

Deltakelse i konferansen «International Sustainability Transitions 2024»

Rapport i forbindelse med NVF-stipend 2024

Forfatter | Rafael Rosales



Forord

Som en del av Horisont Europa-prosjektet Upscaling Innovative Green Urban Logistics Solutions Through Multi-Actor Collaboration and PI-Inspired Last Mile Deliveries (URBANE), søkte jeg om NVF-stipend til studiet «Experimenting for sustainable urban freight.» Formålet med prosjektet var å formidle resultater fra URBANE-prosjektet under konferansen International Sustainability Transitions (IST) 16.-19. juni 2024 i Oslo.

I URBANE-prosjektet har jeg sett på hvordan kommuner kan delta i samarbeidsprosjekter med lokalt næringsliv for å pilotere løsninger til bærekraftig bylogistikk. URBANE-prosjektet har som formål å fremmetrygge, innovative løsninger til bærekraftig last-mile logistikk, og som en del av prosjektet holdte jeg et innlegg under IST-konferansen om hvordan byer kan bruke slike prosjekter til å teste løsninger som skal bidra til å oppnå mål i kommunale mobilitetsstrategier. Denne rapporten oppsummerer erfaringene fra konferansen.

Jeg vil takke NVF for tildeling av stipend som muliggjorde deltakelse på konferansen.

Rafael Rosales
Forsker III

1 IST-Konferansen

International Sustainability Transitions (IST) er en internasjonal konferanse arrangert av nettverket «Sustainability Transitions Research Network (STRN)». Dette nettverket samler forskere og andre eksperter. IST er den årlige konferansen til nettverket og samler mellom 500 og 600 forskere og eksperter som er opptatt av hvordan man forstår og styrer mot et bærekraftig samfunn. I 2024 ble konferansen arrangert i Oslo av seks norske forskningsmiljø og hovedtemaet var [Bærekraftig omstilling og natur](#). Under dette temaet kunne man følge visse spor, som eksempelvis *Styring mot omstilling* eller *Kunnskap om endring*.

Mitt bidrag til konferansen var et innlegg på 10 minutter som en del av sesjonen *Kunnskap om endring: Forbedring av koblinger mellom eksperimenter i by og policypakker*. Innlegget mitt handlet om erfaringer fra URBANE-prosjektet, der 4 europeiske byer tester ut forskjellige løsninger til last-mile logistikk. Innlegget hadde som tittel «Eksperimentering for bærekraftig bylogistikk i Europa» (Experimenting for sustainable urban freight in Europe) og prøvde å svare på følgende spørsmål:

På hvilke måter støtter opp Living Labs bærekraftig bylogistikk?

Jeg oppsummerte hvordan forskningsgruppen min, ved bruk av fire metoder, samlet inn data fra Bologna (IT), Helsingfors (FI), Thessaloniki (HE) og Valladolid (ES). Metodene var en spørreundersøkelse som kartla relevante aktører i hver by, workshops med metoden design-tenkning, en analyse av styringsformene i hver by, samt brukerundersøkelser i hver by. Oppsummert konkluderte jeg med at bruk av Living Labs-rammeverket bidro til økt kommunikasjon mellom initiativtakere og brukere av løsningene i hver by, at prosjektet hadde veldig stort fokus på tekniske KPIer, samt at prosjektet viste nytten av kollaborative workshops som metode.

Reisen til Oslo var en del av opplevelsen, da jeg tok toget fra Stavanger og måtte bytte til buss i Kongsberg. Bussen havnet i kø nesten fra Drammen til Asker og jeg kom derfor sent til forkonferansen, som var en samling for unge forskere søndag 16. juni. Jeg fikk ikke med meg innleggene, men fikk være med på avslutningen og treffe gamle og nye fjes i STRN-miljøet. Dette var en viktig del av nettverksbyggingen som jeg var grunnen til at jeg søkte midler fra NVF, da jeg som ung forsker er avhengig av å bygge nettverk. Selve konferansen fant sted fra mandag 17. juni til onsdag 19. juni. og mitt innlegg var på tirsdag 18. juni.

1.1 Deltakelse i forskjellige sesjoner

Som en del av konferansen fulgte jeg med på sesjonene under, der jeg trekker frem relevante innlegg:

1.3 Styring mot omstilling (åpen sesjon)

Håkon Normann (NIFU) presenterte om koordinering av policy innenfor byggebransjen ved å sammenligne konteksten i Norge og Finland. På lik linje med min egen forskning ser Normann og kollegaer at byggebransjen opplever fragmentert styring.

3.3 Styring mot omstilling: prosesser og kapasitet ved navigering av politiske paradokser (I)

Susana Borrás (Copenhagen Business School) snakket om rollen statlige etater har i omstillingen mot lavutslippssystemer. Borrás viste til shipping som sektor i Norge er veldig nettverksbasert og at det er viktig at offentlige organisasjoner har et tydelig mandat når de skal samarbeide med næringslivet.

5.9 Styring mot omstilling: prosesser og kapasitet ved navigering av politiske paradokser (II)

6.3 Forståelse av omstilling: konseptuelle bidrag til omstillingsrammeverk

Daniel Guzzo (TU Danmark) beskrev hvordan innføring av elektriske delebiler kan påvirke bruk av kollektivtilbud. Guzzo problematiserte hvordan man kan unngå reboundeffekter som redusert bruk av kollektivtransport gjennom design av forskjellige tiltak.

7.6 Kunnskap om endring: Forbedring av koblinger mellom eksperimenter i by og policypakker (I)

I denne sesjonen holdte jeg innlegg og fikk kommentarer av Andrew Karvonen og Tim Schwanen, begge forskere som ser på transport i byområder. Karvonen pekte på min interesse i eksperimenter som en del av forskningsprosjekter og nevnte at det problematiske med eksperimenter er at de ofte ikke bygges opp slik at de kan bidra til langvarig endring. Schwanen nevnte at manglende finansiering kan hindre eksperimenter fra å lykkes.

8.2 Politikk, makt og policy i omstillingen

9.1 Akselerering av omstillingen

9.2 Kunnskap om endring: Forbedring av koblinger mellom eksperimenter i by og policypakker (II)

Tim Schwanen (Oxford) sammenlignet transportpolitikken i Oslo, Poznan (PL), Utrecht (NL) og Bristol (UK). Oppsummert beskriver hans forskning at elektrifiseringen av transportsektoren i Oslo fremmer nullutslippsbiler i sentrum, mens Poznan har investert i elektrifiseringen av kollektivtransport, Utrecht har satset på delt mobilitet og Bristol er mer utydelig. Schwanen understreker at alt dette skjer i kontekster der byer er avhengige av flernivåstyring og at det i alle fire eksempler er nasjonale myndigheter som prioriterer privatbil fremfor kollektivtransport.

10.2 Kunnskap om endring: Forbedring av koblinger mellom eksperimenter i by og policypakker (III)

2 Erfaringer fra konferansen

Deltakelse på IST-konferansen ble til en lærerik erfaring med gode samtaler og tilbakemeldinger på innlegget jeg holdt. Selv om jeg ble med på forskjellige spor, er det alltid fascinerende å oppdage at flere som forsker på og jobber med bærekraftig omstilling er opptatt av offentlig styring, politikk og rettferdighet.

Det at konferansen ble arrangert i Oslo førte til at mange norske forskere deltok og det var nyttig å treffe forskere fra partnerinstitusjonene (hovedsakelig UiO, SINTEF og HVL). På den måten fikk jeg innsyn i forskjellige perspektiver på grønn omstilling i norsk kontekst, om det gjaldt byggebransjen, havner som en del av byområder, delemobilitet eller bylogistikk. I tillegg fikk jeg kommentarer på mitt eget innlegg som jeg brukte når jeg senere begynte å skrive en forskningsartikkel basert på innlegget. Artikkelen ser på hvordan eksperimenter i forskningsprosjekter fører til kontakt mellom forskjellige miljøer og bidrar til felles forståelse av bærekraft.

I URBANE-prosjekter har man sett at begrepet «bærekraft» forstås nokså ulikt og at deltakelse i forskningsprosjektet har bidratt til en felles forståelse blant deltakere. Det er uansett slik at forståelsen blir likere blant deltakere i samme kontekst, noe som mitt konferansebidrag pekte på. Siden jeg fikk kommentarer om at eksperimenter i byforskning kan mangle langsiktige perspektiver og finansiering, er fokuset i artikkelen på hvordan slike eksperimenter kan bidra til felles forståelse av bærekraft på en måte som fremmer samarbeid og langsiktige tiltak. Ideen bak artikkelen har blitt annerledes enn det som var tiltenkt før konferansen og målet nå er å sende utkast som *perspektiv*-artikkel som skal bidra til den akademiske debatten om bærekraft.

IST-konferansen er blitt den konferansen jeg prioriterer å være med på og jeg har vært tilbake nå i 2025. Det at jeg hadde truffet flere forskere i 2024 gjorde det lettere å drøfte ideer og holde kontakt i 2025. Samlet sett bidro erfaringene til nye ideer som jeg skal bruke når jeg nå skal lede egne forskningssøknader. Jeg setter stor pris på at NVF-stipendiet muliggjorde deltakelse på IST-konferansen i 2024 og har tatt med erfaringene fra deltakelsen videre.

Vedlegg

Vedlegg 1 – Abstract sendt til IST

Experimenting for sustainable urban freight

Transitioning freight transport at an urban level requires the collaboration of local stakeholders within a multilevel system (Bjørgen et al., 2021; Browne et al., 2019; Marcucci et al., 2017; Shrestha & Haarstad, 2023). In the European transport sector, this has led to the creation of logistic plans (SULPs) that complement or are integrated into Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). These plans and the processes leading up to them are meant to encourage stakeholder and citizen involvement in planning processes and can help increase the legitimacy of sustainability measures. This paper considers how cities test the implementation of SUMP measures for freight through urban experimentation. It asks: in what ways do urban Living Labs promote sustainable urban freight? We argue that in the case of freight transport, experimentation provides opportunities for business stakeholders to participate in the formation and evaluation of new freight solutions. This increases business acceptance of innovative solutions and contributes to the acceleration of transport transitions.

Empirically, the article examines urban freight experiments in the four European cities of Bologna, Helsinki, Thessaloniki and Valladolid, all cities that are either implementing or testing freight measures in connection to a local SUMP. In each city, a Living Lab team composed of local authorities, researchers and businesses is experimenting at least one innovative freight measure to draw experiences for replication. The Living Lab setting has allowed local authorities to test different solutions in collaboration with business partners and given the businesses increased awareness of what needs to be in place to test the different solutions. Through document analysis, stakeholder workshops and interviews, this paper evaluates how the Living Lab context has affected the quality of freight stakeholder collaboration in implementing local SUMP.

Early results show how the Living Lab context has provided participants with a better understanding of what they need to collaborate towards sustainable freight in the cities. As the four cities integrate freight into their local SUMP, the use of Living Lab methods has allowed the authorities and businesses to test the business feasibility and acceptance of different sustainable freight measures. These experiments may allow cities the flexibility to determine if existing SUMP are enough or if revisions are necessary to push more ambitious measures for sustainable freight. This paper could thus contribute to Track 15 by proving the perspective of the implementation of the SUMP planning framework in four cities through examples based on urban freight. Since freight transport is mainly the responsibility of businesses, this paper shows how Living Labs open spaces for innovation that local authorities can support and learn from alongside business stakeholders to reevaluate existing or future policy frameworks.

Kilder

Bjørgen, A., Fossheim, K., & Macharis, C. (2021). How to build stakeholder participation in collaborative urban freight planning. *Cities*, 112. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103149>

Browne, M., Brettmo, A., & Lindholm, M. (2019). Stakeholder engagement and partnerships for improved urban logistics. In M. Browne, S. Behrends, J. Woxenius, G. Giuliano, & J. Holguín-Veras (Eds.), *Urban Logistics: Management, policy and innovation in a rapidly changing environment* (pp. 257–273). KoganPage.

Marcucci, E., Gatta, V., Marciani, M., & Cossu, P. (2017). Measuring the effects of an urban freight policy package defined via a collaborative governance model. *Research in Transportation Economics*, 65, 3–9. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.09.001>

Shrestha, S., & Haarstad, H. (2023). Do EU goals matter? Assessing the localization of sustainable urban logistics governance goals in Norwegian cities. *Cities*, 137, 104317. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104317>

NORCE Research AS
Postboks 22 Nygårdstangen
5838 Bergen, Norway

E-POST post@norceresearch.no

WEB norceresearch.no

TEL +47 56 10 70 00

ORG NO 919 408 049

