



UPPSALA
UNIVERSITET

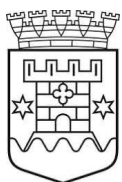
Koordinerad klimat- och energiomställning?!

Hur en gemensam och nedbruten färdplan kan stötta klimat- och energiomställningen

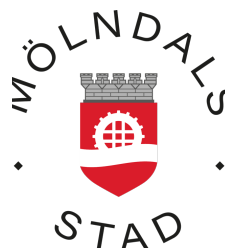
Koldioxidbudgetar som ram för en koordinerad klimatomställning



TRANÅS
KOMMUN



KALMAR



klimat
sekretariatet



NORRTÄLJE
KOMMUN



BORLÄNGE



sustainable action



UPPSALA
UNIVERSITET



RI
SE



KARLSKRONA
KOMMUN

4 | Innovationsföretagen



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



Region Uppsala

Finansierat av:

VINNOVA
Sveriges innovationsmyndighet

En kort personlig bakgrund till projektet

2010: Disputerar på SLU kring kolets kretslopp, har bland annat läst om hur man kan arbeta med modelleringsresultat som input till politiker

2010-2014: Energimyndigheten stöttar kommuner för energieffektivisering – fråga tillbaka – vad ska vi sikta på?

~2016: Kevin Andersson, Jesse Schrage och Isak Stoddard och tar fram koldioxidbudget för Järfälla kommun

2018: Jag börjar på universitetet med att skala upp ovanstående arbete tillsammans med bl.a. Aaron Tuckey och Jesse Schrage

2019: VGR får sin koldioxidbudget

2020: Lise Nordin, VGR – bra, men hur håller vi den?

2023: Vinnovaprojektet startar

2024: Anställd 50% Uppsala universitet (MESAM/EU-projekt), 50% STUNS (bl.a. Viable Cities-projekt Uppsala och Enköping)

Uppsala kommuns
arbete med LEAP
(SEI)



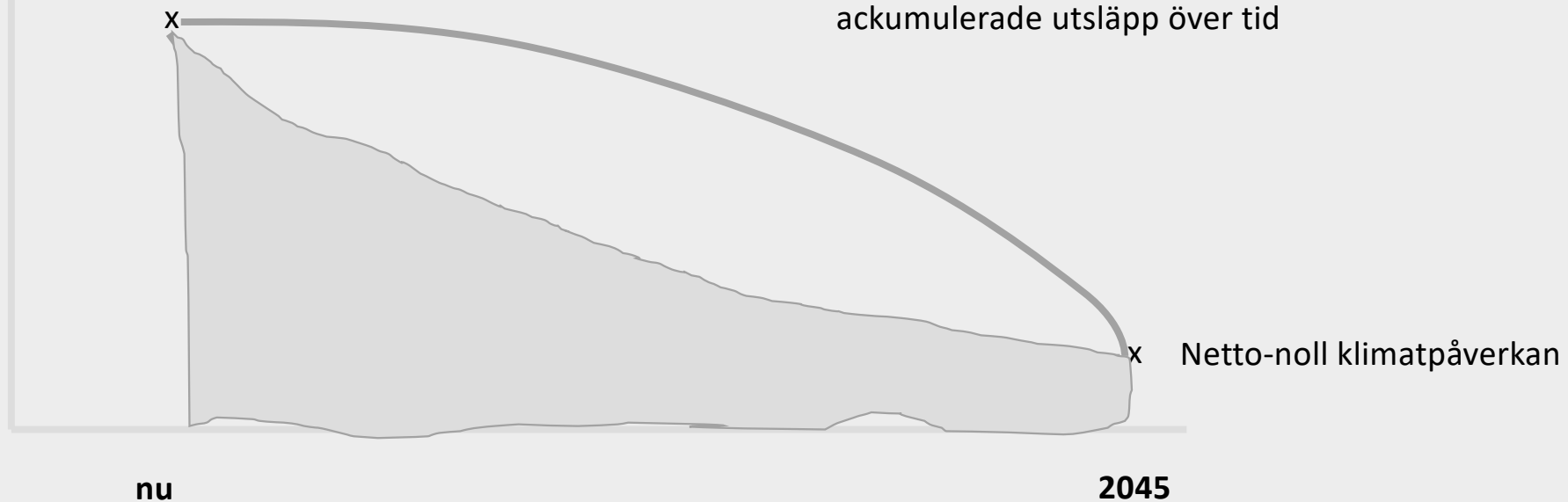
UPPSALA
UNIVERSITET

Mot bättre klimatmål...

Se även artikeln: A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris-compliant pathways. Kevin Anderson, John F. Broderick, Isak Stoddard

Akkumulerade utsläpp över tid är ett tydligare *klimatmål*

Netto-noll - ett framtida *utsläppsmål*, men inte ett *klimatmål* – klimatpåverkan uppstår genom ackumulerade utsläpp över tid



... för effektivare åtgärdsplanering

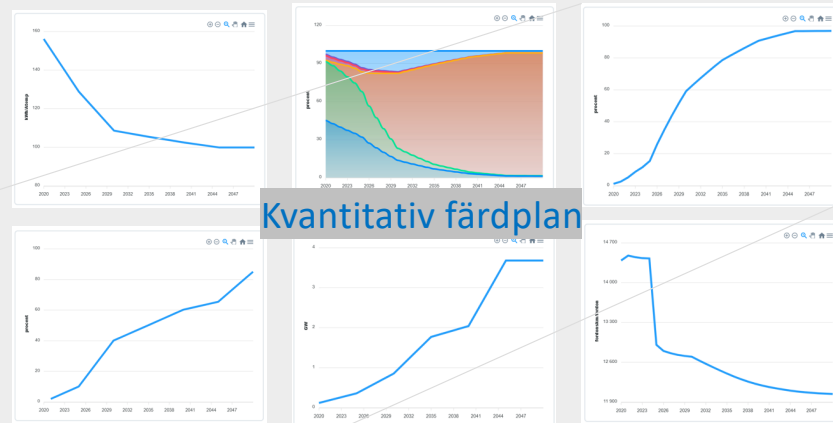
X kton CO₂ (2020-2100)  Handlingplan/åtgärdsplan

Finns väldigt många frihetsgrader hur detta kan ske – svårt att ”optimera” på lokal nivå

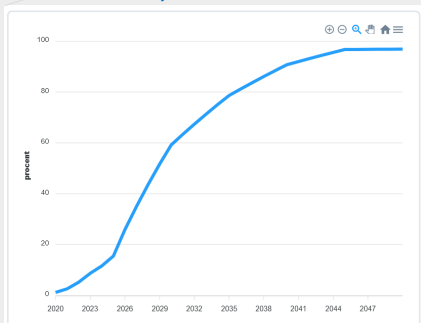
... och vidare mot stöd för åtgärdsplanering

X kton CO₂ (2020-2100)

Om vi istället tar fram en plan/scenario för hur detta skulle kunna se ut, och använder det för att planera aktiviteter ifrån...



Målbana, tex. antal elbilar



LÄTTARE?

Handlingplan/åtgärdsplan

Koldioxidbudget ↔ Kvantitativ färdplan

Nationell budget



(Regional budget)



Lokal budget

Nationell färdplan

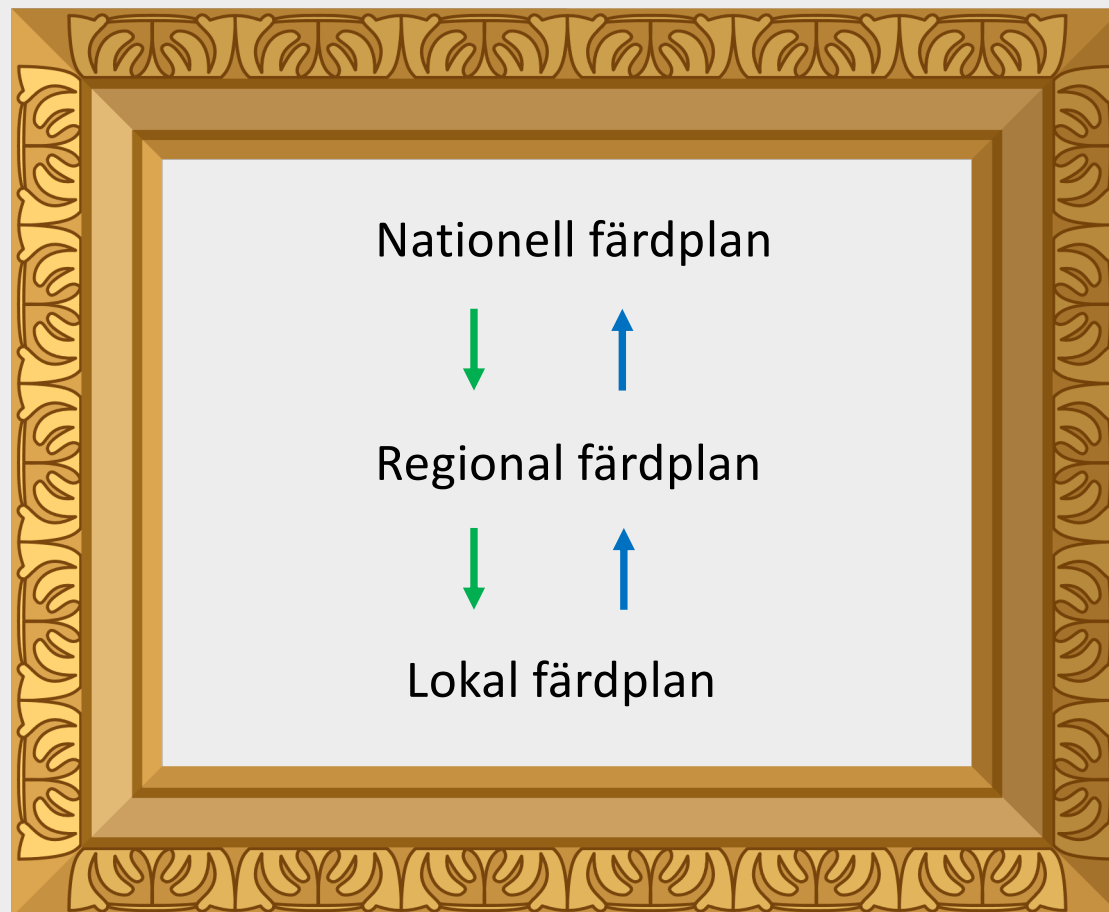


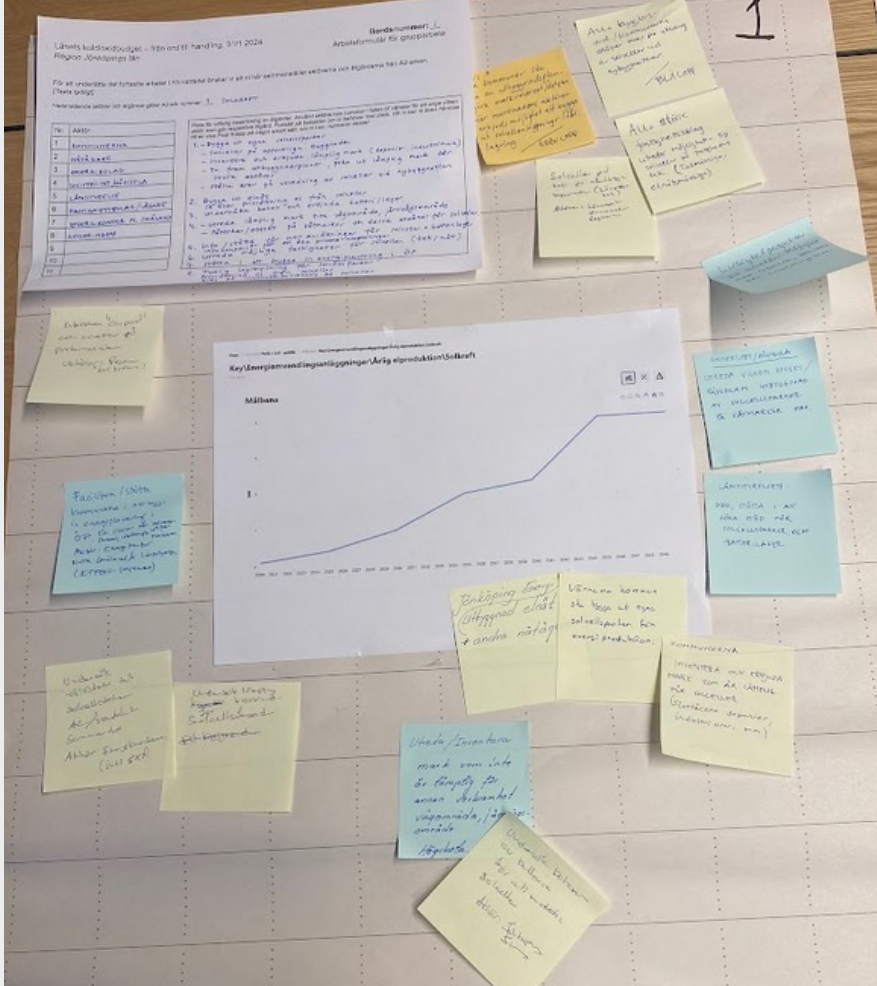
Regional färdplan



Lokal färdplan

Koldioxidbudget
som ram för en
koordinerad
klimatomställning

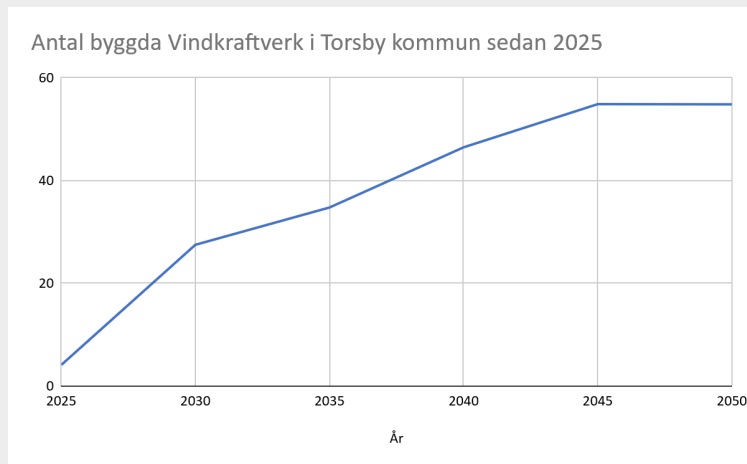




Åtgärds- och aktivitesplanering

- Genomfört ca 10 workshops med deltagande kommuner
- Olika konstellationer – politiker, kommunchefer, verksamhetsansvariga, tekniker och näringsliv
- Överlag mycket bra feedback

”Don’t mention the war”



- Att bli konkret kan göra att även kontroversiella frågor kan diskuteras
- Att bli konkret gör att fler lättare kan delta i samtalet – ökar potentialen till demokratiskt inflytande
- Att bli konkret är nödvändigt för att skapa en gemensam målbild

Möjligheter med målbanor och färdplaner

- Den lokala, regionala och nationella nivån får ett gemensamt ”språk” och struktur i klimat- och energiomställningen
- Det går att summera åtaganden från kommuner och regioner, och utvärdera totaleffekten på nationell nivå
- Åtgärder och aktiviteter kan sorteras in i en struktur, blir som en stor databas, där det går att ”glo och sno” och snabbare skala upp och sprida goda exempel
- Fungerar som en lokal plattform för att diskutera omställning med näringslivet
- Vi kan jobba regionalt med en och samma målbild när vi jobbar med Regional utvecklingsplan (RUS), Länsstyrelsernas Klimatfärdplaner och kommunernas klimat- och energiplaner samt klimatinvesteringsplaner

Så togs målbanorna i projektet fram

- Vi utgick ffa från Energimyndighetens scenario ”Hög elektrifiering”
- Scenariot lades in i LEAP
- I LEAP kan de totala utsläppen från scenariot beräknas och jämföras med en koldioxidbudget (325 MtonCO₂ tom 2050)
- Koldioxidbudgeten hölls inte, så antaganden fick göras som gjorde att omställningen gick snabbare.
- Antagandena utgick dels ifrån olika rapporter, och del egna resonemang. Mycket svårt att hålla den budgeten.
- Den slutliga kvantitativa färdplanen itererades fram.
- Är att se som en startpunkt för en diskussion, inte som en slutpunkt
- Representerar inte ”den bästa vägen” – generellt utmanande att hitta en ”bästa väg”, mycket antaganden behövs göras för att kunna ta fram en sådan.



David Jedland

Martin Wetterstedt

Mikael Kilter



UPPSALA
UNIVERSITET

NÖHRA-FuN

- N nuläge
- Ö önskat läge
- H hinder
- R resurser
- A aktiviteter
- FuN Följaupp När



Övning

Som en träning i att tänka kring ”önskat läge” ska nu var och en tänka att när ni går ut härifrån idag kommer ni få ett telefonsamtal. Vem ringer er, och vad är det bästa som den person skulle säga till er? Det kan vara jobbrelaterat eller privat. Tänk en minut och sedan kommer du dela detta med din bordsgranne.

Nästa steg och ”drömscenario” under 2024

- Som en del av arbetet i Vinnovaprojektet har en stiftelse bildats som bland annat kommer arbeta med att skala upp arbetet med kvantitativa färdplaner.
- Stiftelsen bygger vidare på det nätverk av kommuner och aktörer som varit med i Vinnovaprojektet och kommer bjuda in fler att delta i närtid.
- 2024: Det finns tre nationella scenarier som beskriver en ambitiös klimatomställning och som både privata och offentliga aktörer har ställt sig bakom – våra politiska partier har kännedom om dessa och har börjat förhålla sig till dessa när de utvecklar politiken
- 2024: Det finns en stor nationell välstrukturerad databas med åtgärder och aktiviteter från bland annat Viable Cities-städerna
- 2024: Det finns en etablerad process för samverkan lokalt och regionalt utifrån en färdplan, vilket leder till att fler aktörer sluter upp kring satta mål och omställningshastigheten snabbas upp och effektiviseras – det blir tydligare vilka krav som sätts på elnät och annan nödvändig infrastruktur och energiproduktion

Tack för att ni lyssnade!