

# Kết luận

## Nghiên cứu về đô thị: cách tiếp cận đa dạng

*Jean-Michel Cusset*

*Franck Castiglioni*

*Patrick Gubry*

*Nguyễn Thị Thiêng*

*Phạm Thúy Hương*

Nghiên cứu của Pháp về đô thị Việt Nam được tiến hành từ khá lâu, nhưng bị chia nhỏ trong nhiều tổ chức và cơ quan khiến người ta khó có cái nhìn tổng thể về những đề tài và vấn đề được nghiên cứu. Đây cũng là tình trạng của ngành nghiên cứu ở Việt Nam với các cơ quan bị ngăn cách và thiếu tầm nhìn quốc tế. Ở Pháp cũng như ở Việt Nam, thực ra có rất nhiều cơ quan nghiên cứu về đô thị: các cơ quan trực thuộc trung ương hay địa phương, thuộc các trường đại học, các bộ, cơ quan quốc tế, tổ chức phi chính phủ...

Chương trình PRUD đã mở đầu cho những nghiên cứu chuyên biệt kết hợp các nhóm chuyên gia Pháp và Việt Nam, ở miền Bắc cũng như ở miền Nam, thuộc nhiều cơ quan khác nhau. Cuốn sách này chỉ phản ánh một phần kết quả đạt được.

Đây cũng là cơ hội cho thấy, chúng ta có thể tiến hành song song các nghiên cứu có chủ đề gần giống nhau nhưng theo những cách đặt vấn đề khác nhau. Đây cũng có thể là cơ hội để so sánh và tổng hợp các kết quả nghiên cứu.

Chắc chắn nên cải tiến cách phổ biến thông tin về các nghiên cứu về đô thị đã và đang tiến hành hoặc đang là dự án có liên quan đến Việt Nam, và rộng hơn là Đông Nam Á. Hiện nay, thông tin này còn quá phân tán<sup>1</sup>. Các trung tâm nghiên cứu có thể phối hợp với nhau để ra một bản tin định kỳ, cung cấp những bài và công trình nghiên cứu đã thực hiện trong lĩnh vực này. Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội (IMV) và Trung tâm Nghiên cứu và Dự báo về Đô thị TP.Hồ Chí Minh (PADDI) là lực lượng chính.

Ở đây, chúng tôi không tổng hợp các vấn đề được trình bày trong cuốn sách này, bởi tính không đồng nhất đã phản ánh sự đa dạng của các chủ đề được đề cập. Trước tiên, chúng tôi chỉ muốn nhắc lại một vài khía cạnh được trình bày trong các dự án của PRUD và bàn đến một vài đặc trưng chính của những biến đổi đô thị ở Việt Nam trong thời kỳ quá độ sau khi đọc các công trình do các nhóm nghiên cứu thực hiện. Sau đó, chúng tôi sẽ gợi ý những định hướng nghiên cứu sau này theo hướng hoặc đi nghiên cứu sâu các chủ đề hiện nay, hoặc nghiên cứu các chủ đề hoặc vấn đề mới trên cơ sở vốn kiến thức tích lũy được qua các dự án nghiên cứu trong khuôn khổ PRUD.

## Các nghiên cứu đã thực hiện và phân tích ngang

### *Một vài kết quả*

Trong khuôn khổ chương trình PRUD, các chuyên gia Việt Nam và Pháp đã cùng cộng tác nghiên cứu nhiều chủ đề khác nhau liên quan đến những vấn đề đáng quan tâm nhất ở đô thị và đến việc tìm hiểu những thay đổi đang diễn ra: vai trò của các nhà tư vấn quốc tế đối với cơ sở hạ tầng đô thị, vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị, sự phát triển của di cư nội bộ đô thị, các thành phần tham gia vào quá độ đô thị, sự phát triển của đường sá trong quá trình sắp xếp lại đô thị, quản lý nước, viện trợ phát triển (ODA), việc tái định cư người dân ở những khu nhà tạm... Ngoài ra còn rất nhiều chủ đề khác.

Những nghiên cứu này chủ yếu tập trung vào hai thành phố lớn nhất của Việt Nam: Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Một số nghiên cứu được thực hiện dưới hình thức phân tích so sánh giữa hai thành phố (trường hợp nghiên cứu về di dân nội bộ đô thị), hoặc với các nước láng giềng (trường hợp nghiên cứu về các cơ quan tư vấn quốc tế và mối quan hệ với tình

<sup>1</sup> Ví dụ *Thư của IPRAUS, Thư của AFRASE* cung cấp thông tin theo hướng này.

hình tổng thể của nước sở tại về hạ tầng đô thị), hoặc với một quốc gia ở xa hơn (trường hợp nghiên cứu sự phát triển trong công tác quản lý nước), hoặc với các phương thức can thiệp (trường hợp nghiên cứu về tái định cư). Phương pháp được sử dụng trong các công trình này dựa vào phân tích những dữ liệu đã có và những cuộc điều tra định tính và định lượng.

Ngoài ra, một cách tiếp cận về mặt lịch sử giúp làm nổi bật quá trình tiến triển của các đối tác tham gia quá trình biến đổi thành phố và lôgic của họ.

Sự phát triển của đường sá Hà Nội được quan sát qua từng thời kỳ lịch sử cho thấy gánh nặng của quá khứ và mối quan tâm để bảo tồn và tôn tạo những di tích của quá khứ.

Trong những năm qua, di cư nội bộ đô thị ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội tăng mạnh. Các dòng di cư thường hướng tới các quận ngoại ô, nơi có điều kiện sống tốt hơn. Tuy nhiên, cùng với "không gian sống" rộng rãi hơn, người dân phải đối mặt với vấn đề ngày càng lớn về phương tiện vận tải đô thị do thiếu phương tiện giao thông công cộng – mặc dù gần đây đã có nhiều cải thiện – và thiếu cơ sở hạ tầng ở vùng ngoại ô.

Việc tái định cư của người dân trong các vùng tạm cho thấy những vấn đề đặc thù. Để tái định cư có hiệu quả và "bền vững", cần tính đến những phương diện như, điều kiện nhà ở, đường xá, an ninh và khả năng tài chính của những người tái định cư tương lai. Một trong những điều kiện cần để tái định cư thành công là phải có sự hỗ trợ về xã hội và tài chính cho những hộ di dời, không chỉ trước khi tái định cư mà còn trong suốt thời kỳ quá độ sau tái định cư. Các chính sách được triển khai đặt ra vấn đề quyền lợi của một số lớn người dân không có hộ khẩu thường trú, cũng không có quyền sử dụng đất. Do đó, kế hoạch tái định cư cần được thực hiện trong các điều kiện hành chính và thể chế linh hoạt hơn. Ngoài ra, tái định cư còn vấp phải vấn đề đất đai, đặc biệt là giá đất cao trong khuôn khổ các hoạt động mang tính xã hội.

Một chủ đề khác được đề cập đến là quản lý nước. Các tác giả đi tới kết luận quan trọng: tại hầu hết các thành phố của Việt Nam, kể cả Hà Nội, dân nghèo vẫn chưa được dùng nước sạch. Điều kiện tiên quyết để quản lý hiệu quả hơn là đội ngũ cán bộ và kỹ thuật viên cần có đủ trình độ năng lực và kinh nghiệm.

Ngoài ra, các vấn đề môi trường đòi hỏi sự tham gia của nhiều tổ chức: Hội Phụ nữ, Hội Người cao tuổi, Đoàn Thanh niên. Tuy nhiên,

những người tham gia hoạt động chưa hề được qua một lớp đào tạo chuyên môn nào. Vì vậy, rất khó phát triển khả năng tổ chức và quản lý hành chính tự chủ hơn; lợi nhuận tài chính không có hoặc rất hạn chế.

Bài phân tích về các dự án hỗ trợ phát triển (ODA) cũng cho thấy rõ sự công kênh của hệ thống hành chính.

Cuối cùng, các cơ quan tư vấn quốc tế của nhiều quốc gia khác nhau, như Nhật Bản, Pháp, tham gia vào nhiều dự án đô thị liên quan đến cơ sở hạ tầng. Việc chuyển giao kỹ năng chuyên môn và đẩy mạnh năng lực toàn diện của Việt Nam cũng được nghiên cứu. Song mặc dù lĩnh vực này hoạt động tích cực, nhưng việc chuyển giao vẫn còn rất hạn chế.

### *Các phân tích ngang*

Hai vấn đề quan trọng, bổ sung cho nhau được nêu ra trong các nghiên cứu này:

- Vì sao, ở Việt Nam, di sản quá khứ của các thành phố hiếm khi được công nhận? Trong những năm tới, với tốc độ tăng trưởng mạnh và tự do hóa kinh tế, chúng ta phải làm gì để không phá sạch quá khứ? Điều này dẫn tới vấn đề thứ hai.
- Liệu chúng ta có thể nói đến một "mô hình" thành phố châu Á kiểu Việt Nam không? Khác với những gì ta quan sát được ở Trung Quốc, có vẻ như "quá độ đô thị" ở Việt Nam diễn ra chưa triệt để và kém đột ngột. Trong lĩnh vực quy hoạch và xây dựng đô thị, ta có thể đưa ra một vài lý do: khả năng đồng hóa những mô hình từ bên ngoài, mong muốn tìm kiếm một con đường thứ ba giữa nền kinh tế chỉ huy và nền kinh tế tự do, trong quy hoạch đô thị có tính đến di sản kiến trúc.

### **Hướng nghiên cứu**

Trong lĩnh vực đô thị ở Việt Nam, có thể tiến hành nhiều hướng nghiên cứu ở nhiều mức độ, vĩ mô và vi mô. Như vậy, ta có thể chú ý nghiên cứu những chủ đề sau:

- Phân tích so sánh bước quá độ hướng tới nền kinh tế thị trường của các thành phố xã hội chủ nghĩa châu Á: ví dụ của Trung Quốc và Việt Nam.
- Nghiên cứu so sánh giữa Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Cho tới nay, ta mới chỉ phân tích so sánh từ những nghiên cứu đã thực hiện tại

một trong hai thành phố, nhưng chưa có cách đặt vấn đề và phương pháp điều tra chung. Như vậy, một nghiên cứu so sánh có hệ thống về quá độ đô thị tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh chắc chắn sẽ làm nổi bật những nét độc đáo của mỗi thành phố gắn với bối cảnh lịch sử, văn hóa, kinh tế và chính trị-xã hội.

- Thời kỳ quá độ hướng tới nền kinh tế thị trường của các thành phố loại hai (còn ít được nghiên cứu), như Hải Phòng, Đà Nẵng hoặc Huế. Các dạng thức của bước quá độ này, những thách thức ở đây so với những thách thức của Hà Nội hoặc TP.Hồ Chí Minh? Những vấn đề này cũng đáng được đặt ra với các thành phố quy mô trung bình.

Trong khuôn khổ chính sách đô thị, các lĩnh vực như quy hoạch, lập chương trình, quy chế đất đai và cách xử lý đối với việc thu hồi giải tỏa luôn gắn bó chặt chẽ và nảy sinh những tác động qua lại chung.

Sau khi lập chương trình, việc thực hiện dự án quy hoạch đô thị đòi hỏi phải thu hồi đất đai và sử dụng chúng. Sự chuyển đổi mục đích sử dụng đất này buộc phải thiết lập cơ chế giải tỏa và quá trình đền bù đất đai liên tục. Tuy nhiên, quy chế đất đai không rõ ràng – thường được xây dựng rất kém, thậm chí bất hợp pháp –, và thủ tục đền bù bấp bênh khiến cho quá trình tiến hành kéo dài và gặp nhiều khó khăn, kèm theo những quyết định bừa bãi dẫn tới cách xử lý bất bình đẳng hoặc chỉ có thể xử lý từng trường hợp một. Các thủ tục phức tạp thường khiến cho người nghèo và người sống tạm bợ bị mất tài sản, hoặc chỉ được đền bù đất đai ở mức thấp hơn giá trị thực. Đây chính nguồn gốc gây tranh cãi và làm kéo dài dự án (vì cần có thời gian đàm phán, thương lượng), khi không có được những quyết định công bằng (tranh cãi về quyền sử dụng ban đầu, về giá trị tài sản...). Ngoài suy nghĩ nhằm hạn chế tối đa tác động của các hoạt động quy hoạch đô thị đã được lên kế hoạch, ví dụ vừa xây dựng vừa bảo tồn, cũng cần phân tích sâu sắc hơn các lĩnh vực này và sự phụ thuộc lẫn nhau của chúng, nhằm tìm kiếm hướng kiến nghị giúp cải thiện, hoặc ít nhất là loại bỏ trở ngại và thống nhất cách xử lý đất đai và hệ thống đền bù trong khuôn khổ quy hoạch đô thị; điều này cũng tạo điều kiện thuận lợi cho công việc của các nhà ra quyết định và các nhà quy hoạch đô thị, để tạo được công bằng hơn.

- Các chính sách trong lĩnh vực nhà ở cho mục đích xã hội vẫn là một lĩnh vực cần nghiên cứu sâu, nhất là đối với những tác động của quá độ kinh tế, của tự do hóa thị trường nhà ở và triển vọng về nhu cầu nhà ở của xã hội (nhu cầu này tăng theo tốc độ đô thị hóa đang và sẽ diễn ra trong tương lai).

- Môi trường đô thị, di dân và nghèo đói<sup>2</sup>. Người ta đã thực hiện rất nhiều nghiên cứu kỹ thuật về môi trường đô thị ở Việt Nam: phân tích ô nhiễm không khí hoặc đất, nghiên cứu về lũ lụt, các vấn đề nảy sinh do tắc đường hoặc tiếng ồn, v.v. Tuy nhiên, trong lĩnh vực khoa học xã hội có rất ít nghiên cứu đề cập vấn đề này thông qua điều tra hộ gia đình. Trong lĩnh vực này, sẽ rất thú vị khi so sánh các vấn đề môi trường với tình trạng di cư và nghèo đói. Mặc dù không phải là những người nghèo nhất, nhưng người di cư thường sinh sống ở ngoại ô thành phố, phải tiếp xúc trực tiếp với nhiều nguồn ô nhiễm công nghiệp, và đó cũng là nơi có cơ sở hạ tầng kém nhất. Nếu người nghèo là một trong những nguyên nhân làm cho môi trường xuống cấp, thì họ cũng là những nạn nhân đầu tiên. Thu nhập thấp buộc họ phải sống trên những mảnh đất rẻ nhất, dễ bị ô nhiễm nhất.
- Tiến trình kiểm soát nơi cư trú<sup>3</sup>. Tiến trình kiểm soát cư trú đang được nghiên cứu ở Việt Nam, theo những thay đổi gần đây ở Trung Quốc. Trên thực tế, ban đầu việc kiểm soát này được thiết lập để phân phối tem phiếu, đến nay không còn hữu ích nữa. Tất cả các cuộc điều tra cho thấy nó không hề ngăn cản ai di cư khỏi thành phố, tuy nhiên nó vẫn là một nguồn bất công xã hội, bởi chỉ những người khá giả mới có thể dễ dàng thoát khỏi những ràng buộc mà nó áp đặt. Hộ khẩu cũng là một mối bận tâm của dân thành thị, bởi nếu được đăng ký thường trú thì sẽ rất thuận lợi cho cuộc sống hàng ngày ở thành phố. Vì vậy, nên bãi bỏ hệ thống này, nhưng vẫn duy trì tổ dân phố vì mục đích an ninh. Qua những sắp xếp mang tính kỹ thuật, ta vẫn có thể duy trì một loại thẻ thường trú như ở nhiều nước châu Âu.
- Giao thông đô thị và an toàn<sup>4</sup>. Chủ đề an toàn giao thông thường xuyên được đặt ra do không bắt buộc người đi xe máy đội mũ bảo hiểm, chủ yếu trong đô thị, nơi biện pháp này hữu hiệu nhất. Lĩnh

<sup>2</sup> Chủ đề này do một dự án nghiên cứu của Quỹ Đoàn kết ưu tiên (FSP) của Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam đề cập với tiêu đề "Di cư, nghèo đói và môi trường đô thị: Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh". Dự án này do IRD Paris, IER TP.Hồ Chí Minh và IPSS Hà Nội cùng phối hợp thực hiện.

<sup>3</sup> Một dự án nghiên cứu vừa được thực hiện về đề tài này. Xem: Các thành phố Việt Nam trong thời kỳ quá độ. Trung tâm Nghiên cứu Xã hội và Phát triển TP.Hồ Chí Minh, Viện Xã hội học Hà Nội, 2005, Impact of existing residence registration policy on urban poverty alleviation. Two case studies in Hanoi and Ho Chi Minh City. TP.Hồ Chí Minh, 278 tr.

<sup>4</sup> Một cuộc điều tra định lượng do Hội Chữ thập đỏ Pháp khởi xướng, kết hợp với Hội Chữ thập đỏ Việt Nam, đã được thực hiện dựa trên đề tài này.

vực này có thể được mở rộng ra nhiều phương diện khác, như kiểm soát tình trạng cũ nát của các phương tiện tham gia giao thông, cấp giấy phép lái xe, xe chở quá tải v.v. Đây là một vấn đề về sức khỏe cộng đồng, gần như "không hỗ trợ người đang gặp nguy hiểm" trong khi nhiều người chết và bị thương vì nguyên nhân này, gây đau khổ cho các cá nhân và gia đình, chưa kể chi phí mà xã hội phải bỏ ra vì các cơ sở y tế quá tải và mất ngày công lao động.

- Di chuyển hàng ngày và nghèo đói trong các thành phố ở Việt Nam. Cho tới nay, người ta đã tiến hành khá nhiều nghiên cứu về tình trạng nghèo đói ở đô thị Việt Nam. Tuy nhiên, việc di chuyển hàng ngày của những người dân nghèo nhất lại chưa được đề cập, trong khi đó lại là chủ đề của rất nhiều nghiên cứu, đặc biệt tại một số thành phố ở châu Phi<sup>5</sup>. Nghiên cứu về đề tài này ở Việt Nam có thể bàn về nhiều phương diện, ví dụ: người nghèo bị hạn chế hay không bị hạn chế tiếp cận với hàng hóa và dịch vụ cốt yếu do không có phương tiện cơ giới? Ở Việt Nam, trong chiến lược đấu tranh chống nghèo đói, quy mô giao thông có được tính đến không?

Ta còn có thể đưa ra nhiều ghi nhận khác nữa. Ở đây, chúng tôi chỉ nêu một vài ý kiến:

- Sự khác nhau trong việc sử dụng kết quả báo cáo tư vấn và các báo cáo và công bố dùng cho nghiên cứu, gắn với vấn đề sử dụng kết quả nghiên cứu. Báo cáo của các cơ quan tư vấn nước ngoài thường bao hàm những khuyến nghị; vì nhiều lý do chúng không nhất thiết được thể hiện qua áp dụng các biện pháp ngay lập tức, mà sẽ được sử dụng sau nhiều năm như ta đã thấy trong lĩnh vực giao thông. Ngược lại, ta hầu như không biết gì về những nghiên cứu khoa học xã hội về các thành phố của Việt Nam trong khi chúng trực tiếp hoặc gián tiếp dẫn đến nhiều kiến nghị về biện pháp hoặc chính sách cụ thể.
- Việc sử dụng kết quả điều tra dân số: trái với những gì đôi khi người ta vẫn nghĩ, toàn bộ dân số đều được điều tra, kể cả những người không có hộ khẩu thường trú tại địa phương (ở Trung Quốc gọi là "dân trôi nổi"). Nhưng cho tới nay, người nước ngoài chưa bao giờ được thống kê trong Tổng điều tra dân số<sup>6</sup> ở Việt Nam. Nên sửa đổi

<sup>5</sup> Xem ví dụ: Diaz-Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., 2005, Di chuyển và nghèo đói ở châu Phi Nam Sahara: nhận định từ một vài điều tra-hộ gia đình. Trong Di chuyển và hệ thống giao thông ở châu Phi Nam Sahara: thách thức của nghèo đói. Biên bản của SITRASS 8, Saly, 3/2004, MIET, IRD, LET, INRETS, 530 tr.

<sup>6</sup> "Điều tra dân số giữa kỳ" của TP.Hồ Chí Minh tháng 10/2004 là đợt điều tra dân số đầu tiên có tính đến những người mang quốc tịch nước ngoài.

tình hình này vì việc đi lại từ quốc gia này đến quốc gia khác đang gia tăng, nhất là giữa các nước ASEAN. Tương tự như vậy, sẽ rất có ích nếu trong tương lai Tổng điều tra dân số công bố kết quả đặc thù về các thành phố, vì vai trò của đô thị ngày càng tăng và muốn hiểu rõ về đô thị hóa thì nhất thiết phải có các số liệu thống kê. Cuối cùng, hiện trạng thành phố thay đổi rất nhanh, các thành phố lớn nên tiến hành điều tra dân số 5 năm một lần, như đã được thực hiện lần đầu tiên ở TP.Hồ Chí Minh năm 2004.

Tóm lại, với nội dung của các chương và những kiến nghị được trình bày ở trên, cuốn sách này sẽ là một trong những chất xúc tác việc nghiên cứu đô thị ở Việt Nam. Trên quan điểm này, chúng tôi mong muốn thiết lập mạng lưới giữa các nhóm nghiên cứu, các cơ quan của Pháp và Việt Nam trong khuôn khổ chương trình PRUD; các tổ chức khác cũng có thể tham gia. Với cơ cấu gọn nhẹ, mạng lưới này có nhiệm vụ chính là trao đổi thông tin giữa các nhà nghiên cứu về các công trình nghiên cứu đã và đang thực hiện, phổ biến tài liệu và những ý kiến liên quan đến triển vọng vấn đề này. Tiếp đó, mạng lưới có thể được huy động lực lượng để tổ chức hợp tác nghiên cứu giữa các nhóm nhằm tham gia đấu thầu, trả lời các thư mời thầu quốc gia và quốc tế. Chắc chắn chính mạng lưới này sẽ đáp ứng được yêu cầu xác định một số cuộc đấu thầu này.



CHỦ BIÊN

Nguyễn Thị Thiều, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry  
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

# Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ



IMV  
VIỆN ĐÀO TẠO  
CHUYÊN NGÀNH ĐÔ THỊ  
HÀ NỘI

  
THẾ GIỚI  
NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI

PADDI  
TRUNG TÂM DỰ BÁO  
VÀ NGHIÊN CỨU ĐÔ THỊ  
TP. HỒ CHÍ MINH

Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry, Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset (chủ biên).- Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ.  
- Hà Nội: Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006, 324 tr.; 24 cm.

Internet Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV): [www.imv-hanoi.com](http://www.imv-hanoi.com)  
Thư điện tử PADDI: [paddi@hcm.fpt.vn](mailto:paddi@hcm.fpt.vn)  
Internet Thế Giới: [www.thegioipublishers.com.vn](http://www.thegioipublishers.com.vn)

Cuốn sách này được xuất bản với sự hợp tác của Vùng Île-de-France, Vùng Rhône-Alpes và Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam.

Ảnh trang bìa:

Khu phía đông quận Hoàn Kiếm, trên hữu ngạn sông Hồng. Khu này được xây ngoài đê (bên kia đường Trần Quang Khải) nên thường bị ngập vào mùa mưa. Ở đây có các dãy nhà ống nằm lẫn với các khu tập thể. Ta cũng nhận ra hai cây cầu chính của Hà Nội: cầu Chương Dương dành cho xe cơ giới, và phía sau là cây cầu Long Biên lịch sử (trước đây là cầu Doumer). Cầu Long Biên được xây dựng từ năm 1898 đến 1902, do Gustave Eiffel thiết kế, công ty Daydé và Pillé của vùng Creil và các công nhân Việt Nam thực hiện. Với chiều dài 1.682 m, khung kim loại, có 19 nhịp, cây cầu này được coi như một kỳ tích về kỹ thuật và kiến trúc thời bấy giờ; từ năm 1967 đến năm 1971, cầu bị Mỹ ném bom nhiều lần. Hiện nay, cầu dành cho tàu hỏa, người đi xe đạp và người đi bộ; hiện nay đã có chương trình khôi phục và tôn tạo cầu. Bên kia sông, trên tả ngạn sông Hồng là quận Long Biên (trước đây là Gia Lâm) (ảnh: Patrick Gubry, 11/2005).

- © Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006  
[Xuất bản bằng tiếng Pháp lần thứ nhất:
  - © Nhà xuất bản Karthala, Paris 2006]
- VN-ThG-1-16-0

Chủ biên  
Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry  
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

# Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ

IMV  
243A Đê La Thành  
Quận Cầu Giấy  
Hà Nội, Việt Nam

NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI  
46 Trần Hưng Đạo  
Hà Nội,  
Việt Nam

PADDI  
216 Nguyễn Đình Chiểu  
Quận 3, TP.Hồ Chí Minh,  
Việt Nam