

Interview med Jakob Skovgaard Villien, Trafik- og Miljøplanlægger i Roskilde Kommune

Jakob: Musicon. Der har været en delebilsordning tidligere, men jeg ved ikke rigtig om man kan kalde det en ordning. Det var så vidt jeg forstår bare et forsøg, hvor man fik måske to biler til at stå ved BEC. Som er sådan den store virksomhed, som faktisk ligger ude for den formelle Musicon-afgrænsning. Og det eneste jeg ved, det var, at det ikke var nogen succes, så man annullerede den igen. Så har vi så nogle andre delebilsordninger, som er en succes i Roskilde Kommune. Den her Munksøgård delebilsordning, er det der tit bliver fremhævet. Og det er så stor en succes, at folk har svært at få plads til de biler, der efterspørges i Trekronerområdet. Men den er jo 100% privatstyret. Den har vi jo sådan set ikke rigtig noget med at gøre. Så vi startede en dialog med dem om, hvordan vi ligesom kan understøtte jer. Og det er jo sådan noget med særlige pladser, som er gratis at parkere på, men isoleret kun til delebiler, måske (også) ladestandertilskud. Det er sådan en længere historie, hvad vi kan og ikke kan. Men den dialog har vi startet.

I Corolab sammenhæng, kom der en idé frem, som jeg egentlig har været varm på lige siden. Det var nogen, som havde det som projekt på DTU. Men (det handlede om) at tage og lave en slags håndbog for delebiler, som man skulle bruge til blandt andet at udbrede ved Musicon. Og så også for eksempel ved Sankt Hans eller nogen nye erhvervsområder. For ligesom at prøve at finde ud af, hvad det er, der skal til for at få en succesfuld delebilsordning, og så tage udgangspunkt i dem, der fungerer rigtig godt. Det er et projekt jeg ikke rigtig er startet på endnu, men gerne vil starte på, fordi det sådan set er en rigtig god idé. Vi fik faktisk idéen i forbindelse med ladestander-arbejdet, hvor der var nogle, der sagde, hvordan får man en ladestander-ordning op og køre i boligforeninger. Det er lidt en jungle i regler og teknik. Lidt tilsvarende på delebilsområdet, så har vi her en boligforening som Munksøgård, som har startet en ordning 100% nedefra, men over tid har gjort den moderniseret, med nyeste værktøjer, som telefonen, til at låse bilerne op med. Men i starten var det jo bare nogle biler, hvor man havde et sted, hvor man skulle hente nøglen, og give den tilbage. Nu har vi jo måtte gøre andre sider af alt sådan

noget. Så det er det der med, hvordan nedbringer man barrieren, som gør at, når der nu sidder sådan nogle ude ved bofællesskaberne på Musicon, som gerne vil starte noget op sammen. Hvordan får vi noget op at køre? Så starter de jo helt fra scratch. Inden for kommunalfuldmagten, hvad må vi og ikke må? Og hvordan kan vi arbejde med det her område, som er privatstyret, kan man sige, men hvor vi har en interesse i at få udbredt delebiler i kommunen. Og så have sådan en enhed, kan man sige. Eller en gruppe mennesker eller bare en projektgruppe, der kunne komme ud og snakke med nogle, der gerne vil starte det op. Og så finde ud af, hvordan vi kan understøtte det med konkrete tiltag. Det er sådan set det, som vi sidder med i øjeblikket. Det er status lige nu. Men vi har ikke fundet andet end nogle kontaktpersoner ud til Musicon, som er interesseret i det her. Så har vi også kigget på og regnet ud, hvor mange delebiler og hvorhenne vi egentlig gerne skulle have dem.

Andreas: *Så nævner du det med kontaktpersoner. Hvad med sådan noget som borgerinddragelse derude, hvordan arbejder I med det? I forhold til de beboere, der bor på Musicon?*

Jakob: Jamen altså der har jo været rigtig meget dialog, fordi vi har et sekretariat, der sidder derude. Der er så nogle andre der har taget over for os nu. Men det er jo ikke anderledes end, at de siger, de gerne vil have delebilsordninger. Men det er jo ikke os, der skal drive sådan en delebilsordning. Så det er jo derfor tanken var, det der med at sige, vil noget der fungerer godt, altså den her Munksøgård, hvordan kan man få udbredt den form til nye boligområder. Altså simpelthen få nedbragt de barrierer der er, så man få sådan noget op og køre. Så er der selvfølgelig hele tiden spørgsmålet, om hvor langt vi kan gå. Hvad må vi gøre. Hvad er okay at gøre i form af at bruge offentlige midler.

Andreas: *I forhold til, hvad der har været en succes, er det så kun ved Munksøgård, I rigtig kan se at det sparker igennem?*

Jakob: Det er lidt et svært spørgsmål at svare på, fordi vi har forskellige grader af delebiler. Du har de her som har en fast stamplads, det er sådan nogen som Munksøgård. Så har du nogen, som vi kalder bybiler, som er mere flydende. De har en eller anden zone, de kan afleveres inden for

eller flere zoner i byen. Det er sådan noget som GreenMobility og LetsGo. De er jo privatiseret, forstået på den måde, at der har vi jo aftalt nogle parkeringspladser med de firmaer. Men udover det, så har vi jo ikke adgang til deres data. Så vi ved jo sådan set ikke, hvor stor en succes det er. Vi får sådan lidt forskellige meldinger om det. Et yndet eksempel at frembringe, det er de ladestandere, der står på Schmeltz Plads, som var så højt eftertragtede. Den ordning som LetsGo og GreenMobility havde, var at hvis man satte en delebil til en ladestander, efter man har kørt, lad os sige os den stod på 98%, så fik man det stadig billigere næste gang, man skulle leje. Og (man) fik en lavere takst, hvis man huskede at sætte den til en ladestander. Problemet var jo så, at hvis der gik en uge før den næste gang blev udlejet, så kunne den stå en hel uge og blokere den ladestander. Så der var nogle borgere, der fandt ud af det lille trick, at de kunne melde sig ind i en debilsordning, for simpelthen at flytte debilen for at lade deres egen bil. Det er bare sådan en indikator på, at de ikke er ude og køre hele tiden. Så vil det jo ikke være noget problem. Så vil man kunne få adgang til de her ladestandere. Derfor måtte vi arbejde med dem, sådan at nogle af ladestanderne blev holdt fri. Så blev der oprettet en speciel zone du kunne aflevere inden for, lad os sige Schmeltz Plads, hvor der så er nogle enkelte pladser, som er sorte. Der kan du ikke aflevere dem, fordi vi simpelthen blev nødt til også at have adgang til ladestanderne. Så det tog vi et møde med dem om. Det er en indikation af, at så godt kører det heller ikke. Noget andet som vi ved, det er at udbredelsen af viden (om), hvad for nogle debilsordninger der er i kommunen, er relativ lille.

Andreas: *Når du nævner det, så ved jeg at det firma som hedder Urban Creators, som også var med til Corolab, de har lavet sådan nogle analyser af, hvordan det går i kommunerne. Er det noget I har arbejdet med, det firma?*

Jakob: Nej, altså jeg kender til deres analyse, fordi i optakten til det her, der fik jeg lavet sådan en analyse af debiler generelt. Altså de forskellige typer. Hvordan fungerer de og hvad er barrieren, bare for at blive klogere på det selv, inden jeg skulle sætte nogle studerende til at kigge på det. Der brugte vi faktisk Rambøll til det, som tog udgangspunkt i Urban Creators analyse. Det var egentlig en rigtig fin analyse, men jeg tror sådan, at grundkonklusionen er, (at) så godt kører det heller ikke i Danmark med de ordninger der er. Der er rigtig mange som starter, for så at må lade livet efter et stykke tid, fordi de simpelthen ikke bliver en succes. På den måde er det

sådan lidt kontrastfyldt at kigge på sådan en som Munksøgård, som selvfølgelig er et område, hvor der er mange bofællesskaber og en målgruppe. Når man så kigger på Musicon, så tænker man, at der bare burde være en delebilsordning. Så der er et eller andet med vidensudbredelse og så samtidig få lavet (en ordning) attraktiv nok. Og så (at bilerne skal) stå de rigtige fysiske steder også. Og så have nogen til at styre det, sådan så det er let tilgængeligt. Det var egentlig derfor jeg kom til at brænde mig varm på den der idé, som de studerende havde med at lave sådan nogle (håndbøger), der kunne rådgive nogen. Så i virkeligheden er det sådan lidt en matchmaker. Hvis man havde et mellemlid, nogen der kunne forstå Munksøgård, (og) hvordan det fungerer. Hvordan (fungerer) det i praksis? Hvad er det for nogle barrierer? Så kunne (man) lærer andre op i det. En ting er sådan en håndbog. Men det skulle nok være mere konkret og man skulle ud og sidde sammen med de folk. Og så sige det I konkret skal gøre det er sådan og sådan. Hvad er der af juridiske og lovgivningsmæssige bindinger i det også. Hvordan sørger man for, at det bliver en succes.

Problemet er jo tit, at hvis man skal starte sådan noget op, så er der jo en indgangspris på, at man skal købe eller lease nogle biler. Hvordan sikrer man imod at et nyt bofællesskab, der skal starte det op, kan have en stor økonomisk risiko ved at gå ind i det her. Der er guleroden sjældent stor nok, andet end at nogle af beboerne ikke har egen bil og gerne vil have noget op at køre. Det er det, som er det ærgerlige ved det. Hvis man venter tilpas længe, så har folk også i mellemtiden købt egen bil. Så bliver det ikke nogen succes. Jeg føler også, at det er noget der burde være (tilgængeligt) fra starten. Mig bekendt er der kun et lignende forsøg i Region Sjælland, (som er en succes). Der er aldrig nogen offentlige instanser, der går ind og laver deres egne delebilsordninger. Det vil være højst atypisk. Det synes jeg heller ikke, at man skal. Selvfølgelig kan man godt se det, på en måde, som en forlænget arm af kollektiv trafik. Men det handler måske mere for mig om, hvordan (man) kan understøtte en succes bedre. Så spørgsmålet er hele tiden om, hvad er det vi skal? Hvor langt kan vi gå? Og hvad er det vi må? Og hvor vigtigt er det? Nogle gange er man i nogle gråzoner, hvor vi ikke rigtig ved om det sådan set bare stjæler folk fra kollektiv trafik eller cyklister. Slår eller reducerer det (privat)biler. Der tror jeg sådan noget som Munksøgård kunne være en nøgle til at forstå, at det gør noget godt i et område. Nu har jeg selv boet ude i Trekroner og kender nogle af dem, der er med i en delebilsordning. Og ved godt at de har undladt at købe bil, fordi de har den her mulighed. Jeg tror egentlig rimelig

meget på, at der er et potentiale. Det handler bare om at få lavet et format, sådan så det er let og risikofrit. Der er det måske i virkeligheden lidt sjovt, fordi det ikke er sikkert, at det er Munksøgård, der er de rigtige at tale med. De startede på en måde, hvor de måske har været risikovillige i tidernes morgen, fordi de har et tilpas stort bofællesskab til, at de har været risikovillige, fordi de har mange, der efterspurgte det. Så det der med at have en så engageret borgergruppe er måske atypisk.

Andreas: *Når du nævner det med bofællesskaber, er det så også generelt den boliggruppe, som I tænker er jeres målgruppe på Musicon?*

Jakob: Nej, altså man kan sige at Musicon er interessant af flere årsager. Dels er der nogle bofællesskaber derude. Det er ikke så meget dem jeg tænker på i virkeligheden, fordi vi jo har et licenssystem derude. Så vi har i forvejen en begrænsning på, hvor mange biler folk kan have. De kan kun købe en pr. bolig for eksempel. Så ved vi at cirka to tredjedele (af beboerne) har købt en licens. Så er der jo også en tredjedel, der ikke har. Så man kan jo godt spekulere i, at dem der ikke har licens, sandsynligvis heller ikke har bil. Dem kunne vi godt tænke os fortsatte med ikke at købe bil. Der er ingen årsag til, at de på et eller andet tidspunkt føler sig nødsaget til at købe bil. Så logistikken kunne måske fint hænge sammen med kollektiv trafik og en delebil. I virkeligheden tror jeg, at det ikke behøver at være en bestemt målgruppe, men der er ligesom en enklave af nogen, som har købt ind på noget omkring bæredygtig transport som en grundsten i deres boligområde. Det gør måske, at der er en særlig velvillighed til det. Det er klart at, hvis det er et område med rigtig mange parcelhuse, med gennemsnitlig halvanden bil, så vil det ikke have så stor succes. I virkeligheden kunne jeg godt tænke mig at stille de værktøjer til rådighed, der kunne holde fast i en bæredygtig mobilitetsadfærd ude på Musicon. Det matcher også med deres identitet i området. Det er 'shared space' derude. Så det vil være det mest åbenlyse sted at starte og så har vi jo nye boligområder som Sankt Hans som vi planlægger lige nu. Der kommer også bofællesskab i øvrigt og meget forskelligt blandede boliger. Hvordan kunne man sørge for at det også bliver en succes. Det synes jeg da er interessant.

Andreas: *Nu nævner du det der med, at du nok ikke ser delebilisme i sammenhæng med offentlig transport. Er det virkelig to meget forskellige ting? I forhold til om delebiler er et alternativ til at*

tage bussen i kommunen?

Jakob: Nej, det tror jeg egentlig ikke rigtig. Der er jo forskellige formål med forskellige transportformer. Som jeg ser det, så er det bare en af grundstenene, der gør, at det ikke er strengt nødvendigt at have adgang til egen bil. Det er klart at nogen, som der pendler på arbejde i bil, de vil have rigtig svært ved at erstatte det med en delebilsordning. Den skal være meget lukrativ (hvis egen bil skal erstattes), men sådan en har jeg aldrig set. Den skal samtidig også altid være til rådighed. Pendlere har et behov som er hver dag. De skal sikre sig, at de kan komme frem. Folk har også typisk har en bil stående, fordi man en gang imellem skal bruge den, men ellers pendler normalt med kollektiv transport. Der er der et vist overlap. Men det er mere udtalt når vi taler samkørsel. Vi ved at der med samkørsel er et ret stort overlap. Det er typisk, at samkørsel har succes der hvor der er nogen, der synes det er for dyrt at køre med toget for eksempel. Det er samkørsel på tværs (af landet) til Jylland, som er en succes. Så bliver det lidt mere mudret, hvad den samfundsmæssige effekt er. Fordi det reelt set tager en der vil køre i forvejen, men synes det er for dyrt at køre alene, og derfor hiver et par stykker fra toget, som synes det er for dyrt med togbilletten. Man kan sige, jeg ved ikke helt hvad den samfundsmæssige gevinst af det er. Så det bliver lidt mere mudret.

En delebil er lidt mere en reel (løsning), som jeg mener vi godt kan gå ind i. Det kan reducere behovet for at eje egen bil ved at (modhjælpe) de der sporadiske behov, som der er for rigtig mange mennesker. Særligt når man så er stationsnært, og (der kommer) mange fra anden vis. Enten meget kort på cykel eller via kollektiv transport. Så det er den der tredjedel, som endnu ikke har købt egen bil, kan man sige. Hvis de (derimod) kun har én bil, så kan der jo godt være en husstand med to voksne, som kunne have behov for at supplere på anden vis. Den ekstra transport, som typisk er fritidsrejse, det er som regel der, hvor værdien sker med delebiler. Hvis man nu for eksempel planlægger sin årlige tur til Frankrig i sommerferien, så er det måske der, hvor det er fedt at have en stationcar. Så køber folk måske en stationcar, som bil nummer to, fordi de en gang imellem skal på sommerferie. Hvis man har adgang til en delebilsordning, som har forskellige størrelser på biler, så kan du også koble det der sporadiske lidt af. Så kan du købe en mindre bil for eksempel. Eller en lille elbil, fordi det er det du til daglig kører de der 20 km på arbejde. Så behøver du ikke have den der store 1000 km tank på en stor bil, som kan have al

feriebagagen.

Andreas: *Så fritidskørsel kontra pendling, der kan man sige at delebiler er meget godt?*

Jakob: Jeg citerer jo mest, hvad jeg ved fra andre studier. Noget af det er jo argumenter, som teoretisk er argumenter med hvor meget det i praksis rykker. Jeg har lavet en rundspørge til folk, der er en del af en delebilsordning, og spurgte dem, hvorfor man egentlig er (medlem). For nogle af dem er det rent ideologisk, hvor man synes at man ikke skal eje alting. Det er måske en særlig målgruppe, fordi den er ikke særlig stor. Andre er (medlem), fordi det er megadyrt at have egen bil. Det koster måske 4000 kr. om måneden. Hvis man så kun bruger den en gang imellem til at køre i sommerhus, så er man måske okay villig til at løbe en risiko for, at man ikke altid kan bruge bilen, når man vil. Så er der for eksempel Munksøgård, der har nogle særordninger, som hvis alle bilerne er udlejet, så har de nogle aftaler om at man bliver sendt til et regulært udlejningsfirma med mega rabat. (Dette bliver gjort) for at sikre at man er i den situation, at man altid kan få fat i en bil når man har behov for det. Det er klart at det kræver noget at få etableret de der aftaler. Der vil det være meget rart at have sådan nogle erfaringer at trække på.

Andreas: *Hvis vi så lige skulle trække tilbage igen til Musicon, så skal mig og Casper ned fredag og snakke med folk, der bor der. Er der nogle beboerforeninger man specifikt kunne henvende sig til? Du nævnte Den Røde Tråd og en anden (beboerforening).*

Jakob: Ja, skal jeg give dig en kontakt(person)?

Andreas: Det må du meget gerne. Det kunne være rigtig godt at have med tænker jeg. I hvert fald til på fredag.

Jakob: Der er en, der hedder Kristian Grøndal, du kan prøve at snakke med. Han har givet lov til at vi må kontakte ham. Jeg kan lige sende det til dig. Han har sagt, at de er meget interesseret i at få startet noget delebilsordning op. Så det vil være oplagt at snakke med ham. Det var selv én jeg havde tænkt mig at snakke med. Endelig var også en mulighed for at vi kunne hyre noget

studentermedhjælp til det. Vi har faktisk lidt svært ved at hyre studentermedhjælp til at lave det som et decideret projekt. Det er da en tanke vi kunne snakke om.

Andreas: Det var faktisk bare et afsluttende spørgsmål jeg havde. Jeg har også lige et allersidste spørgsmål. Det er mere sådan hypotetisk, som jeg synes kunne være sjovt at smide ud.

Andreas: *Hvis du skulle se 10 år ud i fremtiden, tror du så at delebiler i Roskilde Kommune er blevet en primær måde at transportere sig på? Eller tror du stadig at privatbilisme, det at have egen bil kommer til at være den primære (transportform)?*

Jakob: For nogle år siden, en væsentlig årrække måske 10 år siden, der var der enorm meget snak om, at det her delemobilitet var vejen frem, og at unge mennesker begyndte at koble sig af det her behov for at eje. Bilen havde ikke længere status som man forestillede sig. Man forestillede sig en flåde af selvkørende biler, hvor ingen ejede biler. Alt det der må jeg sige, det er sådan rimelig meget gået af. Man kan sige at al adfærd synes at tegne i retning af, også efter corona, at unge mennesker for eksempel har fået forældrenes bil nummer 3, fordi det er synd, at de skal sidde i bussen. Bilejerskabet stiger og stiger. Så jeg har rigtig svært ved at gisne, fordi det der skal være den brændende platform, det er, at vi ikke har plads til alle de biler. Det er også en samfundsudvikling, som er skidt. Det nytter jo ikke noget at erstatte med elbiler. Det gør ingen forskel. Samtidig tror jeg ikke personligt på, at der er noget, der sker automatisk. Vi arbejder ikke ud fra den devise at optimismen og kulturen omkring det skulle ændre sig. Vi har lige haft et projekt, hvor vi har planlagt et parkeringshus, hvori argumenterne var at man i fremtiden ikke længere havde behov for egen bil. Der måtte jeg jo så sige, hvad mener I med det egentlig. Der er jo ikke noget der tyder på, vi går den vej af frivillighed eller pr. automatik. Der er ingen kulturændring, som arbejder i den retning. Det går snarere den helt stik modsatte retning, med at bilen bliver mere og mere allemandseje. Små biler blev i 2014 sat ned i afgifter, og så, så vi virkelig et dyk i cyklisme og kollektiv transport. Selvfølgelig har det konsekvenser. Udbygning af veje gør det mere attraktivt (at have egen bil). Bilerne bliver mere og mere komfortable og lune. Vi sætter afgifter ned på elbiler. Det er gratis at parkere elbiler inde i København. Alt det der taler jo ind i bilejerskab, og bliver talt op. Meget tyder på at unge mennesker træder vande med kollektiv trafik og cykel indtil de kan få adgang til egen bil, eller forældre og venners bil.

Det er min sortseer del af mig. Noget andet er at det jo ikke kan fortsætte på den måde. Derfor må der skulle ske en ændring, fordi vi kan jo ikke få plads til alt den trafik.

Hvis man kigger på trafiksfremskrivninger for nogle veje i Roskilde Kommune, så snakker vi jo sammenbrud i 2035. Det skal vi jo selvfølgelig ikke kunne lade sig gøre. Selvfølgelig skal der ske noget. Forhåbentlig vil noget af det der kan ske, (være) det der med at lave et boligområde som Musicon, hvor vi kan få bilejerskabet til at være anderledes, fordi det har en profil.

(Musicon) er (et område), der er kreativt, legende og bæredygtigt, hvor bæredygtig transport er et naturligt element i det. Det handler rigtig meget om at have de der ting på plads inden folk får et behov, og så selvfølgelig få udbredt viden om det også. I virkeligheden er jeg ikke så super pessimistisk, man skal bare ikke tro man får noget gratis. Vi skal arbejde for det. Vi er i konstant konkurrence med noget, som på alle mulige måder er bedre og et alternativ for dem.

Der er ingen tvivl om at, kan man vælge selv, så er vi mennesker jo designet til at spare så mange kalorier vi kan på at sidde lunt. (Hvis det er via en bil) så vil vi forsøge at gøre det (på den måde). Derfor er bilen en mere attraktiv løsning for de fleste. Hvis det ikke er fordi man konstant sidder i kø og parkering er dyr og bilen er dyr. Så det er lidt sådan på den ene side. På den anden side tror jeg helt klart at en delebilsordning kan være et værktøj for mange. Men det i sig selv kommer ikke til at redde hele trafiksituationen. Det er måske små procenter, men de små procenter betyder også rigtig meget. Det er i hvert fald vigtigt, at når der er en velvillighed i et område som for eksempel Musicon til at arbejde med noget andet end at alle skal eje to biler, så (skal der også stilles) de værktøjer til rådighed, som kan imødekomme deres behov. Så vi ikke er i en situation, hvor vi mangler det fra starten, og folk derfor føler sig nødsaget til at gøre noget andet. Det er ligesom med kollektiv trafik, det nytter ikke noget at vente på, at behovet er der. Man skal ligesom, når man bygger et nyt område som Trekroner, (sørge for) at bussen kører der i forvejen. Også selvom den kører tom i starten. Ellers får man simpelthen ikke folk til at bruge den.

Andreas: Det var egentlig bare det sidste spørgsmål jeg havde. Jeg kan lige stoppe optagelsen og så kan vi samle op bagefter, hvis det er i orden med dig.

Jakob: Ja selvfølgelig, det gør du bare.

OBS: Ved opfølgning på interview har det ikke været muligt alligevel at kontakte Kristian Grøndal, da Jakob Skovgaard Villien har trukket sit udsagn tilbage, af juridiske årsager.