



Research Paper

A Critique on the theoretical foundations of the 15-minute city model based on post-structural criticism approach

Alireza Ahmadi¹ Mohammad Taghi Heydari^{*2}

¹ PhD student, geography and urban planning, university of Zanjan.

² Associate professor, department of geography and urban planning, university of zanjan, zanjan, iran.

Keywords

15-minute city, Post-structuralism, Critical geography, Post-Fordism



ABSTRACT

The purpose of this article is to present a critique on the 15-minute city model, as one of the contemporary urban planning models. Therefore, it looks at this model from a critical approach. Critics of this article are presented from a post-structuralist approach. After examining the foundations and documentary background of this thematic area, critics have been discussed from three dimensions: ontological, geohistorical criticism and functional criticism. In each of the criticisms, first the theoretical assumptions of this model were presented and then they were criticized with post-structuralist principles. The findings of this article showed that the 15-minute city model presumes the design of an absolute and static space, which does not have the ability to analyze deterritorialization and reterritorialization of urban spaces and is an example of territorial planning. In addition, the results indicate that despite the claim of digitization and transition from Fordism, this model is fundamentally unable to understand the current post-Fordist city spaces from both the perspectives of new work spaces and new consumption spaces. This article concludes that this model is a utopian plan by presenting an teleological and timeless image that cannot say anything about the functions of space and the effects of capital circulation on it.

*Corresponding Author.

Email Addresses: mt.heydari@znu.ac.ir.

Ahmadi, A. and Heydari, M. T. (2025). A Critique on the theoretical foundations of the 15-minute city model based on post-structural criticism approach. *Human Ecology*, 4(12), 1386-1398.



Doi: <https://doi.org/10.22034/he.2025.519059.1093>



مقاله پژوهشی

نقدی بر مبانی نظری مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای از رویکرد نقد پسا ساختارگرا

علیرضا احمدی^۱ محمدتقی حیدری^{۲*}

^۱ دانشجوی دکترا، جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه زنجان.

^۲ دانشیار، گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران

واژگان کلیدی

شهر ۱۵ دقیقه‌ای،
پسا ساختارگرایی، جغرافیای
انتقادی، پست فوردیسم



چکیده

هدف این مقاله ارائه نقدی بر مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای، به عنوان یکی از مدل‌های معاصر برنامه‌ریزی شهری است. بنابراین از رویکردی انتقادی به این مدل می‌نگرد. نقدهای این مقاله از رویکردی پسا ساختارگرا ارائه شده‌اند. پس از بررسی مبانی و پیشینه اسنادی این حوزه موضوعی، نقدها از سه بعد هستی‌شناختی، نقد جغرافیای تاریخی و نقد کارکردی پرداخته شده‌اند. در هر کدام از نقدها، ابتدا مفروضات نظری این مدل ارائه شده و سپس با مبانی پسا ساختارگرا مورد نقد و بررسی قرار گرفتند. یافته‌های این مقاله نشان داد مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای طراحی یک فضای مطلق و ایستا را در نظر می‌گیرد که قابلیت تحلیل قلمروزدایی‌ها و بازقلمروگذاری‌های فضاهای شهری را نداشته و نمونه‌ای از برنامه‌ریزی قلمرویی است. علاوه بر آن نتایج حاکی از این است که این مدل علیرغم ادعای دیجیتالی شدن و گذر از فوردیسم، اساساً از درک فضاهای شهری پست فوردیستی کنونی از هر دو منظر فضاهای جدید کار و فضاهای جدید مصرف ناتوان است. این مقاله نتیجه می‌گیرد که این مدل یک طرح آرمانشهری با ارائه تصویری غایی و غیرزمانمند است که از کارکردهای فضا و تأثیرات گردش سرمایه بر آن نمی‌تواند سخنی بگوید.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

۱. مقدمه

مدل "شهر ۱۵ دقیقه‌ای"^۱ نخستین بار توسط کارلوس مورنو^۲ در سال ۲۰۱۶م. معرفی شد که مانیفست آن فراهم آوردن تقریباً تمام خدمات مورد نیاز روزانه‌ی شهروندان درون زون‌های پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری در ۱۵ دقیقه می‌باشد. این مدل در اصل، در راستای مقابله با رشد اسپرال شهرهای معاصر مطرح شده است (وانگ و دیگران، ۲۰۲۴) و چالش اصلی آن مقابله با اتومبیل محوری و فوردیسم غالب بر برنامه‌ریزی شهری معاصر است. طبق ادعای مورنو، این مدل از یک شهر مرکزدایی شده و اجتناب از کاربرد وسایل نقلیه‌ی شخصی حمایت می‌کند (مورنو، ۲۰۲۱). این دو معیار حاکی از ادعای این مدل برای حرکت به سوی پسا ساختارگرایی و پسا فوردیسم^۳ است.

علیرغم ادعای این مدل، تصویر جزایر ۱۵ دقیقه‌ای کاملاً آرمانشهری‌اند (پوزوکیدو و چاریاناکی، ۲۰۲۱)؛ آن‌ها تصاویری غایت‌گرا از شهرهایی مطلوب هستند که عناصر اصلی روایت پسا ساختارگرایی، یعنی تفاوت و شدن^۴، را از روایت خود خارج می‌کنند. زیرا به جای برنامه‌ریزی برای انسان‌های بدنمند، "نوع انسان"^۵ را مرکز روایت و برنامه‌ریزی خود قرار می‌دهد، جایی که آن‌ها به زمین چفت شده و ثابت خواهند ماند. اخیراً حجم زیادی از تحقیقات در حوزه کارکرد فرم شهری ۱۵ دقیقه‌ای در دسترسی به خدمات عمومی و شهری با مفروضات جهانی‌سازی نیازها و خصوصیات انسان، انگاره مطلق و هندسی از فضا مبتنی بر فواصل متریک و هندسی و قلمروگرایی صورت گرفته است (برای مثال: وانگ و همکاران، ۲۰۲۴؛ آلام و همکاران، ۲۰۲۳؛ کاسلی و همکاران، ۲۰۲۲؛ استاریکو، ۲۰۲۲؛ مورنو و همکاران، ۲۰۲۱). اما قاطبه آن‌ها از پیشفرض‌هایی ناسازگار با ادبیات فضایی و جغرافیایی اعم از: ذات‌باوری انسان‌گرا، انگاره مطلق از فضا، خودکفایی و انزوای مکان‌ها و... برخوردارند. بدین ترتیب مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای نمی‌تواند برای برآورد نیازهای راستین شهروندان برنامه‌ریزی کند. به عبارتی، این مدل صرفاً تصویری ایده‌آل از برنامه‌ریزی را ارائه می‌دهد که در پرتو کتیس برنامه‌ریزی برای فضای زیسته‌ی شهروندان ناکارآمد است.

در این مقاله با اتخاذ رویکرد "نقد پسا ساختاری" تلاش شده تا نشان داده شود مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای، همچنان از اصول فضایی ساختارگرایانه و مطلق پیروی می‌کند (این نقد بویژه از منظر هستی‌شناسی پسا ساختارگرایی دلوژ-گتاری صورت گرفته است) و در پرتو این انگاره‌ها برخلاف اهداف پست-فوردیستی خود، همچنان فوردیستی باقی می‌ماند و در تبیین و برنامه‌ریزی فضاهای پست فوردیستی معاصر ناکام می‌ماند. دو نقد پسا، امکان نقد دیگری را فراهم می‌آورند که بواسطه‌ی آن می‌توانیم از نقد مبانی فراتر رفته و به نقد کارکردی این مدل بپردازیم. مدل شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای بواسطه‌ی نوعی قلمروگرایی از منطق و کارکرد فضایی آغشته به سرمایه و معاصر حمایت نمی‌کند. در نقد کارکردی، بویژه از دو جنبه‌ی "مسئله تناقض ثبات-حرکت" دیوید هاروی و "اقتصاد دوردست" امین و ثریفت^۶ به موضوع نگریسته شده و معضل اصلی این مدل ناسازگاری آن با کارکرد ماشینی شهرهاست که می‌تواند ماهیت متغیر قوانین، مرزها و اتصالات شهرها در مقیاسی جهانی را پشتیبانی کند. به طور کلی سؤال اصلی این تحقیق این است که مبانی برنامه‌ریزی شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای را چگونه می‌توان از منظر ادبیات جغرافیای پسا ساختارگرایی معاصر نقد و ارزیابی کرد؟

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱- شهر ۱۵ دقیقه‌ای

مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای که نخستین بار بوسیله کارلوس مورنو در سال ۲۰۱۶ معرفی شد، با شیوع همه گیری کرونا اهمیت دوچندان یافته و مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گرفت. به طور کلی این مدل مبتنی بر ساختار شهر فشرده^۸ قرار دارد. این مدل با ادعای تأمین تقریباً تمامی خدمات مورد نیاز روزمره شهروندان درون مرزهای قلمرویی ۱۵ دقیقه‌ای موفق شده تا ادبیات نظری برنامه ریزی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. شاخص‌های این مدل برنامه‌ریزی شامل: مجاورت، دسترسی پذیری، کاربری مختلط، قابلیت پیاده‌روی و تنوع است (Plastara & Pozoukidou, 2023). پیشینه و تبار این مدل می‌تواند به برنامه ریزی اوایل قرن بیستم و مدل‌هایی چون باغشهرهای ابنزر هاوارد و واحدهای همسایگی کلرنس پری برسد. با این اوصاف می‌توان آن را از انواع برنامه‌ریزی‌های قلمروگرا محسوب کرد (لاپینتی، ۲۰۲۲) که مرزهایی ثابت و ایستا برای شهر در نظر می‌گیرند. به طور کلی هشت پیشفرض اساسی برای این مدل وجود دارد:

- برنامه‌ریزی در واحدهای همسایگی در اندازه و خصوصیات مقتضی
- تخصیص و سلسله مراتب تسهیلات شهری در مقیاس شهر

¹ 15minute city

² Carlos Moreno

³ Post-structuralism and Post-fordism

⁴ Difference and Becoming

⁵ Human Being

⁶ Post critic

⁷ Amin & Thrift

⁸ Compact city

- دسترسی پذیری بواسطه مجاورت
- کاربری مختلط و محیط شهری چندزمانه
- برنامه‌ریزی شهری با حمل و نقل فعال
- واحدهای همسایگی فراگیر و غنی از نظر اجتماعی در شهری عادلانه
- مشارکت مدنی برای مشروعیت بخشی اهداف، انگیزه‌ها و برنامه های شهر ۱۵ دقیقه‌ای
- برنامه ریزی شهری برای نوآوری و هوش (Poziukidou & Angelidou, 2022).

۲-۲-جغرافیای پساساختارگرا

پساساختارگرایی از دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی در تحلیل‌های جغرافیایی وارد شد (پیت، ۱۹۹۸؛ سالدانیا، ۲۰۱۷). این اندیشه به عنوان جایگزینی بر ساختارگرایی غالب در جغرافیای دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی به کارگرفته شد. به عنوان یک جایگزین، بیشترین دلمشغولی جغرافیا با پساساختارگرایی حول مسئله‌ی بازنمایی شکل گرفته است (وودوارد و همکاران، ۲۰۰۹). در مقابل بازنمایی غالب، که به معنای فهم جهان خارج صرفاً از طریق تصورات و مفاهیم از پیش موجود مدرک است، جغرافیدانان پساساختارگرا به مفهوم نا-بازنمایی^۱ (ثرفت، ۲۰۰۸؛ سالدانیا، ۲۰۱۱؛ ویلیامز، ۲۰۲۰) گرایش دارند که با تأکید بر "عاطفه/تأثر" دلالت بر این دارد که درک جهان نه صرفاً از طریق وساطت تصورات موجود، بلکه از مواجهه‌ای بی‌واسطه با جهان خارج و دریافت تأثرات آن از طریق پوست و بدنمندی میسر می‌شود.

نا-بازنمایی با ساخت تفاوت‌ها از رهگذار اشتدادهای مولکولی و شدن‌ها هرگونه از مرزبندی‌های مفهومی و انضمامی و تفاوت‌های مستقر را واسازی می‌کند. با این کار، مفاهیم فضایی استعلایی را مردود کرده (وودوارد و همکاران، ۲۰۰۹) و با استقرار درون یک صفحه درونماندگاری^۲ جایگزین می‌کند. بنابراین همانطور که عنوان فرعی کتاب جغرافیای پساساختارگرایی^۳ جاناتان مرداک (۲۰۰۶) نشان می‌دهد، با فضایی رابط‌های سروکار داریم. این حکایت از آن فضای جغرافیایی دارد که الگوها و قلمروهای مستقر را نه امری ازلی و ایستا، بلکه شکلی از تعادل در مواجهه‌ی شدت‌ها، در یک لحظه‌ی خاص خوانش می‌کند. یا به بیانی روشن‌تر، چنانکه مارکوس، ای. دوال^۴ از سرشناس‌ترین جغرافیدانان پساساختارگرا، می‌گوید تأکید آن‌ها "نه نقطه‌ها و طرف نسبت^۵، نه این یا آن، بلکه رشته‌ها و ارتباطاتی است که در بین می‌آیند" (دوال، ۱۹۹۹). این حاکی از دیفرانسیل، به تعویق انداختن (Differ) برای ممانعت و واسازی از هر الگوی مستقر فضایی است. همانطور که دوال در جای دیگری می‌گوید: "جغرافیای پساساختارگرایی به شدت ساده‌سازی شده برابر است با ناپدید ساختن پوئن‌تیلیسم در جغرافیا، یا از میان برداشتن همه‌ی آن فاصله‌های مفصلی که ثبات تحمیلی و هویت چیزهایی را که به نظر می‌رسند نقطه‌ها باشند ایجاد می‌کنند" (دوال، ۲۰۱۵). پساساختارگرایان در جغرافیا با تأکید بر خطوط اتصال به جای نقطه‌ها و ثبات‌ها، به جغرافیایی ماشینی می‌اندیشند که بطور لاینقطع در مفصل‌بندی مضاعف (DA) قلمروزدایی-بازقلمروگذاری (دلوز و گتاری، ۱۹۸۷) بوده و هرگونه از قلمروهای مستقر را مورد انتقاد قرار می‌دهد. یکی از جنبه‌های نقادانه‌ی منتج از پساساختارگرایی، رابطه‌ی دانش-قدرت است که بوسیله‌ی فیلسوف پساساختارگرا میشل فوکو مورد بحث قرار گرفته است. فوکو از "انضباطی شدن دانش‌ها" از دوره‌ی مدرن سخن می‌گوید (فوکو، ۲۰۱۰ الف) که خط بطلانی بر خنثی‌بودن هر نوع از دانش و معرفت‌شناسی معاصر می‌کشد. در این اندیشه، میان قدرت که امری فراگیر، ایجابی و اعمال‌شدنی (فوکو، ۲۰۱۰ ب) تلقی می‌شود، و دانش رابطه‌ای از نوع همبستگی وجود دارد که یکدیگر را بطور متقابل تولید می‌کنند (دریفس و رابینو، ۲۰۰۰). نتیجه‌ی این رابطه‌ی متقابل تولید دانشی انضباطی است که مستقیماً بر فضای زیسته‌ی مخاطبان عمل می‌کند (زیست‌قدرت).

دلوز (۲۰۱۰) بحث می‌کند که قدرت در نزد فوکو و نیز سایر پساساختارگرایان امری چینه‌بندی و قلمروگذاری نشده است. اما با ادغام در دانش تبدیل به امری چینه‌ای و قلمرومندی می‌شود. این گونه از دانش در برنامه ریزی فضایی بر قلمروگرایی، جداسازی، مرزبندی و کنترل گرایش دارد. این دقیقاً گونه‌ای از معرفت‌شناسی و دانش فضایی است که لاپینتی^۶ (۲۰۲۴) آن را "معرفت‌شناسی شکارچی" در برنامه‌ریزی شهری می‌خواند که نمی‌تواند درباره‌ی حرکت‌ها و جابجایی‌های بالقوه و بالفعل انسان بدنمند سخنی بگوید. کاربست نقد پساساختارگرایی، از این نظر، می‌تواند سویه‌های قدرت‌گرایی مستتر در دانش برنامه‌ریزی قلمروگرایی شهر پانزده دقیقه‌ای را آشکار سازد.

در ادامه برخی پژوهش‌های خارجی و داخلی برای کنکاش بیشتر مفهوم و آزمون فضایی مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای مورد بررسی قرار گرفته اند.

¹ Non-representational

² Plane of immanence

³ Post-structuralist geography: a guide to relational space

⁴ Marcos. A. Doel

⁵ Relata

⁶ Lapintie

لاپینتی (۲۰۲۲) در کتاب "برنامه‌ریزی و تجربه شهری امر چند-محلی" برنامه‌ریزی و طراحی شهرهای پانزده دقیقه‌ای را جزئی از برنامه‌ریزی‌های قلمروگرا به حساب می‌آورد که در جهت مقابل انقلاب شهری لوفور و جهان‌شهری شدن قرار می‌گیرد. البته لاپینتی دیدی منفی‌گرا به شهرهای پانزده دقیقه‌ای دارد، چرا که آن‌ها را در راستای منشورهای فضا-زمانی هاگستراند قرار می‌دهد که حضورگرایی در محل کار را در برنامه‌ریزی شهری رواج می‌دهد و بر رفت‌وآمد کارکنان دلالت دارد.

دی مارینو^۱ و همکاران (۲۰۲۳) با در نظر داشت رابطه‌ی طراحی شهرهای پانزده دقیقه‌ای و فضاهای جدید کار چندمحلی، شهرهای اُسلو و لیسبون را با روش تحلیل محتوای اسناد و تحلیل فضایی بررسی کرده و به این نتیجه رسیدند که برخلاف دیدگاه لاپینتی، بیشتر فضاهای کاری جدید بوسیله حمل و نقل عمومی برای کاربران قابل دسترسی است و شهروندان می‌توانند درون واحدهای همسایگی خود کار کنند. دسته‌ای از مطالعات نیز به تطبیق وضعیت فضایی شهرها یا مناطق شهری با شاخص‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای پرداخته‌اند؛ در مطالعه‌ی لامیا، دپونته و فوسا^۲ (۲۰۲۱)، قابلیت‌های واحدهای همسایگی شهر میلان در راستای مطابقت با مدل شهر پانزده دقیقه‌ای بوسیله‌ی نقشه‌نگاری مجاورت ابداعی محققان مورد مطالعه قرار گرفته است. نتایج تحقیق آن‌ها نشان می‌دهد که در برخی از واحدهای همسایگی، سطوح محدودی از قابلیت پیاده‌روی برای دسترسی به خدمات وجود دارد. البته به باور آن‌ها ساختار فضایی شهر امکان بازآفرینی برای شبکه‌های پانزده دقیقه‌ای متراکم و موثر را فراهم خواهد آورد. آن‌ها مدعی‌اند این نخستین تحقیق در باب ارزیابی شهرهای دسترسی‌پذیر فراگیر و جامع است.

برونو و همکاران (۲۰۲۴) با هدف ارزیابی امکان‌پذیری و قابلیت عملی‌شدن مدل شهرهای پانزده دقیقه‌ای در شهرهای متعددی در سراسر جهان، پلتفرمی آنلاین برای بصری‌سازی دسترسی به خدمات در زون‌های پانزده دقیقه‌ای اقدام کرده‌اند. طی تحقیق، دریافتند که ناهمگنی زیادی میان مقادیر دسترسی در شهرهای مختلف وجود دارد که از ریشه‌ها و علل اصلی نابرابری در شهرهاست. در نتیجه معتقدند برای اینکه از زمان-محوری صرف در مدل‌های مجاورتی، به سمت ارزش-محوری در این شهرها حرکت کنیم، باید به فاکتورهای اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی نیز توجه داشته باشیم که در شهرهای مختلف، متفاوت خواهند بود. این یکی از چالش‌های اساسی این مدل در برابر رویکرد پس‌اساختارگرایی است.

وانگ^۳ و همکاران (۲۰۲۴) با جمع‌آوری اطلاعات شهروندان از طریق داده‌های تلفن همراه و تحلیل مجاورت دسترسی آن‌ها با نرم‌افزار آرکمپ، به ارزیابی انطباق نواحی شهر همپلتون در نیوزلند با مدل شهرهای پانزده دقیقه‌ای پرداخته‌اند. ضرورت این کار، از سوی نگارندگان، ماشین‌محوری و رشد اسپرال شهر همپلتون عنوان شده است. نتایج یافته‌های آن‌ها نشان می‌دهد که تنها بخشی از شهر همپلتون با مدل پانزده دقیقه‌ای مطابقت دارد. همچنین معتقدند که برای مطابقت کارآمد، نواحی فراسوی جزایر پانزده دقیقه‌ای شهری نیز باید مورد توجه قرار بگیرند تا تمام نواحی شهری را در بر بگیرد. نکته تحقیق آن‌ها این است که شهرهای ۱۵ دقیقه با قطع ارتباط با فراسوی مرزهای خود، عملاً قدرت تبیین کارکرد مقیاس‌های فرامحلی و کارکرد رابطه‌ی اقتصاد جهانی را از دست می‌دهد.

در مطالعات فارسی، شیعه (۲۰۱۷) در کتاب "مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری" مدل‌های طراحی شهری با دسترسی پیاده در مدت زمان مشخص، مانند طرح واحدهای همسایگی را، در راستای هدف مقابله با فرودیسیم و اتومبیل‌محوری شهرها پس از ورود اتومبیل به داخل واحدهای همسایگی قرار می‌دهد. در طرح‌هایی مانند واحدهای خودیار و واحدهای همسایگی خدمات عمومی درون زون‌های پیاده‌روی ده، پانزده و سی دقیقه‌ای توزیع می‌شوند.

مهدنژاد (۲۰۲۳) با هدف ارائه‌ی الگوی نظری تحقق شهر پانزده دقیقه‌ای از روش تحقیق کیفی فراترکیب بهره‌گرفته و با مطالعه‌ی پژوهش‌های صورت گرفته در بازه‌ی ۲۰۲۲-۲۰۱۶ در این حوزه‌ی موضوعی، مقوله‌ها و گویه‌های الگوی نظری خویش را استخراج کرده است که شامل هفت مقوله: ارکان، کارکردهای اساسی، انقلاب دیجیتال، مطالعات زیست‌محیطی و اقلیمی، زیرساخت‌های انطباقی و ترکیبی، انسجام و شمول اجتماعی و شاخص‌های کمی می‌باشد.

شیخی و باباخانی (۲۰۲۲) به ارزیابی کاربست رویکرد شهرهای پانزده دقیقه‌ای در شهر مهرشهر کرج پرداخته‌اند. برای این کار، آن‌ها از تحلیل شبکه معابر در آرک مپ بهره‌برده‌اند و سپس برای تعیین راهبردهای آینده تحقق مدل‌های پانزده دقیقه‌ای از تکنیک سوات بهره‌گرفته‌اند. یافته‌های آن‌ها نشان داد در بخش‌های متعددی، از جمله تنوع عملکردی و مسائل زیرساختی پیاده‌مداری اختلاف زیادی با الگوی پانزده دقیقه‌ای وجود دارد. راهبردهایی چون اختلاط کاربری اراضی، تامین ایمنی پیاده‌رو و دوچرخه‌سوار و تامین خدمات را برای آینده مهرشهر کرج ارائه می‌دهند.

در مطالعه‌ی عابدینی و همکاران (۲۰۲۲) نقش جاذبه‌های گردشگری در ایجاد شهر پانزده دقیقه‌ای در بافت تاریخی ارومیه مورد ارزیابی قرار گرفته است. آن‌ها با پیمایش میدانی و توزیع پرسشنامه محقق‌ساخته با چهارده معیار استخراجی و تحلیل عاملی تاییدی داده‌های جمع‌آوری

¹ Di Marino

² Lamia, Deponte, Fussa

³ Wang

شده، نتیجه گرفتند که ابعاد اقتصادی، اجتماعی و کالبدی جاذبه‌های گردشگری در ایجاد شهرهای پانزده دقیقه ای نقش داشته‌اند. تحقیق آن‌ها همه‌شمول نیست و فقط به بافت تاریخی ارومیه اختصاص دارد. اهمیت تحقیق آن‌ها این است که رابطه ورود گردشگران به مثابه یک کنش فرامحلی و فراقلمرویی، و شهر ۱۵ دقیقه ای به عنوان یک برنامه ریزی قلمروگرا را مورد توجه قرار داده اند.

تحقیقات پیشین عمدتاً بر کارکردهای شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای از ابعاد کالبدی، فاصله و فضای هندسی یا مطلق متمرکز شده و از کارکردهای رابطه ای فضا و سر هم بندی های ماشینی و اتصالات آن غفلت کرده اند. تحقیقات پیشین اغلب دسترسی به خدمات شهری را با دو پیشفرض یکسان بودن خصوصیات و نیازهای انسانی- که ذات‌باوری انسان‌گرا خوانده می‌شود- در بافت‌های مختلف جغرافیایی و مطلق‌انگاری فضا و ابتدا بر قلمروگرایی تحت فواصل متریک و مجاورت هندسی مورد ارزیابی قرار داده‌اند. این مقاله میکوشد شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای را از منظر دید رابطه‌ای و ماشینی به فضا که حاصل تلاش‌های نظری اندیشمندان و محققان پسااستارگرایی و جغرافیای پسااستارگرا است مورد نظاره قرار دهد. تحقیق حاضر سعی میکند مباحث فضایی ملهم از پسااستارگرایی اعم از نقد قلمروگرایی، ذات‌باوری و اثبات‌گرایی را در خصوص فرم‌های فضایی پانزده دقیقه‌ای را بکار بندد. تحقیق ما گرچه به نقد مبانی مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای می‌پردازد، با این حال از محک تجربی و آزمون فضایی این مدل در تحقیقات پیشین و یافته‌های آن‌ها بهره گرفته است. نقدهای این تحقیق میتواند چارچوبی ارائه دهد که در تحقیقات میدانی شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای کارآمد باشد.

۳. مواد و روش‌ها

این تحقیق با رویکرد انتقادی به تحلیل مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای می‌پردازد و برای این مهم، از طریق نقد پسااستارگرا به تحلیل مکتوبات این حوزه موضوعی می‌پردازد. برای این کار، ابتدا به شیوه گردآوری داده کتابخانه‌ای، کتب، مقالات و جستارهای حوزه موضوعی شهر ۱۵ دقیقه‌ای مورد مطالعه قرار گرفت. این منابع بیشتر با کلیدواژه‌هایی چون شهر ۱۵ دقیقه‌ای، دسترسی ۱۵ دقیقه‌ای و برنامه‌ریزی پساکرونا از بانک‌های اطلاعاتی چون گوگل اسکالر، ریسرچ گیت، ایراندک، سیولیکا، نورمگز و سایت مجلات مرتبط با برنامه‌ریزی شهری استخراج شده و پس از بررسی به جهت درک چارچوب‌های نظری و مفهومی آن‌ها مورد مطالعه دقیق قرار گرفتند. دسته دوم از منابع با کلیدواژه‌های جغرافیای پسااستارگرا، فضا‌های پساوردیستی و نقد پسااستارگرا مورد جستجو، بررسی و مطالعه قرار گرفتند. این منابع به طور کلی در دو دسته: متون فلسفی پایه برای ترسیم چارچوب‌های پسااستارگرایی و متون بینارشته‌ای فلسفه و جغرافیا برا تدارک وجوه فضا‌مند و جغرافیایی نقد تقسیم‌بندی می‌شوند. در نهایت، منابع و تحقیقات حوزه موضوعی شهر ۱۵ دقیقه‌ای با چارچوب نقادی بدست آمده از پسااستارگرایی مورد نقد و بررسی قرار گرفت.

این نقد از بعد هستی‌شناختی برای بررسی مفروضات بنیادین و وجودی دو مقوله فضا و انسان و به عبارتی جغرافیای مفروض این مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای بهره می‌گیرد. علاوه بر آن، از آنجا که دسته ای از تحقیقات این مدل را برای روزگار معاصر توصیه و طراحی میکنند، نقد جغراتاریخی^۱ برای ارزیابی سازگاری یا ناسازگاری آن با جغرافیای معاصر بکار بسته شد. با این دو نقد پسا، امکان نقد کارکردی مدل نیز فراهم آمد تا این مدل از منظر کارکردهای فضایی انتزاعی/انضمامی نیز مورد ارزیابی قرار گیرد.

همبستگی دانش و قدرت در جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری بیش از سایر رشته های علم احساس میشود. زیرا طرح‌ها و مدل‌های ارائه شده در این رشته مستقیماً و بی واسطه کلیت زیست شهروندان را متأثر می‌سازند. نقد پسااستارگرا را میتوان برای انتقاد از آنچه دلوز و گتاری (۱۹۸۷) دانش سلطنتی می‌نامند بکار بست که برای واسازی از همبستگی دانش و قدرت مورد تاکید قرار می‌گیرد. با این نقد میتوان سویه‌های قدرت‌گرایی مستتر در مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای را آشکار ساخت.



شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق

¹ Geohistorical

۴. یافته‌ها

۴-۱- نقد هستی‌شناختی

شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای فضاهایی انضمامی^۱ هستند که بواسطه‌ی ثبات و آشکاربودگی مرزهایشان مشخص می‌شوند. به عبارتی، ماهیت آن‌ها در گرو ثبات قلمرو و مرزهایشان است. قلمرو فضایی این شهرها با فواصل ۱۵ دقیقه‌ای، در زمره‌ی تعریف فضای مطلق از سوی دیوید هاروی قرار می‌گیرد:

فضای مطلق نامتحرک و ثابت است. این فضای نیوتون و دکارت است. فضا بسان چارچوب پیشاموجود، نامتحرک، ممتد و تغییرناپذیر فهم می‌شود که درون آن اشیا متمایز می‌توانند به وضوح شناسایی، و رخدادها و فرآیندها به دقت توصیف شوند. این فضا بدواً تهی از ماده فهم می‌شود. این فضایی است که هندسه اقلیدسی می‌توانست به آسانی با آن انطباق داده شود. این فضا برای اندازه‌گیری استاندارد و به روی محاسبه گشوده است (هاروی، ۲۰۲۰).

ثبات فضایی قوانین نیوتونی با تهی‌بودن از هر نوع ماده یا محتوایی با چرخش فضایی در علوم اجتماعی، با هستی‌شناسی دیگری که بوسیله‌ی دلوز و گتاری (۱۹۸۷) مطرح شد، جایگزین شده است؛ هستی‌شناسی آن‌ها مبتنی بر ماشین‌انگاری هستی است که با مفهوم "هم‌برآیندی ماشین" ^۲ معرفی شده است. تفاوت اساسی میان ماشین‌نیمس با قوانین فیزیک نیوتونی وجود دارد: ماشین‌ها بوسیله‌ی بعد مجازی که همواره غنی‌تر از آنچه در فعلیت اتفاق می‌افتد می‌باشد، سوق داده می‌شوند (سالدانیا، ۲۰۰۷). ماشین‌ها بوسیله مفصل‌بندی مضاعف^۳ (DA) و با قابلیت اتصالات و قطع اتصالات مدام در حال قلمروزدایی- بازقلمروگذاری هستند. این ویژگی محملی است تا دلوز و گتاری بتوانند از هستی‌شناسی مبتنی بر شدن و تفاوت سخن بگویند.

این هستی‌شناسی آلترناتیو، تصورات جدید جغرافیایی و فضایی خلق می‌کند که بنیان‌های پدیدارشناختی و تصورات شخصی و رسوب یافته از مکان و فضا را در هم می‌شکند. با این اوصاف، مفهوم جدیدی از درون و بیرون در مغایرت با شهرهایی با پانزده دقیقه پیاده‌روی که همه‌ی نیازهای شهروندان "درون" مرزهایش را برآورده می‌سازد، پرداخته می‌شود:

توپولوژی بیرون یک رفرنس فضایی می‌آفریند که تنها می‌تواند درون را از بیرون تا حدی متمایز کند که به طور دائم معکوس باشد. با این‌ها در معنای وسیع، دلوز یک ضد-مفهوم در برابر مفهوم فضا بر پایه‌ی مدل ظرف واره یا چارچوب قلمروهای محدود بوضوح قابل تشخیص ایجاد می‌کند. با این وارونگی دلالت و تبیین مبتنی بر آگونیسیم نیروها، تفاوت مولد را مطرح می‌کند و از تفکر دیالکتیکی اجتناب می‌ورزد (کراس، ۲۰۲۲).

اگرچه مورنو باور دارد که لازم است تکه‌های شهری و اجتماعی که بوسیله‌ی رویکردهای مدرنیستی قوام یافته‌اند، "بازجفت"^۴ شوند (مورنو و همکاران، ۲۰۲۱)، اما بنیان‌های نظری مدل او به دلیل ناسازگاری با جغرافیای ماشینی که با اتصالات و قطع اتصالات و بازتعریف مرزهای مفهومی و انضمامی‌اش کار می‌کند، امکان بازجفت کردن قطعات منفک مدرنیسم حاکم بر برنامه‌ریزی شهری را نخواهد داشت. همانطور که آرون سالدانیا^۵، جغرافیدان هندی-بلژیکی، بحث می‌کند، ویژگی اساسی جغرافیای ماشینی دلوزی-گتاریایی این است که "دائماً می‌تواند از قلمروهای تعریف شده‌ی خود تعدی کند" (سالدانیا، ۲۰۰۷). چیزی که برای برنامه‌ریزی قلمروگرای ۱۵ دقیقه‌ای قابل پذیرش نیست و ماهیت آن را زیر سوال خواهد بود.

مسئله دیگری که از منظر نقد "پساساختارگرا" در ارتباط با مدل "شهر ۱۵ دقیقه‌ای" مطرح می‌شود، انگاره‌ی مطلق‌گرایی این مدل در خصوص مفهوم انسان است؛ مورنو مدعی است: شهر ۱۵ دقیقه‌ای براساس نیازهای جهانی انسان استوار بوده و به اندازه کافی برای کاربست در تمام شهرهای متفاوت از نظر اندازه و تفاوت‌های جغرافیایی و فرهنگی مناسب است. (مورنو، ۲۰۲۱). اینجا نکته اساسی نقد ما این است که این مدل با ادعای کاربست جهانی ورای تفاوت‌های جغرافیایی و فرهنگی، درکی انتزاعی^۶ از هستی انسان ارائه می‌دهد و بنابراین نیازهای انسانی را که باید در محدوده‌های پیاده‌روی برطرف شوند، به استانداردهای جهانی تحکمی فرو می‌کاهد. با این زمینه، بیش از پیش به مبانی جغرافیای

¹ Concrete

² Machinic assemblage

³ Double Articulation

⁴ Repair

⁵ Aron Saldanha

⁶ Abstract

استعلایی کانت قربات پیدا می‌کند که با "پدرباری"^۱ ناشی از امر ترکیبی پیشینی به "امکان‌پذیری مواجهه ممنوعه با دیگربودگی" (لند، ۲۰۲۲) دست می‌یابد. با تحکیم الگوهای جغرافیایی در سطح جهانی امکان اتصال این الگوها با تفاوت‌های جغرافیایی و فرهنگی از طریق خطوط پرواز آن از میان می‌رود. در واقع این مدل استانداردهای انسانی را در خصوص نیازها (اعم از آموزشی، تفریحی، درمانی، زیرساختی و...) و توانمندی‌های آنان (مثلاً قابلیت پیاده راه رفتن) وضع می‌کند که باید به تمام بافت‌های جغرافیایی فراقلمی شوند.

برونو و همکاران (۲۰۲۴) برای ارزیابی قابلیت عملی شدن اجرای مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای در سراسر جهان، از طریق بصری‌سازی دسترسی به خدمات در زون‌های ۱۵ دقیقه‌ای اقدام کردند. نتایج تحقیق آن‌ها نشان داد ناهمگنی زیادی میان مقادیر دسترسی در شهرهای مختلف جهان وجود دارد که از علل اصلی نابرابری در شهرهاست. آن‌ها معتقدند باید از "زمان-محوری" صرف به سوی "ارزش-محوری" در شهرها حرکت کنیم و به فاکتورهای اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی متفاوت آن‌ها توجه داشته باشیم. ادعای جهانی مدل ۱۵ دقیقه‌ای آن را در ردیف طرح‌های شهرسازی متحدالشکل مدرنیستی قرار می‌دهد. این مدل دقیقاً در آماج دو وجهه‌ی نقد پسامدرن در جغرافیای انسانی که آندرو جونز^۲ (۱۹۹۹) بیان می‌کند، قرار می‌گیرد: یکی نقد تئوری‌های مدرنیستی که با بیش ساده‌انگاری، یک سیستم واحد را برای جهان در نظر می‌گیرند و دیگری اینکه هیچ زمینه‌ی هستی/شناخت‌شناسی صلبی را باقی نمی‌گذارد.

علاوه بر نقد هستی‌شناختی، می‌توانیم نقدی تاریخی یا جغرافیای تاریخی بر این مدل ارائه دهیم که از عدم درک وضعیت و مناسبات موجود جهان توسط آن حکایت می‌کند.

۲-۴- نقد جغرافیای تاریخی: فضاهای کار و مصرف پست-فوردیستی

یکی از ابعاد اساسی مدل "شهر ۱۵ دقیقه‌ای" برونو و همکاران (۲۰۲۱) دیجیتالی شدن^۳ است. با تأکید بر این اصل، مورو می‌خواهد اتومبیل‌محوری مسلط بر برنامه‌ریزی شهری معاصر را مورد انتقاد قرار دهد. از این رو مدل آن‌ها ظاهراً در مقابل فوردیسم قرار می‌گیرد و بسوی پست‌فوردیسم متمایل می‌شود. نقد ما در این بخش نشان می‌دهد که این مدل اساساً از درک جغرافیای پست‌فوردیستی عاجز بوده و با مبانی آن ناسازگار است. بسیاری از ابعاد پست‌فوردیسم ارتباطی عمیق با جغرافیای شهری من جمله شکل شهرها، نقش و عملکرد اقتصادی آنها، تنوع جمعیتی، ساختمان‌ها، مشاغل و... دارند (کریمز، ۲۰۲۴) ابتدا برای روشن‌تر شدن مفهوم پست‌فوردیسم و رابطه‌اش با مفهوم پر کاربرد پست‌مدرنیسم، لازم است به تمایز و در عین حال ارتباطی که آش‌آمین^۴ میان این دو مفهوم قائل می‌شود اشاره کنیم:

به‌طور معمول، در ادبیات، اصطلاح "پست‌فوردیسم" به تحولات اقتصادی و نهادی مربوط می‌شود، در حالی که "پست‌مدرنیسم" با تحول در عرصه‌ی مصرف، زیبایی‌شناسی، فرهنگ و سبک زندگی مرتبط می‌شود. با این حال، برای مشاهده‌کنندگانی که با کلیت تحولات معاصر دل مشغول‌اند، نه تنها این دو عرصه بازنمایی‌کننده امری واحد، یعنی "تحول فراگیرند"، همچنین جدایی‌ناپذیر نیز هستند (آمین، ۱۹۹۴).

بر این اساس، نقد ما نیز علاوه بر بعد اقتصادی-نهادی پست‌فوردیسم، که عموماً بر فضاهای جدید کار و سازماندهی نوین نیروی کار مبتنی است، بر ابعاد فرهنگی و اجتماعی آن نیز متمرکز است. بنابراین بخش اول نقد را به سازماندهی فضایی کار پست‌فوردیستی و بخش دوم را به فضاهای مصرف پست‌فوردیستی اختصاص می‌دهیم که به بیشترین حد به پست‌مدرنیسم قربات می‌یابد.

پست‌فوردیسم به عنوان فرآیند کار، می‌تواند به مثابه فرآیند تولید انعطاف‌پذیر بر پایه‌ی ماشین‌ها یا سیستم‌های انعطاف‌پذیر و نیروی کاری که در حد مطلوبی انعطاف‌پذیر باشد، تعریف شود (جسوپ، ۱۹۹۲). نیروی کار پست‌فوردیستی برخلاف نیروهای کاری که همانند سایر ابزارهای مادی تولید به محل کار تعلق دارند، معمولاً چندان ملزم به حضور در محل کار معین و واحدی نیست. این نیروی کار از قابلیت فزاینده‌ی دورکاری^۵ برخوردارند و محل کار آن‌ها می‌تواند یک کافی‌شاپ، یک اتاق در منزل، یا حتی درون اتومبیل شخصی باشد که کار چند-محلی^۶ (لاپینتی، ۲۰۲۴) و فضاهای کاری جدید (دی مارینو و همکاران، ۲۰۲۳) نامیده می‌شوند. با این تحول فضایی، تحرک نیروی کار از مرزهای تعیین و تثبیت شده فراتر می‌رود و به این ترتیب مرزهای مکانی بوسیله‌ی جریان سرمایه و نیروی کار متخلخل می‌گردد. در این وضعیت پست‌فوردیستی، مانوئل کستلر (۲۰۰۰) ترجیح می‌دهد که از اصطلاح "فضای جریان‌ها" استفاده کند که در مقابل ثبات و تعین مکانی نیروی کار فوردیستی قرار می‌گیرد.

^۱ منظور از پدرباری امر ترکیبی پیشینی در فلسفه کانت این است که این امر علیرغم مواجهه و ترکیب با دیگری، همچنان پیشینی و لایتغیر باقی می‌ماند.

^۲ Andrew Jones

^۳ Digitalization

^۴ Ash. Amin

^۵ Teleworking

^۶ Multi-local working

تعریف مکان نیز تغییر عمده‌ای را در جهت پذیرش جریان‌ها در خود پدید آورده‌اند؛ از دید دورین ماسی^۱ (۱۹۹۳) آنچه خاص‌بودگی را به یک مکان اعطا می‌کند نه برخورداری از تاریخی طولانی و درونی‌شده، بلکه این حقیقت است که مکان مذکور از منظومه‌ای خاص از روابط اجتماعی، تالاقی‌ها و به هم گره خوردن‌ها در یک جای مشخص ساخته شده است. اکنون روابط و جریان‌های جهانی بین مکان‌ها در حد جریان اطلاعات و سرمایه متوقف نمی‌شوند، بلکه جریان حرکات و مهاجرت‌های فزاینده بین مکان‌ها را در بر می‌گیرند که در تناقض با "شهر ۱۵ دقیقه‌ای" قلمرومند قرار دارند.

مورنو و همکاران (۲۰۲۱) تاکید می‌کنند که "بعد دیجیتالی‌شدن این مدل، هم راستا با شهرهای هوشمند است". این ادعا بسیار راهگشاست؛ بر این اساس می‌توانیم نقدی را که بر دیجیتالی‌شدن و اطلاعات‌پایه بودن شهرهای هوشمند معاصر مطرح شده است را بر شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای نیز وارد بدانیم. بطور خلاصه نقد این است که شهرهای هوشمند کنونی صرفاً طراحی محدودی از جریان داده‌ها بوده و بیشتر برای حکمرانان شهری در راستای کنترل جریان‌ها کارآمد هستند (پیلش، ۲۰۲۱). در بخش دوم نقدی را از منظر فضاهای مصرف پست‌فوردیستی بر مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای ارائه می‌کنیم.

شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای از نظر مصرف، فضاهایی اشتراکی برای رفع نیازهای یکسان مفروض شهروندان تدارک می‌بینند. در واقع یکی از اهداف عمده‌ی آن‌ها دسترسی عادلانه به خدمات روزمره است که بوسیله معیار زمانی اندازه‌گیری می‌شود. آن‌ها اساساً یک گام با آرمانشهرهای سوسیالیستی که در آن همه‌ی ساکنین با به صدا در آمدن یک زنگ بر سر میز غذا حاضر می‌شوند، فاصله دارند. رنگو بویی از مصرف توده‌وار که با ایده‌ی عدالت فضایی آمیخته شده، در قلب مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای نهفته است و بر این اساس کاملاً در تضاد با فضاهای جدید مصرف پست‌فوردیستی است. زیرا پست‌فوردیسم انعطاف‌پذیری فزاینده‌ای را در مرکز منطق مصرف‌گرایی ارائه می‌کند که به معنای حرکت به سوی هرچه بیشتر فردی و خصوصی‌شدن فضاهای مصرف می‌شود.

در شهرهای معاصر، خصوصی‌شدن فضاهای مصرف تابع نوعی منطق طبقه^۲ است. تمایلات مصرف، به جای آنکه به شیوه‌ای توده‌وار آشکار و برآورده شوند، از سرمایه‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و نمادین طبقه (بورديو، ۱۹۸۰) سر بر می‌آورند و افراد از طبقه‌ی مشترک را به‌سوی عادت‌واره‌های مصرفی خاص و مشترک سوق می‌دهند. این امر به نوبه‌ی خود به تفکیک مکانی فضاهای مصرف شهری می‌انجامد. به گونه‌ای که مصرف از فضاهای تجاری، مال‌ها یا پاساژهای خاصی، به مثابه‌ی کسب ارزش‌های یک طبقه و همزمان باز تولید آن ارزش‌ها محسوب می‌شود. در این زمینه و با پشتیبانی قوانین مدافع مالکیت خصوصی، بخش زیادی از فضاهای مصرف و بر آوردن خدمات شهری از دسترس بخشی از ساکنین خارج می‌شود.

شهر پست‌فوردیستی به مثابه‌ی ناحیه‌ای از "فضاهای انحصاری و خصوصی" که بوسیله‌ی حصارهای امنیتی و یک فضای مشبک از دژهای مسکونی و تجاری اشغال شده‌اند، درک می‌شود (امین، ۱۹۹۴).

با این وصف بیش از پیش جنبه‌های آرمانشهری مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای با ادعای پست‌فوردیستی آشکار می‌شود. در بخش سوم نقد، به این می‌پردازیم که این مدل با عدم درک هستی‌شناسی پسا ساختارگرا از فضا و انسان و نیز عدم همخوانی با خصوصیات فضایی پست‌فوردیسم، اساساً با اصول کارکردهای فضایی سرمایه بیگانه است.

۳-۴- نقد کارکردی: فضا از منظر کارکردهای سرمایه

کارکرد فضاهای شهری معاصر، علیرغم تمایز هستی‌شناختی میان فضا و سرمایه، بیش از پیش با جریان سرمایه تعیین می‌یابد. شهری شدن سرمایه و اشغال فضا به ابزاری برای به تعویق انداختن بحران‌های انباشت تبدیل می‌شود که هاروی از آن به "تمهید"^۳ فضایی یاد می‌کند (هاروی، ۲۰۱۷). بر این اساس جغرافیدانانی چون هاروی در پی کشف و به نقد کشیدن اصول و انحای کارکرد سرمایه در فضا برآمده‌اند. اینجا با استفاده از یافته‌های آن‌ها از کارکرد فضایی سرمایه نشان می‌دهیم مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای تا چه حد با کارکردهای سرمایه ناهمخوان است و بنابراین یک زمینه‌ی سفید و خالی را برای برنامه‌ریزی مفروض می‌گیرد. اگرچه عرصه‌ای فراخ برای نقد کارکردی بر این مدل وجود دارد، اینجا از دو منظر "تناقض ثبات-حرکت" و "اقتصاد دوردست" به موضوع می‌نگریم.

دیوید هاروی نشان می‌دهد که سرمایه برای انباشت نیازمند قلمروهایی فضایی است. اما با گذشت زمان، تحرک سرمایه برای افزایش ارزش مازاد، به بی‌اعتبارسازی همان قلمروها می‌انجامد. بنابراین هر دوره از گردش سرمایه تا سرحد بحران‌های آن دوره به سازمان قلمرویی متفاوتی

¹ Doreen Massey

² Class

³ Fix

امکان می‌دهد. اینجا اصولاً کارکرد فضا به انقیاد کارکردهای سرمایه در می‌آید و تاریخ فضایی به سرگذشت سرمایه مربوط می‌شود. نتیجه کار اما ایجاد ساختارهای سلسله‌مراتبی تو در تو از سازمان‌یابی است که می‌تواند امر محلی و خاص‌بودگی را با تحقق کار انتزاعی در صحنه‌ی کار جهانی پیوند دهد (برنر، ۲۰۲۲). به بیان دیگر، کارکرد متناقض سرمایه محلی می‌شود تا امر انتزاعی به انضمام فضای محلی افزوده شود.

همانطور که پژوهش جدید فورستر^۱ (۲۰۲۴) نشان می‌دهد، کاپیتالیسم در عمل مکان‌هایی را که شمول‌شان در فرآیندهای سرمایه بسیار بعید به نظر می‌رسد را نیز در جریان تولید درگیر می‌کند و تقسیم‌کار جهانی را در آن‌ها اجرایی می‌کند. بررسی او نشان می‌دهد اردوگاه‌های مهاجران به نیروی کار با دستمزد پایین تبدیل می‌شوند که بخشی از روابط تولید سیستم را بر عهده می‌گیرند. در واقع تقسیم‌کار جهانی قادر است از مرزهای محلی عبور کند و مقیاس‌های محلی را محاط کند که ابعاد انتزاعی فضاوندی را در بر می‌گیرد. با مازاد کنترل بر نیروی کار، سرمایه‌داری قادر است قوانین فضایی محلی را دچار انبساط کند. بنابراین شهرها بیش از آنکه بوسیله‌ی اقتصاد محلی و داخلی تحلیل شوند، بواسطه‌ی فشردگی فضا-زمانی تابع "اقتصاد دوردست" (امین و ثریفت، ۲۰۲۳) هستند. زیرا جریان‌ها بوسیله‌ی مراکز فرماندهی و کنترل اقتصاد جهانی و به طور رابطه‌ای اعمال می‌شوند.

مسئله‌ی اصلی مدل "شهر ۱۵ دقیقه‌ای" از نظر کارکردی، عدم قابلیت ورود روابط و تحلیل‌های انتزاعی به آن است. این شهر به جزیره‌ای می‌ماند که روابط آن با همه‌ی امور فرامحلی اعم از سازمانی، نهادی، فضایی و اقتصادی-اجتماعی قطع شده است. این مدل صرفاً طراحی فضاهایی فیزیکی از جنس سنگ و آهن است و روابط ناملموس فضایی را انکار می‌کند. همچنین با نوعی بریدن از زمان، تصویری غایی ارائه می‌دهد که تنها ثبات فضایی را در روایت خود می‌گنجاند و به دامان استثنانگرایی جغرافیایی می‌غلطد.



شکل ۲. چارچوب انتقادی از شهر ۱۵ دقیقه‌ای (یافته‌های تحقیق)

۵. نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات

این تحقیق با اتخاذ رویکرد انتقادی، به بررسی مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای پرداخته است. با رویکرد نقد پس‌اساختارگرا این مدل به مثابه یک نمونه از برنامه‌ریزی شهری قلمروگرا درک می‌شود که مرزهای برساخته‌شده، ثابت و انضمامی آن را از فضای بیرون جدا می‌کند (لاپینتی، ۱۴۰۳؛ مینکا و همکاران، ۲۰۲۱؛ کارتر وایت و همکاران، ۲۰۲۳؛ آلام و همکاران، ۲۰۲۳). به این ترتیب است که این مدل می‌تواند ادعای تمهید تمام خدمات عمومی مورد نیاز برای همه‌ی شهروندان درون قلمروهای خود را داشته باشد. نقد هستی‌شناختی ما نشان داد که این مدل در لایه‌ی بنیادین خود، نمونه‌ای از ادراک مطلق از فضا است که فضا را صرفاً به مثابه‌ی ظرف‌واره تهی در نظر می‌گیرد که اشیا می‌توانند در آن محاط شوند (مورنو، ۲۰۲۱؛ هاروی، ۲۰۲۰؛ برونو و همکاران، ۲۰۲۴؛ کراس، ۲۰۲۲). بنابراین به لحاظ هستی‌شناسی نمی‌تواند شهر را در زمینه‌ای ماشینی با کارکرد اتصال و قطع اتصال آن درک کند (داوی، ۲۰۱۰؛ داوی، ۲۰۲۰). بنابراین این مدل از تبیین تحولات فضا-زمانی شهرها باز می‌ماند و شهر را به مثابه‌ی یک عکس‌فوری تصویر می‌کند.

بصیرت دیگری که از نقد هستی‌شناختی آشکار می‌شود، مفروضات آن درباره انسان است. از آنجا که جغرافیا در هسته‌ی خود دو بعد اساسی فضا و انسان را در بر می‌گیرد، بنابراین لازم است تا مبانی آن از منظر توجه به هستی انسان نیز تحلیل شود؛ نقد ما نشان داد که مفهوم انسان

¹ Forrester

مندرج در این مدل، برداشتی یکسره انتزاعی است و به جای معطوف شدن بر انسان بدنمند، متحرک و جغرافیایی، نوع انسان به مثابه‌ی یک استاندارد جهانی را در هسته‌ی برنامه‌ریزی خود می‌گنجاند (مورنو، ۲۰۲۱؛ لامیا، دیونته و فوسا، ۲۰۲۱؛ لاپینتی، ۱۴۰۳). از این رو قابلیت تطبیق با بافت‌های متفاوت جغرافیایی را ندارد. بنابراین استانداردهای خود را به وضع طبیعی فرافکنی میکند. علاوه بر نقد هستی‌شناختی، این تحقیق از منظر جغرافیای تاریخی نیز به نقادی پرداخته است. زیرا این مدل در روزگار معاصر در افسانای جهان در حال اجرا بوده و بعد پراکتیکال یافته است. دسترسی به خدمات و نیازهای مصرفی شهروندان از موضوعات اساسی تحقیق این حوزه هستند که کاربرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای را در شهرهای مختلف معاصر مورد ارزیابی قرار داده‌اند (استاریکو، ۲۰۲۲؛ آلام و همکاران، ۲۰۲۳؛ کاسلی و همکاران، ۲۰۲۳). این در حالی است که فضاهای شهری معاصر، فضاهایی پست‌فوردیستی هستند که انعطاف‌پذیری عمده‌ای را در بخش فضاهای کار و نیز فضاهای مصرف مفروض می‌گیرند. برخلاف ادعای دیجیتالی‌شدن در مبانی مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای، آن اساساً از درک هر دوی فضاهای کاری جدید پست‌فوردیستی که چندمحلی و جهانی بوده و فضاهای مصرف پست‌فوردیستی که انعطاف‌پذیری آن به‌سوی فردی و خصوصی شدن فضاهای مصرف گرایش دارد، ناتوان است (فورستر، ۲۰۲۴؛ برنر، ۲۰۱۹؛ برونو و همکاران، ۲۰۲۴). بنابراین قابلیت انطباق با وضعیت جغرافیایی معاصر و جهانی را ندارد. با دو نقد پسا، امکان نقد کارکردی این مدل نیز فراهم آمد. این نقد نشان داد که این مدل قابلیت تبیین کارکردهای فضایی سرمایه را ندارد. زیرا امکان تعیین کارکردهای فضا به وسیله‌ی کاپیتالیسم را پشتیبانی نمی‌کند و صرفاً می‌تواند یک مقیاس محلی را در نظر بگیرد که کارکرد انتزاعی سرمایه جهانی و رابطه‌ای را پشت‌مرزهای ۱۵ دقیقه‌ای خود متوقف می‌سازد (لاپینتی، ۱۴۰۳؛ وانگ و همکاران، ۲۰۲۴؛ لامیا، دیونته و فوسا، ۲۰۲۱). بنابراین فضا به چیزی منفرد، تهی و انضمامی تبدیل می‌شود. نقدهای این مقاله نشان می‌دهد که مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای، یک طرح آرمانشهری است که صرفاً می‌تواند روی کاغذ قابلیت اجرایی داشته باشد. دست کم می‌توان ادعا کرد که آن طرحی برای شروع یک پروژه است که هنگامی که بعد پراکتیکال به خود بگیرد، ضعف‌ها، کاستی‌ها و ناکافی بودنش آشکار خواهد شد.

۶. منابع

1. Abedini, A., et al. (2022). Analyzing the Role of Tourist Attractions in Creating 15-Minute Cities (Case Study: The Historic Context of Urmia). *Urban Tourism*, 9(4), 105-119. <https://doi.org/10.22059/jut.2022.333651.974>
2. Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F., Moreno, C. (2023). Enter the 15-min city: revisiting the smart city concept under a proximity based planning lens. In book: *Resilient and sustainable cities*, P. 93-105
3. Amin, A. (1994). *Post-Fordism, A reader*. Wiley-Blackwell, ISBN-10: 0631188576
4. Amin, A., & Thrift, N. (۲۰۲۳). *Cities: Reimagining the Urban*. Translator: Mahmoud Shoorcheh, Tehran: Parham Naghsh
5. Bourdieu, P. (1980). *The logic of practice*. Stanford university press, ISBN: 9780804717274
6. Brenner, N. (2022). *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*. Translator: Amir Fathi Farzaneh, Tehran: Parham Naghsh.
7. Bruno, M, Piaget, H, Loreto, V. (2024). A universal framework for inclusive 15 min cities, *Nature cities*, Vol 2024, No 1, pp.633-641 <https://doi.org/10.1038/s44284-024-00119-4>
8. Carter-White, R. & Minca, C. (2025). *A spatial theory of the Camp*. Edward Elgar publishing
9. Caselli, B., Carra, M., Rossetti, S., Zazzi, M. (2022). Exploring the 15-minute neighbourhoods. An evaluation based on the walkability performance to public facilities. *Transportation research Procedia*, 60 (2022): 346-353 <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.045>
10. Castells, M. (2000). *The Rise of the Network Society*, 2nd Edition. Malden, Oxford and Carlton: Blackwell Publishing.
11. Deleuze, G. (2010a). *Foucault*. Translators: Niko Sarkhosh, Afshin Jahandideh, Nashr-e Ney.
12. Deleuze, G. Guattari, F. 1987. *A thousand plateaus (Capitalism & Schizophrenia)*. Translation by Brian Massumi. University of Minneapolis
13. DiMarino, M, Tomaz, E, Henriques, C, Chavoshi, H. (2023). The 15 min city concept and new working spaces: a planning perspective from Oslo and Lisbon, *European planning studies*, vol 31, no 3, pp. 598-620 <https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2082837>
14. Doel, M. (1999). *Poststructuralist geographies, the diabolical art of spatial science*. Edinburgh university press

15. Doel, .M. (۲۰۱۵) ,Unglunking Space. In: Thinking About Space, Editors: Mike Crang & Nigel Thrift, Translator: Mahmoud Abdollahzadeh, Daftar-e Pazhoohesh-haye Farhangi DOI:10.1177/00905917231213663
16. Dovey, K. (2010). Becoming places. Routledge
17. Dovey, K. (2020). Place as assemblage. The Routledge handbook of place
18. Dreyfus, H., & Rabinow, P. (۲۰۰۰). Michel Foucault: Beyond Structuralism and Hermeneutics Translator: Hossein Bashiriyeh, Nashr-e Ney
19. Forrester, K. 2024. Capitalism and the organization of displacement: Selma James internationalism of the unwaged. Political theory, 1-34
20. Foucault, M. (۲۰۱۰a). Society Must Be Defended (Lectures at the Collège de France, ۱۹۷۵-۷۶) Translator: Reza Najafzadeh, Tehran: Rokhdad-e No
21. Foucault, M. (2010b). Theater of Philosophy. Translators: Afshin Jahandideh, Niko Sarkhosh, Nashr-e Ney.
22. Harvey, D. (۲۰۱۷). Spaces of Hope. Translator: Alireza Jabbari, Tehran: Afkar
23. Harvey, D. (2020). The Cosmopolitanism and Geographies of Freedom. Translator: Aref Aghvami Moghaddam, 1st Edition, Ashian Publications. <https://doi.org/10.3390/smartcities5040069>
24. Jessop, B. 1992. Fordism and post-fordism. In: pathways to industrialization and regional development, London: Routledge
25. Krims, A. (۲۰۲۴). Music and Urban Geography. Translators: Piri, I., Eshlaghi, M.; Shakeri, F. Zanzan ; University Press
26. Kroth, L. 2022. The topology of difference: Deleuzes Nietzsche in his politics of folded spaces and subjects. In: Nietzsche and the politics of difference, Edited by: Andrea Rehberg & Ashley Woodward, De Gruyter publishing <https://doi.org/10.1515/9783110688436-010>
27. Lamia, A, Deponte, D, Fossa, G. 2022. The 15 min city: interpreting the model to bring out urban resiliencies, Transportation research, Vol 2022, no 60, pp.330-337 <http://dx.doi.org/10.3390/smartcities5040069>
28. .Land, N. (۲۰۲۲)Funged Noumena. Translator: Sami Al-Mahdi, ۲nd Edition, Tehran: Sib-e Sorkh .
29. Lapintie, K. (2024). Planning and the Urban Experience of the Multilocal (The Power of Bio-Landscapes). Translator: Alireza Ahmadi, Tehran: Raman-e Sokhan.
30. Massey, D. 1993. Power-geometry and a progressive sense of place. In: Mapping the futures (Local cultures, global change), Edited by: John Bird et al., Routledge publication
31. Mahdnejhad, H. (2023). Theoretical Model for the Feasibility of the 15-Minute City in Urban Planning Using the Meta-Synthesis Method. Sustainable Urban Development Quarterly, 4(11), 89-111. <https://doi.org/10.22034/usd.2023.707273>
32. Minca, C., Cater-white, R., Giaccaria, P. (2021). Geography and coming community. In: The philosophy of geography, Edited by: Timothy Tambassi & Marcello Tanca, Springer
33. Moreno, C. 2021. Definition of the 15-minute city: What I the 15minute city? Retrieved in:researchgate.com
34. Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. 2021. Introducing the 15-minute city: sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart cities, 2021 (4): 93-111 <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
35. Murdoch, J. (2006). Post-structuralist geography. Sage publication Ltd
36. Peet. R. (1998). Modern geographical thought. Blackwell
37. Pilsch, A. 2021. Posthuman cities. In: The city in American litreture and culture, Cambridge University press.
38. Plastara, D., Pozoukidou, G. (2023). 15-minute cities: a literature overview exploring international planning strategies. 18th international conference on environmental science and technology, Athens, Greecehttps://www.researchgate.net/publication/382085265_15-minute_cities_a_literature_overview_exploring_international_planning_strategies
39. Pozoukidou, G., Angelidou, M. (2022). Urban planning in the 15-minute city: Revisited under sustainable and smart city development until 2030. Smart cities 2022 (5): 1356-1375
40. Pozoukidou, G., Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning eutopia. Sustainability, 13 (2): 928-942. Doi:10.3390/su1302928
41. Saldanha, A. (2011). Politics of difference. In Ben Anderson and paul Harrison (eds), UK, Ashgate.
42. Saldanha, A. (2017). Space after Deleuze. Bloomsbury.
43. Saldanha, A. 2007. Psychedelic White. Minnesota press.
44. Sheikhi, F., & Babakhani, M. (2022). Post-Corona Urbanism: Implementing the 15-Minute City Approach in Iranian Cities (Case Study: Mehrshahr, Karaj). Urban Design Discourse, 3(2), 97-114. <http://udd.modares.ac.ir/article-40-62209-en.html>
45. Shieh, I. (۲۰۱۷). An Introduction to the Foundations of Urban Planning. Elm va San'at, Tehran

46. Staricco, L. (2022). 15-, 10- or 5-minute city? A focus on accessibility to services in Turin, Italy. *Urban mobility*, 2 (2022): 166-181 <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100030>
47. Thrift, N. (2008). *Non-representational theory (Space, Politics, Affect)*. Routledge
48. Wang, T, Li, Y, Qiao, W, Beattie, L. (2024). Evaluating the 15min city paradigm across urban districts: a mobility-based approach in Hamilton, New zealand, *Cities*, Vol 151, No August, pp. 1-15 <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2024.105147>
49. Williams, N. (2020). *Non-Representational theory*. International encyclopedia of human geography, 2nd edition, vol 9
50. Woodward, K., Dixon, D. P., Jones, J. P. (2009). Poststructuralism/ poststructural geographies. In: International Encyclopedia of human geography, 8 (2009): 396-407 <http://dx.doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00727-6>

