

Rapport - Reisekutt 2.0



Innholdsfortegnelse

RAPPORT - REISEKUTT 2.0	I
FIGUR-LISTE.....	III
TABELL-LISTE	III
1 INTRODUKSJON – SMARTERE JOBBREISER	1
1.1 PROBLEMSTILLING – SMARTERE JOBBREISER	4
1.2 TO EKSEMPLER PÅ NODEKONTOR: CO-WORKING SPACE OG PENDLERKONTOR – HVA ER FORSKJELLEN?	4
1.3 SAMMENLIGNING: CO-WORKING SPACE (KONTORFELLESKAP) VS. PENDLERKONTOR	4
1.4 REISEVANER - TRØNDELAG I TALL.....	6
1.5 DAGENS MOBILITETSTILBUD I REGI AV TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE	6
2 SOCIAL NETWORK ANALYSIS OG TREDELT FORSTÅELSE AV BÆREKRAFT	11
2.1 ØKONOMISK BÆREKRAFT.....	11
2.2 SOSIAL BÆREKRAFT.....	11
2.3 MILJØMESSIG BÆREKRAFT	12
2.4 SOSIAL NETTVERKSANALYSE (SNA)	12
3 FORSKNINGSDESIGN OG METODE	14
4 ANALYSE AV TRANSPORTMIDLER - MULIGHETER OG BARRIERER FOR BÆREKRAFTIG UTVIKLING I TRØNDELAG FYLKE	15
4.1 VURDERING AV BÆREKRAFT FOR ULIKE TRANSPORTMIDLER.....	15
4.2 ANALYSE - FIRE NODEKONTOR I TRØNDELAG – RØROS, ÅFJORD, ØRLAND OG RÅKVÅG	17
4.2.1 SJØGATA ARBEIDSLAG I RÅKVÅG, INDRE FOSSEN KOMMUNE	17
4.2.2 ÅFJORD CoWorkZ MED TRE LOKASJONER I ÅFJORD SENTRUM, STOKKØYA OG ROAN, ALLE TRE I ÅFJORD KOMMUNE.....	20
4.2.3 LOFTET COWORKING SPACE I RØROS SENTRUM, I RØROS KOMMUNE.....	22
4.2.4 ØRLAND PENDLERKONTOR I BREKSTAD, ØRLAND KOMMUNE	24
5 DISKUSJON – KAN NODEKONTORER BIDRA TIL AT NULLVEKST MÅLET NÅS?	27
5.1 INTEGRERING SOM TRANSPORTKNUTEPUNKTER	27
5.2 BARRIERER FOR IMPLEMENTERING	27
5.3 EFFEKTIVE TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK	27
5.4 STØTTENDE POLITIKK.....	28
5.5 FORSLAG TIL ENDRINGER BASERT PÅ NÅVÆRENDE TRANSPORTLØSNINGER OG BEHOV	28
5.6 EIERKULTUR.....	30
5.7 KULTURELLE OG SOSIALE ASPEKTER.....	31
5.8 BRUK AV NODEKONTOR	31
6 KONKLUSJON	32
REFERANSELISTE	34
VEDLEGG	36

Figur-liste

Figur 1 Posisjonen til kjente nodekontor i Trøndelag.....	3
Figur 2 Kart over pendlerstrømmene i Trøndelag fylke	3
Figur 3 (Trøndelag i tall) Utvikling i passasjerer på ulike toglinjer.	7
Figur 4 Bosettelse innenfor ulike reiseavstander fra togstasjonene langs Trønderbanen.....	7
Figur 5 Linjekart i Trondheim	8
Figur 6 Stamlinje for kollektivtrafikk i Trøndelag	9
Figur 7 Sjøgata Arbeidslag - fasade.....	17
Figur 8 Sjøgata Arbeidslag – Innendørs	18
Figur 9 Oversikt over alle Åfjord CoWorkz-lokasjoner.	20
Figur 10 Åfjord CoWorkz fellesareal og arbeidsstasjoner	21
Figur 11 Bruksområder fra Loftet Coworking Space	23
Figur 12 Ørland Pendlerkontor	25
Figur 13 Avstanden mellom hjemmekontor og hovedkontor med privat bil.....	28
Figur 14 demonstrerer effekten av å ha et satellittkontor nærmere der man bor, med færre reiser med privatbil til hovedkontoret.....	29
Figur 15 Illustrerer målet med reisekuttprosjektet, som er å ha et nodekontor i nærheten av bostedet for å muliggjøre gang- eller sykkeltransport til kontoret.....	29

Tabell-liste

Tabell 1: Kontorfellesskap vs. pendlerkontor	5
Tabell 2: Vurdering av bærekraft knyttet til valg av transportmiddel	15

1 Introduksjon – smartere jobbreiser

Trøndelag fylkeskommune har satt som mål å bli klimanøytral innen 2030. For å oppnå dette må klimagassutslippene reduseres gjennom implementering av ny teknologi og endringer i adferdsmønstre. Et viktig prinsipp i denne strategien er at den mest klimavennlige reisen er den som ikke blir gjennomført. Prosjekt Reisekutt 2.0 har som overordnet mål å gjøre det attraktivt å ikke måtte gjennomføre en reise. Det er derfor en målsetting å tilrettelegge for at folk skal kunne bo og arbeide der de ønsker, uten å være avhengig av å pendle til et hovedarbeidssted.

Dette skal skje gjennom bruk av aktive virkemidler som gir rom for å kunne utføre nødvendige oppgaver der man er. I de tilfeller en må reise til og fra jobb, er det et mål om at reiser ikke må foretas i rushtiden.

Videre er det et behov for å redusere kostnadene knyttet til kollektivtransport og utnytte kapasiteten i det eksisterende transportsystemet, spesielt i rushtiden, som er den mest kostnadsdrivende perioden. Gjennom nullvekstavtalen for Trondheimsregionen har Trøndelag fylkeskommune, sammen med Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Orkland og Skaun kommune, forpliktet seg til å sikre at all vekst i persontransport i storbyområdene skjer ved bruk av kollektivtransport, sykkel, eller gange—det såkalte nullvekstmålet.

Smartere jobbreiser er denne rapportens hovedfokus

Reiser til og fra jobb utgjør en betydelig del av reisene som mange utfører i det daglige. Endring av disse reisevanene ved at man enten reiser mer klimavennlig – dvs. mer kollektivt eller samkjører, eller ved at man jobber mer lokalt -nærmere der man bor, vil kunne ha en betydelig effekt på miljø og bidra til nullvekstmålet.

Et mulig virkemiddel for nå nullvekstmålet er konseptet nodekontor.

Ettersom vi var ute etter å se sammenhengen mellom bruken av nodekontor og transportmiddel, valgte vi å bruke sosial nettverksanalyse (SNA) som et rammeverk for analysen i denne rapporten. SNA er en forskningsmetode som brukes til å visualisere og analysere relasjoner og forbindelser mellom enheter eller individer innenfor et nettverk. I sammenheng med sosial nettverksanalyse representerer et nodekontor et individuelt kontor eller en avdelingsenhet innenfor et organisasjonsnettverk. Disse kontorene fungerer som noder som er koblet til

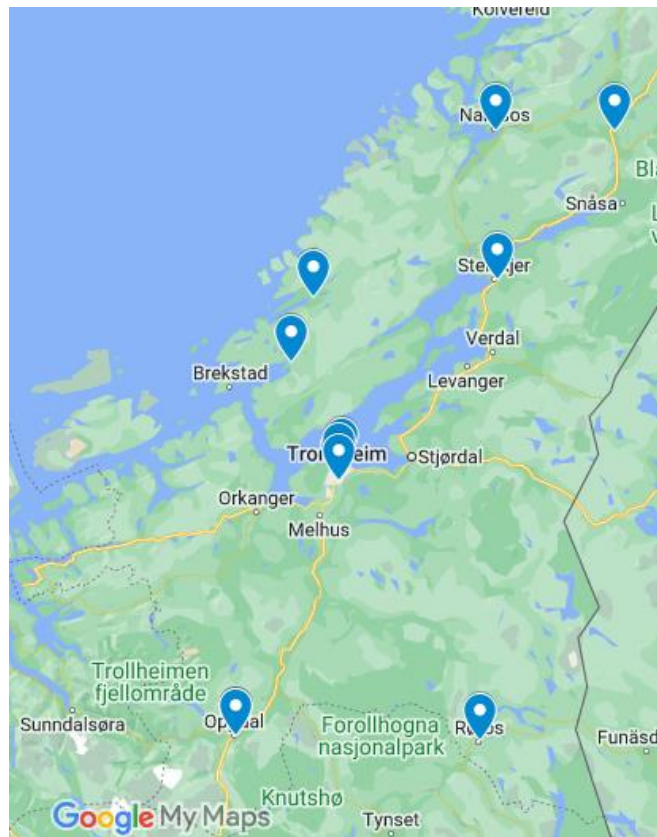
hverandre gjennom ulike relasjoner som transport, kommunikasjon, samarbeid og ressursdeling. Dermed kan alle kontor defineres som et nodekontor, uansett om det er satellittkontor, pendlerkontor, co-working space, næringshager eller andre potensielle kontorfellesskap.

Når vi undersøker hvilken virkning nodekontor har på transporten og tilfredsheten til ansatte, legger vi størst fokus på pendlerkontor og kontorfellesskap/co-working spaces. Et pendlerkontor kan defineres som et mindre, sekundær kontorplass etablert av en organisasjon som ligger fysisk adskilt fra hovedkontoret, mens kontorfellesskap er ordninger der flere virksomheter eller enkeltpersoner deler kontorlokaler og felles funksjoner. Begge varianter vil ha effekt på det totale reisevolumet relatert til jobbreiser.

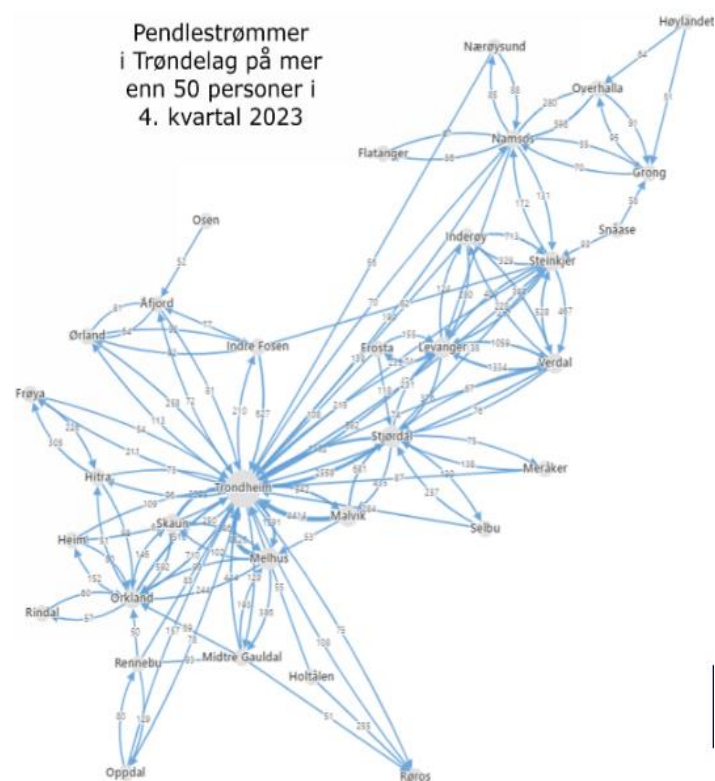
Denne rapporten vil ikke bare fokusere på den miljømessige bærekraften som oppnås gjennom redusert transportbehov, men også på hvordan nodekontorer påvirker sosial og økonomisk bærekraft. Et velfungerende nodekontorer kan bidra til å redusere stress og forbedre balansen mellom arbeid og fritid for ansatte, samtidig som de gir økonomiske fordeler for både arbeidsgivere og lokalsamfunn. Nodekontorene spiller også en sentral rolle i å muliggjøre at folk kan jobbe nærmere hjemmet, redusere reisebehovet, og dermed bidra til redusert klimabelastning.

I lys av dette formål har vi gjennomført en kvalitativ studie for å få dypere forståelse av hvordan disse nodekontorene fungerer i praksis. Denne rapporten fokuserer på fire nodekontorer i Trøndelag – Ørland Pendlerkontor, Røros Næringshage, Sjøgata Arbeidslag i Råkvåg, og Åfjord CoWorkz. Ved å analysere funksjonene, bruken og utfordringene ved disse kontorene, søker rapporten å bidra med innsikt i hvordan slike arbeidssteder kan støtte opp under Trøndelag fylkeskommunes mål om klimanøytralitet innen 2030.

For å illustrere konteksten rundt pendling i Trøndelag, presenterer vi først et kart (figur 1) som viser pendlerstrømmene i fylket. Dette gir en visuell oversikt over hvor reisene er mest konsentrerte. Deretter viser vi et kart (figur 2) som markerer posisjonen til kjente nodekontorer i regionen, som understreker den geografiske spredningen og tilgangen til disse alternative arbeidsplassene.



Figur 1 Posisjonen til kjente nodekontor i Trøndelag



Figur 2 Kart over pendlerstrømmene i Trøndelag fylke

1.1 Problemstilling – smartere jobbreiser

I sum fører dette oss til følgende problemstilling for denne rapporten:

Hvordan kan nodekontorer i Trøndelag fylke fungere som knutepunkt for ulike transportløsninger, og hvilke muligheter og barrierer (kulturelle, økonomiske og sosiale) påvirker implementeringen av slike løsninger? Hvilke tiltak vil være mest effektive for å redusere bilkjøring i fylket og støtte opp under fylkeskommunens mål om klimanøytralitet?

1.2 To eksempler på nodekontor: Co-working space og pendlerkontor – hva er forskjellen?

Kontorfellesskap, ofte referert til som co-working space, er en ordning hvor flere virksomheter eller enkeltpersoner deler kontorlokaler og felles funksjoner som møterom og internett. Ifølge Tjernshaugen (2021) tilbyr kontorfellesskap ikke bare fysiske arbeidsområder, men også muligheter for samarbeid og nettverksbygging. Denne typen arbeidsplass er spesielt attraktiv for gründere, nystartede bedrifter, selvstendig næringsdrivende og fjernarbeidere som ønsker et sosialt miljø rundt arbeidet sitt. Eksempler på aktører i denne kategorien inkluderer Mesh Community og Digs, som tilbyr moderne arbeidsplasser og møteplasser med fokus på innovasjon og entreprenørskap.

Et pendlerkontor, som eksemplifisert av Ørland Pendlerkontor, kan defineres som et felles kontorlandskap designet for å tilby et praktisk og rimelig arbeidssted for pendlere som ellers ville reist lange avstander til deres ordinære arbeidsplass. Disse kontorene er utstyrt med nødvendige kontorressurser som arbeidsstasjoner, trådløst nettverk og møterom, og har som hovedformål å redusere reisebehovet for pendlere, samtidig som de gir et sosialt og profesjonelt arbeidsmiljø lokalt.

1.3 Sammenligning: Co-working space (kontorfellesskap) vs. Pendlerkontor

Tabell 1 viser en sammenligning av kontorfellesskap og pendlerkontor med fokus på egenskaper, målgrupper og fasiliteter. Tabell 1 illustrerer de sentrale forskjellene mellom kontorfellesskap og pendlerkontor, med fokus på deres definisjon, deling av ressurser, samarbeid, målgrupper, drift og tilgjengelige fasiliteter.

Tabell 1: Kontorfellesskap vs. pendlerkontor

Egenskap	Kontorfellesskap (Co-working space)	Pendlerkontor
Definisjon	En ordning hvor flere virksomheter eller enkeltpersoner deler kontorlokaler og felles funksjoner som møterom og internett.	Et felles kontorlandskap designet for å tilby et praktisk og lavkost arbeidssted for pendlere som ellers ville reist lange avstander til deres ordinære arbeidsplass.
Deling av ressurser	Innebærer deling av kontorlokaler og felles fasiliteter som møterom og internett.	Utstyrt med grunnleggende fasiliteter som arbeidsstasjoner, trådløst nettverk, møterom, og andre nødvendige kontorressurser.
Samarbeid og nettverksbygging	Fremmer samarbeid og nettverksbygging mellom ulike personer og virksomheter som deler kontorlokalet.	Primært fokus på å gi pendlere et alternativ til å reise langt til jobb, med et sekundært fokus på å tilby et sosialt og profesjonelt arbeidsmiljø lokalt.
Målgruppe	Gründere, nystartede bedrifter, studenter, selvstendig næringsdrivende, frilansere og fjernarbeidere som ønsker et sosialt miljø rundt arbeidet sitt.	Pendlere som ønsker å unngå lange reiser til deres ordinære arbeidsplass, men også fylkeskommunalt ansatte og andre lokale som kan bruke tilbudet mot betaling av dagspris.
Etablering og drift	Kan etableres av brukerne selv eller av virksomheter som leier ut plasser i kontorfellesskapet.	Ofte tilbudt av offentlige eller lokale myndigheter som et tiltak for å redusere pendling og fremme lokale arbeidsmuligheter.
Eksempler på fasiliteter	Møterom, trådløst nettverk, kontorbåser, kantine, stillerom, etc.	Kontorbåser med skjermer, trådløst nettverk, kopimaskin/skanner, tekjølken, kantine, kaffemaskin, møterom med video-konferanseutstyr, stillerom for samtaler.
Åpningstider	Varierer, men ofte tilgjengelig store deler av døgnet eller i utvidede tidsrom for å imøtekomme fleksible arbeidsrutiner.	Åpent i ordinær arbeidstid.

For å oppnå målene om redusert pendling og bærekraftig utvikling, er det viktig å forstå og tilpasse ulike typer arbeidsplasser til de spesifikke behovene i regionen. Ved å se på nodekontor som en overordnet kategori, som inkluderer både kontorfellesskap og pendlerkontor med mer, kan man enklere lage målrettede tiltak for å fremme lokal arbeidskraft, redusere miljøbelastningen fra transport, og samtidig støtte innovasjon og entreprenørskap.

1.4 Reisevaner - Trøndelag i tall

For å forstå de utfordringene Trøndelag fylkeskommune står overfor i arbeidet med å oppnå klimanøytralitet, er det viktig å se nærmere på noen nøkkeltall som beskriver regionens nåværende situasjon. Dette avsnittet gir en kvantitativ oversikt over transportvaner, bilbruk, og kollektivtilbudet i fylket, og setter scenen for diskusjonen om hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målene for 2030.

Ifølge Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2019 har 82 prosent av den voksne befolkningen i Trondheim, og 95 prosent i omegnskommunene, tilgang til bil i husholdningen. I tillegg er andelen husholdninger med to eller flere biler betydelig høyere i omegnskommunene, med 58 prosent mot 28 prosent i Trondheim. Disse tallene understreker utfordringene som fylkeskommunen står overfor i arbeidet med å redusere bilavhengigheten og oppnå sine klimamål.

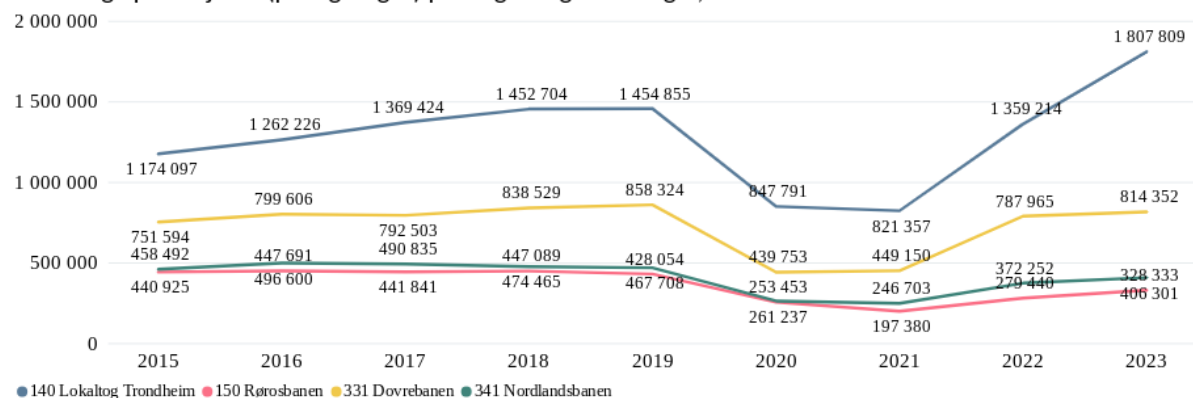
1.5 Dagens Mobilitetstilbud i regi av Trøndelag fylkeskommune

Togtransport i Trøndelag region

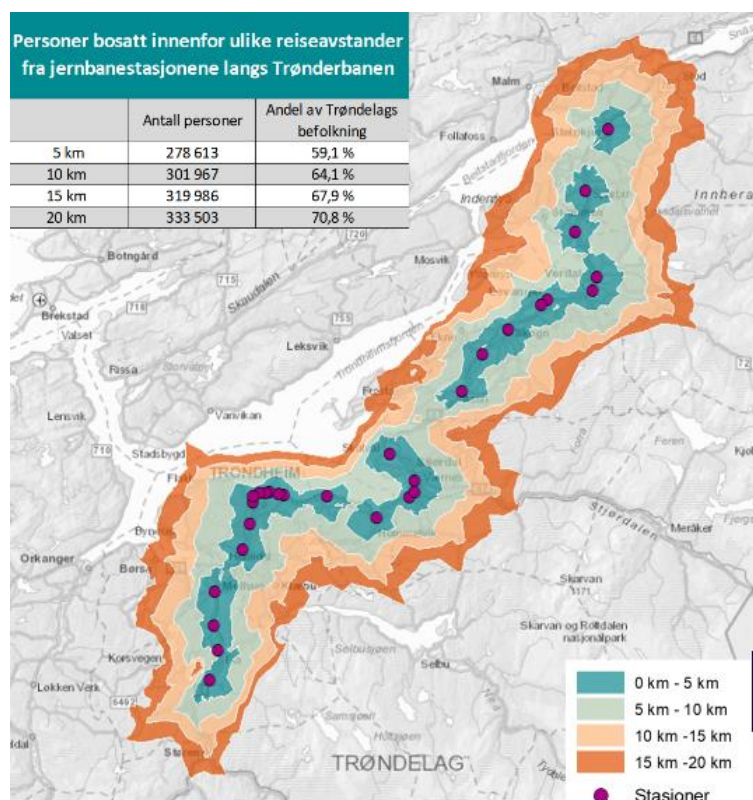
Trøndelag fylkeskommune har fire operative toglinjer: Lokaltoget mellom Trondheim og Steinkjer, Rørosbanen som forbinder Røros med Trondheim, Dovrebanen som går mellom Trondheim og Oslo, og Nordlandsbanen som strekker seg nordover fra Trondheim. Disse linjene utgjør ryggraden i fylkets jernbanetilbud og spiller en viktig rolle i både lokal og regional transport.

Figur 3 viser utviklingen i antall passasjerer på de ulike toglinjene i fylket, mens figur 4 illustrerer befolkningstettheten i områder med tilgang til togstasjoner. Som vist i figur 4, har områdene på østsiden av Trondheimsfjorden en god dekning av togstasjoner, som gir tilgang til togtransport for 59 % av Trøndelags befolkning. Dette indikerer en relativt høy tilgjengelighet for togtransport i sentrale deler av fylket, noe som er viktig for å fremme bærekraftig mobilitet.

Utvikling i passasjerer (påstigninger) på valgte togstrekninger, 2015-2023



Figur 3 (Trøndelag i tall) Utvikling i passasjerer på ulike toglinjer.



Figur 4 Bosettelse innenfor ulike reiseavstander fra togstasjonene langs Trønderbanen

Buss i Trøndelag

Bussnettverket i Trøndelag fylkeskommune er primært sentrert rundt de store bysentrene, med en omfattende dekning i de mest befolkede områdene:

Trondheim har det mest utvidede bussnettet i fylket, med hyppige avganger og et omfattende rutenett som dekker hele byen samt tilknyttede områder som Melhus og Malvik. AtB, er selskapet som er ansvarlig for kollektivtransporten, har innført metrobusser i Trondheim, som

opererer på de mest trafikkerte rutene med høy frekvens. I tillegg finnes det nattbusser og ekspressbusser som knytter bydelene til sentrum. Stjørdal, Steinkjer, Levanger, og Verdal har også solide bussforbindelser, med regelmessige avganger mellom byene og til nærliggende tettsteder. Bussnettet i disse byene er utformet for å skape forbindelser både internt i byene og eksternt til Trondheim, med ekspressbusser og regionale ruter som hovedkomponenter.



Illustrasjon: Linjekart Trondheim, etter omleggingen i 2019 (kilde: AtB AS).

Figur 5 Linjekart i Trondheim

deles inn i kooperativer og selskaper, med leieforhold organisert som toveis, rundtur, eller enveis. Fri flyt-bildeling, som tillater at bilen hentes og returneres på forskjellige steder innen en definert sone, er en annen modell.

Trøndelag fylkeskommune har som mål å legge til rette for private bildelingsaktører ved å etablere gunstige rammevilkår, samtidig som man sikrer at disse tjenestene ikke går på bekostning av kollektivtilbudet eller skaper uheldig konkurranse. Et grunnleggende premiss for prosjektet er at kollektivtransport skal være det primære reisemiddelet for brukerne, mens bildeling og andre mobilitetstjenester skal fungere som supplement der kollektivtransport ikke er et tilfredsstillende alternativ. Det er ønskelig å fremme en holdningsendring hvor tilgang til bil sees som en tjeneste på linje med kollektivtransport, for å redusere det opplevde behovet for å eie privatbil. Imidlertid kan det være utfordrende å oppnå et bærekraftig bildelingstilbud i distriktene uten offentlig subsidiering.

I rapporten fra Transportøkonomisk institutt (TØI, 2022) om bildeling i Bergen kommer det frem at bildelere kjører omtrent to tredjedeler av det private bileiere gjør, og at bildeling har potensial til å redusere antallet biler eid av medlemmene betydelig, selv om mange som benytter bildeling, allerede ikke eier bil (Nenseth og Ellis, 2022). En studie fra UC Berkeley fant at medlemmene i et bildelingsprogram i gjennomsnitt eide 0,47 biler ved innmelding, et tall som sank til 0,24 etter innmelding, noe som indikerer en betydelig reduksjon i bileierskap som følge av bildeling (Martin og Susan, 2011), dette er resultater som også kan oppnås i Trøndelag. Forskning på bildeling har også vist at stasjonsbasert bildeling har større effekt på reduksjon av bileierskap enn fri flyt-bildeling. For eksempel fant en studie at stasjonsbasert bildeling fører til en større reduksjon i bileierskap enn fri flyt-bildeling, som i noen tilfeller har en mindre eller ingen påviselig effekt (Namazu og Dowlatabadi, 2018). Denne konklusjonen støttes av andre studier som viser at stasjonsbaserte systemer har en betydelig sterkere effekt på reduksjon i bileierskap enn fri flyt-modeller (Giesel og Nobis, 2016; Kolleck, 2021). Det er viktig å påpeke at disse studiene hovedsakelig er gjort i store byer og ikke nødvendigvis er anvendt i sammenheng med bildeling som transportmiddel tilknyttet et nodekontor.

2 Social network analysis og tredelt forståelse av bærekraft

Coworking- og nodekontorer har oppstått som en innovativ løsning for moderne arbeidsmiljøer, som fremmer fellesskap, produktivitet og fleksibilitet. Disse arbeidsstedene, som kjennetegnes av delte arbeidsmiljøer og ressurser, er særlig relevante i diskusjoner om bærekraft. Ved å undersøke økonomiske, sosiale og miljømessige aspekter, kan vi forstå hvordan coworking- og nodekontorer bidrar til bærekraftig utvikling. (Ricarda B. et al., 2022).

2.1 Økonomisk bærekraft

Økonomisk bærekraft i coworking- og nodekontorer handler om å skape en levedyktig forretningsmodell som støtter driftskostnadene for kontorene, samtidig som de bidrar til den lokale økonomien (Berstad, 2023). Nodekontor reduserer behovet for at enkeltbedrifter må investere i komplette kontoroppsett, ved å tilby delte ressurser som møterom, skrivere og høyhastighetsinternett. Denne kostnadsdelingsmodellen gjør høykvalitets kontorfasiliteter tilgjengelige for små bedrifter, frilansere og fjernarbeidere (Deskmag, 2020). Nodekontorer stimulerer den lokale økonomien ved å tiltrekke seg bedrifter og entreprenører til distriktsområder. Dette innslaget av profesjonelle kan føre til økt etterspørsel etter lokale tjenester og produkter, noe som igjen styrker den lokale økonomien (Weijs-Perrée et al., 2019).

2.2 Sosial bærekraft

Sosial bærekraft i nodekontorer oppnås ved å fremme en følelse av fellesskap, balansere arbeid og liv, samt styrke sosial kapital. Nodekontor skaper sosiale miljøer hvor profesjonelle fra ulike fagfelt kan samarbeide og nettverke. Denne mangfoldigheten øker kreativiteten og kunnskapsdelingen, noe som bygger sterke, støttende fellesskap (Spinuzzi, 2012).

Ved å tilby fleksible arbeidsmiljøer nærmere hjemmet, hjelper nodekontorer med å redusere reisetiden, slik at enkeltpersoner kan tilbringe mer tid med familien og delta i lokalsamfunnene sine. Dette aspektet er spesielt viktig i distriktsområder hvor pendleravstandene kan være betydelige (Bouncken et al. 2022). Nodekontor tar sikte på å være inkluderende ved å tilby tilgjengelige fasiliteter for ulike typer arbeidere, inkludert de som ellers kan være isolerte, som fjernarbeidere eller frilansere. Denne inkluderingen støtter en mangfoldig arbeidsstyrke og sikrer at ulike sosiale grupper har mulighet til å trives (Deskmag, 2020).

2.3 Miljømessig bærekraft

Miljømessig bærekraft i nodekontorer oppnås gjennom praksis som reduserer det miljømessige fotavtrykket av arbeidsaktiviteter. Ved å tilby arbeidsplasser nærmere der folk bor, bidrar nodekontorer til å redusere behovet for lange pendlerturer, noe som igjen reduserer karbonutslipp. Dette er spesielt relevant for nodekontorer som ligger ute i omkringliggende kommuner, som har som mål å redusere reisetiden i rushtiden fra (Merrell et al. 2021). Delte fasiliteter betyr at ressurser som elektrisitet, oppvarming og kontorrekvisita blir brukt mer effektivt enn i individuelle hjemme kontorer. Denne kollektive bruken fører til lavere energiforbruk og avfallsproduksjon per person (Merrell et al. 2021). Nodekontorer gir også grunnlag for mer samordnet kjøring enten kollektivt eller via bildelings løsninger – ved at personer som jobber dere starter dagen på Nodekontorer og kjøre sammen videre til hovedkontorer etter rushtid.

2.4 Sosial nettverksanalyse (SNA)

Sosial nettverksanalyse (SNA) er en forskningsmetode som brukes til å visualisere og analysere relasjoner og forbindelser mellom enheter eller individer innenfor et nettverk. Den fokuserer på relasjoner (edges) mellom sosiale enheter (nodes) som individer, grupper, organisasjoner eller andre enheter. Resultatet vil være et levende bilde av hvordan hver avdeling samhandler med andre, slik at vi kan se kommunikasjonsmønstre, innflytelsesrike enheter og flaskehalser. i dette tilfellet vil vi bruke (SNA) for å se på bruken av nodekontor i organisasjonsstrukturer. SNA gir innsikt i hvordan et nodekontor fungerer innenfor det større transportnettverket ved å analysere sentraliteten og innflytelsen til dette knutepunktet. Tre typer sentralitet - Degree Centrality, Betweenness Centrality og Closeness Centrality - er særlig relevante for å forstå et knutepunkts rolle og betydning.

Degree Centrality; måler antallet direkte forbindelser et knutepunkt har til andre knutepunkter i nettverket. For et nodekontor innebærer høy degree centrality at det er direkte knyttet til mange andre transportknutepunkter. Dette gjør det til en sentral del av nettverket, med høy tilgjengelighet for både passasjerer og gods. Et slikt knutepunkt fungerer som en viktig "hub" som håndterer stor trafikk og tilbyr mange ruter til andre destinasjoner.

Betweenness Centrality; måler hvor ofte et knutepunkt ligger på de korteste stiene mellom andre par av knutepunkter i nettverket. Et nodekontor med høy betweenness centrality fungerer

som en "bro" mellom ulike deler av transportnettverket, og kontrollerer eller fasiliterer flyten av trafikk mellom forskjellige knutepunkter. Dersom dette knutepunktet opplever forstyrrelser eller nedetid, kan det ha betydelig innvirkning på hele nettverket, da mange ruter kan måtte omdirigeres.

Closeness Centrality; måler hvor raskt et knutepunkt kan nå alle andre knutepunkter i nettverket via de korteste stiene. For et nodekontor med høy closeness centrality betyr dette at det ligger strategisk plassert i nettverket, med korte reisetider til de fleste andre knutepunkter. Dette gjør det til et effektivt sted for distribusjon av både passasjerer og gods, siden det kan tilby raske forbindelser til mange andre destinasjoner.

Ved å bruke SNA kan man dermed identifisere hvilke transportknutepunkter som er mest kritiske for nettverkets funksjon. For et nodekontor gir dette verdifull innsikt i hvilke ruter og forbindelser som bør prioriteres for ulike transportmidler, samt hvordan eventuelle endringer ved knutepunktet kan påvirke resten av transportnettverket. SNA gir dermed et kraftig verktøy for å optimalisere design og drift av transportknutepunkter ved å forstå deres rolle i det bredere nettverket (Social network analysis, 2023).

3 Forskningsdesign og metode

For å undersøke aktivitetene og funksjonene ved fire nodekontor i Trøndelag – Ørland Pendlerkontor, Røros Næringshage, Sjøgata Arbeidslag i Råkvåg, og Åfjord CoWorkz – ble et kvalitativt forskningsdesign anvendt. Det er gjennomført semi-strukturerte intervjuer med nøkkelpersoner tilknyttet hvert av disse kontorene. En intervjuguide ble utarbeidet for både brukere og eiere/drivere av nodekontorene, men vi mottok kun svar fra eiere/drivere. Intervjuguiden inneholdt åpne spørsmål for å fange opp ulike aspekter ved driften og bruken av nodekontorene, samt utfordringer og suksesshistorier. For å supplere intervjuene og nå brukere direkte, ble en spørreundersøkelse distribuert. Denne ble designet for å få innsikt i brukernes opplevelser og behov, men responsen her var begrenset. Intervjuene ble gjennomført med lydopptak for nøyaktig dokumentasjon. Opptakene ble deretter transkribert ordrett for å sikre at alle detaljer ble bevart. Lengden på intervjuene varierte mellom 20 og 60 minutter, avhengig av respondentens tilgjengelighet og dybden av informasjonen som ble delt. Dataene fra transkripsjonene ble analysert ved hjelp av tematisk analyse for å identifisere sentrale temaer og mønstre. Dette gjorde det mulig å trekke frem de viktigste funnene og sammenligne erfaringene på tvers av de ulike nodekontorene. Denne metoden sikret en grundig og nyansert forståelse av hvordan hvert nodekontor opererer og bidrar til sitt lokale næringsliv og samfunn. Som en del av vår tilnærming gjennomførte vi en omfattende litteraturgjennomgang, der vi utforsket teori knyttet til nodekontor, inkludert coworkingspace, pendlerkontor og lignende konsepter. Vi undersøkte også teori om mobilitet, spesielt med fokus på Trøndelag, samt forskning på fleksibel arbeidstid og reisetid. Denne litteraturgjennomgangen ga oss et godt teoretisk grunnlag for å forstå hvordan nodekontorer kan påvirke arbeidsmønstre og mobilitet i regionen. Videre utarbeidet vi en liste over eksisterende nodekontor i Trøndelag. Vi identifiserte totalt 36 kontorsteder som enten fungerer som co-working space, pendlerkontor, næringshage, eller som vi vurderte har potensial til å fungere som nodekontor. Disse stedene ble kontaktet med forespørsel om deltakelse i vår studie. Dessverre fikk vi kun respons fra fire av disse kontorene som var villige til å stille til intervju i tidsrommet hvor undersøkelsen måtte gjøres. For å supplere intervjuene og få innsikt fra brukerne av disse nodekontorene, utviklet vi en spørreundersøkelse. Denne undersøkelsen ble distribuert til alle de 36 kontorstedene, med en forespørsel om å videresende den til sine brukere. Målet med undersøkelsen er å samle inn data om brukernes erfaringer, preferanser og behov i forbindelse med bruken av nodekontorene. Responsene her var også noe for lav pga sommerferie avvikling til at vi velger å legge frem resultatet fra denne undersøkelsen i denne rapporten.

4 Analyse av transportmidler - Muligheter og barrierer for bærekraftig utvikling i Trøndelag fylke

For å vurdere hvordan ulike transportmidler kan bidra til bærekraftsmålene i Trøndelag fylke, er det viktig å analysere både muligheter og barrierer knyttet til hvert transportalternativ. Tabell 2 presenterer en systematisk gjennomgang av hvordan tog, buss, bildeling, privat bil, samt gang og sykkel påvirker sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. Denne analysen gir et grunnlag for videre diskusjon om hvordan transportmidler kan integreres med nodekontorer for å redusere bilkjøring, forbedre mobiliteten, og støtte opp under fylkeskommunens mål om klimanøytralitet innen 2030.

4.1 Vurdering av bærekraft for ulike transportmidler

Muligheter og barrierer knyttet til sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft for ulike transportmidler, inkludert tog, buss, bildeling, privat bil, og gange/sykling, er oppsummert i tabell 2.

Tabell 2: Vurdering av bærekraft knyttet til valg av transportmiddel

Transport-middel	Sosial bærekraft	Miljømessig bærekraft	Økonomisk bærekraft
Tog	Muligheter: Toget tilbyr komfortable og effektive reiser over lengre avstander, og er godt egnet for pendlere og studenter, spesielt mellom Trondheim og Steinkjer. Barrierer: Begrenset frekvens og dekning i mer avsidesliggende områder reduserer attraktiviteten for mange reisende.	Muligheter: Tog er en av de mest miljøvennlige transportformene, spesielt når det drives av elektrisitet fra fornybare kilder. Barrierer: Høye investeringer og vedlikeholdskostnader kan begrense utbygging og forbedring av jernbanenettet.	Muligheter: Toget representerer et kostnadseffektivt alternativ til privatbil, spesielt for daglig pendling. Barrierer: Høye billettpriser kan være en økonomisk utfordring for enkelte reisende. Store investeringer kreves også for utbygging og vedlikehold av jernbanenettet.
Buss	Muligheter: Kan nå et bredt spekter av brukere i ulike områder og kan tilpasses raskt etter etterspørselen. Barrierer: Begrenset dekning i rurale områder og redusert tilgjengelighet	Muligheter: Innføring av elbusser og biodrivstoff kan betydelig forbedre bussens miljøprofil. Barrierer: Avhengig av drivstofftype kan busser ha et høyere karbonavtrykk sammenlignet med tog.	Muligheter: Buss er generelt billigere enn både tog og privatbil, med tilgjengelige rabatter for ulike grupper som ungdom og eldre. Barrierer: For å opprettholde hyppige og godt vedlikeholdte bussruter

Transport-middel	Sosial bærekraft	Miljømessig bærekraft	Økonomisk bærekraft
	utenfor rushtiden kan hindre optimal bruk.		kreves betydelig offentlig finansiering.
Bildeling	Muligheter: Gir tilgang til bil uten behov for eierskap, noe som kan være spesielt nyttig i urbane områder. Barrierer: Begrenset tilgjengelighet til bildelingstjenester i rurale områder kan være en utfordring.	Muligheter: Redusert behov for bilparkering og mindre bilhold kan minske det totale antallet kjøretøy på veiene, noe som reduserer miljøbelastningen. Barrierer: Hvis kjøretøyene ikke er elektriske, kan bildeling fortsatt bidra til utslipp.	Muligheter: Kan redusere husholdningskostnader ved å eliminere behovet for bilkjøp og vedlikehold. Barrierer: Bildeling kan være avhengig av offentlig støtte for å være økonomisk levedyktig, spesielt i distriktene.
Privat bil	Muligheter: Gir høy grad av fleksibilitet og komfort, og er ofte nødvendig i områder med begrenset kollektivtilbud. Barrierer: Privatbilisme kan føre til sosial isolasjon, spesielt i rurale områder med begrenset kollektivtilbud.	Muligheter: Elektriske kjøretøy kan redusere miljøpåvirkningen, avhengig av tilgjengeligheten av ladestasjoner og strømforsyning fra fornybare kilder. Barrierer: Økt trafikk, luftforurensning og krav til store arealer for infrastruktur er betydelige miljømessige utfordringer.	Muligheter: For de som bor i områder uten gode kollektivtilbud, kan privatbil være den mest økonomiske og praktiske løsningen. Barrierer: Høye driftskostnader for eiere og store samfunnskostnader knyttet til infrastruktur ved privatbilisme.
Gange og sykkel	Muligheter: Fremmer fysisk helse og sosial interaksjon. Byer som Trondheim har gangvennlige områder med godt vedlikeholdte fortau og gågater. Barrierer: Lange avstander, spesielt i rurale områder, kan gjøre gåing upraktisk.	Muligheter: Null utslipp og ingen direkte miljøbelastning. Barrierer: Bruken kan være begrenset av værforhold og tilgjengelighet på nødvendig infrastruktur, som gang- og sykkelveier.	Muligheter: Gratis og uten spesielle utgifter, noe som gjør det økonomisk tilgjengelig for alle. Barrierer: Selv om det ikke er noen direkte økonomiske kostnader, krever utvikling og vedlikehold av trygge gang- og sykkelveier investeringer i infrastruktur.

4.2 Analyse - Fire nodekontor i Trøndelag – Røros, Åfjord, Ørland og Råkvåg

Dette kapitlet gir en analyse av fire utvalgte nodekontorer i Trøndelag: Sjøgata Arbeidslag i Råkvåg, Åfjord CoWorkz i Åfjord, Loftet Coworking Space i Røros, og Ørland Pendlerkontor i Brekstad. Hvert av disse arbeidsfellesskapene representerer en unik tilnærming til fleksibel arbeidsplassutvikling i mindre samfunn, med mål om å redusere pendling. Analysen utforsker hvordan hvert kontorfellesskap tilpasser seg de lokale behovene, og ser nærmere på de sosiale, økonomiske og miljømessige utfordringene de møter. Ved å bruke innsikt fra intervjuer med nøkkelpersoner fra hvert nodekontor, vil kapitlet også vurdere hvordan disse initiativene kan bidra til langsiktig bærekraft og lokal verdiskaping. Til slutt vurderes fremtidige muligheter og nødvendige tiltak for å sikre at disse arbeidsplassene kan fortsette å spille en viktig rolle i regionens utvikling.

4.2.1 Sjøgata Arbeidslag i Råkvåg, Indre Fosen kommune



Figur 7 Sjøgata Arbeidslag – fasade

Introduksjon

Sjøgata Arbeidslag er et kontorfellesskap lokalisert midt i hjertet av Råkvåg. De tilbyr kontorplasser på dags-, måneds- eller årsbasis, med tilgang til internett, printer og

kjøkkenfasiliteter, noe som legger til rette for en fleksibel og sosial arbeidsplass. Arbeidslaget har også prosjektor og lerret tilgjengelig for seminarbruk. Med sin etablering ønsker Sjøgata Arbeidslag å tilby arbeidsmuligheter med god internettforbindelse og kjøkkenfasiliteter for både fastboende og fritidsboende som kan ha nytte av et mer sosialt hjemmekontor (Sjøgata Arbeidslag, n.d.).



Figur 8 Sjøgata Arbeidslag – Innendørs

Intervju med en av eierne i Sjøgata, Aksel Tjora, gir innsikt i hvordan kontorfellesskap kan fungere som en katalysator for både sosial interaksjon og redusert reisebehov, spesielt i mindre bygder hvor lokale arbeidsplasser er begrensede. Tjora peker på at kontorfellesskap fremmer en følelse av fellesskap og samarbeid, noe som kan øke trivsel og produktivitet blant brukerne. Samtidig understreker han at den økonomiske bærekraften til slike kontorer er avhengig av en tilstrekkelig brukerbase, noe som kan være utfordrende i mindre samfunn.

Sosial og profesjonell verdi

Kontorfellesskap tilbyr en verdifull arena for sosial interaksjon, noe som kan motvirke den isolasjonen mange opplever ved hjemmekontor. Brukere opplever et fellesskap på tvers av ulike arbeidsoppgaver og arbeidsgivere, noe som kan fremme både personlig motivasjon og kollektiv støtte.

Fleksibilitet og lokal tilpasning

Kontorfellesskap gir fleksible arbeidsløsninger som kan tilpasses ulike behov, fra fastboende til de som ønsker å jobbe fra hytta. Dette gir folk mulighet til å redusere pendling, noe som er i tråd med fylkeskommunens mål om å redusere klimabelastningen.

Økonomiske utfordringer

En betydelig utfordring er å opprettholde økonomisk levedyktighet, spesielt i mindre samfunn. Det er avgjørende å balansere driftskostnader med inntekter fra brukere. Dette kan oppnås gjennom ulike tiltak som fleksible medlemskap, tilleggsfunksjoner som kafédrift, og samarbeid med lokale bedrifter.

Markedsføring og bevisstgjøring

Mange potensielle brukere er ikke klar over kontorfellesskap som et alternativ til hjemmekontor eller tradisjonelle kontorer. Det er nødvendig med økt innsats i markedsføring og opplysning for å tiltrekke flere brukere og sikre et bærekraftig antall brukere.

Teknologisk infrastruktur

For å tiltrekke og beholde brukere er en robust teknologisk infrastruktur avgjørende. Dette inkluderer raskt internett og nødvendig kontorutstyr, som kan være avgjørende faktorer i brukerens valg av arbeidssted.

Fellesskapsbygging

Det er viktig å skape et aktivt og støttende miljø for å sikre at kontorfellesskapet ikke bare blir en fysisk plass, men også en sosial hub. Dette kan oppnås gjennom felles arrangementer og aktiviteter som styrker samholdet.

Implikasjoner for fremtidig drift

For å sikre at kontorfellesskapene ikke bare overlever, men trives, anbefaler Tjora at det fokuseres på å utvide brukerbasen, styrke markedsføringen, og utvikle nye inntektsstrømmer gjennom innovative løsninger som kombinasjon med andre tjenester. Videre bør det legges til rette for en kultur som fremmer samarbeid og fellesskap, noe som kan bidra til økt brukertilfredshet og kontinuerlig bruk.

Disse funnene understøtter Trøndelag fylkeskommunes mål om klimanøytralitet, ved å vise at kontorfellesskap ikke bare kan redusere behovet for reiser, men også styrke lokale samfunn gjennom sosial interaksjon og økonomisk bærekraft. For at slike initiativ skal lykkes, kreves det imidlertid en helhetlig tilnærming som inkluderer både økonomiske, teknologiske og sosiale strategier.

4.2.2 Åfjord CoWorkz med tre lokasjoner i Åfjord sentrum, Stokkøya og Roan, alle tre i Åfjord Kommune

Introduksjon

Åfjord CoWorkz er et dynamisk arbeidsfellesskap som samler enkeltpersoner, bedrifter, gründere og utviklingsmiljøer for å skape inspirasjon og fellesskap i hverdagen. Under paraplyen Åfjord CoWorkz tilbyr de flere coworking-lokasjoner med unike særpreg og identiteter. Disse fasilitetene dekker behovene fra faste plasser til korttidsleie og dagplasser, alle utstyrt med digitale løsninger for profesjonell gjennomføring av videomøter og annet fjernarbeid. Som fast leietaker kan man benytte fasilitetene på alle lokaliteter i Åfjord CoWorkz-nettverket (Åfjord CoWorkz. n.d.).



Våre CoWorkz lokasjoner

Parken CoWorkz  I Åfjord sentrum Årnes finner du det største Coworkingsenteret i Åfjord med 27 kontorplasser og 6 lounge plasser. Et moderne og urbant miljø med topp moderne fasiliteter, i et inspirerende arbeidsmiljø. Lunsjkafe i 1.etg. Lounge i 2. og kontorareal i 3.+4. etg. gjør at de aller fleste behov kan dekkes.	Bygda 2.0 Kontorhotell  På Stokkøya finner du fantastiske Bygda 2.0 Kontorhotell som del av Åfjord CoWorkz. Her finner du arbeidsro i spektakulære omgivelser med havet, Stokkøy bakeri og Stokkøy Strandhotell og Strandbaren som nærmeste nabo. En arbeidsplass som er som balsam for sjelen. Bygda 2.0 Kontorhotell har vært i drift siden 2016.	Roan CoWorkz  Roan CoWorkz i vakre Roan finner du i et flott coworkingsenter i 2.etg. på Julie Næss tunet. Roan CoWorkz innbyr til en rolig arbeidsplass med inspirasjon til kreativt arbeid med storhavet rett utenfor vinduene.
--	--	---

Figur 9 Oversikt over alle Åfjord CoWorkz-lokasjoner.

Åfjord CoWorkz drives av Åfjord Utvikling AS, et samfunns- og næringsutviklingsselskap som er involvert i prosjekter innen næringsetablering, turisme og rådgivning. Coworking-stasjonene inkluderer blant annet Parken Coworks i Åfjord sentrum, samt filialer i Roan og

Bessaker. Disse stedene varierer i størrelse og tjenester, men tilbyr både faste og fleksible arbeidsplasser, med fokus på å skape sosiale miljøer og støtte lokale samfunn. En av bygningene har tidligere vært nominert til en arkitekturpris, noe som understreker viktigheten av design og utforming (Åfjord CoWorkz. n.d.).



Figur 10 Åfjord CoWorkz fellesareal og arbeidsstasjoner

I intervju med Stian Nilsen, administrerende direktør i Åfjord Development AS, kan vi trekke ut nøkkelresultater som belyser hvordan Åfjord Coworks bidrar til fylkeskommunens mål om klimanøytralitet, samt hvilke utfordringer og fremtidsutsikter som knytter seg til dette.

Samfunnsrolle og tilrettelegging

Åfjord Coworks, under ledelse av Åfjord Utvikling AS, er en sentral aktør i lokal samfunns- og næringsutvikling. Gjennom å tilby coworking-stasjoner på flere lokasjoner i Åfjord kommune, legger selskapet til rette for at innbyggerne kan jobbe lokalt og dermed redusere behovet for pendling til større byer. Dette er i tråd med Trøndelag fylkeskommunes strategi om å redusere reisebehovet og klimagassutslippene.

Design og funksjonalitet

Arbeidsmiljøet i disse coworking-stasjonene er bevisst utformet for å fremme sosiale interaksjoner og støtte lokale samfunn. Arkitekturen og infrastrukturen spiller en nøkkelrolle i dette, og en av bygningene har til og med blitt nominert til en arkitekturpris, noe som understreker viktigheten av designet i å tiltrekke og beholde brukere.

Bruk og demografi

Coworking-stasjonene er primært rettet mot fagpersoner som kan jobbe fjernstyrt, og tiltrekker seg brukere fra en rekke ulike sektorer som kan dra nytte av fleksibiliteten disse arbeidsplassene tilbyr. Dette inkluderer alt fra faste leietakere til de som bruker lokalene sporadisk etter behov. Bruksmønsteret reflekterer dermed en diversitet i arbeidsformer, som bidrar til å redusere behovet for daglig pendling.

Utfordringer knyttet til tilgjengelighet og transport

Til tross for de positive aspektene ved coworking-initiativet, er tilgjengelighet en utfordring. De fleste brukerne er avhengige av privatbil for å komme seg til arbeidsstedene, grunnet begrenset offentlig transport i regionen. Dette kan potensielt dempe den fulle klimagevinsten ved initiativet, og understreker behovet for forbedringer i transporttilbudet, inkludert vurdering av bildelingsalternativer.

Økonomiske og samfunnsmessige utfordringer

Økonomisk er coworking-initiativet i stor grad støttet av kommunale tilskudd, og det mangler spesifikke finansieringsverktøy som kan sikre langsiktig bærekraft. Dette peker på en potensiell sårbarhet, men også en vilje til å investere i samfunnsutvikling som kan gi langsiktige verdier.

Framtidsutsikter

På tross av utfordringene ses initiativet som en banebrytende satsing i regionen, med potensiale til å sette en standard for andre samfunn som ønsker å fremme lokal arbeidsplassutvikling og redusere klimabelastningen. Videre samarbeid med andre enheter anses som avgjørende for å utvide tilbudet og øke rekkevidden av tjenestene.

Oppsummert viser intervjuet at Åfjord Coworks representerer en viktig del av strategien for å nå fylkeskommunens klimamål, men også at det er nødvendig med ytterligere tiltak og støtte for å overkomme de eksisterende utfordringene og maksimere den positive samfunnseffekten.

4.2.3 Loftet Coworking Space i Røros sentrum, i Røros Kommune

Introduksjon

Loftet Coworking Space er et arbeidsfellesskap lokalisert i Trevarefabrikken midt i Røros sentrum. Dette coworking-området er designet for gründere, freelancene og andre uavhengige profesjonelle, som søker et kreativt og faglig miljø som stimulerer til nettverksbygging. Medlemskap i Loftet gir tilgang til kontorplass, møterom, kantinefasiliteter og

høyhastighetsinternett. Røros Næringshage, som dekker en stor region i både Innlandet og Trøndelag, er også lokalisert i Trevarefabrikken. Loftet ligger med andre ord i kort avstand til rådgiverne i Røros Næringshage (RNH) og andre bedrifter, noe som ytterligere styrker mulighetene for samarbeid og faglig utvikling (Røros Hagen, n.d.)



Figur 11 Bruksområder fra Loftet Coworking Space

I intervju med Monica Knudsen, administrativ koordinator ved Røros Næringshage, framkommer flere aspekter som belyser hvordan næringshagen fungerer, dens rolle i regionen, og faktorer som både støtter og utfordrer Trøndelag fylkeskommunes mål om klimanøytralitet.

Brukerbase og demografi

Næringshagen har en variert brukerbase som inkluderer både pendlere fra større byer som Oslo og lokale innbyggere som bruker fasilitetene som sitt faste arbeidssted. De har 7 faste kontorplasser, men antall faste brukere er imidlertid relativt lavt med 3 faste brukere og omtrent 4-5 personer som sporadisk benytter kontorplassene. Dette indikerer at næringshagen fungerer som et supplement til hjemmekontor og andre arbeidsplasser, men at det fortsatt er uforløst potensial i å tiltrekke flere faste brukere.

Tilgang og transport

Et viktig funn er at Røros Næringshage ikke ligger ved et kollektivt knutepunkt, noe som betyr at de fleste brukerne er avhengige av bil for å komme seg dit. Gratis parkering tilbys, men det er begrenset med plass. Dette viser at det er rom for forbedring når det gjelder å legge til rette for miljøvennlig transport, noe som kan bidra til å redusere klimagassutslippene ytterligere.

Det finnes i dag et tilbud om bestillingstransport på Røros- via AtB men tilbudet synes å være lite kjent

Fagmiljø og samarbeid

Et av de mest positive aspektene ved Røros Næringshage er det tverrfaglige miljøet som skapes av samlingen av ulike fagmiljøer og bedrifter. Dette gir muligheter for samarbeid og kunnskapsutveksling, noe som kan være særlig verdifullt for selvstendig næringsdrivende og småbedrifter. Den sosiale og kollegiale atmosfæren som preger coworking-miljøet, blir trukket frem som en attraksjon for mange brukere.

Bildeleordninger?

Når det gjelder bærekraft, er det viktig å merke seg at Røros Næringshage i liten grad har implementert strategier for å fremme bærekraftig transport, som for eksempel bildeleordninger eller incentivordninger for kollektivtransport. Dette representerer et potensielt forbedringsområde.

Konklusjon og fremtidsutsikter

Samlet sett illustrerer funnene at Røros Næringshage spiller en verdifull rolle i å støtte opp under lokal verdiskaping, tverrfaglig samarbeid og redusert reisebehov, men at det fortsatt er forbedringspotensial knyttet til miljømessige aspekter som kan bidra ytterligere til regionens mål om klimanøytralitet.

4.2.4 Ørland Pendlerkontor i Brekstad, Ørland Kommune

Introduksjon

Ørland Pendlerkontor, lokalisert i Næringens hus på Brekstad, er et innovativt initiativ fra Trøndelag fylkeskommune og Ørland kommune. Dette tilbudet, som er en del av et pilotprosjekt, gir pendlere som vanligvis reiser til Trondheim en mulighet til å arbeide lokalt og dermed redusere reisetiden og klimagassutslipp. Pendlerkontoret er et åpent kontorlandskap med åtte kontorbåser, samt ekstra plasser ved et langbord for de som ikke får plass i en bås. Det er utstyrt med fasiliteter som trådløst nettverk, kopimaskin/skanner, tekjølken og kantine, kaffemaskin, møterom med videokonferanseutstyr og stillerom for samtaler. Brukerne trenger kun å ta med sin egen PC eller Mac samt mobiltelefon. Pendlerkontoret er strategisk plassert ved siden av hurtigbåtterminalen, som forbinder Trondheim med Kristiansund, og er

tilgjengelig via en app som gir adgang gjennom en QR-kode ved inngangsdøra (Ørland Kommune, n.d.)



Figur 12 Ørland Pendlerkontor

I intervju med Arne Martin Solli ved Ørland Pendlerkontor fremkommer det flere sentrale funn som belyser hvordan kontoret bidrar til fylkeskommunens mål om klimanøytralitet, samt de utfordringene og mulighetene som er knyttet til dette initiativet.

Formål og bærekrafts mål

Hovedformålet med Ørland Pendlerkontor er å redusere antall passasjerer på hurtigbåten i rushtiden ved å tilrettelegge for at folk kan arbeide nærmere der de bor. Dette initiativet er en del av en større bærekraftig strategi i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune. Kontoret er involvert i et treårig "grønt prosjekt" som har som mål å fremme bærekraftige arbeidsvaner og redusere klimagassutslippene knyttet til pendling.

Bruk og demografi

Kontoret benyttes ikke til full kapasitet, med en blanding av faste brukere og sporadiske besøkende. Pendlerkontoret har 8 kontorplasser og 8 langbordplasser, samt ett stillerom. De har 3-4 faste brukere av kontorplassene. Det er en bekymring for at kontoret kan bli underutnyttet, og det jobbes derfor med å øke kjennskapen til tilbudet i kommunen. Det er også uttrykt en bekymring for at kontoret kan bli brukt av omreisende selgere og studenter på kveldstid, noe som kan påvirke kontorets opprinnelige formål som et tilbud for pendlere.

Tilrettelegging og mobilitet

Ørland Pendlerkontor tilbyr gratis parkering for brukerne, og det antas at de fleste kommer fra nærliggende områder som Bjugn. Selv om buss- og båtforbindelser samsvarer godt, er det behov for en bredere integrering av kontoret i kommunens transportstrategi. Det er også nevnt muligheter for tilrettelegging for syklister og elbil-brukere, med tilgjengelig sykkelparkering og ladestasjoner for elbiler.

Utfordringer og muligheter

En av de største utfordringene knyttet til Ørland Pendlerkontor er mangelen på bredere kjennskap til tilbudet, noe som kan føre til underbruk. Pendlerkontoret tilbyr en verdifull mulighet for å fremme bærekraftige arbeids- og levevaner ved å gi innbyggerne et moderne arbeidsmiljø nær hjemmet, noe som kan redusere både reisebehov og klimabelastning.

Konklusjon og framtidsutsikter

Ørland Pendlerkontor representerer et viktig skritt i retning av å nå Trøndelag fylkeskommunes mål om klimanøytralitet innen 2030. Ved å tilby en moderne arbeidsplass nær hjemmet bidrar kontoret til å redusere reisebehovet og støtte opp under bærekraftige levevaner. For å maksimere dette initiativets potensiale, vil det imidlertid være avgjørende å øke bevisstheten rundt tilbudet og sørge for en bedre integrering i den bredere transportstrategien i regionen. Dette kan omfatte videre utvikling av transporttilbudet til kontoret, samt tilrettelegging for miljøvennlige alternativer som sykling og elbilbruk.

5 Diskusjon – kan nodekontorer bidra til at nullvekst målet nås?

Den strategiske etableringen av nodekontorer i Trøndelag representerer en transformativ mulighet for regionens transportdynamikk, som potensielt kan katalysere betydelige endringer mot bærekraftighet og redusert avhengighet av biler. Den iboende utformingen av nodekontorer som desentraliserte arbeidsplasser legger til rette for en reduksjon i langdistanspendling, og støtter dermed Trøndelag fylkeskommunes ambisjon om karbonnøytralitet innen 2030.

5.1 Integrering som transportknutepunkter

Nodekontorer kan fungere effektivt som transportknutepunkter ved å integrere ulike mobilitetstjenester som offentlig transportforbindelser, bilpoolstasjoner og sikre sykkelparkeringsfasiliteter. Denne integreringen oppmuntrer til en modal endring fra privat bilbruk til mer bærekraftige transportalternativer, noe som reduserer samlede utslipp fra kjøretøy og trafikkork i regionen. Nærheten til disse kontorene til boligområder forbedrer tilgjengeligheten og gjør bærekraftige transportvalg mer gjennomførbare for daglige pendlere.

5.2 Barrierer for implementering

Imidlertid står implementeringen av nodekontorer overfor kulturelle, økonomiske og sosiale barrierer. Kulturelt utfordrer overgangen tradisjonelle arbeidsplassnormer og avhengigheten av personlige kjøretøy for pendling. Økonomisk utgjør de innledende investeringene og pågående driftskostnadene betydelige hindringer, spesielt i sikring av finansiering og opprettholdelse av økonomisk levedyktighet uten omfattende statlig støtte. Sosialt avhenger suksessen til nodekontorer sterkt av brukeraksept og tilpasning til nye arbeidsmiljøer og pendlevaner.

5.3 Effektive tiltak for å redusere bilbruk

For å overvinne disse barrierene og fremme bruken av nodekontorer, kan flere tiltak være avgjørende. For det første kan forbedret bevissthet og å tilby ulike former for incentiver som reduserte eller gratis transportavgifter for brukere av nodekontorer øke adopsjonsratene. Implementering av regulerende tiltak som begrenser parkering i overfylte urbane sentre kan også endre pendleratferd mot mer bærekraftige alternativer som tilbys av nodekontorer.

5.4 Støttende politikk

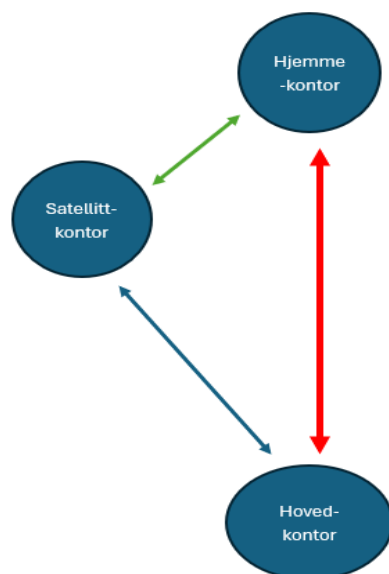
Støttende politikk fra lokale myndigheter, inkludert sonelover som favoriserer utviklingen av nodekontorer nær offentlige transportknutepunkter og boligområder, ville understøtte den strukturelle integrasjonen som er nødvendig for at disse kontorene skal trives som miljøvennlige pendlerløsninger. Videre kan kontinuerlig evaluering og tilpasning av strategier basert på pendlerfeedback og bruksmønstre hjelpe til med å spisse tilnærmingen, og sikre at den forblir i tråd med brukerbehov og miljømål.

5.5 Forslag til endringer basert på nåværende transportløsninger og behov

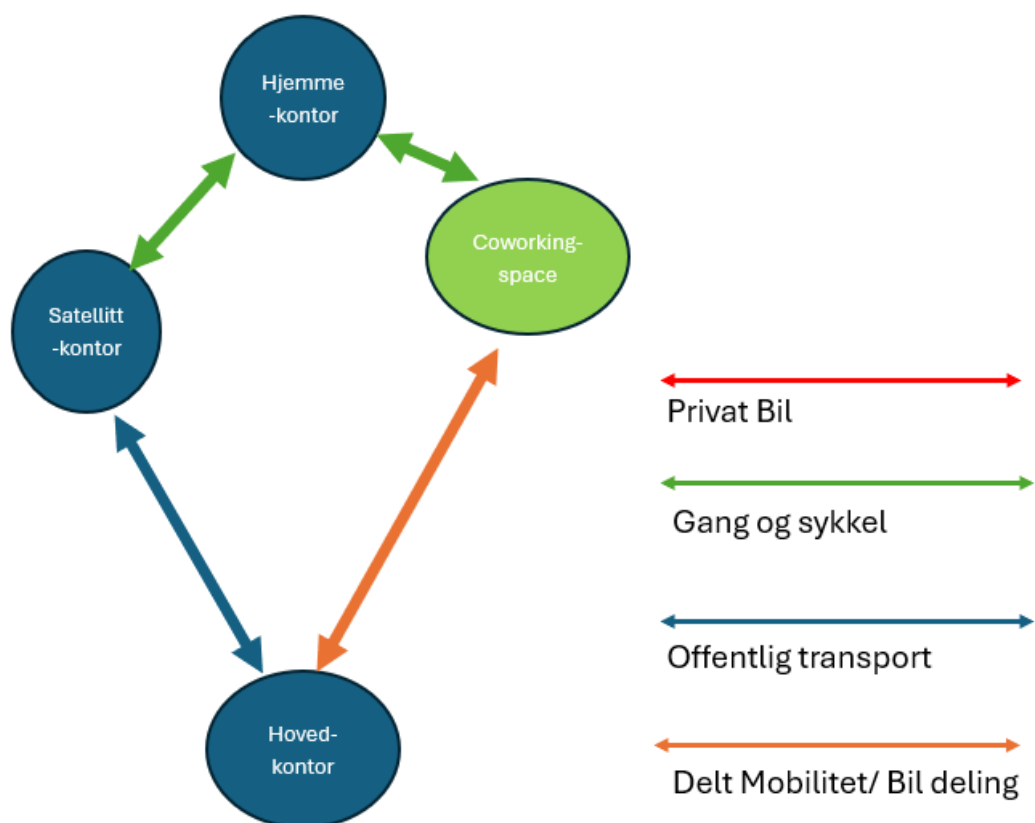
I Trøndelag fylkeskommune er det identifisert et behov for nye mobilitetsløsninger, spesielt på vestsiden av Trondheimsfjorden, som omfatter kommunene Indre Fosen, Ørland, og Åfjord. Videre bør løsninger vurderes for Selbu, Orkland, og Skaun. Disse områdene, med varierende grad av urbanisering og geografisk spredning, står overfor spesifikke utfordringer knyttet til transport og pendling. For å oppnå nullvekstmålet, som innebærer at all vekst i persontransport skal dekkles av kollektivtransport, sykling og gange, uten økning i privatbilbruk, må det utvikles innovative mobilitetsløsninger som er tilpasset lokale forhold.



Figur 13 Avstanden mellom hjemmekontor og hovedkontor med privat bil.



Figur 14 demonstrerer effekten av å ha et satellittkontor nærmere der man bor, med færre reiser med privatbil til hovedkontoret.



Figur 15 Illustrerer målet med reisekuttprosjektet, som er å ha et nodekontor i nærheten av bostedet for å muliggjøre gang- eller sykkeltransport til kontoret.

En tilnærming som kan vurderes er å implementere nodekontorer, som er desentraliserte arbeidsplasser plassert nærmere der folk bor, for å redusere behovet for daglig pendling til større byer som Trondheim. Ved å etablere slike kontorer kan man redusere behovet for reiser med privatbil til hovedkontoret. Illustrert i Figur 13, viser avstanden mellom hjemmekontor og hovedkontor med privat bil, mens Figur 14 demonstrerer effekten av å ha et satellittkontor nærmere der man bor, med færre reiser med privatbil til hovedkontoret. Figur 15 representerer målet med reisekuttprosjektet, som er å ha et nodekontor i nærheten av bostedet for å muliggjøre gang- eller sykkeltransport til kontoret, og deretter bruke bildeling eller offentlig transport for videre reise til hovedkontoret. Dette konseptet vil kunne redusere privatbilbruk og trafikkbelastning i rushtiden ved å fremme samkjøring fra nodekontoret, eller ved at man tilpasser busstilbudet fra nodekontoret. En integrert løsning kan være å kombinere nodekontorer med bildeling. Nodekontorer kan i slike tilfeller bidra til å redusere daglig pendling ved å ligge nærmere ansattes bosteder, og bildeling kan gi fleksibel tilgang til bil når nødvendig, uten å kreve privatbil. Dette vil redusere både trafikk og utslipp, samtidig som det øker fleksibiliteten for ansatte som kan kombinere hjemmekontor, nodekontor og bildeling. Bildeling kan være en effektiv løsning, særlig i områder med begrenset kollektivdekning. Redusert behov for bilhold kan føre til færre biler på veiene og mindre trafikkbelastning, samtidig som det frigjør parkeringsplasser i byen som kan brukes til eksempelvis grøntareal og sykkelveier.

Økonomisk sett kan bildeling være fordelaktig for både enkeltpersoner og bedrifter. For enkeltpersoner som sjelden trenger bil, kan bildeling være mer økonomisk enn eierskap, mens det for bedrifter kan redusere kostnader knyttet til firmabiler. Offentlig støtte, som subsidier eller tilrettelegging av parkeringsplasser, kan gjøre bildeling mer attraktivt for private aktører. Implementeringen i rurale områder krever utvikling av infrastruktur, som ladestasjoner for elbiler, samt endringer i folks vaner og holdninger til bilbruk. Informasjonskampanjer og insentiver kan bidra til å fremme adopsjon av bildeling, og det er viktig å sikre tilstrekkelig tilgang og dekning for å gjøre bildeling til et pålitelig alternativ.

5.6 Eierkultur

Den norske private eierkulturen er preget av et sterkt ønske om eierskap, dette gjelder både bolig og bil. Dette reflekterer økonomiske og kulturelle verdier som er dypt forankret i norsk samfunnsstruktur. Boligeierskap er sett på som en viktig milepæl og en stabil investering,

støttet av gunstige boliglån og skattefradrag. Bileierskap er også utbredt, med 82 prosent av den voksne befolkningen i Trondheim og 95 prosent i omegnskommunene som har tilgang til bil. Den høye andelen biler, særlig i omegnskommunene, kan skape utfordringer i overgangen til mer miljøvennlige alternativer som kollektivtransport og bildeling, siden privat bilen tilbyr en fleksibilitet og for mange en tidsbesparelse fremfor andre mer kollektive transport løsninger. Selv om det er en økning i bruk av elbiler og bildelingstjenester i større byer, forblir eierskap av privatbil vanlig og symboliserer for mange en frihet og fleksibilitet som man nødvendig vil gi avkall på.

5.7 Kulturelle og sosiale aspekter

Eierkulturen i Norge er nært knyttet til ideene om selvstendighet og ansvar, og eierskap av bolig eller bil er ofte forbundet med personlig suksess. Dette kan føre til motstand mot endringer i eierskapstradisjoner. Samtidig kan økende boligpriser og økt fokus på miljøhensyn bidra til å drive utvikling mot en gradvis overgang mot mer deling og bærekraftige alternativer velges.

5.8 Bruk av nodekontor

Selv om nodekontor (satellittkontorer og kontorfellesskap) ikke er utbredt i Norge, er bruken av hjemmekontor betydelig. Ifølge rapporten "Hjemme–Borte–Uavgjort" (2022) av Mari Holm Ingelsrud og kolleger, hadde omtrent 50% av norske arbeidstakere mulighet til hjemmekontor i 2021 og 2022, og 53% av dem jobbet hjemme minst én dag i uken. 73% av norske arbeidstakere ønsker å jobbe hjemmefra minst en dag i uken, men færre ønsker å jobbe hjemmefra hver dag. Rapporten indikerer også at hjemmekontor kan ha varierende effekter på helse, med muligheter for mindre stress og mer fritid, men også økt risiko for ensomhet og helseproblemer knyttet til dårlig ergonomi og redusert fysisk aktivitet.

6 Konklusjon

Denne studien hadde følgende to spørsmål som den skulle belyse:

Hvordan kan nodekontorer i Trøndelag fylke fungere som knutepunkt for ulike transportløsninger, og hvilke muligheter og barrierer (kulturelle, økonomiske og sosiale) påvirker implementeringen av slike løsninger?

Hvilke tiltak vil være mest effektive for å redusere bilkjøring i fylket og støtte opp under fylkeskommunens mål om klimanøytralitet?

Prosjekt "Reisekutt 2.0" har belyst hvordan nodekontorer kan fungere som integrerte knutepunkter for diverse transportløsninger i Trøndelag, og gjennom det vil et slike konsepter bidra til betydelige reduksjoner i bilbruk og støtte opp under fylkeskommunens mål om klimanøytralitet innen 2030. Ved å etablere arbeidsteder nærmere hvor folk bor, reduseres behovet for lange pendlerreiser betydelig, noe som fører til direkte kutt i klimagassutslipp og trafikkbelastning, spesielt i rushtiden. Analysen viser at denne tilnærmingen ikke vil være miljømessig bærekraftig, men også økonomisk og sosialt fordelaktig ved å styrke lokaløkonomien og øke lokalsamfunnets engasjement. For at Trøndelag skal maksimere fordelene med nodekontorer, trengs en proaktiv tilnærming som forutser fremtidige utfordringer og tilpasser strategier deretter. "Reisekutt 2.0" viser at nodekontorer kan redusere klimagassutslippene ved å minske avhengigheten av privat biltransport ved å tilby arbeidsteder som er geografisk og funksjonelt tilpasset dagens mobilitetsbehov. Dette underbygger teorier om at nærhet til arbeidsplassen fremmer miljøvennlige reisemåter og kan stimulere til økt bruk av kollektivtransport, sykling, eller gange. Slike funn er viktige for utforming av fremtidige politikk og kan veilede andre regioner og kommuner i arbeidet med å utvikle lignende bærekraftige arbeidsløsninger.

Hva som vil være mest *effektive for å redusere bilkjøring i fylket*- er det noe mer krevende å svare på. Det er åpenbart at ikke alle jobbreiser vil kunne elimineres med opprettelse av flere nodekontor i randkommunene. En del jobber krever at man faktisk utfører dem på en bestemt lokasjon som for eksempel offentlig tjenester som tannlege, legetjenester, skole, barnehage, brannvesen mm og behovet for disse jobbreisene vil ikke forsvinne ved at man utvikler nodekontorkonseptet videre. Men når det er sagt, nodekontor konseptet har helt klart et potensiale for redusere deler av pendler behovet relatert til jobbreiser som utføres i

kontorfasiliteter, og dette utgjøre betydelig andel av de jobbreiser som gjøres i det fleste kommuner i dag. Et godt fungerende nodekontor vil redusere antall jobbreiser – simpelthen ved at man dropper enn eller to lengre jobbreiser hver uke og konseptet vil kunne bidra til mer samkjøring og kollektiv jobbreiser på sikt. I tillegg vil nodekontor konseptet kunne bidra til at antall jobb reiser i rushtiden vil kunne bli redusert, ved at man velger samkjører med en fra samme kontor eller ved at det legges til rett med kollektiv transport fra der node kontoret ligger. Pr 2024 finnes det ikke klare data som gjør at vi kan kvantifisere hvor stor reduksjon som er mulig oppnå basert på innføring av dette konseptet i større skala og om vi vet ikke om det er bildeling eller kollektiv transport som bør tilpasses for at nytten skal utløses. Antall som bruker node kontor ser ut til å være økende og det er ingen tvil om at det er langt billigere og bedre for miljøet enn å bygge ut enda mer veg. Men det må forskes mer på reisevaner for å kunne gi et klart svar på hvor stort potensialet er. Det bør også forskes mer på hvilke incitament som må legges til rett for at flere skal endre reisevanene til mer kollektive løsninger på de jobbreisene som befolkningen tross alt er avhengig av å ta.

Referanseliste

A. Kolleck, (2021) «Does Car-Sharing Reduce Car Ownership? Empirical Evidence from Germany,» Sustainability.

Berstad, M. (2023). Coworking spaces. <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/3088458>

Bouncken, R. B., Lapidus, A., & Qui, Y. (2022). Organizational sustainability identity: 'New Work' of home offices and coworking spaces as facilitators. Sustainable Technology and Entrepreneurship, 1(2), 100011. <https://doi.org/10.1016/j.stae.2022.100011>

Bueno, S., Rodríguez-Baltanás, G., & Gallego, M. D. (2018). Coworking spaces: a new way of achieving productivity. Journal of Facilities Management, 16(4), 452–466. <https://doi.org/10.1108/jfm-01-2018-0006>

Deskmag. (2020). The 2020 global coworking survey. Hentet fra <https://www.deskmag.com>

Digs. (n.d.). Medlemskap Digs. Hentet fra https://meshcommunity.com/medlemskap-digs/?gad_source=1&qclid=EAIaIQobChMI-cWWpdzQhgMVrhCiAx0h4wbsEAAAYASAAEqL1ZPD_BwE

Evaluering Av kollektivtilbudet I Stor-Trondheim. (2024). Hjem - Asplan Viak. <https://www.asplanviak.no/prosjekter/evaluering-av-kollektivtilbudet-i-stor-trondheim/>

E. Martin og S. Susan, (2011) «The Impact of Carsharing on Household Vehicle Ownership,» UC Berkeley, ACCESS Magazine

F. Giesel og C. Nobis, (2016) «The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities,» Transportation. Research Procedia

Loftet Coworking Space. (n.d.). Hentet fra <https://roroshagen.no/tjenester/leie-kontorplass/>

M. Namazu og H. Dowlatabadi, (2018) «Vehicle ownership reduction: A comparison of one-way and two-way carsharing systems,» Transport Policy, vol. 64, pp. 38-50

Merrell, I., Füzi, A., Russell, E., & Bosworth, G. (2021). How rural coworking hubs can facilitate well-being through the satisfaction of key psychological needs. Local Economy the Journal of the Local Economy Policy Unit, 36(7–8), 606–626. <https://doi.org/10.1177/02690942221075598>

Sjøgata Arbeidslag. (n.d.). Hentet fra https://www.facebook.com/sjogataarbeid?locale=nb_NO

Spinuzzi, C. (2012). Working alone together: Coworking as emergent collaborative activity. *Journal of Business and Technical Communication*, 26(4), 399-441.

Social network analysis 101: Ultimate guide. (2023, September 14). Visible Network Labs. <https://visiblenetworklabs.com/guides/social-network-analysis-101/>

Store norske leksikon. (2005-2007). Kontor. Hentet 11. juni 2024 fra <https://snl.no/kontor>

Tjernshaugen, A. (2021). Kontorfellesskap. Store norske leksikon. Hentet 11. juni 2024 fra <https://snl.no/kontorfellesskap>

V. Nenseth og I. Opheim Ellis, (2022) «Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter,» TØI, vol. 1895

Weijs-Perrée, M., van de Koeving, J., Appel-Meulenbroek, R., & Arentze, T. (2019). Analysing user preferences for co-working space characteristics. *Building Research & Information*, 47(5), 534-548.

Ørland Kommune. (n.d.-a). Ørland Pendlerkontor - Framtidens arbeidsplass. Hentet fra <https://www.orland.kommune.no/tjenestemeny/naring/naringsliv/orland-pendlerkontor/>

Ørland Kommune. (n.d.-b). Ørland Pendlerkontor. Hentet fra <https://www.orland.kommune.no/tjenestemeny/naring/naringsliv/orland-pendlerkontor/>

Åfjord CoWorkz. (n.d.). Hentet fra <https://www.coworkz.no/>

Vedlegg

Vedlegg 1 – Data fra Reisekutt 2.0

[Reisekutt 2.0 Excel](#)



Spørreundersøkelse kontorfellesskap

Har du noen gang jobbet fra et kontorfellesskap?

Ja Nei

Hva slags kontorfellesskap har du jobbet fra?

Coworking space (Et kontorfellesskap (engelsk: coworking) er en delt arbeidsplass. Flere virksomheter samles i kontorfellesskap, har fast eller fleksibel arbeidsplass, noen ganger et eget mindre kontor i kontoret. Det deles på møterom, printer og andre kontorfasiliteter.)

Satelittkontor (Et satellittkontor er en mindre, sekundær kontorplass etablert av en organisasjon som ligger fysisk adskilt fra hovedkontoret. Disse kontorene kan være plassert i forskjellige byer, regioner eller til og med land, og fungerer som utvidelser av hovedkontoret.)

Kafé

Annet

Pendlerkontor

Hvor mange dager jobber du fra kontorfellesskapet i måneden?

mindre enn 1 dag 1-5 dager

5-10 dager

10-15 dager 15-20 dager 20-30 dager

Hvordan har det fungert for deg å jobbe på kontorfellesskapet?

Bra

Hverken eller Dårlig

Hva var bra, og hva var dårlig med å jobbe i et kontorfellesskap?

Hvordan reiser du til kontorfellesskapet?

Privat bil

Offentlig transport (buss, tog og båt) Sykkel/micromobilitet

Går

Annet

Hvor enig eller uenig er du i de følgende påstandene om ditt arbeid på kontorfellesskapet?

Jeg er mer produktiv på kontorfellesskap sammenlignet med min vanlige arbeidsplass

Helt enig Delvis Enig



Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg har den digitale kompetansen jeg trenger for å gjøre en god jobb

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg har utstyret jeg trenger for å løse arbeidsoppgavene mine på en god måte

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg synes samholdet er godt på kontorfellesskapet

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg opplever god oppfølging fra min arbeidsgiver

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg opplever positive konsekvenser på min mentale helse av å jobbe i kontorfellesskap

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar



Jeg opplever at det er vanskeligere å samarbeide med mine kolleger

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Jeg opplever at kontakten med min direkte leder er påvirket negativt av kontorfellesskapet

Helt enig Delvis Enig Nøytral Delvis Uenig Helt Uenig Ingen svar

Hva er hovedmotivasjonen din for å begynne å bruk kontorfellesskapet? (flere valg mulig)

Kontorfasiliteter Beliggenhet
Pris

Sosialt miljø
Fag miljø Parkeringsmulighet
Nærhet til kollektivtransport Lunsjtilbud

Annet

Hvilken arbeidsplass har du (ønsker du) når du jobber i kontorfellesskapet?

Tilrettelagt med eget cellekontor Alene i åpent landskap
Sammen med andre i åpent landskap Varierer fra dag til dag (Free seating)

Er det noe utstyr du mangler for å kunne utføre arbeidsoppgavene din på kontorfellesskapet (flere valg mulig)

Større skjerm / flere skjermer Hev/senk skrivebord Webkamera
Headset

Bedre datamaskin
Bedre nettverk/internetttilgang Kontorstol



Annet ergometrisk tilpasset utstyr Ingenting mangler
Annet

Er det noe du savner spesielt ved å jobbe på kontorfellesskapet? (flere valg mulige)

Det sosiale arbeidsmiljøet
Det faglige arbeidsmiljøet
Å møte kunder personlig
Å kunne konsentrere meg uten forstyrrelser Datautstyr

Kontorutstyr
Nei, savner ingenting spesielt

Har du forslag til tiltak som kan gjennomføre for at din arbeidshverdag på kontorfellesskapet skal bli bedre?

Hva synes du er fordelene med å jobbe på kontorfellesskapet? (flere valg mulig)

Det er mer fleksibelt
Det er enklere å organisere arbeidshverdagen Mer tid til å fokusere
Møter blir mer effektive
Hverdagen blir mindre travel
Mindre reisetid
Mer tid med familien
Annet

Kan du tenke deg å jobbe mer fra kontorfellesskapet enn du gjør i dag?

Ja

Nei

Jobber alt fulltid på kontorfellesskapet Vet ikke

Er det noe mer du ønsker å legge til?

Har du mulighet til å stille til intervju om bruk av kontorfellesskap kan du skrive epost adressen din her, så tar vi veldig gjerne kontakt!