



KHOẢNG TRỐNG VỀ QUY CHUẨN - TIÊU CHUẨN CẦN ĐƯỢC LẮP ĐẦY BẰNG HƯỚNG DẪN KỸ THUẬT RÕ RÀNG VÀ KHẢ THI

NGUYỄN TẤT THẮNG - NGHIÊN CỨU VIÊN CAO CẤP VIỆN KIẾN TRÚC QUỐC GIA, BỘ XÂY DỰNG

Chuyển đổi sang năng lượng xanh, đặc biệt là phương tiện điện, không còn là xu hướng tương lai mà đã trở thành hiện tại. Số liệu đăng ký xe điện tăng mạnh trên toàn quốc cho thấy nhu cầu thực tế đang vượt xa tốc độ hoàn thiện của hệ thống hạ tầng và quy chuẩn kỹ thuật. Điều quan trọng là chúng ta phải hiểu đúng bản chất rủi ro: xe điện không nguy hiểm hơn xe xăng một cách tuyệt đối, mà rủi ro của hai loại phương tiện là khác nhau. Cháy xe xăng là cháy chất lỏng dễ cháy, còn cháy xe điện là sự cố điện - nhiệt (thermal runaway). Vì vậy, giải pháp phải dựa trên thiết kế và quản lý phù hợp, chứ không phải cấm đoán.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nước đi trước đều giải quyết vấn đề bằng cách đưa trạm sạc vào quy chuẩn thiết kế ngay từ đầu, như Anh và Đức. Singapore lại chọn chiến lược "thông thoáng", ưu tiên bố trí trạm sạc ở tầng trệt và ngoài trời, đảm bảo thông gió và khoảng cách an toàn. Đài Loan (Trung Quốc) thì tách hoàn toàn việc sạc khỏi khu dân cư bằng mô hình đổi pin tập trung, với hệ thống tủ sạc có cảm biến đa lớp và chữa cháy tự động. Những kinh nghiệm này đều có chung một thông điệp: thiết kế đúng ngay từ đầu sẽ giảm thiểu rủi ro và tạo điều kiện cho thị trường phát triển.

Trong bối cảnh Việt Nam, nguy cơ lớn nhất không nằm ở bản thân xe điện mà ở hạ tầng hiện hữu, đặc biệt là nhà ở riêng lẻ và chung cư cũ, nơi không có chỗ sạc, không có tiêu chuẩn kỹ thuật, dẫn đến tình trạng sạc tự phát. "Cấm đoán không khoa học chỉ làm tăng rủi ro". Khoảng trống về quy chuẩn - tiêu

chuẩn cần được lấp đầy bằng hướng dẫn kỹ thuật rõ ràng và khả thi.

Giải pháp thiết kế và công nghệ cần được tiếp cận theo mô hình quản lý rủi ro 3 lớp: hạ tầng - công nghệ - con người. Về hạ tầng, vị trí đặt điểm sạc phải ưu tiên gần lối ra vào, gần thông gió tự nhiên, tránh lối thoát nạn; phân khu xe điện và xe xăng; ngăn cháy lan bằng tường hoặc màn ngăn cháy. Về kỹ thuật điện, mỗi điểm sạc phải có aptomat riêng, chống rò, dây dẫn chịu nhiệt. Về công nghệ, camera nhiệt và AI có thể phát hiện bất thường trước khi xảy ra cháy. Với chung cư, tủ sạc an toàn hoặc trạm đổi pin ngoài trời là giải pháp khả thi để giảm tải cho tầng hầm.

Công tác vận hành và quản lý cũng quan trọng không kém: quy định giờ sạc có giám sát, kiểm tra hệ thống điện định kỳ, kiểm soát phương tiện đầu vào (chỉ cho phép pin nguyên bản, không dùng pin độ chế), trang bị kỹ năng xử lý sự cố pin lithium và cơ chế bảo hiểm - phí vận hành hợp lý. Chuyển đổi số trong quản lý sạc giúp tự động ngắt khi đầy và cảnh báo kịp thời.

Từ những phân tích trên, có thể thấy xe điện không phải là nguồn nguy hiểm tự thân. Rủi ro đến từ thiết kế sai và quản lý kém. Giải pháp là thiết kế đúng và quản lý tốt. Việt Nam có thể triển khai nhanh bằng cách ban hành các thông tư hướng dẫn kỹ thuật trước, sau đó hoàn thiện hệ thống quy chuẩn - tiêu chuẩn trong vòng một năm. Điều quan trọng là không để khoảng trống pháp lý kéo dài, cũng không nên làm những bộ quy định quá nặng nề khiến việc triển khai bị chậm lại./.

HẠ TẦNG CHO PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CẦN ĐƯỢC TÍCH HỢP ĐỒNG BỘ TRONG QUY HOẠCH

ĐỖ VIỆT CHIẾN - PHÓ CHỦ TỊCH THƯỜNG TRỰC HIỆP HỘI BẤT ĐỘNG SẢN VIỆT NAM

Việc chuyển đổi sang phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch là tất yếu. Chúng ta bắt buộc giải quyết bài toán phát triển kinh tế - xã hội, cũng như là giải quyết các thách thức lớn về môi trường. Tuy nhiên, đứng ở góc độ một người làm công tác nghiên cứu về quản lý đô thị nói chung, và kiến trúc xây dựng nói riêng, tôi thấy rằng: Muốn giải quyết bài toán này một cách căn cơ, thì phải xuất phát đầu tiên từ bài toán quy hoạch. Nếu chúng ta không giải quyết từ bài toán quy hoạch, chúng ta chỉ đi chạy theo giải quyết các vấn đề tình thế thì hệ quả chúng ta gánh chịu rất lớn. Bởi vì định hướng phát triển của thành phố chúng ta hiện nay là đang phát triển đa trung tâm, đa cực, đa tầng và đa lớp. Trong đó có cả không gian ngầm.

Việc đưa xe điện và hạ tầng sạc vào sử dụng đặt ra nhiều yêu cầu mới: bố trí bãi đỗ xe ngầm, trạm sạc, nguồn cấp điện cho tòa nhà và khu đô thị, cũng như đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy. Nếu các yếu tố này không được tích hợp đồng bộ trong quy hoạch, các ngành sẽ tiếp tục xử lý theo từng phần - giao thông lo đường, điện lực lo nguồn điện, phòng cháy lo an toàn, xây dựng lo cấp

phép - mà thiếu một đầu mối điều phối tổng thể.

Bên cạnh định hướng dài hạn, cần có các giải pháp trước mắt. Đối với các khu đô thị mới, chung cư mới và dự án xây dựng mới, việc áp dụng tiêu chuẩn và quy chuẩn mới phải được thực hiện bắt buộc ngay khi ban hành. Đây là cơ sở pháp lý để triển khai đồng bộ hạ tầng sạc và các yêu cầu kỹ thuật liên quan.

Đối với các khu chung cư cũ, bài toán phức tạp hơn nhiều. Hệ thống đã tồn tại, không gian hạn chế, hạ tầng kỹ thuật yếu và việc cải tạo rất tốn kém. Tuy nhiên, đây lại là khu vực có nguy cơ cao, đòi hỏi phải có giải pháp phù hợp với điều kiện hiện trạng, thay vì áp dụng máy móc tiêu chuẩn của khu mới.

Một nhóm đối tượng khác là các công trình xây dựng sai quy chuẩn. Dù tồn tại nhiều bất cập, cư dân vẫn đang sinh sống và đối mặt với rủi ro. Vì vậy, cần có các biện pháp tình thế nhằm giảm thiểu nguy cơ và bảo đảm an toàn.

Trong bối cảnh một số khu vực đô thị



dự kiến chuyển sang mô hình phát thải thấp, không sử dụng nhiên liệu hóa thạch, hệ thống cửa hàng xăng dầu cũ trở thành quỹ đất rất giá trị. Cần định hướng chuyển đổi các vị trí này thành trạm sạc hoặc hạ tầng phục vụ giao thông sạch, tránh bị sử dụng cho mục đích thương mại thuần túy.

Cuối cùng, trong thời kỳ đổi mới công nghệ và chuyển đổi số, việc ứng dụng công nghệ vào quản lý và vận hành hệ thống giao thông năng lượng sạch là yêu cầu tất yếu. Các giải pháp giám sát, cảnh báo, quản lý tải điện và điều phối năng lượng thông minh cần được tích hợp ngay từ đầu./.

HÀNH LANG PHÁP LÝ CẦN LINH HOẠT, PHÙ HỢP VỚI SỰ PHÁT TRIỂN CỦA THỜI KỲ MỚI

VŨ HOÀI ĐỨC - GIẢNG VIÊN TRƯỞNG KHOA HỌC LIÊN NGÀNH VÀ NGHỆ THUẬT, ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI



Tôi muốn nhấn mạnh rằng luật, quy chuẩn và tiêu chuẩn luôn đi chậm hơn thực tiễn. Điều này đặc biệt rõ khi chúng ta bàn về quy hoạch đô thị và hạ tầng phục vụ phòng cháy chữa cháy. Trong quá trình làm quy hoạch, tôi nhận thấy nếu chúng ta đi quá sâu vào kỹ thuật mà không có khoảng linh hoạt thì quy hoạch sẽ rất khó triển khai, bởi bản chất của quy hoạch là luôn thay đổi và cần được cập nhật liên tục.

Chúng ta cần tách bạch giữa quy hoạch và dự án, cũng như giữa quy chuẩn và tiêu chuẩn. Quy chuẩn là bắt buộc, mang tính ổn định và phòng ngừa rủi ro; còn tiêu chuẩn được khuyến khích,

để cập nhật theo công nghệ và thực tiễn. Trong bối cảnh công nghệ phát triển nhanh, nhiều tiêu chuẩn mới thường do doanh nghiệp do xây dựng trước. Vì vậy, chúng ta nên tạo khoảng mở để các mô hình mới, công nghệ mới có thể được áp dụng nhanh hơn, thay vì bị bó buộc bởi những quy định cứng.

Tôi cũng từng tham gia cùng lực lượng Công an trong việc xây dựng mô hình bố trí mạng lưới PCCC, cảnh sát cơ động và cảnh sát giao thông. Khi đó đã đặt ra nhiều yêu cầu rất tiến bộ như thời gian tiếp cận, sân bay trực thăng cứu hộ

hay tiêu chuẩn cho xe thang cao tầng. Nhưng việc triển khai thực tế đến đâu thì không phải lúc nào cũng rõ ràng. Điều này cho thấy chúng ta vẫn đang coi quy hoạch như một dự án có điểm bắt đầu - kết thúc, trong khi đúng ra nó phải là một quá trình liên tục cập nhật.

Nhìn vào các vụ cháy gần đây, có thể thấy phần lớn xảy ra ở khu dân cư cũ, nơi hạ tầng ngõ ngách yếu, quản lý xây dựng lỏng lẻo, nhà ở vượt phép và không đảm bảo yêu cầu PCCC. Trong khi đó, các khu đô thị mới - nơi có đầu tư và lợi ích kinh tế - lại ít rủi ro hơn. Điều

này đặt ra câu hỏi lớn về cách chúng ta quy hoạch và quản lý đô thị.

Cuối cùng, tôi cho rằng việc phát triển các phương tiện xanh, động cơ xanh là xu hướng cần được khuyến khích. Sự khuyến khích nên đến từ cơ chế chính sách, chứ không phải từ những quy chuẩn cứng nhắc. Luật cũng cho phép xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn đặc thù, kể cả ở cấp địa phương. Đây là cơ hội để tạo hành lang pháp lý linh hoạt, phù hợp với sự phát triển của thời kỳ mới./

MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG CHÍNH SÁCH PHÒNG CHÁY CHỮA CHÁY ĐỐI VỚI KHU VỰC SẠC XE ĐIỆN VÀ BÃI ĐỖ XE CHO NHÀ CAO TẦNG

PGS.TRUNG TƯỚNG LÊ QUANG BỐN - TRƯỞNG ĐẠI HỌC PHÒNG CHÁY CHỮA CHÁY



Chiến lược chuyển đổi năng lượng xanh của trên thế giới cũng như tại Việt Nam đang thúc đẩy mạnh mẽ việc sử dụng xe điện, khiến hạ tầng đô thị phải thay đổi để thích ứng. Nhằm ngăn ngừa thiệt hại về người và bảo vệ sự bền vững của kết cấu toà nhà, đối với các nhà và công trình, đặc biệt các nhà và công trình có số tầng lớn, chiều cao lớn, mật độ người và tài sản nhiều được xây mới, tốt nhất không nên sử dụng các tầng hầm hoặc tầng bán hầm là nơi để xe điện hoặc chỗ sạc điện. Khu vực bố trí để xe và sạc pin tốt nhất nên được bố trí là không gian hở (thông trực tiếp với ngoài trời như gara trên mặt đất dạng hở), không bố trí ở trong không gian kín của nhà và công trình.

Đối với các nhà và công trình đã xây dựng có tầng hầm hoặc tầng bán hầm làm gara và các nhà và công trình xây mới, khu dân cư hiện hữu, nếu không đủ diện tích cho trạm sạc và bãi đỗ xe ngoài trời mà phải sử dụng không gian kín để làm chỗ để xe hoặc sạc điện, cần kiểm tra năng lực cung cấp điện của hệ thống điện hiện hữu; khu vực để xe hoặc sạc được bố trí không gian riêng biệt, có khoảng cách ngăn cháy lan hoặc có bộ phận ngăn cháy ngăn với không gian sinh hoạt, làm việc và phải được thông gió tự nhiên hoặc thông gió cơ khí thường xuyên để thoát khói và nhiệt khi có sự cố cháy. Không gian để xe điện, đặc biệt là tầng hầm và gara kín,

cần được thiết kế theo nguyên tắc kiểm soát năng lượng nhiệt và khói độc sinh ra trong trường hợp có sự cố cháy, phát hiện sớm và chữa cháy kịp thời.

Đối với việc bố trí bãi đỗ xe, trạm sạc hở, ngoài trời ở khu dân cư, cần quy định các yêu cầu về năng lực của hệ thống cung cấp điện; quy hoạch mặt bằng bố trí, trong đó đặc biệt chú ý khoảng cách giữa bãi đỗ, trạm sạc với các nhà và công trình lân cận, giao thông cho xe chữa cháy tiếp cận và nguồn nước phục vụ chữa cháy. Không tận dụng không gian dưới đường trên cao, cầu vượt để bố trí bãi trông giữ xe, trạm sạc, tránh hậu quả nghiêm trọng cho kết cấu công trình, đe dọa an toàn giao thông cũng như tính mạng và tài sản của người tham gia giao thông.

Cuối cùng, việc tăng cường và thường xuyên duy trì tập huấn, tuyên truyền kiến thức, kỹ năng phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ cho lực lượng tại chỗ cũng như quy định xử phạt mang tính răn đe nghiêm khắc đối với những hành vi vi phạm các quy định an toàn về phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ đối với nhà và công trình nói chung, với các bãi đỗ xe, trạm sạc tại các tầng hầm, khu dân cư nói riêng, là những yêu cầu quan trọng cần được quan tâm, tính toán kỹ càng và hiện thực hoá trong các văn bản pháp luật nhằm ngăn chặn những kịch bản về các thảm hoạ cháy, nổ tương lai./