

Tái định hướng phát triển đô thị? Rào cản cấu trúc đối với các dạng đô thị mới

PIERE FILION

¹ School of Planning, University of Waterloo, Canada

Thư gửi về: **Pierre Filion** (pfilion@uwaterloo.ca), School of Planning, University of Waterloo, 200 University Avenue West, Waterloo, Ontario N2L 3G1, Canada.

Tôi xin cảm ơn hỗ trợ kinh tế từ Social Science and Humanities Research Council of Canada (mã cấp nghiên cứu chuẩn 39878). Tôi chịu trách nhiệm duy nhất về nội dung của bài viết này.

TỪ KHÓA

Lý thuyết cấu trúc • Thay đổi đô thị • Tăng trưởng thông minh • Toronto

TÓM TẮT

Có một xu hướng cho rằng dạng đô thị phụ thuộc vào ô-tô và mật độ (dân cư) thấp là không bền vững đứng trên quan điểm chất lượng cuộc sống, kinh tế và môi trường. Tuy nhiên, với tất cả những lời kêu gọi chuyển dịch các dạng phát triển, những xu hướng kế thừa từ thời kỳ hậu thế chiến II vẫn kháng cự đến cùng. Bài viết này áp dụng lý thuyết cấu trúc nhằm tạo ra một khung lý thuyết trong đó xác định các nhân tố ổn định và chuyển dịch cấu trúc. Sau đó, bài viết sử dụng khung này nhằm tính toán những khó khăn trong việc đạt được sự chuyển dịch phát triển hướng tới các dạng mật độ cao hơn và ít phụ thuộc vào ô-tô hơn. Bằng chứng bắt nguồn từ Toronto và chỉ ra một sự chuyển dịch không phải tất yếu trong phát triển đô thị. Bài viết kết thúc với việc xem xét những ý nghĩa xã hội rộng lớn của những khó khăn trong việc tái định hướng các xu hướng cấu trúc khi một cuộc khủng hoảng môi trường đang trở thành nguy cơ lớn.

Giới thiệu

Có một lỗ hổng ngày càng lớn giữa lý luận đô thị và thực tế phát triển đô thị. Các chi phí năng lượng tăng dần, biến đổi khí hậu và các dạng xuống cấp môi trường khác, cùng với chất lượng cuộc sống giảm dần (hầu hết là một hàm xuống cấp của tắc nghẽn giao thông) đưa ra một bối cảnh có tính hỗ trợ cho những giải pháp thay thế nhằm đưa ra các dạng phát triển đô thị. Ở Bắc Mỹ, nơi xu hướng phát triển mật độ dân cư thấp và phụ thuộc vào ô-tô là tiến bộ nhất, cơn sóng của những nỗ lực gần đây nhất cho việc xây dựng và thực hiện các mô hình tách rời khỏi các dạng đô thị thịnh hành được gộp vào dưới nhãn Smart Growth. Tuy nhiên, trong khi rất nhiều sự chú ý hiện nay được trao cho Smart Growth bởi các nhà hoạch định và chính trị, phát triển đô thị vẫn chủ yếu duy trì theo dạng phụ thuộc vào ô tô và mật độ thấp của nó.

Người ta tập trung vào những chướng ngại vật đối với sự chuyển dịch trong phát triển đô thị. Trong bài viết gần đây, Downs (2005) đã chứng minh cách thức mà việc tái phân phối chi phí và lợi ích có hại cho đa số dân cư, không đủ khả năng đáp ứng các mục tiêu chung của mô hình giao thông công cộng (transit modal) và nhu cầu phụ thuộc vào các dạng độc tài không được ưa chuộng của quy hoạch cản trở việc quá độ lên loại phát triển Smart Growth. Trong khi không bắt đồng với những trở ngại được xác định bởi Downs, bài viết này nỗ lực mở rộng phạm vi các chướng ngại vật được xem xét, bằng cách tập trung vào tiềm năng đầu tư của ngành công cộng, các xu hướng sản xuất và tiêu dùng, những lợi ích bất di bất dịch trong các dạng đô thị hiện nay, tổ chức của chính quyền thành phố và năng động đô thị. Khung của bài viết là thảo luận về tiếp cận khái niệm, bắt nguồn từ lý thuyết cấu trúc, nhằm khám phá các điều kiện liên quan đến sự ổn định cấu trúc và chuyển đổi.

Yếu tố tiên nghiệm bắt nguồn từ phát triển đô thị Toronto kể từ những năm 1950. Toronto nổi bật trong số các khu vực thành phố lớn ở Bắc Mỹ do những nỗ lực to lớn của nó, tại các thời điểm khác nhau trong 6 thập kỷ vừa qua, nhằm thay đổi các mô hình phát triển thống trị ở lục địa này. Khả năng quy hoạch của thành phố là kiệt xuất, nhờ có sự sáng tạo một chính quyền thành phố và sự can thiệp trực tiếp của chính

quyền cấp quận vào những vấn đề sử dụng đất từ sớm. Hơn thế nữa, với tăng trưởng dân số và kinh tế ổn định, những vấn đề phát triển thủ đô và dạng đô thị nổi bật lên một cách thường xuyên trong chương trình nghị sự chính trị. Nếu có một khu vực thành phố có tiềm năng tách biệt khỏi dạng đô thị thông trị bởi mật độ thấp và rải rác của Bắc Mỹ, đó là Toronto. Tuy nhiên, không tính tới những đặc tính dạng đô thị khác biệt, hầu hết sự phát triển của Toronto kể từ những năm 1950 trở đi là tương đồng với dạng của lục địa.

Câu chuyện Toronto xác định một loạt các nhân tố đảm bảo sự vĩnh cửu của các dạng phát triển hiện nay, bất kể khát vọng đang ngày càng tăng về các mô hình thay thế. Nó kết thúc trên một dạng bất định (note of uncertainty) bằng việc đánh giá tiềm năng thay đổi đô thị của các chính sách hoạch định đang nổi lên, các xu hướng mật độ dân cư và những thái độ phê bình đối với các dạng đô thị hiện tại. Trong khi một vài nhân tố dường như thúc đẩy một sự dịch chuyển khỏi những phong cách phát triển đã từng thống trị trong vòng 60 năm qua, những nhân tố khác lại ưa thích việc duy trì tình trạng hiện tại.

Những ý nghĩa của bài viết đạt đến mức độ xa hơn so với bối cảnh và tính địa lý cụ thể của nó rất nhiều. Bên ngoài việc tập trung vào quá độ đô thị và Toronto, bài viết còn tập trung vào khả năng đưa ra những thay đổi xã hội cần thiết khi đối mặt với khủng hoảng ngày càng tăng.

Các phản ứng chống lại các dạng phát triển đô thị thịnh hành

Đặc biệt kể từ những năm 1970, mô hình phát triển đô thị phân tán của Bắc Mỹ, được gắn vào với nhau sau giai đoạn thế chiến thứ II, đã chịu sự phê bình mạnh mẽ của truyền thông, nghiên cứu, những nhà hoạch định, các nhà chính trị và công chúng.¹ Mật độ thấp, sử dụng đất chuyên môn hóa cao và phụ thuộc vào ô tô đã được miêu tả là nguồn gốc của tình trạng chia tách và tình trạng vô tổ chức của xã hội, một sự căng thẳng đối với các nguồn lực công cộng, một sự lãng phí các nguồn năng lượng đang cạn kiệt dần, và hơn hết, một nguyên nhân cơ bản của phá hoại môi trường (Putman, 2000; Richardson và Bae, 2004; Soule, 2009). Những bài viết đã kích mô hình này đầu tiên xuất hiện trên banner bảo vệ năng lượng thịnh hành vào những năm 1970 và đầu 1980, và sau đó kết hợp với phong trào phát triển bền vững kể từ khi phong trào này được bắt đầu vào giữa những năm 1980 (Romanos và các cộng sự, 1981; Roseland, 1992).

Sự gắn kết rộng rãi với các nguyên lý Smart Growth là biểu hiện gần đây nhất về sự không hài lòng ngày càng cao đối với những dạng phát triển thịnh hành. Smart Growth bắt nguồn từ những năm 1990- giai đoạn chống đối lại mở rộng đô thị- khi mà tại rất nhiều khu vực, tăng trưởng đồng nghĩa với tăng dân số và thuế bất động sản, các dịch vụ đông đảo và tắc nghẽn giao thông. Nó đã được đưa ra như một phương pháp tiếp cận có thể hạ thấp những tác động tiêu cực của tăng trưởng và do đó khiến nó trở nên dễ chấp nhận hơn (Sierra Club, 2000). Sự quan tâm đến Smart Growth cũng được củng cố bởi ý thức đang tăng lên rằng những dạng phát triển đô thị hiện tại không thể được tái tạo mãi mãi.

Phát triển bền vững hơn như vậy, với sự tập trung hầu hết đặt vào môi trường, Smart Growth kết hợp những mục tiêu khác nhau. Việc quan tâm tới môi trường đương nhiên là nổi bật nhất, nhưng tương tự là những nỗ lực làm giảm những hậu quả tiêu cực lên tài chính và chất lượng cuộc sống của phát triển đô thị (Ye và các cộng sự, 2005). Kết quả là, Smart Growth nắm giữ một loạt những biện pháp: các ranh giới tăng trưởng đô thị, các vành đai xanh, những dạng khác nhau của tăng cường đô thị, nâng cao vận tải công cộng, tạo ra những môi trường thân thiện với người đi bộ, phát triển hỗn hợp thu nhập và đa chức năng (Smart Growth Network, 2002; 2003).

Những tham chiếu đến Smart Growth đã nhanh chóng tiếp cận với truyền thông, tranh luận chính trị và các tài liệu quy hoạch, ở mức độ mà việc các kế hoạch gắn liền với cương lĩnh Smart Growth giờ đây đã trở thành tập quán. Vấn đề thách thức Smart Growth là, sau gần 10 năm tồn tại, (và ít nhất là thêm 2 thập kỷ của những nỗ lực khác trong việc thay đổi phát triển đô thị), các chỉ số đô thị vẫn chỉ sai hướng. Không tính tới những thành tựu quan trọng như tập trung hóa dân cư ở khu buôn bán, các nhóm mật độ dân cư cao tại ngoại ô, chủ nghĩa đô thị mới và phát triển định hướng giao thông công cộng (transit) và sự thành công của rất nhiều các đường ray giao thông công cộng (transit) xuyên suốt Bắc Mỹ, xu hướng phụ thuộc vào ô tô vẫn tăng, sử dụng đất vẫn bị chia cắt nhiều và mật độ nói chung (mặc dù không phải luôn là mật độ dân cư) tiếp tục giảm. Mặc dù có rất nhiều cuộc nói chuyện về Smart Growth và một số việc thực thi, hướng đột phá chính của phát triển đô thị vẫn là sự tiến bộ hơn nữa của mối quan hệ sử dụng đất- ô tô. (Downs, 2005; Song, 2005; Tomalty and Alexander, 2005).

Bài viết này trần trụi với những lý do cho sự thất bại – cho tới giờ- của Smart Growth và những phong trào trước đó hướng tới những giải pháp phát triển đô thị thay thế nhằm khởi đầu một sự chuyển dịch đô thị tại một quy mô của phong trào đã làm thay đổi quá trình phát triển 60 năm trước đây. Cũng như chúng tôi

hoàn toàn thích ứng hầu hết phát triển đô thị với việc sử dụng ô tô sau cuộc chiến tranh thế giới thứ II, liệu chúng tôi có thể tạo ra một dạng đô thị đối mặt với những nguyên tắc của Smart Growth trong tương lai gần?

Tái tạo và chuyển dịch cấu trúc

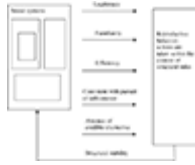
Để hiểu được sự phản kháng đối với thay đổi, nhưng không loại bỏ khả năng chuyển tiếp, tôi rút ra từ những nhân tố của lý thuyết cấu trúc được xây dựng bởi Anthony Giddens. Lý thuyết cấu trúc chỉ ra một dạng trung gian giữa cấu trúc và nhân tố (Giddens, 1976; 1979; 1984; Bryant và Jary, 1991). Trong quan điểm của lý thuyết này, những cấu trúc được duy trì và tái tạo lặp đi lặp lại bởi các hành động của các nhân tố (agents). Như Giddens viết, “các thuộc tính cấu trúc của các hệ thống xã hội vừa là trung gian vừa là kết quả của các hoạt động mà các thuộc tính này tổ chức” (Giddens, 1984, 24; xem cả Cohen, 1989; 46). Trên khía cạnh lý thuyết cấu trúc, các nhân tố rất tích cực hỗ trợ các cấu trúc có tính tiền định, chúng nên được minh họa là những nhân tố được thẩm nhuần bởi nhận thức thực tiễn, cho phép chúng giải quyết các trở ngại cấu trúc và nguồn lực, với rất nhiều mức độ năng lực, nhằm theo đuổi các mục tiêu cá nhân. Chính qua những hành động của họ, được thông báo bởi tri thức phản ánh, mà các tập quán xã hội có trật tự và được tái tạo về cấu trúc (Giddens, 1984: 3, 22)².

Các cấu trúc có thể được nhận thức là bao gồm các dạng hành vi thông thường. (Các nhân tố) Agents coi các cấu trúc như các quy tắc và nguồn lực được thừa hưởng từ trong quá khứ (giống như ngôn ngữ) và bắt nguồn từ hành vi lựa chọn (giống như vận hành thị trường). Những cấu trúc kết hợp vào các hệ thống xã hội, mà Giddens định nghĩa là ‘các mối quan hệ xã hội kiểu mẫu qua thời gian’ (Giddens, 1984: 377; xem cả 1979: 65–66). Các hệ thống xã hội khác biệt với nhau ở quy mô của chúng và đặc tính của những agents và loại hình hành vi chúng đại diện (Giddens, 1989: 300; Sewell, 1992: 22–26). Nếu toàn bộ những xã hội đều thỏa mãn tiêu chí là các hệ thống xã hội, cùng lúc đó, bản thân chúng cũng được tạo thành từ các hệ thống xã hội đa dạng (Giddens, 1984: 164). Khái niệm hệ thống xã hội do đó cho phép có đa dạng các loại cấu trúc, mỗi loại có quy tắc và nguồn lực riêng.

Ở khía cạnh này, việc làm kiểu mẫu của hành vi tạo nên các cấu trúc có thể là kết quả của các quy tắc chính thống hoặc không chính thống, có ý thức hoặc vô ý thức cùng với những cơ chế điều chỉnh việc tiếp cận các nguồn lực. Các phương tiện kiểu mẫu cũng bao gồm các thói quen, kỳ vọng chung và việc thực thi quyền lực. Các thành phố, khi được nhìn nhận là các cấu trúc, bao gồm tất cả những phương tiện kiểu mẫu ở trên, cùng với tác động lên hành vi của môi trường được xây dựng của họ, phân phối không gian các hoạt động và hệ thống vận tải. Điểm nhấn của bài báo, trên khía cạnh tiên nghiệm, đối với những điều kiện giúp đô thị hình thành việc tái tạo và tái cấu trúc do đó gắn liền với sự ổn định và thay đổi của những dạng hành vi trong thành phố.

Một ý nghĩa quan trọng của lý thuyết cấu trúc là với sự hiểu biết của họ về các cấu trúc cụ thể, bất kể là một phần và được bao quanh bởi bởi ý thức hệ và các định kiến, các nhân tố có một phương pháp tiếp cận thiết thực dụng với các cấu trúc. Một loạt những hành động khả thi xảy ra sau đó; các nhân tố (agent) có thể quyết định duy trì hành vi hiện tại của họ trong một bối cảnh cấu trúc, do đó đóng góp vào sự duy trì của nó; hoặc họ có thể chọn lựa các hành vi và chiến lược thay thế. Các bối cảnh cấu trúc có thể được chỉnh sửa một cách sâu sắc bằng những hành vi và chiến lược này, miễn là cá nhân và các nhân tố (agent) có lựa chọn liên quan tập hợp đủ quyền lực kinh tế và chính trị, và rằng các hành vi thay thế tập hợp đủ số lượng cá nhân. Khi có thể, các nhân tố có thể thoát khỏi các cấu trúc bằng cách chuyển từ một cấu trúc sang cấu trúc khác hay đơn giản từ bỏ những hành vi nhất định. Và tất nhiên, những tác động lên các cấu trúc cũng thể là tổng kết quả của các quyết định được đưa ra một cách độc lập với nhau, một điều thường xuyên xuất hiện trên thị trường, hay của các hành động kết hợp, như thường được thấy trong các quá trình chính trị.

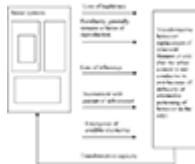
Những thái độ đối với các cấu trúc được hình thành bởi những đặc tính khuyến khích sự tái tạo của chúng, và đôi khi, sự mất đi hay sự chuyển thể của chúng. Sự kéo dài tương đối của các cấu trúc- liên quan tới ngôn ngữ, các thể chế, các mối quan hệ thị trường và, thực tế là dạng đô thị- chỉ ra một xu hướng có lợi cho sự ổn định hơn so với sự thay đổi. Tôi xác định năm điều kiện (xem Bảng 1) đảm bảo việc tái tạo các cấu trúc, và do đó, một sự ổn định lâu dài của các dạng đô thị (Barley and Tolbert, 1997 đối với một khía cạnh thể chế; Giddens, 1979: 198–233; Gregson, 1989; Wright, 1989; Jary, 1991):



Hình 1 Tái tạo cấu trúc
[Normal View]

1. Các cấu trúc phải có *tính hợp pháp (legitimacy)*, có nghĩa là, sự tồn tại của chúng phải được điều chỉnh bởi các lập luận chi phối, và sự tồn tại của chúng phải có vẻ như đồng thuận với các mục tiêu xã hội chính. Tóm lại, các cấu trúc nên phản ánh quan điểm thế giới vào thời điểm đó
2. Các cấu trúc hiện tại hưởng lợi từ hiệu ứng *quen thuộc (familiarity)*. Chúng bao gồm một phương thức phát triển, trong đó cung cấp một khu vực tiện nghi bằng các nhân tố che chắn (shielding agents) khỏi những rủi ro có sẵn và chưa biết.
3. Các cấu trúc phải có vẻ là hiệu suất và do đó có khả năng đáp ứng các kỳ vọng về hiệu quả. Đồng thời phải không có những xung đột chính giữa những cấu trúc, nhân tố chia rẽ (disruption).
4. Các nhân tố phải nhận thức các cấu trúc là có tính thực thi mục tiêu *lợi ích* của họ, bằng việc cho phép họ thực hiện các chiến lược và mục tiêu tự định ra (mặc dù không phải không có ảnh hưởng từ bối cảnh cấu trúc).
5. Cuối cùng, việc tái tạo tiếp tục các cấu trúc và hệ thống xã hội được hỗ trợ bởi *sự thiếu vắng các giải pháp thay thế đáng tin cậy*, có khả năng thực hiện những điều kiện ở trên.

Ngược lại, khi khả năng của họ trong việc vận hành như những phương tiện tái sản xuất cấu trúc là có tính thỏa hiệp, những điều kiện tương tự (với ngoại lệ là sự quen thuộc - một nhân tố phổ biến của sự ổn định mà các nguồn lực dịch chuyển cần vượt qua) có thể chuyển thành các nhân tố thay đổi. Ví dụ, những dịch chuyển về giá trị có thể thách thức tính hợp pháp của các cấu trúc hiện tại và sự cấp bách của những xung đột giữa những cấu trúc thách thức tính hiệu suất của chúng. Kết quả là sự suy yếu của các cấu trúc làm xuất hiện nhu cầu tìm kiếm các giải pháp thay thế³. Tuy nhiên, sự thay thế các cấu trúc yêu cầu những khả năng và có thể núp mình trong các cuộc chiến quyền lực giữa những cử tri (constituencies) cạnh tranh, một vài trong số đó ưa thích nguyên trạng (*status quo*) trong khi những người khác lại ưa thích kế hoạch có tính thay đổi. Điều này cũng giúp có một tầm nhìn về những giải pháp thay thế khả thi (xem Hình 2)



Hình 2: Chuyển dịch cấu trúc
[Normal View]

Những điều kiện này minh chứng cho (manifest) bản thân chúng ở những khía cạnh khác nhau của đời sống xã hội, hình thành nên việc sản xuất của thành phố. Giờ đây tôi miêu tả một cách vắn tắt cách thức mà tiềm năng đầu tư, sản xuất và các xu hướng tiêu dùng, lợi ích thủ cựu (vested interest) thỏa thuận hành chính và năng động đô thị đã đóng góp nói chung nhằm duy trì những dạng phát triển thịnh hành trong những thập kỷ qua.

Khả năng đầu tư của chính phủ có thể vừa vận hành như một nguồn lực quán tính và tính thay đổi. Nó tạo ra những điều kiện nhằm vận hành hiệu suất hệ thống đô thị và do đó ưa thích sự theo đuổi của lợi ích của những nhân tố trong đó. Tuy nhiên, cùng lúc đó, việc phụ thuộc vào các ưu tiên chính trị, sự sẵn có của các nguồn lực tài chính có thể dẫn tới việc tạo ra các hệ thống cơ sở hạ tầng thay thế và dẫn tới một sự chuyển dịch các dạng dịch chuyển và sử dụng đất. Khi các khoản đầu tư bị sụt giảm làm hạn chế sự phát triển và duy trì đầu tư, các thành phố đánh mất một ít tính hiệu quả- một động lực khả thi cho việc tìm kiếm những mô hình đô thị mới. Nhưng những điều kiện tài chính tương tự này ngăn chặn khả năng xây dựng các mạng lưới cơ sở hạ tầng thay thế cần thiết nhằm khuyến khích một sự thay đổi trong phát triển đô thị.

Các xu hướng sản xuất và tiêu dùng cần phải được kiến giải thành việc phụ thuộc ngày càng tăng vào xe tải và ô tô cùng với việc tiêu thụ không gian ngày càng tăng, nhấn mạnh các xu hướng vận tải và sử dụng đất bắt nguồn từ giai đoạn hậu chiến. Trong sản xuất, giá trị ngày càng tăng được trao cho khả năng tiếp cận với ô-tô và xe tải khi lực lượng lao động định cư ở ngoại ô- và các thỏa thuận giao hàng Just-in-time **nở rộ**

(Noijiri, 2002; Lang, 2003). Trong khi đó, những thập niên vừa qua đã chứng kiến sự tăng lên của không gian ở trên đầu người, được thực hiện thông qua sự tích trữ ngày càng cao các hàng hóa và nhu cầu có thêm không gian cá nhân trong một nền văn hóa trân trọng chủ nghĩa cá nhân (Rorty, 1997; Miles, 1998; Rosenblatt, 1999; NAHB, 2007: 13). Sự theo đuổi tính linh hoạt, bắt nguồn từ chủ nghĩa cá nhân, khuyến khích tỷ lệ sở hữu và sử dụng ô tô cao hơn, cũng như việc lái xe một mình trở nên phổ biến. Những lợi ích thủ cựu trong các dạng đô thị hiện nay tiếp tục đóng góp vào sự trường tồn của mô hình đô thị phân tán. Các cử tri với những lợi ích như vậy tạo ra những doanh nghiệp khác nhau liên quan tới việc tạo ra môi trường phân tán hoặc môi trường tạo ra những lợi ích từ dạng đô thị này. Ví dụ, những nhà lịch sử đô thị đã ghi lại vai trò của công nghiệp ô tô trong việc ảnh hưởng tới những quyết định ban đầu đã dẫn tới định hướng ô tô của các thành phố Mỹ (ví dụ Yago, 1984; Bottles, 1987). Các hộ gia đình cũng có lợi ích trong các dạng đô thị mật độ thấp, được thúc đẩy bởi sự ưa thích đối với những gia đình đơn nhất, chia tách xã hội, sự yên bình và tính mỹ thuật của khu vực ngoại ô nhỏ. Sự lo sợ về những điều bất định và về những tác động có thể xảy ra của nó lên các giá trị gia đình tạo ra động lực cho các phản ứng NIMBY-type chống lại sự tách biệt khỏi dạng phân tán.

Sự phụ thuộc của các cơ quan thành phố vào tiền thu từ thuế giải thích sự sẵn sàng, từ đó họ đưa ra ưu tiên thị trường đối với các dạng phát triển phân tán. Về mặt lý thuyết, sự tăng lên về mật độ dân cư có lợi về mặt tài khóa cho chính quyền thành phố, nhưng điều này chỉ đúng nếu những nhà phát triển và người tiêu dùng thành công với phát triển tập trung. Nếu không, các khu vực được dành cho mật độ dân cư cao sẽ vẫn bị bỏ hoang và trở thành một gánh nặng tài khóa. Khi đó, tốt hơn là tuân theo những ưu tiên thịnh hành và cho phép phát triển đất ở mật độ thấp hơn. Cạnh tranh nội bộ thành phố, nơi các cơ quan cấp quận sử dụng định hướng ô-tô và dạng mật độ thấp nhằm khuyến khích phát triển, đặc biệt có lợi cho sự trải rộng của đô thị hóa phân tán.

Năng động đô thị- sự tương tác giữa những khía cạnh khác nhau của thành phố- là nhân tố khác của ổn định cấu trúc do những tương tác này liên quan tới những sự điều chỉnh chung trong khi thường đưa ra những sự dịch chuyển mạnh mẽ. Ở trung tâm của năng động đô thị là mối quan hệ giữa vận tải và sử dụng đất, điều mà- trong 60 năm qua- đã liên quan tới sự thích ứng lẫn nhau ngày càng tăng giữa sử dụng đất mật độ thấp và hệ thống giao thông dựa trên ô tô và xe tải. Những mối quan hệ giữa cung và cầu trong những thị trường khác nhau với những ý nghĩa sử dụng đất trực tiếp khác nhau- làm nhà, bán lẻ, việc làm...- cũng là nhân tố trong năng động đô thị (Fillion và Bunting, 2006). Năng động đô thị hướng tới sự khó khăn trong việc thay đổi một khía cạnh của thành phố và không động chạm tới những khía cạnh khác. Một ví dụ là nỗ lực bất thành của chủ nghĩa đô thị mới khi đặt ngành bán lẻ trở lại các khu lân cận. Cuộc cạnh tranh của những tổ chức lớn, những tổ chức phụ thuộc vào việc khách hàng của họ có thể tiếp cận được với ô-tô (nhằm di chuyển được trên diện tích rộng), đã được chứng minh là không thể vượt qua (xem Hernandez và các cộng sự, 2006). Một khi tha gia vào các dạng tương tác, các nhân tố khác nhau của các hệ thống đô thị cần có sự ổn định rất cao. Điều này do đó dẫn tới việc chỉ có những sự can thiệp quy mô lớn, giải quyết cùng lúc những khía cạnh khác nhau của hiện tượng đô thị, có tiềm năng đưa ra sự chuyển dịch cấu trúc sâu sắc của thành phố.

Từ quan điểm cấu trúc, những nhân tố nêu trên mắc nợ vai trò của chúng- trong việc duy trì mô hình đô thị phân tán- với sự gắn liền với các điều kiện tái tạo cấu trúc. Mỗi nhân tố ở trên đều đóng góp vào tính hợp pháp, tính quen thuộc, tính hiệu suất, và những cơ hội phát triển lợi ích tự thân, đối với phong cách phát triển đô thị thịnh hành. Tuy nhiên, rõ ràng có những khác biệt theo cách các nhân tố trên thúc đẩy sự ổn định. Khả năng đầu tư và tính năng động đô thị hầu như đóng góp vào tính hiệu suất, trong khi sự phát triển của lợi ích tự thân đóng vai trò lớn nhất đối với các nhân tố khác.

Tương tự là tương hợp đối với các cấu trúc nói chung, chuyển dịch dạng đô thị diễn ra khi các điều kiện tái tạo cấu trúc bị gián đoạn. Nghiên cứu tình huống sẽ minh họa những điều kiện dẫn tới việc tái tạo hoặc chuyển thể của môi trường đô thị.

Quy hoạch trên quy mô thủ đô ở Toronto

Phần này ứng dụng mô hình lý thuyết cấu trúc trong nghiên cứu tình huống Toronto, trong đó tập trung vào quy hoạch và phát triển thành phố kể từ giữa những năm 1950. Giai đoạn này được chia thành 3 pha: (1) sự áp dụng một dạng (mô hình) của phân tán dưới sự đỡ đầu của Metro Toronto (1954- 1970); (2) phân tán toàn lực tại những khu ngoại thành mới được phát triển (1971- 2002); và (3) những nỗ lực của chính quyền cấp quận ở Smart Growth. Trong hai pha đầu, mô hình đóng vai trò kiến giải bằng việc xaxd định các bối cảnh chịu trách nhiệm cho các kết quả của dạng đô thị quan sát. Tuy nhiên, trong pha cuối, mô hình trở nên có

tính dự báo thông qua việc dựa vào 5 điều kiện gắn liền với việc tái tạo và thay đổi cấu trúc nhằm dự báo kết quả của chiến lược Smart Growth của quận.

1954-1970: Áp dụng và bảo vệ mô hình phân tán mức độ thấp

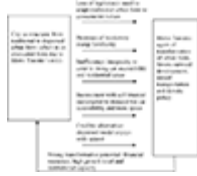
Áp lực là mạnh trong giai đoạn Ford nhằm thích nghi môi trường đô thị với mối quan hệ đối xứng giữa năng lực công nghiệp leo thang và mong muốn ngày càng cao đối với phong cách sống theo chủ nghĩa khách hàng (consumerist), hầu hết lấy trung tâm là ô tô (Glennie và Thrift, 1992). Các dạng đô thị truyền thống quá dày đặc để có thể cung cấp không gian cần thiết nhằm tích lũy hàng hóa lâu bền và, hơn hết, không hề phù hợp với sự phụ thuộc một cách phổ biến vào ô tô. Dường như những dạng đô thị này đã cản trở những hứa hẹn về kinh tế và công nghệ của thời đại. Các điều kiện do đó đã chín muồi cho một sự chuyển dịch sâu sắc của các dạng phát triển. Bên ngoài sự gắn kết chặt chẽ của công chúng trên diện rộng vào các mô hình đô thị hiện đại và yêu cầu kinh tế đối với chuyển dịch đô thị, sự kết hợp của thịnh vượng hậu chiến và tuyên bố của người theo chủ nghĩa can thiệp Keynes đã đảm bảo các nguồn lực cần thiết cho sự phát triển của các hệ thống cơ sở hạ tầng phù hợp với những dạng đô thị mới (Sewell, 1993; Brenner, 2004:114, 71). Những điều này bao gồm chủ yếu là đường cao tốc và các hệ thống đường chính. Hơn thế, trong suốt 10 hay 15 năm sau thế chiến thứ II, mô hình ngoại thành phân tán nhanh chóng hình thành và được chấp nhận như một giải pháp thay thế cho thành phố truyền thống.

Toronto đã trải qua những áp lực này đối với thay đổi đô thị giống như bất kỳ khu vực thành phố lớn nào ở Bắc Mỹ, nhưng phản ứng với những áp lực đó theo cách tạo ra những kết quả vượt trội. Trong những năm hậu chiến, Toronto phải đối mặt với sự thiếu hụt nhà ở nghiêm trọng- chịu trách nhiệm cho tỷ lệ người dân sống trong gia đình gia tăng. Một nhân tố đóng góp cho việc này là sự bất lực của các chính quyền thành phố tại ngoại ô trong việc cấp tài chính cho cơ sở hạ tầng cần thiết nhằm duy trì sự phát triển nhanh chóng bên ngoài. Chính quyền cấp quận (chịu trách nhiệm về mặt thể chế đối với những vấn đề quy hoạch thành phố và sử dụng đất) phản hồi bằng cách thiết lập một bộ máy chặt chẽ hơn ở cấp thứ hai, Metro Toronto, với thẩm quyền quy hoạch đối với toàn bộ khu vực thành phố. Metro Toronto đã thành công trong việc lôi kéo các nguồn lực từ thành phố nhằm cấp vốn cho việc tăng cường thực thi pháp luật tại ngoại ô.

Dưới định hướng quy hoạch của Metro Toronto khu vực thành phố đã được thích ứng với cả quy chuẩn vaatnjj tải và tiêu thụ không gian vào thời điểm đó. Những khu vực ngoại ô có nhiều không gian xanh, một tỷ lệ lớn các gia đình đơn nhất, và phù hợp với mức độ sử dụng ô tô cao. Tuy nhiên, mạng lưới này ở quy mô nhỏ hơn so với hầu hết các khu vực thành phố lớn khác của Bắc Mỹ, kết quả của chiến lược vận tải kép của Metro Toronto. Do thành phố tiếp tục phát triển đường cao tốc, Toronto cũng đồng thời xây dựng một hệ thống tàu điện ngầm- việc xây dựng mới đầu tiên diễn ra ở Bắc Mỹ kể từ thế chiến thứ II. Tương tự, Metro Toronto theo đuổi chính sách mật độ hỗn hợp trong suốt lãnh thổ của mình, dẫn tới kết quả là rất nhiều nhóm phát triển định cư mật độ cao tại các khu vực thành phố ngoại ô. Cả chiến lược vận tải kép và mật độ hỗn hợp đã khiến Toronto trở nên độc nhất vô nhị so với hầu hết các thành phố khác ở Bắc Mỹ. (Friskien và các cộng sự, 1997; Filion, 2000). Những đặc tính khác sbietj này chủ yếu là kết quả của sự hiện diện của một trung gian trên phạm vi thành phố với khả năng tạo ra và ứng dụng chiến lược riêng của nó. Trong khi tại các khu vực thành phố lớn khác, những chính quyền ngoại ô cạnh tranh nhau trong việc cung cấp những lựa chọn theo hướng ô tô và mật độ thấp đối với những nhà phát triển tiềm năng, Metro Toronto được hưởng lợi từ sự phối hợp quy hoạch và năng lực tài chính cần thiết để theo đuổi một phiên bản đô thị phân tán mức độ thấp. (Rose, 1972; Friskien, 1993; 2007).

Sự chống đối của những cư dân khu vực lân cận có mật độ thấp được tối thiểu hóa bằng việc tập trung vào những khu mật độ dân cư cao dọc những đường trục và tách chúng khỏi những tiểu khu gia đình đơn lẻ. Nhìn chung, khi việc xây dựng đường cao tốc theo kịp tăng trưởng đô thị và phát triển áp dụng những dạng cấu trúc thân thiện với ô tô, giai đoạn này chứng kiến sự điều chỉnh lẫn nhau giữa các hệ thống vận tải mới và các dạng sử dụng đất. Sự mở rộng các đường cao tốc thúc đẩy việc sử dụng ô tô tăng cao và khả năng tiếp cận với một môi trường gần như không có tắc đường.

Không tính tới mật độ cao hơn và sự phụ thuộc nhiều hơn vào các khu giao thông công cộng (public transit) hơn ở hầu hết các khu vực đô thị Bắc Mỹ khác, cho tới năm 1970 mô hình phân tán đã bén rễ ở Toronto. Rất nhiều khoản đầu tư đã được đưa vào các mạng lưới đường cao tốc, sử dụng đất đã được thích nghi với sự phổ biến cao của ô tô, sự phân tán phù hợp với chủ nghĩa tiêu dùng, và các cử tri (đặc biệt các nhà phát triển và chủ sở hữu gia đình đơn nhất) kết hợp với nhau xung quan những đặc điểm của dạng đô thị này (xem hình 3)



Bảng 3 1953–1970, việc áp dụng và gắn liền vào mô hình

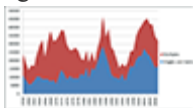
1971- 2002: Phát triển mật độ thấp bên ngoài ngoại ô

Giai đoạn thứ hai được đặc thù bởi sự phát triển hơn nữa của mô hình phân tán, được hỗ trợ một phần bởi sự hình thành 5 chính quyền khu vực mới quanh Metro Toronto vào đầu những năm 1970. Những chính quyền này, được cho là có trách nhiệm không chính thức đối với một số phần của khu vực thành phố đã chứng kiến tăng trưởng trong giai đoạn này, thường không thành công trong việc chia sẻ cam kết của Metro Toronto đối với giao thông hỗn hợp và cân bằng. Phản hồi những xu hướng thị trường, họ đã sẵn sàng gắn liền với mô hình định hướng ô-tô và mật độ dân cư thấp. Chính trong những năm này chứ không phải là giai đoạn bao đầu, sự phát triển ở Toronto giống với sự phát triển của các thành phố khác ở Bắc Mỹ, khi mật độ dân cư giảm cùng với sự tăng lên của những gia đình đơn thân trở thành một bộ phận của những nhân tố mới (Fillion và các cộng sự, 2004) (xem Bảng 1 và Hình 4)

Bảng 1 Điều tra dân số Toronto mật độ tổng dân cư khu vực thành phố

Khu vực thành phố	Người/km ²
Nội đô (những thành phố cổ của Toronto, York và Đông York, hầu hết được xây dựng từ trước năm 1946)	7,001
Bên trong ngoại thành (những thành phố cổ Etobicoke, North York và Scarborough, hầu hết được xây dựng từ 1946 đến 1970)	3,440
Bên ngoài ngoại thành (điều tra dân số khu vực thành thị liên tục được xây dựng bên ngoài Metro Toronto, hầu hết được xây dựng từ 1971)	2,722

Nguồn: Tính toán từ số liệu điều tra dân số Canada 2006



Bảng 4: Làm mới nhà (housing starts), Điều tra dân số Khu vực thành phố

[Normal View]

Sự kiện mở ra- và có lẽ là định nghĩa một cách rõ ràng nhất- giai đoạn này là sự từ chối của chính quyền cấp quận về một kế hoạch đưa ra một dạng thành phố tuyến tính (linear metropolitan form) song song với Hồ Ontario nhằm tối thiểu hóa cơ sở hạ tầng cấp thoát nước và tận dụng tối đa các hành lang vận chuyển đông- tây (Ontario, 1970). Ngoài chỉ số đô thị hóa này, sự phát triển đã tập trung vào một vài cộng đồng vệ tinh (sống quanh trung tâm) được thiết kế chủ yếu là tự cung tự cấp (self-sufficient). Cuối cùng, sự thiếu quan tâm rõ ràng đối với tầm nhìn của dự án, chính quyền cấp quận, dưới áp lực của những chủ đất, các công ty phát triển đô thị Bắc Toronto, đã xây dựng một hệ thống thoát nước phục vụ cho khu vực nằm vành đai đã được xây dựng phía Bắc, từ đó biến nó thành phát triển đô thị kiểu truyền thống. Một tình huống có thể so sánh được xuất hiện vào đầu những năm 1990. Sự tập trung đầy tham vọng và các dự án **giao thông công cộng** của Văn phòng vì sự mở rộng của Toronto (Office for the Greater Toronto Area) (một cơ quan tư vấn cấp quận) đã có chung số phận, lần này là vì sự sụt giảm khả năng can thiệp của chính phủ do khủng hoảng (GOTA, 1991; 1992).

Giai đoạn 1971- 2002 có đặc thù là sự căng thẳng tăng cao giữa, một bên là các nhân tố khiến việc phân tán trở nên sâu hơn, và mặt khác là các nhân tố chịu trách nhiệm cho sự sụt giảm tính hiệu suất và pháp lý của dạng đô thị này, và sự phù hợp của nó với tính chất tự tìm kiếm lợi ích (self-interest) của các cơ quan. Tính phân bố vẫn gắn liền với các giá trị bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng. Nếu một điều gì đó, người ta thậm chí còn cho rằng đó mới là sự thực, cùng với sự nổi lên của chủ nghĩa cá nhân và nhu cầu tham gia đòi hỏi nhiều hơn không gian cá nhân và tính linh hoạt trong giao thông. Sự quên thuộc ngày càng tăng với mô hình phân tán cũng đánh dấu giai đoạn thứ hai. Khi một tỷ lệ ngày càng tăng trong công chúng được nêu

lên trong dạng môi trường này, điều này thường (mặc dù không phải là luôn luôn, ví dụ trong trường hợp trường giả hóa) khuyến khích hướng tới lối sống đô thị. Sự mở rộng đang diễn ra của mô hình phân tán đã làm tăng thêm sức mạnh kinh tế và chính trị của những lợi ích gắn liền với dạng phát triển này, một nguồn chính yếu của tác động lên việc quản trị thành phố cấp ngoại ô (MacDermid, 2006;2007). Thêm vào đó, việc điều chỉnh lẫn nhau của sử dụng đất cùng với sự phụ thuộc ngày càng lớn vào ô-tô đã phát triển trong những năm đó, nhờ có sự phát triển của khu vực phân tán và sự nở rộ của các công thức sử dụng đất định hướng ô-tô như những trung tâm, khu phố buôn bán hùng mạnh, siêu siêu thị và các rạp chiếu phim đa năng ở ngoại ô lớn.

Trong khi đó, trong giai đoạn này, cơ sở vật chất giao thông (cả đường cao tốc và đường chuyển công cộng) đã không thể bắt kịp với mở rộng đô thị nhanh chóng. Phát triển cơ sở hạ tầng trở thành nạn nhân của môi trường tài khóa xuống cấp, kết quả của toàn cầu hóa, nhân tố làm giảm khả năng của các chính phủ trong việc tăng thuế đối với những công ty ngày càng độc lập, và việc đưa vào những việc cắt giảm thuế thu nhập liên tiếp (Háy, 2003; Genschel, 2005; McBride, 2005). Ở Canada và quận Toronto, tác động của những bối cảnh này được kết hợp từ cuối những năm 1990 trở đi bởi một cam kết công ty về phía các chính quyền trong việc cào bằng những chi phí nhằm loại bỏ thâm hụt (McQuaig, 1995; Lewis, 2003). Cũng chịu trách nhiệm cho việc thiếu đầu tư cơ sở hạ tầng là sự ưu tiên ngày càng giảm được trao cho khu vực chi tiêu này của ngân sách quận, cũng như những đối tượng khác, đặc biệt là chăm sóc sức khỏe, đã đạt được tầm quan trọng nhất định (Robson, 2001)⁴. Như được chờ đợi, sự thiếu hụt đầu tư cơ sở hạ tầng trong một bối cảnh tăng trưởng phân tán đang diễn ra đã dẫn tới những vụ tắc đường ngày càng nghiêm trọng và dẫn tới sự mất mát về tính hiệu suất và khả năng của khu vực thành phố lớn trong việc phát triển các lợi ích của toàn bộ các đơn vị và các đơn vị riêng lẻ. Trong những năm 1980, những lợi ích này cũng hứng chịu tác động ngược của chi phí nhà ở leo thang nhanh chóng, một hiện tượng không phải là không liên quan tới sự thiếu cung cơ sở hạ tầng dẫn tới thiếu cung đất dịch vụ.

Tính hợp pháp của mô hình phân tán đã bị thách thức trong giai đoạn này bởi nhận thức ngày càng cao về môi trường và những ảnh hưởng tới chất lượng cuộc sống của dạng đô thị hóa này. Những thái độ phê bình đối với phân tán đô thị đã được phản ánh lại trong những bài viết chính trị hay quy hoạch. Các tài liệu quy hoạch trở thành các phương tiện chống lại các tâm lý phân tán. Điều này đặc biệt đúng trong trường hợp phát triển của 3 dạng đô thị lớn được sử dụng hỗn hợp, hai trong số đó được đặt một cách chiến lược trên các đường giao thông công cộng đường sắt (Metro Toronto, 1981). Tương tự, mặc dù có một sự sụt giảm trong tầm quan trọng tương đối của nó trong khu vực đô thị lớn, khu mua sắm Toronto vẫn có sự đa dạng hóa đáng kể. Tuy nhiên, trên hết, sự phân tán vẫn là dạng phát triển phổ biến ở quy mô khu vực.

Bên cạnh vai trò mà các nhóm thủ cựu và các giá trị người tiêu dùng có được trong các xu hướng phát triển bắt buộc đang diễn ra, hai nhân tố bổ sung giải thích tác động hạn chế của những nỗ lực phát triển thay thế. Đầu tiên là sự vắng mặt của một mô hình phát triển thay thế vừa đáng tin cậy vừa có khả năng chấp nhận được đối với công chúng và ngành công nghiệp phát triển. Việc sử dụng các điểm nút là quá khiêm tốn để có được tác động đáng kể trên phạm vi thành phố lớn (và thực tế là có những nghi ngờ về phạm vi mà những điểm nút hiện tại đã tách rời khỏi mô hình đô thị hóa phân bố) (Filion, 2007). Điều tương tự cũng có thể xảy ra với một số cộng đồng chủ nghĩa đô thị mới. Ở đó không chỉ vắng mặt các mô hình thay thế, mà dẫu những mô hình đó có tồn tại đi nữa, khả năng tổ chức và tài chính để áp dụng chúng cũng bị thiếu hụt. Như đã nhắc, sự mất đi khả năng quy hoạch trên phạm vi toàn thành phố đã đánh dấu sự mở ra của giai đoạn này. Thêm vào đó, môi trường tài khóa xuống cấp đã dung hòa với khả năng tạo ra những hệ thống cơ sở hạ tầng tương thích với những dạng phát triển thay thế. Cần nhắc lại rằng sự áp dụng những dạng phát triển thay thế cần có những sự can thiệp của một quy mô đủ để đối trọng với sự năng động của đô thị đang phổ biến (xem Bảng 5).



Bảng 5: 1971- 2002, phát triển phía ngoài ngoại ô có mức độ tập trung thấp

2003 trở đi: Những nỗ lực hướng tới Phát triển Tăng trưởng Thông minh

Có hai vấn đề đã thúc đẩy sự tham gia của chính quyền cấp quận vào quy hoạch phát triển thành phố ở Toronto. Đầu tiên là những cuộc biểu tình công cộng trên quy mô lớn đối với khả năng xâm lấn của đô thị Oak Ridges Moraine, một khu vực có cấu tạo địa lý dạng đồi, được cung cấp bởi những hồ và khu vực nước nguồn của toàn bộ những con sông đi qua khu vực thành phố. Bên ngoài vấn đề xung đột đặc biệt Oak Ridges Moraine, chính bản chất và mức độ phát triển ngoại ô ở khu vực Toronto là vấn đề được nhắm tới. Vấn đề thứ hai là sự tính toán về tính ổn định dân số và tăng trưởng kinh tế, nguồn lực được cho là lý do của tắc nghẽn và xuống cấp môi trường ngày càng tăng. Chi phí từ khu vực công tăng cao nhằm đảm bảo sự mở rộng của dạng đô thị phân tán cũng là một vấn đề nhận được sự quan tâm. (IBI Group, 2002); xem Burchell và các cộng sự, 2005)

Chính quyền Bảo thủ cấp quận (tới nay vẫn theo chính sách kinh tế tư nhân và giảm bớt các quy định) là người đã đưa ra quy trình hoạch định thành phố theo hướng Tăng trưởng Thông minh vào năm 2003. Một trong những hậu quả ngay lập tức của việc chính quyền bảo thủ chuyển sang mô hình Tăng trưởng Thông minh là sự bất đồng ngày càng tăng của cơ sở bầu cử phá ngoại ô đối với sự xuống cấp về môi trường và tắc nghẽn của sự nâng cấp nhanh chóng việc phát triển đô thị dạng phân tán. Ví dụ về việc quản trị của Đảng Cộng Hòa ở New Jersey, một dạng Tăng trưởng Thông minh rõ ràng đầu tiên trong đó những nhà tư vấn có quan điểm Bảo thủ ở Ontario, cũng có vai trò trong việc này. Chính quyền Tự do tiếp sau đã thực hiện quá trình này và áp dụng một kế hoạch và một hệ thống pháp luật đi kèm trong đó: (1) chỉ định một vành đai xanh rộng 728.430 hecta bao gồm cả Oak Ridges Moraine; (2) yêu cầu 40% phát triển mới phải diễn ra trong phạm vi được xây dựng; và (3) áp dụng một cấu trúc hành lang và điểm nút trên quy mô toàn bộ khu vực thành phố, với ý định tạo ra các điều kiện sử dụng đất tạo thuận lợi cho việc giao thông giao thông công cộng (ntario, 2005; 2006). Tiếp theo là, tình cam kết về một chương trình đầu tư giao thông công cộng đầy tham vọng (Kalinowski, 2007). Cùng nhau, những biện pháp này dẫn tới một nỗ lực rất mạnh mẽ hướng tới việc chỉnh sửa quỹ đạo phát triển đô thị, đặc biệt tính toán tới độ nhanh chóng trong việc áp dụng luật pháp tại cấp huyện.

Trong khi phát triển phân tán đang tiến bộ, có thể thấy rõ ràng qua sự bùng nổ của các căn nhà được xây cho một hộ gia đình, sự ưa chuộng hiện nay về không gian cho các doanh nghiệp ở ngoại ô, và sự phát triển rầm rộ, mặc dù ở nội đô, của những trung tâm tập trung nhiều ô tô và các trung tâm năng lượng, có bằng chứng để chứng minh cho một sự thay đổi (Gilmor, 2008; Rusk, 2008). Kể từ năm 2000, khu vực này đã trải qua một sự bùng nổ của chế độ quản lý chung, khiến số lượng đơn vị nhà thấp thể có thể tiếp cận được- và đôi khi vượt quá- số lượng nhà được xây cho hộ gia đình đơn lẻ, một tình huống chưa từng có trước những năm 1970 (xem Bảng 4). Tác động của cuộc bùng nổ này đặc biệt có thể quan sát được tại bến cảng, khu phố buôn bán, tại các điểm nút, tại các khu vực được nhấn mạnh những khu vực khác nơi giao thông công cộng có lợi thế. Sự phân phối của các cấu trúc quản lý công cộng tiến gần tới những kế hoạch tăng cường của chính quyền cấp quận.

Liên tục hay chuyển đổi?

Với thực trạng gần đây ở Toronto, sẽ là phù hợp khi phản ánh về việc (1) liệu chúng ta đang bước vào một kỷ nguyên biến đổi hay không, có thể so sánh về mức độ của những năm 1950, (2) hay phát triển đô thị vẫn bị điều chỉnh bởi các nguồn lực sản xuất cấu trúc được vận hành trong suốt giai đoạn này. Sự dịch chuyển của những năm 1950 đã làm bộc lộ những hoàn cảnh có lợi cho thay đổi cấu trúc. Đô thị truyền thống không phù hợp với sự kêu gọi ngày càng tăng đối với sản phẩm lâu bền và do đó hạn chế thành của của việc theo đuổi lợi ích cá nhân- những định nghĩa bị tác động với chủ nghĩa vì quyền lợi khách hàng ngày càng tăng – của những cá nhân và doanh nghiệp. Tương tự, sự phụ thuộc ngày càng tăng vào ô tô và xe tải đã hạn chế tính hiệu suất của những dạng đô thị truyền thống, Hơn thế nữa, chủ nghĩa hiện đại, dẫn tới sự từ chối đối với chủ nghĩa truyền thống, đã khuyến khích các cá nhân từ bỏ sự quen thuộc vì những sự hứa

hện đổi mới. Ở đây không chỉ là sự thất vọng với dạng đô thị truyền thống, mà còn gắn liền với dạng đô thị thay thế đã trở nên rộng khắp và các nguồn lực to lớn sẵn có nhằm đảm bảo việc hiện thực hóa nó. Việc miêu tả giai đoạn đầu tiên cũng đã chứng minh các điều kiện tác động cụ thể đối với khu vực đô thị - trong trường hợp này là khả năng hoạch định của Metro Toronto – có thể thực hiện dưới dạng chuyển đổi đô thị được thực hiện trong phạm vi khu vực này.

Có những sự tương đồng giữa bối cảnh cấu trúc hiện tại và hoàn cảnh đã gắn liền với sự dịch chuyển của những năm 1950, không tính tới sự thay đổi vị thế của phân tán trong suốt giai đoạn can thiệp từ nguồn lực sáng tạo nhằm ngăn chặn dịch chuyển đô thị. Đô thị phân tán dường như mất đi cơ sở trên khía cạnh hợp pháp, trong trường hợp gần đây do nó xung đột với những giá trị về môi trường ngày càng tăng cao (Carter, 2001; Dobson, 2007). Việc phân tán cũng bị đối mặt với những vấn đề hiệu suất do nó không thể tạo ra đủ không gian đường bộ nhằm ngăn chặn ách tắc giao thông⁵. Thâm hụt về hiệu suất đã dẫn tới những thiệt hại cho những thành quả của việc tự theo đuổi lợi ích, ví dụ những khó khăn trong việc tiếp cận với các hoạt động được mong muốn do giao thông quá tải hoặc trong quá trình tìm kiếm một ngôi nhà có giá cả chấp nhận được với thời gian sử dụng phương tiện giao thông công cộng phù hợp.

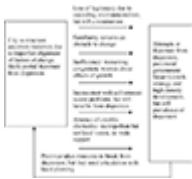
Tuy nhiên, không nên giả định quá nhanh rằng mô hình phân tán đã hoàn toàn mất uy tín. Trong khi sự không thỏa mãn đối với việc vận hành của các khu vực đô thị phân tán là rộng khắp, vẫn có một số lượng lớn những người gắn liền với dạng nhà ở đô thị mật độ thấp. Rất nhiều trong số những người ở tầng lớp trung lưu vẫn gắn liền với các dạng đô thị truyền thống, mặc dù sự có mặt của một bộ phận đã thể hiện sự ưa thích đối với các môi trường có mật độ cao và trung bình và có tính hài hòa đô thị cao.⁶ Những khác biệt giữa hai dạng người tiêu dùng này được phản ánh bởi ngành công nghiệp phát triển. Các nhóm vận động hành lang đại diện cho những nhà phát triển tham gia vào các dự án mật độ thấp là đối thủ chính của những người tiên phong có ý định hạn chế sự phân tán. Ví dụ, ngành công nghiệp xây nhà Toronto chống lại các hạn chế tăng trưởng đô thị và vành đai xanh vì chúng làm giảm diện tích đất cho sự phát triển. Ngành công nghiệp này tự khoác lên mình tấm áo của người bảo vệ lợi ích công chúng chống lại cuộc khủng hoảng giá cả nhà ở có thể dẫn tới việc hạn chế đối với diện tích đất cho phép phát triển. Nó nhấn mạnh nhu cầu diện tích đất khai thác lớn nhằm phản ứng lại với sự ưa thích nhà ở gần với mặt đất (đối nghịch với nhà cao tầng) (Xem Parson, 2004 và Auciello, 2006 để có những tuyên bố từ Greater Toronto Home Builder's Association).

Không chỉ những thái độ không rõ ràng đối với các dạng đô thị thịnh hành hiện nay khiến người ta nghi ngờ về khả năng của một sự dịch chuyển đô thị sâu sắc; chính những khả năng đạt đến dạng phát triển thay thế cũng đóng vai trò trên. Một loạt các biện pháp được đưa ra nhằm tăng cường khu vực thành thị và tăng các dạng di chuyển phi ô-tô: vành đai xanh, chính sách ngăn chặn đô thị, mạng lưới xe công cộng và các dạng điểm nổi. Tuy nhiên, không giống dạng đô thị của những năm 1950, chúng không yêu cầu một tầm nhìn mới về thành phố gắn liền với cảm hứng chung cho một lối sống đang nổi lên. Một vấn đề với các giải pháp phát triển thay thế hiện nay là sự thiếu gắn kết theo cách có thể xem xét tới tất cả các mức độ hoạch định, từ quy mô thành phố nói chung tới cấu trúc và thiết kế phát triển từng khu vực. Sự thiếu gắn kết được thể hiện ở mối quan hệ không hoàn hảo giữa mật độ dân cư và sự phụ thuộc vào các dạng phi ô-tô. Rất nhiều nhóm dân cư mật độ cao đang nổi lên, nhưng, bên cạnh những nhóm ở trung tâm, tỷ lệ mô hình ô-tô của họ vẫn đủ cao để tạo ra việc tắc đường nghiêm trọng trên các khu vực xung quanh (Lu, 2008). Nếu các mô hình này tiếp tục tồn tại, sự phụ thuộc vào mức độ ô-tô cao sẽ hạn chế tiềm năng phát triển tập trung trong tương lai- một ví dụ thêm về nhu cầu can thiệp vào các dạng tiêu biểu khác nhau nhằm thay đổi tính năng động đô thị.

Theo hướng khả năng tác động những thay đổi sâu sắc tới sự phát triển, chính quyền cấp quận đã chứng minh cam kết của mình đối với việc dịch chuyển các dạng phát triển ở Toronto. Mong muốn thay đổi đã được biểu hiện trong pháp luật hoạch định và việc cam kết cấp vốn cho cơ sở hạ tầng giao thông công cộng. Những động thái này được đưa ra vào thời điểm tài chính còn thuận lợi, tiếp theo những nỗ lực thành công trong việc kiểm soát thâm hụt và giai đoạn 15 năm phát triển thịnh vượng. Ví dụ Metro Toronto những năm 1950 và 1960 đã chứng minh rằng việc quản trị tận tâm có thể có một tác động to lớn lên các dạng phát triển. Nhưng với những gì đã được cam kết về giao thông công cộng, những vấn đề trên dường như không đi ngược lại với tác động mà việc ưu tiên xây dựng tàu điện ngầm hàng thập kỷ qua đã có đối với các bộ phận mô hình. Thêm vào đó, bản thân tỉnh sẽ không thể đạt được sự dịch chuyển trên quy mô được đưa ra trong kế hoạch của nó. Các chính quyền cấp khu vực và địa phương đều phải bàn bạc về các phương pháp phát triển thay thế và thực hiện những biện pháp quyết liệt nhằm đạt được đến thành quả mong muốn. Có sự hỗ trợ to lớn đáng ngạc nhiên từ thành phố và khu vực đối với chiến lược của tỉnh. Chỉ có hai hệ thống

quản trị (một thành phố và một khu vực) đã bieu lộ sự chống đối đối với chính quyền cấp tỉnh. Tuy nhiên, chúng ta vẫn chưa đạt được mức độ mà các thành phần ngoại ô đa dạng sẽ bị buộc phải hỗ trợ cho sự phát triển mạnh mẽ. Điều này là khi cấp lãnh đạo địa phương, nhạy cảm về mặt bầu cử hơn với các cử tri địa phương so với quản trị cấp quận, thường có xu hướng biểu hiện tính dễ tổn thương với việc gắn liền một cách lâu dài về mặt dân cư của họ vào các dạng đô thị phổ biến hiện nay (Heilig và Mundt, 1984; Clinger Mayer, 1994).

Kết quả có thể xảy ra của tất cả những hoàn cảnh này là gì? Do những nhân tố thay đổi cấu trúc không được nhấn mạnh như trước kia, trong quá trình dịch chuyển đô thị lần đầu tiên, chúng ta không thể kỳ vọng một sự dịch chuyển sâu sắc như trước kia đối với phát triển đô thị. Có lẽ là, sự dịch chuyển tiếp theo sẽ một phần là dịch chuyển tự nhiên, điều không gây ngạc nhiên khi xét tới sự thiếu vắng của tầm nhìn đối với dạng thức của một khu vực thành phố được dịch chuyển một cách hoàn toàn. Tuy nhiên, những tác động tích cực của sự chuyển dịch một phần đó không phải là nhỏ, do chúng có thể hấp thụ những lựa chọn phong cách sống của những người mong muốn lối sống tập trung vào ô tô ở khu phi đô thị và tăng cường chất lượng môi trường trong khu vực thành phố. Tuy nhiên, đặc biệt trong khu vực đang tăng trưởng nhanh, những tác động này sẽ thiếu hụt mức độ chuyển đổi cần thiết nhằm, một cách đáng kể, tăng cường chất lượng không khí, giảm khí thải gây hiệu ứng nhà kính, giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch và đạt được chất lượng cuộc sống đầy đủ và các phần thưởng tài chính có được từ Tăng trưởng Thông minh. Coslex sự minh họa tốt nhất của một dạng dịch chuyển một phần có thể thấy được ở Portland, Oregon, được báo trước bằng sự can thiệp Tăng trưởng Thông minh một cách cơ hữu và dẫn tới những cải thiện đối với rất nhiều vấn đề môi trường, những những sự phát triển này vẫn chủ yếu dưới dạng mật độ thất, cá biệt và phụ thuộc vào ô tô xét trên khía cạnh chức năng (Song và Knaap, 2004; 2007) (xem hình 6).



Hình 6: 2003 trở đi, những nỗ lực hướng tới Tăng trưởng Thông minh

Tất nhiên, trong những điều kiện hiện nay, người ta không thể bỏ qua tác động một cuộc khủng hoảng có thể có lên những nhân tố tái sản xuất và thay đổi cấu trúc. Nếu khủng hoảng tiếp diễn, xu hướng kinh tế đi xuống sẽ thay đổi hầu hết những nhân tố này. Với sức mua ngày càng giảm, tính hợp pháp của một dạng đô thị có lợi cho việc tiêu dùng sẽ bị thách thức do nó trở nên ngày càng kỳ lạ với thực tế kinh tế của các hộ gia đình. Trong một hoàn cảnh tương tự, lợi ích cá nhân của số lượng ngày càng lớn của những người bị gạt sang một bên về mặt kinh tế, những người đã phải đối mặt với những cơ hội kinh tế sụt giảm, sẽ bị đẩy lùi hơn nữa xét trên khả năng di chuyển trong môi trường đô thị tập trung vào ô-tô. Tiếp theo, hiệu suất của các hệ thống đô thị có thể bị thỏa hiệp do thiếu nguồn lực để vận hành và hoạt động cơ sở hạ tầng. Khủng hoảng kinh tế sau đó sẽ đại diện cho một nhân tố dịch chuyển, bên cạnh mối quan tâm về môi trường và việc thực hiện chức năng nói chung của dạng mô hình đô thị phân tán này.

Nếu nhìn sơ qua, nhân tố bổ sung này dường như làm tăng khả năng thay đổi dạng đô thị, xem xét kỹ hơn, chúng ta sẽ thấy một bức tranh ít hiển nhiên hơn. Một cuộc khủng hoảng kinh tế kéo dài rõ ràng sẽ thay đổi hành vi, nhưng hành vi nổi bật này sẽ phải đấu tranh với một môi trường và mạng lưới cơ sở hạ tầng đã được xây dựng, những yếu tố không phù hợp với các bối cảnh khủng hoảng. Mức độ thay đổi hành vi sẽ bị hạn chế bởi dạng đô thị phổ biến này. Liệu có khả năng dịch chuyển mô hình đô thị nhằm khiến chúng phù hợp hơn với các giá trị đang nổi lên và bối cảnh kinh tế không? Trong khi chính quyền Obama đã cam kết sẽ sử dụng những gói kích thích kinh tế nhằm đẩy mạnh kế hoạch bảo tồn năng lượng và môi trường, chính quyền liên bang Canada chưa chứng tỏ được nhiều trong vấn đề này (Leonhardt, 2009; Travers, 2009).

Những can thiệp phụ hồi kinh tế có thể xây dựng nền tảng cho một tương lai đô thị hiệu quả về năng lượng và tốt đẹp về môi trường hơn. Nhưng lần lại một lần nữa những dịch chuyển đô thị trước đây, dường như mặc dù những nỗ lực to lớn của bộ phận công cộng, có tương đối ít phát triển đô thị, và cùng với đó là thay đổi dạng đô thị, diễn ra ở Mỹ hay Canada trong suốt cuộc Đại khủng hoảng (xem Trout, 1977). Bộ phận phát triển đô thị tư nhân và công cộng trên quy mô lớn đã phải đợi tới tận những năm 1950, khi sự giàu có đã làm đầy ngân quỹ chính phủ, nên công nghiệp tăng trưởng đô thị và chỉ tiêu người tiêu dùng, văn bản, cung cấp các điều kiện cho sự dịch chuyển cấu trúc đô thị lớn nào đều phải đợi tới khi nền kinh tế phục hồi. Tuy nhiên, những thay đổi giá trị và phân phối quyền lực kinh tế và chính trị giữa các nhân tố lợi ích trong

những vấn đề đô thị sẽ diễn ra lúc này hoặc lúc khác, và sẽ có tác động quyết định đối với dạng phát triển đô thị trong tương lai.

Bài viết này đã dựa trên những khái niệm trung tâm của lý thuyết cấu trúc (có nghĩa là, những cấu trúc được nhìn nhận như hành vi xác định từ trước và các nhân tố được nhìn nhận như các yếu tố phản ánh với khả năng tập thể nhằm duy trì hoặc thay đổi các cấu trúc) nhằm lý giải những điều kiện liên quan tới việc tái sản xuất hoặc chỉnh sửa dạng đô thị. Bài viết đã xác định những điều kiện nằm ẩn dưới các quyết định và hành vi về phía các nhân tố, có tác động sản xuất hoặc dịch chuyển lên dạng đô thị. Bài viết đã chứng minh khả năng của việc tiếp cận (giao thông) nhằm lý giải những xu hướng trong quá khứ trong phát triển đô thị và khả năng dự báo vai trò tương ứng của tính ý và sự thay đổi đối với sự tiến hóa trong tương lai của các dạng đô thị.

Những phát hiện từ nghiên cứu Toronto, như được diễn tả bởi mô hình lý thuyết cấu trúc, có ý nghĩa ở 3 cấp độ. Đầu tiên, chúng đã nhấn mạnh tầm quan trọng của vai trò mà những nhân tố đa dạng cụ thể trong trường hợp Toronto- các thể chế, kế hoạch, những thay đổi ưu tiên, văn bản- đã đóng vai trò trong việc rèn một dạng đô thị phù hợp với dạng phổ biến của Bắc Mỹ, trong khi tách chúng khỏi mô hình này trên một vài khía cạnh quan trọng. Thứ hai, nghiên cứu chỉ ra những phát hiện phù hợp với những nỗ lực đã được thực hiện xuyên suốt Bắc Mỹ nhằm thoát khỏi dạng phát triển đô thị trong suốt 60 năm qua. Nó chỉ ra những điều kiện cần đạt được nhằm đảm bảo thành công của những nhân tố tiên phong này, cũng như những khó khăn trong việc xác định các điều kiện này.

Cuối cùng, đi xa hơn đặc tính đô thị của nó, phương pháp tiếp cận cấu trúc trong nghiên cứu này có ứng dụng xã hội rộng rãi. Nó nhấn mạnh những khó khăn trong việc tạo ra những thay đổi lớn, kể cả trong bối cảnh nhận thức rộng rãi về nhu cầu dịch chuyển đó, trong những xã hội đôi khi là dân chủ, tư bản và vì quyền lợi người tiêu dùng. Sự thống trị của những cơ chế tái sản xuất và những vật cản mà việc chuyển dịch phải vượt qua bao gồm một xu hướng chung đối với ổn định cấu trúc. Thông điệp này không lạc quan trên khía cạnh môi trường. Trường hợp Toronto có thể được nhìn nhận là sự minh họa cho những khó khăn hiển hiện trong việc tạo ra những sự chuyển dịch đúng thời điểm và sâu sắc nhằm tránh biến đổi khí hậu hay các dạng khác của sự tàn phá môi trường mà chúng ta không thể đảo ngược được.⁸

Kết luận

Bài viết đã nghiên cứu các lý do cho khoảng trống ngày càng rộng giữa những lời kêu gọi lớn lao cho việc dịch chuyển trong dạng phát triển đô thị và sự chật chẽ của các dạng phát triển hiện nay. Phát triển đô thị đã thất bại trong việc thích nghi với sự không hài lòng ngày càng cao về chất lượng cuộc sống, các ảnh hưởng tài chính và môi trường của việc phân tán. Việc bám vào những dạng phát triển hiện tại đã được lý giải là hậu quả của các nhân tố quyền lực hiện nay của tái sản xuất cấu trúc. Trong khi giai đoạn hậu thế chiến thứ II đã bộc lộ những điều kiện dẫn tới sự chuyển dịch sâu sắc các dạng đô thị, bối cảnh hiện tại chỉ đưa ra một phần các yếu tố đã từng diễn ra ở giai đoạn hậu chiến. Chắc chắn rằng, có những lời chỉ trích đối với các dạng đô thị hiện tại, nhưng chúng không phổ biến như trong giai đoạn hậu chiến, do sự gắn liền một cách chật chẽ của các cử tri lớn đối với sự phân tán của lối sống và các động cơ kinh tế. Có lẽ quan trọng nhất, khả năng thể chế và tài chính không đủ và sự thiếu hụt một mô hình gắn kết nhằm có sự hỗ trợ lớn đã đe dọa khả năng áp dụng một dạng phát triển đô thị thay thế.

Tài liệu tham khảo

- Auciello, D. (2006) Land supply: cost concerns builders [WWW document]. Greater Toronto Home Builders' Association (Toronto). URL http://www.newhomes.org/articles_sun.asp?id=416&Searchtype=ExactPhrase&terms=places%20to%20grow (accessed May 2008).
- Barley, S.R. and P.S. Tolbert (1997) Institutionalization and structuration: structuring the links between action and institution. *Organization Studies* **18**.1, 93–117. [Links](#)
- Bottles, S.L. (1987) *Los Angeles and the automobile: the making of the modern city*. University of California Press, Los Angeles, CA.
- Brenner, N. (2004) *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford

University Press, Oxford.

Bryant, C.G.A. and D. Jary (1991) Introduction: coming to terms with Anthony Giddens. In C.G.A. Bryant and D. Jary (eds.), *Giddens' theory of structuration: a critical appreciation*, Routledge, London.

Bullard, R.D. (ed.) (2007) *Growing smarter: achieving livable communities, environmental justice, and regional equity*. MIT Press, Cambridge, MA.

Burchell, R.D., A. Downs, B. McCann and S. Mukherji (2005) *Sprawl costs: economic impacts of unchecked development*. Island Press, Washington, DC.

Carter, N. (2001) *The politics of the environment: ideas, activism, policy*. Cambridge University Press, Cambridge.

Clingermayer, J.C. (1994) Electoral representation, zoning politics, and the exclusion of group homes. *Political Research Quarterly* **47.4**, 969–84. [Links](#)

Cohen, I.J. (1989) *Structuration theory: Anthony Giddens and the construction of social life*. Macmillan, Houndsmill, Basingstoke.

Diamond, J. (2005) *Collapse: how societies choose to fail or succeed*. Penguin Books, New York.

Dobson, A. (2007) *Green political thought*. Routledge, London.

Downs, A. (2005) Smart growth: why we discuss it more than we do it. *Journal of the American Planning Association* **71.4**, 367–78. [Links](#)

Filion, P. (2000) Balancing concentration and dispersion? Public policy and urban structure in Toronto. *Environment and Planning C* **18**, 163–89. [Links](#)

Filion, P. (2007) *The urban growth centres strategy in the Greater Golden Horseshoe: lessons from downtowns, nodes, and corridors*. Neptis Foundation, Toronto.

Filion, P. and T. Bunting (2006) Understanding twenty-first-century urban structure: sustainability, unevenness, and uncertainty. In T. Bunting and P. Filion (eds.), *Canadian cities in transition: local through global perspectives*, Fourth edition, Oxford University Press, Toronto.

Filion, P., K. McSpurren and A. Tse (2004) Canada-US metropolitan density patterns: zonal convergence and divergence. *Urban Geography* **25.1**, 42–65. [Links](#)

Friskin, F. (1993) Planning and servicing the GTA: the interplay of provincial and municipal interests. In D. Rothblatt and A. Sancton (eds.), *Metropolitan governance: American/Canadian intergovernmental perspectives*, Institute of Governmental Studies Press, Berkeley, CA.

Friskin, F. (2007) *The public metropolis: the political dynamics of urban expansion in the Toronto region, 1924–2003*. Canadian Scholars' Press Inc., Toronto.

Friskin, F., L.S. Bourne, G. Gad and R.A. Murdie (1997) Governance and social well-being in the Toronto area: past achievements and future challenges. Research paper No. 193, Department of Geography, University of Toronto, Toronto.

Genschel, P. (2005) Globalization and the transformation of the tax state. *European Review* **13**, 53–71. [Links](#)

Giddens, A. (1976) *New rules of sociological method*. Hutchinson, London.

Giddens, A. (1979) *Central problems in social theory: action, structure and contradiction in social analysis*. Macmillan, London.

Giddens, A. (1984) *The constitution of society: outline of the theory of structuration*. Polity Press,

Oxford.

Giddens, A. (1989) *Structuration theory: Anthony Giddens and the constitution of social life*. Macmillan, Basingstoke.

Gilmor, D. (2008) Class warfare: for urbanites, the mall represents everything they hate about the suburb. *The Globe and Mail* 3 May, M6.

Glennie, P.D. and N.J. Thrift (1992) Modernity, urbanism, and modern consumption. *Environment and Planning D* **10.4**, 423–43. [Links](#)

Gregson, N. (1989) On the (ir)relevance of structuration theory to empirical research. In D. Held and J.B. Thompson (eds.), *Social theory of modern societies: Anthony Giddens and his critics*, Cambridge University Press, Cambridge.

Hamnet, C., L. McDowell and P. Sarre (eds.) (1989) *The changing social structure*. Sage Publications, London.

Hays, J.C. (2003) Globalization and capital taxation in consensus and majoritarian democracies. *World Politics* **56.1**, 79–113. [Links](#)

Heilig, P. and R.J. Mundt (1984) *Your voice at city hall*. SUNY Press, Albany, NY.

Hernandez, T., T. Erguden and P. Bermingham (2006) *Power retail growth in Canada and the GTA: 2005*. Centre for the Study of Commercial Activity, Ryerson University, Toronto.

IBI Group (in association with Metropole Consultants and Dillon Consulting Ltd) (2002) *Toronto-related region futures study: sketch modeling of four alternative development concepts*. Neptis and Ontario Smart Growth, Toronto.

Jary, D. (1991) Society as a time-traveler: Giddens on historical change, historical materialism and the nation-state in world society. In C.G.A. Bryant and D. Jary (eds.), *Giddens' theory of structuration: a critical appreciation*, Routledge, London.

Kalinowski, T. (2007) A 17.5 billion transit promise; Premier's pre-election pledge will create jobs, ease congestion, reduce greenhouse emissions. *The Toronto Star* 16 June, A06.

Kuhn, T.S. (1962) *The structure of scientific revolutions*. University of Chicago Press, Chicago, IL.

Lang, R.E. (2003) *Edgeless cities: exploring the elusive metropolis*. Brookings Institution Press, Washington, DC.

Leonhardt, D. (2009) The big fix. *The New York Times Magazine* 1 February, 22–29, **48**, 50–51. [Links](#)

Lewis, P.G. (1996) *Shaping suburbia: how political institutions organize urban development*. University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, PA.

Lewis, T. (2003) *In the long run we're all dead: the Canadian turn to fiscal restraint*. UBC Press, Vancouver.

Ley, D. (1996) *The new middle class and the remaking of the Central City*. Oxford University Press, Oxford.

Lu, V. (2008) Fast growth, slow traffic: condos and townhouses continue to spring up around Yonge St. and Sheppard Ave., plunging residents into congestion chaos. *The Toronto Star* 17 May, A08.

MacDermid, R. (2006) Funding municipal elections in the Toronto region. Paper presented at the Annual General Meeting of the Canadian Political Science Association, Toronto, June 2006. Available at

URL <http://www.cpsa-acsp.ca/papers-2006/MacDermid.pdf> (accessed May 2008).

MacDermid, R. (2007) Campaign finance and campaign success in municipal elections in the Toronto region. Paper presented at the Annual General Meeting of the Canadian Political Science Association, Saskatoon, June 2007. Available at URL <http://www.cpsa-acsp.ca/papers-2007/MacDermid.pdf> (accessed May 2008).

Marshall, A. (2000) *How cities work: suburbs, sprawl, and the roads not taken*. University of Texas Press, Austin, TX.

McBride, S. (2005) *Paradigm shift: globalization and the Canadian state*. Fernwood, Halifax, NS.

McQuaig, L. (1995) *Shooting the hippo: death by deficit and other Canadian myths*. Viking, Toronto.

Metro Toronto (1981) *Official Plan for the Urban Structure*. Metro Toronto, Toronto.

Miles, S. (1998) *Consumerism: as a way of life*. Sage, London.

NAHB (National Association of Home Builders) (2007) *Housing facts, figures and trends*. NAHB, Washington, DC.

Noijiri, W. (2002) 'Just-in-time', the regulation approach and the new industrial geography. *Human Geography* **54.5**, 471–92. [Links](#)

OGTA (Office for the Greater Toronto Area) (1991) *Growing together: towards an urban consensus in the GTA*. OGTA, Toronto.

OGTA (1992) *GTA 2021: the challenge of our future — a working document*. OGTA, Toronto.

Ontario (Government of) (1968) *Budget 1968*. Queen's Printer, Toronto.

Ontario (Government of) (1970) *Design for development: the Toronto-centred region*. Queen's Printer and Publisher, Toronto.

Ontario (Government of) (2005) Greenbelt Act (Bill 135) Royal Assent 13 June 2005.

Ontario (Ministry of Public Infrastructure Renewal) (2006) *Growth Plan for the Greater Golden Horseshoe*. Government of Ontario, Toronto.

Ontario (Ministry of Finance) (2007) *Ontario Budget 2007*. Queen's Printer, Toronto.

Parson, M. (2004) Affordable housing depends on land supply. [WWW document]. Greater Toronto Home Builders' Association, Toronto. URL http://www.newhomes.org/NewHomes/uploadedFiles/Articles/2004/July_31_04.pdf (accessed May 2008).

Putman, R.D. (2000) *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. Simon and Schuster, New York.

Richardson, H.W. and C-H. Bae (2004) *Urban sprawl in Western Europe and the United States*. Ashgate, Aldershot.

Robson, W.B.P. (2001) *Will the baby boom bust the health budget? Demographic change and health care financing reform*. C.D. Howe Institute, Toronto.

Romanos, M.C., M. Hatmaker and P. Prastacos (1981) Transportation, energy conservation and urban growth. *Transportation Research, Part A: General*, **15A**, 215–22. [Links](#)

Rorty, R. (1997) *Truth, politics and 'post-modernism'*. VanGorcum, Assen.

Rose, A. (1972) *Governing metropolitan Toronto: a social and political analysis 1953–1971*. University of California Press, Berkeley, CA.

- Roseland, M. (1992) *Toward sustainable communities: a resource book for municipal and local governments*. National Round Table on the Environment and the Economy, Ottawa, Ontario.
- Rosenblatt, R. (1999) *Consuming desires: consumption, culture, and the pursuit of happiness*. Island Press, Washington, DC.
- Rusk, J. (2008) Opponents of Leslieville mall question quality of new jobs. *The Globe and Mail* 23 May, A13.
- Schively, C. (2007) Understanding the NIMBY and LULU phenomena: reassessing our knowledge base and informing future research. *Journal of Planning Research* **21.3**, 255–66. [Links](#)
- Sewell, J. (1993) *The shape of the city: Toronto struggles with modern planning*. University of Toronto Press, Toronto.
- Sewell, W.H. Jr. (1992) A theory of structure: duality, agency and transformation. *American Journal of Sociology* **98.1**, 1–29. [Links](#)
- Sierra Club (2000) Sprawl costs us all. [WWW document]. URL <http://www.sierraclub.org/sprawl/report00/> (accessed May 2008).
- Smart Growth Network (2002) Getting to smart growth: 100 policies for implementation [WWW document]. International City/Country Management Association, Washington, DC. URL <http://www.smartgrowth.org/pdf/gettosg.pdf> (accessed May 2008).
- Smart Growth Network (2003) Getting to smart growth II: 100 more policies for implementation [WWW document]. International City/Country Management Association, Washington, DC. URL <http://www.smartgrowth.org/pdf/gettosg2.pdf> (accessed May 2008).
- Song, Y. (2005) Smart growth and urban development pattern: a comparative study. *International Regional Science Review* **28.2**, 239–65. [Links](#)
- Song, Y. and G.-J. Knaap (2004) Measuring urban form: is Portland winning the war on sprawl? *Journal of the American Planning Association* **70.2**, 210–25. [Links](#)
- Song, Y. and G.-J. Knaap (2007) Quantitative classification of neighborhoods: the neighborhoods of new single-family homes in the Portland metropolitan area. *Journal of Urban Design* **12.1**, 1–24. [Links](#)
- Soule, D.C. (ed.) (2006) *Urban sprawl: a comprehensive reference guide*. Greenwood Press, Westport, CO.
- Tomalty, R. and D. Alexander (2005) *Smart growth in Canada: implementation of a planning concept*. Canada Mortgage and Housing Corporation, Policy and Research Division, Ottawa, Ontario.
- Travers, J. (2009) This sea of red ink could use a splash of vision. *The Toronto Star* 29 January, A07.
- Trout, C.H. (1977) *Boston, the Great Depression, and the New Deal*. Oxford University Press, New York.
- Wright, E.O. (1978) *Class, crisis, and the state*. New Left Books, London.
- Wright, E.O. (1989) Models of historical trajectory: an assessment of Giddens's critique of Marxism. In D. Held and J.B. Thompson (eds.) *Social theory of modern societies: Anthony Giddens and his critics*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Yago, G. (1984) *The decline of transit: urban transportation in German and US cities, 1900–1970*. Cambridge University Press, Cambridge.

Ye, L., S. Mandpe and P.B. Meyer (2005) What is 'Smart Growth'— really? *Journal of Planning Literature* **19**, 301–15. [Links](#)

Footnotes

1 Trong suốt bài báo, thuật ngữ 'phân tán' định nghĩa một dạng phát triển đô thị được đặc thù bởi mật độ dân cư tương đối thấp, có mục đích cụ thể, phụ thuộc vào ô-tô và phân tán, ngược với tập trung, các hoạt động

2 Lý thuyết cấu trúc không phải là khía cạnh duy nhất giúp chúng ta diễn giải thay đổi cấu trúc (xem [Wright, 1978](#); [Hamnet et al., 1989](#)). Tuy nhiên, lý thuyết này ít hạn chế nhất nhờ cách định nghĩa về cấu trúc của nó, và do đó cho phép tiếp cận một cách rộng hơn đối với thay đổi cấu trúc so với các khía cạnh khác

3 Một đường song song có thể được vẽ từ đây với giai đoạn khoa học bất thường của quá trình dịch chuyển mô hình (Kuhn, 1962)

4 Trong năm 1967-8, chi phí vốn vận tải chiếm 9,7% chi phí của chính quyền Ontario. Tới năm 2007-8, tỷ lệ này giảm xuống còn 3% ([Ontario, 1968; 2007](#)).

5 Tắc đường, tất nhiên, là kết quả của đầu tư không đủ vào đường cao tốc. Nhưng cũng có thể lập luận rằng trong các khu vực thành phố lớn, tắc đường là một hậu quả không thể tránh khỏi của sự phân tán, bất kể lượng không gian đường cao tốc được cung cấp là bao nhiêu (xem [Marshall, 2000](#)).

6 [Ley \(1996\)](#) chia các thành viên của cái gọi là tầng lớp trung lưu thành hai nhóm: những người được thuê trong lĩnh vực nghệ thuật và khoa học xã hội, những người có xu hướng lựa chọn các địa điểm sinh sống tại trung tâm và những người trong lĩnh vực công nghệ, người có xu hướng ưa thích lối sống ở ngoại ô.

7 Tuy nhiên, gần đây, Greater Toronto Home Builders' Association đã bãi bỏ sự chống đối của họ đối với vành đai xanh, có lẽ bởi các thành viên của tổ chức này tại vành đai xanh đã được bồi thường một cách rộng rãi. Tuy nhiên, GTHBA vẫn chống đối việc mở rộng vành đai xanh.

8 Bởi tính ý được miêu tả trong bài viết này, nền văn minh của chúng ta có thể chỉ ra trong số những nhân tố được xác định bởi Dinamond (2005), nhân tố đã sụp đổ do không thể đáp ứng đầy đủ và nhanh chóng với các dấu hiệu áp lực về môi trường.