



**TẠP CHÍ KHOA HỌC**  
**PHÁT TRIỂN**  
**NHÂN LỰC**

SCIENTIFIC JOURNAL OF  
**HUMAN RESOURCE**  
**DEVELOPMENT**

HOCHIMINH CITY CADRE ACADEMY

02<sup>(20)</sup>

2025

# TÂM NHÌN

Học viện là trung tâm đào tạo, bồi dưỡng lãnh đạo cao cấp của Thành phố Hồ Chí Minh góp phần kiến tạo phát triển đất nước và là trường chính trị đạt chuẩn quốc gia.

# SỨ MẠNG

Học viện là đơn vị nòng cốt tham gia Chương trình nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; chủ lực tham gia nghiên cứu khoa học, cung cấp cơ sở lý luận, tổng kết thực tiễn, đề xuất về định hướng, chiến lược, chính sách phát triển và là nơi cung cấp những nhà lãnh đạo quản lý ưu tú cho Thành phố Hồ Chí Minh.



**Tổng biên tập**

TS. Đoàn Nguyễn Thùy Trang

**Hội đồng biên tập**

PGS.TS. Nguyễn Tấn Phát

(Chủ tịch)

PGS.TS. Nguyễn Văn Y

(Phó Chủ tịch)

PGS.TS. Nguyễn Duy Bắc

PGS.TS. Nguyễn Minh Tuấn

PGS.TS. Vũ Tình

PGS.TS. Vũ Thanh Sơn

PGS.TS. Trương Thị Hiền

PGS.TS. Trần Hoàng Ngân

TS. Bùi Thị Ngọc Trang

TS. Bùi Ngọc Hiến

TS. Phan Hải Hồ

TS. Trần Thị Hà Văn

TS. Lê Thị Hồng Hà

TS. Phạm Ngọc Lợi

TS. Trần Tuấn Duy

TS. Lê Thị Trúc Anh

TS. Đoàn Nguyễn Thùy Trang

**Giấy phép xuất bản**

SỐ 551/GP-BTTTT do

Bộ Thông tin và Truyền thông

cấp ngày 26/11/2020, khổ 19 x 27cm

In tại Công ty TNHH Thiết Kế In Ấn

Phạm Hiến (57 Đường 35,

P. Bình Trưng Tây, TP. Thủ Đức)

**Giá: 150.000đ****MỤC LỤC**

- ThS. Phan Văn Tú** Tác phẩm chính luận trên báo Thanh Niên do Nguyễn Ái Quốc sáng lập năm 1925 .....7
- Đại tá, TS. Nguyễn Văn Tú**  
Nhận thức đúng quan hệ biện chứng giữa truyền thống và hiện đại trong xây dựng và phát triển văn hóa Việt Nam hiện nay .....20
- TS. Phạm Trần Hải, ThS. La Thị Xuân Phương, KS. Bùi Hữu Lộc, ThS. Nguyễn Hoàng Mỹ Lan**  
Đánh giá chuyển đổi số trong lĩnh vực quản lý đô thị trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh .....27
- TS. Nguyễn Thành Nam**  
Quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng bộ, chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao bước vào kỷ nguyên vươn mình của dân tộc .....50
- TS. Nguyễn Văn Hiệu, TS. Đinh Thị Dung**  
Tiếp xúc văn hóa Việt - Hoa qua tín ngưỡng thờ Quan Công tại Huế nhìn từ chính sách của chúa Nguyễn ở Đàng Trong .....65
- TS. Nguyễn Thị Toàn Thắng**  
Tiềm năng ứng dụng công nghệ và các mô hình tích hợp trong chăm sóc sức khỏe người cao tuổi tại Thành phố Hồ Chí Minh .....72
- ThS. KTS. Lê Hồng Nhật**  
Mối liên hệ giữa các chỉ tiêu phát triển giao thông và nhà ở trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh .....83
- TS. Đoàn Nguyễn Thùy Trang, ThS. Ngô Thị Thanh Tiên, ThS. Đỗ Thị Ngọc Diễm**  
Những yếu tố ảnh hưởng đến quá trình chuyển đổi số của tạp chí khoa học .....97

### **Tổng biên tập**

TS. Đoàn Nguyễn Thùy Trang

### **Hội đồng biên tập**

PGS.TS. Nguyễn Tấn Phát

(Chủ tịch)

PGS.TS. Nguyễn Văn Ý

(Phó Chủ tịch)

PGS.TS. Nguyễn Duy Bắc

PGS.TS. Nguyễn Minh Tuấn

PGS.TS. Vũ Tinh

PGS.TS. Vũ Thanh Sơn

PGS.TS. Trương Thị Hiền

PGS.TS. Trần Hoàng Ngân

TS. Bùi Thị Ngọc Trang

TS. Bùi Ngọc Hiến

TS. Phan Hải Hồ

TS. Trần Thị Hà Vân

TS. Lê Thị Hồng Hà

TS. Phạm Ngọc Lợi

TS. Trần Tuấn Duy

TS. Lê Thị Trúc Anh

TS. Đoàn Nguyễn Thùy Trang

### **Giấy phép xuất bản**

SỐ 551/GP-BTTTT do

Bộ Thông tin và Truyền thông

cấp ngày 26/11/2020, khổ 19 x 27cm

In tại Công ty TNHH Thiết Kế In Ấn

Phạm Hiền (57 Đường 35,

P. Bình Trưng Tây, TP. Thủ Đức)

**ThS. Nguyễn Thị Hồng Mơ, TS. Nguyễn Văn Tuấn,**

**ThS. Nguyễn Thị Kim Tuyền** Năng lực số của công chức Ủy ban nhân dân phường tại quận Tân Bình, Thành phố Hồ Chí Minh ..... **108**

**TS. Lý Ngọc Yến Nhi, Mai Thiều Thảo Ngọc, Phan Thị Hồng Ngân,**

**Đoàn Trần Đoàn Trang, Nguyễn Thị Ngọc Linh, Lê Hoàng Phụng Tiên**

Nhận thức về bình đẳng giới của sinh viên khối ngành kinh tế và vai trò của nó đối với phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hồ Chí Minh ..... **119**

**TS. Lê Thị Trúc Anh**

Ứng dụng công nghệ số thúc đẩy phát triển du lịch bền vững (trường hợp huyện Cần Giuộc, Thành phố Hồ Chí Minh) ..... **135**

**ThS. Nguyễn Thị Kiều Sương**

Quản lý nhà nước về dân tộc ở Thành phố Huế hiện nay - thực trạng và giải pháp ..... **148**

**ThS. Phan Trần Mai Phương, Lã Minh Thông**

Một số vấn đề lý luận về đổi mới và tinh gọn bộ máy nhà nước Việt Nam trong kỷ nguyên vươn mình của dân tộc ..... **160**

**ThS. Đào Xuân Thủy, Trương Quang Thắng, Trần Văn Tài,**

**Nguyễn Hoàng Bảo Việt, Phạm Thị Bảo Tiên**

Phát huy vai trò của truyền thông trong lan tỏa các thông tin chính trị đến người dân Thành phố Hồ Chí Minh ..... **172**

# SCIENTIFIC JOURNAL OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT

p-ISSN 3030-4288

No.02 (20) 2025

JUNE/2025

Head office: 324 Chu Van An St., W.12,  
Binh Thanh Dist, Ho Chi Minh City  
Tel: 0907 232 931  
Email: tapchi@hcmca.edu.vn

## Editor - In - Chief

PhD. Doan Nguyen Thuy Trang

## Editorial Council

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Tan Phat  
(Chairman)

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Van Y  
(Vice chairman)

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Duy Bac

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Minh Tuan

Assoc.Prof.PhD. Vu Tinh

Assoc.Prof. PhD. Vu Thanh Son

Assoc.Prof. PhD. Truong Thi Hien

Assoc.Prof.PhD. Tran Hoang Ngan

PhD. Bui Thi Ngoc Trang

PhD. Bui Ngoc Hien

PhD. Phan Hai Ho

PhD. Tran Thi Ha Van

PhD. Le Thi Hong Ha

PhD. Pham Ngoc Loi

PhD. Tran Tuan Duy

PhD. Le Thi Truc Anh

PhD. Doan Nguyen Thuy Trang

## Issue license

No 551/GP - BTTTT, issued  
on 26 November 2020

by Ministry of Information and Media

Printed at:

Pham Hien Printing Design Co., Ltd  
(57 street 35, ward Binh Trung Tay,  
Thu Duc city)

Price: 150.000 VND

## CONTENTS

- MA. Phan Van Tu** Commentary works in Thanh Nien newspaper founded by Nguyen Ai Quoc in 1925 .....7
- Colonel, PhD. Nguyen Van Tu**  
Evidenced understanding of the dialectical relationship between tradition and modernity in building and developing Vietnamese culture today .....20
- PhD. Pham Tran Hai, MA. La Thi Xuan Phuong,  
Engr. Bui Huu Loc, MA. Nguyen Hoang My Lan**  
Assessment of digital transformation in the field of urban management in Ho Chi Minh City .....27
- PhD. Nguyen Thanh Nam**  
Viewpoints, guidelines, policies of the Party Committee and government of Ho Chi Minh City on developing high-quality human resources on the threshold of the era of the national rise .....50
- PhD. Nguyen Van Hieu, PhD. Dinh Thi Dung**  
An insight into Vietnamese-Chinese culture through the prism of Guan Gong worship in Hue seen from the policy of Nguyen Lords in the Southern Regions of Vietnam .....65
- PhD. Nguyen Thi Toan Thang**  
Potentiality of application of technology and integrated models to health care for the elderly in Ho Chi Minh City .....72
- MA. Arch. Le Hong Nhat**  
The relationship between the targets of transport development and those of housing development in Ho Chi Minh City .....83
- PhD. Doan Nguyen Thuy Trang, MA. Ngo Thi Thanh Tien,  
MA. Do Thi Ngoc Diem**  
Key factors affecting the digital transformation of scientific journals .....97

**Editor - In - Chief**

PhD. Doan Nguyen Thuy Trang

**Editorial Council**

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Tan Phat  
(Chairman)

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Van Y  
(Vice chairman)

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Duy Bac

Assoc.Prof.PhD. Nguyen Minh Tuan

Assoc.Prof.PhD. Vu Tinh

Assoc.Prof. PhD. Vu Thanh Son

Assoc.Prof. PhD. Truong Thi Hien

Assoc.Prof.PhD. Tran Hoang Ngan

PhD. Bui Thi Ngoc Trang

PhD. Bui Ngoc Hien

PhD. Phan Hai Ho

PhD. Tran Thi Ha Van

PhD. Le Thi Hong Ha

PhD. Pham Ngoc Loi

PhD. Tran Tuan Duy

PhD. Le Thi Truc Anh

PhD. Doan Nguyen Thuy Trang

**Issue license**

No 551/GP - BTTTT, issued  
on 26 November 2020

by Ministry of Information and Media

Printed at:

Pham Hien Printing Design Co., Ltd  
(57 street 35, ward Binh Trung Tay,  
Thu Duc city)

**MA. Nguyen Thi Hong Mo, PhD. Nguyen Van Tuan,**

**MA. Nguyen Thi Kim Tuyen** Digital capacity of civil servants of ward-level People's committees in Tan Binh district, Ho Chi Minh City ..... **108**

**PhD. Ly Ngoc Yen Nhi, Mai Thieu Thao Ngoc, Phan Thi Hong Ngan,**

**Doan Tran Doan Trang, Nguyen Thi Ngoc Linh, Le Hoang Phung Tien** Economics students' perception of gender equality and its role in the socio-economic development of Ho Chi Minh City ... **119**

**PhD. Le Thi Truc Anh**

Applying digital technology to promote sustainable tourism development (a case study of Can Gio district, Ho Chi Minh City) ..... **135**

**MA. Nguyen Thi Kieu Suong**

State management on ethnic minorities in Hue City today - current situation and solutions ..... **148**

**MA. Phan Tran Mai Phuong, La Minh Thong**

Some theoretical issues on innovating and streamlining the state apparatus of Vietnam in the era of national rise ..... **160**

**MA. Dao Xuan Thuy, Truong Quang Thang, Tran Van Tai,**

**Nguyen Hoang Bao Viet, Pham Thi Bao Tien** Promoting the role of communication in disseminating political information to the people of Ho Chi Minh City .... **172**

# MỐI LIÊN HỆ GIỮA CÁC CHỈ TIÊU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VÀ NHÀ Ở TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Ngày nhận bài: 12/3/2025; ngày nhận lại bài: 01/4/2025; ngày duyệt đăng: 23/5/2025

LÊ HỒNG NHẬT<sup>(\*)</sup>

## TÓM TẮT

Tính đồng bộ trong phát triển đô thị là một trong những yếu tố quan trọng để giúp đô thị phát triển hài hòa và bền vững, đảm bảo chất lượng cuộc sống cho người dân và tối ưu hóa nguồn lực đô thị. Với thực tiễn tăng trưởng kinh tế xã hội của Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) hiện nay, sự phát triển giữa hạ tầng giao thông và nhà ở luôn gặp nhiều thách thức trong việc đảm bảo sự đồng bộ. Bằng việc phân tích các chỉ tiêu phát triển của từng lĩnh vực giao thông và nhà ở trong giai đoạn 2016-2020, bài viết này làm rõ xu hướng tương quan và mối quan hệ giữa hai lĩnh vực trên, qua đó nhấn mạnh đến sự cần thiết của phương pháp tiếp cận quy hoạch đô thị tích hợp, trong đó quy hoạch giao thông và phát triển nhà ở cần được thực hiện đồng thời nhằm hài hòa giữa phát triển giao thông và nhà ở trong giai đoạn sau này của Thành phố.

**Từ khóa:** giao thông, nhà ở, chỉ tiêu phát triển, đồng bộ, Thành phố Hồ Chí Minh.

## ABSTRACT

Synchronization in urban development is a critical determinant of harmonious and sustainable urban growth, ensuring both the quality of life for residents and the efficient utilization of urban resources. In the context of Ho Chi Minh City's rapid socio-economic expansion, there are still challenges in achieving the synchronization between transport infrastructure development and housing development. By examining key development indicators for the transport and housing sectors during the 2016-2020 period, this study aims to elucidate the correlation trends and interrelationships between these two sectors, thereby underscoring the necessity of adopting an integrated urban planning approach, wherein transport planning and housing development should be done concurrently with a view to harmonizing the development of transport and housing in the future stages of the City.

**Keywords:** traffic, housing, development targets, synchronization, Ho Chi Minh City.

## 1. Đặt vấn đề

Nhằm cụ thể Nghị quyết Đại hội Đảng bộ TP.HCM lần thứ XI nhiệm kỳ 2020 - 2025, Ủy ban nhân dân TP.HCM đã chỉ đạo triển khai thực hiện nhiều đề án, chương trình quan

<sup>(\*)</sup> Thạc sĩ, Kiến trúc sư, Viện Nghiên cứu phát triển Thành phố Hồ Chí Minh, [ktsnhatlee@gmail.com](mailto:ktsnhatlee@gmail.com)

trọng và toàn diện trên nhiều lĩnh vực; trong đó, có 02 chương trình, đề án có liên quan đến phạm vi nghiên cứu của bài viết thuộc lĩnh vực giao thông và nhà ở<sup>(1)</sup>. Tương ứng với mỗi lĩnh vực giao thông và nhà ở, các chương trình, đề án đều có những chỉ tiêu riêng được đặt ra để hướng tới. Cụ thể là:

- Đối với lĩnh vực giao thông, một số chỉ tiêu chủ yếu được lựa chọn để xem xét, đánh giá:

- Mật độ giao thông (km/km<sup>2</sup>): đây là chỉ tiêu để đánh giá mức độ phủ kín hệ thống mạng lưới đường trong khu vực đô thị.

- Chiều dài đường (km): chỉ tiêu này đánh giá sự phát triển mở rộng của mạng lưới giao thông. Tuy nhiên nếu tăng nhanh nhưng không đồng bộ với dân số và nhu cầu nhà ở có thể dẫn đến việc sử dụng không hiệu quả nguồn lực và quá tải.

- Tỷ lệ đất giao thông / đất tự nhiên (%): chỉ tiêu này thể hiện tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông so với tổng diện tích đất tự nhiên. Mặc dù không có quy định cụ thể về tỷ lệ này trong các văn bản pháp luật, việc quy hoạch và sử dụng đất cho mục đích giao thông phải tuân theo quy hoạch tổng thể và các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan để đảm bảo sự phát triển bền vững và hiệu quả.

- Bình quân đất giao thông / người (m<sup>2</sup>/người): chỉ tiêu này đo lường diện tích đất giao thông tính trên đầu người. Mặc dù không có quy định cụ thể về chỉ tiêu này, việc quy hoạch và phát triển hạ tầng giao thông cần xem xét đến nhu cầu thực tế của dân cư và đảm bảo sự cân đối giữa hạ tầng giao thông và mật độ dân số.

- Tốc độ tăng chiều dài đường (%): chỉ tiêu này phản ánh mức độ tăng trưởng của mạng lưới đường bộ theo thời gian. Luật Giao thông đường bộ không quy định cụ thể về tốc độ tăng trưởng này, nhưng việc mở rộng và nâng cấp mạng lưới đường bộ phải dựa trên quy hoạch giao thông vận tải đường bộ và đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Đối với lĩnh vực nhà ở, một số chỉ tiêu chủ yếu cũng được lựa chọn để xem xét, đánh giá:

- Số căn nhà (căn): đây là tổng số căn nhà trong một khu vực cụ thể. Việc quản lý và phát triển nhà ở phải tuân theo các quy định về quy hoạch đô thị và xây dựng, đảm bảo đáp ứng nhu cầu ở của người dân và phù hợp với quy hoạch tổng thể

- Tỷ lệ đất ở / đất tự nhiên (%): chỉ tiêu này thể hiện tỷ lệ diện tích đất dành cho mục đích ở so với tổng diện tích đất tự nhiên. Việc xác định tỷ lệ này phải dựa trên quy hoạch sử dụng đất và đảm bảo sự cân đối giữa các mục đích sử dụng đất khác nhau như công nghiệp, nông nghiệp và dịch vụ.

- Mật độ dân số (người/km<sup>2</sup>): chỉ tiêu này đo lường số người sinh sống trên một đơn

<sup>(1)</sup> Về lĩnh vực nhà ở: Chương trình phát triển nhà ở trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2016-2025, Chương trình phát triển nhà ở trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2021-2030; về lĩnh vực giao thông: Đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2020-2030.

vị diện tích (km<sup>2</sup>). Mật độ dân số là một yếu tố quan trọng trong quy hoạch đô thị và phát triển hạ tầng, ảnh hưởng đến việc phân bổ dịch vụ công cộng và hạ tầng kỹ thuật

- Bình quân diện tích sàn / người (m<sup>2</sup>/người): chỉ tiêu này phản ánh mức độ không gian sống trung bình mà mỗi người dân có được. Việc xác định chỉ tiêu này giúp đánh giá chất lượng nhà ở và mức sống của người dân, đồng thời là cơ sở để hoạch định chính sách phát triển nhà ở.

- Tốc độ tăng diện tích sàn (%): chỉ tiêu này cho biết mức độ tăng trưởng của tổng diện tích sàn nhà ở theo thời gian. Việc theo dõi tốc độ tăng trưởng này giúp đánh giá hiệu quả của các chính sách phát triển nhà ở và đáp ứng nhu cầu ở của dân cư.

Các chỉ tiêu này đều phản ánh sự phát triển của lĩnh vực giao thông và nhà ở, do đó, việc đánh giá, xem xét các chỉ tiêu giao thông và nhà ở giúp làm rõ được xu hướng tương quan và mối quan hệ giữa giao thông và nhà ở. Trên cơ sở đó có thể đưa ra nhận định tổng quát về tính đồng bộ giữa phát triển hạ tầng giao thông và nhà ở để đề xuất phương pháp tiếp cận phù hợp.

**Bảng 1. Chỉ tiêu phát triển chính của lĩnh vực giao thông và nhà ở**

STT	Các chỉ tiêu chủ yếu	Đơn vị
	<b>Chỉ tiêu giao thông</b>	
1	Mật độ giao thông	km/km <sup>2</sup>
2	Chiều dài đường	km
3	Tỉ lệ đất giao thông	%
4	Bình quân đất giao thông/người	m <sup>2</sup> /người
5	Tốc độ tăng chiều dài đường	%
	<b>Chỉ tiêu nhà ở</b>	
1	Số căn nhà	căn
2	Tỉ lệ đất ở/đất tự nhiên	%
3	Mật độ dân số	người/km <sup>2</sup>
4	Bình quân diện tích sàn/người	m <sup>2</sup> /người
5	Tốc độ tăng diện tích sàn	%

*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng và Sở Giao thông vận tải*

## 2. Phương pháp nghiên cứu

Để hoàn thành các nội dung nghiên cứu, có 02 phương pháp chủ yếu được áp dụng cụ thể là:

- Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp: được áp dụng để thu thập các dữ liệu từ các báo cáo chính thức của các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan nhằm đảm bảo tính khách quan và độ tin cậy của dữ liệu. Trong nghiên cứu này, 02 đơn vị có liên quan là Sở

Giao thông Vận tải TP.HCM và Sở Xây dựng TP.HCM (2022).

- Phương pháp phân tích tổng hợp dữ liệu: dữ liệu sau khi thu thập được phân tích và tổng hợp để rút ra các kết luận. Việc áp dụng phương pháp này giúp nhận diện mối liên hệ giữa các chỉ tiêu phát triển nhà ở và giao thông; qua đó có thể giúp đề xuất các giải pháp phù hợp với bối cảnh của Thành phố Hồ Chí Minh.

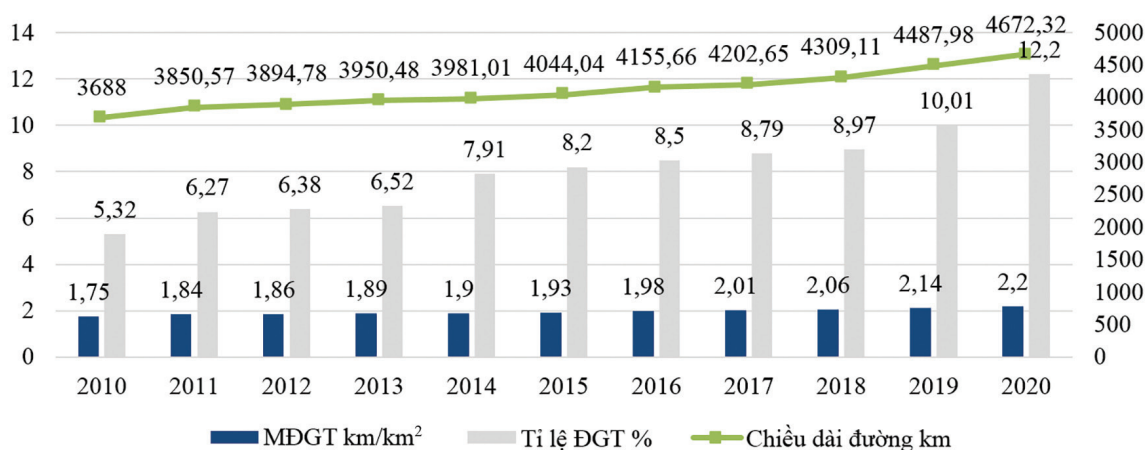
### 3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

#### 3.1. Tính đồng bộ giữa giao thông và nhà ở trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

##### 3.1.1. Thực trạng phát triển hệ thống hạ tầng giao thông

Tính đến năm 2020, thông qua việc triển khai các chương trình và đề án phát triển giao thông, TP.HCM đã đạt được một số kết quả nhất định. Trong giai đoạn 2010 - 2020, hệ thống giao thông của Thành phố tăng trưởng đều nhưng không đáng kể, chưa có sự đột phá lớn. Trong vòng 10 năm, tổng chiều dài đường chỉ tăng 26,68%, tương đương mức tăng trưởng bình quân khoảng 98,4 km/năm. Tỷ lệ đất giao thông so với đất tự nhiên đạt 12,2%, đáp ứng chỉ tiêu của Đại hội XI nhưng vẫn còn thấp so với tiêu chuẩn (Chính phủ, 2010). Việc duy trì tỷ lệ đất giao thông thấp trong thời gian dài dẫn đến tình trạng ùn tắc nghiêm trọng, đặc biệt tại các khu vực trung tâm và các trục giao thông chính. Ngoài ra, chỉ tiêu tốc độ tăng trưởng chiều dài tỉ lệ thuận với mật độ giao thông, do đó khi tốc độ tăng trưởng chiều dài đường chậm thì mật độ giao thông cũng có xu hướng tăng trưởng chậm. Mật độ giao thông được tính theo chiều dài đường giao thông so với diện tích đất tự nhiên, phản ánh mức độ hoàn thiện mạng lưới đường có bề rộng từ 7 m trở lên. Theo định hướng đến năm 2025, mật độ đường giao thông dự kiến sẽ đạt 2,5 km/km<sup>2</sup>. Tuy nhiên, nếu không có những giải pháp đồng bộ và hiệu quả, mục tiêu này có thể gặp nhiều thách thức, đặc biệt trong bối cảnh quỹ đất dành cho giao thông bị hạn chế và việc giải phóng mặt bằng gặp nhiều khó khăn.

**Biểu đồ 1. Chỉ tiêu phát triển hạ tầng giao thông TP.HCM giai đoạn 2010-2020**



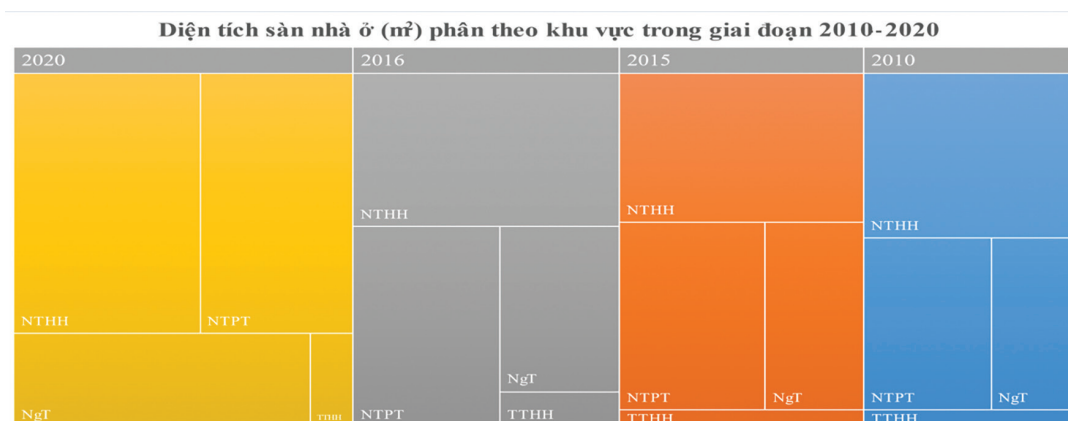
Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Giao thông vận tải (2022)

### 3.1.2. Thực trạng phát triển nhà ở trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

Tính đến năm 2020, TP.HCM đã đạt được những kết quả đáng kể trong công tác phát triển nhà ở, phản ánh qua sự gia tăng ổn định về diện tích sàn nhà ở trên toàn địa bàn. Trong giai đoạn 2010-2020, tổng diện tích sàn nhà ở của Thành phố tăng trưởng đều đặn, đạt 191.823.731 m<sup>2</sup> vào năm 2020, cao gấp gần 1,5 lần so với năm 2010 (122.518.332 m<sup>2</sup>) và 1,4 lần so với năm 2015 (138.103.414 m<sup>2</sup>). Một trong những xu hướng đáng chú ý là sự phát triển mạnh mẽ của nhà ở tại khu vực nội thành phát triển và các huyện ngoại thành, vượt trội so với khu vực nội thành hiện hữu. Điều này cho thấy các khu vực này đang thu hút sự quan tâm lớn từ các nhà đầu tư do quỹ đất dồi dào, chi phí đầu tư hợp lý và nhu cầu nhà ở cao. Bên cạnh đó, sự phát triển này cũng phù hợp với mô hình đô thị tập trung - đa cực của thành phố, trong đó trung tâm tổng hợp được định hình tại khu vực nội thành cũ, kết hợp với các trung tâm cấp thành phố trải rộng theo bốn hướng phát triển chính: Đông, Tây, Nam và Bắc (Thủ tướng Chính phủ, 2010).

Ngược lại, khu vực trung tâm hiện hữu có tốc độ tăng trưởng diện tích sàn nhà ở thấp nhất trong toàn Thành phố. Xu hướng này là hệ quả tất yếu của những hạn chế về quỹ đất, chi phí đầu tư cao cũng như chủ trương hạn chế phát triển nhà cao tầng nhằm giảm tải áp lực lên hạ tầng đô thị. Việc kiểm soát chặt chẽ các dự án nhà ở tại khu vực này cũng là một biện pháp nhằm đảm bảo sự cân bằng giữa phát triển nhà ở và bảo tồn các giá trị văn hóa, lịch sử của trung tâm thành phố (Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, 2018).

### Biểu đồ 2. Tăng trưởng diện tích sàn nhà ở trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2010-2020



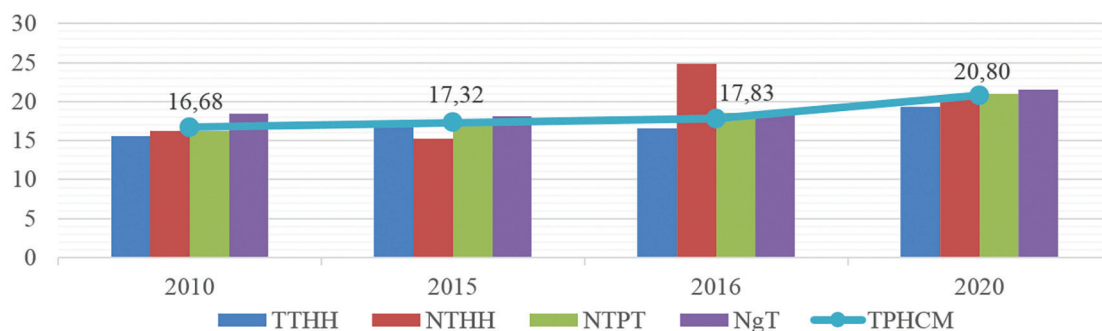
*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng (2022)*

Bên cạnh sự gia tăng về tổng diện tích sàn, diện tích sàn nhà ở bình quân đầu người cũng có xu hướng tăng trên toàn địa bàn. Cụ thể, chỉ số này tăng từ 16,68 m<sup>2</sup>/người năm 2010 lên 20,8 m<sup>2</sup>/người vào năm 2020, phản ánh sự cải thiện đáng kể về điều kiện sống của người dân. Trong đó, khu vực trung tâm hiện hữu có diện tích sàn bình quân thấp nhất (19,36 m<sup>2</sup>/người), trong khi khu vực ngoại thành có mức cao nhất (21,59 m<sup>2</sup>/người).

Khu vực nội thành phát triển và nội thành hiện hữu có diện tích sàn bình quân ở mức tương đương, đạt trên 20 m<sup>2</sup>/người.

Việc diện tích sàn bình quân đầu người đến năm 2020 đạt chỉ tiêu đề ra trong Chương trình phát triển nhà ở giai đoạn 2016-2025 là một tín hiệu tích cực. Tuy nhiên, để đạt mục tiêu 23,5 m<sup>2</sup>/người vào năm 2025, Thành phố cần đẩy mạnh các giải pháp phát triển nhà ở bền vững. Trong đó, trọng tâm sẽ là xây dựng nhà ở xã hội để đáp ứng nhu cầu của phần lớn dân cư, đặc biệt là nhóm thu nhập trung bình và thấp. Đồng thời, Thành phố cũng hướng tới việc phát triển nhà ở dọc theo các tuyến giao thông công cộng trọng điểm nhằm tối ưu hóa kết nối hạ tầng và quỹ đất. Bên cạnh đó, việc quy hoạch và mở rộng quỹ đất dành cho phát triển nhà ở tại các quận nội thành phát triển cũng đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự cân bằng giữa phát triển kinh tế và nâng cao chất lượng sống của người dân.

### **Biểu đồ 3. Tăng trưởng diện tích sàn nhà ở bình quân trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2010-2020**



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng (2022)*

Nhìn chung, dù đã đạt được nhiều kết quả khả quan, TP.HCM vẫn cần những giải pháp quy hoạch đồng bộ và hiệu quả hơn để đảm bảo sự phát triển nhà ở hài hòa, bền vững, phù hợp với tốc độ đô thị hóa và nhu cầu thực tế của người dân trong những năm tiếp theo.

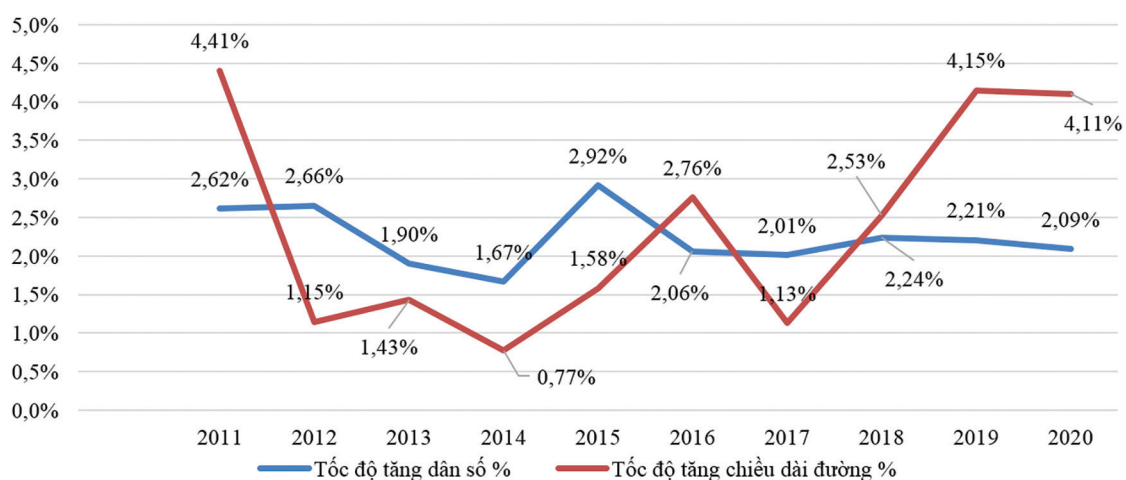
#### *3.1.3. Mối liên hệ giữa giao thông, nhà ở và dân số trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh*

Đáp ứng nhu cầu nhà ở và giao thông phù hợp với sự gia tăng dân số là một trong những nội dung quan trọng của Thành phố. Trong giai đoạn 2011-2020, cả dân số và chiều dài hệ thống giao thông đường bộ của Thành phố đều tăng trưởng ổn định. Tuy nhiên, khi xem xét mối quan hệ giữa hai yếu tố này, có thể nhận thấy rằng tốc độ tăng dân số và tốc độ phát triển hạ tầng giao thông chưa thực sự đồng bộ.

Giai đoạn 2011-2014, chứng kiến mức tăng trưởng đáng kể về dân số trong khi hạ tầng giao thông lại phát triển chậm. Điều này không chỉ gây áp lực lên hệ thống giao thông

hiện hữu mà còn góp phần làm gia tăng tình trạng ùn tắc. Ngược lại, từ năm 2015 đến 2020, chiều dài đường giao thông có tốc độ tăng trưởng vượt trội so với tốc độ gia tăng dân số. Cụ thể, khi tốc độ tăng dân số duy trì ở mức trên 2%/năm, tốc độ tăng trưởng chiều dài đường đã cao hơn gấp hai lần vào năm 2020. Điều này phản ánh nỗ lực đáng kể của Thành phố trong việc mở rộng mạng lưới giao thông để theo kịp sự phát triển dân số. Tuy nhiên, vẫn chưa thể khẳng định sự đồng bộ tuyệt đối, bởi tốc độ phát triển hạ tầng giao thông và gia tăng dân số có sự khác biệt giữa các khu vực.

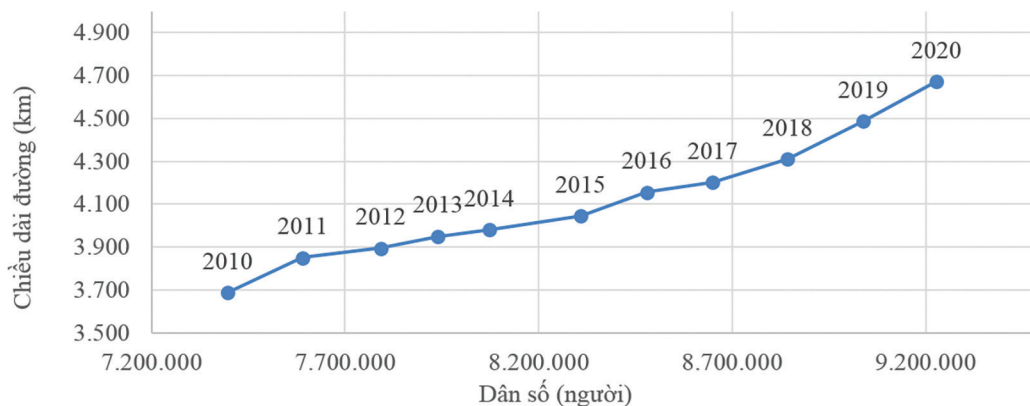
**Biểu đồ 4. Tốc độ tăng dân số và tốc độ tăng chiều dài đường giai đoạn 2010 - 2020**



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng (2022) và Sở Giao thông vận tải (2022)*

Theo tính toán, chỉ số tương quan Pearson giữa tổng chiều dài đường giao thông theo từng năm và quy mô dân số đạt mức 0,9772 ( $p\text{-value} = 2.299e-7$ ) cho thấy mối liên hệ chặt chẽ giữa hai yếu tố giao thông - dân số. Điều này phản ánh sự nỗ lực đáng kể của chính quyền trong việc đầu tư vào hạ tầng giao thông để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng. Đồng thời, với sự kết hợp của các giải pháp kỹ thuật trong vận hành hệ thống giao thông, vận tốc lưu thông trung bình trên địa bàn TP.HCM cũng được cải thiện đáng kể. Đến cuối năm 2022, vận tốc trung bình đạt 32 km/h, tuy nhiên, một số khu vực như phía Tây và phía Nam vẫn ghi nhận mức thấp hơn, lần lượt là 23,4 km/h và 22,99 km/h (Sở Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, 2023).

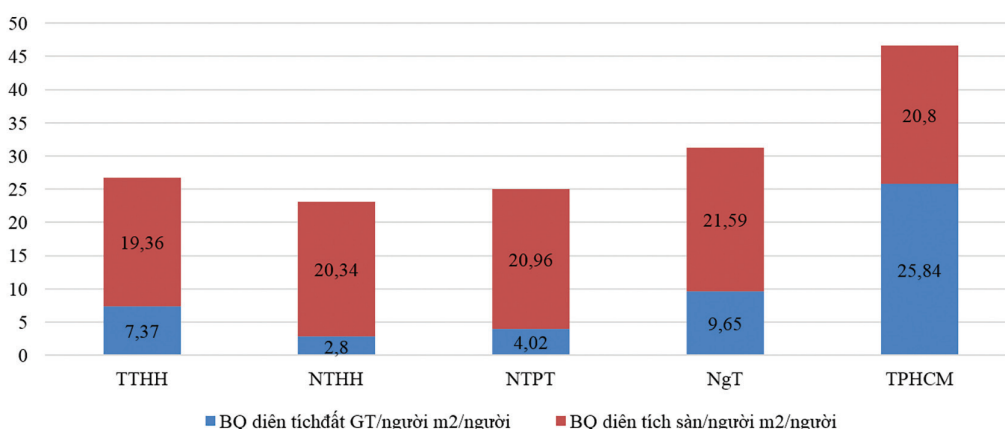
### Biểu đồ 5. Liên hệ giữa chỉ tiêu chiều dài đường và quy mô dân số TP.HCM giai đoạn 2010 - 2020



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Giao thông vận tải (2022) và Sở Xây dựng (2022)*

Khi xét cho từng khu vực, các chỉ tiêu về diện tích đất giao thông bình quân đầu người và diện tích sàn nhà ở bình quân đầu người phản ánh rõ sự phân bố đất đai giữa nhà ở và hạ tầng giao thông. Nhìn chung, các khu vực của TP.HCM có xu hướng tương đồng về diện tích đất ở và đất giao thông bình quân, trong đó khu vực ngoại thành có mức cao nhất và giảm dần khi tiến về khu trung tâm. Điều này cho thấy xu hướng mở rộng đô thị ra vùng ven, phù hợp với định hướng giãn dân và phát triển đô thị đa cực.

### Biểu đồ 6. Liên hệ giữa bình quân diện tích đất giao thông trên người và bình quân diện tích sàn nhà ở trên người tại 04 khu vực

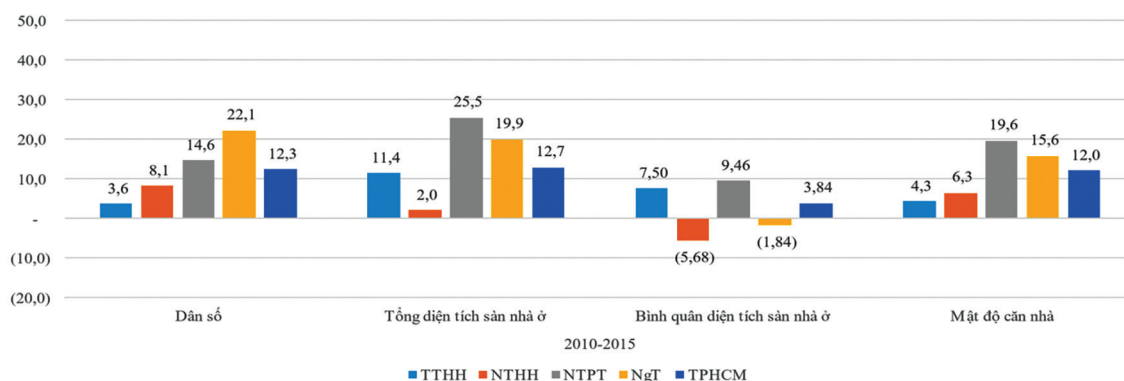


*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Giao thông vận tải (2022) và Sở Xây dựng (2022)*

Về tình hình phát triển nhà ở, trong giai đoạn 2010-2015, mật độ căn nhà tăng trưởng tương ứng với quy mô dân số tại cả bốn khu vực của Thành phố. Tuy nhiên, khi xét đến tổng diện tích và diện tích sàn nhà ở bình quân đầu người đã có sự chênh lệch rõ rệt. Một

số khu vực như nội thành hiện hữu và ngoại thành mặc dù có tổng diện tích sàn nhà ở tăng nhưng diện tích sàn nhà ở bình quân lại giảm. Điều này có thể phản ánh thực tế về việc diện tích nhà ở mới chưa đủ đáp ứng tốc độ gia tăng dân số hoặc việc phát triển nhà ở chưa đồng đều giữa các phân khúc dân cư.

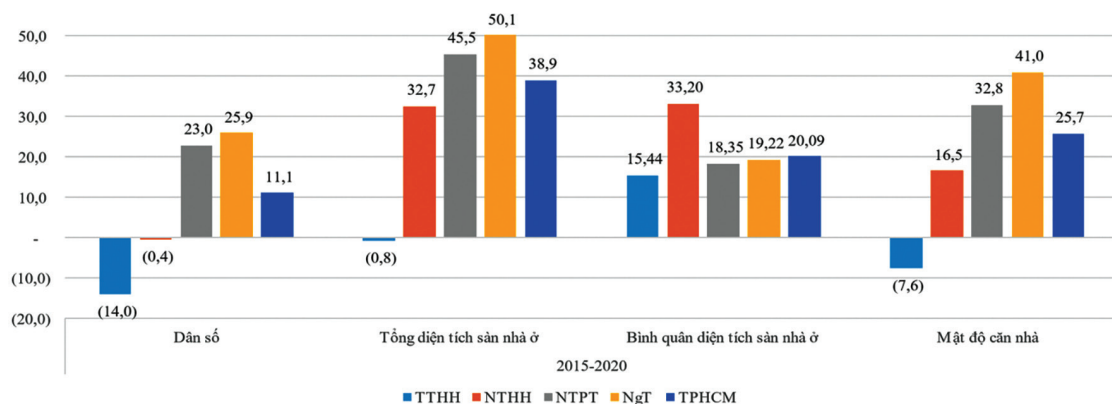
**Biểu đồ 7. Tốc độ tăng trưởng các chỉ tiêu về nhà ở và quy mô dân số tại các khu vực và toàn TP.HCM trong giai đoạn 2010 - 2015**



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng (2022)*

Bước sang giai đoạn 2015-2020, xu hướng thay đổi rõ rệt khi quy mô dân số tại khu vực trung tâm hiện hữu và nội thành hiện hữu có dấu hiệu giảm, trong khi hai khu vực còn lại - nội thành phát triển và ngoại thành - ghi nhận mức tăng mạnh mẽ, khiến tổng dân số toàn thành phố vẫn tăng trưởng ở mức 11,1%. Mật độ nhà ở tại các quận trung tâm và nội thành hiện hữu trở nên dày đặc hơn, trong khi khu vực ngoại thành vẫn duy trì ở mức thấp với chỉ 313 căn/km<sup>2</sup>. Điều này phản ánh rõ xu hướng đô thị hóa mạnh mẽ tại các khu vực nội thành phát triển và ngoại thành, nơi có quỹ đất lớn hơn và chi phí nhà ở thấp hơn so với trung tâm. Đáng chú ý, mặc dù ngoại thành có sự tăng trưởng mạnh về mật độ căn nhà và tổng diện tích sàn, nhưng tốc độ này vẫn không vượt qua khu vực nội thành phát triển về tỷ lệ tăng diện tích sàn bình quân đầu người.

**Biểu đồ 8. Tốc độ tăng trưởng các chỉ tiêu về nhà ở và quy mô dân số tại các khu vực và toàn TP.HCM trong giai đoạn 2015 - 2020**

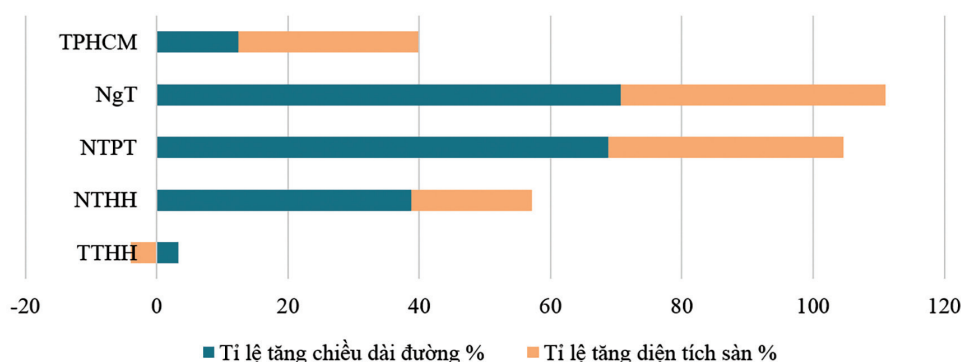


*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Xây dựng (2022)*

Một cách tổng quát, sự tăng trưởng về nhà ở của toàn Thành phố phần nào đáp ứng được nhu cầu của dân số tăng trong giai đoạn 2010-2020. Liên hệ với nội dung phân tích tại mục 3.1.2, tốc độ tăng diện tích sàn tại khu vực nội thành phát triển và ngoại thành đã giúp định hình xu hướng phát triển nhà ở chung của toàn Thành phố. Ngược với xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ về diện tích sàn của khu vực nội thành phát triển và ngoại thành, khu vực trung tâm hiện hữu và khu vực nội thành hiện hữu có mức tăng trưởng chậm, ổn định và có kiểm soát. Khu trung tâm hiện hữu có tỉ lệ diện tích sàn giảm còn cho thấy sự chuyển đổi công năng từ chức năng ở sang các chức năng khác phù hợp hơn (ví dụ: thương mại, văn phòng...) khi có tỉ lệ gia tăng dân số chậm và người dân có xu hướng di chuyển ra các khu vực ngoại thành.

Với mức tăng trưởng diện tích sàn có xu hướng tăng trưởng mạnh tại khu vực nội thành phát triển và ngoại thành thì mức tăng trưởng chiều dài đường tại 02 khu vực này cũng cho thấy sự phát triển tương ứng. Tỉ lệ này cho thấy cơ sở hạ tầng giao thông đang có sự hoàn thiện để cố gắng đáp ứng các nhu cầu giao thông cơ bản phát sinh từ việc tăng trưởng diện tích sàn nhà ở tại khu vực nội thành phát triển và ngoại thành.

**Biểu đồ 9. Tương quan giữa tăng trưởng chiều dài đường và tốc độ tăng diện tích sàn tại 04 khu vực**



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Giao thông vận tải (2022) và Sở Xây dựng (2022)*

Xét về mối quan hệ giữa mật độ nhà ở (căn/km<sup>2</sup>) và mật độ giao thông (km/km<sup>2</sup>), Biểu đồ 10 cho thấy tại các khu vực khác nhau của TP.HCM có sự phân hóa rõ rệt giữa trung tâm và vùng ven, cũng như những thách thức trong quy hoạch đô thị và phát triển hạ tầng giao thông.

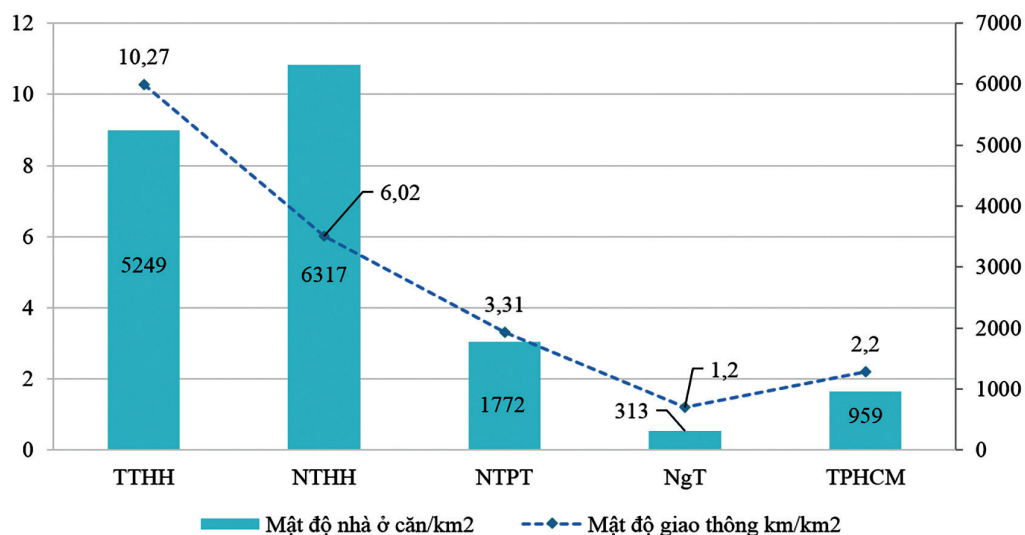
Khu vực trung tâm hiện hữu (TTHH) có mật độ nhà ở đạt 5.249 căn/km<sup>2</sup>, trong khi khu vực nội thành hiện hữu (NTHH) có mật độ cao nhất với 6.317 căn/km<sup>2</sup>. Mật độ giao thông tại hai khu vực này cũng lần lượt đạt 10,27 km/km<sup>2</sup> và 6,02 km/km<sup>2</sup>, cho thấy sự đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng giao thông nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại trong khu vực có mật độ dân cư cao. Tuy nhiên, với sự phát triển dày đặc này, nguy cơ ùn tắc giao thông vẫn hiện hữu, đặc biệt tại khu vực TTHH, nơi có sự tập trung cao về dân số và hoạt động kinh tế.

Khu vực nội thành phát triển (NTPT) có mật độ nhà ở là 1.772 căn/km<sup>2</sup> và mật độ giao thông đạt 3,31 km/km<sup>2</sup>. Con số này phản ánh sự phát triển đô thị nhanh chóng nhưng chưa có sự đồng bộ về hạ tầng giao thông, dễ dẫn đến tình trạng quá tải nếu không có kế hoạch mở rộng hợp lý. Ở khu vực ngoại thành (NgT), mật độ nhà ở chỉ đạt 313 căn/km<sup>2</sup> và mật độ giao thông là 1,2 km/km<sup>2</sup>, cho thấy sự thiếu hụt rõ rệt về hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị, làm hạn chế khả năng phát triển kinh tế và kết nối với các khu vực trung tâm.

Trung bình trên toàn TP.HCM, mật độ nhà ở đạt 959 căn/km<sup>2</sup> và mật độ giao thông là 2,2 km/km<sup>2</sup>. Con số này cho thấy sự mất cân đối giữa tốc độ phát triển nhà ở và hệ thống giao thông, đặc biệt tại các khu vực đang đô thị hóa mạnh như NTPT. Nếu không có chiến lược phát triển đồng bộ, nguy cơ ùn tắc và áp lực lên hạ tầng đô thị sẽ ngày càng gia tăng.

Để giải quyết vấn đề này, cần có sự điều chỉnh đồng bộ giữa quy hoạch đô thị và phát triển hạ tầng giao thông. Cụ thể, việc mở rộng và nâng cấp hệ thống giao thông, đặc biệt tại các khu vực NTPT và NgT, là cần thiết nhằm nâng cao khả năng kết nối và hỗ trợ quá trình đô thị hóa bền vững. Mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) cần được thúc đẩy để giảm tải áp lực giao thông tại khu vực trung tâm, đồng thời tạo động lực phát triển đồng đều giữa các vùng. Ngoài ra, chính quyền Thành phố cần kiểm soát quy hoạch dân cư một cách hợp lý, tránh tình trạng phát triển nhà ở quá nhanh mà không đồng bộ với hạ tầng. Những giải pháp này không chỉ giúp nâng cao chất lượng sống của người dân mà còn góp phần xây dựng TP.HCM thành một đô thị phát triển bền vững và hiệu quả hơn trong tương lai.

**Biểu đồ 10. Tương quan giữa mật độ giao thông trên người và mật độ nhà ở tại 04 khu vực**



*Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Sở Giao thông vận tải (2022) và Sở Xây dựng (2022)*

### 3.2. Đánh giá chung tính đồng bộ giữa phát triển giao thông và nhà ở trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

Qua phân tích các chỉ tiêu phát triển giao thông và nhà ở giai đoạn 2016-2020, có thể nhận thấy rằng sự phát triển giữa hai lĩnh vực này tại TP.HCM chưa hoàn toàn đồng bộ. Kết quả nghiên cứu cho thấy mật độ giao thông và mật độ nhà ở có sự chênh lệch rõ rệt giữa các khu vực khác nhau, với khu vực trung tâm đạt mức cao nhất nhưng cũng đối diện với nhiều áp lực hạ tầng. Trong khi đó, các khu vực ngoại thành tuy có quỹ đất rộng nhưng hệ thống giao thông vẫn chưa theo kịp tốc độ đô thị hóa, dẫn đến sự mất cân đối trong phát triển đô thị.

Một điểm đáng chú ý là tốc độ gia tăng dân số không hoàn toàn tương thích với tốc độ mở rộng mạng lưới giao thông và diện tích sàn nhà ở. Điều này đặt ra nhiều thách thức trong việc quy hoạch và quản lý đô thị, đặc biệt là nguy cơ ùn tắc giao thông, áp lực lên cơ sở hạ tầng và sự thiếu hụt không gian sống tại các khu vực trung tâm. Ngược lại, khu vực ngoại thành dù có mật độ dân cư thấp hơn nhưng lại thiếu các kết nối giao thông hiệu quả, làm giảm sức hút phát triển đô thị.

Nhìn chung, dù TP.HCM đã có những chính sách thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông và nhà ở, song việc chưa có sự điều phối hợp lý giữa hai lĩnh vực này dẫn đến tình trạng phát triển thiếu đồng bộ. Sự mất cân đối này đặt ra yêu cầu về một phương pháp tiếp cận nhằm đảm bảo sự phát triển đồng bộ giữa hạ tầng giao thông và nhà ở trong tương lai.

### **3.3. Đề xuất**

Để cải thiện tính đồng bộ giữa phát triển giao thông và nhà ở tại TP.HCM, cần có sự phối hợp chặt chẽ trong quy hoạch đô thị, đảm bảo hệ thống giao thông công cộng có khả năng đáp ứng nhu cầu dân cư tại các khu vực phát triển mới. Việc quy hoạch sử dụng đất, phát triển giao thông và xây dựng nhà ở cần được thực hiện đồng bộ nhằm tối ưu hóa quỹ đất và giảm áp lực lên khu vực trung tâm. Một trong những giải pháp quan trọng là phát triển theo mô hình TOD (Transit-Oriented Development), trong đó các khu đô thị mới cần được định hướng phát triển quanh các tuyến giao thông công cộng trọng điểm như đường sắt đô thị (metro), xe buýt nhanh (BRT). Điều này không chỉ giúp tăng khả năng tiếp cận giao thông mà còn góp phần tạo ra các khu vực phát triển bền vững, hạn chế mở rộng đô thị theo hướng dàn trải.

Bên cạnh đó, việc mở rộng và nâng cấp hạ tầng giao thông cần được đẩy mạnh, đặc biệt tại các khu vực nội thành phát triển và ngoại thành nhằm nâng cao khả năng kết nối với trung tâm thành phố. Điều này bao gồm việc đầu tư vào các dự án hạ tầng quan trọng, phát triển mạng lưới giao thông xanh như hệ thống xe đạp công cộng, đường dành riêng cho người đi bộ và không gian công cộng thân thiện với môi trường. Đồng thời, chính quyền Thành phố cần thực hiện các chính sách khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng, kiểm soát chặt chẽ sự gia tăng phương tiện cá nhân để giảm áp lực lên hệ thống giao thông đô thị.

### **4. Kết luận**

Sự phát triển đồng bộ giữa hạ tầng giao thông và nhà ở là yếu tố quan trọng giúp TP.HCM phát triển bền vững và tối ưu hóa nguồn lực đô thị. Qua phân tích các chỉ tiêu phát triển giai đoạn 2016-2020, có thể thấy rằng thành phố vẫn đang gặp nhiều thách thức trong việc cân bằng hai lĩnh vực này. Việc mật độ nhà ở cao nhưng hạ tầng giao thông chưa theo kịp đang gây áp lực lớn lên hệ thống giao thông đô thị, trong khi các khu vực ngoại thành lại chưa được khai thác hiệu quả do thiếu kết nối giao thông. Để khắc phục tình trạng này, kết quả nghiên cứu đã chỉ ra thành phố cần có chiến lược phát triển đô thị theo hướng tích hợp giữa giao thông và nhà ở, với trọng tâm là áp dụng mô hình TOD, đầu tư mở rộng hạ tầng giao thông tại khu vực ngoại thành và kiểm soát chặt chẽ việc phát triển nhà ở tại khu vực trung tâm. Đồng thời, cần huy động tối đa nguồn lực từ khu vực tư nhân để đảm bảo tiến độ và chất lượng phát triển hạ tầng.

Bằng việc áp dụng các đề xuất giải pháp trên, TP.HCM có thể hướng tới một mô hình phát triển đô thị hài hòa, bền vững và đảm bảo chất lượng sống tốt hơn cho người dân trong tương lai.

**Tài liệu tham khảo**

- Chính phủ (2010). *Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.*
- Sở Giao thông Vận tải TP.HCM (2022). *Đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2020-2030.*
- Sở Giao thông Vận tải TP.HCM (2022). *TP.HCM khắc phục yếu kém hạ tầng giao thông cách nào?.* Truy xuất từ <https://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn/Tin-tuc/Chi-tiet-bai-viet/tin/a15a45aa-6558-47d4-9640-4d684095c46d>, trích đọc ngày 23/8/2024.
- Sở Xây dựng TP.HCM (2018). *Thuyết minh Chương trình phát triển nhà ở Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2025.*
- Sở Xây dựng TP.HCM (2022). *Thuyết minh Chương trình phát triển nhà ở Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2021-2030.*
- Thủ tướng Chính phủ (2010). *Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06/01/2010 phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung TP.HCM đến năm 2025.*
- Trang tin điện tử Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh (2023). *Phát triển nhà ở TP.HCM cần giải pháp đồng bộ, hiệu quả.* Truy xuất từ <https://www.hcmcpv.org.vn/tin-tuc/phat-trien-nha-o-tphcm-can-giai-phap-dong-bo-hieu-qua-1491905752>, trích đọc ngày 23/8/2024.
- Ủy ban nhân dân TP.HCM (2018). *Quyết định số 5086/QĐ-UBND về phê duyệt Chương trình phát triển nhà ở Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2025.*
- Ủy ban nhân dân TP.HCM (2024). *Dự thảo báo cáo thuyết minh Điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2040.*

