 167/2008/QĐ-TTg giai đoạn 2) như sau:

a. Sửa đổi khoản 2 Điều 5 như sau: “2. Cấp bù chênh lệch lãi suất”

Ngân sách nhà nước cấp bù chênh lệch lãi suất cho Ngân hàng Chính sách xã hội để thực hiện chính sách như sau:

- Đối với các địa phương chưa tự cân đối được ngân sách và tỉnh Quảng Ngãi, ngân sách trung ương đảm bảo 100% mức cấp bù chênh lệch lãi suất cho Ngân hàng Chính sách xã hội;

- Đối với các địa phương có tỷ lệ điều tiết các khoản thu phân chia về ngân sách trung ương dưới 50%; ngân sách trung ương hỗ trợ 50%, ngân sách địa phương đảm bảo 50% mức cấp bù chênh lệch lãi suất cho Ngân hàng Chính

sách xã hội;

- Đối với các địa phương còn lại, ngân sách địa phương đảm bảo 100% mức cấp bù chênh lệch lãi suất cho Ngân hàng Chính sách xã hội.”

b. Bổ sung thêm khoản 2a Điều 5 như sau:

“2a. Mức cấp bù chênh lệch lãi suất được xác định cụ thể như sau:

Mức cấp bù chênh lệch lãi suất = Dư nợ cho vay thực tế bình quân của chương trình * (Lãi suất bình quân các nguồn vốn – Lãi suất cho vay thực hiện chương trình)

Trong đó lãi suất bình quân các nguồn vốn được xác định theo hướng dẫn của Bộ trưởng Bộ Tài chính về quy chế quản lý tài chính đối với Ngân hàng Chính sách xã hội.”

c) Sửa đổi gạch đầu dòng thứ nhất của điểm c khoản 1 Điều 8 như sau:

Trên cơ sở tổng số cấp bù chênh lệch lãi suất do Ngân hàng Chính sách xã hội tổng hợp, Bộ Tài chính thực hiện kiểm tra, xác định số chính thức được khấu trừ vào tổng mức cấp bù chênh lệch lãi suất từ ngân sách trung ương cho Ngân hàng Chính sách xã hội”.

Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 31 tháng 12 năm 2019.

Xem toàn văn tại (www.chinhphu.vn)

VĂN BẢN CỦA ĐỊA PHƯƠNG**UBND thành phố Hà Nội ban hành Quyết định
Quy định về quản lý bán, cho thuê, cho thuê mua
nhà ở xã hội trên địa bàn thành phố**

Ngày 05 tháng 11 năm 2019, UBND thành phố Hà Nội đã ban hành Quyết định số 25/2019/QĐ-UBND Quy định về quản lý bán, cho thuê, cho thuê mua nhà ở xã hội trên địa bàn thành phố.

Nguyên tắc bán, cho thuê, cho thuê mua nhà ở xã hội

- Công khai, minh bạch, dân chủ.
- Đối tượng được xét duyệt thuê, thuê mua, mua nhà ở xã hội phải thuộc diện có khó khăn về nhà ở và đáp ứng các điều kiện về cư trú, thu nhập theo quy định của Luật Nhà ở.
- Khi có nhiều đối tượng cùng đăng ký thuê, thuê mua, mua nhà ở xã hội thì thực hiện theo các nguyên tắc, tiêu chí xét duyệt đối tượng được mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội.
- Việc cho thuê, cho thuê mua, bán nhà ở xã hội phải tuân thủ các nguyên tắc theo quy định tại Điều 62 của Luật Nhà ở và Quy định này.

Nguyên tắc, tiêu chí xét duyệt đối tượng được mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội

1. Nguyên tắc, tiêu chí xét duyệt đối tượng:
 - Đối với nhà ở xã hội thuộc sở hữu nhà nước: Thực hiện theo quy định tại Thông tư số 19/2016/TT-BXD (các Khoản 1, 2 Điều 16).
 - Đối với nhà ở xã hội không thuộc sở hữu nhà nước: Thực hiện theo quy định tại Nghị định số 100/2015/NĐ-CP (các Khoản 1, 2 Điều 23).
 - Trường hợp hộ gia đình, cá nhân được hưởng các tiêu chí chấm điểm khác nhau chỉ tính theo tiêu chí ưu tiên có thang điểm cao nhất.
2. UBND Thành phố quy định tiêu chí thang 10 điểm ưu tiên (thực hiện các quy định tại điểm 4 Khoản 2 Điều 23 Nghị định số 100/2015/NĐ-

CP và điểm 4 Khoản 2 Điều 16 Thông tư số 19/2016/TT-BXD):

Tiêu chí chấm điểm

a) Tiêu chí ưu tiên do UBND Thành phố quy định:

- Người được khen thưởng Huân chương cao quý của Nhà nước (Huân chương sao vàng; Huân chương Hồ Chí Minh; Huân chương Độc lập các hạng; Huân chương Quân công các hạng; Anh hùng lao động thời kỳ đổi mới); thân nhân liệt sỹ (bố, mẹ, vợ hoặc chồng, con, người có công nuôi dưỡng liệt sỹ) hưởng suất nuôi dưỡng hàng tháng, thân nhân người hoạt động kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học suy giảm khả năng lao động từ 81% trở lên; Danh hiệu “Công dân Thủ đô ưu tú”: 10 điểm.

- Người được khen thưởng Huân chương cao quý của Nhà nước (Huân chương Lao động; Huân chương Bảo vệ Tổ quốc các hạng; Huân chương chiến công; Huân chương đại đoàn kết dân tộc; Huân chương dũng cảm); thân nhân liệt sỹ, người tham gia kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học suy giảm khả năng lao động dưới 81%: 9 điểm;

- Thân nhân người có công với cách mạng quy định tại Pháp lệnh ưu đãi người có công; Nhà giáo nhân dân; Thầy thuốc nhân dân; Nghệ sỹ nhân dân; Giải thưởng Hồ Chí Minh; Vận động viên, Văn nghệ sỹ đoạt huy chương vàng hoặc giải nhất tại các cuộc thi khu vực (Đông Nam Á, Châu lục) hoặc thế giới; Công nhân có tay nghề bậc cao nhất của ngành được cấp có thẩm quyền công nhận hoặc đã giành giải cao nhất tại các kỳ thi quốc gia hoặc giành thành tích cao (giành huy chương hoặc giải

nhất hoặc chứng chỉ kỹ năng nghề xuất sắc) tại các kỳ thi khu vực (Đông Nam Á, Châu lục) hoặc thế giới: 8 điểm

- Thân nhân người khuyết tật; Người thuộc hộ nghèo, cận nghèo có hộ khẩu thường trú tại nội thành Hà Nội (kể cả KT1, KT2 từ 3 năm trở lên); Vận động viên, Văn nghệ sỹ giành giải cao nhất tại các kỳ thi chuyên nghiệp quốc gia hoặc giành giải thành tích cao (huy chương bạc, huy chương đồng hoặc các giải nhì, giải ba) tại các kỳ thi khu vực (Đông Nam Á, Châu lục) hoặc thế giới: 6 điểm

- Nhà giáo ưu tú; Thầy thuốc ưu tú; Nghệ sỹ ưu tú; Nghệ nhân; Giải thưởng Nhà nước; Danh hiệu “Vì sự nghiệp xây dựng Thủ đô”; Chiến sỹ thi đua toàn quốc; Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ; Công nhân có tay nghề bậc cao (từ bậc 6 trở lên) của ngành được cấp có thẩm quyền công nhận; Người thuộc đối tượng được hưởng chính sách trọng dụng nhân tài theo quy định của thành phố Hà Nội: 4 điểm

- Bằng khen của UBND Thành phố; Chiến sỹ thi đua Thành phố; Danh hiệu Người tốt, việc tốt; Bằng Sáng kiến sáng tạo Thủ đô; Thanh niên xung phong; Người cao tuổi cô đơn (từ 60 tuổi trở lên) hoặc hộ gia đình có nhiều nhân khẩu (từ 07 nhân khẩu trở lên) hoặc có từ 02 người già cao tuổi (từ 70 tuổi trở lên) ăn ở thường xuyên tại nơi cư trú tại khu vực nội thành từ 3 năm trở lên khi xác định tình trạng nhà ở: 2 điểm

- Người có hộ khẩu thường trú tại thành phố Hà Nội; Trong hộ gia đình có từ 01 công chức, viên chức hoặc cán bộ chiến sỹ trong lực lượng vũ trang, an ninh quốc phòng có thâm niên công tác từ 10 năm trở lên: 1 điểm

Chuyển nhượng, cho thuê lại nhà ở xã hội

- Việc chuyển nhượng (bán lại) nhà ở xã hội thực hiện theo quy định tại Điều 62 của Luật Nhà ở, Điều 19 Nghị định số 100/2015/NĐ-CP.

- Đối với trường hợp bán lại nhà ở xã hội đã được mua, thuê mua theo quy định tại Khoản 5

Điều 19 Nghị định số 100/2015/NĐ-CP cho đối tượng được mua, thuê mua nhà ở xã hội thì trong đơn đăng ký mua nhà của người mua lại phải được Sở Xây dựng xác nhận vào đơn đăng ký mua nhà hoặc phải được Sở Xây dựng xác nhận bằng văn bản về việc người đó chưa được mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội trên địa bàn thành phố Hà Nội.

Trả lại, thu hồi nhà ở xã hội

- Việc trả lại, thu hồi nhà ở xã hội thuộc sở hữu nhà nước được thực hiện khi có một trong các trường hợp sau:

+ Thuộc một trong các trường hợp theo quy định tại Điều 84 Luật Nhà ở

+ Khi nhà ở bị chiếm dụng trái pháp luật theo quy định tại Điều 45 của Nghị định số 99/2015/NĐ-CP.

- Việc trả lại, thu hồi nhà ở xã hội không thuộc sở hữu nhà nước được thực hiện khi có một trong các trường hợp sau:

+ Bên mua, thuê, thuê mua không còn nhu cầu mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội và trả lại nhà ở xã hội.

+ Bên mua, thuê, thuê mua hoặc bên bán, cho thuê, cho thuê mua đơn phương chấm dứt hoặc cùng thỏa thuận chấm dứt hợp đồng mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội.

+ Hết thời hạn thuê theo Hợp đồng thuê nhà ở xã hội, bên cho thuê không tiếp tục cho bên thuê thuê nhà ở.

+ Mua, thuê, thuê mua nhà ở xã hội không đúng đối tượng, kể cả trường hợp hậu kiểm phát hiện đối tượng được hỗ trợ nhà ở xã hội nhiều lần theo quy định hoặc không đủ điều kiện theo quy định của Luật Nhà ở thuộc một trong các trường hợp sau: Bán lại không đúng đối tượng khi chưa đủ 05 năm theo quy định, kể từ ngày người mua, thuê mua đã thanh toán hết tiền mua, thuê mua nhà ở (trừ trường hợp hộ gia đình, cá nhân thuộc diện tái định cư theo quy định tại Khoản 5 Điều 62 của Luật Nhà ở); Hết thời hạn thuê theo Hợp đồng đã ký, bên thuê

nhà ở xã hội không thuộc đối tượng được thuê nhà ở xã hội theo quy định.

+ Bên thuê, thuê mua nhà ở không nộp tiền nhà ở từ 03 tháng trở lên mà không có lý do chính đáng.

+ Bên thuê, thuê mua nhà ở cho thuê lại, cho mượn hoặc tự ý đục phá, coi nói, cải tạo, phá dỡ nhà ở đang thuê, thuê mua.

+ Nhà ở bị chiếm dụng trái pháp luật.

Cưỡng chế thu hồi nhà ở xã hội

- Người đang trực tiếp sử dụng nhà ở không bàn giao lại nhà ở theo quy định thì cơ quan có thẩm quyền ban hành quyết định cưỡng chế thu hồi nhà ở đó.

- Trình tự, thủ tục cưỡng chế thu hồi nhà ở xã hội thuộc sở hữu nhà nước thực hiện theo Điều 46 của Nghị định số 99/2015/NĐ-CP. UBND cấp huyện nơi có nhà ở xã hội tổ chức cưỡng chế thu hồi và bàn giao lại nhà ở xã hội cho đơn vị quản lý vận hành quản lý theo quy định.

- Việc cưỡng chế thu hồi nhà ở xã hội không thuộc sở hữu nhà nước: Trường hợp người đang trực tiếp sử dụng nhà ở không chấp hành quyết định thu hồi nhà ở của chủ đầu tư (đối với nhà ở xã hội đầu tư xây dựng theo dự án) hoặc việc thu hồi nhà ở không thực hiện được thông qua hòa giải (đối với hộ gia đình, cá nhân đầu tư xây dựng nhà ở xã hội), chủ đầu tư hoặc hộ gia đình, cá nhân có quyền khởi kiện lên Tòa án nhân dân tại địa phương để yêu cầu người đang trực tiếp sử dụng nhà ở trả lại nhà ở theo quy định của Luật Nhà ở (các Điều 177, 178) và theo quy định của pháp luật có liên quan. Việc cưỡng chế thu hồi nhà ở (nếu có) thực hiện theo quyết định của Tòa án.

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 11 năm 2019.

Xem toàn văn tại (www.hanoi.gov.vn)

UBND tỉnh Bình Định ban hành Quyết định quy định về cấp Giấy phép xây dựng trên địa bàn tỉnh

Ngày 11 tháng 11 năm 2019, UBND tỉnh Bình Định đã ban hành Quyết định số 51/2019/QĐ-UBND quy định về cấp Giấy phép xây dựng trên địa bàn tỉnh.

Thẩm quyền cấp Giấy phép xây dựng

1. Sở Xây dựng cấp Giấy phép xây dựng đối với các công trình

- Công trình cấp I trở xuống (trừ nhà ở riêng lẻ) trên địa bàn thành phố Quy Nhơn; công trình cấp I, II (trừ nhà ở riêng lẻ) trên địa bàn các huyện, thị xã;

- Công trình tôn giáo và công trình phụ trợ thuộc cơ sở tôn giáo;

- Công trình di tích lịch sử - văn hóa (trừ công trình cấp đặc biệt)

- Công trình tượng đài, tranh hoành tráng đã được xếp hạng (trừ công trình cấp đặc biệt);

- Công trình cửa hàng xăng dầu;

- Công trình trạm BTS có chiều cao từ 45m trở lên (tính từ mặt đất);

- Công trình thuộc dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài;

- Cấp giấy phép di dời công trình;

- Công trình ngầm đô thị.

2. Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh cấp Giấy phép xây dựng đối với công trình trong khu đô thị mới, khu công nghiệp và các dự án đầu tư do Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh quản lý, gồm:

- Công trình cấp I trở xuống;

- Công trình quảng cáo;

- Công trình trạm BTS;

- Công trình cửa hàng xăng dầu;

- Công trình thuộc dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài;

- Nhà ở riêng lẻ trong khu đô thị mới, dự án đầu tư do Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh thực hiện;

- Cấp giấy phép di dời công trình;
- Công trình ngầm đô thị.

3. UBND các huyện, thị xã, thành phố cấp Giấy phép xây dựng công trình, nhà ở riêng lẻ thuộc địa giới hành chính quản lý (trừ các công trình do Sở Xây dựng và Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh cấp Giấy phép quy định ở trên

- Công trình cấp III trở xuống (trừ thành phố Quy Nhơn);
- Công trình quảng cáo;
- Công trình trạm BTS có chiều cao dưới 45m (tính từ mặt đất);
- Công trình tín ngưỡng và công trình phụ trợ thuộc cơ sở tín ngưỡng;
- Nhà ở riêng lẻ.

Cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn

- Điều kiện được xét cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn: Công trình, nhà ở riêng lẻ được cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn phải đáp ứng các điều kiện theo quy định tại Điều 94 của Luật Xây dựng ngày 18/6/2014.

- Quy mô công trình, nhà ở riêng lẻ được cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn:

+ Công trình, nhà ở riêng lẻ được cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn với quy mô tối đa 03 tầng (trong đô thị), 02 tầng (ngoài đô thị) và chiều cao tối đa không quá 12m; phải đảm bảo các yêu cầu quy định tại khoản 3 và 4 Điều 91 của Luật Xây dựng ngày 18/6/2014.

+ Đối với công trình, nhà ở riêng lẻ thuộc phạm vi bảo vệ của di tích đã được xếp hạng, khu vực đã có quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết xây dựng được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và có kế hoạch sử dụng đất hàng năm của cấp huyện thì không cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn cho việc xây dựng mới mà chỉ cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn để sửa chữa mà không làm tăng quy mô, cấp công trình.

+ Đối với các công trình, nhà ở riêng lẻ hiện hữu trong khu vực hành lang bảo vệ các công trình hạ tầng kỹ thuật: Hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, hàng không; hành lang bảo vệ

đập, đê, kè; hành lang cây xanh xung quanh sông, kè, ao; hành lang an toàn điện và hành lang bảo vệ các công trình hạ tầng kỹ thuật ngầm khác theo quy định của pháp luật mà Nhà nước chưa có chủ trương, kế hoạch thực hiện di dời các công trình, nhà ở riêng lẻ đó ra khỏi khu vực nêu trên thì không được cho phép coi nói, mở rộng, xây dựng mới và nâng tầng, chỉ được sửa chữa, cải tạo không làm tăng quy mô diện tích, cấp công trình.

+ Đối với công trình, nhà ở riêng lẻ hiện hữu có diện tích đất sử dụng nằm trong phạm vi quy hoạch lộ giới của các tuyến đường trong đô thị đã được phê duyệt và công bố lộ giới nhưng chưa có kế hoạch thực hiện mở rộng đường thì được phép sửa chữa, cải tạo nhưng không làm tăng quy mô diện tích. Trường hợp đất trống, không cho phép xây dựng mới công trình, nhà ở riêng lẻ; chỉ cho phép xây dựng hàng rào, cổng ngõ.

- Thời hạn cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn:

+ Thời hạn cấp Giấy phép xây dựng có thời hạn theo kế hoạch thực hiện quy hoạch nhưng tối đa không quá 05 năm đối với quy hoạch phân khu, 03 năm đối với quy hoạch chi tiết kể từ ngày phê duyệt quy hoạch.

+ Đối với các khu vực chưa có kế hoạch thực hiện theo quy hoạch, cơ quan quản lý quy hoạch theo phân cấp phải xây dựng kế hoạch thực hiện quy hoạch, công bố công khai rộng rãi để cá nhân, tổ chức được biết để làm cơ sở cấp phép xây dựng công trình.

+ Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép xây dựng có trách nhiệm xác định cụ thể thời hạn tồn tại của công trình trong Giấy phép xây dựng có thời hạn được cấp.

Điều chỉnh, gia hạn, cấp lại và thu hồi, hủy Giấy phép xây dựng

- Điều chỉnh, gia hạn, cấp lại Giấy phép xây dựng: Thực hiện theo quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 Điều 16 Thông tư số 15/2016/TT-BXD ngày 30/6/2016 của Bộ Xây dựng hướng dẫn về cấp

giấy phép xây dựng.

- Thu hồi, hủy Giấy phép xây dựng:

+ Thực hiện theo quy định tại Điều 101, Điều 103 Luật Xây dựng ngày 18/6/2014.

+ Trường hợp chủ đầu tư công trình, nhà ở riêng lẻ có đơn đề nghị thu hồi Giấy phép xây dựng đã được cấp thì cơ quan cấp phép hoặc

cơ quan có thẩm quyền có quyết định thu hồi, hủy giấy phép xây dựng và thông báo cho các cơ quan liên quan được biết.

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 12 năm 2019.

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

UBND tỉnh Hải Dương ban hành Quy định về quản lý cây xanh đô thị trên địa bàn tỉnh

Ngày 12 tháng 11 năm 2019, UBND tỉnh Hải Dương đã ban hành Quyết định số 49/2019/QĐ-UBND quy định về quản lý cây xanh đô thị trên địa bàn tỉnh.

Nguyên tắc quản lý cây xanh đô thị

- Tất cả các loại cây xanh đô thị phải được xác định chủ sở hữu, do tổ chức, cá nhân quản lý hoặc được giao quản lý.

- Nhà nước có trách nhiệm đầu tư, phát triển cây xanh đô thị nhằm phục vụ lợi ích cộng đồng và khuyến khích, tạo điều kiện thuận lợi để các tổ chức, cá nhân tham gia quy hoạch, trồng, chăm sóc và bảo vệ cây xanh đô thị.

- Việc quản lý, phát triển cây xanh đô thị phải tuân thủ quy hoạch đô thị, quy chuẩn kỹ thuật, đồng thời góp phần tạo cảnh quan, bảo vệ môi trường và đa dạng sinh học.

- Khi triển khai xây dựng khu đô thị mới, khu dân cư, chủ đầu tư phải đảm bảo chỉ tiêu đất cây xanh, trồng đúng chủng loại và tiêu chuẩn cây trồng theo quy hoạch chi tiết đã được phê duyệt, đồng thời, phải có trách nhiệm chăm sóc và bảo vệ cây xanh đến khi bàn giao cho cơ quan quản lý theo thẩm quyền.

- Khi xây dựng mới đường đô thị phải trồng cây xanh đồng bộ với việc xây dựng các công trình hạ tầng kỹ thuật. Cây xanh được trồng đúng chủng loại và tiêu chuẩn cây trồng theo thiết kế đã được phê duyệt.

- Khi cải tạo, nâng cấp các công trình hạ tầng kỹ thuật; chủ đầu tư phải lựa chọn phương án tối ưu nhằm hạn chế việc chặt hạ, dịch chuyển cây xanh hiện hữu trên vỉa hè, dải phân cách và các khu vực công cộng khác của đô thị. Chủ đầu tư phải thông báo cho cơ quan quản lý cây xanh trên địa bàn biết để giám sát thực hiện đối với công trình có liên quan đến việc bảo vệ, chặt hạ, dịch chuyển, trồng mới cây xanh.

Quy hoạch cây xanh đô thị

1. Quy hoạch cây xanh trong quy hoạch đô thị

- Trong quy hoạch chung đô thị: Xác định chỉ tiêu đất cây xanh, tổng diện tích đất cây xanh cho toàn đô thị phù hợp với từng cấp đô thị theo các quy định hiện hành; xác định cụ thể phạm vi sử dụng đất cây xanh cho từng khu vực đô thị.

- Trong quy hoạch phân khu đô thị: Xác định chỉ tiêu đất cây xanh đô thị, vị trí, diện tích của từng khu cây xanh tập trung (vườn hoa, công viên) trong đô thị.

- Trong quy hoạch chi tiết đô thị: Xác định cụ thể phương án bố trí cây xanh trong các khu vườn hoa, công viên cây xanh tập trung, vị trí trồng cây trên vỉa hè, dải phân cách, đảo giao thông, chủng loại cây trồng.

2. Quy hoạch chi tiết cây xanh, công viên - vườn hoa đô thị: Quy hoạch chi tiết cây xanh,

công viên - vườn hoa đô thị được lập làm cơ sở để lập dự án đầu tư phát triển hệ thống cây xanh trong đô thị. Trình tự, nội dung và thành phần hồ sơ quy hoạch chi tiết cây xanh, công viên, vườn hoa đô thị thực hiện theo Khoản 2,3,4 Điều 10 Nghị định 64/2010/NĐ-CP ngày 11 tháng 6 năm 2010.

3. Thẩm định, phê duyệt quy hoạch chi tiết cây xanh, công viên - vườn hoa đô thị: UBND cấp huyện tổ chức thẩm định, phê duyệt quy hoạch chi tiết cây xanh, công viên - vườn hoa đô thị trên địa bàn theo thẩm quyền. Trước khi phê duyệt, phải có ý kiến thống nhất của Sở Xây dựng.

Quy định trồng cây xanh sử dụng công cộng trong đô thị

1. Việc trồng cây xanh đô thị phải tuân thủ quy hoạch cây xanh, quy hoạch xây dựng đô thị và thiết kế cây xanh đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.

2. Yêu cầu đối với cây trồng

- Cây bóng mát trồng mới tại khu vực công cộng trong đô thị phải có chiều cao tối thiểu 3,0m và đường kính thân cây lớn hơn hoặc bằng 10cm (tại chiều cao 1,2m).

- Cây mới trồng phải được chống giữ chắc chắn, ngay thẳng đảm bảo cây sinh trưởng và phát triển tốt.

3. Hình thức trồng cây

a) Trồng cây trên dải phân cách, vỉa hè

- Trên hè phố

+ Trồng thành hàng theo khoảng cách 5,0m÷10,0m (trừ những tuyến đã có cây). Đối với vỉa hè trước các dãy nhà ở, bố trí cây trồng tại ranh giới giữa hai nhà.

+ Đối với hè phố có chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 5,0m (lớn hơn hoặc bằng 3,0m đối với vỉa hè phía trước các cơ quan đơn vị, khu vực công cộng hạn chế lên xuống vỉa hè bằng phương tiện cá nhân) thì xem xét bố trí dải bồn hoa (cây

bụi + cây xanh bóng mát) kết hợp với lát vỉa hè.

- Trên dải phân cách

+ Đối với giải phân cách có bề rộng <2,0m: Không trồng cây bóng mát (trừ những tuyến đã có từ trước) nếu ảnh hưởng đến an toàn giao thông thì phải có kế hoạch dịch chuyển cây.

+ Đối với giải phân cách có bề rộng lớn hơn hoặc bằng 2,0m: Có thể trồng một (hoặc nhiều hàng cây tùy theo bề rộng) hàng cây thân thẳng, phân cành cao, tán lá gọn không gây ảnh hưởng đến tầm nhìn, an toàn giao thông, trồng cách điểm đầu dải phân cách lớn hơn hoặc bằng 10,0m, khoảng cách giữa 2 cây lớn hơn hoặc bằng 10,0m. Trồng cây bóng mát kết hợp với cây cảnh, cây hoa bụi, thảm cỏ.

- Trên các đảo giao thông: Chỉ trồng cây cảnh, cỏ, hoa, không làm ảnh hưởng tầm nhìn của các phương tiện tham gia giao thông.

- Trồng một loại cây trên tuyến phố có chiều dài <1,0km. Đoạn đường dài >1,0km có thể trồng hai loại cây tùy theo từng loại tuyến đường.

- Loại cây trồng trên một tuyến phố phải đảm bảo đồng đều về chiều cao cây, đường kính thân cây, đường kính tán và khoảng cách trồng giữa các cây.

b) Trồng cây trong công viên, vườn hoa

- Trồng cây theo thiết kế được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

- Trồng lại cây sau khi dịch chuyển cây, chặt hạ cây chết, cây sâu mục, cây bị đổ.

- Trồng cây thay thế cây có ảnh hưởng xấu đến cảnh quan và an toàn đô thị.

4. Khoảng cách cây trồng đến công trình

a) Đối với các tuyến đường làm mới: Khoảng cách tính từ gốc cây trồng được quy định như sau:

- Cách nhà dân, công trình xây dựng >2m.

- Cách mép ngoài hè đường >0,75m.

- Cách các công trình hạ tầng kỹ thuật

(đường ống cấp thoát nước, tuynel, đường cáp ngầm...) > 1 m.

- Cách hố ga, hố thu nước, cột điện chiều sáng >1,5m.

- Cách góc phố (tại những nơi có tuyến đường giao nhau) >10m để đảm bảo tầm nhìn giao thông.

b) Đối với các tuyến đường hiện trạng

Căn cứ vào quy mô vỉa hè, vị trí cây hiện có, khi cải tạo thay thế cây xanh có thể xem xét áp dụng các quy định như đối với các tuyến đường làm mới. Trường hợp chiều rộng vỉa hè <3,0m, bị hạn chế về mặt bằng và không gian, khi thay thế cây xanh cần tận dụng vị trí trồng cũ hoặc trồng tại những vị trí thưa công trình trên cùng tuyến và phải có biện pháp bảo vệ an toàn các công trình hạ tầng, kiến trúc lân cận, đảm bảo mỹ quan đô thị.

c. Cây xanh được trồng dọc mạng lưới đường điện phải đảm bảo quy định về hành lang an toàn lưới điện.

Quy định về trồng cây xanh trong các dự án phát triển đô thị

- Cây xanh trong các dự án đầu tư xây dựng khu đô thị, khu nhà ở thuộc phạm vi đô thị phải tuân thủ quy hoạch xây dựng đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, thực hiện trồng cây đúng theo nội dung chấp thuận đầu tư, thiết kế thi công, phù hợp với tiến độ xây dựng công trình và tuân thủ theo Quy định này.

- Chủ đầu tư các dự án phải đảm bảo thực hiện trồng cây xanh đồng bộ với việc xây dựng hạ tầng kỹ thuật.

- Chủ đầu tư phải tổ chức nghiệm thu về vị trí, quy cách hố trồng, đất màu; nghiệm thu về số lượng, chủng loại, chiều cao, đường kính; cây trồng phải đảm bảo phát triển tốt và bàn giao cho UBND cấp huyện quản lý cùng thời điểm bàn giao hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật của dự án.

Cải tạo, trồng thay thế cây xanh

- Đối với các khu vực, tuyến phố đã có cây xanh mà chưa có trong Đề án/Kế hoạch phát triển: Nếu thấy cần thiết phải cải tạo, thay thế, UBND cấp huyện tổ chức lập phương án cải tạo, thay thế. Trong đó phải xác định cụ thể vị trí, số lượng, loại cây cần thay thế; vị trí, quy cách cây trồng mới; thời điểm chặt hạ, trồng thay thế. Khi số lượng cây cần thay thế lớn hơn 25% số lượng cây trên một tuyến phố, UBND cấp huyện phải xin ý kiến thống nhất của Sở Xây dựng trước khi tổ chức thực hiện.

- Xã hội hóa công tác trồng quản lý cây xanh đô thị

+ Khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia trồng hoặc tài trợ kinh phí trồng, chăm sóc, bảo vệ cây xanh đô thị. Đối với những khu vực, tuyến đường đã có quy hoạch hoặc dự án xác định rõ chủng loại, quy mô cây xanh thì việc trồng, thay thế phải được thực hiện theo quy hoạch, thiết kế được phê duyệt. Không được tự ý chặt hạ hoặc trồng thay thế cây xanh vỉa hè đã được trồng theo quy hoạch, thiết kế.

Quy định về chặt hạ, dịch chuyển cây xanh đô thị

- Việc chặt hạ, dịch chuyển cây xanh đô thị thực hiện theo quy định tại các Khoản 1,2,7,8,9 Điều 14 Nghị định số 64/2010/NĐ-CP ngày 11 tháng 6 năm 2010.

- Trước khi triển khai việc chặt hạ, dịch chuyển cây xanh đô thị, đơn vị thực hiện phải thông báo cho UBND cấp xã nơi có cây xanh biết trước ít nhất 02 ngày làm việc.

- Việc chặt hạ, dịch chuyển cây xanh phải đảm bảo đúng kỹ thuật an toàn đối với người, tài sản của tổ chức, cá nhân.

- Sau khi thực hiện chặt hạ, dịch chuyển cây, đơn vị thực hiện dịch vụ quản lý cây xanh phải có phương án trồng thay thế phù hợp với chủng loại cây trồng, tiêu chuẩn kỹ thuật, hiện

trạng hạ tầng và cảnh quan kiến trúc tại khu vực đó.

Bảo vệ cây xanh đô thị

- Mọi tổ chức cá nhân có trách nhiệm bảo vệ cây xanh đô thị, kịp thời phát hiện tình trạng nguy hiểm của cây; ngăn chặn các hành vi phá hoại, dịch chuyển cây xanh trái pháp luật đồng thời báo cho chính quyền địa phương, thanh tra xây dựng biết để kịp thời ngăn chặn, xử lý.

- Các cơ quan quản lý theo phân cấp có trách nhiệm bảo vệ, kiểm tra xử lý các hành vi vi phạm về cây xanh theo thẩm quyền.

- Đơn vị thực hiện dịch vụ về quản lý cây xanh đô thị có trách nhiệm bảo vệ cây xanh đô thị trên địa bàn theo hợp đồng ký với UBND cấp huyện.

- Việc xử lý vi phạm về cây xanh đô thị được thực hiện theo quy định của pháp luật hiện hành.

Quyết định có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2020.

**Xem toàn văn tại
(www.haiduong.gov.vn)**

Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ ngành Xây dựng lần thứ 15

Ngày 15/11/2019 tại Hà Nội, Viện Khoa học Công nghệ Xây dựng (IBST) phối hợp với Đoàn Thanh niên Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ ngành Xây dựng lần thứ 15. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Lê Quang Hùng đến dự và phát biểu chỉ đạo Hội nghị.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Thứ trưởng Lê Quang Hùng đánh giá cao tầm quan trọng của công tác nghiên cứu khoa học, đặc biệt là ở đội ngũ cán bộ trẻ đối với sự phát triển bền vững và hội nhập của ngành Xây dựng, đồng thời ghi nhận những nỗ lực của IBST trong việc duy trì, tổ chức Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ gần 30 năm qua. Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ là một hoạt động ý nghĩa, khơi dậy đam mê và khơi mào tài năng nghiên cứu khoa học của tuổi trẻ ngành Xây dựng. Căn cứ theo những tiêu chí của Ban tổ chức, Ban Khoa học với những chuyên gia nổi tiếng trong các lĩnh vực sẽ lựa chọn và vinh danh các tác giả với những đề tài chất lượng nhất, xứng đáng nhất để triển khai, áp dụng vào thực tiễn cuộc sống.

Trên cơ sở những kết quả quan trọng của Hội nghị khoa học cán bộ trẻ ngành Xây dựng các năm trước, năm 2019, Ban tổ chức Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ đã thu hút sự hưởng ứng, tham gia của đông đảo cán bộ là các đoàn viên thanh niên đang công tác và học tập tại nhiều viện nghiên cứu, các trường đại học lớn trên toàn quốc như: Viện Khoa học công nghệ xây dựng; Học viện Kỹ thuật quân sự, Viện Địa chất - Viện Hàn lâm khoa học và công nghệ Việt Nam; trường Đại học Công nghệ giao thông vận tải; trường Đại học Kiến trúc Hà Nội; trường Đại học Bách khoa Thành phố Hồ Chí Minh; trường Đại học Mỏ - Địa chất; trường Đại học Quy Nhơn...

Thay mặt Ban tổ chức, Viện trưởng



Thứ trưởng Lê Quang Hùng phát biểu tại Hội nghị



Ban tổ chức trao giải Nhất cho tác giả xuất sắc

Viện IBST Nguyễn Đại Minh cho biết, các Hội nghị là cơ hội để cán bộ nghiên cứu khoa học trẻ khẳng định năng lực bản thân, tự tin vươn lên làm chủ các lĩnh vực khoa học kỹ thuật trong thời kỳ công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

Tham dự Hội nghị, các tác giả, nhóm tác giả được phân theo 3 Tiểu ban: Bê tông - Vật liệu xây dựng - Các lĩnh vực xây dựng khác; Kết cấu - Công nghệ xây dựng và Địa kỹ thuật - Trắc địa công trình để trình bày báo cáo khoa học, trước sự chứng kiến và chấm điểm trực tiếp của Ban Khoa học từng tiểu ban. Kết thúc quá trình xem xét, chấm điểm, Ban Tổ chức đã lựa chọn và trao 10 giải cho các tập thể và cá nhân có tác phẩm đạt chất lượng xuất sắc nhất. Trong đó giải Nhất thuộc về Báo cáo “Đánh giá nhanh hu



Toàn cảnh Hội nghị

hại của công trình sau động đất sử dụng kết hợp dữ liệu chuyển vị hình ảnh và gia tốc” của nhóm tác giả Phạm Quang Vinh, Phạm Quang Dự thuộc Viện Chuyên ngành Kết cấu công trình xây dựng thuộc Viện Khoa học công nghệ xây dựng;

Cùng với giải Nhất, Ban tổ chức cũng trao 2 giải Nhì, 3 giải Ba, 2 giải Khuyến khích cho các cá nhân, tập thể có nhiều báo cáo tham gia Hội nghị đạt chất lượng cao, và trao 1 giải dành cho đề tài có tính ứng dụng và áp dụng hiệu quả, 1

giải giành cho tác giả triển vọng nhất. Những đề tài xuất sắc nhất tại Hội nghị sẽ nhận được tài trợ để tác giả, nhóm tác giả tiếp tục nghiên cứu, triển khai ứng dụng vào thực tiễn cuộc sống.

Đánh giá chất lượng các tác phẩm dự thi năm nay, Trưởng ban Khoa học (Ban chấm giải) TS. Trần Chung cho biết, các tác phẩm đều thể hiện trí tuệ và sự đam mê nghiên cứu khoa học của các cán bộ trẻ, các sinh viên. Nhiều tác phẩm, bên cạnh giá trị khoa học còn mang tính thực tiễn cao, hứa hẹn sẽ được triển khai, áp dụng trong thực tiễn cuộc sống. Điều này cho thấy sự trưởng thành của các tác giả, nhóm tác giả trẻ trong việc hướng các nghiên cứu của mình đi vào phục vụ nhu cầu người dân, giải quyết các vấn đề được xã hội quan tâm. Đây là những kết quả rất đáng mừng từ Hội nghị Khoa học cán bộ trẻ năm 2019.

Trần Đình Hà

Nghiệm thu các Dự thảo TCVN về Vật liệu làm phẳng sàn

Ngày 18/11/2019, Hội đồng KHCN chuyên ngành Bộ Xây dựng đã họp nghiệm thu 02 dự thảo tiêu chuẩn do Viện Vật liệu xây dựng thực hiện. Phó Chủ tịch Hội đồng nghiệm thu, TS. Nguyễn Quang Hiệp – Phó Vụ trưởng Vụ Vật liệu xây dựng chủ trì cuộc họp.

Tại Hội đồng, Ths. Vũ Ngọc Quý chủ nhiệm dự án biên soạn Dự thảo TCVN: “Vật liệu làm phẳng sàn – Tính chất và yêu cầu kỹ thuật”, mã số TC 15-17 đã báo cáo nội dung và thuyết minh dự thảo. Báo cáo cho biết, hiện nay ở Việt Nam, các công trình đã và đang sử dụng các vật liệu phủ sàn để hoàn thiện bề mặt với diện tích lớn từ hàng trăm đến hàng nghìn mét vuông do các đặc điểm ưu việt mà vật liệu này mang lại so với vật liệu lát nền như thi công nhanh, độ san phẳng cao, độ chịu uốn, nén, độ mài mòn

và bám dính cao. Vật liệu phủ sàn có nhiều gốc khác nhau như nhựa tổng hợp, nhựa đường, xi măng... chủ yếu được nhập khẩu và một số được sản xuất trong nước. Tuy được sử dụng tại Việt Nam nhiều năm nay nhưng hiện chưa có tiêu chuẩn cụ thể để kiểm soát chất lượng của loại vật liệu này. Do đó, việc biên soạn tiêu chuẩn là cần thiết nhằm giúp kiểm soát chất lượng các sản phẩm và tạo ra cơ sở pháp lý giúp các chủ đầu tư lựa chọn được các loại sản phẩm tốt giúp nâng cao chất lượng công trình.

Tiêu chuẩn “Vật liệu làm phẳng sàn – Tính chất và yêu cầu kỹ thuật” đã được nhóm biên soạn nghiên cứu xây dựng dựa trên tiêu chuẩn Châu Âu EN 13813:2002. Tiêu chuẩn này quy định yêu cầu kỹ thuật cho vật liệu làm phẳng sàn sử dụng cho cả sàn trong nhà và ngoài trời

đối với vật liệu làm phẳng sàn gốc xi măng. Tiêu chuẩn này không sử dụng để cung cấp các tiêu chí và khuyến nghị cho việc thiết kế và thi công.

Tiêu chuẩn Tiêu chuẩn “Vật liệu làm phẳng sàn - Phương pháp thử” mã số TC 16-17 có nội dung được chuyển dịch dựa trên cơ sở tham khảo tiêu chuẩn EN 13892:2002. Tiêu chuẩn này áp dụng cho vật liệu làm phẳng sàn vữa gốc xi măng, canxi sunfat, magnesit và nhựa tổng hợp.

Dự thảo TCVN “Vật liệu làm phẳng sàn - Phương pháp thử” bao gồm 9 phần. Phần 1: Lấy mẫu, chế tạo và bảo dưỡng mẫu thử; Phần 2: Phương pháp xác định cường độ chịu uốn và chịu nén; Phần 3: Phương pháp xác định độ chịu mài mòn - Bohme; Phần 4: Phương pháp xác định độ chịu mài mòn – BCA; Phần 5: Xác định độ chịu mài mòn bánh xe của lớp vật liệu làm phẳng sàn bị mài mòn; Phần 6: Phương pháp xác định độ cứng bề mặt; Phần 7: Xác định độ chịu mài mòn bánh xe của vật liệu làm phẳng sàn có lớp phủ sàn; Phần 8: Phương pháp xác định cường độ bám dính; Phần 9: Xác định độ co và độ nở.

Tại cuộc họp, ý kiến của hai ủy viên phản biện là Ths. Đỗ Thị Lan Hoa – Phó Giám đốc



Toàn cảnh cuộc họp Hội đồng nghiệm thu Viện chuyên ngành Bê tông (Viện Khoa học công nghệ xây dựng) và TS. Văn Viết Thiên Ân - Phó trưởng khoa Vật liệu xây dựng (Đại học Xây dựng) cùng các thành viên của Hội đồng đánh giá hai dự thảo tiêu chuẩn TCVN nói trên đã được nhóm tác giả biên soạn công phu, cẩn thận. Với nội dung dài và nhiều thuật ngữ chuyên môn mới, phức tạp nhưng đã được chuyển dịch tốt. Về cơ bản cả hai dự thảo đã phản ánh đúng nội dung của tiêu chuẩn gốc, tuy nhiên vẫn còn một số lỗi nhỏ trong chuyển dịch và trình bày.

Cả hai dự thảo tiêu chuẩn TCVN đã được Hội đồng nghiệm thu thông qua, đạt loại Khá.

Ninh Hoàng Hạnh

Hội nghị Thẩm định Đề án đề nghị công nhận thành phố Vị Thanh mở rộng đạt tiêu chí đô thị loại II

Ngày 15/11/2019, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng tổ chức Hội nghị Thẩm định Đề án đề nghị công nhận thành phố Vị Thanh mở rộng, tỉnh Hậu Giang đạt tiêu chí đô thị loại II. Dự Hội nghị có đại diện các Bộ, ngành Trung ương là thành viên Hội đồng thẩm định, lãnh đạo Tỉnh ủy, UBND tỉnh Hậu Giang. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Phạm Khánh, Chủ tịch Hội đồng chủ trì Hội nghị.

Trình bày Báo cáo thuyết minh tóm tắt Đề án trước Hội đồng, đại diện UBND TP. Vị Thanh cho biết, thành phố Vị Thanh mở rộng có tổng

diện tích 348,23km², dân số hơn 209.000 người, là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá, xã hội, quốc phòng - an ninh tỉnh Hậu Giang; là đầu mối quan trọng trong mối liên hệ vùng giữa thành phố Cần Thơ - Kiên Giang - Bạc Liêu; là điểm trung chuyển giữa vùng Tây sông Hậu với bán đảo Cà Mau qua hệ thống giao thông quốc gia như: QL 61, QL 61C, tuyến giao thông thủy TP. Hồ Chí Minh - Cà Mau.

Kể từ khi được công nhận là đô thị loại III năm 2009, thành phố Vị Thanh đã có bước phát triển đáng ghi nhận. Toàn thành phố có hơn 5.000

doanh nghiệp và cơ sở kinh doanh trên lĩnh vực thương mại, dịch vụ, có 7 chợ ở phường I, phường III, phường IV, phường VII, Vị Tân, Hỏa Lựu, Tân Tiến, trong đó, có 01 chợ cấp 1 đáp ứng nhu cầu mua bán trong và ngoài khu vực, thu hút nhiều nhà đầu tư phát triển ngành nghề và mở rộng quy mô đã giúp cho kinh tế phát triển đa dạng, phong phú, đóng góp tích cực cho sự phát triển kinh tế - xã hội của thành phố.

Trong 10 năm qua, thành phố Vị Thanh đã huy động mọi nguồn lực cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cũng như trong giải quyết những vấn đề khó khăn tồn tại như tình trạng ngập cục bộ ở một số tuyến đường nội đô, đầu tư cho giáo dục, y tế, một số lĩnh vực kinh tế trọng tâm, dịch vụ, du lịch... hoàn thiện các tiêu chí để sớm được công nhận đô thị loại II, xứng đáng là trung tâm của tỉnh Hậu Giang - động lực phát triển tiểu vùng Tây sông Hậu.

Đến nay thành phố Vị Thanh mở rộng đã có bước phát triển mạnh mẽ về mọi mặt: Mức tăng trưởng kinh tế 3 năm gần nhất đạt 7,33%; chuyển dịch cơ cấu kinh tế phát triển theo hướng tăng tỷ trọng công nghiệp, xây dựng và dịch vụ, giảm tỷ trọng nông, lâm, thủy sản; thu nhập bình quân đầu người gấp 1,21 lần bình quân cả nước; tỷ lệ lao động phi nông nghiệp toàn đô thị đạt 76,45%; hạ tầng kỹ thuật được tập trung đầu tư với nhiều dự án đầu tư xây dựng mới; tỷ lệ đường phố chính được chiếu sáng đạt 96,3%; tiêu chuẩn cấp nước sinh hoạt đạt 113 lít/người/ngày đêm; tỷ lệ dân số được cấp nước sạch sinh hoạt hợp vệ sinh đạt 96,23%; mật độ đường cống thoát nước chính đạt 3,24 km/km²; tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt được xử lý tại khu chôn lấp hợp vệ sinh hoặc tại các nhà máy đốt, nhà máy chế biến rác thải đạt 74,72%. Đặc biệt là hệ thống giao thông, công sở, cơ sở y tế, văn hoá, trường học, hệ thống cấp điện, cấp nước, viễn thông... được triển khai xây dựng đồng bộ hướng tới đô thị văn minh hiện đại.

Qua rà soát, phân tích, đánh giá hiện trạng



Thứ trưởng Bùi Phạm Khánh phát biểu kết luận Hội nghị

hạ tầng đô thị và đối chiếu với các tiêu chí, tiêu chuẩn được quy định tại Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25/5/2016 của UBTV Quốc hội về phân loại đô thị, đô thị Vị Thanh mở rộng đã cơ bản đạt được các tiêu chuẩn của đô thị loại II. Trong đó, 28 tiêu chuẩn đã đạt và vượt mức tối đa theo quy định, 28 tiêu chuẩn đạt theo quy định. Còn lại 3 tiêu chuẩn chưa đạt bao gồm: Thu nhập bình quân đầu người so với cả nước; mật độ dân số trung bình toàn đô thị; tỷ lệ nước thải đô thị được xử lý đạt quy chuẩn quy định.

Theo đại diện UBND TP Vị Thanh, việc được công nhận là đô thị loại II, trực thuộc tỉnh Hậu Giang là dấu ấn lịch sử ghi nhận nỗ lực phấn đấu của chính quyền và người dân thành phố Vị Thanh mở rộng trong những năm qua, đáp ứng chủ trương và nguyện vọng của lãnh đạo Tỉnh ủy, HĐND, UBND và nhân dân tỉnh Hậu Giang. Đây sẽ là nguồn động lực lớn lao để thành phố Vị Thanh mở rộng tiếp tục phấn đấu đồng thời khắc phục những tồn tại, bất cập, những chỉ tiêu còn hạn chế để đẩy mạnh phát triển hơn nữa trong thời gian tới.

Phát biểu tại Hội nghị, đại diện Bộ Nội vụ cho biết, Báo cáo thuyết minh Đề án đảm bảo chất lượng, hồ sơ đã được xây dựng theo đúng trình tự thủ tục quy định. Tuy nhiên, để xây dựng và phát triển thành phố Vị Thanh xứng tầm là đô thị loại II, UBND tỉnh Hậu Giang cần chú trọng đầu tư phát triển các quy hoạch phù

hợp với các chiến lược, định hướng phát triển của tỉnh, thành phố và khu vực, thực hiện các giải pháp khắc phục các tiêu chuẩn chưa đạt theo quy định.

Đánh giá thành phố Vị Thanh cơ bản đã đạt tiêu chí đô thị loại II, đại diện Bộ Công thương đề nghị UBND TP Vị Thanh cần rà soát lại các số liệu đảm bảo chính xác và có sự cập nhật những thông tin mới nhất về tình hình phát triển kinh tế, xã hội của thành phố để làm cơ sở tin cậy cho việc xây dựng định hướng phát triển đô thị cũng như khắc phục những chỉ tiêu chưa đạt, hoặc đạt ở mức thấp. Trong khi đó, đại diện lãnh đạo Cục Hạ tầng kỹ thuật Bộ Xây dựng đề nghị UBND TP Vị Thanh chú trọng các giải pháp nâng cao tỷ lệ xử lý nước thải, rác thải sinh hoạt đô thị, vì đây là những tiêu chuẩn chưa đạt và có ảnh hưởng trực tiếp tới cuộc sống người dân.

Kết luận Hội nghị, Chủ tịch Hội đồng thẩm định, Thứ trưởng Bùi Phạm Khánh nhấn mạnh vai trò, những tiềm năng của thành phố Vị Thanh mở rộng trong quá trình phát triển kinh tế xã hội tỉnh Hậu Giang và khu vực đồng bằng

Sông Cửu Long, đồng thời đánh giá, trong những năm qua, Tỉnh ủy, UBND tỉnh Hậu Giang, UBND TP Vị Thanh đã dành nhiều quan tâm, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị Vị Thanh mở rộng và đạt được những kết quả quan trọng, tạo tiền đề để nâng cấp đô thị Vị Thanh mở rộng đạt tiêu chí đô thị loại II.

Thứ trưởng Bùi Phạm Khánh đề nghị UBND TP Vị Thanh xem xét tiếp thu các ý kiến góp ý của chuyên gia phản biện và thành viên Hội đồng để hoàn chỉnh Báo cáo thuyết minh, trong đó đặc biệt quan tâm đến các yếu tố liên quan đến biến đổi khí hậu, xử lý nước thải, rác thải sinh hoạt đô thị, có các giải pháp khắc phục các tiêu chí chưa đạt, hoặc đạt ở mức thấp.

Thay mặt lãnh đạo tỉnh Hậu Giang, Chủ tịch UBND tỉnh Lê Tiến Châu cho biết, Hậu Giang sẽ cầu thị tiếp thu và sớm thực hiện các giải pháp khắc phục các tiêu chuẩn chưa đạt, hoặc đạt ở mức thấp, đồng thời thực hiện các chương trình, dự án hướng đến phát triển bền vững đô thị Vị Thanh mở rộng.

Trần Đình Hà

Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa, tỉnh Phú Yên đạt tiêu chí đô thị loại IV

Ngày 21/11/2019, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng đã tổ chức Hội nghị thẩm định đề án đề nghị công nhận Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa, tỉnh Phú Yên đạt tiêu chí đô thị loại IV. Chủ tịch Hội đồng thẩm định - Cục trưởng Cục Phát triển Đô thị Nguyễn Tường Văn chủ trì Hội nghị.

Tham dự Hội nghị có các thành viên Hội đồng thẩm định đại diện các Bộ, ngành, Văn phòng Chính phủ, các Hội, Hiệp hội chuyên ngành. Đại diện địa phương có ông Nguyễn Chí Hiếu – Phó Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên cùng lãnh đạo Sở Xây dựng, UBND huyện Đông Hòa.

Theo Đề án, Khu vực dự kiến thành lập thị

xã Đông Hòa là toàn bộ hiện trạng huyện Đông Hòa, có vị trí thuộc vùng đồng bằng duyên hải của tỉnh Phú Yên. Huyện Đông Hòa là đơn vị hành chính được thành lập theo Nghị định số 62/NĐ-CP ngày 16/5/2005 của Chính phủ, diện tích tự nhiên là 26.561,9 ha với 10 đơn vị hành chính cấp xã. Đây là huyện có kết nối giao thông thuận lợi với các huyện, các tỉnh trong vùng qua Quốc lộ 1, Quốc lộ 29, đường sắt Bắc Nam. Trên địa bàn huyện có khu kinh tế (KKT) Nam Phú Yên và cảng hàng không Tuy Hòa, cảng biển nước sâu Vũng Rô. Bởi thế, huyện Đông Hòa được xác định là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ phía Nam của tỉnh Phú

Yên, là một trong những trung tâm công nghiệp của tỉnh và còn là trung tâm tổng hợp về văn hóa, lịch sử, thương mại, dịch vụ du lịch; có vị trí quan trọng về an ninh quốc phòng.

Đến nay, sau gần 15 năm thành lập, huyện Đông Hòa đã có bước phát triển đáng khích lệ: Thu nhập bình quân đầu người đạt khá, tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng, nâng dần tỷ trọng ngành công nghiệp – xây dựng, thương mại – dịch vụ; từng bước đầu tư xây dựng hạ tầng đô thị, hạ tầng nông thôn ngày càng đồng bộ; đời sống nhân dân được nâng cao hơn trước.

Phạm vi đánh giá Đề án là toàn bộ ranh giới hành chính huyện Đông Hòa bao gồm 02 thị trấn và 08 xã có diện tích là 265,62 km², trong đó khu vực dự kiến là nội thị bao gồm 02 thị trấn (Hòa Vinh và Hòa Hiệp Trung) và 03 xã (Hòa Hiệp Bắc, Hòa Hiệp Nam và Hòa Xuân Tây) với diện tích là 98,11 km².

Tại Hội nghị, đại diện Cục Phát triển đô thị (Bộ Xây dựng) đã có báo cáo thẩm định Đề án căn cứ theo Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 của Ủy ban thường vụ Quốc hội về phân loại đô thị và kết quả khảo sát hiện trạng Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa, tỉnh Phú Yên. Theo đó, Đề án có 30/59 tiêu chuẩn đánh giá đã đạt và vượt mức tối đa, 20/59 tiêu chuẩn đạt tối thiểu và trên mức tối thiểu, 09/59 tiêu chuẩn chưa đạt (0 điểm) là các tiêu chuẩn: Mật độ dân số toàn đô thị; Diện tích sàn nhà ở bình quân khu vực nội thị; Cơ sở y tế cấp đô thị; Công trình TĐTT cấp đô thị; Mật độ đường giao thông; Tỷ lệ phục vụ vận tải hành khách công cộng; Tỷ lệ nước thải đô thị được xử lý đạt quy chuẩn kỹ thuật; Tỷ lệ sử dụng hình thức hỏa táng và đất cây xanh công cộng khu vực nội thị.

Hai báo cáo phản biện của Vụ Chính quyền địa phương (Bộ Nội vụ), Cục Hạ tầng kỹ thuật



Toàn cảnh Hội nghị

(Bộ Xây dựng) và ý kiến các thành viên Hội đồng thẩm định nhất cao với báo cáo thẩm định của Cục Phát triển đô thị, đánh giá đã đủ điều kiện công nhận Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa đạt tiêu chí đô thị loại IV.

Phát biểu kết luận Hội nghị, Chủ tịch Hội đồng thẩm định Nguyễn Tường Văn tổng hợp ý kiến góp ý của Hội đồng cho Đề án, đồng thời khuyến nghị UBND tỉnh Phú Yên phát huy tiềm năng thế mạnh của đô thị Đông Hòa với vị thế là một đô thị biển và nằm trong quy hoạch KKT Nam Phú Yên; định hướng tập trung xây dựng, thu hút đầu tư phát triển các khu, cụm công nghiệp để hình thành các động lực phát triển đô thị, tập trung khắc phục các tiêu chuẩn còn thiếu và yếu so với quy định (đặc biệt là các công trình văn hóa, thể dục thể thao, thương mại dịch vụ, thu gom và xử lý nước thải), giảm khoảng cách chênh lệch hiện đang rất lớn giữa khu vực nội thị và ngoại thị...

Hội đồng thẩm định nâng loại đô thị Bộ Xây dựng đã nhất trí thông qua Đề án công nhận Khu vực dự kiến thành lập thị xã Đông Hòa, tỉnh Phú Yên đạt tiêu chí đô thị loại IV, với điểm số là 83,07 điểm.

Ninh Hoàng Hạnh

Hội thảo “Giải pháp nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa của ngành sản xuất vật liệu xây dựng”

Ngày 26/11/2019, tại Hà Nội, Viện Vật liệu Xây dựng (Bộ Xây dựng) đã tổ chức hội thảo “Giải pháp nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa của ngành sản xuất vật liệu xây dựng”. Hội thảo nhằm xin ý kiến góp ý của các đơn vị quản lý, các hiệp hội, tổng công ty, các đơn vị sản xuất về các nội dung cần thiết để nâng cao năng suất, chất lượng của ngành. Trên cơ sở đó, Bộ Xây dựng sẽ xây dựng các chương trình kế hoạch tiếp theo để hoàn thiện tốt hơn Đề án “Nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa của ngành sản xuất vật liệu xây dựng đến năm 2020”.

Phát biểu khai mạc hội thảo, bà Đỗ Thị Tường Nga, Vụ Phó Vụ Khoa học Công nghệ và Môi trường (Bộ Xây dựng) cho biết, ngày 12/4/2017, Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt “Đề án nâng cao năng suất lao động và chất lượng sản phẩm ngành sản xuất vật liệu xây dựng đến năm 2020” tại quyết định số 299/QĐ-BXD. Theo đó, mục tiêu chung của Đề án nhằm tạo bước chuyển biến rõ rệt về năng suất và chất lượng của các sản phẩm, hàng hóa, khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng (VLXD), đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội; Xây dựng, hoàn thiện và áp dụng hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, các hệ thống quản lý, mô hình, công cụ cải tiến năng suất và chất lượng; phát triển nguồn lực để nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa ngành VLXD. Trong đó, mục tiêu cụ thể của Đề án gồm: Đến năm 2020, tập trung nâng cao năng suất và chất lượng của 04 nhóm VLXD chủ yếu: Xi măng, vật liệu ốp lát, sứ vệ sinh và kính xây dựng; Đầu tư, nâng cao năng lực 03 phòng thử nghiệm vật liệu đáp ứng nhu cầu cho các doanh nghiệp và các cơ quan quản lý; Hình thành và duy trì hoạt



Toàn cảnh Hội thảo
động 01 trang thông tin điện tử về năng suất và chất lượng là nơi giới thiệu, chia sẻ thông tin, kiến thức và hoạt động của mạng lưới năng suất và chất lượng sản phẩm; Đào tạo được 100 chuyên gia năng suất và chất lượng sản phẩm trong lĩnh vực sản xuất VLXD; Xây dựng tối thiểu 04 mô hình điểm (mỗi nhóm sản phẩm tối thiểu 01 mô hình) làm cơ sở để tuyên truyền, vận động, phổ biến cho các cơ sở sản xuất khác học tập, áp dụng.

Tại hội thảo, các đại biểu tham dự đã nghe đại diện Bộ Công thương trình bày về kết quả và bài học kinh nghiệm từ dự án nâng cao năng suất chất lượng sản phẩm ngành Công thương giai đoạn 2012-2018. Đây là một ngành lớn, bao gồm nhiều lĩnh vực và là 1 trong những Bộ triển khai đề án sớm nhất (2012).

Hội thảo cũng đã nghe các tham luận đến từ đại diện Sở Công thương Hà Nội trình bày giải pháp tiết kiệm năng lượng trong ngành sản xuất VLXD và hai tham luận của đại diện Viện Vật liệu xây dựng về tiêu chuẩn và chất lượng sản phẩm VLXD sản xuất và sử dụng tại Việt Nam; Các giải pháp nâng cao năng suất chất lượng tại nhà máy ứng dụng thí điểm (sản xuất vật liệu ốp lát).

Sau phần trình bày của các diễn giả, Hội

thảo đã ghi nhận nhiều ý kiến đóng góp có giá trị của các đại biểu tham dự, tập trung chủ yếu vào các nội dung: Tuyên truyền, vận động các doanh nghiệp nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, hàng hóa ngành sản xuất VLXD; Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật; Áp dụng hệ thống quản lý, mô hình, công cụ cải tiến năng suất và chất lượng sản phẩm; Nghiên cứu, ứng dụng tiến bộ khoa học và đổi mới công nghệ; Nâng cao năng lực quản lý chất lượng sản phẩm VLXD, tập trung vào việc xây dựng và tăng cường hệ thống tổ chức quản lý

chất lượng sản phẩm và đầu tư nâng cấp cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ cho công tác quản lý chất lượng. Các ý kiến đều nhấn mạnh VLXD trong tương lai sẽ sử dụng vật liệu xanh, thân thiện với môi trường là xu hướng tất yếu; Vật liệu cần đáp ứng các tiêu chí về tiết kiệm năng lượng khi sản xuất và sử dụng; Ưu tiên sử dụng các sản phẩm cách nhiệt, vật liệu lợp sinh thái, bê tông nhẹ, kính tiết kiệm năng lượng, xi măng xanh, vật liệu tái chế...

Ninh Hoàng Hạnh

Hội thảo “Các yêu cầu thực tiễn về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình”

Ngày 26/11/2019, tại trụ sở Bộ Xây dựng, Công ty CP Tư vấn đầu tư và thiết kế xây dựng Việt Nam (CDC) tổ chức hội thảo “Các yêu cầu thực tiễn về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình”, với sự tham dự của hơn 150 đại biểu bao gồm: Lãnh đạo các Cục, Vụ, Viện thuộc Bộ Xây dựng, Cục Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ - Bộ Công An, các nhà thầu xây dựng, các công ty tư vấn trong và ngoài nước.

Phát biểu tại hội thảo, Cục trưởng Cục Quản lý hoạt động xây dựng (Bộ Xây dựng) Hoàng Quang Nhu cho biết, hoạt động lập, thẩm tra, phê duyệt dự án, thiết kế xây dựng nằm trong giai đoạn chuẩn bị dự án, đóng vai trò quan trọng đảm bảo hiệu quả đầu tư xây dựng. Hiện nay, công nghệ thông tin ngày càng phát triển và hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, các tiêu chuẩn, quy chuẩn ngày càng được hoàn thiện, đồng bộ, hiện đại đã tạo điều kiện thuận lợi cho công tác tư vấn xây dựng và góp phần nâng cao chất lượng hồ sơ dự án. Tuy nhiên, thực tiễn cuộc sống luôn đặt ra yêu cầu ngày càng cao về chất lượng các sản phẩm tư vấn



Cục trưởng Hoàng Quang Nhu phát biểu tại hội thảo

xây dựng. Do đó, Hội thảo “Các yêu cầu thực tiễn về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình” là sự kiện quan trọng giúp các chủ đầu tư, nhà tư vấn, nhà thầu xây dựng nắm rõ hơn các yêu cầu thực tiễn của các cơ quan quản lý Nhà nước về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình đưa vào sử dụng theo đúng quy định pháp luật.

Tại hội thảo, các diễn giả (là lãnh đạo các Cục, Vụ thuộc Bộ Xây dựng, Cục Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ - Bộ Công an)

trình bày nhiều nội dung liên quan đến những yêu cầu thực tiễn hiện nay về thẩm định, thẩm duyệt, nghiệm thu thiết kế xây dựng, phòng cháy chữa cháy và bàn giao công trình, như: Quy trình thẩm định hồ sơ thiết kế cơ sở; Thiết kế kỹ thuật - Các lỗi thường gặp trong quá trình thiết kế; Thủ tục thỏa thuận và thẩm duyệt phòng cháy chữa cháy cho dự án: Các lưu ý trong thiết kế khi áp dụng QCVN 06/2010 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn cháy cho nhà và công trình; Áp dụng hệ thống BIM tại Công ty CDC; Các yêu cầu về công tác nghiệm thu công trình bàn giao đưa vào sử dụng.

Trình bày tham luận “Các yêu cầu về công tác nghiệm thu công trình bàn giao đưa vào sử dụng”, Phó Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về công trình xây dựng (Bộ Xây dựng) Ngô Lâm cho biết, theo kết quả kiểm tra của Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng cho thấy công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng đã được các chủ thể quan tâm, chất lượng công trình từng bước được nâng cao, việc lập hồ sơ quản lý chất lượng đã được chú trọng. Tuy nhiên, số công trình có tồn tại, sai sót trong thi công xây dựng vẫn ở mức cao, khoảng 87,5% công trình, trong đó 20,8% công trình có liên quan đến trình tự, thủ tục, hồ sơ quản lý chất lượng.

Theo ông Ngô Lâm, điều kiện tiên quyết của việc nghiệm thu, bàn giao công trình đưa vào sử dụng là công trình phải được thi công đảm bảo chất lượng, phù hợp với các yêu cầu kỹ thuật và các quy định của pháp luật. Những tồn tại thường gặp trong công tác nghiệm thu công trình bàn giao đưa vào sử dụng là về năng lực các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng. Nhiều tồn tại liên quan đến năng lực chủ đầu tư và các nhà thầu tham gia xây dựng (69,9% số công trình). Hay việc áp dụng tiêu chuẩn và tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật. Theo đó, có 32,4% công trình có tồn tại trong việc tuân thủ và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật như: Không phê duyệt danh mục tiêu chuẩn áp dụng, sử dụng



Toàn cảnh Hội thảo

tiêu chuẩn không phù hợp hoặc đã hết hiệu lực; Việc áp dụng các tiêu chuẩn nhất là tiêu chuẩn nước ngoài còn khá tùy tiện và chưa đồng bộ; Chỉ dẫn kỹ thuật thường được lập sơ sài, chỉ bao gồm các tiêu chuẩn thiết kế, không có các yêu cầu kỹ thuật để thi công và nghiệm thu; một số chỉ dẫn kỹ thuật có các nội dung không phù hợp với tính chất dự án. Đồng thời, các vấn đề liên quan đến hệ thống quản lý chất lượng của nhà thầu thi công xây dựng; phần kết cấu, xây dựng; công tác xử lý các khuyết tật, sự cố; công tác quan trắc, thí nghiệm, kiểm định... cũng còn nhiều tồn tại.

Cũng trong khuôn khổ Hội thảo, Phó Cục trưởng Cục Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ (Bộ Công an) Hoàng Ngọc Huỳnh đã đưa ra một số lưu ý trong quy trình thẩm duyệt thiết kế nghiệm thu về phòng cháy chữa cháy, một số lưu ý trong thiết kế về phòng cháy chữa cháy và áp dụng QCVN 06:2010/BXD, trong đó có những bất cập khi áp dụng quy chuẩn QCVN 06:2010/BXD như: Chưa quy định việc xác định chiều cao nhà khi nhà không có cửa sổ; không quy định cụ thể trường hợp nào được phép thiết kế cầu thang loại 3 làm thang thoát nạn; chưa minh họa đầy đủ các trường hợp thiết kế buồng thang N1; Khó thực hiện nội dung đường giao thông cho xe chữa cháy phải đảm bảo cho xe thang hoặc xe có cần nâng để có thể tiếp cận đến từng căn hộ hoặc gian phòng trên các tầng cao; chưa quy định bán kính bảo vệ của 1 thang máy chữa cháy, diện tích, kích thước của buồng

đệm cho thang máy chữa cháy; chưa quy định bố trí các công năng trong nhà đa năng.

Ông Lý Xuân Trung - Phó Tổng Giám đốc Công ty CDC đã phân tích về việc áp dụng hệ thống BIM tại CDC: Trong quá trình phát triển của mình, CDC đã triển khai áp dụng một hệ thống quản lý chất lượng theo quy trình ISO 9001 từ năm 2007. Tuy nhiên, hệ thống này khi áp dụng có khá nhiều quy trình thủ tục chưa phù hợp với nhu cầu thực tế của CDC. Do đó, năm 2010, CDC biên soạn lại một hệ thống mới trên nền tảng ISO 9001:2008 để làm nền tảng phát triển cho mình.

Ông Lý Xuân Trung cho biết thêm: Hệ thống quản lý chất lượng BIM bao gồm 4 trụ cột chính: CDE (môi trường dữ liệu chung); Hệ thống tiêu

chuẩn BIM; Hệ thống thư viện tài nguyên trung tâm; Hệ thống kiểm soát thiết kế. Một số dự án BIM tiêu biểu như: Tổ hợp Casino Phú Quốc; Toàn nhà thương mại dịch vụ Thành Đạt; Trụ sở chính Daikin Việt Nam...

Cũng tại hội thảo, các diễn giả, đại diện cơ quan quản lý nhà nước thuộc Bộ Xây dựng, Bộ Công an đã giải đáp nhiều vướng mắc, băn khoăn của các đại biểu, đại diện doanh nghiệp về hồ sơ thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật, quy định phòng cháy chữa cháy nhà chung cư, tiến độ sửa đổi QCVN 06/2010, ứng dụng BIM tại Việt Nam...

Trần Đình Hà

In 3D - công nghệ xây dựng mới thân thiện môi trường

Xây dựng là một trong những ngành cơ bản của nền kinh tế, bảo đảm sự phát triển kinh tế đồng thời bảo đảm sự tiện nghi trong cuộc sống hàng ngày của người dân; là một trong những ngành dẫn đầu về nhân lực không chỉ của Nga mà trên toàn thế giới. Những yêu cầu hiện nay đối với ngành xây dựng là tiếp tục hoàn thiện các công nghệ sản xuất xây dựng, và chuyển đổi lớn toàn ngành.

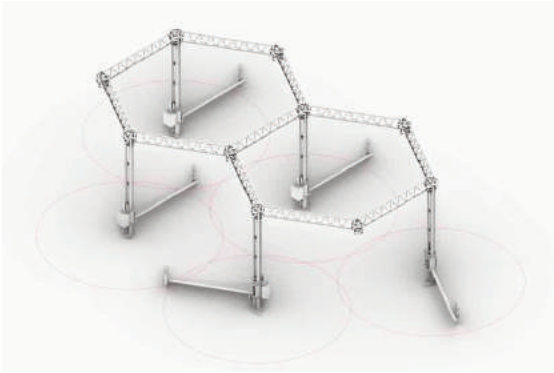
Hiện nay, ngành xây dựng thế giới đang đứng trước sự lựa chọn các xu thế phát triển trong tương lai, lý do chính là sự thay đổi về nhân khẩu học (đến năm 2053, dân số thế giới ước tính sẽ đạt 10 tỷ) và đô thị hóa toàn cầu không ngừng phát triển (năm 2018, một nửa dân số thế giới sống tại các thành phố; còn đến năm 2050, số dân thành thị của thế giới ước đạt 75%). Các biện pháp xây dựng truyền thống sẽ không thể giải quyết các vấn đề và nhiệm vụ phát sinh.

Ngành xây dựng đang phải đối mặt với những vấn đề nghiêm trọng như năng suất lao

động thấp, tai nạn và các tình huống khẩn cấp tại các công trường xây dựng gia tăng, sự phức tạp trong kiểm soát các quy trình xây dựng, thiếu nhân công có tay nghề, ô nhiễm môi trường. Riêng về vấn đề ô nhiễm môi trường, tại Liên bang Nga, với phương pháp xây dựng truyền thống chỉ khoảng 10-20% rác thải xây dựng được tái chế; các vật liệu được sử dụng thường khá độc hại và tiềm ẩn nguy cơ lớn cho môi trường xung quanh.

Những thay đổi trong vấn đề này diễn ra nhìn chung còn chậm. Tuy nhiên, trong phân khúc xây dựng theo mẫu và xây dựng tư nhân, các vật liệu mới nhằm bảo đảm tăng sự tiện nghi, tính kinh tế và tính sinh thái khi đưa công trình vào sử dụng đang ngày càng được ứng dụng rộng rãi. Cùng với đó, các công nghệ mới cũng phát triển, cho phép tự động hóa quá trình đưa các dự án vào đời sống thực tế, giảm đáng kể nhân lực cần thiết, qua đó giảm thiểu nguy cơ chấn thương liên quan đến việc thi công xây dựng.

Một trong những công nghệ có tiềm năng rất



Hệ thống WASP Crane

lớn là in 3D, hay còn gọi là công nghệ đắp lớp (additive manufacturing) – “in” công trình ngay tại các địa điểm thi công. Công nghệ đắp lớp là cách gọi chung cho các công nghệ liên quan đến việc chế tạo sản phẩm theo mô hình số đã có (hoặc mô hình CAD) bằng cách thêm vật liệu. Công nghệ xây theo từng lớp như vậy mở ra những khả năng mới cho các kết cấu được làm từ các vật liệu gốc xi măng, keo gỗ, rác tái chế trong đó có rác xây dựng.

Các số liệu thống kê mới nhất của PwC cho thấy: Hiện nay, những khu vực hấp dẫn nhất để xây dựng là Nam Mỹ, Trung Đông, Trung Quốc và Châu Phi. Các khu vực kể trên cũng thường hứng chịu nhiều thảm họa thiên nhiên, và có khí hậu không phải là thuận lợi nhất, vì vậy các công nghệ đắp lớp là sự thay thế tuyệt vời cho xây dựng truyền thống.

Ở thời điểm hiện nay, xây dựng là một trong những ngành sản xuất tiêu hao nhiều tài nguyên nhất. Chẳng hạn tại Mỹ ngành xây dựng tiêu thụ 36% năng lượng, 30% nguyên liệu thô, 12% nước sinh hoạt. Mặt khác, xây dựng lại là ngành năng suất thấp cực kỳ kém hiệu quả, thậm chí cả ở các quốc gia như Mỹ, Anh, Singapore, Hồng Kông (Trung Quốc). Phân tích của PwC được thực hiện trên cơ sở các bảng “đầu vào - đầu ra” của các quốc gia thành viên, dữ liệu về cân đối thu chi, cũng như các dữ liệu kinh tế, ngành và số liệu thống kê về ngoại thương và



Ngôi nhà sinh thái Gaia đang được “in”

thương mại song phương các loại hàng hóa, dịch vụ của năm 2017 - 2018.

Trong bối cảnh đó, các công nghệ đắp lớp sẽ góp phần giải quyết hàng loạt vấn đề phát sinh sau các thảm họa thông qua việc bảo đảm xây nhà nhanh chóng cho người dân. Nguyên liệu thô có thể là vật liệu tự nhiên của địa phương và một số hỗn hợp đặc biệt. Cũng nhờ khả năng xây nhanh, việc xây dựng các công trình tại các khu vực giao thông khó có thể tiếp cận trở nên khả thi.

Hiện đã có nhiều mô hình máy in 3D: Cổng thông tin, với các đầu điều khiển delta, di động, robot mini, tổ hợp robot, kết cấu hybrid... Có thể xem xét một trong những phương án thực tế và thân thiện môi trường nhất của các máy in và hỗn hợp xây dựng hiện có trên thị trường - hệ thống Crane WASP, thiết bị in module 3D trong xây dựng, với diện tích in không giới hạn (về mặt lý thuyết). Công ty WASP của Ý đã ra mắt hệ thống này vào tháng 10/2018. Crane WASP là sự phát triển của máy in 3D định dạng lớn BigDelta 12M, trong đó để định vị thiết bị đùn, một cấu trúc tương tự tay cầu đã được áp dụng – đó là thanh xoay được gắn chắc trên trục dọc. Thiết bị in chính có thể được lắp ráp theo các cấu hình khác nhau tùy thuộc vào khu vực in, và dựa trên kích thước của cấu trúc đã được tính toán trong mô hình ba chiều. Vùng in của module đơn có đường kính 6,6m và chiều cao 3m.

Thiết bị có thể tháo ra, vận chuyển dễ dàng, có kết cấu module - bất kỳ gổl trụ nào cũng có thể được thay thế bằng hướng của thanh đơn, và các vùng chịu lực của các thanh lân cận sẽ giao cắt. Như vậy về mặt lý thuyết mà nói, thể tích có thể tăng vô hạn theo phương nằm ngang và theo chiều cao khi liên kết các hướng bổ sung với các module in và điều phối hoạt động của chúng. Sự ra đời của Big Delta 12M là bước tiến mới trong công nghệ in 3D - kích thước cơ học của máy in giảm đi, trong khi vẫn duy trì diện tích in lớn.

Mẫu nhà sinh thái đầu tiên được in bằng máy in 3D mới có tên gọi Gaia. Gaia là module hiệu quả cao cả về năng lượng cũng như nội thất căn nhà, với tác động gần như bằng 0 tới môi trường xung quanh. Sau khi được in một vài tuần, ngôi nhà không cần hệ thống sưởi hoặc điều hòa không khí, vì nhiệt độ ôn hòa và vùng vi khí hậu tiện nghi được duy trì thường xuyên bên trong ngôi nhà. Vật liệu để xây dựng là hỗn hợp được chế tạo đặc biệt, gồm 25% đất được lấy từ nơi thi công (30% đất sét, 40% phù sa và 30% cát), 40% rơm nghiền mịn, 25% trấu thóc và 10% vôi thủy lực. Dựa vào ngôi nhà thử nghiệm Gaia, các kịch bản kinh tế mới sẽ được cụ thể hóa, trong đó mỗi ha diện tích trồng lúa có thể "tạo nên" 100 mét vuông diện tích xây dựng. Trong điều kiện khí hậu bất lợi và trong các tình huống khẩn cấp, thử nghiệm này chứng minh khả năng chế tạo hỗn hợp xây dựng từ các nguồn canh nông của địa phương. Việc cấp các module máy in, nhờ kích thước cơ động, có thể thực hiện bằng mọi loại phương tiện vận chuyển. Như vậy nhờ in 3D, tiềm năng sử dụng tài nguyên nông nghiệp có thể phát huy, đảm bảo tác động tối thiểu tới môi trường xung quanh, bổ sung các giải pháp thiết kế xanh.

Như vậy, in 3D sẽ được phổ biến rộng rãi chỉ

còn là vấn đề thời gian. Nhờ chi phí tối thiểu và tốc độ xây dựng nhanh, công nghệ này sẽ còn tiến xa và sẽ ngày càng hấp dẫn nhiều nhà đầu tư cũng như các khách hàng quan tâm. Tuy công nghệ xây dựng xanh và mới này chưa sẵn sàng thay thế công nghệ truyền thống ở quy mô đại trà, nhưng hoàn toàn có thể là một giải pháp cho các quốc gia đông dân như Ấn Độ, Trung Quốc, và các nước thế giới thứ ba - nơi rất nhiều người buộc phải sống trong các lều tạm. Công nghệ có thể được áp dụng cả ở những nơi vừa xảy ra thảm họa thiên nhiên hay hỏa hoạn để xây nhà tạm trú, hoặc xây nhanh chỉ trong vài giờ những căn nhà nhỏ.

Một trong những xu hướng tiềm năng của công nghệ in 3D là sử dụng rác thải đô thị và rác thải công nghiệp đã qua xử lý, tái chế và tái sử dụng làm "mực in" trong xây dựng. Ưu điểm của công nghệ là không có bụi và tiếng ồn (vốn rất đặc thù cho mỗi quy trình thi công xây dựng thông thường), đồng thời mục tiêu tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường, tái tạo tài nguyên cũng đạt được.

Công nghệ kiến trúc in 3D, cùng với các nhà thiết kế, các họa sỹ ưa thích tìm tòi sáng tạo chính là tiềm lực lớn để xây dựng một thế giới mới, trong đó nghệ thuật công chúng đầy tính nhân văn đối với môi trường thiên nhiên được đề cao, các tài nguyên mà ở dạng ban đầu là vật liệu xây dựng tốt sẽ được tái sử dụng. Đó không chỉ là vấn đề đạo đức trong thiết kế và kiến trúc, mà còn là một giải pháp thiết thực để phát triển bền vững.

T.Vlasova

Nguồn: Tạp chí điện tử "Người đưa tin kỹ thuật sông Đông" tháng 6/2019

ND: Lê Minh

Nhà ở kết cấu thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới là lựa chọn hàng đầu trong xây dựng nhà ở của người dân nông thôn Trung Quốc

Trong một thời gian dài tại khu vực nông thôn Trung Quốc, phương thức xây dựng nhà ở được tiến hành khá lạc hậu với trình độ công nghiệp hóa thấp, việc xây dựng nhà ở đối mặt với nhiều vấn đề cần giải quyết. Năm 2008, khi xảy ra trận động đất ở Vãn Xuyên, do đa số nhà ở nông thôn nơi này sử dụng kết cấu gạch bê tông, không hề có thiết kế kháng chấn, hậu quả là một số lượng lớn nhà ở bị đổ sập, rất nhiều người bị thương vong. Để giải quyết một cách căn bản vấn đề phòng chống động đất cho nhà ở nông thôn, khu vực nông thôn và các thị trấn đã tích cực mở rộng thể kết cấu nhà ở với kết cấu thép nhẹ được thống nhất thiết kế, chế tạo, lắp đặt, trang trí và chỉnh thể nhà bếp nhà vệ sinh, đồng thời kết hợp đồng bộ với vật liệu tường kiểu mới. Chính vì vậy, “nhà ở thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới” cần trở thành lựa chọn đầu tiên trong xây dựng nhà ở của người dân nông thôn.

1. “Nhà ở thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới” có nhiều ưu thế

Nhà ở thép nhẹ là một hệ thống nhà ở phù hợp hoàn hảo với vật liệu xây dựng kiểu mới và các cấu kiện xây dựng. Vật liệu tường, vật liệu tấm phức hợp dạng nhẹ kiểu mới không nên tiếp tục sử dụng phương thức đổ tại chỗ, mà nên sử dụng vật liệu tấm phức hợp xanh kiểu mới đã trải qua sản xuất bằng công nghệ vô hại lấy nguyên liệu là rác thải rắn công nghiệp, tro xỉ than, rác thải xây dựng..., tương thích với hệ thống kết cấu thép nhẹ, kiên cố, kháng chấn. Vì vậy, cần đưa ra quy trình, tiêu chuẩn đồng bộ với nhà ở thép nhẹ, đồng thời nỗ lực phát triển tấm bê tông chưng áp dạng nhẹ (Autoclaved Lightweight Concrete, gọi tắt là tấm ALC) và vật liệu tấm bê tông rỗng, nhằm đảm bảo sự phát triển tốt đẹp của nhà ở kết cấu thép nhẹ tại

khu vực nông thôn.

Tấm ALC là một loại vật liệu tường tổng hợp có hiệu suất tuyệt vời, sử dụng làm vách ngăn phân chia hoặc vách ngăn trong tại các công trình khung. Tấm ALC có thể sản xuất tùy chỉnh tại nhà máy, trực tiếp vận chuyển tới công trường xây dựng để tiến hành tổ hợp lắp ghép tại hiện trường, có thể giúp tiết kiệm các trình tự thi công như xây tường gạch, trát vữa ... ở giai đoạn sau, giúp tăng hiệu quả thi công, bảo vệ môi trường tốt hơn tại công trường xây dựng.

Vật liệu tấm ALC có 6 đặc điểm sau đây:

- *Thứ nhất*, trọng lượng nhẹ. Trọng lượng của tấm ALC chỉ bằng 1/5 trọng lượng của tấm bê tông, bằng 1/4 trọng lượng của gạch đất sét, bằng 1/3 trọng lượng của gạch rỗng, do đó có thể làm giảm hiệu quả trọng lượng của công trình, giảm thiểu lượng sử dụng vật liệu kết cấu, giảm chi phí cơ bản, từ đó giảm chi phí cho toàn bộ công trình.

- *Thứ hai*, cường độ cao.

- *Thứ ba*, hiệu quả bảo ôn cách nhiệt tốt.

- *Thứ tư*, khả năng chống cháy tốt. Nguyên vật liệu và bản thân sản phẩm đều là chất vô cơ, không cháy, hơn nữa trong môi trường nhiệt độ cao cũng sẽ không sản sinh các khí thể có hại, đây là vật liệu chống cháy lý tưởng.

- *Thứ năm*, khả năng cách âm tốt. Lỗ khí nhỏ bé ở bên trong có đồng thời hai tính năng là cách âm và thu âm, căn cứ độ dày và phương thức xử lý bề mặt khác nhau của vật liệu tấm sẽ cho hiệu quả cách âm khác nhau.

- *Thứ sáu*, khả năng chống thấm và chống đông tốt. Các lỗ nhỏ bên trong vật liệu tấm ALC đều là các lỗ khép kín độc lập, mật độ đồng đều, kết tinh hoàn toàn, rất ít khiếm khuyết và vết nứt, có thể ngăn chặn hiệu quả sự khuếch tán độ ẩm, do đó tính năng chống thấm thấu và

chống đông rất tốt. Ngoài ra, vật liệu tấm này có tính chống thấm thấu tốt hơn bê tông khí.

Vật liệu tấm bê tông rỗng dự ứng lực, bao gồm tấm rỗng bảo ôn phức hợp. Kỹ thuật công nghệ sản xuất này không những giảm đáng kể trọng lượng của vật liệu tấm, mà còn nâng cao tính năng và chất lượng sản phẩm của vật liệu tấm, nâng cao cường độ và tính chống nứt bê tông của vật liệu tấm. So sánh với bê tông cốt thép thông thường, vật liệu tấm rỗng bê tông dự ứng lực ít nhất tiết kiệm khoảng 20% - 25% bê tông, tiết kiệm 25% - 40% vật liệu thép, tỷ lệ lỗ rỗng cao nhất có thể đạt 45,8%, giảm 30% - 40% trọng lượng, vừa có thể làm tấm tường trong ngoài, lại vừa có thể làm tấm sàn, tấm mái... Do phương thức liên kết của nó sử dụng hàn nối và quán bằng dây thép, đổ bằng vữa cát xi măng giãn nở nhỏ, có thể tăng cường đáng kể tính chỉnh thể và tính ổn định của kết cấu nhà ở.

Có thể thấy, “nhà ở thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới” có 7 ưu điểm lớn sau đây:

- *Thứ nhất*, tính năng kết cấu tốt, trọng lượng nhẹ, cường độ cao, tính kháng chấn tốt.

- *Thứ hai*, vật liệu thép có thể tái sử dụng, có khả năng tiết kiệm năng lượng, bảo vệ môi trường tốt hơn thể xây hay bê tông.

- *Thứ ba*, gia công tại công xưởng, chất lượng được đảm bảo.

- *Thứ tư*, trọng lượng nhẹ, chi phí cơ bản thấp.

- *Thứ năm*, thời gian thi công tại hiện trường ngắn.

- *Thứ sáu*, về cơ bản hiện trường thi công không có tác nghiệp ướt, không sản sinh ô nhiễm như bụi bẩn, nước thải

- *Thứ bảy*, tiết diện cấu kiện kết cấu nhỏ, cột

rất nhỏ, tường rất mỏng, diện tích sử dụng công trình lớn.

2. Lý do nhà ở thép nhẹ vẫn chưa được mở rộng

Hiện tại, thị trường nhà ở thép nhẹ vẫn lâu mới đạt tới dự kiến, nguyên nhân là do 3 điểm tồn tại dưới đây:

- *Thứ nhất*, “Nhà ở thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới” cần những công nhân có kỹ thuật thành thạo khi lắp đặt, tuy nhiên hiện nay số lượng công nhân có trình độ lắp đặt thành thực lại không đủ.

- *Thứ hai*, chi phí khá đắt.

- *Thứ ba*, tiêu chuẩn quy trình không thống nhất.

Mặc dù kỹ thuật thiết kế và thi công nhà ở kết cấu thép nhẹ đã khá thành thực và hoàn thiện, nhưng lại không có quy trình và tiêu chuẩn thống nhất với hệ thống bảo vệ bên ngoài, hệ thống thiết bị đường ống hay hệ thống lắp đặt bên trong... Ngoài ra, các bộ phận đồng bộ với nhà ở thép nhẹ như tấm sàn, tấm tường ngoài, tấm tường trong... còn cần cải tiến.

Nhà ở thép nhẹ có nhiều ưu điểm như bảo vệ môi trường, chất lượng sản phẩm tốt, tính năng kháng chấn tốt, hiệu quả bảo ôn cách nhiệt tốt..., trong đó ưu điểm chủ đạo là đã giải quyết được vấn đề chi phí nhân công ngày càng đắt đỏ. Cùng với sự nỗ lực thúc đẩy, sự chỉ đạo hướng dẫn từ các chính sách của chính phủ Trung Quốc, “Nhà ở thép nhẹ và vật liệu tường kiểu mới” nhất định sẽ trở thành lựa chọn hàng đầu trong xây dựng nhà ở của người dân nông thôn.

Wang Quan Chong

Nguyên: Báo Xây dựng Trung Quốc

ND: Kim Nhạn

Đại hội Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2020 - 2025

Ngày 19/11/2019, tại Hà Nội, Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng tổ chức Đại hội nhiệm kỳ 2020 - 2025. Tham dự và phát biểu tại Đại hội có Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn; Phó Chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam Nguyễn Quốc Thông.

Theo Báo cáo tổng kết do Chủ tịch Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng Hồ Chí Quang trình bày, trong nhiệm kỳ 2015 - 2020, Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng có 49 hội viên. Do đặc thù công tác, các hội viên Chi hội đều tham gia công tác quản lý nhà nước hoặc làm nghề hỗ trợ quản lý nhà nước như công tác thẩm định, ban quản lý dự án.

Trong nhiệm kỳ qua, Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng đã tham gia tích cực và công tác xây dựng thể chế, chính sách pháp luật, tạo nền tảng pháp lý trong lĩnh vực kiến trúc và hành nghề kiến trúc trên toàn quốc, trong đó có Luật Kiến trúc, được Quốc hội khóa 14 thông qua và có hiệu lực thi hành từ ngày 1/7/2020; Luật Quản lý phát triển đô thị; Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch; Nghị định số 72/2019/NĐ-CP của Chính phủ về Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 7/4/2010 về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị và Nghị định số 44/2015/NĐ-CP ngày 6/5/2015 quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng; Thông tư 13/2016/TT-BXD quy định chi tiết về thi tuyển, tuyển chọn phương án thiết kế kiến trúc công trình xây dựng.

Bên cạnh đó, Chi hội cũng tích cực tham gia xây dựng Cổng Thông tin điện tử quốc gia về công khai minh bạch quy hoạch xây dựng và đô thị toàn quốc vận hành từ tháng 8/2019; đồng thời tham gia các hoạt động do Hội Kiến trúc sư



Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn phát biểu tại Đại hội Việt Nam phát động và tổ chức, như các chương trình về kiến trúc xanh, tiết kiệm năng lượng, phát triển bền vững, Giải thưởng Loa Thành, Giải thưởng Kiến trúc quốc gia, trao đổi và giao lưu với Chi hội Kiến trúc sư các địa phương trên toàn quốc...

Trên cơ sở những kết quả tích cực đạt được trong nhiệm kỳ 2015 - 2020, Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2020 - 2025 đề ra phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm như sau: Tập trung phấn đấu thực hiện tốt Chương trình hành động của Bộ Xây dựng đã được Bộ trưởng Bộ Xây dựng ký ban hành; phối hợp chặt chẽ với Hội Kiến trúc sư Việt Nam triển khai thực hiện Luật Kiến trúc; thực hiện hiệu quả công tác phản biện kiến trúc; tổ chức Hội đồng chuyên hành Quy hoạch - kiến trúc; đẩy mạnh các chương trình trao đổi, giao lưu, hợp tác với Chi hội Kiến trúc sư các địa phương.

Bên cạnh đó, Chi hội sẽ xây dựng kế hoạch đề xuất Bộ Xây dựng tổ chức các khóa đào tạo nâng cao nghiệp vụ cho các hội viên về các lĩnh vực: Nghiên cứu các mô hình kiến trúc xanh, tiết kiệm năng lượng, thân thiện môi trường, nhà ở ứng phó với biến đổi khí hậu; các mẫu kiến trúc nhà ở, công trình công cộng khu vực nông thôn phù hợp với chương trình xây dựng nông thôn



Chủ tịch Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng Hồ Chí Quang phát biểu tại Đại hội

mới và đặc điểm của từng địa phương; cử đoàn kiến trúc sư tham gia Liên hoan Kiến trúc sư trẻ toàn quốc hàng năm; định hướng phát triển kiến trúc Việt Nam; phối hợp với Bộ Văn hóa - Thể thao và Du lịch triển khai các hoạt động bảo tồn di sản kiến trúc.

Phát biểu tại Đại hội, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn ghi nhận và biểu dương những nỗ lực, kết quả hoạt động của Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2015 - 2020 đã góp phần vào thực hiện thắng lợi nhiệm vụ chung của Bộ Xây dựng những năm qua. Để hoạt động Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ mới thêm nhiều khởi sắc, Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn đề nghị Ban chấp hành Chi hội chú trọng đa dạng hóa hình thức sinh hoạt nhằm khơi dậy đam mê, sáng tạo đối với các hội viên, thực hiện tốt hoạt động trao đổi chuyên môn, nghiệp vụ với các Chi hội bạn và có sự kết nối chặt chẽ, hiệu quả



Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn tặng hoa chúc mừng Ban Chấp hành Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2020 - 2025

với Hội Kiến trúc sư Việt Nam.

Đại hội đã thảo luận, đóng góp ý kiến vào Báo cáo của Chi hội. Theo KTS. Nguyễn Quốc Thông - Phó Chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam, trong nhiệm kỳ tới, Ban Chấp hành Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng cần chú trọng phát huy hơn nữa vai trò của mình, xây dựng một chương trình hoạt động sáng tạo, hiệu quả và thiết thực, phù hợp với tính đặc thù của Chi hội, phát huy thế mạnh của các hội viên Chi hội.

Tại Đại hội, các đại biểu đã bầu Ban Chấp hành Chi hội Kiến trúc sư Cơ quan Bộ Xây dựng nhiệm kỳ 2020 - 2025, gồm 10 đồng chí và bầu 6 đồng chí đi dự Đại hội Đại biểu Hội kiến trúc sư Việt Nam lần thứ X, nhiệm kỳ 2020 - 2025; bầu 3 đồng chí tham gia Ban Chấp hành Hội kiến trúc sư Việt Nam nhiệm kỳ 2020 - 2025.

Trần Đình Hà

Khai mạc Hội nghị Bộ trưởng ASEAN - Hàn Quốc về đô thị thông minh

Sáng ngày 25/11/2019 tại thành phố Busan, Hàn Quốc đã diễn ra Hội nghị Bộ trưởng ASEAN - Hàn Quốc về đô thị thông minh. Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Phạm Khánh dẫn đầu đoàn Việt Nam có bài phát biểu tại Hội nghị.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Bộ trưởng Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông Hàn Quốc (MOLIT) Kim Hyun-mee cho biết, thành phố thông minh là một chương trình nghị sự quan trọng đối với các nước ASEAN đang phải



Trưởng đoàn đại biểu các nước tham dự Hội nghị Bộ trưởng ASEAN - Hàn Quốc về đô thị thông minh chụp ảnh lưu niệm

đối mặt với nhiều vấn đề đô thị khác nhau, như dân cư đông đúc và thảm họa nước. Đã đến lúc cần có một nền tảng hợp tác để trao đổi các chính sách và công nghệ thành phố thông minh của Hàn Quốc với các nước ASEAN - Hội nghị cấp bộ trưởng lần này là một cơ hội để tăng cường hợp tác với các nước thành viên ASEAN trong lĩnh vực thành phố thông minh. Cuộc họp cũng sẽ đóng một vai trò trong việc thúc đẩy các công ty Hàn Quốc mở rộng thị trường xây dựng ở các nước ASEAN.

Tại Hội nghị, Bộ MOLIT Hàn Quốc đã chia sẻ những thành tựu liên quan đến hợp tác thành phố thông minh với Đông Nam Á trong các lĩnh vực phát triển đô thị, an toàn giao thông và quản lý nước. Bộ này cũng đề xuất nhiều cách khác nhau để mở rộng hợp tác với ASEAN. Cụ thể, Bộ có kế hoạch hỗ trợ 4 quốc gia ASEAN thông qua Mạng mở Thành phố thông minh Hàn Quốc (Korea Smart City Open Network - KSCON) từ năm 2020 để phát triển các kế hoạch toàn diện và nghiên cứu tiềm năng kết nối với doanh nghiệp thành phố thông minh.

Trong khuôn khổ Hội nghị, Bộ MOLIT và thành phố Busan đã phối hợp tổ chức Triển lãm Thành phố thông minh, với sự tham gia của 10 nước ASEAN và các doanh nghiệp Hàn Quốc.

Trong bài phát biểu tại Hội nghị, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Bùi Phạm Khánh nhấn mạnh phát



Bộ trưởng MOLIT Hàn Quốc Kim Hyun Mee chủ trì và phát biểu khai mạc Hội nghị

triển đô thị thông minh là một nội dung cốt lõi mang tính chiến lược của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư tại các quốc gia. Phát triển đô thị thông minh sẽ tạo động lực để nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý đô thị; nâng cao chất lượng sống của người dân khu vực đô thị; nâng cao năng lực cạnh tranh, góp phần quan trọng vào sự phát triển bền vững của mỗi quốc gia. Việt Nam đã có những chủ trương, chính sách lớn nhằm chủ động phát triển thị trường thông minh, với các mục tiêu và nhiệm vụ trọng tâm là: Đến năm 2025 có ít nhất 3 đô thị thông minh tại 3 vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, phía Nam và miền Trung đó là Hà Nội, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh; đến năm 2030 hình thành một số chuỗi đô thị thông minh tại các khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, phía Nam và miền Trung, từng bước kết nối với mạng lưới đô thị thông minh trong khu vực và thế giới.

Đánh giá cao những nỗ lực của Hàn Quốc trong việc hỗ trợ việc thúc đẩy sáng kiến Mạng lưới các đô thị thông minh ASEAN (ASCN) nhằm tăng cường chia sẻ kinh nghiệm về đổi mới và sáng tạo, phát triển kinh tế số, công nghệ xanh, Thứ trưởng Bùi Phạm Khánh mong muốn Bộ MOLIT Hàn Quốc, các đối tác Hàn Quốc và các Bộ trưởng các nước ASEAN tiếp tục hợp tác chặt chẽ với Bộ Xây dựng Việt Nam trong việc chia sẻ kinh nghiệm về xây dựng thể chế chính sách, phát triển đô thị thông minh,

phối hợp tham gia tổ chức Hội nghị thường niên mạng lưới các đô thị thông minh ASEAN 2020 tại Việt Nam.

Bên lề Hội nghị, Thứ trưởng Bùi Phạm Khánh đã có cuộc làm việc với Thứ trưởng Bộ MOLIT Hàn Quốc Park Sun-ho về một số nội

dung hợp tác giữa Bộ Xây dựng và Bộ MOLIT trong thời gian tới trong các lĩnh vực liên quan, đặc biệt là dự án thành lập Trung tâm Hợp tác Việt Nam - Hàn Quốc về đô thị thông minh.

Minh Tuấn

Công bố và trao giải Cuộc thi “Thiết kế nhà ở an toàn, cộng đồng bền vững thích ứng với biến đổi khí hậu khu vực ven biển”

Ngày 25/11/2019, tại Hà Nội, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP) tại Việt Nam, Tổng cục Phòng chống thiên tai (Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn) và Cục Quản lý nhà và thị trường bất động sản (Bộ Xây dựng) phối hợp tổ chức Lễ công bố và trao giải Cuộc thi “Thiết kế nhà ở an toàn, cộng đồng bền vững thích ứng với biến đổi khí hậu khu vực ven biển”.

Cuộc thi là sáng kiến của Dự án “Tăng cường khả năng chống chịu với những tác động của biến đổi khí hậu cho các cộng đồng dễ bị tổn thương ven biển Việt Nam” do Quỹ Khí hậu xanh (GCF), Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP) và Chính phủ Việt Nam hỗ trợ. Cuộc thi đã thu hút sự tham gia của nhiều công ty tư vấn thiết kế và gần 600 sinh viên từ 14 trường đại học trên toàn quốc, với nhiều ý tưởng thiết kế nhà ở độc đáo, giải pháp thiết thực và sáng tạo.

Phát biểu tại buổi Lễ, bà Caitlin Wiesen - Trưởng đại diện thường trú UNDP tại Việt Nam cho biết, từ cuối năm 2017 tới nay, với sự hợp tác và phối hợp chặt chẽ của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Xây dựng, UNDP và các tỉnh ven biển, Dự án đã xây dựng và bàn giao hơn 2.400 ngôi nhà an toàn cho các hộ nghèo và hộ có phụ nữ làm chủ hộ tại 5 tỉnh ven biển Việt Nam.

Bà Caitlin Wiesen bày tỏ hy vọng các thiết kế được chọn tại Cuộc thi sẽ góp phần vào các



Bà Caitlin Wiesen và bà Đoàn Thị Tuyết Nga (Vụ trưởng Vụ Khoa học kỹ thuật và hợp tác quốc tế, Tổng cục Phòng chống thiên tai) trao giải Nhất của Cuộc thi cho các thí sinh

chương trình nhà an toàn sắp tới của Chính phủ Việt Nam cho 28 tỉnh ven biển, có thể mang lại hiệu quả lâu dài nhằm giúp các gia đình thoát khỏi đói nghèo và đảm bảo an toàn về người và tài sản khi thiên tai xảy ra. Thời gian tới, UNDP sẽ tiếp tục hợp tác với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Bộ Xây dựng để thúc đẩy các sáng kiến này nhằm mang lại nhiều giải pháp nhà an toàn chi phí thấp có thể triển khai tại Việt Nam.

Theo đánh giá Chỉ số Rủi ro khí hậu toàn cầu của Germanwatch, Việt Nam là một trong 10 nước bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi các sự kiện thiên tai cực đoan từ năm 1998 - 2017. Trong những năm gần đây, Việt Nam ngày càng phải trải qua nhiều sự kiện khí hậu khắc



Viện trưởng Viện Kiến trúc quốc gia Đỗ Thanh Tùng trao giải cho các thí sinh

nghiệt và không thể dự đoán trước được. Chỉ tính riêng trong năm 2018, hơn 31.000 ngôi nhà bị ngập và bị hư hỏng do thiên tai, hơn 220 người chết và mất tích. Tổng thiệt hại về kinh tế ước tính gần 20.000 tỷ đồng.

Thông qua cuộc thi, Ban tổ chức kêu gọi các kiến trúc sư, kỹ sư đang hành nghề, các sinh viên chuyên ngành kiến trúc hiện đang sinh sống tại Việt Nam tham gia đề xuất các ý tưởng sáng tạo nhằm mang đến cho người dân khu vực ven biển cuộc sống an toàn, hạnh phúc và bền vững, thông qua 3 hạng mục:

Cuộc sống an toàn: Thiết kế một ngôi nhà khu vực ven biển có chi phí thấp, phù hợp với điều kiện tự nhiên và tập quán địa phương, có khả năng chống chịu bão lụt để tạo ra một cuộc sống an toàn cho người dân.

Cuộc sống hạnh phúc - Thiết kế một ngôi nhà ven biển thân thiện với môi trường sinh thái để mang đến một cuộc sống hạnh phúc, an cư cho người dân dựa trên sự hợp lý về điều kiện địa phương và sinh kế.

Cuộc sống bền vững - Thiết kế một điểm dân cư cấp thôn nhằm mang đến cho cộng đồng cuộc sống xanh, tăng cường khả năng chống chịu với các tác động của khí hậu, hướng tới một cuộc sống bền vững trong tương lai.

Sau quá trình đánh giá, lựa chọn các tác phẩm dự thi xuất sắc nhất, Ban tổ chức đã công



Toàn cảnh lễ công bố và trao giải

bố và trao 2 giải Nhất, gồm các tác phẩm: Cải tạo làng Xương Điền, tỉnh Nam Định của nhóm tác giả: Nguyễn Quang Huy, Huỳnh Tố Nga, Nguyễn Hà Trung Hiếu, Hoa Tấn Khang, Lê Thị Ngọc Anh đến từ Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội; Nhà kết nối đa lợi ích của nhóm tác giả: Phạm Văn Mỹ, Trần Nhân Quân, Hà Thị Trúc Phương, Lê Trọng Bằng, Đinh Thị Thanh Trà đến từ Đại học Xây dựng Miền Trung.

Bên cạnh đó, Ban tổ chức cũng trao 2 giải Nhì cho các tác phẩm: Nhà của nước của nhóm tác giả: Trần Anh Sơn, Hoàng Việt Anh, Chu Thị Lan Anh đến từ Công ty ASLUS; Làng ngư dân Long Thủy của nhóm tác giả: Lê Gia Đạt, Biện Thị Tuyết Sinh, Lê Ngọc Thùy Dung, Nguyễn Minh Tố, Dương Minh Lê đến từ Đại học Xây dựng Miền Trung; 2 giải Ba cho các tác phẩm: PAO house của tác giả Lê Văn Trọng; Thiết kế nhà bè chống bão kết hợp du lịch của nhóm tác giả: Ngô Thanh Quý, Hoàng Đức Minh, Nguyễn Đức Nghĩa, Phạm Thị Thanh Ngân, Nguyễn Ngọc Thanh Tài đến từ Đại học Văn Lang.

Ngoài ra, Ban tổ chức cũng trao 3 giải Khuyến khích, 2 giải Bình chọn và một giải Nỗ lực sáng tạo cho các thí sinh có bài dự thi chất lượng, sáng tạo.

Trần Đình Hà

Khai mạc Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD Hà Nội 2019 lần thứ 3

Ngày 27/11/2019, tại Hà Nội đã diễn ra Lễ khai mạc Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD Hà Nội 2019 lần 3 về Bất động sản - Trang trí nội, ngoại thất - Kiến trúc - Xây dựng - Vật liệu xây dựng.

Tham dự buổi Lễ có Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Đình Toàn; Thứ trưởng Bộ Công thương Đỗ Thắng Hải, nguyên Bộ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Hồng Quân; đại diện các Bộ, ngành Trung ương, lãnh đạo các địa phương, đại diện Đại sứ quán một số quốc gia.

Phát biểu khai mạc Triển lãm, Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn cho biết, thời gian qua Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách cải thiện môi trường kinh doanh, tăng cường thu hút đầu tư, đặc biệt là cắt giảm các điều kiện đầu tư kinh doanh tạo thuận lợi hơn nữa cho các doanh nghiệp đẩy mạnh sản xuất, qua đó ổn định kinh tế vĩ mô, nâng cao năng suất lao động, tăng cường tính tự chủ và cạnh tranh của nền kinh tế. Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD là một trong những sự kiện quan trọng của ngành Xây dựng nhằm xúc tiến thương mại, tăng cường hội nhập kinh tế quốc tế. Với quy mô gần 1.600 gian hàng của hơn 450 doanh nghiệp trong, ngoài nước, Triển lãm là nơi người dân tiếp cận các sản phẩm mới, đồng thời tạo cơ hội để các doanh nghiệp Việt Nam đẩy mạnh giao lưu, hợp tác, chuyển giao công nghệ hướng đến sự phát triển bền vững.

Để Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD ngày càng phát triển, Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn đề nghị Ban tổ chức và các doanh nghiệp tiếp tục đổi mới hình thức tổ chức, đảm bảo đa dạng và phong phú các hoạt động tại Triển lãm, tổ chức nhiều hội thảo chuyên đề nhằm giới thiệu các sản phẩm, công nghệ mới, tăng



Lễ cắt băng khai mạc Triển lãm



Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn phát biểu khai mạc Triển lãm

cường liên kết, liên danh giữa các doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Theo thông tin từ Ban tổ chức, Triển lãm Quốc tế Xây dựng VIETBUILD Hà Nội 2019 lần 3 diễn ra từ ngày 27/11 - 1/12/2019 tại Cung Triển lãm Kiến trúc, quy hoạch xây dựng quốc gia, với sự tham gia của hơn 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, gồm: Mỹ, Anh, Pháp, Tây Ban Nha, Đức, Kuwait, Các Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất, Nga, Úc, Thụy Điển, Bỉ, Thổ Nhĩ Kỳ, Ấn Độ, Ý, Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia, Indonesia và Việt Nam.

Bên cạnh việc trưng bày, giới thiệu các sản phẩm, công nghệ mới, Triển lãm còn diễn ra



Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn thăm quan các gian hàng Triển lãm
các hội thảo chuyên ngành với nhiều đề tài thiết thực và phong phú nhằm khuyến khích các doanh nghiệp đẩy mạnh nghiên cứu và sản xuất các sản phẩm mới, áp dụng công nghệ hiện đại để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao

của thị trường trong, ngoài nước theo hướng phát triển xanh, bền vững; các chương trình hội nghị khách hàng, chương trình giao lưu.

Những sản phẩm chủ đạo tại Triển lãm đều được các doanh nghiệp tập trung nghiên cứu, sản xuất hướng đến công nghệ xanh, tiết kiệm năng lượng với công nghệ hiện đại, mẫu mã mới, chất lượng được nâng cao, như: Thiết bị đèn LED cho ngôi nhà thông minh, khóa cửa, hệ thống đóng/ngắt điện tự động, cửa nhựa lõi thép, các loại giấy gián tường, tấm ốp tường 3D; các loại vật liệu cách âm, cách nhiệt, hệ thống máy năng lượng mặt trời, máy lọc nước, các công nghệ mới về chống mối, mọt, ẩm mốc cho gỗ...

Trần Đình Hà

Cải cách phát triển trong quản lý chất lượng xây dựng công trình tại Trung Quốc

Trải qua 40 năm cải cách mở cửa, chất lượng xây dựng công trình có vị trí ngày càng quan trọng trong nền kinh tế quốc dân của Trung Quốc, có ảnh hưởng hết sức rõ rệt trong nền kinh tế và xã hội của công trình xây dựng. Từ những kinh nghiệm được hình thành qua các sản phẩm công trình tại Trung Quốc, có thể thấy rằng, sự tốt xấu trong chất lượng công trình được quyết định bởi sự thành bại trong dự án công trình xây dựng, không chỉ ảnh hưởng trực tiếp tới việc sử dụng dự án công trình sau khi hoàn thành, mà còn có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với các đơn vị chủ thể lớn tham gia xây dựng công trình. Cùng với quá trình đi sâu cải cách mở cửa, nền kinh tế quốc dân của Trung Quốc vẫn duy trì sự tăng trưởng với tốc độ cao, các dự án đầu tư xây dựng sở hạ tầng không ngừng gia tăng. Tuy nhiên, do việc kiểm soát đối với chất lượng công trình vẫn chưa được tiến hành hiệu quả, những sự cố về chất lượng tại các công trình quy mô lớn vẫn còn

phát sinh, đồng thời xuất hiện một loạt các công trình kém chất lượng, do đó vấn đề chất lượng công trình đã trở thành vấn đề then chốt trong thành công hay thất bại của các quyết sách lớn liên quan đến việc thực thi mở rộng nhu cầu trong nội bộ đất nước và đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng, phát triển nền kinh tế quốc dân của Trung Quốc.

Có vô số các nhân tố ảnh hưởng tới chất lượng dự án công trình xây dựng, bao gồm các nhân tố chủ quan và khách quan hình thành, gây ảnh hưởng tới chất lượng công trình trong giai đoạn thực thi dự án, trong đó nhân tố con người là nhân tố động chủ quan có ảnh hưởng tới chất lượng công trình. Ảnh hưởng của con người đối với chất lượng công trình chủ yếu bao gồm hai phương diện sau: *Thứ nhất*, là những người trực tiếp tham gia xây dựng công trình, những người có vai trò mang tính quyết định tới chất lượng công trình xây dựng như người tác nghiệp, người quản lý, người có quyết định chức

năng trong nội bộ tổ chức hoặc đơn vị nhận thầu, đơn vị dịch vụ tư vấn, đơn vị khảo sát thiết kế, đơn vị xây dựng; Thứ hai, sự đánh giá của người tiêu dùng, người sử dụng sản phẩm xây dựng sau cùng sẽ tạo căn cứ quyết sách và căn cứ cải tiến cho công tác quản lý chất lượng đối với đơn vị có liên quan tới công trình, giúp họ không ngừng nâng cao chất lượng công tác, đảm bảo chất lượng dự án, giúp trình độ quản lý chất lượng dự án phát triển theo hướng cải tiến liên tục.

1. Bốn giai đoạn cải cách và phát triển trong quản lý chất lượng công trình tại Trung Quốc

Việc triển khai dự án Lỗ Bố Cách (cách phát âm tiếng Trung theo ngôn ngữ dân tộc Bồ Y) đã đánh dấu bước khởi đầu về mô hình quản lý dự án và gọi thầu công trình tại Trung Quốc. Năm 1984, Bộ Thủy lợi và Điện lực Trung Quốc đã tiếp nhận khoản cho vay của Ngân hàng Thế giới để xây dựng dự án Trạm Thủy điện Lỗ Bố Cách, đồng thời căn cứ thông lệ quốc tế để thực thi gọi thầu quốc tế và quản lý dự án đối với công trình hệ thống dẫn nước. Dự án thủy điện Lỗ Bố Cách sử dụng cơ chế cạnh tranh toàn diện, thực tiễn xây dựng tiên tiến, chính vì vậy hiệu quả cao của dự án đã tạo ra những tác động lớn trong nhiều phương diện như thể chế quản lý, tỷ lệ lao động sản xuất và phân phối thù lao, bao gồm cả mô hình quản lý chất lượng dự án... trong xây dựng công trình tại Trung Quốc lúc bấy giờ. Để triển khai cải cách quản lý dự án toàn diện, Ủy ban Kế hoạch nhà nước Trung Quốc lúc đó đã quyết định tăng cường công tác tiên xây dựng dự án, tăng cường công tác nghiên cứu tính khả thi trong xây dựng dự án, thiết lập chế độ tư vấn đánh giá dự án... Ngoài ra, Ủy ban Kế hoạch nhà nước Trung Quốc còn xây dựng cơ cấu kiểm tra giám sát chuyên nghiệp về chất lượng công trình nhằm thực thi quản lý giám sát đối với dự án xây dựng, đánh dấu sự tìm tòi khai thác về mô hình quản lý dự án quốc tế trong lĩnh vực xây dựng

công trình của Trung Quốc.

Bắt đầu từ năm 1977, các cơ quan như Ủy ban Xây dựng quốc gia Trung Quốc... đã đưa ra một loạt quy định liên quan tới trình tự xây dựng, thi công an toàn, chất lượng công trình... Năm 1984, Bộ Xây dựng Trung Quốc đã đưa ra văn kiện mang tính cương lĩnh về cải cách hệ thống trong lĩnh vực xây dựng, đó là “Đề cương Phát triển ngành xây dựng”. Tháng 9/1984, Quốc vụ viện Trung Quốc công bố “Quy định tạm thời về các vấn đề thể chế quản lý xây dựng cơ bản và cải cách ngành xây dựng”. Hai văn kiện này là hai văn kiện mang tính cương lĩnh trong cải cách toàn diện ngành Xây dựng Trung Quốc và cũng đã đặt nền tảng cho công tác lập pháp xây dựng đi theo con đường hệ thống hóa. Sau này, cùng với sự đi sâu trong cải cách ngành xây dựng, Trung Quốc vẫn rất cần xây dựng một hệ thống lập pháp xây dựng tương đối hoàn thiện. Ngày 1/11/1997, “Luật Xây dựng nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa” được thông qua tại Ủy ban Thường vụ Đại hội Nhân dân toàn quốc lần thứ 8 của Trung Quốc. Ngày 30/1/2000, “Điều lệ Quản lý chất lượng công trình xây dựng” được ban hành.

Bắt đầu từ cuối thế kỷ XX, hoạt động quản lý chất lượng của các doanh nghiệp xây dựng được triển khai phổ biến, đồng thời dần trở nên đa dạng về mặt hình thức, hiệu quả các hoạt động tiếp tục được nâng cao. Quản lý chất lượng dần chuyển từ hành vi cá thể, đội ngũ thiếu số sang hoạt động quản lý chất lượng toàn diện mang tính tập thể, tính tổ chức. Nhóm quản lý chất lượng toàn diện là một phương pháp quản lý chất lượng được quốc tế công nhận khá hiệu quả thông qua sự tham gia đầy đủ của các thành viên, thực thi kiểm soát toàn quy trình, thực hiện quản lý mang tính tổng hợp về chất lượng toàn diện. Nhóm quản lý chất lượng xây dựng công trình đã phát triển mạnh mẽ sau gần 40 năm hoạt động, và đã thể hiện được sức sống mãnh liệt và khí thế hùng hục, trở thành hoạt động thương hiệu chất lượng thu

được những thành quả rõ rệt, cũng trở thành một hoạt động quản lý cơ sở mang tính quần chúng có thời gian duy trì dài trong ngành xây dựng với số người tham gia đông, có phạm vi hoạt động rộng rãi tại Trung Quốc.

Bước vào thế kỷ XXI, nhà nước Trung Quốc lần lượt ban hành “Luật Hợp đồng nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa”, “Luật Gọi thầu, đấu thầu nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa”, “Điều lệ Quản lý chất lượng công trình xây dựng” và “Điều lệ Quản lý khảo sát thiết kế công trình xây dựng”, đồng thời lần lượt đưa ra “Quy phạm Quản lý chất lượng doanh nghiệp khảo sát xây dựng công trình”, “Quy phạm Quản lý chất lượng doanh nghiệp thiết kế xây dựng công trình”, “Quy phạm Quản lý chất lượng doanh nghiệp thi công xây dựng công trình”... Sự ra đời của những quy định pháp luật này và sự đưa ra, thực thi các văn kiện đồng bộ của các cơ quan có liên quan đã tạo căn cứ cho công tác quản lý dự án công trình xây dựng tại Trung Quốc phát triển theo hướng pháp chế hóa, khoa học hóa, theo phương hướng có trình tự, quy phạm được hành vi chất lượng của chủ thể trách nhiệm dự án.

2. Triển vọng xu thế phát triển về quản lý chất lượng dự án công trình xây dựng trong tương lai 10 năm của Trung Quốc

Trong tương lai 10 năm, dưới tác động của các chính sách cải cách và tình hình thị trường mới, việc quản lý chất lượng dự án xây dựng công trình tại Trung Quốc sẽ có được những động lực phát triển lớn hơn nữa, trở thành tiên phong trong lĩnh vực xây dựng công trình quốc tế.

Số hóa và thông minh hóa là mô hình cơ bản trong quản lý chất lượng dự án công trình xây dựng trong tương lai 10 năm của Trung Quốc, bởi vì:

Thứ nhất, kỹ thuật thông tin đang tham gia toàn diện vào tất cả các phương diện trong quản lý chất lượng xây dựng công trình, giúp kết hợp chặt chẽ giữa quản lý chất lượng dự án và thông tin thị trường, ứng dụng kỹ thuật mạng lưới

để kết nối các bên liên quan, trở thành động lực cơ bản giúp nâng cao chức năng, chi phí và giá trị chất lượng dự án;

Thứ hai, xu thế số hóa và thông minh hóa về mặt khách quan giúp việc quản lý dự án hình thành thể tải cụ thể giúp doanh nghiệp thay đổi nâng cấp chất lượng, xây dựng hệ thống chất lượng dạng thông minh và mạng lưới chất lượng số hóa từ doanh nghiệp tới dự án và tới từng cá nhân, từ đó hình thành sự kết nối liền mạch;

Thứ ba, biện pháp kỹ thuật công nghệ thông tin hóa với đại diện là mạng internet chắc chắn sẽ tăng cường tính hoàn thiện và tính triển vọng, nhấn mạnh sự chi tiết hóa trong kiểm soát chất lượng, tăng cường tính kịp thời trong kiểm tra và giám sát quản lý chất lượng, tăng cường tính đổi mới trong đánh giá và cải tiến quản lý chất lượng.

Nhân hóa là đặc trưng thị trường toàn cầu hóa về chất lượng công trình, bao gồm tâm lý và nhu cầu sinh lý của con người, cũng là đặc trưng căn bản quyết định việc quản lý chất lượng dự án công trình có thành công hay không. Chất lượng dự án công trình nếu không phù hợp với yêu cầu nhân hóa, bao gồm yêu cầu của con người về sản phẩm và sinh thái, cũng sẽ làm mất đi giá trị thị trường trong quản lý chất lượng dự án. Uy tín là điều kiện cơ bản để khai thác thị trường công trình trong nước và quốc tế, nếu quản lý chất lượng không có uy tín thì không thể đáp ứng nhu cầu phát triển của thị trường và doanh nghiệp. Các đơn vị hoạt động về xây dựng công trình, khảo sát, thiết kế, thi công, tư vấn... của Trung Quốc chắc chắn sẽ coi trọng mô hình quản lý chất lượng dựa trên sự uy tín, đồng thời biến sự uy tín đó trở thành triết lý cơ bản, coi đó là điều kiện cơ bản để phát triển cải cách doanh nghiệp.

Quản lý chất lượng cần được xây dựng trên cơ sở bền vững, không có sự hỗ trợ hợp lý và ổn định về chi phí chất lượng thì việc quản lý chất lượng chắc chắn sẽ không thể tiếp tục. Cơ sở duy trì quản lý chất lượng dự án công trình là

việc xây dựng các cơ chế quản lý hệ thống giữa chất lượng và chi phí, cơ chế này phải vận dụng đầy đủ các biện pháp hiện đại hóa, thông qua sự thống nhất giữa thiết kế và thi công, thông qua trí tuệ nhân tạo và tự động hóa nhằm thúc đẩy mạnh mẽ công trình lắp ghép, giảm thiểu chi phí dự án, đảm bảo mô hình quản lý chi phí có thể dẫn dắt sự nâng cấp bền vững trong quản lý chất lượng.

Việc ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong phương diện chất lượng dự án công trình sẽ là đặc trưng chất lượng lớn trong tương lai 10 năm. *Thứ nhất*, bám sát toàn vòng đời dự án, lấy nền tảng cơ bản là quản lý thống nhất, việc đưa vào sử dụng trí tuệ nhân tạo, ứng dụng kỹ thuật người máy sẽ giúp tăng cường tính hiệu quả trong chi tiết hóa và tích hợp hóa thi công mà nhân công không thể thực hiện được, lấy nền tảng cơ bản là đầu tư, nghiên cứu phát triển, tổng thầu công trình, vận hành dự án để nâng cao trình độ nghiên cứu phát triển và ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong nhiều phương diện. *Thứ hai*, trí tuệ

nhân tạo chắc chắn sẽ tham gia vào tư duy quản lý, kế hoạch quản lý và đổi mới quản lý tương ứng với toàn vòng đời dự án. Lợi dụng ưu thế tư duy quy phạm của người mô phỏng, dự báo và kiểm soát đồng bộ, hình thành hệ thống cảnh báo và dự phòng rủi ro dự án một cách hệ thống, hoàn thiện và mang tính triển vọng, mở rộng độ sâu và độ rộng trong quản lý chất lượng dự án, nâng cao mức độ cải tiến và đổi mới trong quản lý chất lượng dự án.

Dự án công trình của Trung Quốc luôn là tiêu chí của dự án công trình cao cấp quốc tế, hiệu ứng thị trường này đã quyết định việc quản lý chất lượng dự án công trình của Trung Quốc hoàn toàn có thể trở thành tiên phong trong quản lý chất lượng dự án công trình thế giới.

Hội Quản lý chất lượng công trình Trung Quốc

*Nguồn: TC Xây dựng và Kiến trúc
Trung Quốc, số 6/2019
ND: Kim Nhạn*

Tàu thủy bằng bê tông

Từ thời xa xưa, các phương tiện đường thủy thường bằng vật liệu truyền thống là gỗ. Những con tàu hiện đại về nguyên tắc được làm bằng thép, hợp kim nhẹ và các vật liệu composite. Tuy nhiên, có những con tàu đi qua suốt Thế chiến I và II đã gây không ít kinh ngạc khi được làm bằng bê tông, và lịch sử các tàu thủy bê tông đã trải qua những thời kỳ hưng thịnh khác nhau. Các tàu bê tông tuy thực hiện chức năng chỉ trong một số giai đoạn nhất định, song đã trở thành những bằng chứng đầy thuyết phục cho sự khéo léo và sáng tạo của con người. Nhiều con tàu khác được đóng sau đó vẫn tiếp tục hoạt động cho tới nay.

Tàu thủy bằng bê tông đầu tiên có hình dáng chiếc thuyền bơi chèo được kỹ sư Pháp Jean-Louis Lambo chế tạo năm 1848. Để chế tạo tàu bê tông, Lambo đã dùng lưới kim loại phủ xi

măng, và tính toán phân bố khá đồng đều các yếu tố thép trên tiết diện của sản phẩm để có được một thân tàu vững chắc, có tính bền nứt rất tốt. Năm 1855, kết cấu lạ thường này đã thu hút rất nhiều sự chú ý tại triển lãm quốc tế Paris, Pháp. Sau đó, theo thiết kế đã được cấp bằng sáng chế của Lambo, có ít nhất 3 chiếc tàu nữa đã được đóng tại Pháp, và một trong số đó đã được sử dụng trong một thời gian khá dài gần nửa thế kỷ. Ý tưởng sáng tạo đã được các kỹ sư Mỹ và châu Âu tiếp thu về sau này để chế tạo các thuyền buồm và du thuyền bằng bê tông.

Cho tới năm 1915, hầu như các quốc gia phát triển, kể cả kém phát triển hơn đều có tàu bê tông. Phương tiện vận chuyển đường thủy này tiếp tục phổ biến, trong đó có công đóng góp lớn của kỹ sư người Na Uy Nikolai Fegner - người đã chế tạo thành công một tàu biển tự

hành bằng bê tông cốt thép năm 1917. Con tàu có lượng giãn nước gần hai trăm tấn có tên Namsenfjord, và có thể đạt tốc độ tới mười hải lý (khoảng 20 km / h). Người Mỹ cũng nhanh chóng chế tạo một tàu chở hàng tương tự. Dường như, độ bền của những con tàu bê tông lớn hơn nhiều so với tàu gỗ hoặc kim loại. Vào mùa đông, tàu gần như không ngại băng tuyết; và những lỗ thủng nhỏ trên thân tàu có thể khắc phục khá dễ dàng. Hơn nữa, để chế tạo và sửa chữa các tàu bê tông, có thể sử dụng lao động tay nghề thấp, không yêu cầu chuyên môn.

Trong Thế chiến I, Tổng thống Mỹ Thomas Wilson đã rất ủng hộ việc xây dựng các tàu bê tông cốt thép ở quy mô lớn. Cho tới cuối chiến tranh, có 12 tàu loại này đã được hạ thủy với tổng giá trị xấp xỉ 50 triệu USD.

Các tàu bê tông được đóng vào đầu thế kỷ XX (trong đó có con tàu San Pasqual nổi tiếng vì thời gian sử dụng lâu dài, và đã có “cuộc sống thứ hai” khi trở thành khách sạn nổi gần bờ biển Santa Maria xinh đẹp của Cuba) được sử dụng chủ yếu làm tàu chở dầu, và cũng tỏ ra rất tốt trong việc vận chuyển các vật liệu và sản phẩm khô (chẳng hạn như đường), do việc ăn mòn thường làm hư hại đáy tàu bằng thép bị loại trừ. Chiều dài của những con tàu bê tông lớn nhất đạt tới 132m, và trọng lượng hơn bốn nghìn tấn.

Tuổi thọ trung bình của những con tàu bê tông khá ngắn - chỉ khoảng mười năm, liên quan tới những hư hại thực sự nghiêm trọng nếu tàu va chạm với các chướng ngại. Trong trường hợp đó, tàu chìm rất nhanh. Thực tiễn thế giới đã chứng kiến một tàu chở hàng được đóng vào năm 1919 ở Bắc Carolina (Mỹ) có tên Cape Fear đã va chạm với một tàu khác một năm sau khi hạ thủy, và chỉ sau ba phút đã chìm cùng với 19 thuyền viên trên tàu.

Cho tới đầu thập niên 20 thế kỷ XX, các quốc gia hàng đầu châu Âu đã nhanh chóng phát triển loại hình đóng tàu này. Những nguyên nhân chính cho sự phát triển này là

khan hiếm thép trầm trọng và nhu cầu về năng lực vận tải lớn. Theo nhiều tư liệu, tổng trọng tải của các tàu bê tông được đóng vào thời điểm đó vượt 600 nghìn tấn, và tổng số tàu hơn một nghìn, gồm những chiếc thuyền dài, xà lan chở hàng, phà tự hành, tàu đánh cá và tàu biển bằng bê tông cốt thép.

Trong Thế chiến II, các tàu bê tông lại trải qua thời kỳ hoàng kim thứ hai. Suốt thời gian chiến tranh, các tàu bê tông cốt thép (tàu chở dầu, tàu chở hàng) được tích cực sản xuất ở Đức. Còn tại Mỹ cùng thời kỳ này, 24 chiếc tàu đã được chế tạo, gồm cả tàu S.S.P.M. Anderson, và hàng trăm xà lan (nổi tiếng nhất là Quartz). Nhờ sự phát triển của các công nghệ mới, các “chiến hạm” bằng bê tông của Mỹ đã trở nên nhẹ hơn và bền vững hơn so với những thế hệ tàu bê tông trước đó.

Quartz là một trong hai mươi xà lan bê tông cốt thép do công ty Barret & Hilp chế tạo. Năm 1944, Hải quân Mỹ đã đưa chiếc xà lan này đến căn cứ ở Nam Thái Bình Dương, nơi sử dụng nó để công việc chất tải - dỡ tải cho các tàu hàng nhanh hơn, thuận lợi hơn. Hai năm sau, chiếc xà lan này và một số tàu khác đã tham gia thử nghiệm quả bom nguyên tử đầu tiên trên đảo san hô Bikini, nhằm đánh giá thiệt hại do vụ nổ gây ra.

Tàu bê tông S.S.P. M. Anderson được đóng tại Florida và hạ thủy năm 1944. Chiếc tàu này chỉ có một chuyến đi từ Manila đến San Francisco. Sau đó, tàu vẫn được bảo trì cho tới năm 1956, khi công ty Powell River mua lại để biến nó thành một phần của con đập chắn sóng khổng lồ. Còn tàu San Pasqual cho tới nay vẫn được khai thác, và có lịch sử rất lý thú. Được xây dựng năm 1920, ban đầu San Pasqual được sử dụng làm tàu chở dầu, sau đó làm một nhà kho “nổi” và trong Thế chiến II trở thành một trạm quan sát các tàu ngầm của Đức. Trong cuộc cách mạng Cuba, tàu biến thành “nhà tù”, tiếp sau đó trở thành nơi tập kết các câu lạc bộ thể thao và câu lạc bộ câu cá. Kể từ

năm 1990 tàu được kéo vào gần bờ biển Santa Maria của Cuba, và cải tạo thành một khách sạn tiện nghi.

Trong những năm sau Chiến tranh Thế giới II, bê tông cốt thép bắt đầu được sử dụng để xây dựng các giàn khoan dầu và bể chứa dầu ngoài khơi. Ví dụ điển hình nhất là tàu dầu bằng bê tông cốt thép Andjuna Sakti có sức nâng 60 nghìn tấn được chế tạo năm 1975. Cho tới nay, con tàu này vẫn được khai thác ở Thái Bình Dương, chủ yếu hoạt động trên Biển Java.

Các công ty đóng tàu của Liên Xô trước đây cũng chế tạo tàu bê tông cốt thép. Liên Xô có sáu xưởng đóng tàu chuyên hạ thủy những con tàu bê tông. Ví dụ về một tàu bê tông cốt thép được bảo quản tốt cho đến nay có thể thấy trên bến cảng Voleri tại Riga (Thủ đô Latvia). Con tàu có bề ngoài không thay đổi nhiều. Tàu bê tông – di tích lịch sử cũng có thể được tìm thấy ở nhiều nơi trên lãnh thổ nước Nga hiện nay - tại Vyborg, tại thị trấn Mamonovo thuộc Vùng Kaliningrad, bên bờ sông Luga...

Câu lạc bộ du thuyền Nizhny Novgorod hiện đang sử dụng thuyền buồm bằng bê tông “Nefertiti” chạy động cơ, được chế tạo vào đầu những năm 1970, và hiện nay là chiếc thuyền buồm bê tông duy nhất đang vận hành trong lưu vực sông Volga. Nhờ thân tàu rất bền vững trước mọi kiểu biến dạng khác nhau, Nefertiti được sử dụng như một tàu huấn luyện và cứu hộ. Tàu có lượng giãn nước 11 tấn và chiều dài 12,5 mét có thể chứa 16 người, và có thể thực hiện những chuyến đi dài.

Các tàu bê tông cốt thép - kho hàng nổi cũng từng phục vụ trong Hải quân Liên Xô. Một trong số đó - tàu PSKL 16 - từ năm 1973 đến 1976 phục vụ trong đội tàu thuộc hạm đội Địa Trung Hải, có căn cứ tại cảng Alexandria của Ai Cập.

Dựa vào các nghiên cứu trong lĩnh vực đóng tàu bê tông cốt thép, có thể thấy được lý do đóng các con tàu này do tính hợp lý và tính kinh tế nổi trội. Nếu các kết cấu kim loại thường bị rỉ sét và đòi hỏi việc bảo dưỡng thường xuyên, thì các kết cấu bê tông cốt thép hầu như không bị hư hỏng (tự nhiên), đòi hỏi ít chi phí sửa chữa. Ngoài ra, tàu bê tông có thể được chế tạo nhanh hơn, rẻ hơn, đồng thời có độ bền tương đương tàu thép. Nhưng xây dựng các con tàu bằng bê tông ngày nay không nhiều lợi nhuận. Tàu bê tông cốt thép thường nặng hơn tàu thép, do đó, để đảm bảo tải trọng nâng tương đương với thép cần phải tăng kích thước, dẫn đến tăng lực kháng kéo (tức là đòi hỏi động cơ mạnh hơn) và khiến việc sử dụng các tàu này tại các khu vực nước nhỏ hẹp khó khăn hơn, việc di chuyển dọc theo các kênh đào và cửa sông gần như bất khả thi. Mặc dù vậy, bất chấp mọi thực tế, việc sử dụng bê tông để đóng tàu vẫn tiếp tục.

Sự phổ biến của những con tàu bằng bê tông qua hai cuộc chiến tranh lớn nhất trong lịch sử nhân loại xuất phát từ những nguyên nhân cơ bản – thiếu kim loại, tàu phải được chế tạo rất nhanh, không cần đào tạo lại chuyên môn cho các công nhân. Cho dù các giải pháp thiết kế truyền thống vẫn chiếm ưu thế, song những con tàu bê tông vẫn xứng đáng được công nhận là những “người mở đường mới” trong ngành đóng tàu và rất có thể sẽ hưng thịnh trong tương lai, cùng với công nghệ in bê tông 3D.

A.Didevich

*Nguồn: Tạp chí Công nghệ bê tông Nga
số 7-8/2019*

ND: Lê Minh

Một số nguyên tắc trong kiến trúc các nhà ga cảng tàu khách hiện đại

Bài này nghiên cứu các vấn đề và xu hướng cấp bách trong việc thiết kế và xây dựng các nhà ga cảng tàu khách. Nhu cầu đối với các công trình giao thông không ngừng gia tăng khiến việc phát triển cấu trúc quy hoạch của các công trình này trở nên cấp thiết. Xuất phát từ nhu cầu thực tế, nhóm nghiên cứu thuộc Viện hàn lâm kiến trúc Quốc gia Moskva (Nga) đã nghiên cứu xây dựng một số nguyên tắc cơ bản trong kiến trúc các nhà ga cảng tàu khách: Sự liên kết của các loại hình giao thông khác nhau, việc tích hợp các chức năng đô thị chung trong cấu trúc công trình, tối thiểu hóa các giao cắt của các dòng hành khách, bố cục không gian và môi trường thông tin, tính nhân văn của không gian kiến trúc. Dựa vào phân tích các kinh nghiệm thực tế của Nga và quốc tế, những nguyên tắc này có thể được coi là quan trọng nhất khi thiết kế các nhà ga hiện đại có cùng chức năng.

Vận tải hành khách đường biển đang dần trở thành một hình thức vận chuyển có nhu cầu cao trên toàn thế giới. Để khai thác hiệu quả vận tải biển, cần phát triển không chỉ các cảng tàu hàng mà cả các nhà ga - bến cảng tàu khách. Trong một thập kỷ qua, các nhà ga cảng tàu khách của Nga chỉ phát triển như những điểm trung chuyển hành khách sang các loại hình vận chuyển khác, trong khi ở nước ngoài, các nhà ga cùng chức năng ngày càng có xu hướng trở thành những tổ hợp đa năng trong đô thị.

Giao thông đường sắt, đường không, đường bộ từ lâu đã được phát triển rộng khắp. Cùng với đó, một hệ thống các tòa nhà/ công trình tương thích để phục vụ vận chuyển hành khách đã được hình thành – nhà ga xe buýt, nhà ga đường sắt, cảng hàng không... Do chất lượng cuộc sống ngày càng tăng, hệ thống vận tải hành khách đường biển cũng cần được hiện đại



Giải pháp quy hoạch đồng mức của nhà ga cảng tàu khách Marseille (Pháp)

hóa để đáp ứng các yêu cầu hiện nay. Tại Liên bang Nga, việc này trở nên cấp thiết hơn bởi một loạt vấn đề nảy sinh trong quá trình vận hành các nhà ga - thiếu tương thích giữa lưu lượng hành khách và công suất chứa của các nhà ga, mức tiện nghi thấp, mạng lưới dịch vụ chưa phát triển, thiếu hạ tầng văn hóa, sử dụng lãnh thổ thiếu hiệu quả...

Việc thiết kế và xây dựng các nhà ga cảng tàu khách hiện đại (gọi tắt là nhà ga) cần đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cao của người dân, đòi hỏi nghiên cứu học hỏi kinh nghiệm quốc tế và xây dựng những quy định phù hợp.

Việc xây dựng các giải pháp về mặt kiến trúc - không gian các nhà ga được xác định bằng các điều luật chung đặc thù cho việc xây dựng các công trình có chức năng giao thông - công cộng. Tuy vậy, vẫn có một số điểm khác biệt cho phép tách riêng các nhà ga cảng tàu khách thành lĩnh vực nghiên cứu riêng. Những khác biệt này cũng là cơ sở để hình thành các nguyên tắc trong việc vận dụng các giải pháp bố cục – kiến trúc và quy hoạch không gian khi xây nhà ga, và để đánh giá hiệu quả của các giải pháp.

Các tác giả mong muốn qua nghiên cứu này có thể đưa ra kết luận trên cơ sở khoa học



Nét độc đáo của nhà ga Singapore là hệ thống cáp treo kết nối với đảo Sentosa

về vấn đề trọng tâm - những nguyên tắc nào cần được áp dụng khi thiết kế các nhà ga, thông qua một số ví dụ thực tiễn thế giới cuối thế kỷ XX - đầu thế kỷ XXI.

Nguyên tắc đa dạng hóa chức năng vận chuyển

Các nhà ga thực hiện chức năng liên kết một số loại hình vận chuyển và việc lưu thông của người đi bộ. Nguyên tắc này cần được thực hiện theo hai khía cạnh: Sự tương tác của các hình thức vận chuyển khác nhau, và tổ chức lưu thông cho người đi bộ đến các phương tiện vận chuyển.

Là dạng công trình tổ hợp trong đô thị, nhà ga thường kết hợp một số loại phương tiện giao thông để thực hiện chức năng vận chuyển đường biển và vận chuyển công cộng đô thị. Các hình thức vận chuyển bổ sung có thể là đường sắt và xe buýt ngoại ô. Nhiệm vụ chính của một công trình có chức năng giao thông – công cộng là trung chuyển hành khách giữa các hình thức vận chuyển khác nhau. Ưu tiên chính cho hoạt động của một nhà ga là các tuyến lưu thông của người đi bộ hướng đến các phương tiện vận chuyển. Các tuyến này cần ngắn nhất có thể, an toàn và tiện lợi. Như vậy, nguyên tắc này trước hết liên quan đến việc phân bổ quyền ưu tiên cho những người di chuyển trên lãnh thổ của nhà ga trong tất cả thành phố hiện đại.

- Ưu tiên chính cần phải dành cho người đi bộ: Mọi người cần di chuyển từ bãi đỗ xe cá



Tổ hợp nhà ga cảng tàu khách mới của Thượng Hải (Trung Quốc)

nhân hoặc điểm dừng của phương tiện giao thông công cộng một cách thuận tiện nhất có thể (không có lối đi ngầm và trên cao, vỉa hè rộng, lòng đường dành cho các phương tiện phải hẹp...);

- Ưu tiên thứ hai trong lãnh thổ nhà ga là giao thông công cộng: Các phương tiện công cộng luôn chuyên chở được một lượng lớn hành khách và không chiếm chỗ đỗ;

- Ưu tiên thấp nhất trên lãnh thổ nhà ga là giao thông bằng ô tô cá nhân: Xe con luôn có sức chứa ít hơn nhiều so với phương tiện vận chuyển công cộng, hơn nữa chiếm nhiều không gian hơn nếu tính cho mỗi đầu hành khách.

Nhà ga cảng tàu khách tại New York (Mỹ) là một trong những ví dụ thành công với giải pháp quy hoạch lãnh thổ đa mức. Ở mức trên cùng là nhà ga xe buýt, được kết nối với tòa nhà chính bằng các gallery dành cho người đi bộ có mái che. Ở mức dưới cùng là các khu vực để hành khách lên- xuống taxi và phương tiện cá nhân, và một bãi đỗ xe lớn.

Ví dụ về giải pháp quy hoạch lãnh thổ đồng mức là nhà ga cảng tàu khách tại Marseille (Pháp). Các luồng phương tiện giao thông được tổ chức hợp lý nhằm loại trừ các giao cắt của luồng ô tô con và xe buýt. Ngoài ra, các khu vực lên xuống xe của hành khách cũng được thiết kế độc lập.

Đặc điểm vận chuyển nổi bật trong nhà ga tại Singapore là cáp treo kết nối nhà ga với đảo



Nhà ga cảng tàu khách Hong Kong - một trong những nhà ga mới hiện đại nhất thế giới

Sentosa. Ga cáp treo nằm trong tòa nhà hành chính. Ngoài việc thực hiện chức năng vận chuyển, tuyến cáp treo còn là một thắng cảnh của thành phố - đảo quốc, và là một phần hấp dẫn của tuyến du lịch nội địa.

Nguyên tắc tích hợp các chức năng đô thị chung trong cấu trúc nhà ga

Tốc độ phát triển cao của tất cả các loại hình giao thông, sự gia tăng (theo đó gia tăng tính phức tạp) của lưu lượng hành khách, yêu cầu khai thác tổng hợp các không gian ngầm và trên cao trong điều kiện khan hiếm đất đai đô thị - tất cả những điều này khiến nhu cầu cấp bách là liên tục hiện đại hóa tổ chức quy hoạch - chức năng các công trình có chức năng giao thông - công cộng, đặc biệt là các nhà ga cảng tàu khách. Hiện nay, xu hướng xây dựng các nhà ga như một bộ phận cấu thành cấu trúc đô thị, với hệ thống giao thông và giao thông cho người đi bộ ở các mức khác nhau đã được hình thành và phát triển. Trong quá trình phát triển, các nhà ga đã biến thành những thiết chế đô thị có quy mô và có tính đa năng. Nhà ga hiện đại trở thành một trong những yếu tố tâm điểm có sức hút lớn nhất của đô thị, bao gồm các khu vực thương mại và giải trí, nơi tạm trú (khách sạn), trung tâm văn phòng, trung tâm sáng tạo..., nghĩa là trở thành không gian tương tác xã hội ở cấp độ cao.

Trong nhà ga mới của St. Peterburg (Nga), bốn mức dưới cùng là các khu vực công nghệ -



Giải pháp bố cục không gian theo chiều dọc của nhà ga Cơ Long (Đài Loan)

chức năng liên quan đến phục vụ vận chuyển hành khách, còn các mức cao hơn là trung tâm thương mại và khách sạn Polo Regatta.

Nhà ga mới của Thượng Hải (Trung Quốc) gồm nhiều tòa nhà với các chức năng giao thông, hành chính và xã hội. Ý tưởng cơ bản của dự án là bảo tồn đường bờ sông và sử dụng làm vành đai xanh. Nhà ga gồm hai phần tách biệt: Phần phía tây có các công trình phục vụ hành khách; phần phía đông là tòa nhà hành chính, khu thương mại, buôn bán.

Một trong những nhà ga mới nhất thế giới là HongKong. Đó là công trình đồ sộ có ba mức, với hạ tầng bên trong phức tạp, gồm không chỉ các khu vực có chức năng vận chuyển mà cả các không gian thương mại lớn và trung tâm triển lãm. Mái của nhà ga là một khu vườn xanh có diện tích hơn 2ha.

Xu hướng đưa các chức năng xã hội, thương mại và văn hóa vào các nhà ga, nhấn mạnh vai trò của nhà ga cảng tàu khách trong quy hoạch đô thị đã được hình thành rõ nét. Liên quan tới vấn đề này, các công trình nhà ga nói chung, đặc biệt là nhà ga cảng tàu khách sẽ hợp lý nhất khi được bố trí tại các trung tâm đô thị hoặc gần các trung tâm đô thị, nơi tập trung các quá trình khác nhau trong đời sống đô thị. Các nhà ga cần kết nối giao thông thuận tiện với mọi khu vực của thành phố và vùng, và với sân bay địa phương. Việc xây dựng cho nhà ga (hoặc khôi phục) hình ảnh đặc trưng cho các nhà ga



Tổ hợp nhà ga tại Sơn Đông (Trung Quốc) với các kết cấu bằng kim loại xếp lớp độc đáo

đầu thế kỷ XIX, với vai trò lịch sử là “cổng vào” thành phố (và trong nhiều trường hợp là biểu tượng của cả thành phố) cũng là một phương án hợp lý được nhiều kiến trúc sư hiện đại áp dụng.

Nguyên tắc giảm thiểu giao cắt của các dòng hành khách

Xét về mặt chức năng-công nghệ, nhà ga cảng tàu khách khác biệt cơ bản với nhà ga đường sắt và cảng hàng không. Hai loại sau đặc trưng bởi việc đến và đi liên tục trong ngày, và tất cả các ngày trong tuần của các phương tiện tương ứng.

Việc di chuyển thuận tiện, an toàn và tiện nghi của mọi người là nhiệm vụ cơ bản khi thiết kế các công trình có chức năng giao thông – công cộng nói chung. Giải pháp cho nhiệm vụ được xác định bằng cách giảm thiểu giao cắt trên các tuyến lưu thông của khách khi đến thành phố và rời đi. Các tàu khách lớn khi cập cảng - về nguyên tắc - chỉ một lần trong vài ngày, thậm chí thưa hơn. Hầu hết hành khách lên bờ cùng một lúc ngay sau khi tàu cập bến, điều này gây áp lực tải trọng cao điểm tại tất cả các bộ phận thuộc nhà ga. Khách trở lại tàu hoặc chuẩn bị lên tàu thời gian thường xuyên bị kéo dài.

Trong đa số trường hợp khi thiết kế và vận hành các nhà ga hiện đại, việc phân luồng hành khách bên trong tòa nhà được thực hiện theo hai cách:

1. Phân chia về mặt không gian các luồng hành khách, tức là tách riêng khu vực chờ (để lên boong) với khu vực xuống. Tại nhà ga mới của St. Petersburg, việc phân luồng hành khách đến và đi được thực hiện ở hai mức khác nhau. Biện pháp này thường được áp dụng khi thiết kế các nhà ga có đủ diện tích bố trí cả hai nhóm hành khách, tức là khi công suất chứa của nhà ga có thể đáp ứng.

2. Khách tản ra từ khu vực phòng chờ chung: Với lưu lượng hành khách nhỏ hơn, thiết lập hai khu vực độc lập cho hành khách trở nên bất hợp lý. Giải pháp “phân tán” dựa vào việc không có giao cắt (theo thời gian) của dòng khách lên và xuống tàu ở cùng một tàu, và được áp dụng tại các nhà ga Sydney và Miami.

Nhiệm vụ chính của các nhà thiết kế nhà ga hiện đại là kết hợp các ưu điểm của các biện pháp bố cục đề cập ở trên để phân tách (về mặt không gian) các dòng khách trên một diện tích tối thiểu nhằm tiết kiệm những tài nguyên quan trọng nhất - giảm thời gian di chuyển của mọi người, giảm chi phí xây dựng và chi phí vận hành công trình.

Nguyên tắc bố cục không gian theo chiều dọc

Những nhà ga đầu tiên trên thế giới đều có giải pháp bố cục trên một mức. Khi lưu lượng người đi bộ tăng lên và chức năng - công nghệ của các công trình loại này trở nên phức tạp hơn, để duy trì mô hình tổ hợp, các liên kết bên trong giữa các nhóm phòng được “nối dài” hơn. Do quỹ đất ngày càng ít đi, việc chuyển sang các sơ đồ bố cục - kiến trúc đa cấp trở nên cần thiết. Giảm đáng kể các tuyến giao thông và tuyến dành cho người đi bộ, do đó giảm thiểu thời gian – đó là lý do giải pháp này trở nên phổ biến hơn, ngoài ra còn bởi khả năng ứng dụng thang máy, thang cuốn,... trong các nhà ga hiện đại.

Theo nguyên tắc bố cục, vị trí trung tâm thường là không gian chính nhiều ánh sáng, xung quanh đó, các khu vực chức năng khác

nhau được cụm lại ở nhiều mức. Việc áp dụng các chức năng bổ sung trong cấu trúc nhà ga (chức năng kinh doanh, chức năng công cộng) đã đưa những yếu tố đặc thù mới vào bố cục không gian của các nhà ga.

Nguyên tắc bố cục theo chiều dọc trong bố cục không gian khi phân bố các dòng khách đi bộ và dòng phương tiện rất điển hình cho các nhà ga tại những khu vực chật hẹp trong cấu trúc đô thị. Nguyên tắc được hiểu như việc phân vùng chức năng của tòa nhà và lãnh thổ liền kề để tách thành khu vực riêng cho mỗi quy trình. Điều này giúp quá trình đến/ đi của khách thuận lợi, tiện nghi ngay trong tòa nhà và trong toàn lãnh thổ nhà ga. Nguyên tắc cũng gián tiếp liên quan với nguyên tắc tối thiểu các giao cắt của các dòng khách, chỉ có các vị trí giao cắt được bố trí theo hai nguyên tắc này là khác nhau. Nguyên tắc bố cục theo chiều dọc nhằm tạo một tổ hợp đa năng hiện đại đầy đủ giá trị vận chuyển, thương mại, giải trí trong không gian đô thị hạn hẹp.

Tại thành phố cảng Cơ Long (Đài Loan), các kiến trúc sư đã đề xuất bố trí nhà ga cảng tàu khách giữa hai tòa tháp 14 tầng. Dự án là một giải pháp mới cho công trình có chức năng giao thông - công cộng tại những nơi mà phần lớn không gian bị trung tâm làm việc “chiếm dụng”.

Trong nhà ga của thành phố Cao Hùng, hai mức dưới cùng thực hiện chức năng vận chuyển. Khu vực dành cho người đi bộ trên các mức này, ngăn trung tâm văn hóa - ca nhạc và các cơ sở buôn bán lớn nằm ở mức trên cùng.

Tại thành phố Kinh Môn (tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc), dự án nhà ga cảng hành khách hướng đến sự phân chia rõ ràng tất cả các khu vực cơ bản cũng như tiềm năng gia tăng lưu lượng hành khách về sau này. Sự tách biệt các dòng hành khách đến và đi được tổ chức ở các mức khác nhau, với các khu vực lên/ xuống tàu riêng biệt.

Nguyên tắc môi trường không gian - thông tin

Công nghệ của các nhà ga hiện đại liên

quan đến việc ứng dụng hệ thống thông tin cho hành khách trên toàn tuyến, cả khi đi và đến. Nhờ hệ thống này, thời gian di chuyển của hành khách giảm, giảm thiểu các giao cắt của các dòng khách.

Sự phát triển của các phương tiện thông tin cũng có lịch sử khá thú vị. Tại những nhà ga đầu tiên, những người chuẩn bị khởi hành được thông báo bằng các biển chỉ báo cố định, thể hiện số hiệu của tàu và thời gian khởi hành. Về sau, việc thông báo chuyển sang dùng các tín hiệu âm thanh. Cùng với việc mở rộng các nhà ga, điểm thông tin chính bên trong tòa nhà trở thành một phòng (quầy) thông tin riêng, thường được bố trí ở vị trí dễ thấy nhất trong sảnh. Màn hình dạ quang tái hiện dữ liệu về các chuyến tàu đến và đi, chỗ ngồi còn trống... để hành khách và các nhân viên phục vụ nắm được thời gian, địa điểm và các dữ kiện cần thiết đối với họ. Cùng với đó là sự phát triển hệ thống thông báo từ xa cho khách về việc tàu đến hoặc rời đi.

Các hệ thống thông tin tại các nhà ga, nhất là các nhà ga cũ, nhiều khi được hình thành mà không có sự tham gia của chuyên gia thiết kế hoặc kiến trúc sư, nhiều trường hợp có sự tham gia của họ song kết quả nhận được không thỏa đáng do thiếu việc nghiên cứu lĩnh vực này dựa trên cơ sở khoa học. Sự phục vụ có chất lượng dành cho lưu lượng hành khách ngày càng tăng trước hết liên quan đến việc tiết kiệm một trong những tài nguyên xã hội quý giá nhất - đó là thời gian, đòi hỏi phải xây dựng các giải pháp tối ưu trong tất cả các mắt xích của hệ thống thông tin, đảm bảo tính kinh tế, chức năng và cả tính thẩm mỹ của hệ thống.

Các hệ thống và phương tiện thông tin tại các nhà ga có thể phân thành các nhóm tùy theo mục đích chức năng và tính chất kỹ thuật. Đối với một số nhà ga, các nhà thiết kế còn áp dụng những công cụ thông tin có tính trang trí nghệ thuật, có vị trí quan trọng trong tổ chức không gian của các nhà ga.

Tại các nhà ga ở San Diego và Boston (Mỹ),

các công cụ thông tin chính là các biển báo và banner gắn trên tường, cũng như hệ thống thông báo bằng âm thanh. Tại Singapore, các công nghệ tiên tiến hơn được ứng dụng để điều hướng và định hướng cho hành khách.

Nguyên tắc nhân văn hóa môi trường kiến trúc

Ưu tiên cải thiện chất lượng cuộc sống của người dân đồng thời với sự phức tạp hóa cơ cấu quy hoạch - chức năng của các nhà ga khiến yêu cầu đối với môi trường kiến trúc của các nhà ga đó cần được nâng cao. Các nhà ga hiện đại là ví dụ điển hình về tầm quan trọng của môi trường không gian đối với con người.

Quá trình nhân văn hóa môi trường kiến trúc của các nhà ga được hiểu là việc hoàn thiện môi trường đó nhằm đạt được sự tiện nghi về vật chất, tinh thần và cảm xúc của con người trong một môi trường nhân tạo. Môi trường không gian cần được phân chia thành:

- Ngoại thất: Các giải pháp liên quan đến việc kết hợp tổ hợp nhà ga vào môi trường xây dựng xung quanh, sự phù hợp của các tòa nhà/công trình hiện hữu xét theo các giải pháp màu sắc, cũng như sự tương tác giữa khu vực liên kế với giải pháp quy hoạch không gian của công trình... Quy mô, hình dáng và tính linh hoạt của nhà ga cần được đặc biệt chú ý. Để giảm hiệu ứng nổi trội của các tòa nhà lớn, cần tính tới các chi tiết có kích cỡ tương ứng với một người bình thường. Điều này đặc biệt đúng với các yếu tố như sân thượng, ban công - nơi con người có thể tiếp cận môi trường tự nhiên xung quanh;

- Nội thất: Được hiểu là những không gian mở rộng lớn, các đại sảnh mái vòm, ánh sáng tự nhiên, ánh sáng từ các đèn trần trên cao.... Điều vô cùng quan trọng là kết hợp tính đa dạng về chức năng - xã hội và môi trường xung quanh để kích thích cảm giác của con người về sự hài hòa và ấm cúng trong một môi trường lạ.

- Vật liệu: Để cảm nhận nhà ga như sự tiếp nối của môi trường tự nhiên, cần chú trọng ứng

dụng các vật liệu tự nhiên như đá và gỗ, nhất là khi trang trí các bề mặt ở gần (về trực quan) và dễ tiếp xúc với con người.

Khi thiết kế nhà ga tại Thiên Tân, các kiến trúc sư đã rất chú trọng tới nhu cầu của con người khi tạo nên một không gian mở với môi trường tự nhiên. Nhà ga, nhờ hình dáng cong trở thành sự kết nối hoàn hảo dải đường bờ biển và mặt biển.

Dự án tổ hợp nhà ga cảng tàu khách tại Sơn Đông dựa vào điều kiện khí hậu - tự nhiên và văn hóa - lịch sử, điều này khiến công trình dễ dàng hòa nhập với khu vực xung quanh. Tòa nhà nằm trong khu vực lịch sử vốn nổi tiếng bởi những mái dốc truyền thống và môn thể thao thuyền buồm. Dựa vào những yếu tố này, các kiến trúc sư quyết định xây một công trình có các kết cấu cơ bản bằng kim loại được "xếp lớp" - thể hiện những cánh buồm và hình dạng của mái dốc. Dự án còn xem xét những sân thượng mở, được bố trí tại các khoảng trống giữa các yếu tố kết cấu bằng thép, và hướng về phía nam. Giải pháp này đã giúp tổ chức các sân công cộng lớn ngoài trời. Trên mái nhà, các sân ngắm cảnh giống như boong tàu được tổ chức, nhờ đó khách có thể ngắm nhìn cả phần phía nam và phía bắc của thành phố.

Thiết kế nhà ga cảng tàu khách hiện đại cần được thực hiện trên cơ sở các nguyên tắc mới, thông qua việc xây dựng những giải pháp kiến trúc - quy hoạch của các công trình này, có tính đến các yếu tố khác nhau (quy hoạch đô thị, công nghệ - chức năng, kinh tế - xã hội, sinh thái, vệ sinh - sức khỏe...) nhằm đảm bảo việc vận hành tối ưu các chức năng của những nhà ga cảng tàu khách trong cơ cấu của một thành phố hiện đại.

A.Korolkova và các cộng sự

Nguồn : Tạp chí Architecture & Modern Information Technologies tháng 6/2018

ND: Lê Minh

Trung Quốc: Phát triển phương thức xây dựng kiểu mới, thúc đẩy cải cách ngành xây dựng

Trong thời đại mới phát triển chất lượng cao, Trung Quốc đang trong thời kỳ quan trọng khi đi sâu phát triển công nghiệp hóa, công nghệ hóa, đô thị hóa, thị trường hóa và quốc tế hóa, tiềm lực và cơ hội của cải cách bên cung cấp vẫn còn rất lớn, tuy nhiên cũng đồng thời đối mặt với rất nhiều những thay đổi phức tạp như tốc độ nền kinh tế chậm rãi, điều chỉnh kết cấu ngành công nghiệp, chuyển đổi năng lượng phát triển kinh tế, thách thức gia tăng... Sự phát triển tổng thể của Trung Quốc đang đối mặt với sự biến đổi sâu sắc, phát triển chất lượng cao trở thành chủ đề của thời đại, cải cách và đổi mới trở thành động lực trọng tâm dẫn dắt sự phát triển. So sánh với yêu cầu của sự phát triển chất lượng cao trong thời đại mới, đối chiếu với việc đáp ứng tốt hơn nhu cầu về chất lượng sản phẩm trong cuộc sống tốt đẹp của người dân, yêu cầu phát triển của ngành xây dựng Trung Quốc và thời đại mới vẫn tồn tại một khoảng cách nhất định.

Vì vậy, cần phải nắm rõ xu thế phát triển của thời đại mới, lấy trọng điểm là sự phát triển chất lượng cao, xuất phát từ lợi ích người dân để đẩy mạnh cải cách trong ngành xây dựng, dựa vào sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật và đổi mới kỹ thuật để nâng cao toàn diện trình độ kỹ thuật và trình độ quản lý, nâng cao chất lượng sản phẩm xây dựng, đi theo con đường phát triển mới với hàm lượng khoa học kỹ thuật cao, hiệu quả kinh tế tốt, hiệu suất tận dụng tài nguyên cao và bảo vệ môi trường Cacbon thấp.

Ngành xây dựng phải xây dựng vững chắc quan niệm phát triển mới “đổi mới, hài hòa, xanh, mở, chia sẻ”. Dưới sự chỉ đạo của quan điểm phát triển mới, ngành xây dựng phải thông qua phát triển phương thức xây dựng kiểu mới, đi sâu cải cách cung cấp, nâng cao toàn diện chất lượng và hiệu quả phát triển, dùng trình độ

cao hơn để phục vụ cho đại cục “5 hóa mới” phát triển, đó là: Công nghiệp hóa, công nghệ thông tin hóa, đô thị hóa, hiện đại hóa nông nghiệp và xanh hóa, từ đó bước vào thời kỳ phát triển chất lượng cao mới với sự dẫn dắt của khoa học kỹ thuật, sự đảm bảo về chất lượng sản phẩm, phát triển xanh, các doanh nghiệp phát triển.

1. Phương thức xây dựng kiểu mới mở ra cách mạng phát triển chất lượng cao

Phương thức xây dựng kiểu mới chỉ trong quá trình xây dựng công trình, lấy “xanh hóa” làm mục tiêu, lấy “thông minh hóa” làm biện pháp kỹ thuật, lấy “công nghiệp hóa” làm phương thức sản xuất, lấy tổng thầu công trình làm thể tải thực thi, thực hiện mô hình tổ chức xây dựng công trình kiểu mới “tiết kiệm năng lượng bảo vệ môi trường, nâng cao hiệu suất, nâng cao chất lượng sản phẩm, đảm bảo an toàn” trong toàn quá trình xây dựng. Bám sát 4 phương hướng phát triển chủ đạo này, có thể định nghĩa đơn giản phương thức xây dựng kiểu mới là Q-SEE, tức trong toàn quá trình xây dựng có thể nâng cao chất lượng (Q), đảm bảo an toàn và sức khỏe (S), bảo vệ môi trường (E), nâng cao hiệu suất (E).

Phát triển phương thức xây dựng kiểu mới là thực hiện phương thức tổ chức xây dựng từ mô hình nhận và phát thầu truyền thống quá độ sang mô hình tổng thầu công trình, thực hiện phương thức quản lý biến đổi từ quản lý ly tán truyền thống sang phương thức quản lý tiêu chuẩn hóa, thông tin hóa và thông minh hóa.

Có thể nói, phương thức xây dựng kiểu mới là con đường quan trọng giúp ngành xây dựng Trung Quốc thực hiện chuyên nghiệp hóa, hợp tác hóa, chi tiết hóa, chuyển đổi từ dạng mở rộng sang dạng chuyên sâu, là con đường tất yếu giúp thực hiện tiến bộ khoa học kỹ thuật,

nâng cao hiệu quả sản xuất, là cuộc cách mạng sâu sắc giúp ngành xây dựng Trung Quốc đẩy nhanh xanh hóa, thông minh hóa, công nghiệp hóa, quốc tế hóa, mở ra thời đại mới phát triển chất lượng cao.

2. Chặng đường phát triển kỹ thuật xây dựng kiểu mới là một chặng đường dài

Trong quá trình phát triển kỹ thuật xây dựng kiểu mới ở giai đoạn hiện tại, Trung Quốc đã có được nền tảng rất tốt, tuy nhiên nhìn một cách tổng thể vẫn còn tồn tại những hạn chế.

- *Kỹ thuật xây dựng xanh phát triển chưa đầy đủ*

Về phương diện công trình xanh, trong giai đoạn hiện nay, Trung Quốc đang học tập những kinh nghiệm tiên tiến của các nước phương Tây, đồng thời kết hợp với tình hình thực tế của đất nước để không ngừng hoàn thiện hệ thống đánh giá, thúc đẩy sự phát triển tốt đẹp của công trình xanh, tuy nhiên vẫn tồn tại một số vấn đề như phương thức quản lý tổ chức xây dựng xanh vẫn chưa đủ thành thực, kỹ thuật thiết kế và thi công trong thời đại mới vẫn cần nghiên cứu và tìm tòi, tính hệ thống trong kỹ thuật xây dựng xanh vẫn chưa đủ sâu, vật liệu xây dựng và cơ giới thi công vẫn tồn tại tình trạng chưa chuẩn xanh (như hao phí năng lượng, phát thải tiếng ồn ...)

- *Kỹ thuật xây dựng thông minh phát triển chưa đầy đủ*

Những năm gần đây, kỹ thuật xây dựng thông minh của Trung Quốc phát triển với tốc độ nhanh chóng, tuy nhiên vẫn còn tồn tại những vấn đề nhất định như hệ thống lý luận và kỹ thuật cơ sở về xây dựng thông minh được xây dựng chậm trễ, năng lực nghiên cứu cơ sở còn thiếu, các vấn đề như phần mềm cơ sở ... chưa được giải quyết căn bản, ngoài ra khả năng hấp thu các kỹ thuật tiên tiến từ nước ngoài còn hạn chế, sự điều tiết quản lý trong phát triển xây dựng thông minh còn chưa hoàn thiện.

- *Kỹ thuật xây dựng công nghiệp hóa phát triển chưa đầy đủ*

Hiện tại, khi so sánh với các nước phát triển về mức độ thành thực trong trình độ kỹ thuật, kỹ thuật xây dựng công nghiệp hóa của Trung Quốc vẫn tương đối lạc hậu. Các sản phẩm công trình lắp ghép vẫn chưa thực hiện tích hợp cao độ trong toàn chuỗi ngành công nghiệp, vẫn chưa thống nhất các chuyên ngành như kết cấu, cơ điện, trang trí..., thể hiện sự thiếu ăn khớp công nghiệp hóa giữa kết cấu chủ thể và các bộ phận khác, sản phẩm cấu phối kiện chưa hình thành chuỗi công nghiệp, kỹ thuật và dịch vụ chưa hoàn thiện. Những nguyên nhân kể trên đã khiến cho hiệu suất công nghiệp hóa thấp, chi phí đầu tư lớn, hệ thống chuỗi công nghiệp chưa thành thực.

3. Thúc đẩy phát triển khoa học phương thức xây dựng kiểu mới

Hiện tại, Trung Quốc đã có nền tảng và điều kiện để phát triển phương thức xây dựng kiểu mới.

- Lấy con người làm trung tâm, thúc đẩy nâng cấp không ngừng xây dựng xanh, thúc đẩy nâng cao chất lượng sản phẩm công trình xanh, đồng thời phát triển theo hướng công trình lành mạnh.

- Lấy ứng dụng tích hợp toàn bộ quá trình xây dựng thông minh làm chủ đạo, khai thác phương thức và lưu trình tổ chức thiết kế cũng như mô hình quản lý kiểu mới, xây dựng hệ thống tích hợp và nền tảng cơ sở thiết kế thông minh, khai thác nền tảng thiết kế hợp tác dựa trên kỹ thuật BIM, thúc đẩy công nghệ thông tin hóa và tự động hóa, đẩy mạnh ứng dụng nghiên cứu và phát triển người máy thi công, tăng cường nghiên cứu phát triển tự chủ về phần mềm cơ sở BIM và trang thiết bị thông minh hóa, tiếp tục phát triển công trình thông minh, cộng đồng thông minh, cơ sở hạ tầng thông minh... nhằm phục vụ cho hướng phát triển lớn về đô thị thông minh.

- Lấy hiệu quả xây dựng và chất lượng sản phẩm làm trung tâm để thúc đẩy phát triển công nghiệp hóa xây dựng, hoàn thiện hơn nữa

hệ thống kỹ thuật và các sản phẩm công trình lắp ghép, tăng cường thiết kế và thi công thông nhất, không theo đuổi mù quáng các chỉ tiêu như tỷ lệ chế sẵn, tỷ lệ lắp ghép..., đề cao thúc đẩy xây dựng lắp ghép hóa và xây dựng công nghiệp hóa, từ đó thúc đẩy sự phát triển sáng tạo và phát triển khoa học của kỹ thuật xây dựng công nghiệp hóa.

- Thúc đẩy đổi mới mô hình quản lý trong phương thức xây dựng kiểu mới, đề cao mô hình tổng thầu công trình như DB, EPC..., từng

bước mở rộng mô hình quản lý hiệu quả, thúc đẩy phương thức xây dựng bảo vệ môi trường hiệu quả cao, xây dựng mô hình quản lý tổng thầu công trình lấy hiện trường dự án làm trọng tâm, lấy thiết kế làm cơ sở dẫn dắt.

Mao Chí Bình

Nguồn: TC Xây dựng và Kiến trúc

Trung Quốc, số 6/2019

ND: Kim Nhạn

KHAI MẠC TRIỂN LÃM QUỐC TẾ XÂY DỰNG VIETBUILD HÀ NỘI 2019 LẦN THỨ 3

Hà Nội, ngày 27 tháng 11 năm 2019



Lễ cắt băng khai mạc Triển lãm



Thứ trưởng Nguyễn Đình Toàn phát biểu khai mạc Triển lãm