



Stödverktyg för uppskalning av hållbara lösningar

Stödverktyg för uppskalning av hållbara lösningar är utvecklat för att ge extra stöd i uppskalningsprocessen i övergången från genomfört pilotprojekt till att driva igenom uppskalning. Stödverktyget hänger nära samman med dokumentet *Vägledning - uppskalningsprocess för hållbara lösningar*. Den anger en generisk uppskalningsprocess med syfte att ge stöd i att lyckas med uppskalningen, genom att tydliggöra vad som är viktigt att tänka på genom hela processen. Använd därför detta stödverktyg som en del i arbetet av uppskalning och använd vägledningen för att arbeta också med andra delar av uppskalningsprocessen.

1. INFORMATION OM HÅLLBARHETSLÖSNINGEN

1.1 Grundinformation

1.1.1	Namn på hållbarhetslösningen	Mobilitetstjänster		
1.1.2.	Beskriv kortfattat hållbarhetslösningen	Stockholms hem erbjuder mobilitetstjänster ur ett paket innehållandes bilpool, cykelpool, cykelkök, leveransboxar, informationspaket, i ett bostadsområde för att underlätta för hyresästerna att lämna bilen hemma alt. välja bort bilen helt.		
1.1.3	Enheten/avdelning som genomfört test/pilot av hållbarhetslösningen	Avdelningen Boende & Lokaler		
1.1.4	Projektledare för genomförande av test/pilot av hållbarhetslösningen	Ej relevant. Har genomförts i olika piloter bl.a. GrowSmarter projektet.		
1.1.5	Tid då test/pilot genomfördes	Ej relevant. Har pågått i olika omgångar.		
1.1.6.	Övriga kontaktpersoner inom projektet som genomförde test/pilot hållbarhetslösningen			

1.2 Fördelar och vinster

1.2.1	Vilket/vilka av er kommuns/organisations hållbarhetsmål bidrar lösningen till att uppnå? T.ex. minskad klimatpåverkan, minskad användning av miljöfarliga ämnen.	Minskad klimatpåverkan och minskad trängsel i trafiken. Enklare för stockholmarna att transportera sig. Minskade utsläpp från konsumtion eftersom färre bilar behöver tillverkas.		
-------	--	---	--	--

1.2.2	Om lösningen skulle skalas upp i vilken grad skulle den kunna bidra till kommunens/organisationens hållbarhetsmål? (Precisera så noggrant ni kan, genom mätningar/beräkning om det är möjligt.)	I hög grad. I en förlängning kan mobilitetslösningar som minskar bilberoendet frigöra mark som idag används till bilparkering och därigenom skapa nya värden i staden såsom t.ex. grönytor/rekreationsytor/mer cykelförvaring/bostäder/lokaler		
1.2.3	Hur har lösningens effektivitet att bidra till hållbarhetsmålen validerats? Eller går det att på annat sätt motivera varför lösningen bidrar till målet?	Har inte validerats men kan motiveras genom bl.a ovanstående argument men även hänvisa till stadens Framkomlighetsstrategi, Klimathandlingsplan etc.		
1.2.4	Finns det andra fördelar eller vinster?	Vi behöver i förlängningen inte bygga lika många p-platser vilket i sig bidrar genom att vi kan bygga fler (och till viss del billigare) bostäder och skapa grönare bostadsområden. Vi bidrar till att uppfylla framkomlighetsstrategin och stadens mål att minska transporter med 30%. Möjlighet att nyttja elbilar som lagring av solel.		
	Vilka olika aktörer tar del av olika fördelar och vinster?	Vi som fastighetsbolag, våra hyresgäster, stockholmarna, aktörer på marknaden som tillhandahåller mobilitetstjänster		

1.3 1.3 Nackdelar och kostnader

1.3.1	Hur mycket kostar hållbarhetslösningen jämfört med ett "business as usual" scenario?	Mindre än om vi behöver bygga parkeringsplatser i underjordsgarage. Detta är snarare en investering än en kostnad. Det kan även innebära möjliga intäkter för oss som fastighetsbolag.		
1.3.2	Vilken/vilka organisation, verksamhet, förvaltning eller person hamnar kostnader på?	ej relevant men troligen på respektive förvaltningsområde.		
1.3.3	Finns det andra nackdelar?	Om mobilitetstjänsterna inte används av hyresgästerna kan det skapa negativ inställning till oss som aktör/hyresvärd.		
1.3.4	Vilken aktör tar del av olika nackdelar?	Hela bolaget		

2. INNEBÖRD AV UPPSKALNING

2.1 Målsättning

2.1.1	Borde lösningen genomgå en geografisk uppskalning?	Ja		
-------	--	----	--	--

2.1.2	Beskriv den geografiska uppskalningen.	Inom hela Stockholmshems bestånd. I förlängningen även på områdesnivå, där fler fastighetsägare finns representerade.		
2.1.3	Borde lösningen genomgå en vertikal uppskalning?	Ja		
2.1.4	Beskriv den vertikala uppskalningen.	Det behövs ett mycket mer proaktivt och modigt sätt att jobba med parkerings- och mobilitetsfrågor. Såväl inom fastighetsbolagen som inom kommunen och politiken. Genom att vi testat och visat goda exempel kan förhoppningsvis förändring ske. Men då måste politiken och tjänstemän inom kommunerna ändra sina krav vid nyproduktion t.ex.		
2.1.5	Baserat på svaren på frågorna innan: Formulera ett konkret mål för när uppskalningen ska ha ansetts genomförd?	Samtliga Stockholmshems hyresgäster har tillgång till en mobilitetstjänst i sitt bostadsområde. Även andra som bor i området får ta del av tjänsterna.		
2.1.6	Formulera delmål/milstolpar för att komma till slutmålet	Framtagande av projektplan med tydliga mål och föreslagna aktiviteter. FLG tar beslut om genomförande. Avrop av mobilitetstjänster		

2.2 Mandat/rådighet att nå målen

2.2.1	Vem/vilka har mandat att ta de beslut som behövs för att målen för uppskalningen ska realiseras?	Respektive förvaltningsområde samt FLG		
2.2.2	Hur ska personer med mandat för beslut involveras i arbetet med uppskalningen?	Genom bra beslutsunderlag, kommunikationsmaterial och lyckade exempel		

3. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPSKALNING

3.1 Hållbarhetslösningens mognadsgrad

3.1.1	I hur många sammanhang har lösningen testats?	I ett antal bostadsområden		
3.1.2	Är den mogen för att klara sig på marknaden utan extern finansiering eller krävs ännu någon typ av projektstöd?	Den är i princip mogen men behöver stötts upp med ett gediget kommunikationsmaterial och ett antal lokala demonstrerande aktiviteter där leverantörerna erbjuder "prova på"-aktiviteter för att kunna ändra boendes resvanebeteende.		

3.1.3	Finns det oklarheter kring lösningen, t ex vilka resultat den genererar... som kan kräva ytterligare utredning innan uppskalning är möjlig?	Ja, oklart vilka resultat som förväntas vid uppskalning i befintligt bestånd. Detta behöver förtydligas för att kunna mätas		
3.1.4	Finns det en stor skillnad mellan vem som betalar och vem som tjänar på lösningen, som gör att affärsmodellen eller motsvarande behöver utvecklas?	Ja kanske		

3.2 Berörda aktörer

3.2.1	Vilka aktörer kan påverkas av planeringen av uppskalningen?	Områdeschefer, förvaltare, leverantörer av tjänsterna		
3.2.2	Vilka aktörer kan påverkas av genomförandet av uppskalningen?	Områdeschefer, förvaltare, leverantörer av tjänsterna		
3.2.3	Vilka aktörer kan påverkas i användningsskedet?	Hyresgäster, förvaltare, övriga boende i området		
3.2.4	Vilka aktörer kan påverkas i rivningsskedet?	Ej relevant		
3.2.5	Finns det andra aktörer som påverkas?	Med ett minskat bilberoende minskar trängseln och ökar på så sätt framkomligheten för de aktörer som är beroende av vägarna. Minskade utsläpp		
3.2.6	Baserat på ovan frågor, vilka aktörer blir mest påverkade och därför bör involveras i uppskalningsarbetet framåt?	Hyresgäster, förvaltare		
3.2.7	Prioriterar berörda aktörer de problem som lösningen adresserar?	Vet ej		
3.2.8	Hur kan en gemensam agenda för problemet stärkas?	Genom att ta fram en tydlig strategi för uppskalningen men tydliga roller och gränsdragningar		

3.3 Spridnings- och kunskapsbehov

3.3.1	Krävs det särskild kompetens om den specifika hållbarhetslösningen (t ex personer som genomfört tester/piloter) för att kunna implementera lösningen i nya sammanhang?	Ja eventuellt, i så fall kompetens inom beteendemönster och resvanor		
3.3.2	Vilka aktörer behöver kunskap/information om att lösningen finns, hur den fungerar och hur man lyckas? (Förutom de som har makten att skala upp lösningen behöver andra berörda också information.)	Områdeschefer, förvaltare		

3.3.3	Räcker det att enskilda personer får vetskap om lösningen för att uppskalning ska ske eller krävs det breda kommunikationsinsatser?	Krävs breda kommunikationsinsatser		
3.3.4	Vilken information/kunskap behöver de?	Olika beroende på aktör (om det är internt eller externt)		

3.4 Hinder för uppskalning

	Vad i omvärlden kan utgöra ett hinder för att lösningen ska skalas upp när det gäller...	Vad i omvärlden kan utgöra ett hinder för att lösningen ska skalas upp?	Hur kan dessa hinder rivas alternativt hanteras?	Vem ska arbeta för att det sker?
3.4.1	... städers bebyggelsestruktur (som bl. a ger ett bilberoende)?	Bilnormen är fortfarande rådande när vi bygger nytt, vilket skapar enorma kostnader vid nyproduktion. Det befintliga beståndet av parkeringsplatser, som till såväl antal som prissättning möjliggör bilägande utan större hinder. Här utgör även alldeles för billig/gratis gatuparkering ett hinder.	Detta kan t.ex. hanteras inom ramen för det mobilitetsnätverk som Stockholm stad sammankallar, där dessa frågor behandlas.	Representanter från Stockholmshem i nätverket
3.4.2	... kultur/arbetssätt/normer om hur man brukar göra?	Detta är lika mycket ett internt hinder - vi vill ogärna göra våra hyresgäster missnöjda genom att ta bort parkeringsplatser/höja avgifter.	Med en tydlig strategi som beskriver varför där det långsiktiga målet är tydligt. Vi måste även vara beredda på att missnöje hos hyresgäster kan uppstå och hur vi hanterar det.	projektledare för uppskalningen
3.4.3	... marknadsekonomisk logik?	När det gäller parkeringsplatser i befintligt bestånd skulle det behövas MER av marknadsmässig logik för att utjämna orättvisan i hur parkeringsplatser finansieras.	Inventering av det befintliga parkeringsbeståndet (antal och priser), såväl inom eget fastighetsbestånd som inom större geografiska områden (med fler fastighetsägare). Bygg mobilitetsstrategin utifrån dessa kunskaper.	
3.4.4	... fokus på projektekonomi?			
3.4.5	... lågt intresse hos konsumenter?	Stort antal p-platser och låga parkeringsavgifter (såväl förhyrd parkering som gatuparkering) gör det enkelt att ha egen bil.	Öka incitamenten att dela fordon, cykla mer Visa på goda exempel, uppvakta politiker, media, m.fl för att få fler att prata om mobilitetstjänsternas positiva uppsida.	
3.4.6	... målkonflikter med andra politiska prioriteringar eller andra prioriteringar i organisationen?		Med en väl genomarbetad projektplan för uppskalning som ges ett tydligt genomförandebeslut ges detta rätt prioritering	projektledare för uppskalningen
3.4.7	... avsaknad möjlighet att ställa vissa typer av krav?			

3.4.8	... nuvarande lagstiftning?		Svårt att påverka - men bör belysas inom ramen för stadens mobilitetsnätverk	Representanter från Stockholmshem i nätverket
3.4.9	... något annat?			

4. PROJEKTPLANERING AV UPPSKALNING

4.1 Projektaktiviteter

Svar från tidigare frågor att beakta i planeringen av uppskalningen:

4.1.1	Är målformuleringen i 2.1.5 fortfarande relevant?	Ja	<i>Samtliga Stockholmshems hyresgäster har tillgång till en mobilitetstjänst i sitt bostadsområde. Även andra som bor i området får ta del av tjänsterna.</i>	
4.1.2	Baserat på ovan svar, vilka huvudaktiviteter behöver genomföras?	Framtagande av projektplan med tydliga mål och föreslagna aktiviteter. FLG tar beslut om genomförande. Avrop av mobilitetstjänster Synka med utbyggnaden av laddinfra	<i>Framtagande av projektplan med tydliga mål och föreslagna aktiviteter. FLG tar beslut om genomförande. Avrop av mobilitetstjänster</i>	
4.1.3	Vem behöver ta vilka beslut, och när?	Ledningsgruppen inom B&L (FLG)	<i>Respektive förvaltningsområde samt FLG Genom bra beslutsunderlag, kommunikationsmaterial och lyckade exempel</i>	
4.1.4	Vilken ytterligare information om hållbarhetslösningen behövs? (se 3.1)			
4.1.5	Hur ska identifierade hinder antingen rivas eller (om det inte går) hanteras på annat sätt? (se 3.4)	Genom att tydligt beskriva varför vi ska skala upp och vad som förväntas av respektive enhet. Öka kunskapen internt inom detta område		

4.1.6	Vem är ansvarig för de olika aktiviteterna?	Projektledare, chef B&L, områdeschefer, förvaltare		
4.1.7	Vilka andra ska involveras i de olika huvudaktiviteterna?	Kommunikationsavdelningen		
4.1.8	Hur ska andra aktörer få information/kunskap? (se 3.3)			

4.2 Resursbehov

4.2.1	Vilken aktör ska ta en ledarroll i att driva uppskalningen av hållbarhetslösningen?	En utsedd projektledare		
4.2.2	Vem ska vara projektledare för uppskalningen?	En utsedd projektledare		
4.2.3	Hur lång kalendertid kan det rimligt ta att nå uppsatta mål för uppskalning?	Ej relevant		
4.2.4	Hur mycket arbetstimmar uppskattas behöva resurssättas för att nå uppsatta mål för uppskalningen?	Vet ej		
4.2.5	Vilka resurser behöver säkerställas från andra delar av organisationen eller andra organisationer för att målen för uppskalningen ska realiseras?	Vet ej		
4.2.6	Hur säkerställs att tillräckliga resurser för att genomföra uppskalningen kommer finnas tillgängliga?	Genom väl genomarbetat projektplan som har ett tydligt genomförandebeslut i ledningsgruppen		