

הובלת שינויי התנהגות לכיוון אורח חיים עירוני מקיים

סקירות

גיליון סתיו 2016 / כרך 7(3) / קיימות עירונית

13 באוקטובר, 2016

תמי גבריאלי

המרכז למחקרי קיימות, מכון ירושלים למחקרי מדיניות (לשעבר מכון ירושלים לחקר ישראל)

גלית רז-דרור

המרכז למחקרי קיימות, מכון ירושלים למחקרי מדיניות (לשעבר מכון ירושלים לחקר ישראל)

ענבר גורדון

המרכז למחקרי קיימות, מכון ירושלים למחקרי מדיניות (לשעבר מכון ירושלים לחקר ישראל)

יאיר פרידמן

קבוצת WEconomize

צפירי בלון-דוד

קבוצת WEconomize

עידית אלחסיד

קומיוניטי חברה וסביבה

עודד קוטוק

המשרד לתכנון רב תחומי

דרור קוכן

המשרד לתכנון רב תחומי

אראל אבינרי

המחלקה להנדסה וניהול מערכות תשתית, אפקה – המכללה האקדמית להנדסה בתל-אביב

קרן מינץ

אוניברסיטת חיפה

מאמר זה עבר שיפוט עמיתים

ציטוט מומלץ

גבריאלי ת, רז-דרור ג, גורדון ע ואחרים. 2016. הובלת שינויי התנהגות לכיוון אורח חיים עירוני מקיים. *אקולוגיה וסביבה* 7(3).

על קצה המזלג

- צעדים רבים נעשו בעשורים האחרונים להשגת יעדים סביבתיים, בעיקר בתחומי הפיתוח הטכנולוגי, שימוש בחומרי גלם חלופיים, שינוי שיטות ייצור, וכדומה. למרות זאת, החברה האנושית רחוקה מלהתנהל באופן מקיים.
- נדמה שעל אף עליית המודעות לבעיות איכות סביבה, דפוסי ההתנהגות לא השתנו דיים בקרב רוב הציבור באופן שיתמוך באורח חיים מקיים.
- ההתנהגות האנושית היא מורכבת ביותר ומושפעת באופן נרחב מנהגים חברתיים ומנורמות חברתיות. יצירת שינוי התנהגותי מחייבת התייחסות לגורמים אלה, תוך זיהוי הזדמנויות לשינוי וניצולן.
- לרשויות המקומיות יש שלל אפשרויות להשפעה על התנהגות תושביהן, אם רק יאמצו אסטרטגיה עירונית של חיים מקיימים. המערכת

תקציר

המאמר עוסק בחיפוש פתרונות להשגת סגנון חיים איכותי ומקיים דרך שינוי ההתנהגות האנושית, כך שתתאפשר הפחתה משמעותית בשימוש במשאבי הסביבה המתכלים. המאמר מתמקד בדרכים לצמצום צריכה, ומתבסס על גישות שונות המסבירות כיצד נוצרים הרגלי צריכה, והיכן נמצאות הזדמנויות לשינוי הרגלים אלה. הגישות התאורטיות נבחנו בשלושה חקרי מקרה במצבים אמיתיים, שעסקו בסיטואציות עירוניות שונות: הנכונות של עובדי עיריית אשדוד לשנות את אופן הגעתם לעבודה, מרכיבים נורמטיביים-חברתיים המשפיעים על המוכנות להפדת פסולת באשדוד, וכן מהלך לקידום יישום כלכלה משתפת ככלי מדיניות בעיריית ירושלים. נוסף על כך, נערכה סקירה עולמית של דוגמאות לשינוי פרדיגמת השימוש במרחבים ציבוריים כדי שיהיו מקיימים יותר. המסקנות הן כי עלינו לצאת מן הקיבעון המחשבתי, שמוביל להתמקדות בתכונות מוכרות של המציאות, ומקשה לדמיין מציאות אחרת. שינוי בנורמות חברתיות, שימוש גם בתהליכים "אוטומטיים" ולא דווקא בקמפיילים לשינוי מודעות, וכן הטמעה של כלים חדשים באופן פעילות הרשויות המקומיות, עשויים לקדם התנהגות שמצמצמת צריכה ומקדמת אורח חיים מקיים בעיר.

מבוא

בשנים האחרונות עולה המודעות בתחום הקיימות לעובדה כי חרף התייעלות בייצור ומעבר למוצרים "ירוקים", איננו מצליחים להשיג את היעדים שיאפשרו את שימור הסביבה לדורות הבאים, ויש להפנות את הזרקור המחקרי לכיוונים חדשים. מתוך הבנה זו התמקד הפרויקט המחקרי "קיימות עירונית", בהובלת מכון ירושלים למחקרי מדיניות (לשעבר מכון ירושלים לחקר ישראל), בחיפוש פתרונות להשגת סגנון חיים איכותי ומקיים דרך שינוי ההתנהגות האנושית כך שתתאפשר הפחתה משמעותית בשימוש במשאבי הסביבה המתכלים.

המחקר התמקד בזירה העירונית, שרוב הפעולות האנושיות היום-יומיות שיש להן השפעה

משמעותית על משאבי כדור הארץ מתרחשות בה – תנועה, עבודה, פנאי, צריכה ועוד. בישראל חיים למעלה מ-90% מהאזרחים ביישובים עירוניים, והאחוזים הולכים וגדלים.

תחילה נסקרו מגמות עדכניות בתחומים כגון: תעסוקה, עיצוב, אמצעי תקשורת דיגיטליים, צריכה, קהילות, מרחבים ציבוריים ועוד. בנושאים שנמצאו משמעותיים במיוחד לחיים העירוניים נערכו חקר מקרה, שמטרתם לבדוק הזדמנויות ונכונות של אנשים לשנות את התנהגותם לטובת מעבר לאורח חיים מקיים וכן את תפקידם של גורמים שונים באפשרושי השינוי ובעידודו לו. המחקר המלא כלל מגוון תחומים וחקרי מקרה שאינם מתוארים במאמר זה, וניתן למוצאם באתר [פרויקט קיימות עירונית](#).

רקע – אורח חיים, הרגלי צריכה ושינויי התנהגות

להלן ייסקרו מספר גישות המסבירות כיצד נוצרים התנהגויות והרגלי צריכה, והיכן נמצאות הזדמנויות לשינויים:

צריכה כנוהג חברתי

ידוע כי ערכים של אדם הם תוצר של אינטראקציה בין התרבות שהוא חי בה לבין התנסויות אישיות ^[16]. ככל שבחברה יש יותר אנשים בעלי מערכת ערכים מסוימת, כך ערכים אלה יהיו הדומיננטיים בה ^[17]. לפי גישה זו, אורח החיים מעוצב על-ידי פעולות יום-יומיות שנוצרות ומתקבעות בתוך מרחב חברתי, ואינו תוצר של בחירות אישיות בלבד ^[17].

על פי בורדייה ^[1], כדי שנוהג (practice) יהפוך להרגל, הוא צריך להתקבל קודם לכן כ'ראוי' במסגרת המרחבים החברתיים המקיפים את הפרט. לכל אדם בעולם המודרני יש הרגלי חיים ונהגים קבועים של התנהגות שנהיו לנורמות מקובלות בחברה. הרגלים אלה הופכים להרגלי צריכה שאיננו מרגישים בהם או מודעים להם. כדי ליצור שינוי יש להתמקד בהרגלים ובנהגים המשותפים לאנשים רבים בתוך החברה, ולא ביצירת שינוי התנהגותי אצל האדם הבודד ^[18]. השאלה המובילה אותנו בחתירה לשינוי היא: "איך לשנות את הנהגים כדי שיהיו מקיימים יותר?".

התשובה היא יצירת שינוי בתוך הנהגים, או החלפתם בנהגים מקיימים יותר. לפי מודל זה, כל נוהג מורכב משלושה מרכיבים: חומר (תשתיות, כלים ואובייקטים), יכולת (ידע ומיומנויות), ומשמעות (קונבנציות, משמעויות וציפיות חברתיות). כדי לשנות נוהג מסוים יש לשנות את כלל האלמנטים המרכיבים אותו ^[12]. גישה זו מדגישה את החשיבות של יצירת שינויים מבניים ^[18].

צריכה כהתנהגות שנובעת מתהליכים קוגניטיביים אוטומטיים

לפי גישה נוספת, התנהגויות נובעות לא רק מתהליכים מודעים, אלא גם מתהליכים אוטומטיים ולא מודעים ^[13].

במהלך היום-יום שלנו אנו נאלצים לקבל פעמים רבות החלטות כאשר אין לנו זמן ואנרגיה לשקול את כל האפשרויות העומדות בפנינו, ולעתים אף לא ידע מספק, ולכן אנו עורכים "קיצורי דרך" – תהליכים קוגניטיביים אוטומטיים, שמקלים את ההתנהלות בעולמנו המורכב. החלטות צרכניות יכולות להיחשב מקרים קלסיים המועדים להטיות כאלה ^[10]. אחת מהשיטות ליצירת שינוי התנהגותי, המבוססת על עקרונות אלה, מכונה "Nudge", ארכיטקטורת הבחירה.

ארכיטקטורת הבחירה עושה שימוש בעיצוב ההקשר של סביבת קבלת החלטות כדי להביא לשינוי התנהגותי לצד שינוי נורמות עמוק. הדבר יכול להיעשות בדרכים מגוונות: הגדרת בררת המחדל, העברת מסרים על אודות הנורמות המקובלות, עיצוב הדברים באופנים המקלים על הבחירה הסביבתית ועוד ^[19]. גישה זו נתפסת על-ידי מקבלי החלטות כזולה ופשטה יחסית, ועל כן היא פופולרית בקרב ממשלים ^[6] ומחלחלת אל מגוון תחומים מעשיים, כמו חיסכון באנרגיה וקידום אורח חיים בריא.

הרגלים ורגעים של שינוי

מחקרים מציינים גם "רגעים של שינוי" (Moments of change) שיש בהם פתח לנטישת הרגלים ישנים ולרכישת הרגלים חדשים. על רגעים אלה נמנות חוויות אישיות, כגון עזיבת הבית או הפיכה להורה, וכן אירועים רחבים כגון משבר כלכלי, אסונות טבע ועוד [20].

באורח החיים המודרני, קצב ההשתנות של הדברים גדול מאי פעם. השינויים כוללים את צמיחת דור ה-Y, הזדקנות האוכלוסייה, גידול מתמשך באי-שוויון הכלכלי, הגדרות חדשות של זהות אינדיבידואלית וקבוצתית, התפתחות מודלים כלכליים חלופיים ועוד. בהתאם לכך, צורכי האנשים כיום משתנים בקצב מהיר. המצב הזה מעורר, מחד גיסא, חוסר יציבות וביטחון, אולם מאידך גיסא, הוא מספק גם אין-ספור הזדמנויות לשינוי מודל החיים העירוניים.

בחינת הגישות התאורטיות בסיטואציות עירוניות שונות – רקע, תהליך וממצאים

להלן יוצגו חלק מהתובנות של שלושה חקרי מקרה שבדקו במסגרת המחקר את הפוטנציאל, המניעים, החסמים וההזדמנויות להתנהגות מקיימת. בכל מקרה נעשה שימוש בשיטות מחקר שונות, שהתאמו לו. נוסף על כך, יוצג ניתוח שנערך לסקירה עולמית של דוגמאות לשינוי בתפיסת השימוש במרחבים ציבוריים.

חקר מקרה – התניידות לעבודה בקרב עובדי עיריית אשדוד

בעשורים האחרונים חל גידול בשימוש ברכב הפרטי בישראל. מעל 60% מהמועסקים מחוץ לביתם מגיעים לעבודה ברכב הפרטי [5], וההגעה לעבודה במכונית נתפסת כהתנהגות נורמטיבית במקומות עבודה רבים. למעסיקים קשר ישיר לכך, באמצעות הענקת הטבות המעודדות נהיגה למקום העבודה [4], ובכוחם להביא לצמצום השימוש במכוניות באמצעות מימון הטבות, הגברת הנוחות והגדלת התועלת שבשימוש בחלופות [3].

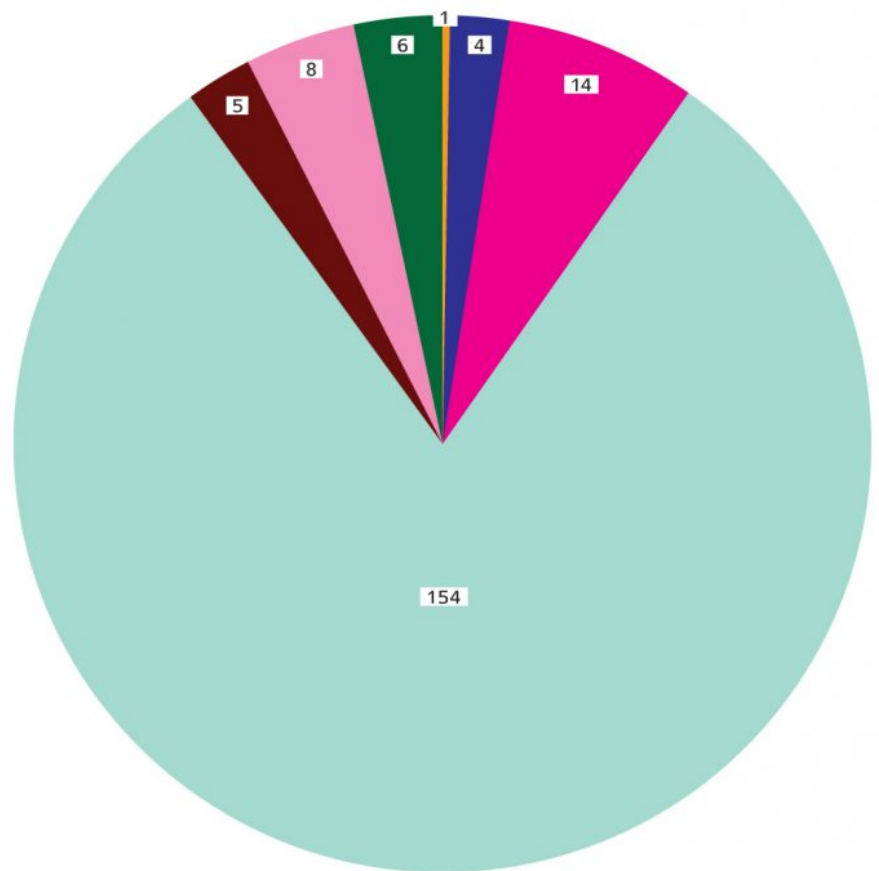
בחקר המקרה נבחנו העמדות, הנורמות החברתיות והשליטה ההתנהגותית הנתפסת כלפי שימוש באמצעי תחבורה מקיימת בקרב עובדים בעיריית אשדוד, במטרה להבין אילו גורמים משפיעים על הרגלי ההתניידות, ואילו כלים יעודדו שימוש באמצעי תחבורה מקיימים להתניידות לעבודה. נושא זה נבחר לבדיקה בעיר אשדוד, ולבקשת העירייה, משום שהוא מתלכד עם כוונתה של העירייה להביא לשינוי בהתניידות לעבודה בקרב עובדים בעיר, כחלק מפרויקט עירוני גדול של תחבורה בת-קיימא שהיא מנהלת.

התהליך כלל סקר שהופץ בקרב עובדי העירייה (התקבלו 192 תשובות), שלושה מפגשים בהשתתפות 59 עובדי עירייה, וכן 45 שאלונים שהופצו בקרב המשתתפים (נספח 1). הדיון התמקד בתפיסות, בעמדות ובנורמות לגבי שינוי התנהגות, ובעידוד חלופות בנות-קיימא להגעה לעבודה.

מתוך ניתוח כלל התשובות נמצא כי:

- הרוב המוחלט של העובדים מגיע לעבודה ברכב פרטי, וצורת הגעה זו נחשבת נורמה מקובלת בקרב העובדים (איור 1).
- המשתתפים מוצאים יתרונות כלכליים וסביבתיים, הן לעובד הן למעסיק, בהגעה לעבודה בתחבורה ציבורית, ברגל או באופניים.
- אמצעים משלימים, שישפרו את תחושת הנוחות, יביאו ליתר מוכנות לוותר על הרכב הפרטי (הצללה, שיפור תנאי הליכה מתחנת האוטובוס וכדומה).
- יש להפוך את החלופות לכלי הרכב הפרטי לאמינות ונגישות יותר (בעיקר בהתייחס לתחבורה ציבורית) וכן לאטרקטיביות (מבחינת סטטוס ותגמולים).

איור 1. התפלגות דרכי ההגעה לעבודה
 מספרים מוחלטים, מתוך 192 תגובות שהתקבלו בסקר שנערך.



איור 1
התפלגות דרכי ההגעה לעבודה
 מספרים מוחלטים, מתוך 192 תגובות שהתקבלו בסקר שנערך

חקר מקרה - הפרדת פסולת באשדוד

בעשורים האחרונים מעסיק נושא הטיפול בפסולת גורמים שונים בעולם כולו. זרם המחקרים המרכזי עוסק בשאלה מיהו האדם המפריד, מה מבחין בינו לבין האדם שלא מפריד, ואילו גורמים עשויים לעודד או למנוע שינוי התנהגות בתחום זה [15].

המחקר באשדוד עסק בדרכים לשינוי הרגלי הטיפול בפסולת בהקשר החברתי תרבותי, בדגש על הגורמים התלויים בנורמות החברתיות. מטרת המחקר הייתה לבדוק אילו מוטיבציות או חסמים מעודדים או מונעים מן הפרט להפריד את הפסולת הביתית. המחקר נשען על ניתוח 20 ראיונות עומק וקבוצות מיקוד שנערכו עם 20 מתושבי שני רבעים באשדוד, שפרויקט ההפרדה במקור של המשרד להגנת הסביבה יושם בה.

מן המחקר עלה כי לצד הגורמים הלוגיסטיים (למשל, מספר הפחים ומיקומם) והפסיכולוגיים (כמו תחושת אי-מסוגלות לביצוע ההפרדה), מבוסס אי-שיתוף הפעולה של התושבים על היעדר תחושת

מחויבות של הקהילה והפרטים בה לנושא. חלק מן התושבים מרגישים שהנושא זר להם, ואלה שמפרידים או מנסים לעודד אחרים, נתפסים כחריגים, "משועממים" או "פראיירים". מאידך גיסא, נראה כי התושבים שבחרו לאמץ אורח חיים מקיים רואים בפעולת ההפרדה נוהג שמייחד אותם מן ה'אחרים', והופך אותם ל'מתורבתים' יותר.

חקר מקרה – שימוש בכלים של כלכלה משתפת בעיריית ירושלים

הכלכלה המשתפת היא תחום חדש יחסית, המתפתח בעולם בקצב מסחרר. המושג 'כלכלה משתפת' הוא שם כולל למגוון דרכים שחורגות מן הנוהג המסורתי של צרכן יחיד הרוכש מוצר לשימוש הבלעדי. ניתן לכלול בה שיתוף במוצרים, בשירותים, בחללים, בתחבורה, בכסף ועוד [14]. כיום קיימות בעולם ובישראל מגוון פלטפורמות מחשוב לשיתוף, ונערכים דיונים נרחבים על היבטים כלכליים, חברתיים ומאסדרים של יוזמות אלה [2].

הכלכלה המשתפת נחשבת בעלת פוטנציאל גבוה לתרום לקידום קיימות, מאחר שככל שאנשים יעשו יותר שימוש חוזר באותם מוצרים ובאותם חללים, כך יביא הדבר להפחתה בהכבדה הקיימת כיום על משאבי הטבע [9]. מטרת המחקר הייתה לבחון את ההזדמנויות והסיכונים שביצירת פתרונות לאתגרים עירוניים באמצעות כלי הכלכלה המשתפת בעיריית ירושלים.

תהליך העבודה כלל מספר שלבים:

- זיהוי הנושאים שיש לעירייה עניין בהם: מצוקת שטחים ציבוריים, עסקים קטנים במרחב העירוני ופיתוח שירותי פנאי.
- מיפוי צרכים ללא מענה.
- איתור משאבים ויכולות שקיימים במרחב הציבורי והפרטי.
- הגדרת עקרונות העבודה לפתרון המוצע.
- בחינת אפשרויות מימוש הפתרון – פלטפורמות מחשוב קיימות או הקמת פלטפורמות ייעודיות.

בתהליך פותחו ארבעה רעיונות לפלטפורמות שיתוף לעיר ירושלים:

- שיתוף נכסים.
- שילוח לעסקים קטנים באמצעות כלי רכב שנמצאים בדרכים.
- מימון המונים לעסקים קטנים, המאפשר למשתמשים לרכוש מראש שירותים וטובין מעסקים קטנים וכך לייצר להם מימון.
- הפיכת הספריות השכונתיות לספריות ציוד ולמרכזי פיתוח ידע לכלל תושבי העיר.

היתרון המשמעותי של הפתרונות המוצעים הוא שהרוב המכריע של המשאבים הנדרשים הם משאבים קיימים.

יש לציין שפעילות המחקר בתוך עיריית ירושלים, על אגפיה השונים, חשפה לראשונה תחומים אלה לאנשי העירייה. הטמעת רעיונות אלה בקרב הארגון היא תהליך ממושך, החורג מתחום מחקר זה, אולם העבודה עם העירייה נמשכת בניסיון משותף להוציא מבין הרעיונות שנבחנו מיזם שידגים שימוש בכלים של כלכלה משתפת לשם פתרון אתגרים עירוניים.



דוגמאות לפלטפורמות מִיחֶשֶׁב שנועדו לפתור אתגרים שעיריית ירושלים מתמודדת עמם. ימין: פלטפורמת שילוח לעסקים קטנים; מרכז: מימון המונים לעסקים קטנים; שמאל: הפיכת הספריות השכונתיות לספריות ציוד | באדיבות המרכז למחקרי קיימות, מכון ירושלים למחקרי

סקירה עולמית – ייעול התכנון והשימוש במרחב הציבורי

למרחב הציבורי תפקיד חשוב בקידום ערכי הקיימות העירוניים. שימוש נכון ויעיל בשטחים הקיימים טומן בחובו פוטנציאל להפחתת הצורך בהקמת תשתיות חדשות ולחיסכון במשאבים, ליצירת חיבורים וערך קהילתי לעיר ולשמירת איכות חיים עירונית תוססת. אף על פי כן, מרחבים ציבוריים רבים מאופיינים כיום בחלוקה בלתי שוויונית של עוצמה ומשאבים, הפרטה ומסחור.

ניתן להביא שתי ביקורות עיקריות על המרחב הציבורי, המביטות על מרכיבי ההיצע-פיתוח, הניהול וארגון המרחב [7, 8]:

- ניהול חסר: הזנחה, השתלטות של צורכי תחבורה על המרחב, נסיגה של הציבור למרחבים פרטיים או וירטואליים.
- ניהול יתר: הפרטת המרחב, הפיכתו למרחב צריכה, העמסתו באלמנטים בידוריים, פיקוח הדוק מדי.

מטרת המחקר הייתה להתמקד בצד הביקוש ולחפש הזדמנויות חדשות לשימושים מקיימים במרחב הציבורי במספר קטגוריות: עבודה, זמן, צריכה, לימוד וחינוך, חיפוש הלא-שגרת, הון סמלי והחיפוש אחר זהות ושייכות.

במסגרת המחקר אופיינו מגמות משתנות בדפוסי החיים, קבוצות חברתיות שחוות את השינויים וצרכים חדשים שמתפתחים, ונבחנה השאלה כיצד המרחב הציבורי המקיים יכול לתת מענה לצרכים הללו (טבלה 1). האפיון לווה בסקירה עולמית של דוגמאות לשינוי בתפיסת השימוש במרחבים ציבוריים (לדוגמה, פרויקטים מסין ומהולנד של מרחבים זמניים מודולריים שהוקמו במרחב ציבורי ומאפשרים מגוון משתנה של פעילויות, או דוגמאות מרחבי העולם של הצעות למגוון פעילויות שהמשתמשים יכולים לקיים במרחב כדי לנצל את הזמן שהם מבלים בו ממילא).

במחקר מוצע כלי שימושי למסגור עיצוב מחודש של מרחבים ציבוריים בעיר. נקודת מבט חדשה זו יכולה לשמש כלי בידי מתכננים ורשויות לעצב מרחבים מקיימים יותר. יישום גישה זו ייבחן בנהגים של תכנון במצבים אמיתיים.

מגמות משתנות בדפוסי חיים	הקבוצות העיקריות החוות את השינוי	הצרכים החדשים במרחב	אפשרויות למענה מקיים לצרכים באמצעות המרחב הציבורי
<ul style="list-style-type: none"> * פחות יציבות, יותר עבודה כעצמאים ובמשרות חלקיות, בזמנים ומקומות משתנים * עבודה שיתופית 	<ul style="list-style-type: none"> דור ה-Y, בני הדור השלישי, בעלי מקצועות חופשיים, קהילה מקומית, משתמשים אקראיים 	<ul style="list-style-type: none"> נגישות, זמינות, זמניות, רב-מקומיות, סביבה המאפשרת רציפים של תנאים לעבודה יחד עם תנאים לפעולות אחרות (פנאי, תרבות, בילוי, אכילה, וכדומה) 	<ul style="list-style-type: none"> * חללים מגוונים מותאמים לעבודה: נגישות לרשת, תנאים ארגונומיים, תנאי אקלים, אוכל, שתייה, רעש, וכדומה * נגישות לשימושים רבים
<ul style="list-style-type: none"> * צורך גובר בזמינות של מידע בעיתו ובהקשר מתאימים * חיזוק תמך החווייתי בלמוד מיתוות ללימוד תלוי מקום 	<ul style="list-style-type: none"> פעוטות, ילדים ונוער, קהילה מקומית 	<ul style="list-style-type: none"> * יכולת ללמוד בטווחי זמן קצרים ובמקום המתאים * התמודדות עם פערי מידע מחד * ניסא והצפת מידע מאירך ניסא * חיפוש אחר אפשרויות למידה חדשות באמצעים חווייתיים 	<ul style="list-style-type: none"> * מרחב ציבורי כמרחב לימודי חווייתי * הנגשה והרבה של מידע דינמי על גבי המרחב ובתוך הקשר מרחב ציבורי כירה המאפשרת קשר מיד, דינמי ודרסיטרי בין ההכרה והמדינה
<ul style="list-style-type: none"> * ירידה בערך הבעלות ועלייה של הכלכלה המשתפת * עלייה ביוקר המחיה * העדפה למימוש בשימוש בתוצרים 	<ul style="list-style-type: none"> דור ה-Y, משפחות (בניקור צעירות), קהילה מקומית, בני מעמד כלכלי נמוך 	<ul style="list-style-type: none"> * מסגרת מרחבית למפעילים ולצרכנים של הכלכלה המשתפת * גישה למצרים שיתופיים ובזול * מיקום למסגרות לבעלות חלקית - משותפת, השכרה וכדומה 	<ul style="list-style-type: none"> * מיקום השוקים במרחבים מתוחים ונגישים * יצירת זירות מסחר פיזיות * ייצוג פיזי וסמלי של הכלכלה המשתפת במרחב
<ul style="list-style-type: none"> * שניונים במבנים המשפחתיים והחברתיים המסורתיים * גידול באפשרויות ההגירה והמעבר * חיפוש אחר מקורות תמיכה חלופיים * חלופות וירטואליות 	<ul style="list-style-type: none"> צעירים, משפחות, קהילה מקומית 	<ul style="list-style-type: none"> * מימוש מקומי של קשרים וירטואליים * מרחב המאפשר בחינה של מספר מדולים קהילתיים ומעבר בין זהויות משתנות 	<ul style="list-style-type: none"> * גמישות מרחבית - רב-שימושיות * הנגשה כלכלית של האפשרויות השונות במרחב * הזמנה ליצירת קשרים בין קבוצות ויחידים

טבלה 1

המרחב הציבורי – דוגמאות לאפשרויות למשתמשים חדשים, לשימושים חדשים ולמשמעות מקיימת מחדשת

מסקנות

כדי ליצור שינוי משמעותי בנהגים היום-יומיים של תושבי הערים יש להתייחס לכלל המרכיבים של אותם נהגים

ההתייחסות אל הצריכה כאל נוהג חברתי הומחשה בחקרי המקרה. זאת ועוד, הודגש הצורך לשנות את כלל מרכיבי הנוהג כדי להוביל לשינוי משמעותי בהרגלי השימוש והצריכה: החומר, כגון מיקום פחי הזבל, מצב התחבורה הציבורית באזור וכן הלאה; היכולת, למשל ההיכרות עם כלי הכלכלה המשתפת, או הבנת היתרונות הבריאותיים שבמעבר להתניידות בדרכים מקיימות.

עם זאת, חשיבות גדולה מאוד בהובלת שינוי ניתנה למשמעות ולנורמות החברתיות הנהוגות. חקרי המקרה מחזקים את ההבנה כי למבנה המערכתי יש השפעה רבה על התנהגותם של אנשים, וכי השינוי הנדרש אינו שינוי אישי בלבד. כאשר אדם נמצא בסביבה התומכת בהתנהגות מסוימת, יקשה עליו מאוד לנהוג בצורה אחרת. יש השפעה רבה למידה שמקובל להגיע עם רכב פרטי לעבודה, לתפיסת הקהילה את הפרדת הפסולת ולמידת הפתיחות לשימוש בכלים חדשים, כגון כלי תכנון ועיצוב וכלי כלכלה משתפת.

באשדוד הבינה העירייה שכצעד ראשון להובלת שינוי בעיר, על הגורמים הבכירים בעירייה לשנות את התפיסה וההתנהגות שלהם ולשמש דוגמה לשאר העובדים. בפורום מנכ"ל, שהוצגו בו תוצאות חקרי המקרה, הדגישו קברניטי העירייה כי עליהם מוטלת האחריות להביא לשינוי הנורמות הנהוגות בעירייה, ולאחר מכן בעיר, על-ידי הפחתת השימוש ברכב הפרטי והעלאת קרנן של החלופות המקיימות. במקרה של הפרדת פסולת במקור, עלה כי הקהילה היא נקודת ההתייחסות של כל תושב ביחס לנורמות המקובלות, ואף ניתנה משמעות רבה לקשר החיובי של הקהילה והאזרחים עם גורמי הרשות.

הצלחת מהלך נרחב של שינוי אורח חיים מצריכה התהוות של נורמות חברתיות פרו-סביבתיות באופן 'טבעי' כחלק מתהליך חברתי לשינוי התפיסה של הפרט כלפי נהגים סביבתיים.

יש לזהות ולנצל הזדמנויות לשינוי

מרגע שמתקבעים הרגלים, ברמה האישית, הקהילתית והארגונית, אנשים נוטים לחזור עליהם שוב ושוב. בתוך כך נוצר קיבעון מחשבתי מסוים, שמוביל להתמקדות באפשרויות הקיימות, ומקשה על

עם זאת, קצב השינוי כיום מהיר, ואפשרויות חדשות נוצרות כל העת. לפיכך, על אלה המבקשים להביא לאורח חיים מקיים לזהות אפשרויות ורגעים של שינוי בצורה מתמדת. בתהליך המחקר גילינו כי היכולת להרחיב מחשבתית את טווח האפשרויות הקיימות היא מפתח משמעותי להובלת שינוי התנהגות. המפתח לחדשנות הוא תהליך שבו אנשים מתבקשים להניח בצד את כל המגבלות והקשיים המוכרים להם ולדמיין מציאות שהכול אפשרי בה. החדשנות הזו עשויה להוביל לשינוי דפוסי התנהגות קבועים. מתוך תהליך זה נוצרים פתרונות יצירתיים למצבים קיימים.

כדי לעבור לאורח חיים מקיים יש להתאים את השינויים באורח החיים המודרני לחתירה לייעול השימוש שלנו במשאבים הקיימים ולהפחתת הפגיעה המתמשכת בסביבה. לשם כך יש לפתח נהגים חדשים שיאפשרו:

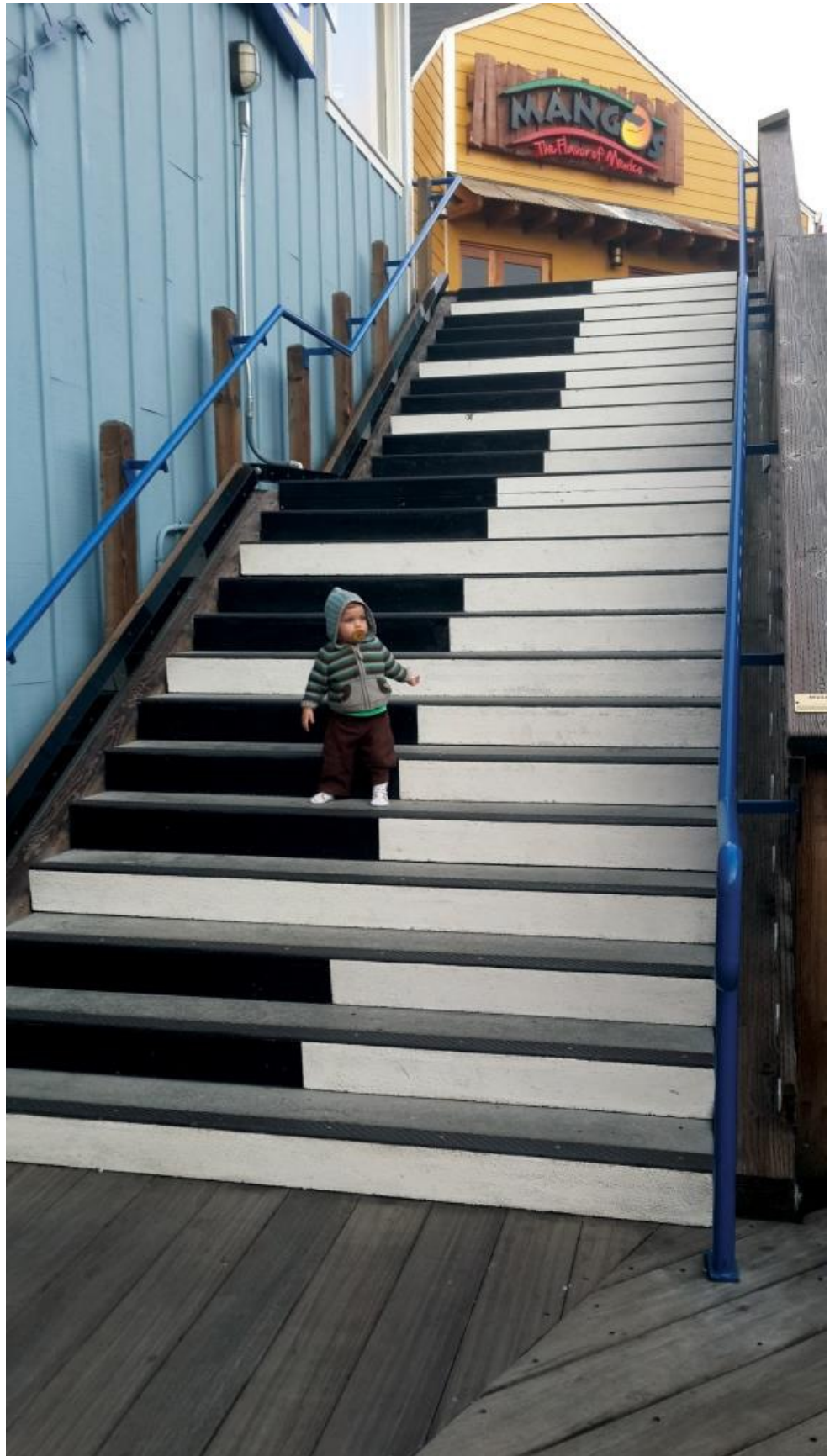
- לזהות את הצרכים המשתנים של תושבי הערים ולבחון את האפשרויות החדשות הקיימות למתן מענה להם.
- לאפשר הרחבת נהגים יום-יומיים בסיסיים ומשתנים.
- להציע נהגים מקיימים חדשים.
- להתמודד עם ההגדרות המתחדשות של המושגים המוכרים.
- לאפשר קיום רכיב של גמישות וזמניות בתהליכי העיצוב, היצירה והשימוש.
- לפתח מנגנוני התאמה גמישים – למשתמשים שונים, לפעילויות חדשות, לקצב פעילות ולזמני פעילות שונים ולהרכיבים משתנים של ניהול וארגון.

בתוך יצירת המרחב הגמיש והדינמי יש להתגונן מפני תופעות לוואי, שהן חלק בלתי נפרד ממגמות שינוי בלתי מתוכננות, כגון: העמסת עלויות פרטיות, הפיכת הממד הציבורי למסחרי (במקרה של מרחב ציבורי), יצירת תחרות לא הוגנת, פגיעה באינטרסים מקומיים ובזכויות עובדים (במקרה של הכלכלה המשתפת) ועוד. סכנות אלה מובילות למסקנה השלישית והאחרונה של המחקר:

לרשות המקומית כוח רב להוביל את תושביה לכיוון אורח חיים עירוני מקיים

חקרי המקרה שנערכו נועדו לזהות כלים והזדמנויות שעשויים לעזור לרשויות מקומיות לקדם אורחות חיים מקיימים בתחומן. מן המקרים עלה כי לרשות שתבחר באסטרטגיה עירונית של חיים מקיימים יש שלל אפשרויות להשפיע על התנהגות תושביה – החל בנורמות ההתנהגות שהיא מעודדת במרחב הארגוני שלה עצמה, דרך עידוד הכנסת כלי כלכלה משתפת וכלים חדשים אחרים לעבודה הארגונית והעירונית, השימושים שהיא עושה במרחבים הציבוריים שבתחומה, ועד לחיזוק הקהילות המקומיות הפועלות בה.

כאמור, השינויים בחיי האנשים ובמרחב העירוני מתרחשים מעצמם. בכוחה של הרשות לגייס את השינויים הללו לטובת מעבר לאורח חיים עירוני מקיים. המלצת הפרויקט לרשויות המקומיות היא לבחור במדיניות פעילה ומסדירה, שתיצור פתרונות לאתגרי העירוניות, כדי להבטיח פיתוח בר-קיימא שייטיב עם תושביה.



דוגמה לכוחה של ארכיטקטורת הבחירה להשפיע על התנהגותנו ולהביא לקבלת החלטות בריאות ומקיימות יותר – עיצוב המרחב בצורה מושכת יגרום לאנשים רבים להעדיף עלייה במדרגות על פני עלייה במעלית | צילום: גלית רז-דרור

סיכום

אורח החיים העירוני הנהוג כיום אינו בר-קיימא. אנו מנצלים ניצול יתר את המשאבים הקיימים, דבר

הבא לידי ביטוי בשלל התנהגויות יום-יומיות של תושבי הערים, שלחלק מהן השפעה ישירה על הסביבה, כגון שימוש ברכב פרטי וזריקת פסולת, ואחרות בעלות השפעה עקיפה יותר, כגון השימוש במרחבים הציבוריים שסביבנו, או אופני הצריכה שלנו.

כפי שהדגימו חקרי המקרה והסקירה העולמית, כדי לקדם שינוי באורח החיים העירוני יש להכיר בגורמים המורכבים שמשפיעים על התנהגות התושבים. זאת ועוד, יש לבחון את האפשרויות החדשות שמשפיקים השינויים המתרחשים תדיר במציאות הקיימת. לשם כך עלינו לצאת מן הקיבעון המחשבתי, שמוביל להתמקדות בתכונות מוכרות של המציאות, ומקשה לדמיין מציאות אחרת.

חקרי המקרה והסקירה הדגימו כיצד התגייסות של הרשות המקומית להובלת שינויי נורמות מערכתיים יכולה להוביל לכיוון אורח חיים עירוני מקיים יותר, שעשוי להבטיח עלייה באיכות החיים של תושביה בשלל מרכיבים: בריאות, נגישות, שייכות, הפחתת ייצור הפסולת, יעילות השימוש בקיים והרחבת האפשרויות הקיימות בחיים העירוניים.

מקורות

1. בורדייה פ. 2005. שאלות בסוציולוגיה. תל-אביב: רסלינג.
2. דה מרקר. 2015. מבחר כתבות מתוך כנס דה מרקר לכלכלה שיתופית.
3. המכון לתכנון ומחקר תחבורה בע"מ. 2006. שינוי הרגלי נסיעה באמצעות מעסיקים.
4. וינדזור א ועומר מ. 2007. שינוי דפוסי יוממות – עידוד עובדים לריסון השימוש ברכב פרטי. ירושלים: המשרד להגנת הסביבה.
5. מכון ברנדמן בע"מ. 2003. סקר בנושא מרחק נסיעה לעבודה.
6. Avineri E and Goodwin P. 2010. Individual behaviour change: Evidence in transport and public health. London: The Department for Transport.
7. Carmona M. 2010. Contemporary public space, part two: Classification. *Journal of Urban Design* **15**(2): 157-173.
8. Carmona M. 2014. Re-theorising contemporary public space: A new narrative and a new normative. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* **8**(4): 1-33.
9. Demailly D and Novel A. 2014. The sharing economy: Make it sustainable. Paris: IDDRI.
10. Jackson T. 2005. Motivating sustainable consumption: A review of evidence on consumer behaviour and behavioural change: A report to the Sustainable Development Research Network. Centre for Environmental Strategy, University of Surrey.
11. Kasser T. 2002. The High Price of Materialism. Cambridge: MIT Press.
12. Kollmuss A and Agyeman J. 2002. Mind the gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior?. *Environmental education research* **8**(3): 239-260.
13. Ölander F and Thøgersen J. 2014. Informing versus nudging in environmental policy. *Journal of Consumer Policy* **37**(3): 341-356.
14. Owyang J, Tran C, and Silva C. 2013. The collaborative economy. ALTIMETER.
15. Schultz P.W, Oskamp S, and Mainieri T. 1995. Who recycles and when? A

review of personal and situational factors. *Journal of Environmental Psychology* **15**: 105-121.

16. Schwartz SH. 2006. A theory of cultural value orientations: Explication and applications. *Comparative Sociology* **5**(2): 137-182.
17. Shove E, Pantzar M, and Watson M. 2012. *The dynamics of social practice*. London: Sage.
18. Spurling N, McMeekin A, Shove E, et al. 2013. Interventions in practice: Re-framing policy approaches to consumer behaviour. Manchester: Sustainable Practices Research Group.
19. Thaler RH and Sunstein CR. 2008. *Nudge: Improving decisions about health, wealth, and happiness*. New Haven: Yale University Press.
20. Thompson S, Michaelson J, Abdallah S et al. 2011. 'Moments of Change' as opportunities for influencing behavior – A report to the Department for Environment, Food and Rural Affairs. London: Defra.

נספחים (זמינים באתר)

נספח 1. שאלון למשתתף
בסדנה: שינוי בהתניידות
עובדים למקומות עבודה
באמצעות תחבורה בת-
קיימא

להורדה
