



MNG LI NG HM THÀNH PH H CHÍ MINH TRONG QUÁ TRÌNH HIN I HÓA D ÁN PHÁT TRIN CC B, THÁCH THC CHUNG CHO TOÀN Ô TH

Marie Gibert

► **To cite this version:**

Marie Gibert. MNG LI NG HM THÀNH PH H CHÍ MINH TRONG QUÁ TRÌNH HIN I HÓA D ÁN PHÁT TRIN CC B, THÁCH THC CHUNG CHO TOÀN Ô TH. WORKING PAPER, Trung tâm D báo và Nghiên cu ô th - PADDI. 2016. <hal-01378773>

HAL Id: hal-01378773

<https://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/hal-01378773>

Submitted on 10 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Centre de Prospective
et d'Études Urbaines



N° 3 - 2016

WORKING PAPER

Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu Đô thị - PADDI

MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG HẸM THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH TRONG QUÁ TRÌNH HIỆN ĐẠI HÓA *DỰ ÁN PHÁT TRIỂN CỤC BỘ, THÁCH THỨC CHUNG CHO TOÀN ĐÔ THỊ*

Marie GIBERT, Nghiên cứu sinh sau tiến sĩ, Asia Research Institute (ARI), Asian Urbanisms cluster,
National University of Singapore (NUS).
Email : marie_gibert@hotmail.com



**Ghi chú**

Các phân tích, kết luận trong tài liệu này do tác giả chịu trách nhiệm, không phản ánh quan điểm chính thức của PADDI cùng các đơn vị đối tác.

PADDI

Ra đời từ năm 2006, PADDI là một sáng kiến hợp tác giữa vùng Rhône-Alpes và thành phố Hồ Chí Minh. Là đơn vị trực thuộc Ủy ban nhân dân Thành phố, PADDI có nhiệm vụ hỗ trợ cho các cơ quan của Thành phố trong lĩnh vực đô thị.

Website: www.paddi.vn

Biên soạn: **Marie Gibert**

Hiệu đính: **Ngô Thị Thu Trang**

Biên dịch: **Đỗ Phương Thúy**

Ngày xuất bản: 02/2016



MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG HẸM THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH TRONG QUÁ TRÌNH HIỆN ĐẠI HÓA

DỰ ÁN PHÁT TRIỂN CỤC BỘ, THÁCH THỨC CHUNG CHO TOÀN ĐÔ THỊ

Mặc dù vắng mặt trong phần lớn đồ án quy hoạch của Thành phố, những con hẻm lại là cốt lõi của khung đô thị TP.HCM và tạo nên không gian sống của gần 85% dân số. Mật độ dân số trong hẻm phố rất cao, có thể lên tới 80.000 người/km², khiến công tác hiện đại hóa và mở rộng lộ giới hẻm trở nên vô cùng phức tạp. Mục tiêu của bài viết này là tìm hiểu những biến đổi đô thị đương đại đang diễn ra trong những “góc khuất của siêu đô thị” tại TP.HCM: những hẻm phố, còn rất ít được nhắc tới trong các công trình nghiên cứu.

Để làm được điều đó, cần xem xét những giai đoạn hiện đại hóa khác nhau của trung tâm đô thị lịch sử, vốn đã trải qua một giai đoạn tăng trưởng liên tục và không nằm trong khuôn khổ của các dự án quy hoạch. Về phương diện quản trị đô thị, việc nghiên cứu khía cạnh này có thể giúp nhấn mạnh vai trò ngày càng quan trọng của cơ quan quản lý cấp quận/huyện – đơn vị có trách nhiệm bảo trì – và hiện nay được giao thêm trách nhiệm hiện đại hóa – mạng lưới đường hẻm. Thông qua việc đối chiếu, so sánh trường hợp của 6 phường tại TP.HCM, bài viết cho thấy mức độ đa dạng rất cao về không gian-xã hội của các hẻm phố và lộ trình phát triển rất riêng của mỗi khu phố trong bối cảnh hiện đại hóa đương đại.

1 - Việt Nam có 5 thành phố trực thuộc Trung ương, về phân cấp hành chính tương đương với cấp tỉnh. TP.HCM là một trong 5 thành phố này.

Công trình xây dựng phát triển theo chiều cao, hạ tầng giao thông được nâng cấp, các khu đô thị mới dần mọc lên: cảnh quan đô thị của TP.HCM đang trong giai đoạn biến đổi rất nhanh chóng dưới 3 tác động đồng thời của chương trình quy hoạch của chính quyền¹, dự án của các nhà đầu tư nước ngoài đang xuất hiện ngày càng đông đảo, và những hoạt động xây dựng chính thức của chính người dân địa phương. Lời kêu gọi hướng tới “đô thị văn minh” khuyến khích người dân tham gia xây dựng “thành phố xanh, văn minh, hiện đại”. Những thay đổi đương đại - trên cả phương diện vật chất và hình dáng đô thị - có liên hệ mật thiết tới quá trình “siêu đô thị hóa”. Bên cạnh những chỉ tiêu về dân số, khái niệm “siêu đô thị hóa” cho phép đánh giá những biến đổi về chức năng – nảy sinh từ quá trình phân cấp cho địa phương “quyền tự chủ trong quản lý” - và hình dáng đô thị của những thành phố lớn trong bối cảnh toàn cầu hóa (Lacourt và Puissant, 1999 ; Ghorra-Gobin, 2000).

Trong bối cảnh đó, việc gia tăng chóng mặt số lượt di chuyển hàng ngày và số phương tiện cơ giới cá nhân đã khiến mạng lưới đường giao thông bị bão hòa và trở thành thách thức chính đối với các chính sách quy hoạch. Số lượng phương tiện giao thông cơ giới đã tăng gấp 3 lần từ 2003 đến 2013 (Sở Giao thông vận tải TP.HCM, 2014). Cụ thể, nếu vào năm 2010, Thành phố có 650 xe máy và 65 ô tô trên 1000 dân, thì tỉ lệ này đã tăng lên thành 800 xe máy và 75 ô tô vào năm 2014 (Tuổi Trẻ, 2015). Ngoài những dự án trọng điểm – xây dựng tuyến tàu điện ngầm đầu tiên, một mạng lưới BRT (xe buýt nhanh trên làn đường riêng), và đặc biệt là các tuyến cao tốc đô thị, nhiều dự án mở rộng lộ giới cũng được triển khai tại những con phố và hẻm trong khu vực đô thị hiện hữu nhằm giúp giao thông trở nên thông thoáng hơn. Trong quan điểm của nhà quản lý, một đô thị ùn tắc – tức một đô thị nơi các phương tiện khác nhau chia sẻ chung làn đường và người sử dụng các phương tiện khác nhau thường giao nhau – ngày càng đối lập với một đô thị chức năng với những làn đường riêng rẽ và được điều tiết tốt (Musil và Simon, 2015).

Mặc dù vắng mặt trong phần lớn đồ án quy hoạch của Thành phố, những con hẻm lại là cốt lõi của khung đô thị TP.HCM và tạo nên không gian sống của gần 85% dân số của một thành phố hơn 8 triệu dân. Đặc điểm của mạng lưới hẻm là lộ giới nhỏ hẹp: theo quy định, hẻm là tuyến đường có lộ giới nhỏ hơn 12m, nhưng trong thực tế còn hẹp hơn rất nhiều. Những con hẻm thường không có vỉa hè, uốn lượn quanh co, dễ khiến người ta có cảm giác chật chội, tù túng, đặc biệt với mật độ xây dựng dày đặc hai bên đường. Đây cũng là những khu phố tập trung đông dân cư nhất, với mật độ có thể lên tới 80.000 người/km² (Storch và cộng sự, 2008: 449). Chính điều này khiến công tác hiện đại hóa và mở rộng lộ giới hẻm trở nên phức tạp hơn. Bên cạnh việc mang tới cho Thành phố một kiểu dáng đô thị đặc biệt, những khu phố vô cùng đông đúc này còn tạo nên những không gian sống sinh động, gắn bó mật thiết với đời sống thường ngày của cư dân. Một dạng văn hóa đô thị đặc biệt được phát triển ở đó, với những sinh hoạt vô cùng phong phú, đa dạng và cùng tồn tại một cách hài hòa. Những chức năng phục vụ sinh hoạt cộng đồng này cũng góp phần xác định thuộc tính đô thị của TP.HCM (Gibert, 2014). Thực vậy, các con phố và hẻm đảm bảo chức năng không gian công cộng trong một thành phố còn thiếu không gian mở. Do đó, có thể coi những con hẻm là “đường dân sinh”, tức vừa có chức năng phục vụ việc đi lại (như mạng lưới giao thông), vừa có chức năng không gian công cộng cục bộ (không gian sinh hoạt).

Trong khi chính quyền các đô thị lớn từ lâu luôn chủ trương quản lý đô thị hiện hữu thông qua các quy hoạch mang tính pháp lý, thì từ những năm 2000, những dự án đô thị sáng tạo bắt đầu xuất hiện hướng tới mục tiêu hiện đại hóa môi trường sống đô thị, đặc biệt là các giải pháp đối với mạng lưới con hẻm.

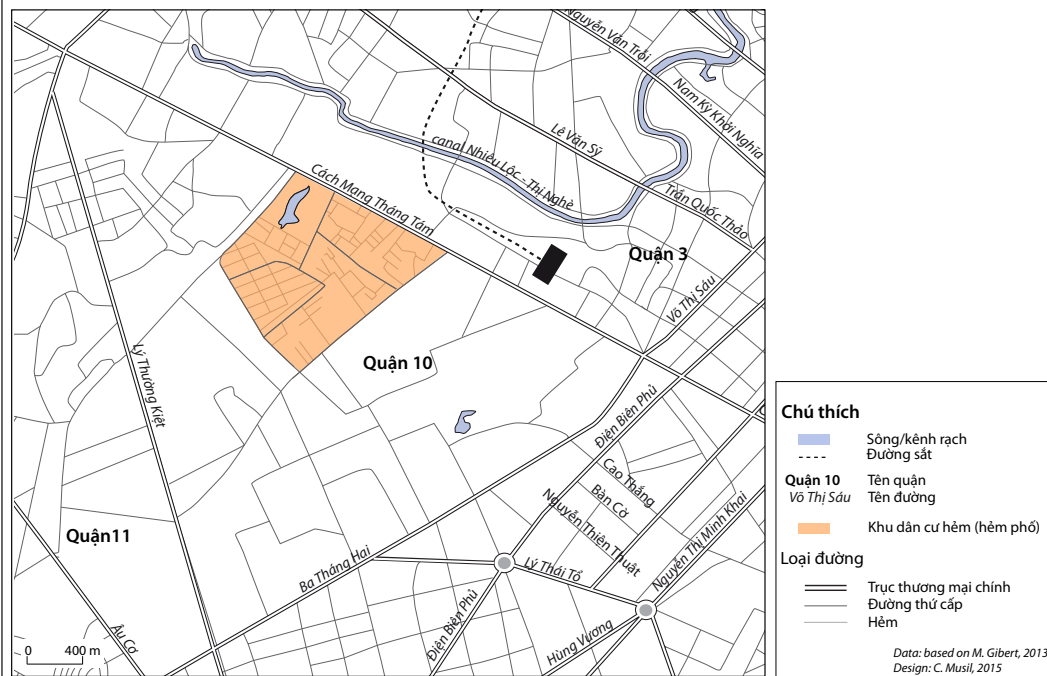
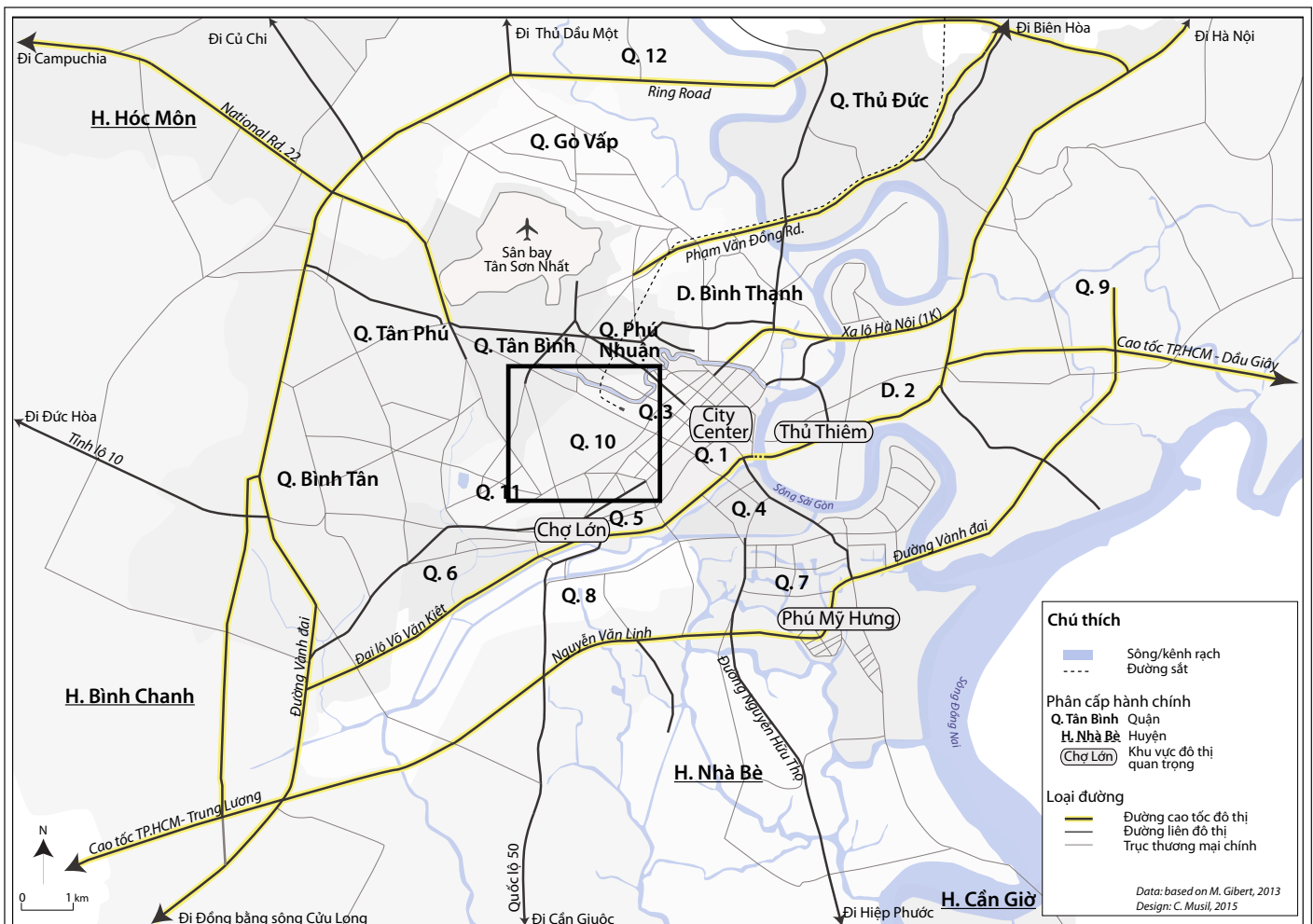
Mục tiêu của bài viết này là tìm hiểu những biến đổi đô thị đương đại đang diễn ra trong những “góc khuất của siêu đô thị” tại TP.HCM: những hẻm phố, còn rất ít được nhắc tới trong các công trình nghiên cứu. Trong khi việc xây dựng “siêu đô thị hiện đại” hiện nay đang ngày càng đi theo xu hướng “quy hoạch đô thị theo dự án” (Goldblum, 2015), thì càng cần xem xét những giai đoạn hiện đại hóa khác nhau của trung tâm đô thị lịch sử vốn đã trải qua một giai đoạn tăng trưởng liên tục và không nằm trong khuôn khổ của các dự án quy hoạch. Về phương diện quản trị đô thị, việc nghiên cứu khía cạnh này có thể giúp nhấn mạnh vai trò ngày càng quan trọng của cơ quan quản lý cấp quận/huyện – đơn vị có trách nhiệm bảo trì – và hiện nay được giao thêm trách nhiệm hiện đại hóa – mạng lưới đường hẻm.

Những thách thức trong quá trình siêu đô thị hóa những khu dân cư hiện hữu đặt ra vấn đề về vị trí của đường hẻm và sự kết nối của chúng với những tuyến đường khác trong một mạng lưới đường giao thông chưa được phân cấp hoàn chỉnh (1), cũng như cần giải mã những thách thức đan xen liên quan tới dự án mở rộng lộ giới hẻm (2).

Loại đường <i>Ví dụ</i>	Chức năng trong mạng lưới	Lộ giới	Các hoạt động ven đường	Tính gắn bó
Trục cao tốc đô thị				
Đường Quốc lộ <i>Quốc lộ 1A</i>	- Phục vụ kết nối thành phố với các tỉnh trong nước và quốc tế	2 x 5 làn	- Sản xuất công nghiệp quy mô lớn - Khu vực logistic - Nhà ở	Khả thấp
Đại lộ và đường vành đai <i>Đại lộ Đông-Tây Nguyễn Văn Linh</i>	- Kết nối thành phố với các tỉnh lân cận - Chức năng trung chuyển ở quy mô toàn thành phố - Cấu trúc những khu đô thị mới	2 x 5 làn tới 2 x 7 làn	- Sản xuất công nghiệp quy mô nhỏ - Thương mại quy mô toàn đô thị hoặc cục bộ - Nhà ở	Cao
Đường đại đô thị				
<i>Nguyễn Văn Trãi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa</i>	- Chức năng trung chuyển nội đô thị - Mỹ quan đô thị	2 x 4 làn	- Thương mại chuyên môn hóa - Dịch vụ chuyên môn hóa - Cơ quan chính quyền	Trung bình
Trục đường thương mại				
<i>Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng</i>	- Chức năng trung chuyển trong phạm vi đô thị hiện hữu - Đường gom và cấu trúc các khu phố hai bên bờ - Chức năng thương mại	2 x 2 làn	- Thương mại tiện lợi và bán chuyên môn hóa - Dịch vụ tiện lợi - Nhà ở - Cơ quan chính quyền	Rất cao
Đường thứ cấp				
<i>Hồ Văn Huê</i>	- Đường gom ở cấp quận/huyện - Cấu trúc các phường và các ô phố hiện hữu	2 làn	- Thương mại tiện lợi - Dịch vụ tiện lợi - Nhà ở - Trụ sở chính quyền quận/huyện	Rất cao
Hẻm				
Hẻm chính	- Đường gom cục bộ - Cấu trúc các ô phố và khu dân cư hiện hữu	1 làn	- Buôn bán nhỏ lẻ - Nhà ở - Trụ sở chính quyền phường	Tối đa
Hẻm phụ	- Đường gom cục bộ	1 làn	- Nhà ở	Tối đa

Hình 1. Phân loại các tuyến đường trong mạng lưới đường giao thông TP.HCM

Nguồn : M. Gibert, 2013



Hình 2. Phân loại các tuyến đường trong mạng lưới đường giao thông TP.HCM: bản đồ minh họa

Thực hiện: M. Gibert, 2013

Nguồn dữ liệu: C. Musil, 2015

Mô hình quản lý phức tạp của những dự án mang tính cục bộ này cũng cho phép nhìn nhận lại vai trò trung tâm của chính quyền quận/huyện trong việc quản lý quá trình hiện đại hóa đô thị cục bộ (3). Thông qua việc đối chiếu, so sánh trường hợp của 6 phường tại TP.HCM, bài viết cho thấy mức độ đa dạng rất cao về không gian-xã hội của các hẻm phố và lộ trình phát triển rất riêng của mỗi khu phố trong bối cảnh hiện đại hóa đương đại (4). Nghiên cứu này giúp xem xét lại những quan điểm vốn cho rằng quá trình siêu đô thị hóa diễn ra hoàn toàn giống nhau. Ngược lại với quan điểm này, tác động của quá trình này mang tính chọn lọc rất cao.

1. TP.HCM, KẾ THỪA MỘT MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG CHƯA HOÀN THIỆN

Kết hợp giữa quy hoạch và phát triển tự phát: xây dựng mạng lưới giao thông lịch sử tại TP.HCM

Với 86% mạng lưới là đường hẻm có lộ giới nhỏ hơn 12m, đặc thù của TP.HCM là hệ thống đường giao thông chiếm tỉ lệ rất thấp trong tổng diện tích đô thị. Cụ thể, chỉ 3% diện tích đô thị dành cho đường giao thông², trong đó chỉ 14% là đường xe hơi có thể lưu thông (Albrecht và cộng sự, 2010: 91). Việc thiếu đường thứ cấp dẫn tới sự hình thành những ô phố rộng lớn, không cân đối và không hề được quy hoạch. Hình dáng đô thị như vậy có liên quan tới quá trình phát triển lịch sử của một đô thị đã trải qua giai đoạn bùng nổ dân số trong chiến tranh, đặc biệt giữa những năm 50 – 60 và không được điều chỉnh bởi bất cứ dự án quy hoạch đô thị tầm cỡ nào. Chỉ riêng khu vực ô bàn cờ được quy hoạch từ thời thuộc địa, bao phủ Quận 1 và một phần Quận 3 – và hệ thống đường giao thông ban đầu của khu người Hoa ở cực Tây Quận 5 là được quy hoạch và định hình vào thế kỷ XIX. Thời đó, những ô phố đều đặn và các trục đường phân định ranh giới giữa chúng được thiết kế như những yếu tố cấu trúc và định hình quá trình đô thị hóa. Ngoài hai trung tâm lịch sử này, quá trình đô thị hóa tại TP.HCM diễn ra một cách tự phát và tuyến tính, đặc biệt dọc theo các trục đường thương mại liên đô thị lịch sử. Mạng lưới các trục đường này trên quy mô thành phố khá lỏng lẻo.

Quá trình mở rộng đô thị tự phát trước hết đã hình thành những dãy nhà mặt tiền liên tiếp, sau đó mới phát triển vào sâu bên trong. Càng xa

những trục đường chính, sự đô thị hóa càng bộc lộ tính tạm bợ và hình thành những khu dân cư rộng lớn với ranh giới không chính thức, thông với bên ngoài bằng mạng lưới đường hẻm chật hẹp, quanh co, đôi khi như mê lộ. Cách thức đô thị hóa khác nhau trong lòng những ô phố này được lý giải bởi bối cảnh đa dạng của từng khu vực: sự tồn tại của những dòng kênh mương thủy lợi cũ chẳng hạn cũng giúp cấu trúc mạng lưới đường xá nội ô phố, và góp phần hình thành đặc tính “làng xã” của khu vực đó theo thời gian.

Bài viết đề xuất một bảng phân loại các tuyến đường khác nhau tại TP.HCM hiện nay nhằm hiểu rõ hơn vị trí của đường hẻm trong mạng lưới đường giao thông, cũng như cách thức kết nối giữa các loại đường khác nhau (hình 1 và 2). Cách phân loại này cố gắng tính đến một cách toàn diện những tiêu chí phân loại khác nhau, từ việc hài hòa giữa chức năng đi lại và chức năng không gian sống cộng đồng. Vì vậy, bên cạnh tiêu chí về lộ giới, bảng phân loại còn chú ý tới đặc điểm của khu đất hai bên, quy mô và hình dáng kiến trúc của công trình xây dựng ven đường, cũng như mức độ tương tác giữa con hẻm và cuộc sống của cư dân tại đó mà ở đây chúng tôi gọi là “sự gắn bó của con đường”. Trên tinh thần đó, bảng phân loại này vừa có điểm khác biệt, đồng thời cũng bổ sung cho bảng phân loại các tuyến đường chính thức do Bộ Xây dựng ban hành theo Quyết định số 22/2007/QĐ-BXD (*Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế*). Quyết định này chủ yếu dựa trên tiêu chí chính là tải trọng của đường, mà không tính tới các tiêu chí định tính khác. Việc đối chiếu những tiêu chí khác nhau này sẽ cho phép xác định 5 loại đường chính tại TP.HCM, trong đó đường hẻm là cấp độ cuối cùng.

Các trục đường cao tốc đô thị: từ chức năng trung chuyển tới vai trò cấu trúc quá trình đô thị hóa cục bộ

Đường cao tốc đô thị có chức năng đảm bảo kết nối TP.HCM với các tỉnh lân cận và cả nước. Nhóm đường này bao gồm nhiều tuyến đường có tên gọi chính thức khác nhau, như quốc lộ hoặc đại lộ. Nếu như các tuyến đường quốc lộ chỉ dừng lại ở khu vực ngoại thành và không đi qua khu vực đô thị lịch sử, những “đại lộ” như Đại lộ Đông – Tây được phép trực tiếp đi qua khu vực trung tâm của Đại đô thị. Các tuyến đường đô thị tạo ra khác biệt trước hết bởi lộ giới rất rộng, thường bao gồm ít nhất 4 làn đường mỗi chiều giúp phương tiện vận tải nặng cũng có thể dễ dàng lưu thông, trong khi

2 - Ví dụ, tại thủ đô các quốc gia châu Âu, mạng lưới đường giao thông chiếm trung bình 30% tổng diện tích đô thị, thậm chí còn cao hơn tại Mỹ.

đó các tuyến đường đại đô thị và các trục đường thương mại của thành phố không cho phép xe tải nặng lưu thông vào ban ngày. Chính vì vậy, các tuyến cao tốc đô thị đang trở thành mô hình chủ đạo trong việc xây dựng đường giao thông, đặc biệt tại các khu đô thị mới.

Đường đại đô thị: chức năng giao thông và phản chiếu mỹ quan đô thị

Loại đường thứ hai là “đường đại đô thị”. Cách phân loại này chú trọng đến tầm quan trọng của nhóm đường này không chỉ về quy mô mà còn về tính biểu tượng của chúng: các công trình xây dựng hai bên đường đóng vai trò phản ánh diện mạo của một đô thị hiện đại. Những tuyến đường khá dài này có chức năng chính là đảm bảo kết nối hiệu quả các quận huyện của Thành phố. Đây là những trục đường lịch sử, được hình thành và

phát triển từ những tuyến đường thương mại liên đô thị cổ có từ trước thời kỳ thuộc địa. Đến thời kỳ thuộc địa, vị thế cấu trúc đô thị của chúng được khẳng định qua nhiều đồ án quy hoạch đô thị. Ngày nay, chức năng giao thông của các tuyến đường này ngày càng được củng cố với các dự án kéo dài và mở rộng lộ giới. Tuy nhiên, mạng lưới các tuyến đường này còn khá lỏng lẻo và hạn chế về số lượng.

Bên cạnh chức năng giao thông, loại đường này còn giữ vai trò thể hiện mỹ quan đô thị, vì dọc hai bên đường là trụ sở của nhiều cơ quan Nhà nước, như UBND quận/huyện. Các trục đường này còn giữ vị trí quan trọng về thương mại ở quy mô toàn Thành phố, với các salon ô tô và trụ sở doanh nghiệp. Tuy nhiên, các loại hình thương mại tiện lợi phục vụ các khu phố xung quanh ngày càng thưa thớt dần. Ngày nay, đây là vị trí đặc địa cho



Hình 3. Kiểu dáng các công trình ven trục đường Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa

Nguồn: Google Map, 2013

Ảnh: M. Gibert, 2010

Thực hiện: M. Gibert, 2013



Hình 4. Đường hẻm TP.HCM, không gian sinh hoạt cộng đồng : một ví dụ trong phiên chợ sáng tại quận Bình Thạnh

Nguồn: M. Gibert, 2011

những công trình có chiều cao ở mức trung bình. Sự xuất hiện ngày càng nhiều của chúng càng làm tăng sự tương phản và đứt đoạn giữa lớp nhà mặt tiền và các lớp nhà phía sau. Càng vào sâu bên trong, các công trình càng ít có điều kiện thông trực tiếp ra đường lớn. Do vậy, giữa hai ngôi nhà thường phải chừa một hẻm nhỏ làm lối đi chung. Những hẻm này ngày càng chìm khuất khi công trình xây dựng ngày càng cao tầng hơn (hình 3).

Các trục đường thương mại – kết hợp giữa giao thông và không gian sống

Vốn là trục giao thông quan trọng trong phạm vi đô thị cũ, với lộ tuyến dài hàng kilomet, các trục thương mại tạo thành khung xương của mạng lưới quận/huyện được quy hoạch dưới thời thuộc địa. Những trục đường này có lộ giới khá hạn chế và không thuộc đối tượng của các dự án mở rộng lộ giới quy mô lớn những thập niên gần đây: chúng chỉ đơn giản được chuyển thành đường một chiều nhằm giúp lưu thông dễ dàng hơn.

Các công trình xây dựng ven loại đường này vốn chủ yếu là nhà phố, tương tác trực tiếp với lòng đường. Những nhà phố thương mại mặt tiền ở đây đóng vai trò chuyển tiếp với khu dân cư bên trong, khác với các công trình quy mô lớn ven các tuyến đường đại đô thị với vai trò như một hàng rào ngăn cách giữa con đường và khu dân cư bên trong.

Các tuyến đường thứ cấp còn hạn chế về số lượng

Càng xa trung tâm lịch sử, mạng lưới các tuyến đường thứ cấp càng lỏng lẻo và các ô phố càng phình rộng. Là yếu tố cấu thành quan trọng của khu vực bàn cờ kế thừa từ thời Pháp thuộc, chủ yếu thuộc địa phận Quận 1 và Quận 3 ngày nay, nhưng trong số các loại đường giao thông của TP.HCM, đây lại là loại đường không hoàn thiện nhất. Đường thứ cấp là những tuyến phố có 2 làn đường với vỉa hè nhỏ, hai bên là những công trình thương mại và nhà ở đan xen. Chúng phục vụ những khu phố trong hẻm và tạo điều kiện kết nối thuận tiện hơn cho những khu phố này với các trục thương mại và đường đại đô thị.

Sự kết nối của đường hẻm với các loại đường khác

Đường hẻm là cấp cuối cùng trong mạng lưới đường giao thông TP.HCM: có thể coi đây là loại đường “dưới đường thứ cấp” hoặc đường gom. Với lộ giới nhỏ hơn 12m, không có vỉa hè, chỉ bao gồm 1 làn đường duy nhất và thường chỉ người đi bộ và xe 2 bánh mới có thể lưu thông. Đôi khi trong một số hẻm rộng nhất, xe ô tô có thể qua lại được. Dù lộ giới hạn chế, đường hẻm chính là khung xương và yếu tố cấu trúc nên các ô phố và khu dân cư rộng lớn của Thành phố theo mô hình phân nhánh. Đường hẻm tại TP.HCM gắn bó vô cùng mật thiết với đời sống của cư dân nơi đây (hình 4).

Sự phân cấp không hoàn thiện của mạng lưới giao thông TP.HCM cũng dẫn đến tình trạng đường hẻm thông trực tiếp với các trục thương mại và đường đô thị, làm tăng số lượng các ngã tư và giao lộ nhỏ, gây khó khăn cho việc xây dựng một mạng lưới giao lộ được phân cấp rõ ràng. Cấu trúc mạng lưới như vậy là nguyên nhân quan trọng dẫn tới tắc nghẽn giao thông, do chúng làm tăng số lượng các giao lộ không có đèn tín hiệu giao thông điều khiển. Thực vậy, đèn tín hiệu giao thông không được lắp đặt tại giao lộ giữa các trục đường lớn và đường hẻm.

2. NHỮNG THÁCH THỨC ĐAN XEN TRONG VIỆC HIỆN ĐẠI HÓA ĐƯỜNG HẸM

Trong bối cảnh xây dựng siêu đô thị đương đại, mạng lưới đường hẻm với cấu trúc hiện hữu và những hoạt động đa dạng, phong phú trên những tuyến đường này thực sự là một thách thức lớn với chính quyền địa phương trong việc triển khai thực chương trình chỉnh trang đô thị hiện hữu bằng cách mở rộng hẻm giới. Ngoài những lý do chính thức đã được đưa ra nhằm chứng minh tính đúng đắn và phổ biến chính sách mở rộng lộ giới – hiện được điều chỉnh bởi quyết định 88/2007/QĐ-UBND, chương trình này còn cho thấy nhiều thách thức đan xen, đôi khi không chính thức, và có liên hệ tới việc phát huy giá trị đất đai và phương châm xây dựng một “đô thị văn minh, hiện đại”.

Từ chủ trương chính sách...

Một mạng lưới bão hòa

Từ năm 2009, một bài viết đăng trên báo *Vietnam News* đã được giật tít một cách khá khiêu khích: “In Ho Chi Minh City, traffic jams have become a way of life” (Vietnam News, 2009). Vấn đề không có đường cho xe chạy trước tình trạng số lượng phương tiện cơ giới tăng chóng mặt thường được Sở Giao thông vận tải nêu lên trong các cuộc phỏng vấn. Không thiếu nguyên nhân dẫn đến tắc nghẽn giao thông. Tốc độ gia tăng dân số mạnh mẽ của Thành phố, chủ yếu là tăng do nhập cư được lý giải bởi sự mở rộng các khu công nghiệp, khu đô thị ở bên ngoài lõi đô thị lịch sử. Từ mười năm trở lại đây, tình trạng này góp một phần quan trọng vào sự bùng nổ số lượng lượt di chuyển nội đô thị trong khi nhà quản lý chưa được chuẩn bị

kỹ càng (Gubry và Lê Hồ Phong, 2010: 108). Vấn đề mất kết nối giữa nhà ở và nơi làm việc càng làm tăng xu hướng này. Cũng không thiếu nguyên nhân làm trầm trọng thêm tình trạng ùn tắc, như: tình trạng ngập nước khá thường xuyên, ngày càng nhiều công trường xây dựng trên các tuyến đường khiến phần đường dành cho lưu thông bị thu hẹp.

Những tác động tiêu cực của tắc nghẽn giao thông cũng không ít, phải kể tới đầu tiên là ô nhiễm không khí (Benkhalifa, 2006; Storch và cộng sự, 2008: 453; Bose, 2013: 212) và tai nạn giao thông. TP.HCM có tỷ lệ tai nạn giao thông lớn nhất cả nước, chiếm gần 10% tổng số vụ hằng năm, trong đó có tới 68% liên quan đến xe hai bánh gắn máy (Tài liệu tập huấn của Paddi “An toàn giao thông: thách thức, chính sách và quy hoạch. Khái niệm và thực tiễn”, 2011).

Nếu báo chí thường đưa tin về những vụ kẹt xe nghiêm trọng trên những trục đường lớn, thì mạng lưới đường hẻm cũng ngày càng rơi vào tình trạng này. Vào giờ cao điểm, khi các trục chính bị nghẽn, người điều khiển xe hai bánh thường đi tránh vào đường hẻm, biến đường hẻm từ đường gom trở thành nơi trung chuyển. Thêm vào đó, những luồng di chuyển mới này cũng không thể tránh khỏi việc va chạm với những hoạt động đa dạng vốn có của hẻm, đặc biệt là hoạt động buôn bán ngay trong lòng hẻm (hình 5).

Trong bối cảnh mạng lưới giao thông đô thị chưa hoàn thiện, lộ giới hạn chế, việc đảm bảo quá trình chuyển đổi từ đường gom thành đường trung chuyển là thách thức lớn trong quá trình hiện đại hóa mạng lưới đường hẻm.

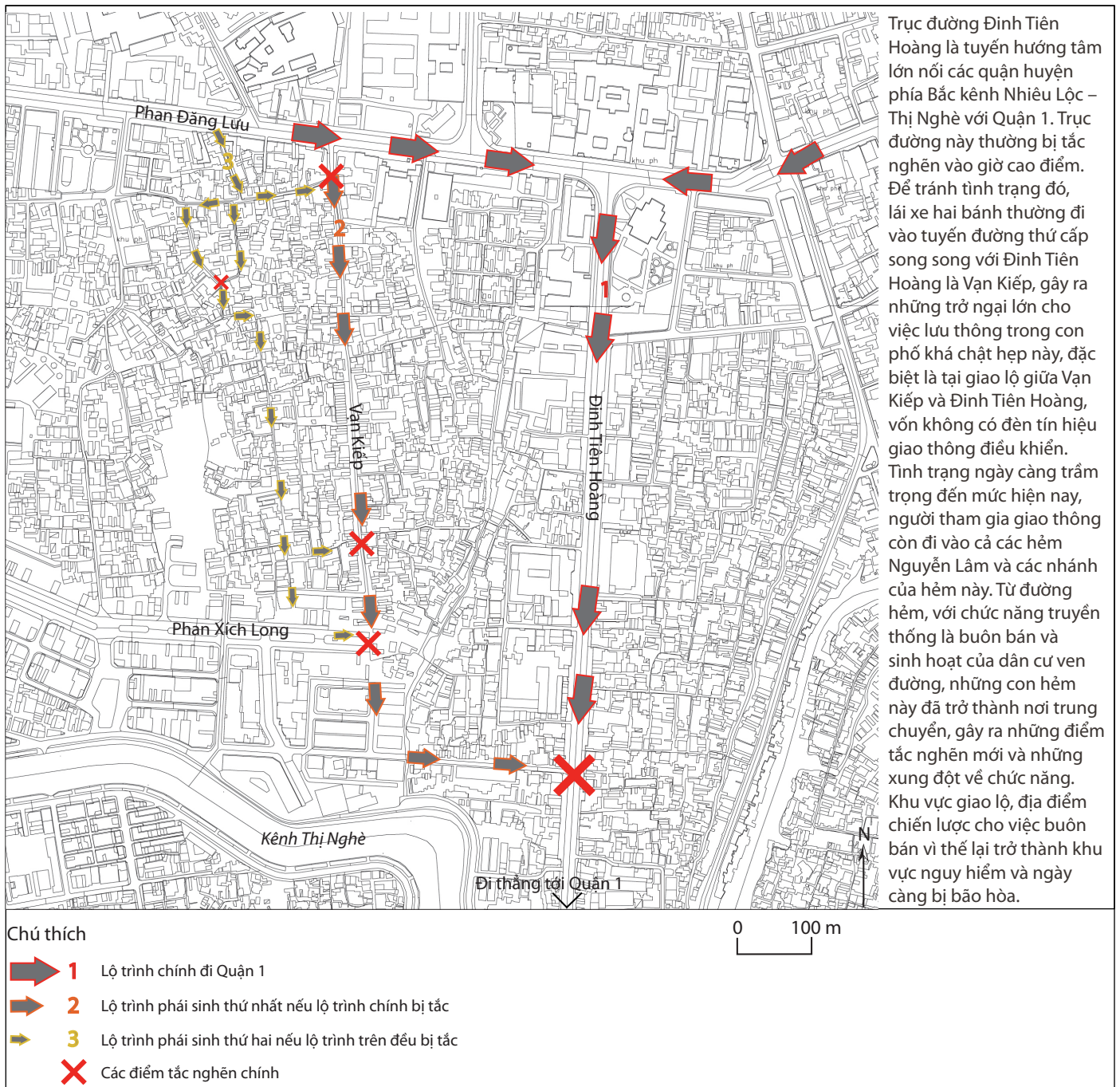
Phòng chống ngập nước và nguy cơ cháy nổ

Các tuyến phố của TP.HCM cũng tiềm ẩn nguy cơ ngập nước vào mùa mưa, từ tháng 5 tới tháng 10 hằng năm: nước có thể dâng lên hàng chục centimet chỉ trong vòng 20 phút, khiến giao thông đi lại khó khăn và ảnh hưởng nghiêm trọng tới tầng trệt của các hộ gia đình và cửa tiệm hai bên đường.

Một trong những giải pháp được Sở Giao thông vận tải áp dụng trong khoảng 5 năm trở lại đây nhằm giải quyết tình trạng này là nâng lòng đường (cốt nền). Biện pháp ngắn hạn này chắc chắn đã ít nhiều giúp cải thiện việc tiêu thoát nước trên những trục đường lớn. Tuy nhiên, chúng lại gây ra hệ lụy là các công trình và nhà ở ven đường, đôi khi thấp hơn mặt đường hàng

chục centimet, bị ảnh hưởng nặng nề hơn do nước từ mặt đường tràn vào khi mưa lớn (Tuổi Trẻ, 2010). Hơn nữa, chương trình nâng cao lòng đường rất hiếm khi áp dụng cho đường hẻm, vốn do chính quyền cấp quận/huyện quản lý. Vì vậy, các khu phố hẻm thường xuyên trở thành lòng chảo bị các trục đường lớn vây quanh và trở nên dễ bị tổn thương hơn khi mưa lớn (Tin Nóng, 2013). Trước tình trạng đó, những biện pháp đã được áp dụng thường mang tính cá thể, nhỏ lẻ, ví dụ: khi xây nhà mới, người dân thường xây nền cao hơn so với lòng hẻm.

Nguy cơ cháy nổ và việc phương tiện PCCC không thể tiếp cận vào đường hẻm chật hẹp cũng là một thách thức khác đối với nỗ lực hiện đại hóa mạng lưới này. Các vụ cháy nổ xảy ra trong hẻm được báo chí đưa tin thường do sự cố chập cháy thiết bị điện của các hộ gia đình (Lao Động, 2013 ; Pháp Luật, 2013). Đội cứu hộ thường phải sử dụng xe nhỏ đặc chế, hoặc phải kéo vòi nước từ ngoài đường chính vào trong hẻm (hình 6). Người dân trong hẻm cũng thường giúp sức đội cứu hộ trong công cuộc chữa cháy phức tạp này. Khó khăn về tiếp cận khi cứu hộ trong những



Trục đường Đinh Tiên Hoàng là tuyến hướng tâm lớn nối các quận huyện phía Bắc kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè với Quận 1. Trục đường này thường bị tắc nghẽn vào giờ cao điểm. Để tránh tình trạng đó, lái xe hai bánh thường đi vào tuyến đường thứ cấp song song với Đinh Tiên Hoàng là Vạm Kiếp, gây ra những trở ngại lớn cho việc lưu thông trong con phố khá chật hẹp này, đặc biệt là tại giao lộ giữa Vạm Kiếp và Đinh Tiên Hoàng, vốn không có đèn tín hiệu giao thông điều khiển. Tình trạng ngày càng trầm trọng đến mức hiện nay, người tham gia giao thông còn đi vào cả các hẻm Nguyễn Lâm và các nhánh của hẻm này. Từ đường hẻm, với chức năng truyền thống là buôn bán và sinh hoạt của dân cư ven đường, những con hẻm này đã trở thành nơi trung chuyển, gây ra những điểm tắc nghẽn mới và những xung đột về chức năng. Khu vực giao lộ, địa điểm chiến lược cho việc buôn bán vì thế lại trở thành khu vực nguy hiểm và ngày càng bị bão hòa.

Hình 5. Đường hẻm, từ tuyến đường gom thành nơi trung chuyển: ví dụ các lộ trình phái sinh quanh trục Đinh Tiên Hoàng
 Nguồn: Bản đồ địa chính các quận Phú Nhuận và Bình Thạnh, 2010
 Quan sát thực địa vào tháng 2 và tháng 7 năm 2010 của M. Gibert
 Thực hiện: M. Gibert, 2013

3 - Cụ thể, theo khoản 2 Điều 1 Quy định về lộ giới và quản lý đường hẻm trong các khu dân cư hiện hữu thuộc địa bàn thành phố, ban hành kèm theo Quyết định 88/2007/QĐ-UBND: “Việc quy định lộ giới đường hẻm nhằm mục đích cải thiện điều kiện sống ở các khu dân cư chưa có điều kiện quy hoạch cải tạo cơ bản để đáp ứng yêu cầu về môi trường sống đô thị”.

hẻm phố luôn được nhấn mạnh trong các báo cáo sau mỗi vụ việc. Việc đảm bảo an toàn cho khu dân cư trước nguy cơ cháy nổ, cũng chính vì vậy, trở thành một trong những lập luận chứng minh tính chính đáng và cần thiết của dự án mở rộng hẻm giới.

Sự tồn tại dai dẳng của những hẻm phố tạm bợ

Một vài khu dân cư trong hẻm hiện nay còn nổi cộm lên tình trạng mất vệ sinh, ô nhiễm môi trường và nhà ở cũ nát, đi đôi với cuộc sống tạm bợ của cư dân. Có mặt tại mọi quận/huyện của Thành phố, những khu dân cư tạm bợ này tồn tại ở những khu rìa đô thị, đặc biệt ven kênh rạch và sâu trong lòng những ô phố cũ. Việc xóa nhà tạm và bố trí những khu tái định cư cho người dân bị ảnh hưởng cũng nằm trong số những thách thức lớn đặt ra cho chính quyền hiện nay. Các dự án mở rộng lộ giới hẻm cũng được thiết kế như một biện pháp để giải quyết những khu vực đô thị tạm bợ này³.

Cải thiện điều kiện giao thông đi lại đối với xe gắn máy, phòng chống ngập nước và cháy nổ, xóa nhà tạm là những thách thức chính của dự án mở rộng lộ giới hẻm. Nhìn chung, đây là những thách thức chủ yếu đang đặt ra cho chính quyền TP.HCM hiện nay. Tuy nhiên, những vấn đề đô thị này không phải là thách thức duy nhất đối với dự án mở rộng hẻm giới. Một vài yếu tố khác cũng có ít nhiều tác động, dù ít được đề cập tới trong các văn bản luật và trong các đợt thông tin truyền thông có liên quan của chính quyền địa phương.

...đến những thách thức đan xen

Những thách thức về đất đai trong dự án mở rộng hẻm giới

Kiểm soát nguồn lực đất đai và những thách thức liên quan đến việc phát huy giá trị đất, cũng như tình trạng đầu cơ đi kèm, là chìa khóa để hiểu những diễn biến nhanh chóng và năng động của quá trình đô thị hóa tại Việt Nam từ khi áp dụng chính sách Đổi mới (Pandolfi, 2001). Tương tự như vậy, trong bối cảnh bão hòa của mạng lưới giao thông đô thị hiện nay, dự án mở rộng hẻm giới có liên hệ chặt chẽ tới những thách thức về đất đai.

Tại TP.HCM, giá đất tỉ lệ thuận với chất lượng phục vụ của mạng lưới giao thông (con đường đi qua khu đất đó). Vì vậy, việc mở rộng lộ giới sẽ là đòn bẩy quan trọng trong việc nâng cao giá trị đất đai. Trong khi đó, một trong những đặc thù tại Việt Nam là sự tồn tại song song của hai hệ thống giá đất: bảng giá đất do Nhà nước ban hành và giá thị trường (Labbé và Musil, 2014). Chính quyền ấn định giá đất dựa trên lộ giới tuyến đường đi qua khu đất đó. Theo Nghị định 188/2004/NĐ-CP, có bốn loại đường trong khu vực đô thị - có lộ giới tương đối rộng và dễ tiếp cận - làm cơ sở để tính thuế nhà ở. Những thách thức về lộ giới vừa nêu giúp làm sáng tỏ sự cạnh tranh gay gắt giữa các nhà đầu tư đối với những khu đất có hạ tầng giao thông thỏa đáng, cũng như vì sao giá đất và bất động sản lại tăng chóng mặt ngay sau khi có thông tin về một dự án mở rộng lộ giới, ngay cả khi đó chỉ là hẻm giới.



Hình 6. Một ví dụ xe chữa cháy đặc chế phù hợp với địa hình đường hẻm

Nguồn: M. Gibert, 2013

Thách thức về tình trạng sở hữu của người dân

Việc mở rộng hẻm giới cũng liên quan đến thách thức về tình trạng sở hữu của người dân. Cụ thể, dự án quy hoạch đô thị này nằm trong tham vọng của chính quyền địa phương nhằm đưa những khu phố được xây dựng theo kiểu tự phát trước đây vào khuôn khổ của một đô thị có quy hoạch. Quá trình này muốn thực hiện được, cần phải hợp lệ hóa tình trạng sở hữu của cư dân hẻm, trong khuôn khổ một nỗ lực chung nhằm hợp thức hóa và hợp pháp hóa thị trường đất đai và bất động sản.

Công cuộc hợp thức hóa tình trạng sở hữu này không hề đơn giản khi có tới 80% bất động sản tại TP.HCM là do người dân tự xây dựng. Thực trạng này bắt nguồn từ hai nguyên nhân mang tính lịch sử: sự gia tăng chóng mặt và không chính thức số lượng công trình xây dựng dưới thời Chính quyền miền Nam, khoảng từ năm 1954-1975, và sau đó là do Chính quyền mới khuyến khích người dân tự xây dựng nhà ở trong bối cảnh thiếu thốn của những năm đầu Đổi mới. Một vài hộ gia đình ngày nay có giấy chứng nhận quyền sở hữu nhà (sổ hồng) hợp lệ nhưng lại không có chứng nhận quyền sử dụng đất chính thức (sổ đỏ) hoặc ngược lại. Tình trạng thiếu theo dõi và lưu trữ hồ sơ, thông tin về việc thay đổi chủ sở hữu nhà và đất đai khiến một số trường hợp rất phức tạp về mặt pháp lý. Ví dụ trường hợp nhiều ngôi nhà có chủ sở hữu khác nhau cùng nằm trên một khu

đất do một người duy nhất có quyền sử dụng. Trong thực tế, rất ít hộ gia đình có đầy đủ giấy tờ hợp lệ. Con số này chỉ ở mức 25% vào năm 2000 (Albrecht và cộng sự, 2010).

Tình trạng thiếu hợp pháp kéo dài của số lượng lớn các cư dân đô thị trở thành trở ngại và có khả năng dẫn đến tranh chấp nghiêm trọng một khi các dự án chỉnh trang đô thị được triển khai thực hiện. Trong bối cảnh đó, việc mở rộng hẻm được xem như một trong những đòn bẩy chính cho tiến trình hợp pháp hóa tình trạng sở hữu của người dân. Nhìn chung, tình trạng này có liên quan đến hầu hết các con hẻm tồn tại từ thời trước, và do vậy, dự án này sẽ ảnh hưởng đến toàn bộ người dân Thành phố, một việc chưa có tiền lệ. Mặt khác, việc triển khai dự án mở rộng hẻm cũng sẽ kéo theo việc rà soát tình hình địa chính và hành chính tại mỗi khu dân phố, từ đó sẽ đưa ra những cơ sở dữ liệu chính thức về đất đai, bất động sản và tình trạng sở hữu của người dân. Về điểm này, Quy định năm 88/2007/QĐ-UBND nêu rõ: “Quy định lộ giới đường hẻm trước mắt phục vụ việc cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất ở - nhà ở, công tác giao thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất và cấp giấy phép xây dựng nhà ở và các công trình trong hẻm” (khoản 3, điều 1, Quy định về lộ giới và quản lý đường hẻm trong các khu dân cư hiện hữu thuộc địa bàn thành phố, ban hành kèm theo Quyết định số 88/2007/QĐ-UBND).

Loại hẻm	Chiều dài hẻm (m)	Lộ giới tối thiểu theo quy định (m)	Lưu ý thêm
Hẻm chính		6	Lộ giới có thể giảm xuống còn 4,5m theo quyết định của UBND quận/huyện
Hẻm nhánh và hẻm cụt	< 25	3,5	Nếu dọc theo hẻm có trụ điện, cần tăng thêm 0,5m cho lộ giới quy định Nếu mật độ dân cư trong hẻm cao hơn 300 người/ha, có thể tăng thêm 0,5m cho lộ giới quy định
	25 - 50	4	
	50 - 100	4,5	
	100 - 200	5	
	> 200	6	
Lối đi chung		3,5	Chiều rộng có thể hạ xuống còn 2m nếu có ý kiến đồng thuận của người dân

Hình 7: Những tiêu chuẩn đối với lộ giới dự phóng của đường hẻm tại TP.HCM (theo Quyết định 88/2007/QĐ-UBND)

Nguồn: Quyết định 88/2007/QĐ-UBND

Thực hiện: M. Gibert, 2013

4 - Đợt vận động này được điều chỉnh bởi một quyết định ở quy mô quốc gia (Quyết định 62/2006/QĐ-BVHTT), trong đó nêu rõ mục tiêu và cách thức thực hiện.

Mở rộng đường hẻm vì một “đô thị văn minh”:
những khu dân cư hiện hữu của TP.HCM trong
bối cảnh quy hoạch đô thị pháp lý đương đại

Kế hoạch mở rộng đường hẻm tại TP.HCM nằm trong một dự án quốc gia quy mô lớn khác, vừa mang tính quy hoạch, vừa là chủ trương phát triển, đó là “hiện đại hóa và văn minh hóa đô thị”. Thuật ngữ này cũng là một trong những điểm nhấn cho thời điểm đất nước bước vào nền kinh tế tân tự do kể từ khi áp dụng chính sách Đổi mới (Schwenkel, 2012: 438). Tư tưởng chủ nghĩa xã hội trong việc xây dựng “Con người mới” được chuyển thành “người đô thị văn minh”. Để có “đô thị hiện đại”, cần phải cải tạo môi trường sống đô thị, đồng thời cũng cần có những thay đổi mang tính xã hội khác. Và do đó, cần có những thay đổi trong lối sống đô thị và thực hiện một trật tự xã hội mới và đồng thuận.

Trong bối cảnh đó, một cuộc vận động đặc biệt dành cho khu dân cư trong hẻm, với mục tiêu xây dựng “khu phố văn hóa” được triển khai đồng thời ở cấp độ khu phố, hẻm và hộ gia đình⁴. Để được công nhận, cần đáp ứng được một danh sách các tiêu chuẩn xếp loại liên quan đến nhiều khía cạnh phong phú: từ việc đấu tranh chống lại các “tệ nạn xã hội” (ma túy, mại dâm, cờ bạc); chấp hành chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước (tuân thủ pháp luật, quy định của địa phương, tham gia các sinh hoạt tập thể tại địa phương...); cho tới ý thức bảo vệ môi trường (không gian xanh, môi trường cảnh quan sạch đẹp, không có rác thải) và không gian chung (các sinh hoạt thường ngày hay hoạt động buôn bán không chiếm dụng, cản trở giao thông); và hành vi cá nhân (trang phục phù hợp, tôn trọng láng giềng). Bảng các tiêu chuẩn đánh giá được thông báo trong từng tổ dân phố và khu dân cư của Thành phố để nhắc nhở người dân bằng cách dán nội quy chính thức trong từng hẻm. Việc lập hồ sơ đề nghị công nhận của khu dân cư do tổ trưởng tổ dân phố hoặc lãnh đạo phường thực hiện. Các gia đình đáp ứng được tối thiểu 80% số tiêu chuẩn đánh giá sẽ được cấp giấy công nhận “gia đình văn hóa” – một danh hiệu thuần túy mang tính tinh thần. Phần lớn các hẻm phố của TP.HCM hiện nay đều được dựng cổng chào màu xanh dương này.

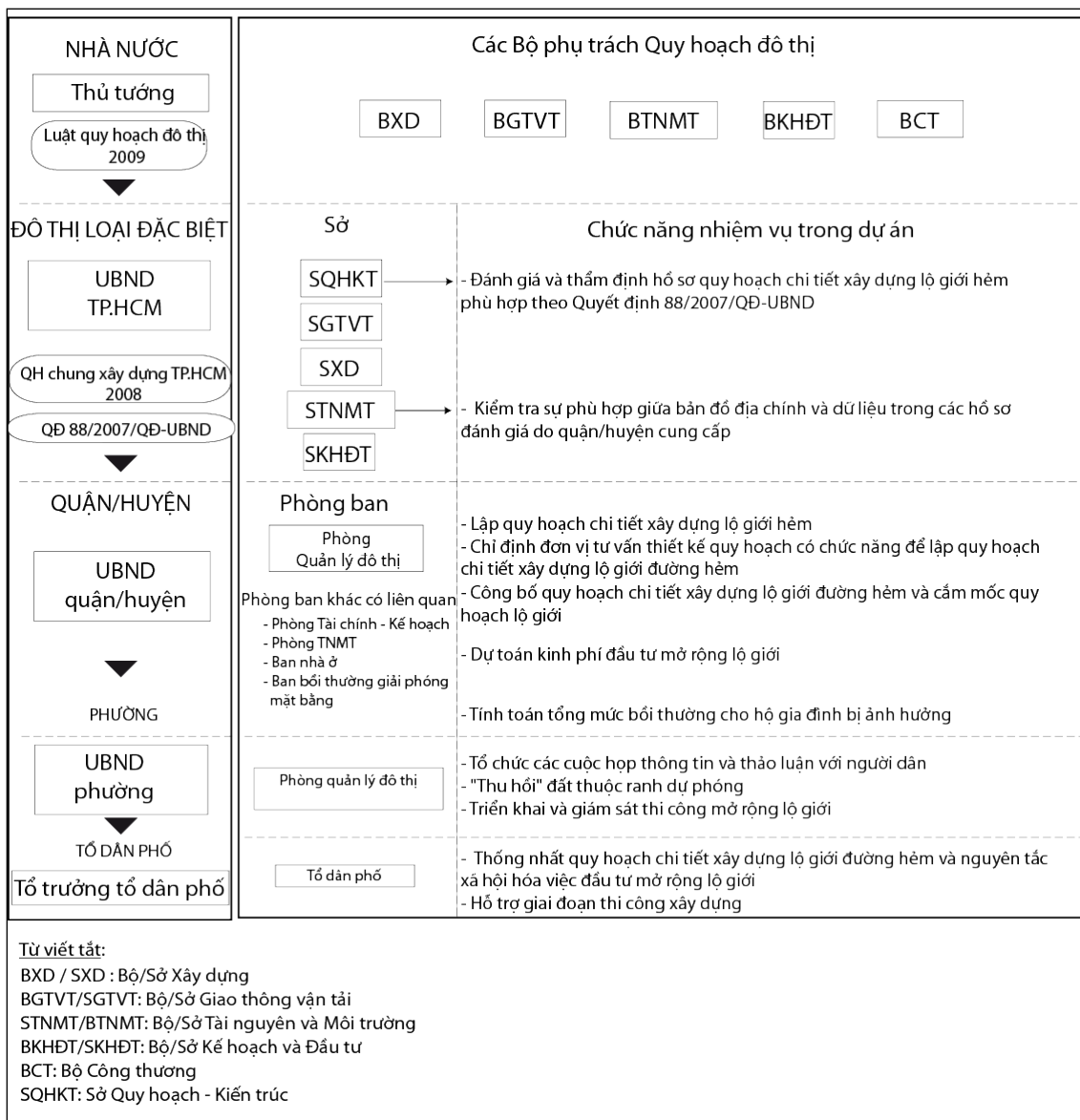
3. MỞ RỘNG HẸM TẠI TP.HCM: QUY MÔ VÀ CHỦ THỂ

Một dự án dài hơi: những mục tiêu và khuôn khổ thể chế luôn dao động

Việc mở rộng đường hẻm tại TP.HCM đã có chủ trương từ năm 1993, ngay sau khi Quy hoạch tổng thể mặt bằng đầu tiên của Thành phố được phê duyệt. Tuy nhiên, những luật đầu tiên điều chỉnh dự án này đã không còn phù hợp với tình hình hiện tại trong các hẻm phố, do đó không thể áp dụng được, thậm chí còn góp phần dẫn đến nhiều trở ngại về đất đai và bất động sản, khiến nhiều hộ gia đình bị rơi vào tình trạng pháp lý và tài chính không rõ ràng. Vào thời điểm đó, các quận huyện trên thực tế, không có đủ thẩm quyền và kinh phí để tiến hành triển khai những dự án tương tự trong những hẻm phố vốn rất đông dân cư sinh sống. Do vậy, không một dự án mở rộng hẻm nào được khởi công xây dựng vào thời điểm này.

Tuy nhiên, dù không còn phù hợp, Văn bản số 5546/UB-QLĐT của UBND TP.HCM năm 1994 vẫn có giá trị pháp lý: trong trường hợp bán nhà hoặc xin cấp phép xây dựng, chủ sở hữu phải chính thức công nhận và không được xây dựng trên phần đất thuộc hẻm giới dự phóng. Mặc dù không một dự án mở rộng hẻm nào được khởi công trong thời kỳ đó, văn bản pháp lý này vẫn là khởi nguồn của nhiều khó khăn cho cư dân trong hẻm, cũng như của nhiều vướng mắc, bất cập đối với những nỗ lực cải tạo các khu dân cư hiện hữu. Do lo lắng sẽ bị mất một phần đất, người dân thường không khai báo chính thức các giao dịch mua bán bất động sản hoặc việc xây dựng mới do sợ sẽ bị chính thức mất một phần đất hoặc tài sản trên đất. Đây cũng là tâm lý chung được nhiều người dân nhắc tới khi được phỏng vấn.

Nhận thức được tình trạng bất cập của những văn bản pháp quy đã được ban hành trước đó, năm 2007, chính quyền Thành phố đã ban hành quy định mới. Quyết định này cụ thể hóa và đưa ra công cụ nhằm thực hiện các mục tiêu mở rộng hẻm giới bằng cách chú trọng đến những điều kiện tự nhiên và xã hội đặc thù của mỗi hẻm (hình 7). Việc chuẩn bị và triển khai các dự án mở rộng hẻm giới được giao cho quận/huyện và phường phụ trách. Các cấp này có trách nhiệm theo dõi tình hình tham gia đóng góp của người dân qua hình thức “xã hội hóa” dự án. Trong bối cảnh xã hội-chính trị của Việt Nam, thuật ngữ “xã hội



Hình 8: Sơ đồ tổ chức các chủ thể trong dự án mở rộng hẻm giới

Nguồn: PADDI, 2011

Thực hiện: M. Gibert, 2013

hóa” được sử dụng để chỉ trường hợp một trách nhiệm vốn thuộc về chính quyền được chuyển thành trách nhiệm của xã hội. Khái niệm “trách nhiệm” ở đây nhìn chung thường có nội hàm là trách nhiệm tài chính.

Các quận/huyện – trụ cột của dự án: triển khai thực hiện “dân chủ tập chung”

Việc bảo trì và quản lý đường hẻm trực tiếp thuộc thẩm quyền của UBND quận/huyện. Tương tự, ngay cả khi dự án mở rộng các hẻm phụ do UBND Thành phố phê duyệt, Thành phố cũng giao việc triển khai thực hiện và việc huy động kinh phí đầu tư cho toàn bộ các quận huyện. Có thể coi trường hợp nghiên cứu này là ví dụ điển hình của mô hình “dân chủ tập chung” tại Việt Nam, nơi các quyết định do cấp Trung ương ban hành và được giao cho cấp địa phương thực hiện, theo

nguyên tắc đoàn kết dân tộc. Nói chính xác hơn, nên dùng thuật ngữ “tản quyền” hơn là “phân quyền cho địa phương” để chỉ những thay đổi về thể chế từ thời Đổi mới. Tức giao cho cấp quận/huyện những thẩm quyền mới (Albrecht và cộng sự, 2010): các cấp này có quyền tự chủ về quản lý nhưng lại không có quyền tự ra quyết định.

Trước hết, phòng Quản lý đô thị của các quận/huyện sẽ phải lập báo cáo đánh giá hiện trạng mạng lưới đường giao thông trên địa bàn mình quản lý và lập bản đồ quy hoạch chi tiết xây dựng lộ giới đường hẻm phù hợp theo Quyết định 88/2007/QĐ-UBND (hình 5).

Sau khi quy hoạch này được phê duyệt, UBND quận/huyện có trách nhiệm công bố và giám sát việc triển khai thực hiện quy hoạch của UBND cấp phường. Phường có trách nhiệm tổ chức các cuộc họp nhằm thông tin cho người dân có liên

quan. Chính vì vậy, phường đóng vai trò chính trong việc kết nối và đối thoại giữa chính quyền và người dân địa phương. Vai trò này càng quan trọng và mang tính chiến lược khi Quyết định 88/2007/QĐ-UBND quy định, đồ án tái quy hoạch phải được hội đồng tổ dân phố thông qua, đặc biệt liên quan đến mô hình đầu tư xây dựng đề xuất.

Mức giá đất tại các quận/huyện gần trung tâm Thành phố khiến chính quyền không thể bồi thường phần đất người dân bị mất khi mở rộng lộ giới. Vì vậy, nguyên tắc người dân và Nhà nước cùng làm đã được áp dụng; nghĩa là người dân không được đền bù diện tích đất mất đi, mà chỉ được hỗ trợ chi phí xây dựng phát sinh do phải lùi mặt tiền hoặc phá bỏ sân trước. Quyết định 88/2007/QĐ-UBND cũng chủ trương khuyến khích mô hình “xã hội hóa” này.

Tuy nhiên quá trình này cũng đặt ra nhiều khó khăn và lý giải sự chậm chạp trong việc triển khai thi công mở rộng hẻm giới. Trước hết, giá đất cao hơn rất nhiều so với chi phí xây dựng phát sinh, khiến người dân có cảm giác bị thiệt thòi, mặc dù các cuộc họp tuyên truyền do UBND phường tổ chức luôn nhấn mạnh đến tiềm năng giá trị khu đất chắc chắn sẽ tăng lên một khi lộ giới hẻm được mở rộng và “hiện đại hóa”. Đối với nhiều hộ gia đình, việc mất nhiều m² đất mặt tiền là không thể vì như vậy ngôi nhà sẽ quá nhỏ để sinh sống. Do đó, phương thức này cũng lý giải một phần vì sao chỉ những quận/huyện giàu nhất và có các đặc điểm xã hội đồng nhất mới có thể triển khai chương trình mở rộng hẻm giới.

Đó chính là trường hợp của quận Phú Nhuận, quận đi đầu trong việc áp dụng mô hình này, ngay cả khi một vài khó khăn vướng mắc vẫn thường xuyên ảnh hưởng đến tiến độ thi công. Trên thực tế, ngay cả khi giảm tỉ lệ đóng góp tài chính của quận/huyện vào việc mở rộng hẻm giới, dự án này vẫn quá tốn kém so với ngân sách quận/huyện và việc giải ngân thường chậm chễ, ảnh hưởng tiêu cực tới niềm tin của người dân. Tại Phường 13, quận Phú Nhuận, các hộ dân ở đầu hẻm đã tiến hành lùi mặt tiền vào sâu 1,5m theo đúng quy hoạch (hình 9), nhưng chi phí xây dựng phát sinh vẫn chưa được hoàn trả. Trước tình hình đó, các hộ dân ở cuối hẻm đã từ chối tiến hành lùi mặt tiền cho đến khi chắc chắn tiền hỗ trợ sẽ được nhanh chóng chi trả. Tình trạng này đã khiến việc thi công bị hoãn nhiều tháng liên tiếp, và trong thời gian đó, đường hẻm không thể lưu thông, ảnh hưởng tới việc làm ăn buôn bán của người dân.

Dự án nâng cấp đô thị quốc gia (VUUP): khi Ngân hàng Thế giới vào cuộc

Nhận thấy những khó khăn trong việc đầu tư mở rộng hẻm giới của các quận/huyện là vướng mắc chính của dự án, UBND TP.HCM đã hoàn thiện cơ cấu quản lý trước trước đó bằng cách thành lập “ban quản lý dự án” (tiếng Anh: PMU - “Project Management Unit”) với sự hỗ trợ của Ngân hàng thế giới. Những ban quản lý đầu tiên ra đời từ năm 1993: chúng được coi như trung gian giữa chính quyền Việt Nam và các nhà tài trợ. Được thành lập dưới sự thúc đẩy của các nhà tài trợ theo những dự án cho vay mà các đơn vị này cam kết, những cơ quan chuyên trách mới này dần thay thế những cơ quan thể chế hiện hữu, do chúng hoạt động hiệu quả hơn trong việc triển khai những dự án đặc thù. Tiếp đó, UBND TP.HCM và Ngân hàng thế giới đã thành lập vào năm 2004 Ban quản lý đầu tư xây dựng công trình Nâng cấp đô thị thành phố (HUUP - *Ho Chi Minh City Urban Upgrading Project*). Mục tiêu, nhiệm vụ của cơ quan này phần lớn giống với các mục tiêu của dự án mở rộng hẻm giới. Điểm đặc biệt của HUUP là chỉ đầu tư nâng cấp một vài đường hẻm đã được các chuyên gia của đơn vị này lựa chọn và thống nhất với chính quyền quận/huyện. Tiêu chí lựa chọn đầu tiên là tình hình đời sống kinh tế-xã hội của người dân. HUUP thường lựa chọn những con hẻm nghèo nhất mà theo đánh giá của chính quyền, người dân không thể tham gia vào mô hình xã hội hóa để mở rộng hẻm giới.

Với sự tham gia và những điều kiện của Ngân hàng thế giới, cách thức điều phối, triển khai thi công của HUUP khác xa với những dự án do quận/huyện tự triển khai. Ví dụ, HUUP đầu tư toàn bộ kinh phí thi công mở rộng hẻm và bồi thường một phần diện tích đất bị mất của người dân với mức giá bồi thường cao hơn mức của quận/huyện. Người dân trong diện các dự án đó cũng thường xuyên được lấy ý kiến và công nhân thi công cũng được tuyển tại chỗ. Cách thức triển khai nâng cấp đô thị của HUUP cũng chủ trương tránh di dời trắng các hộ gia đình. Việc nâng cấp hạ tầng vốn rất cần thiết được chú trọng và được xem như đòn bẩy cho sự phát triển của cộng đồng địa phương.

Tuy nhiên, đồng thời với việc thành lập thêm một cấp quản lý mới, theo cách thức chọn lọc và có sự can thiệp của các nhà tài trợ, UBND Thành phố cũng làm phát sinh thêm một yếu tố gây mất cân bằng tại các quận/huyện. Cụ thể, những hộ dân không thuộc diện hỗ trợ của HUUP yêu cầu được

đối xử công bằng và đôi khi còn từ chối hợp tác với quận/huyện sở tại.







Mặt khác, những nguyên tắc mà các nhà tài trợ và HUUP đưa ra cũng không đảm bảo hoàn toàn sự thành công của các dự án. Đối với người dân, không một sự bồi thường nào có thể bù đắp được việc mất đi một phần ngôi nhà của họ và diện tích đất đi kèm. Vì vậy, nhiều hộ gia đình ngay lập tức phản đối hoặc làm trì hoãn thời gian khởi công dự án, không màng tới những lập luận và các đề xuất bồi thường. Như tại quận Bình Thạnh, trong số các hẻm 81 và 113/4/108 Võ Duy Ninh, 71 và 73 Nguyễn Hữu Cảnh hay 18 và 30 Phú Mỹ, không một hẻm nào được mở rộng vào tháng 8/2011, mặc dù thỏa thuận trên nguyên tắc đã được ký vào tháng 3/2007 giữa HUUP và tổ trưởng các tổ dân phố.

Giữa HUUP và chính quyền quận/huyện, cách thức thực hiện dự án tuy khác nhau, nhưng nội hàm của một con phố “hiện đại” lại hoàn toàn giống nhau. Con phố không được ưu tiên cho các hoạt động kinh tế, buôn bán và sinh hoạt cộng đồng nữa, mà dường như chỉ hướng tới làm sao

tối ưu hóa những luồng di chuyển cố hữu của Thành phố. Khi xem xét các con phố chỉ ở khía cạnh vật chất thuần túy như nơi qua lại, mà quên mất những chức năng không gian vốn có khác của chúng, đơn vị quản lý dự án rất dễ gặp phải sự phản đối, cản trở từ phía người dân, những người có một cách nhìn, cách hiểu khác về không gian công cộng đô thị.

4. NHỮNG LỘ TRÌNH PHÂN HÓA CỦA HẸM PHỐ TRONG QUÁ TRÌNH HIỆN ĐẠI HÓA ĐÔ THỊ ĐƯƠNG THỜI

Các khu dân cư gần trung tâm tại TP.HCM cũng rất đa dạng và phong phú, không chỉ về loại hình mà còn về đặc thù xã hội và văn hóa (hình 10). Tính phong phú này là kết quả của những lộ trình phát triển lịch sử và điều kiện sản xuất khác nhau, cũng như vị trí địa lý của chúng trên địa bàn Thành phố. Trong bối cảnh xây dựng một siêu đô thị đang diễn ra hiện nay, việc tái hiện lại

Phường	Khoảng cách đến trung tâm lịch sử	Đặc điểm hình dáng cấu trúc	Các cộng đồng văn hóa	Mức sống trung bình
Phường 1 Quận 3	 < 3 km	Giai đoạn hình thành 1940's Kết hợp quy hoạch và tự phát	Cộng đồng nghề sản xuất mít hoa quả	---
Phường 3 Quận 3	 < 3 km	1960's khu vực chủ yếu được quy hoạch	Khu phố bán lẻ	+++
Phường 13 Phú Nhuận	 3 km	1960's Kết hợp quy hoạch và tự phát	Xóm đạo	+++
Phường 2 Phú Nhuận	 3 km	2000's khu vực được quy hoạch	-	++++
Phường 22 Bình Thạnh	 3 km	1990's Khu vực chủ yếu tự phát	nhiều công nhân và người nhập cư từ nông thôn đến	- +
Phường 11 Quận 6	 7 km	1960's Không hề được quy hoạch	Gia đình công nhân và người nhập cư từ nông thôn đến	---

Hình 10. Sự đa dạng về hình dáng và đặc điểm xã hội của hẻm phố tại TP.HCM
Thực hiện: M. Gibert, 2014

quá trình hình thành trung tâm đô thị là yếu tố quan trọng trong việc phân tách xu hướng biến đổi đương đại của các hẻm phố.

Những biến đổi đặc biệt của các hẻm phố nằm trong trung tâm siêu đô thị

Với vị trí trước đây ở ven trung tâm thành phố và được đô thị hóa khá muộn, một vài khu phố, như Phường 22, quận Bình Thạnh hay Phường 13, quận Phú Nhuận, hiện nay được tích hợp vào các chương trình chỉnh trang trung tâm lịch sử. Việc tích hợp một cách duy ý chí này được thực

hiện qua nhiều phương thức, như thông qua việc nâng cấp mạng lưới giao thông - Phường 22, quận Bình Thành được chọn đặt một nhà ga metro chiến lược, được ví như “cửa ngõ vào trung tâm Thành phố” - và việc chú trọng tới quy hoạch không gian công cộng đô thị - như trường hợp chương trình nâng cấp bờ kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè -, và thông thường phải trả giá bằng sự ra đi một cách miễn cưỡng của dân cư đang sống tạm bợ ở những địa điểm này.

Tuy nhiên, sự tích hợp vào một siêu đô thị cũng được thể hiện rất khác nhau giữa hai phường này: đối với Phường 13 quận Phú Nhuận, sau khi



Giai đoạn 1 : Cắm mốc tìm quy hoạch lộ giới, giải phóng lòng đường và xác định các miệng cống



Giai đoạn 2 : Hộ gia đình ven đường tiến hành sửa chữa và lùi mặt tiền



Giai đoạn 3 : Công ty xây dựng do Chính quyền chỉ định thi công mở rộng lộ giới: lắp đặt hệ thống cống và nâng hẻm khi làm đường

Hình 11. Các giai đoạn hiện đại hóa đường hẻm tại Phường 13, quận Phú Nhuận
Nguồn: M. Gibert, 2010

dự án mở rộng lộ giới và nâng cấp hạ tầng hoàn thiện, các hẻm này được coi như đòn bẩy nhằm hiện đại hóa và đảm bảo nâng cao chất lượng cuộc sống (hình 11 và 12).

Phường 11, Quận 6 cũng đã được thụ hưởng một dự án hiện đại hóa sớm, với những mục tiêu ít tham vọng hơn và do HUUP triển khai thực hiện một cách đặc biệt, do đây là khu vực có điều kiện kinh tế xã hội khó khăn. Việc tham gia của Ban quản lý vào dự án đã giúp giữ lại những cư dân hiện hữu và giúp họ tham gia vào quá trình lựa chọn cũng như thi công xây dựng. Tuy nhiên phạm vi của dự án khá hạn chế, vì chỉ liên quan đến 170 hộ gia đình. Bên cạnh đó, những biến đổi đô thị nhanh chóng tại khu vực này khiến tính bền vững của dự án rất bấp bênh về trung hạn.

Ngược lại, các hẻm thuộc Phường 22 quận Bình Thạnh sẽ biến mất trong tương lai gần để nhường chỗ cho những công trình kiến trúc cao tầng sẽ được xây dựng dọc theo các trục đường mới được nâng cấp từ hẻm. Những hẻm bình dân của Phường 1 Quận 3 cũng có khả năng sẽ không còn, ngay cả khi vị trí trung tâm chiến lược của chúng hiện nay còn ít được đầu tư bởi các chương trình nâng cấp đô thị.

Tuy nhiên những khu phố đang biến đổi dễ nhận thấy nhất này và đóng vai trò thể hiện mỹ quan đô thị vẫn còn là trường hợp đặc biệt. Đây cũng là những khu phố đang ở trong quá trình trường giả hóa một cách triệt để nhất: việc cải tạo nâng cấp được thiết kế hướng tới một tầng lớp dân cư nhất định và có chọn lọc kỹ càng. Quá trình trường giả hóa – không bị chính quyền giới hạn – những khu phố ra đời một cách tự phát trước đây là một trong những biểu hiện rõ ràng nhất của sự gia tăng bất bình đẳng không gian – xã hội trong bối cảnh siêu đô thị hóa của TP.HCM.

Siêu đô thị hóa “nửa chừng” tại nhiều hẻm phố

Phần lớn các hẻm phố trước đây nằm ở ven trung tâm hiện đang ở trong tình trạng “siêu đô thị hóa nửa chừng” (Franck và cộng sự, 2012), bằng chứng là sự tồn tại song song và đan xen giữa quy hoạch và tự phát, giữa một bên là sự trở lại của phương pháp quy hoạch đô thị pháp lý và theo dự án do Chính quyền chủ trương thực hiện và một bên là sự tiếp nối những cách làm phong phú đa dạng vốn có của người dân. Phạm vi chỉnh trang đô thị vì thế được giới hạn ở phạm vi khu đất, và những chức năng dọc hai bên đường thường vẫn

như cũ, mặc dù nhiều biến đổi lớn về không gian xã hội đang diễn ra ở khu vực này.

Phường 7 quận Phú Nhuận là một ví dụ điển hình của quá trình phát triển này. Việc ban hành Quyết định 88/2007/QĐ-UBND chưa được hiện thực hóa bằng việc triển khai mở rộng lộ giới, nhưng văn bản này cũng tái khẳng định giá trị pháp lý của những chỉ tiêu quy hoạch – xây dựng lộ giới đường hẻm: khi bán hoặc xây dựng sửa chữa nhà ở dọc hẻm, chủ nhà phải công nhận và chừa lại phần lộ giới dự phóng thuộc phần đất của mình. Vì vậy, chính quyền địa phương hy vọng về lâu dài việc triển khai thực hiện dự án mở rộng hẻm sẽ dễ dàng hơn: chiến lược này càng hiệu quả khi nhờ vị trí ngay cạnh trung tâm của Phường 7, rất nhiều giao dịch bất động sản và hoạt động xây dựng nhà ở mới đang diễn ra. Chính quyền dự báo rằng trong nhiều năm nữa, số hộ gia đình phải lùi mặt tiền một cách miễn cưỡng sẽ giảm xuống và người dân sẽ dễ dàng chấp nhận dự án mở rộng lộ giới hơn.

Hướng tới một chính sách di sản hóa đường hẻm khả thi ?

Phường Bến Nghé nằm giữa trung tâm lịch sử của Thành phố mang tới một trường hợp độc đáo về những đường hẻm đã phát huy được giá trị di sản và du lịch trong bối cảnh siêu đô thị hóa và quốc tế hóa của TP.HCM.

Khu phố này tương đương với một ô phố nhỏ hình chữ nhật khoảng 2ha, được giới hạn bởi đường Lê Thánh Tôn và Thái Văn Lung; được phân lô theo kiểu nhà phố vào đầu những năm 1980 khi quân đội, chủ sở hữu lúc bấy giờ, nhượng lại đất cho các gia đình sỹ quan (Nguyễn Cẩm Dương, 2013: 428). Các hẻm ở đây thường rộng 4m và cách thức quy hoạch tổng thể cả khu vực nhìn chung đáp ứng được quy định tại Quyết định 88/2007/QĐ-UBND. Có thể tiếp cận một cách dễ dàng nhờ có nhiều lối vào chính, khu phố này vì vậy được đánh giá là hợp lý về phòng chống cháy nổ.

Cải cách kinh tế những năm 1980 đã góp phần đưa nhiều người nước ngoài tới cư trú trong khu phố này và dẫn tới việc chuyên môn hóa các chức năng. Nằm ở trung tâm lõi của thành phố với những nhà phố được xây dựng mới, khu phố trở thành nơi sinh sống lý tưởng cho người nước ngoài tới TP.HCM làm việc. Người dân hiện hữu tại đây cũng nhờ đó có thể kinh doanh bất động sản của mình, đầu tiên bằng cách cho thuê lại một vài gian phòng, sau đó là toàn bộ ngôi nhà,



5 - Tạp chí Asia Life, ấn phẩm dành cho người nước ngoài tại TP.HCM dành một chuyên mục với tựa đề « Street Smart » với các bài viết thẩm mỹ hóa văn hóa hẻm truyền thống tại TP.HCM.

Hình 12. Đường hẻm tại Phường 13, quận Phú Nhuận sau khi được mở rộng

Nguồn: M. Gibert, 2010

và chấp nhận tới ở tại các quận huyện xa trung tâm hơn. Vì vậy, nơi đây trở thành khu phố cho người nước ngoài đầu tiên của TP.HCM; họ là người châu Âu và người Nhật. Thật vậy, từ khi có chính sách Đổi mới, cộng đồng người Nhật trong khu hẻm phố này không ngừng tăng lên, đến mức nơi đây trở thành “little Japan” của TP.HCM vào những năm 2000. Một bài viết đăng trên báo Tuổi trẻ cũng khẳng định có hơn 300 trong số 500 gia đình người Nhật tại TP.HCM sống tại khu phố trên đường Lê Thánh Tôn này vào năm 2006 (Tuổi Trẻ, 2006). Dần dần, nhà hàng, tạp hóa, tiệm mat-xa và các cửa tiệm khác cũng phục vụ những sản phẩm nhập khẩu – dễ dàng nhận ra nhờ bảng hiệu có chữ Nhật – mọc lên ngày càng nhiều và mang tới cho khu phố một bản sắc riêng trong lòng Thành phố. Ngày nay, khu phố là điểm đến không thể bỏ qua của khách du lịch mọi quốc tịch. Họ tới vì những nhà hàng và tiệm cà phê nơi đây, hay đi dạo trong những con hẻm yên tĩnh, cũng như vì nhiều dịch vụ tiện ích khác như mini-hotel và cách trang trí với nhiều cây xanh gợi nhớ đến phong cách Nhật Bản.

Những hẻm phố này, ngay cả khi rất hạn chế về mặt không gian, cũng đã trở thành một trong những những khu hiếm hoi được chú trọng nhắc tới trong các chính sách của chính quyền thành phố. Sự tồn tại và xu hướng phát triển gần đây của chúng hé lộ dấu hiệu cho thấy khả năng di sản hóa các hẻm phố - ít nhất là đối với những

hẻm ở trung tâm thành phố - và quảng bá sự tao nhã và thoải mái của những khu phố nhỏ nhắn trong phạm vi đi bộ này. Ngày nay, đây cũng chính là mục tiêu bảo vệ của một số kiến trúc sư trẻ Việt Nam quan tâm tới chính sách di sản và giá trị kiến trúc bản xứ. Mặt khác, các tạp chí dành cho cộng đồng người nước ngoài có điều kiện tại Thành phố đều đề cao ẩm thực hẻm và nét đẹp của những con hẻm xưa cũ⁵.

Kết luận

Nghiên cứu về việc triển khai thực hiện các dự án hiện đại hóa và mở rộng lộ giới hẻm tại TP.HCM cho thấy những trường hợp khá tương phản và khác biệt giữa từng phường, tùy theo vị trí địa lý so với trung tâm thành phố và đời sống kinh tế-xã hội của chúng. Việc theo dõi và quan sát những biến đổi gần đây của 6 khu phố trên địa bàn Thành phố đã cho phép chỉ ra những lộ trình phát triển đô thị khác nhau. Việc hiểu được sự đa dạng của những khu phố sẽ giúp tránh được cách nhìn giản đơn về những con hẻm hiện hữu mà nhiều cán bộ Thành phố đang mắc phải. Dù đã có nhiều nghiên cứu và tư duy mới về vấn đề phát huy giá trị di sản những năm gần đây, các chính sách công trong thực tế vẫn coi hẻm phố như vết sẹo kém phát triển, là đối cực của hình ảnh siêu đô thị “văn minh và hiện đại” theo quan điểm của nhà quản lý.

Bên cạnh đó, những con hẻm với đặc trưng là những thửa đất hẹp và sâu vẫn còn là một ma trận nan giải trong quá trình phát triển đô thị đương đại tại những khu vực ven trung tâm TP.HCM. Cấu trúc đường hẻm cũ còn tồn tại tới ngày nay cũng không cản trở những dạng thức hiện đại hóa về hình dáng kiến trúc, với sự tăng dần về chiều cao và đôi khi bề rộng của nhà phố theo hướng nhập thửa. Là kết quả của quá trình phát triển đô thị cục bộ, nhưng các hẻm phố vẫn được xem như một mô hình, minh chứng là sự hình thành ở khu vực ven đô những khu dân cư hoàn toàn mới, được tổ chức xung quanh một mạng lưới đường hẻm rộng hình ô bàn cờ với dãy nhà phố mặt đường thể hệ mới trên những khu đất thuôn dài.

Nếu đường hẻm, với hình dáng và lộ giới kế thừa từ lịch sử vẫn là một cấu trúc quan trọng đối với quá trình hiện đại hóa đang diễn ra tại các khu phố ven trung tâm, thì vai trò không gian công cộng đa chức năng của chúng lại ngày càng hạn chế. Vị thế mới của một siêu đô thị cũng như sự phát triển nhanh chóng về dân số và quá trình mở rộng đô thị dẫn tới việc phải xác định lại vị trí của mạng lưới đường hẻm ven trung tâm. Trong bối cảnh đó, mạng lưới đường hẻm được chính quyền xem như một yếu tố cấu thành mạng lưới đường giao thông đô thị mà không quan tâm công nhận chức năng cấu trúc đời sống sinh hoạt đồng đồng của khu phố. Hay nói cách khác, chức năng giao thông đang lấn át dần chức năng không gian công cộng của những con hẻm này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Albrecht, David, Hervé Hocquart, et Philippe Papin. *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*. Focales 5. Paris: AFD, 2010.

Benkhelifa, Fouzi. « Atmospheric Pollution and Sustainable Transport in Ho Chi Minh City ». *Villes en développement*, no 74 (2006): 6-7.

Bose, Michael. « Verkehr in der Megastadt Ho Chi Minh City, Probleme und Lösungsstrategien ». In *Ho Chi Minh Mega City*, édité par Michael Waibel, 203-32. Berlin: Regiospectra, 2013.

Département des Transports et des Communications (DTC) de Hồ Chí Minh Ville. *Evolution du nombre de véhicules motorisés à Hồ Chí Minh Ville (automobiles et motos) entre 2001 et 2013, document interne*. Ho Chi Minh Ville, 2014.

Franck, Manuelle, Charles Goldblum, et Christian Taillard, éd. *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*. Paris: CNRS Éditions, 2012.

Ghorra-Gobin, Cynthia. « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? » *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, no 73 (2010): 25-33.

Gibert, Marie. « Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville (Việt Nam), Trame viaire et recomposition des espaces publics ». Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014.

Goldblum, Charles. « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau « régime de production urbaine » ? » In *L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain ?*, édité par Manuelle Franck et Thierry Sanjuan, 373-96. Paris: CNRS Éditions, 2015.

Gubry, Patrick, et Linh Lê Hồ Phong. « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes: Hồ Chí Minh ville et Hanoi ». *Tiers Monde* 1, no 201 (2010): 107-29. doi:10.3917/rtm.201.0107.

Labbé, Danielle, et Clément Musil. « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism ». *Urban Studies* 51, no 6 (2014): 1146-61.

Lacour, Claude, et Sylvette Puissant, éd. *La Métropolisation: croissance, diversité, fractures*. Anthropos, 1999.

Musil, Clément, et Charles Simon. *La construction d'un réseau de transport en commun ambitieux à Hồ Chí Minh-Ville (Việt Nam)*. Working Paper du PADDI 1. Ho Chi Minh Ville: PADDI (Centre de prospectives et d'études urbaines), 2014.

Nguyễn Cẩm Dương, Ly. « Outils d'urbanisme et investissements immobiliers privés. Fabrication de l'espace central de Hồ Chí Minh-ville ». Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 2013.

PADDI. *Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques*. Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi 36. Ho Chi Minh Ville: Paddi, 2011.

Pandolfi, Laurent. « Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam ». Thèse de doctorat en urbanisme, Université de Paris VIII, 2001.

Schwenkel, Christina. « Civilizing the City: Socialist Ruins and Urban Renewal in Central Vietnam ». *Positions: East Asia Cultures Critique* 20, no 2 (2012): 437-70.

Storch, Harry, Ronald Eckert, et Paul Pfaffenbichler. « The Compactness of Urban Areas in Vietnam. Sustainable Urban Development and Local Mobility Nodes ». *Real Corp 008: Mobility Nodes as Innovation Hubs, Vienna*, 19 mai 2008, 447-56.

BÁO CHÍ:

Lao Động. « Cháy lớn trong hẻm, hàng trăm người hoảng loạn », 12/4/2013.

Pháp Luật. « TP.HCM : Cháy nổ nhà trong hẻm, hàng trăm người dân hoảng loạn », 2/7/2013.

Tin nóng. « Nâng đường, dân chạy theo nâng nền nhà không xuể », 25/4/2013.

Tuổi Trẻ. « Kẹt xe tại TP.HCM sẽ ngày càng trầm trọng », 15/9/2015.

———. « Nâng đường, nước đổ vào nhà dân », 13/11/2010.

———. « Phố Nhật ở Sài Gòn ». *Tuổi Trẻ*, 2/9/2006.

Vietnam News. « In Ho Chi Minh City, Traffic Jams Have Become a Way of Life », 6/7/2009.



Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị
Centre de Prospective et d'Etudes Urbaines
Urban Development Management Support Centre

216 Nguyễn Đình Chiểu, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh
ĐT/ Fax : +84 (0)83 930 54 77 - Email : paddi.direction@gmail.com

www.paddi.vn

