



UNIVERSITETET I BERGEN
Institutt for politikk og forvaltning

AORG350
Masteroppgave

**Lokal variasjon i regulering av forstyrrende
teknologi**

Casen el-sparkesykler i Bergen og Trondheim

Endre Broshaug Fausa

Vår 2023

Forord

I løpet av de 5 årene jeg har bodd i Bergen så har mye forandret seg. En av de tingene som for meg har stukket seg mest ut er inntoget av sparkesykler. Disse er blitt veldig synlige i bybildet, både i trafikken og hvor de etter hvert blir parkert. De står på gatehjørner og fortau, og ligger slengt i grøftekanter. Da de først kom la jeg ikke veldig merke til dem, men etter hvert har de vært veldig fremtredende i bybilde. Lokalavisene skrev også mye om det. Dette gjorde meg nysgjerrig på hvordan kommunen har måttet forholde seg til utleieselskapene og hvordan lovverket har utviklet seg. Nysgjerrig nok til at jeg synes det var et tema som forhåpentligvis kunne være grunnlaget for en spennende masteroppgave.

Det er mange jeg ønsker å takke for deres hjelp til å skrive denne oppgaven. Først av alt vil jeg rette en stor takk til min veileder Regine Paul. Hun har i løpet av skriveprosessen vært utrolig støttende og hjelpsom og uten henne tviler jeg på at skriveprosessen hadde gått i nærheten av like bra. Hver gang jeg følte jeg satt fast eller at jeg ikke kom til å klare å bli ferdig viste hun meg veien videre samtidig som hun også ga meg viktige akademiske utfordringer og hyggelige samtaler.

Jeg vil også gi en takk til mine medstudenter som ved flere anledninger har gitt meg hjelp og forsikret meg om at jeg klarer meg, selv om jeg ikke alltid har vært den mest utadvendte eller den letteste å snakke med. Til slutt vil jeg takke min familie og mine venner både for deres støtte i løpet av skriveprosessen og deres tålmodighet når de har måttet tolerere mine tidvise frustrasjoner rundt skrivingen. En spesiell takk til den vennen som lærte meg at el-sparkesykler kalles el-løperhjul i Bergen og at det var dette begrepet jeg måtte søke etter.

Abstrakt

Denne kvalitative case studien ser på hvordan forstyrrende teknologi reguleres på lokalt nivå i Norge og hvordan det lokale nivået forholder seg til det statlige. Dette gjøres ved å se på casen med utleievirksomhet av el-sparkesykler i de to kommunene Bergen og Trondheim. For å undersøke casen så ser jeg på teori knyttet til regulatoriske tilnærminger og motivasjoner for å regulere. I oppgaven har jeg utført en kvalitativt fortolkende koding av policydokumenter fra de to kommunene. I tillegg til har jeg gjort en medieanalyse samt sett på klagedata for å se hvordan de forskjellige motivasjonene har hatt innvirkning på den endelige reguleringen til de to kommunene.

Det jeg i løpet av oppgaven har funnet ut er at begge kommunenes regulering har hatt omtrentlig lik utvikling og endte med omtrentlig like forskrifter for å regulere el-sparkesykler. Begge kommunene ønsket først å regulere teknologien strengt med å bøtelegge og konfiskere feilparkerte sykler, men dette var et prinsipp som endte opp som en sak i rettssystemet. En sak de tapte slik at de i stedet valgte å samarbeide med enkelte aktører for å sammen forberede et gunstig regelverk for begge parter mens de ventet på at staten skulle lage et regulatorisk rammeverk de kunne bruke til å danne forskrifter for reguleringen av utleien. I policydokumentene som er analysert ser man at under drøftingen av reguleringen ble det lagt størst fokus på motivasjoner for regulering knyttet til teorier basert på markedsfeil og offentlig interessedeteorier.

Staten ønsket først at kommunene selv skulle benytte seg av sin autonomi til å regulere problemene rundt el-sparkesykkeltuileien, men ble etter hvert nødt til å selv lage et regulatorisk rammeverk for å hjelpe kommunene da de tapte i retten som følge av en annen gjeldende lov knyttet til fri ferdsel på offentlige områder. Studien viser altså at de to kommunene hadde en lignende tilnærming til regulering av teknologien med fokus på markedsfeil og offentlig interesse, men at de var avhengig av hjelp fra staten for å få gjort alle tiltakene de følte var nødvendige.

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Abstrakt	3
Liste over tabeller	6
Liste over figurer	6
1. Innledning	7
1.1 Casen	9
1.2 Oppgavens struktur	11
2. Litteraturgjennomgang	12
2.1 Teoretisk litteratur	13
2.2 Empirisk litteratur	18
2.3 Sammendrag	22
3. Teoretisk rammeverk	23
3.1 Reguleringssteori	24
3.1.1 Markedsfeil	25
3.1.2 Offentlighetens interessedeteorier	26
3.1.3 Interessegruppeteorier	27
3.1.4 Public salience teorier	28
3.1.5 Regulatoriske tilnærminger	29
3.2 Regulering i den norske konteksten	29
3.2.1 Lokalt nivå	31
3.3 Konklusjon og forventninger	35
4. Forskningsdesign	38
4.1 Case studier	38
4.1.1 Utvalg av case	40
4.2 Operasjonalisering	41
4.3 Data utvalg	44
4.4 Dataanalyse	49
4.5 Validitet og reliabilitet	51
4.5.1 Intern validitet	51
4.5.2 Ekstern validitet	51
4.5.3 Reliabilitet	51
4.6 Etske hensyn	52
5. Resultater og analyse	53
5.1 Nåværende lovverk	53

5.2 Reguleringen og dens regulatoriske tilnærminger	55
5.2.1 Regulatoriske mål	56
5.2.2 Regulatorisk strenghet	57
5.2.3 Regulatorisk sanksjonering.....	58
5.2.4 Regulatorisk stil	58
5.3 Motivasjoner knyttet til reguleringen av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim.....	59
5.3.1 Regulering basert på markedsfeil.....	60
5.3.2 Regulering basert på offentlig interesseteori.....	62
5.3.3 Regulering basert på interessegruppeteori.....	64
5.3.4 Regulering basert på public salience	66
5.4 Forholdet mellom det lokale og det statlige	69
5.5 Sammendrag av analysen: Bergen versus Trondheim	71
6. Konklusjon	74
6.1 Hovedfunn	74
6.2 Refleksjoner rundt teorien	75
6.3 Refleksjoner rundt metode og forskningsdesign	76
6.4 Fremtidig forskning	77
7. Kilder.....	79
8. Appendix.....	83
8.1 Oversikt over analyserte dokumenter.....	83

Liste over tabeller

Tabell 1: Datakildene som er benyttet og deres bidrag til oppgaven.....	47
Tabell 2: Antall analyserte dokumenter som inneholder de forskjellige motivasjonene.....	61
Tabell 3: Antall dokumenter de forskjellige motivasjonene for regulering er kodet i	61
Tabell 4: Liste over analyserte policydokumenter og deres dokumenttype.....	83

Liste over figurer

Figur 1: Kategorier for klager på el-sparkesykler i Bergen.....	48
Figur 2: Medieomtale av el-sparkesykler i lokalaviser i Bergen og Trondheim.....	66

1. Innledning

Teknologi og innovasjon er to ting som kontinuerlig skapes og forbedres. Selv om disse skapes for å lage nyttige tjenester eller for å hjelpe deler av samfunnet er det ikke alltid at de fungerer akkurat som planlagt eller ønsket. I noen tilfeller så lages det også teknologier med bevisste konsekvenser som kan være problematiske for andre, men som kan gi profitt eller fordeler til de som benytter seg av teknologien. Det er da viktig for styresmakter å regulere teknologiene for å unngå dette, men med det tempoet det lages og introduseres nye teknologier og innovasjoner i dag så blir det vanskelig for myndighetene å holde følge. De må også sørge for å ikke kneble nye teknologier for fort ettersom de kan skape bedre samfunnsløsninger, flere arbeidsplasser og mer økonomisk aktivitet. Slike former for teknologi som søker profitt ved å raskt innta markeder hvor det ikke finnes eksisterende regulering knyttet til dem kalles forstyrrende teknologi (Taeihagh, Ramesh og Howlett 2021).

Et eksempel på en slik ny teknologi som har dukket opp de siste par årene er selskaper som driver utleie av el-sparkeykler. Disse har dukket opp i flere byer både i Norge og andre steder i Europa. De har og er blitt håndtert på flere forskjellige måter rundt omkring der de er introdusert og blant variasjonene i regulering finner man aldersgrenser, hjelmpåbud og fartsgrenser som varierer fra land til land (Twise 2020). I Paris hadde byen nylig en folkeavstemning om de ønsket at utleie av el-sparkeykler skulle være lovlig eller ikke som følge av flere ulykker hvor folk skadet seg og i noen tilfeller døde. I denne avstemningen stemte omtrent 90% av de som avla stemme for at el-sparkeykkelutleie skulle forbys i byen, noe den lokale myndigheten fulgte opp med å gjøre (Giuffrida 2023). Dette er en form for teknologi som stort sett bare benyttes i tettbefolkede byer og som følge av dette ser vi, som i tilfellet i Paris, at det er byene selv som har regulert teknologien. Da kan vi spørre oss, hvordan har dette blitt gjort i Norge?

I min oppgave har jeg sett på hvordan forstyrrende teknologi reguleres på lokalt nivå i Norge ved å ha utført en case studie av reguleringen av utleievirksomhet av el-sparkeykler i kommunene Bergen og Trondheim. Jeg vil se på hva slags muligheter og prioriteringer som kommuner har for å få kontroll over former for teknologi som det ikke finnes eksisterende regelverk som regulerer, eller som blir regulert av et lovverk som ikke er tilpasset nye utviklinger innenfor teknologien den skal regulere. Dette gjelder spesielt i tilfeller hvor staten er mer avventende i hvordan de vil forholde seg til den nye teknologien. For å belyse dette benytter jeg meg av teori fra Baldwin, Cave og Lodge (2012) som går gjennom forskjellige

former for regulatoriske tilnærminger, og mulige motivasjoner som lovgivere støtter seg på når de skal regulere en teknologi. Empirien til oppgaven bygger på en kvalitativ dokumentanalyse av policydokumenter fra de to kommunene som jeg selv har utført ved hjelp av fortolkende koding. I tillegg har jeg også utført en medieanalyse og sett på klagedata fra kommunene.

Teoretisk relevans ser på hvordan forskningen som utføres kan bidra til videre forskning på samme fagfelt. Som følge av dette bør den bygge på den allerede eksisterende kunnskapen som finnes innenfor området (Lehnert, Miller og Wonka 2007, 23-27). I denne oppgaven har jeg utforsket forskningsgapet som er regulering av forstyrrende teknologi på lokalt nivå i Norge og hvordan det gjøres med de begrensede virkemidlene som kommunestyre, byråd og administrasjoner har tilgjengelig. Hvilke muligheter har de og når er de avhengige av at staten kommer på banen for å skape nasjonale reguleringer? Mer kunnskap om dette kan gi oss bedre forståelse for forholdet mellom stat og kommune.

Ifølge Lehnert et al. så er det viktigste for å oppnå sosial relevans at noen i samfunnet blir påvirket av det sosiale fenomenet som undersøkes. Dette er da en lettere definisjon å oppnå kontra tidligere definisjoner av uttrykket som krever at folk bryr seg om forskningen (Lehnert, Miller og Wonka 2007, 23-27). Blant de som kan ha nytte av forskningen jeg ønsker å gjennomføre kan man se for seg for eksempel gründere som selv ønsker å benytte seg av nye innovasjoner og forstyrrende teknologi. Hvis de får mer kunnskap om hvordan norske myndigheter, både nasjonalt og lokalt, regulerer slik teknologi kan de lære av dette for å utvikle produktene sine eller tjenestene sine på bedre måter. Hvis disse tjenestene blir bedre utviklet for å tilpasse seg lovverket på en god måte så kan dette også positivt påvirke mennesker som ender opp med å bruke disse tjenestene. Det kan muligens hjelpe myndighetene med å skape mer forutsigbar og rettferdig lovgivning hvor lignende teknologi reguleres på like måter.

For å bedre kunne forstå hvordan styringsmaktene på lokalt nivå i Norge kan regulere forstyrrende teknologi, hva slags muligheter de har til å gjøre dette, hvilke motivasjoner det er som styrer reguleringen, og hvordan de gjør dette i et system hvor det finnes høyere reguleringsnivå slik som staten så har jeg laget en problemstilling som jeg vil undersøke. «Hvordan regulerer lokale myndigheter i Norge forstyrrende teknologi og hvordan forholder de seg til høyere reguleringsnivå?» Med en slik eksplorerende problemstilling vil jeg undersøke de forskjellige måtene og mulighetene for regulering som finnes for lokale myndigheter og hvordan deres muligheter og motiver skiller seg fra det statlige.

For å undersøke dette vil jeg se på de innsamlede datakildene fra dokumentanalysen hvor jeg analyserer dem basert på Baldwin, Cave og Lodge (2012) sine regulatoriske tilnærminger og for å se om reguleringen bygger på noen av disse. Deretter vil jeg se om noen av disse har oppstått som følge av motivasjonene for regulering som også er tatt fra Baldwin, Cave og Lodge. Til slutt vil dette og ses i lys av hvilke muligheter til å regulere som kommuner i Norge faktisk besitter.

1.1 Casen

Casen jeg har valgt i denne oppgaven for å undersøke problemstillingen er reguleringen av utleievirksomheten av el-sparkesykler. El-sparkesykler ser ut som tradisjonelle sparkesykler, men er utstyrt med en elektrisk motor som lar dem nå hastigheter opp til 20 kilometer i timen, uten at brukeren selv trenger å sparke. Disse har vært solgt til privat bruk i noen år, men i denne oppgaven vil jeg fokusere på utleievirksomheten av dem ettersom det er denne som har vært forstyrrende og som har skapt problemer for de byene hvor tjenesten har blitt introdusert. Utleievirksomheten av el-sparkesykler bygger på en businessmodell hvor et selskap som eier flere sykler setter disse ut på forskjellig offentlige steder i en by. De som ønsker å benytte seg av syklene kan låse opp disse med en app på mobilen og betaler for tjenesten. Først en sum for å starte turen og så en sum basert på hvor lenge man kjører sykkelen. Når turen er over settes sykkelen fra seg der brukeren går av og man behøver ikke å parkere sykkelen på et spesielt oppmerket område (Sareen, Remme og Haarstad 2021). Man kan dermed kjøre dem hele veien bort til destinasjonen i motsetning til for eksempel busser eller leiesykler, noe som har gjort dem populære blant brukerne av tjenesten.

I tillegg til å velge meg ut el-sparkesykkel som en case av forstyrrende teknologi så har jeg og valgt meg ut de to byene Bergen og Trondheim for å undersøke denne casen. Disse byene opplevde begge at el-sparkesykler ble introdusert omtrentlig over natten uten at det fantes et eksisterende regelverk som bestemte hva selskapene kunne og ikke kunne gjøre, og hva kommunene hadde evne til å gjøre for å bestemme hva selskapene hadde mulighet til. Businessmodellen til el-sparkesykkelselskapene brakte med seg flere negative konsekvenser for lokalsamfunnene. Blant annet feilparkeringer til hinder for fotgjengere noe som var spesielt plagsomt for eldre, bevegelseshemmede og svaksynte, skader som belastet helsevesenet og opphoping av sykler som ødela for bybildet.

Staten som en høyere reguleringsinstans har selvfølgelig også muligheten til å ta tak i de problemene som ble observert som følge av utleievirksomhet knyttet til el-sparkesykler. Men

ettersom dette var et problem som hovedsakelig gjaldt for et lite mindretall med bykommuner så ønsket staten at disse selv skulle benytte seg av sin lokale autonomi til å håndtere problemene som oppsto. De mente at siden det var kommunene som hadde erfaring med el-sparkesykkellutleien og problemene dette brakte med seg så hadde de mer kunnskap om hva slags tiltak som ville være gunstige og det åpnet også opp for lokal variasjon i regelverk i de byene hvor det kunne hjelpe. For staten var det og viktig at de ikke gikk inn med en for streng statlig regulering som kunne risikere å gjøre at driften av utleievirksomheten ikke lenger var profitabel. Selv om driften ledet til flere problemer så hadde den også mange positive kvaliteter slik som at den var et miljøvennlig transportalternativ som blant annet kunne hjelpe med å redusere biltrafikk i byene. Staten ønsket altså at kommunene selv skulle lage reguleringer som kunne begrense de negative konsekvensene av el-sparkesykkellutleien uten å fullstendig stå i veien for driften av denne tjenesten. I senere tid har staten likevel valgt å regulere deler av bruken av el-sparkesykler. Da har fokuset vært på trygghet rundt kjøringen ved blant annet å innføre promillegrense og aldersgrense (Regjeringen.no 2022). Reguleringen av selve utleievirksomheten var noe de overlot til kommunene.

Et annet aspekt med el-sparkesyklene og deres forstyrrende introduksjon i byene var den store mengden selskap som ønsket å etablere virksomheten sin. I Bergen var kommunen i kontakt med så mange som 13 selskaper som viste interesse for å sette ut el-sparkesykler i byen. For at tjenesten skulle være profitabel etter at man blant annet hadde regnet inn administrasjonskostnader og vedlikehold krevde det og at alle selskapene måtte ha et minimum antall sykler for å kunne drifte med overskudd (Sareen, Remme og Haarstad 2021). Dette medførte at et veldig stort antall sto rundt omkring i byen, og på et punkt var Bergen den byen i Europa med flest el-sparkesykler per innbygger (E24.no 2021). Det ble derfor svært viktig for kommunen å regulere antallet aktører og sykler for å få kontroll over situasjonen.

Begge kommunene forsøkte å regulere el-sparkesykkelselskapene ved å konfiskere sykler som var feilparkerte for deretter å å bøtelegge det selskapet som eide den sykkelen for hver gang dette ble gjort. Dette opplevde utleieselskapene som urimelig og Ryde prøvde denne håndhevingen for retten. Ryde vant denne saken og retten konkluderte med at retten til fri ferdsel på offentlig grunn trumfet kommunens rett til å styre over deres eiendommer og dermed skulle el-sparkesykkelselskap få lov til å fortsette å drive virksomheten slik de hadde holdt på. Både Bergem og Trondheims praksis med å konfiskere sykler og bøtelegge utleieselskapene har blitt tatt til retten. Begge kommunene tapte disse sakene (Sareen, Remme

og Haarstad 2021). Begge kommunene jeg har sett på ønsket altså å regulere utleievirksomheten av el-sparkesykler som fantes i byene, men dette var de ikke i stand til som følge av at det ikke fantes noen statlig lov som sa hva kommuner kunne gjøre for å regulere virksomheten. Da de forsøkte tapte de i retten som følge av loven knyttet til retten til fri ferdsel på offentlig område gjaldt.

1.2 Oppgavens struktur

I dette første kapitlet har jeg introdusert tema for oppgaven og gått gjennom casen som skal undersøkes. I kapittel 2 presenterer jeg litteraturgjennomgangen som ble utført i forkant av skriveprosessen knyttet til litteraturen rundt forstyrrende teknologi, hva den går ut på, og hvordan lovgivere kan forsøke å håndtere den, i tillegg til å se på noen former for forstyrrende teknologier. I kapittel 3 går jeg gjennom oppgavens teoretiske rammeverk som består av Baldwin, Cave og Lodges (2012) tilnærminger til regulering og deres motivasjoner for å regulere, samt teori knyttet til regulering i Norge på lokalt nivå. Deretter vil jeg i kapittel 4 se på oppgavens forskningsdesign. Her vil jeg gå gjennom casen og utvalg av denne samt at begreper skal operasjonaliseres. Videre vil datamaterialet som er samlet inn presenteres i lag med analyseoppleggene som skal brukes på materialet. I kapittel 5 skal dataene analyseres i lys av det teoretiske rammeverket, Til slutt vil jeg i kapittel 6 svare på problemstillingen, reflektere over de teoretiske og metodiske valgene som er gjort og de begrensningene som har funnet sted. Til slutt vil jeg også foreslå mulige fremtidige undersøkelser som kan være av interesse innen dette temaet.

2. Litteraturgjennomgang

For å opparbeide meg kunnskap på fagområdet er det viktig å først utføre en litteraturgjennomgang slik at jeg har kontroll på tidligere arbeid og ledende teorier rundt temaet. Det gjør det også mulig å lete etter områder hvor det er gjort lite forskning eller hvor «gåter» på forskjellige fagområder gjemmer seg. Ved å forske mer på disse områdene hvor det er gjort lite arbeid eller ved å forsøke å løse disse oppgavene kan det bidra med mer informasjon og mer kunnskap som kan bli en del av den totale kroppen med forskning som er gjort på et fagområde. Når man ser over eksisterende verk, får man også et inntrykk over hva andre har forsket på tidligere og hvilke resultater de har oppnådd. Slik vet man hva det ikke er nødvendig å forske på selv, ettersom det allerede er gjort. Det er med andre ord unødvendig «å gjenoppfinne hjulet» (Knopf 2006). Litteraturgjennomgangen vil derfor fungere som et utgangspunkt for resten av oppgaven som kan bygge på informasjonen som er funnet her.

I starten av prosessen med å gjennomføre litteraturgjennomgangen ble det hovedsakelig benyttet akademiske søkemotorer slik som Google Scholar til å lete etter artikler som var teoretisk relevant til oppgaven. For å finne disse ble det benyttet søkeord og begrep slik som «disruptive technology», «technology regulation», «technological pace/speed» og flere variasjoner av disse som kunne gi artikler og bokkapitler med nyttig informasjon. Blant de resultatene som dukket opp ble det først fokusert på de som hovedsakelig var teoretiske av natur. Det ble gått mer i dybden på de verkene med mange siteringer ettersom de ofte regnes som sentrale og viktige verk. Etter å ha sett på en del sentrale teoretiske artikler og bokkapitler ble det og sett på tidligere empiriske verk med tentativ styring i fokus for å se hva slags resultater det har fått tidligere. Blant disse ble det lagt mer vekt på de i Europa fremfor de utenfor ettersom land i EU/EØS har mer til felles med casen Norge enn de landene som ikke er medlem. Deretter ble det sett etter informasjon rundt diverse nyere teknologiske innovasjoner som er innført i Norge de siste par årene, hvordan de ble introdusert, og hvordan regjeringen og lokale myndigheter forholdt seg til innføringen av dem. Eksempler på slike er for eksempel el-sparkesykler. Det ble og hentet inn informasjon fra regjeringens nettsider i blant annet NOUer angående relevant lovgivning rundt disse teknologiene.

En annen ting som er verdt å merke seg er at når nøkkelbegrepene ble søkt etter så kom det frem svært mange artikler angående for eksempel forstyrrende teknologi og regulering av dette, men blant disse var det svært få av dem som så på det fra et samfunnsvitenskapelig synspunkt. Det var mange flere artikler som enten var naturvitenskapelige, økonomiske, eller

juridiske. Mange av disse er fortsatt gode og nyttige, men det kan tyde på at det er en mangel på samfunnsvitenskapelig forskning på området.

2.1 Teoretisk litteratur

Blant litteraturen så er en av tekstene om tentativ styring Kuhlmann, Stegmaier og Konrads artikkel «The tentative governance of emerging science and technology – A conceptual introduction» (2019). Temaet i denne artikkelen er hvordan konseptet om tentativ styring kan brukes for å bedre regulere ny vitenskap og teknologi. Med tentativ styring menes det i deres artikkel “provisional, flexible, revisable, dynamic and open approaches to governance that include experimentation, learning, reflexivity and reversibility” (Kuhlmann, Stegmaier og Konrad 2019). Videre skriver de «We consider governance to be ‘tentative’ when it is designed, practiced, exercised or evolves as a dynamic process to manage interdependencies and contingencies in a *non-finalizing* way; it is prudent (e.g. involving trial and error, or learning processes in general) and preliminary (e.g. temporally limited) rather than assertive and persistent” (Kuhlmann, Stegmaier og Konrad 2019). De er altså ute etter regulering som har mulighet til å forme seg etter behovene både til det statlige som har den regulatoriske makten, men og de som utvikler teknologien og vitenskapen, de som finansierer den, og de som skal benytte seg av det som skapes slik som for eksempel offentligheten. Ved å bruke mer tentativ styring i stedet for definitiv styring, som bygger på tradisjonelle faste lover, så kan dette bidra til å skape velutviklede regelverk basert på flere parters ønsker og behov fremfor at enten staten eller de økonomiske interessene skal bruke seg av sin makt og innflytelse for å skape et regelverk som er fordelaktig for dem, men mindre egnet for de andre partene. Likevel er det viktig å ikke fullstendig forlate begrepet om definitiv styring mener forfatterne av artikkelen og de vektlegger punktet med å finne en god balanse mellom teknologi som har godt av tentativ styring og teknologi hvor definitiv styring fortsatt er viktig (Kuhlmann, Stegmaier og Konrad 2019).

Målet med artikkelen er å vise at tentative tilnærminger til styring som en heuristikk fremfor som en ny modell for å styre et samfunn på kan lede til bedre løsninger på de problemene som ny vitenskap, teknologi og innovasjon bringer med seg. I artikkelen så skrives det hovedsakelig om tentativ styring i kontekst av naturvitenskap, men de nevner at det og er relevant for andre sektorer som også møter på ny teknologi, vitenskap og innovasjon. Det er også verdt å nevne at artikkelen er del av en spesialseksjon hvor det er utført flere empiriske undersøkelser angående bruk av tentativ styring på forskjellige naturvitenskapelige

teknologier (Kuhlmann, Stegmaier og Konrad 2019). Kuhlmann, Stegmaier og Konrads artikkel ser på de andre bidragene til spesialutgaven og bruker disse til å trekke slutninger rundt effekten av tentativ styring i de diverse casene. Artikkelen er eksplorerende i sin natur.

En artikkel som ikke skriver om spesifikt tentativ styring, men som fortsatt er relevant ettersom den omtaler mange av problemene som følger med nye forstyrrende teknologier og som skriver om lignende temaer er Taeihagh, Ramesh og Howletts «Assessing the regulatory challenges of emerging disruptive technologies» (2021). Forfatterne starter med å fokusere på utfordringene som nye forstyrrende teknologier skaper for lovgivere. Blant problemene de løfter frem i artikkelen så vises det stort sett til problemer som er felles for omtrent all ny forstyrrende teknologi i stedet for å fokusere på problemer som kun gjelder for spesifikke typer. De trekker frem fire hovedutfordringer. Den første er asymmetri i informasjon. Dette viser til hvordan visse aktører har mer kunnskap rundt ny teknologi enn resten av interessentene og hvordan de kan bruke denne kunnskapen til å presse frem reguleringer som er gunstig for dem. I motsetning til andre aktører som ikke har samme kunnskap og som derfor vil oppleve at reguleringene blir urettferdig for dem. Den andre er policy usikkerhet. Dette viser til hvordan politikere som står for nye lover ikke kan ha full kunnskap på hva teknologiene går ut på og hva de påvirker, noe som kan lede til regulering som ikke er effektiv. Strukturelle maktforskjeller er den tredje og går ut på at forskjellige grupper har forskjellige mengder ressurser og blir påvirket av teknologiene i forskjellig grad. Dette kan lede til store forskjeller i hvem reguleringen gagnar mest mellom vinnerne (de med ressurser) og taperne (de uten ressurser). Det vil da oftest ende med at de svakere stilte slik som forbrukere eller ansatte lavt nede i hierarkiet i et firma må tåle den største byrden med konsekvenser mens de ressurssterke slipper unna. Sist av utfordringene finner man det forfatterne kaller feil i designet av intervensjoner og policy responser som viser til at det er vanskelig å regulere teknologien akkurat nok. Man ønsker tross alt å unngå type 1 feil (overregulering av teknologier som ikke har spesielle ulemper) og type 2 feil (underregulering av teknologier som kan bringe med seg ulemper). I tillegg til disse problemene må det også regnes med hastigheten til nye teknologier og tempoet de blir utviklet og innført i, og hvem som mottar kostnadene som følger med teknologien eller modellen (Taeihagh, Ramesh og Howlett 2021).

For å løse disse utfordringene viser de til nødvendigheten av å ha en verktøykasse med politiske verktøy og redskap som kan brukes for å kontrollere utviklingen og innføringen av nye teknologier. Blant disse redskapene finner man diverse strategier for å håndtere

teknologiene slik som å la være å regulere, å forby, å forberede seg på utviklingen, å forsøke å kontrollere utviklingen, å tolerere, og å adoptere. Forfatterne viser også til hvordan forskjellige nye forstyrrende teknologier utvikler forskjellige komponenter av seg selv i ulike tempo. Disse forskjellige komponentene omhandler ofte forskjellige sektorer slik som sikkerhet eller personvern og de vil derfor være avhengige av forskjellig regulering. Man må dermed være i stand til å tilpasse forskjellige typer regulering til de forskjellige komponentene og sektorene. Videre så skiller forfatterne og mellom innholdsmessige (substantive) verktøy og prosedurale verktøy. Innholdsmessige verktøy har som mål å løse problemer som allerede har oppstått rundt teknologiene mens prosedurale verktøy har som mål å forutse mulige problemer som kan oppstå i fremtiden som følge av nye teknologier. De prosedurale verktøyene kan blir innholdsmessige etter hvert som teknologien utvikler seg og man ser om spådommene til de prosedurale verktøyene var korrekte eller ikke. Til slutt sees det på noen empiriske eksempler hvor de ser om bruken av innholdsmessige og prosedurale verktøy har hatt positive effekter (Taeihagh, Ramesh og Howlett 2021). Målet med artikkelen er å sette søkelys på utfordringene for regulering som følger med nye forstyrrende teknologier og å komme med forslag for hva myndigheter kan gjøre for å håndtere disse utfordringene. Dette gjøres på en oversiktlig og godt strukturert måte, men mangel på en ordentlig konklusjon hvor teksten oppsummeres kommer litt i veien for det ellers gode helhetsinntrykket.

Gary Marchant i sin artikkel “The Growing Gap Between Emerging Technologies and the Law” omtaler også problemer som oppstår når forstyrrende teknologier skapes og innføres i høyt tempo, men fokuserer mer på biten rundt juss (2011). Ifølge Marchant så er tempoet til nye forstyrrende teknologier så høyt at rettsvesenet, lovgiverne og deres verktøy ikke er i stand til å effektivt regulere dem. Derfor ønsker artikkelen å se på måter man kan forbedre kapasiteten til rettssystemer for å tilpasse seg hastigheten til ny teknologi. Blant problemene rettssystemer og lovgivere opplever i møte med nye teknologier er at de er basert på et statisk syn på samfunn og teknologi noe som gjør at de er dårlige på å forutse at ting kommer til å forandre seg. Et annet problem er at rettslige prosesser er svært trege og ikke i stand til å håndtere den enorme mengden med potensielle problemer som kan følge med nye teknologier. Ofte opplever man også at de sakene som får oppmerksomhet ikke alltid de som er viktigst, men de som har mest oppmerksomhet i det offentlige og som kan lede til feil prioriteringer. I enkelte tilfeller så må systemet også oppleve en krise eller en uventet hendelse før problemet blir tatt tak i et problem. Hvis det blir ansett som alvorlig kan det være at nytt lovverk blir forhastet slik at det ikke er tatt høyde for fremtidige endringer. Når et problem først er blitt

svart på kan det også gå lenge før lovverket rundt det blir evaluert om det fungerer og om det er dekkende nok. Komplexiteten til enkelte organisasjoner har og vært med på å gjøre rettslige prosesser tregere ettersom lovverk må gjennom flere ledd før det kan vedtas. Et eksempel på dette kan være prosessene til den Europeiske Union (Marchant 2011).

Alle disse utfordringene er hinder som lovene må forbi før de kan vedtas og i noen tilfeller kan dette ta så lang tid at når lovene er klar til å brukes så kan den allerede være utdatert hvis teknologien utvikler seg fort nok. «These and other requirements have resulted in what is referred to as the ossification of rulemaking (McGarity 1992; Pierce 1995), whereby promulgation of new regulations becomes increasingly delayed and difficult, resulting in ineffective and out-dated regulations» (Marchant 2011). Til slutt viser Marchant til mulige forslag for å håndtere utfordringene som følger hastigheten på den teknologiske utviklingen. Enten så må den sakkes ned, noe han ser på som urealistisk med tanke på makten til økonomiske og militære aktører. Dermed er alternativet som står igjen å forbedre kapasiteten til lovgivere og rettssystemet selv om det kan forandre dem fundamentalt (Marchant 2011). Målet med artikkelen er å se på hva som kan gjøres for å hjelpe lovgivere og rettssystemet med å håndtere den store mengden oppgaver som oppstår på grunn av hastigheten til teknologisk utvikling og ny teknologi. Dette gjøres effektivt ved og først fokusere på utfordringene med gode eksempler før det til slutt sees på mulige løsninger. En svakhet med artikkelen er likevel at siden den har et syn på problemstillingene basert på juss så fokuserer den nesten utelukkende på statens problem, statens ønsker, og statens mulige løsninger. Det kunne vært interessant å sett på andre aktører slik som investorer, entreprenører, forskere, og sivile og hvordan de har innvirkning på prosessene.

Artikkelen «Regulation tomorrow: What happens when technology is faster than the law?» av Fenwick, Kaal og Vermeulen handler om hvordan myndigheter i møte med nye forstyrrende teknologier velger å være forsiktige og avventende. De mener i stedet at det er mer å tjene om de tar en proaktiv stilling når det kommer til hvordan de skal forholde seg til disse teknologiene. Dette mener de at er spesielt viktig ettersom de hevder at verden har beveget seg inn i et post-fakta-samfunn hvor det er umulig å skille mellom hva som er fakta basert på forskning og hva som kun baserer seg på noens politiske agenda og interesser. Forfatterne viser til tre prinsipper for hvordan morgendagens regulering kan være proaktiv samtidig som den unngår fallgruvene til post-fakta-samfunnet. Det første prinsippet er datadreven regulerende intervensjon der hva som reguleres, hvordan det reguleres og når det reguleres baseres på innsamlede data om diverse indikatorer slik som for eksempel investeringsdata.

Slik kan man mer objektivt identifisere hvilke områder man skal prioritere ressurser på slik at reguleringen kan være på plass før teknologien spres heller enn at man må reagere på teknologien. Det andre prinsippet er den prinsipp baserte tilnærmingen som går ut på at de som lager reguleringene må være villige til å eksperimentere med forskjellige typer reguleringer for så å sammenligne resultat. De kan også være fleksible og reguleringen trenger ikke å være endelig, den kan endres senere om det er nødvendig. Det tredje prinsippet er det som refereres til som den minimale regulerings sandkasse. Styresmaktene kan lage en såkalt sandkasse hvor firma og entreprenører kan teste ut nye teknologier på brukere i et system med færrest mulig reguleringer. Slik kan de finne ut om ting fungerer slik de skal eller om det kan oppstå noen problemer før teknologien kan rulles ut til en større del av befolkningen (Fenwick, Kaal og Vermeulen 2016). Målet til artikkelen er å vise hvordan regulering kan utføres bedre i fremtiden på en mer proaktiv måte. Slik kan det skapes god regulering med lavest mulig fare for at den blir påvirket av å være i et post-fakta-samfunn. Artikkelen gir mange gode eksempler på teknologiske innovasjoner når den omtaler prinsippene og hvordan de fungerer i lag, men delen som tar for seg at vi lever i et post-fakta-samfunn føles litt vel tvunget gjennom uten at gis mange nok eksempler på hvorfor samfunnet er blitt slik.

Det man altså ser er at de artiklene som finnes om regulering av forstyrrende teknologi har ofte fokus på forskjellige fagområder og tema. Mens Kuhlmann, Stegmaier og Konrads artikkel har et mer samfunnsvitenskapelig fokus har for eksempel Marchants artikkel et større fokus på juss mens Fenwick, Kaal og Vermeulens artikkel ser mest på et økonomisk perspektiv og Taeihagh, Ramesh og Howletts artikkel ser mest på naturvitenskapelige eksempler. Dette kan også ses i hvilket synspunkt som blir viet mest oppmerksomhet i de forskjellige artiklene. I Marchants artikkel er hovedfokuset på statens verktøy som kan brukes for å oppnå statens mål om treffende regulering. I Fenwick, Kaal og Vermeulens artikkel er det fortsatt statens verktøy, men det er forskjellige verktøy som har som oppgave å legge til rette for firma og entreprenører fremfor å kun sørge for at staten har kontroll. I Kuhlmann, Stegmaier og Konrads artikkel finner man en mellomting hvor synspunktene og ønskene til flere forskjellige aktører alle sees på og vurderes. Forfatterne har altså forskjellige syn på hvor mange som deltar og hvem det er som deltar i prosessen med å danne lover. Kuhlmann, Stegmaier og Konrads artikkel er den eneste som benytter seg av begrepet tentativ styring, men man ser lignende tanker og konsept i de andre artiklene slik som Fenwick, Kaal og Vermeulens prinsipp baserte styring og Taeihagh, Ramesh og Howletts prosedurale verktøy.

2.2 Empirisk litteratur

Av empirien så vil jeg først se på informasjonen fra offisielle statlige kilder om gjeldende regelverk og statens tanker rundt videre regulering av forstyrrende teknologier. I en NOU fra 2017 så omtaler staten den såkalte delingsøkonomien og mulighetene og utfordringene som følger med denne. I denne utredningen går det gjennom de forskjellige sektorene hvor forstyrrende teknologier har utviklet seg, hva slags typer teknologi og tjenester det er som benyttes og hvilke aktører som benytter seg av dem. Videre omtales det hva slags gjeldende regelverk som gjelder for dem og hvordan staten ønsker å forholde seg til fremtidig regulering av dem. Ifølge utredningen er det mange positive sider ved utviklingen av delingsøkonomien slik som nye sysselsettingsmuligheter, mer konkurranse i markedene og mer tilgjengelighet gjennom bruk av de nye teknologiene. Samtidig er de klar over potensielle utfordringer slik som mulig svakere lønns- og arbeidsrettigheter for de som gjør arbeid innenfor delingsøkonomien. De poengterer seg også at mer omsetning direkte mellom privatpersoner vil kreve nye regelverk som bedre kan fange opp slike transaksjoner. Dette gjelder regelverk som omfatter blant annet forbrukervern, arbeidsrettigheter og skatt (Finansdepartementet 2017).

Plattformøkonomi vil si tjenester som benytter seg av plattformteknologi slik som app tjenester for å skape nye tjenester. Det generelle som kommer frem i denne NOUen når det gjelder delings- og plattformøkonomi er et par tiltak som utvalget mener bør vurderes. Et av disse er opprettelse av en informasjonsportal der forbrukere av plattformertjenester og tilbydere kan få tak i informasjon om delingsøkonomien, deres rettigheter, og plikter. Samtidig mener et flertall at den delingsøkonomien som er fremstilt i utredningen ikke utfordrer arbeidstakerbegrepet på en måte som ikke faller inn under arbeidsmiljøloven. De mener også at dagens trygde- og pensjonsendringer som er laget med tanke på selvstendig næringsdrivende er gode og dekkende nok slik at de blir fanger opp i delingsøkonomien og slik at vilkårene deres ikke er noe dårligere enn ansatte i tradisjonelle arbeidsforhold. Utvalget anbefaler samtaler mellom tilbydere av delingsplattformer, andre aktører innenfor markedet og forbrukerrådet for å utvikle gode standarder og praksis når det kommer til forbrukerhensyn. Det blir også sett på forholdet til skatt og avgifter og flere forskjellige forslag legges frem slik at både de som driver plattformsselskapene og de som jobber innenfor delingsøkonomien kan skatte på lik linje med tradisjonelle arbeidstakere. En del av utredningen blir brukt til å ta for seg markeder der delingsøkonomien har hatt størst påvirkning og blant disse markedene er det

som får mest oppmerksomhet i utredningen drosjemarkedet. Utvalget mener konkurransen i drosjemarkedet ikke er god nok for øyeblikket og peker på høy prisvekst sammenlignet med øvrige varer og tjenester i samfunnet og derfor kan det være sunt om nye aktører deltar med nye metoder for å prøve å skape mer konkurranse. For å legge opp til dette foreslås det endringer i blant annet løyveplikten, nødvendigheten av tilknytning til drosjesentral og maksprisreguleringen (Finansdepartementet 2017).

Et annet område som blir sett på er regulering av deling- og plattformøkonomi internasjonalt, og spesielt den Europeiske Unions regulering av teknologiene. Eu ønsker at alle medlemslandene, som også innbefatter EØS-medlemmene, skal ha relativt like vilkår for aktører og bedrifter slik at de kan enklest mulig operere på tvers av landegrensene innad i EUs marked. Det er et mål fra EU sin side at delingsaktiviteter ikke skal forbys, men heller gis større grad av frihet for å bidra til veksten av nye teknologier og plattformer. Samtidig er Europakommisjonen klar over at regelverket som gjelder på området ikke er utarbeidet for å håndtere dagens delingsøkonomi. Gjeldende reguleringer er utviklet for et helt annet type marked. Derfor ønsker den å overvåke de økonomiske og forretningsmessige utviklingene nøye slik at de basert på observasjonene kan lage gode og effektive regelverk som beskytter samfunnet fra useriøse aktører som driver skadelig virksomhet samtidig som seriøse aktører får mest mulig frihet til å drive virksomhet som bidrar til vekst (Finansdepartementet 2017).

Når det kommer til undersøkelser rundt delingsøkonomien og plattformarbeid i Norge er det ikke mange studier ettersom fenomenet er relativt nytt og ikke veldig utbredt, men det finnes noen. En av disse er Sigurd Oppegårds artikkel «Gig- og plattformøkonomien i den norske arbeidslivsmodellen – forutsetninger og konsekvenser. En casestudie av Uber Black i Oslo» (2020). Denne studien ser på det den kaller gig- og plattformøkonomien sin inntreden i Norge og dens møte med den norske arbeidslivsmodellen og bruker Uber Black som sin case for å undersøke dette. Studiens fokus på arbeidsvilkårene og rettighetene til Ubers sjåfører er ikke helt relevant for denne oppgaven, men den skriver godt om Ubers relativt mislykkede forsøk på å etablere seg i Norge i møte med landets lover og reguleringer. Ifølge Oppegård så etablerte Uber seg i Norge ved hjelp av en regulatory entrepreneurship. Denne strategien går ut på at man etablerer seg i regulatoriske gråsoner hvor tjenesten eller varen ikke faller helt inn under lovgivningen, eller at man bevæpnet med risikokapital bevist bryter loven og betaler bøter i håp om at man etter hvert kan få endret reguleringen til å være mer fordelaktig for selskapet. Uber etablerte seg i Oslo og lanserte tjenestene Uber Black og Uber Pop. Uber Pop lot alle som oppfylte visse krav registrere seg som sjåfører for selskapet registrert som

selvstendig næringsdrivende og disse måtte selv etablere enkeltmannsforetak, betale skatt og dekke andre kostnader som drivstoff, bompenger og forsikring. Denne tjenesten ble avvirket etter at både opp med å trekkes etter at både Uber og sjåførene ble bøtelagt av norske myndigheter for mangel på drosjeløyve og kjøreseddel. De kunne dermed ikke drive denne tjenesten lovlig og derfor ble Uber Pop satt på vent frem til de kan si seg fornøyd med regelverket (Oppegård 2020).

Artikkelen har to ting som mål. For det første ønsker den å se på hvordan gig- og plattformøkonomien kan komme seg inn i den norske arbeidslivsmodellen. For det andre så ønsker den å se på lønns- og arbeidsvilkårene til arbeidstakerne innenfor gig- og plattformøkonomien i tillegg til deres demografiske sammensetning og om de føler de har kontroll over eget arbeid. Artikkelen konkluderer med at Uber etablerte seg i gråsonene til den norske arbeidslivsmodellen hvor det var lite dekkende regulering og at andre plattformaktører og kan gjøre dette fremover, men at det er betinget på sektorspesifikke reguleringer. Likevel utfordrer selskapet arbeidslivsmodellen gjennom lønns- og arbeidsvilkårene til arbeiderne. Oppegård gjør en god jobb med å gjøre rede for både hva plattformøkonomi er og hvordan Uber har forsøkt å etablere seg i Norge, men artikkelen kan til tider virke i overkant negativ ovenfor plattformsselskap slik som Uber. Det skrives særdeles lite om mulige positive sider ved dem som aktører og teknologiene de er med på å utvikle.

En annen artikkel som tar for seg forstyrrende teknologier og som også ser på plattformteknologi i Norge er Sareen, Remme og Haarstads artikkel «E-scooter regulation: The micro-politics of market-making for micro-mobility in Bergen» (2021). Denne artikkelen retter oppmerksomhet mot utrulling av el-sparkeykeler i Bergen og hvordan de fungerer som et bra alternativ for det som kalles mikro-mobilitet. Hovedfokus er på forholdet mellom den lokale myndigheten i byen og aktørene og hvordan el-sparkeykeler kan være en god overgang til lavere karbonutslipp for byer, men mye av plassen i artikkelen vies til hvordan frn lokalr myndigheten som myndighet har forsøkt å få kontroll på den forstyrrende teknologien som er utleietjenester for el-sparkeykeler. El-sparkeykeler ble satt ut i Bergens gater i løpet av en natt uten tillatelse fra Bergens byråd og uten samtaler rundt dem først. Det fantes ikke noe regelverk for hvordan de som kjørte dem skulle oppføre seg i trafikken og ikke noen dedikerte parkeringsområder for el-sparkeyklene. Dette var ønskelig fra aktørens siden slik at syklene kunne bli liggende hvor som helst og dermed var vidt tilgjengelige for de som ville bruke dem selv om de kunne være i veien for andre. Kommunen forsøkte å bøtelegge selskapet Ryde som utplasserte syklene, men tapte i retten ettersom lovverket ikke

dekket måten selskapet drev virksomheten sin på. Etter dette startet Bergen kommune et pilotprosjekt hvor de inviterte aktører som var interesserte i å drive el-sparkesykkel virksomhet i byen til å være med å dele data med dem slik at de sammen kunne lage et godt regelverk som unngikk problemer med syklene slik som at de er i veien for blinde og svaksynte, samtidig som at aktørene fortsatt fikk drive virksomheten sin på en lønnsom måte. Selv om flere aktører ble med på dette prosjektet ønsket ikke den originale aktøren Ryde å være med (Sareen, Remme og Haarstad 2021).

Hovedmålet til artikkelen er å se på hvordan lokale myndigheter kan introdusere alternative typer transport for å senke karbonutslipp, men den kommer frem til at i casen med el-sparkesykler i Bergen så har det ikke vært særlig vellykket. For det første så var det dårlig samarbeid mellom de lokale myndighetene og aktørene som satte ut syklene da dette ble gjort uten kommunikasjon og uten etablerte regler i et håp om at Ryde selv kunne forme reguleringene basert på den praksisen de selv ønsket å drive etter. Dette har endt i flere konflikter mellom teknologien og dens aktører og kommunen. For det andre så viste det seg at el-sparkesyklene ikke var fullt så klimapositive som forfatterne først hadde trodd ettersom de hovedsakelig erstattet andre lavutslipps transportmetoder slik som gåing, sykling eller offentlig transport fremfor at det erstattet transport med høyere utslipp metoder slik som kjøring.

Som man kan se eksisterer det allerede noen få undersøkelser som ser på regulering av nye forstyrrende teknologier i Norge, men de har større fokus på andre områder slik som arbeidsrettigheter og konkurranse i markedene. Likevel viser de at plattformsselskap i flere tilfeller har benyttet seg av forstyrrende teknologi for å forsøke å skaffe seg en fordelaktig markedsposisjon. Dette ser man både med Uber Pop i Oslo hvor sjåførere som ikke trenger løyve eller tilknytning til drosjesentral ville være billigere å få tur med enn yrkessjåførere som trenger slik, og man ser det i Bergen hvor Ryde ved å sette opp el-sparkesyklene før et dekkende regelverk var etablert kunne forsøke å dytte kostnader og uønskede trekk ved tjenesten slik som at syklene kan være i veien for svaksynte over på det offentlige. Det som skiller casene er at i tilfellet med Uber falt tjenesten under statlig regulering av drosjemarkedet og dermed kunne det utstedes bøter som tvang Uber til å trekke tjenesten fra Oslo. I casen med Ryde så fantes det ikke et slikt regelverk og derfor måtte Bergen kommune utarbeide et regelverk samtidig som Ryde fortsatte å operere i markedet. Dette ga Ryde en mulighet til å stadfeste sin posisjon og å gjøre sine tjenester ønsket blant grupper i

lokalbefolkningen slik at det kunne bli misnøye om kommune forsøkte å fjerne tjenesten etter at de hadde fått på plass regelverk.

2.3 Sammendrag

For å oppsummere så ser man at mye av litteraturen knyttet til forstyrrende teknologi fokuserer på varierte felt slik som naturvitenskap, økonomi, og lov og rett. Det er altså ikke veldig mange undersøkelser knyttet til reguleringen av slike teknologier enda. Enda mindre av dette finner man om man ser spesielt på lokalt nivå ettersom det er vanligvis på statlig nivå mye av reguleringen blir gjort. Dette hjelper derimot ikke i de tilfellene hvor forstyrrende teknologi blir introdusert på en slik måte på et lokalt nivå der den lokale myndigheten må regulere det selv for å håndtere mulig konsekvenser som følger med bruken av forstyrrende teknologier. Hva er det de lokale myndighetene kan gjøre i disse tilfellene og hva er det som motiverer akkurat de valgene de velger å gjøre? For å undersøke dette kan det være interessant å se på flere cases om kommer frem til lignende avgjørelser og om de avgjørelsene er basert på like eller forskjellige motiver. Det er disse tingene jeg ønsker å utforske i denne oppgaven.

Da litteraturgjennomgangen ble utført så ble det sett en del på teorien om tentativ styring og kilder knyttet til denne. Teorien viser til hvordan regulering kan skapes på en avventende måte som lar teknologi utvikle seg uten at den fort blir utdatert eller ute av stand til å regulere forstyrrende teknologi på en effektiv måte samtidig som den ikke er for kvelende. Dette kunne vært et interessant teoretisk rammeverk for å se på hvordan lokale myndigheter muligens har benyttet seg av former for tentativ regulering når de har måttet regulere forstyrrende teknologi. Jeg har derimot valgt å fokusere på et teoretisk rammeverk basert på Baldwin, Cave og Lodge (2012) der jeg ser på regulatoriske tilnærminger og motivasjoner for regulering når jeg skal analysere casen.

3. Teoretisk rammeverk

Når man ønsker å utforske en problemstilling er det vanlig å benytte seg av en eller flere teorier for å gjøre dette. Teorier, mer spesifikt forklarende teorier, har ifølge Toshkov som mål å engasjere seg med den sosiale virkeligheten for å kunne forklare den eller å gjøre de handlingene som skjer forklarlige (2016, 56). De kan hjelpe forskningsprosessen blant annet ved å rette oppmerksomhet mot de spesifikke delene av et fenomen som man ønsker å utforske. Slik unngår man å bli overveldet av den store mengden informasjon på et område som man uten teorier måtte ha viet masse tid til å analysere. De lar oss oppdage fenomen som det kan være av interesse for fagområdet å løse. De kan i enkelte tilfeller forutse sammenhenger før disse kan bli tydelig observert. Og de kan også hjelpe med å bestemme hvilke observasjoner som i det hele tatt er relevante for den studien man ønsker å gjennomføre. Til slutt har man den viktigste funksjonen som er at teorier bidrar til å skape forklaringer for diverse fenomener man ønsker å forstå (Toshkov 2016, 58-61).

Teorier kan også benyttes på flere forskjellige måter i ulike typer forskningsopplegg. Noen studier ønsker å utvikle teori uten å benytte seg av empiri for eksempel gjennom tankeeksperiment. Noen har som mål å teste teoretiske avledede proposisjoner som er skapt basert på observasjoner på empiriske fakta. Noen vil teste teoretisk avledede hypoteser mot eksisterende empiri for å se om teorien holder. Noen forsøker å danne hypoteser ved å utføre empiriske undersøkelser og se på resultatene fra disse. Og noen vil anvende en eksisterende teori på en case som ikke er undersøkt i lys av teorien tidligere for å se om denne gjelder også for disse tilfellene (Toshkov 2018, 225-227).

Når det tidligere ble nevnt at teorier har som mål å forklare trekk ved virkeligheten så gjør de dette ved å bygge seg opp på konsepter og forholdene mellom disse konseptene. Konsepter fungerer som byggeklosser for vitenskapelige argument og ideer. Mange fenomener som det er ønskelig å studere mer detaljert kan være utydelige eller vage og det kan være vanskelig å sørge for at du får med deg de tilfellene du ønsker samtidig som du unngår de som ikke er relevante for det som undersøkes. For å klare dette benyttes det konsepter som prøver å fange de vage fenomenene inn i mer forståelige og anvendelige begreper. Når man har gått igjennom steget hvor man konseptualiserer fenomener så kan de videre operasjonaliseres hvor de tydelige definisjonene knyttes opp mot observerbare variabler og indikatorer slik at de kan måles til bruk i diverse metoder (Toshkov 2018, 227-228).

Som nevnt er teorier og konsepter viktige når man skal utføre forskningsmessig arbeid og dermed er de viktige også for denne oppgaven. I denne oppgaven benyttes det flere viktige konsepter og derfor er det viktig å gjennomgå disse. Et av disse konseptene er forstyrrende teknologi. Nyere forstyrrende teknologi er teknologi som fungerer på fundamentalt forskjellige måter i forhold til de tradisjonelle teknologiene som benyttes i en eksisterende sektor og som dermed *ikke er tilstrekkelig dekket av den eksisterende reguleringen som brukes på området*. Med denne definisjonen ønsker jeg å fange opp de nye formene for teknologi som på tross av at de benyttes i sektorer som allerede er regulert så er de så forskjellige fra de allerede etablerte teknologiene som benyttes noe som medfører at det eksisterende regelverket ikke dekker den på en god nok måte og derfor ikke opprettholder individers sikkerhet og privatliv (Taeihagh, Ramesh og Howlett 2021). Et eksempel på slike teknologier kan være el-sparkesykkel utleie. Når denne teknologien ble rullet ut fantes det regelverk for sykler, men ikke spesifikt for el-sparkesykler og heller ikke noe regelverk for hvordan selskapene kunne sette ut eller ikke sette ut store mengder el-sparkesykler i byer. Dermed hadde ikke styresmaktene mulighet til å gjøre noe med teknologien før ordentlig regulering ble laget. I denne oppgaven vil det vies mer tid til den regulatoriske dimensjonen til forstyrrende teknologi fremfor den teknologiske.

3.1 Reguleringsteori

I forrige avsnitt ble konseptet regulering benyttet. Dette er svært sentralt for oppgaven og krever derfor også at jeg definerer dette som konsept. I denne oppgaven vil jeg bruke en lett forandret versjon av Michael Reagans definisjon av regulering som gjengitt i Taeihagh, Ramesh og Howletts artikkel. Regulering er en prosess eller aktivitet hvor regjeringen eller en lokal myndighet krever eller proskriberer visse aktiviteter og oppførsler som utføres av individer og institusjoner, hovedsakelig private, men også offentlige, og gjør det gjennom en kontinuerlig administrativ prosess (Taeihagh, Ramesh og Howlett 2021). Med et slikt syn på regulering så er regulering et verktøy som kan brukes av styresmaktene for å tvinge grupper eller deler av samfunnet til å oppføre seg slik som styresmaktene ønsker at de skal. Det som er modifisert fra den originale definisjonen fra artikkelen er at lokale myndigheter også er inkludert ettersom de og i mange tilfeller har mulighet til å danne reguleringer som kontrollerer deler av samfunnet. Med denne endringen vil definisjonen altså begrense regulering til de tilfellene hvor det er regjeringer eller lokale myndigheter som stiller krav og dermed holdes for eksempel bedrifter utenfor denne definisjonen.

3.1.1 Markedsfeil

Regulering er svært viktig for at makthaverne i samfunnet skal være i stand til å få samfunnet til å opptre på den måten de mener er best for det, men det er mer enn bare en grunn til at det er ønskelig for staten og lokale myndigheter å innføre reguleringer. En av disse mange grunnene er for å rette opp såkalte markedsfeil. Mange land i dag er markedsøkonomier hvor økonomien drives av selskaper, firma og privatpersoner som samhandler når det kommer til økonomiske transaksjoner. Ifølge økonomiske teorier vil markedsøkonomi sørge for at rasjonelle aktører oppfører seg på måter som gjennom flere prosesser leder til resultat som er gunstige for større deler av samfunnet. Markedet regulerer altså seg selv. Likevel ser man til tider at marked ikke alltid oppfører seg på denne måten av forskjellige grunner noe som leder til ugunstige utfall. Da er det statens oppgave å regulere markedene akkurat nok slik at disse markedsfeilene unngås uten at det reguleres så mye at det er i veien for markedets naturlige regulering. Eksempler på slik markedsfeil kan være monopol hvor en enkelt selger kontrollerer et helt marked alene, tilfeller hvor et par store aktører på et felt lager kunstig høye barrierer for at nye konkurrenter ikke skal være i stand til å komme seg inn på området, og situasjoner hvor et produkt som selges er så unikt at det ikke finnes andre realistiske alternativ for kjøpere å velge i stedet (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 15-17).

En annen grunn styresmakter kan ha for å regulere er såkalte eksternaliteter. Eksternaliteter viser til situasjoner hvor prisen på et produkt som produseres ikke reflekter den sanne kostnad som produksjonen av dette produktet har på samfunnet. Et eksempel på dette kan være om produksjonen av produktet fører til avfallsstoff eller forurensning som skader samfunnet eller miljøet. Da kan styresmaktene komme inn å si at selskapet enten ikke har lov til å forurense slik de gjør, eller at de må betale ekstra avgifter for å få lov til å gjøre dette. De ekstra avgiftene kan da brukes av staten til tiltak for å bekjempe forurensningen. Et annet eksempel er utilstrekkelig informasjon hvor nødvendig informasjon for å bedømme kvaliteten eller sikkerheten til et produkt ikke er lett tilgjengelig for forbrukere og krever unødvendig mye ressurser eller kunnskap for å innhente. Da kan styresmakter pålegge produsentene å gjøre denne informasjonen lett tilgjengelig (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 18). Dette ser man blant annet på matprodukter hvor det er påbudt å informere om ingredienser og næringsinnhold. Andre tilfeller hvor det kan være viktig for styresmakter å innføre regulering er for å hindre konkurransefiendtlig oppførsel og rovprisning (predatory pricing) hvor etablerte aktører i starten benytter seg av kunstig lave priser for å drive ut konkurrenter for så å hente inn tapte

høye kostnader etter at de har presset ut konkurrenter. Ulik forhandlingskraft hvor forskjellen i makt mellom for eksempel arbeidsgivere og arbeidstakere er så stor at det ikke er realistisk for arbeidstakere å kreve rettferdige lønns- og arbeidsvilkår. Og planlegging hvor styresmakter ønsker å beskytte fremtidige generasjoners interesser noe som marked ikke alltid er i stand til slik som når det kommer til vern av miljø og klima (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 19-22).

3.1.2 Offentlighetens interessedeteorier

Men det er mer til regulering enn bare det å rette på markedet de gangene det produserer resultater som ikke er best mulige for hele samfunnet. Det reguleres nemlig også områder som er utenfor markedet sin kontroll slik som regulering rundt tema som menneskerettigheter, sikkerhet, sosial rettferd og solidaritet. Markedene er ikke alltid den beste løsningen på alle problemer som finnes i samfunnet og derfor er det også viktig for styresmakter å innføre regulering for å skape det samfunnet som er best mulig enten i deres eget syn eller på vegne av velgerne som har gitt med deres mandat til å styre. Dette gjelder også i tilfeller hvor reguleringen for mange kan virke kontrollerende for individ, men som hjelper samfunnet som helhet slik som påtvunget bruk av sikkerhetsbelte i kjøretøy. Likevel så er det viktig å være klar over at akkurat slik som markedet kan feile som tidligere nevnt kan også regulering feile om den ikke innføres på en god måte. Det er forskjellige måter å innføre regulering på og disse har alle sine styrker og svakheter (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 22-23). Man må altså observere reguleringen for å se om den fungerer på den tiltenkte måten og om det er nødvendig å endre den eller å fjerne den.

Det som jeg har vist til i avsnittene foran er noen av de hendelsene i samfunnet som krever at styresmaktene på enkelte området kommer inn og vedtar reguleringer for å se til at samfunnet fungerer best mulig for de fleste. Men hva er det som motiverer styresmaktene til å faktisk danne reguleringer i disse situasjonene og hva er motivet for at reguleringene innføres og hva er reguleringens mål? Det er flere forskjellige forklaringer som prøver å finne ut av disse spørsmålene. En teori som tar for seg dette er offentlig interessedeteorier. Denne teorien går ut på at de som skaper regulering gjør dette med offentligheten og samfunnets interesser i tankene og er dermed godsinnede aktører som forsøker å oppnå ønskede resultater i samfunnet. Denne teorien passer inn sammen med med grunnene for regulering som ble skrevet om i de forrige par avsnittene hvor de regulatoriske kreftene i samfunnet forsøker å fikse eventuelle markedsfeil som oppstår for å hjelpe samfunnet. En slik forklaring anser de som skaper

reguleringen som troverdige aktører med en høy kunnskap om det de regulerer og som kun har kvaliteten på reguleringen i tankene når de lager den fremfor andre mål. Kritikere av denne teorien mener at teorien gjør alt for mange antagelser som det ikke er sikkert at stemmer. For det første er det svært vanskelig å definere hva det offentliges interesse om det er noe et tydelig flertall kan være enige om. For det andre så kan man ikke ta for gitt at de som fatter reguleringen er upartiske aktører som kun tenker på det offentliges beste. Det kan være at de har seg selv i tankene når de vedtar regulering enten med tanke på umiddelbare profitt og korrupsjon, eller med tanke på å skape regulering de mener gir dem best sjanse til å bli gjenvalgt. Man kan heller ikke ta for gitt at de har den nødvendige kunnskapen til å lage god regulering på alle områdene de må regulere. Til slutt så har man såkalte capture theorists som mener at de aktørene i samfunnet med mest makt og innflytelse, både politisk og økonomisk, har påvirkning på de som vedtar regulering og dermed blir regulering laget heller for å tjene de allerede innflytelsesrike fremfor å tjene hele samfunnet (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 40-43).

En del av det som er skrevet om i denne delen med offentlige interesseteorier kan minne om markedsfeil i et par tilfeller. Hvis en ny teknologi kan skade individer eller deler av samfunnet, vil ikke dette være en form for markedsfeil? I noen tilfeller vil det definitivt være slik og man kan da se det som markedsfeil. Men i andre tilfeller så kan det være slik at en teknologi har tydelige bruksområder, instruksjoner og sikkerhetstiltak og på tross av dette kan for eksempel individer skade seg ved bruk av den som følge av uforsiktig eller hensynsløs bruk. Det vil da ikke være rettferdig å klandre aktørene som driver teknologien hvis de har gjort flere tiltak for å gjøre den sikker, men det vil fortsatt være viktig å lage flere sikkerhetstiltak knyttet til bruken av teknologien fra de regulatoriske instansenes side for å beskytte innbyggere og samfunnet fra skader og kostnader. Med offentlig interesseteori vil det da ses på de tilfellene hvor det må reguleres for å beskytte individer hovedsakelig fra uansvarlig oppførsel og hensynsløs bruk av visse former for ny teknologi i tilfeller der det ikke er markedsfeil som følge av at aktører på markedet har opptrådd uansvarlig.

3.1.3 Interessegruppeteorier

Et annet sett med teorier for motivasjonen til reguleringsskaperne er interessegruppe teorier. Ifølge interessegruppe teorier så er det som driver regulering de spesifikke problemene som visse interessegrupper er opptatt av. En av disse er økonomi teori som bygger på en antagelse om at aktører mest opptatt av egen profitt og at de ønsker å maksimere sine egne monetære

interesser. I forrige avsnitt ble capture theory nevnt og dette bygger på denne antagelsen. Aktører i politiske eller administrative posisjoner som regulerer ønsker å maksimere sine interesser og blir dermed fanget opp av interessegrupper i industrien som tilbyr goder eller tjenester i bytte mot regulering som tjener denne industrien. Reguleringskapere som får disse godene og tjenestene kan da for eksempel bruke dem til å bli gjenvalgt eller beholde posisjonen de innehar. Denne teorien møter kritikk ettersom den antar at monetære selvinteresser er hovedårsaken til at de som regulerer velger å la seg fanges opp og at dette er den største og kanskje til og med eneste grunnen til det. Kritikere peker på andre grunner til å regulere som denne teorien overser slik som ideologiske grunner, byråkratiske grunner, eller sosiale mål. De som regulerer kan for eksempel ha som mål å øke sitt byrås budsjett eller dets politiske innflytelse (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 43-49).

Ideer og ideologiske krefter er en annen faktor som kan motivere regulering. I noen tilfeller er det ikke nødvendigvis press fra privatinteresser som driver frem reguleringsforslag så mye som det er kraften til ideer og ideologi. Ideer i dette tilfellet vil være tanker og konsept om hvordan en myndighet burde forholde seg til business og det private. Slike ideer og tanker kan ha sterkt fotfeste både innen akademia og den offentlige debatten og som følge av dette kan de være med på å forme reguleringer som utformes. Klimaet rundt lovgiverne er det som legger press på hvordan lover burde være, fremfor for eksempel at det utføres undersøkelser for å teste hva som ville vært best (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 48-50).

3.1.4 Public salience teorier

Noe annet som kan tvinge styresmaktene til å innføre ny regulering er såkalt public salience. Det vil si kraftige reaksjoner fra offentligheten rettet mot ett eller annet tema som er på den politiske agendaen, ofte som følge av sjokkhendelser eller nye funn. Offentlighetens sterke meninger rundt slike tidvis fremtredende tema tvinger styresmaktene til å ta politiske grep for å holde befolkningen fornøyd (Hood et al. 1999). Det er ikke nødvendigvis noen form for undersøkelse eller vitenskap som viser hvordan dette bør reguleres. Og statistikk kan i andre tilfeller vise at hendelsen som fant sted er svært usannsynlig. Likevel kan regulatoriske instanser føle seg tvunget eller påvirket i deres avgjørelser som følge av press fra offentligheten. I demokratiske land er de tross alt avhengige av at folket stemmer på dem for å beholde makten sin. Et eksempel på public salience problemer som ender opp med ny regulering kan være for eksempel Tsjernobyl ulykken som ledet til sterk motstand mot

atomkraft flere steder i verden og som endte med at flere land enten innførte forbud eller startet å fase det ut.

3.1.5 Regulatoriske tilnærminger

I de tidligere avsnittene har jeg redegjort for ulike motivasjoner for hvorfor det blir innført reguleringer, men det er også viktig å se på hvordan reguleringen som dannes basert på disse motivasjonene faktisk utformes. Den såkalte regulatoriske tilnærmingen. Jeg er interessert i å se hvordan lokale myndigheter har forsøkt å imøtekomme problemene med å lage tilpasset regulering. Det er flere forskjellige aspekter ved regulatoriske tilnærminger og hvordan ny regulering kan tilpasses. Et eksempel på dette kan være balansegangen mellom de forskjellige interessene i samfunnet, også kjent som det regulatoriske målet. Dette kan være om reguleringen legger mest vekt på å beskytte borgere fra for eksempel konsekvensene av ny teknologi eller om de legger mer vekt på muligheten til at ny teknologisk innovasjon har mulighet for å utvikle seg. Et annet eksempel kan være hvor innskrenkende reguleringen som innføres er. Hvilke deler av eventuelle nye teknologier velger de å regulere og i hvor stor grad blir denne delen regulert. Reguleringens strenghet med andre ord. Andre eksempler inkluderer hvor streng håndhevingen av den nye reguleringen er når det kommer til forskjellige typer straff og sanksjoner, om det er en stor forskrift som regulerer store deler av teknologien eller en mindre en som kun regulerer en liten del av den, og den regulatoriske stilen om reguleringen er forbud eller påbud hvor businessaktørene må underlegge seg reguleringen eller om det utføres på mer frivillige måter hvor aktørene selv kan være med på å forme reguleringen over tid (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 105-111).

3.2 Regulering i den norske konteksten

I Norge er det tre styringsnivåer, statlig, regionalt (fylkeskommunen) og lokalt (kommunen). Av disse så er det det statlige nivået og det lokale nivået hvor det skapes regulering. Det statlige ligger på toppen og er overordnet de andre nivåene og det er flere prosesser på dette nivået som til slutt kan lede til at regulering skapes og disse kan finne sted på forskjellige arenaer. Jeg har allerede gått gjennom hvorfor styresmakter kan ønske å regulere visse områder tidligere i oppgaven, men hvordan ville norske styresmakter gjort dette. Det er flere prosesser som leder frem til ferdig regulering som kan sendes til vedtak i Stortinget. Mange av disse finner sted i departementer og direktorater, den såkalte sentralforvaltningen. Felles for dem er at de driftes av statsbudsjettet og er direkte underlagt en statsråd som er ansvarlig

for fagområdet som de enkelte departementene og direktoratene er ansvarlige for. Her jobber det ifølge offentlig interesseteori faglige eksperter som bruker sin ekspertise til å danne best mulig regulering på deres fagområder samtidig som de skal gjøre det arbeidet som regjeringen ønsker av dem. Dette krever at de faglige ekspertene unngår å bli fanget opp av andre interesser som gjør at de prioriterer andre ting når de danner regulering, slik capture theory mener ofte skjer. Slike reguleringsprosesser kan starte både fra regjeringen og statsråder som ønsker ny lovgivning og fra saksbehandlere og mellomledere lengre nede i hierarkiet som kontinuerlig vurderer eksisterende regulering (Christensen et al. 2021, 52-56).

Et annet alternativ for å forberede ny regulering er gjennom utredningsutvalg. I tilfeller hvor nye lovforslag anses for å berøre mange forskjellige aktører både offentlig og privat så kan disse først utredes i et ekspertutvalg. Her inviteres representanter fra blant annet forvaltningsorganer, interesseorganisasjoner og sakkyndige eksperter for å diskutere hvordan det utvalget har fått mandat til å utrede kan påvirke forskjellige deler av samfunnet og hvilke økonomiske og administrative kostnader som kan følge. Det utvalgene kommer frem til publiseres som oftest i en serie med dokumenter som er kjent som Norges offentlige utredninger (NOU). Når en NOU publiseres skal den sendes på høring til utvalgte offentlige og private organisasjoner som berøres av forslagene som tas opp slik at disse kan komme med sine kommentarer knyttet til det (Christensen et al. 2021, 83-85).

Det ble nevnt tidligere at det i Norge finnes tre nivå for styring og to for regulering, men utenfor Norge så finnes det et ekstra nivå som regulerer over disse igjen. Man har nemlig overnasjonalt nivå i form av den Europeiske Union og EØS. Norge er ikke selv medlem i EU, men importerer mange av EUs reguleringer gjennom EØS avtalen. Det er dermed et styringsnivå som skaper reguleringer, men som både det norske folk og norske politikere har svært lite kontroll over. Det kan legges ned veto mot EU regelverk fra Norge i EØS, men dette har aldri blitt gjort i frykt for at det kan lede til at EU setter avtalen ut av spill (Christensen et al. 2021, 203-206). EU som reguleringsinstans vil ikke ses på for mye i denne oppgaven ettersom det er lite samhandling mellom dette overnasjonale nivået og det statlige og lokale nivået i Norge. Dette som følge av at det er veldig ovenfra og ned, og lite oppover mellom dem. EU har heller ikke noe felles lovverk enda som omfatter for eksempel el-sparkesykler, noe som har ført til et veldig varierende sett med regelverk mellom forskjellige land og forskjellige byer rundt omkring i Europa (Twisse 2020). Unionen er likevel verdt å nevne ettersom det fortsatt er en instans som danner regulering som har effekt i Norge.

3.2.1 Lokalt nivå

Som nevnt så kan det og reguleres på lokalt nivå i tillegg til det statlige. Det statlige er overordnet og har mulighet til å lage regelverk som kommuner må følge, men de har ikke mulighet til å gi direkte ordre til kommuner som de må følge. Hvis de ønsker å få dem til å handle på spesifikke måter må de enten innføre statlig lovverk som sier at kommunene må handle på den måten de vil eller så må de benytte seg av kontrollmidler slik som øremerkede tilskudd. Kommuner i Norge har muligheten til og selv fatte vedtak og lokale forskrifter for å regulere på områder som er delegert til dem av staten. Dette gjelder da kun for den enkelte kommunen som fatter vedtaket og de kan kun fatte vedtak angående de områdene som de har ansvar over som følge av kommuneloven, eller på områder hvor det ikke er definert hvem som har ansvar. De kan heller ikke fatte vedtak som strider med eksisterende statlig lovgivning. Det at kommunene kan styre seg som de vil så lenge det skjer innenfor det statliges rammer kalles avledet statsmakt. Blant annet har kommunene ansvar for den lokale utviklingen av lokalsamfunnet gjennom plan- og bygningsloven (Jacobsen 2020, 48-50).

Det er mange forskjellige arbeidsoppgaver som staten har lovpålagt at kommuner må utføre slik som grunnskoler og diverse helse- og sosialtjenester. Samtidig så eksisterer det i Norge et prinsipp som heter negativt avgrenset kompetanse. Dette vil si at ved siden av de oppgavene som kommunen ifølge loven må utføre er de frie til å ta på seg andre oppgaver som ikke er lovpålagt til andre styringsnivåer. Dette lar dem ta initiativ til og for eksempel regulere områder som ikke allerede er regulert av staten, og som ikke er underlagt enten staten eller fylkeskommunen. Før har enkelte kommuner tatt initiativ til velferdstilbud som senere har blitt adoptert av staten på nasjonalt nivå. Samtidig så er det også ønskelig fra statens side at kommunene er relativt like i organisering og hvis tilbud som en kommune velger å innføre medfører drastiske endringer så kan det være at staten vil forsøke å sette en stopper for dette (Christensen et al. 2021, 154-156).

Som man ser så har altså kommunene og det lokale enn viss grad med autonomi i forhold til staten, men hvor mye autonomi har de egentlig? I dag er kommunalt selvstyre nedfelt i kommuneloven og sier at kommuner har muligheten til å styre seg selv så lenge de utfører de oppgavene som staten har pålagt dem om å utføre slik som drift av grunnskole, og så lenge de ikke gjør noe som konkurrerer direkte med statlig virksomhet. Kommuner er selvstendige rettssubjekter og om staten ønsker å pålegge kommunene en begrensning så må denne ha hjemmel i loven. En annen frihet er at kommunene selv kan skattlegge sine innbyggere og har

dermed selvstendig inntekt som de har et visst spillerom til å prioritere hvordan de vil benytte. Samtidig så er det også mye som begrenser autonomien til kommunene. Selv om en del av inntekten kommer fra skatteinnkreving er de samtidig avhengige av overførslene direkte fra staten og noen av disse er øremerkede, som vil si at staten selv har bestemt hva de skal brukes på. Før kommuner kan bestemme hva de vil bruke budsjettet sitt på må de fullføre de oppgavene og tjenestene som de er lovpålagt å utføre av staten. Dermed er det budsjettet de har igjen til å gjøre tiltakene de selv ønsker begrenset av dette (Jacobsen 2020, 186-192).

Det er ønskelig fra statens side at kommunene har en viss grad av autonomi ettersom dette gir flere fordeler når det kommer til styring. Fordeler slik som kunnskap om lokale behov og ønsker som kan gi bedre tjenestetilbud, mer lokalt engasjement, og for å skape funksjonelle enheter i kommuneorganisasjonen som kan styre godt. Likevel fører det også til noen konsekvenser for sentralstaten. Ettersom Norge er en velferdsstat er det et ønske at innbyggere i landet skal ha de samme mulighetene og et likest mulig samfunn. At kommuner med større grad av autonomi bruker denne til å bli mer og mer forskjellige, for eksempel ved å satse mer på næringsliv enn på omsorg kan da bli sett på som negativt ettersom det kan bidra til større ulikhet. Større autonomi kan og lede til problemer knyttet til rettssikkerhet. Det er et viktig prinsipp at lover, regler og straffer skal være like og forutsigbare slik at folk kan vite hvilke konsekvenser som følger om man gjør noe ulovlig, men om disse håndteres eller håndheves annerledes av kommuner som har varierende praksis kan dette skape problemer. Et annet mulig problem er om kommuner fikk større autonomi knyttet til deres økonomi så kan det potensielt være skadelig for den nasjonale økonomien om de for eksempel tar opp lån de ikke klarer å betjene. Andre grunner til at staten ikke ønsker å gi kommuner for mye autonomi inkluderer blant annet for å beholde effektiv ressursutnyttelse, for å kunne takle problemer det er vanskelig å håndtere på lavere individuelle nivå slik som klima, og for å sikre minoriteters rettigheter (Jacobsen 2020, 188-192). Hvis en kommune enten åpner opp for bruken av ny teknologi eller prøver å forhindre bruken av denne på en måte som staten mener kan gå utover likhetsprinsippet så kan dette føre til at de selv velger å gå inn for å regulere denne teknologien. Dette kan muligens lede til at kommuner velger å la være å regulere noe i frykt for at staten skal komme inn å overstyre dem, slik at de slipper å bruke tid og budsjett på tiltak som de ikke er sikre på om de kommer til å få lov til å bruke eller ikke. Mulig regulering får dermed ikke en gang sjansen til å se dagens lys som følge av faren for statlig inngripen.

Staten ønsker altså at kommunene skal være autonome, men ikke så autonome at det går for hardt utover statens prinsipper eller dens muligheter til å drive med sentral styring. For å se til

at graden av autonomi ligger der de ønsker at den skal ligge så har staten forskjellige måter tilgjengelig som gjør at de kan drive kontroll og tilsyn av kommunene. Det finnes diverse instanser som driver tilsyn av kommunene for staten slik som Statsforvalteren som sørger for at ting blir gjort slik staten forventer at de skal gjøres, og at kommunene holder seg innenfor trygge økonomiske rammer (Jacobsen 2020, 208-209).

Et tilfelle hvor man har sett en kommune benytte seg av sitt kommunale selvstyre og dets økonomiske spillerom er senkningen av formueskatten i Bø kommune i Nordland. I Norge har alle kommuner mulighet til og selv sette de kommunale skattene så lenge de ikke går over en maksgrense satt av staten. Før 2021 hadde alle kommunene satt de forskjellige skattene helt opp til grensen, men det året valgte Bø kommune i Nordland å senke formueskatten sin fra 0,85 prosent til 0,35 prosent. Dette gjorde de ifølge ordføreren som representerte det konservative partiet Høyre i håp om å tiltrekke både rike personer og nye bedrifter som kunne være med på å stoppe den store fraflyttingen som kommunen opplevde, i tillegg til og forhåpentligvis få høyere skatteinntekter som følge av flere nye innbyggere med høy formue. Dette virket til en viss grad ettersom flere rike meldte flytting til kommunen for å kunne betale lavere skatt. Prosjektet til kommunen møtte på en uforutsett konsekvens som følge av skatteutjevningsordningen. Denne ordningen gjør at kommuner med inntekt under landsgjennomsnittet får noe av forskjellen kompensert av de kommunene som ligger over. Derfor måtte kommunen gå mye mer i pluss for at prosjektet skulle lønne seg ettersom de ville gått fra å være en kommune som får kompensasjon til å bli en kommune som må være med å betale kompensasjoner (Thonhaugen og Budalen 2020). Men kommunen ble reddet ut av dette problemet av regjeringen, der Høyre hadde makten som ønsket å belønne kommunens initiativ. Regjeringen valgte å kompensere inntektsfallet direkte fra statsbudsjettet slik at prosjektet kunne fortsette trygt (Danielsen og Budalen 2021).

Derimot var langt ifra alle var like fornøyde med prosjektet derimot. Mange mente at prosjektet kunne føre til at flere kommuner også følte at de måtte senke skattene for å klare å beholde innbyggere. Dette er noe som ville kunne føre til store tap i inntekten til kommunene og som også kunne gå utover likhetsprinsippet til velferdsstaten om at det er ønskelig at innbyggere rundt omkring i landet skal ha likest mulige levevilkår. Andre partier har og vist sin motstand mot prosjektet og SV fremmet i 2020 et forslag om å innskrenke kommuners mulighet til å kunne bestemme deres eget skattenivå, noe som ble nedstemt. De sa og at de ønsket å sette en stopper for prosjektet om de ble valgt inn i regjering i stortingsvalget i 2021 (Danielsen og Budalen 2021). Dette skjedde ikke, og selv om den nye AP og SP regjeringen

valgte å la prosjektet fortsette bestemte de at Bø kommune ikke lenger skulle få differansen til skatteutjevningsordningen kompensert av staten ettersom dette var en urettferdig fordel som andre kommuner ikke hadde (Regjeringen.no 2021). Hvor langt Bø kommune fikk gå når det kom til å benytte seg av deres økonomiske spillerom var altså avhengig av regjeringens partisammensetning. Regjeringspartiene som satt da prosjektet ble introdusert og som var det samme partiet som ordføreren i kommunen representerte støttet prosjektet aktivt. Da AP og SP kom i regjering valgte de å la prosjektet fortsette, men de kuttet den aktive støtten. SV var aktivt imot prosjektet og om de hadde endt opp i regjering er det mulig at de hadde forsøkt å endre loven for å stoppe prosjektet. Dette eksempelet illustrerer hvordan en norsk kommune har endret sine lokale reguleringer innenfor det spillerommet som den hadde tillatelse til. Videre ser man og hvordan det statlige reagerte på denne regelendringen og hvordan forskjellige regjeringer og stortingsparti hadde forskjellige syn på reguleringen, og hvordan de ønsket å forholde seg til reguleringsendringen enten gjennom støtte eller motstand. Eksempelet gir oss altså ett tydelig innblikk i forholdet mellom statlige- og lokale reguleringsinstanser.

Flere av eksemplene på regulering av forstyrrende teknologi som ble gått gjennom i litteraturgjennomgangen er tatt fra byene Oslo og Bergen. Disse to skiller seg fra resten av kommunene i Norge ved at de er styrt ved hjelp av en annen modell for politisk styring. I stedet for å være styrt av et konsensusorientert kollegialt system hvor avgjørelser tas av et kommunestyre i plenum der partier ofte bytter hvem de stemmer med eller mot i forskjellige saker så er disse to byene basert på en parlamentarisk styreform. Slik som det på stortinget dannes en regjering med ett eller flere styringsdyktige partier som over tid samarbeider om å få gjennom deres ønskede politikk dannes det i Oslo og Bergen byråd som fungerer likt og som har samme formål. Den parlamentariske modellen for lokaldemokrati gir mer makt til de større partiene kontra de mindre partiene i forholdet til kollegiale system hvor også mindre parti kan være med å forme politiske vedtak. Byråd har også flere pressmiddel de kan bruke ovenfor de andre partiene som ikke eksisterer i kollegiale system slik som kabinettsspørsmål (Jacobsen 2020, 131-137). Et slikt parlamentarisk system kan muligens gjøre det lettere for den lokale myndigheten å få gjennom sine ønsker om for eksempel vedtak knyttet til forstyrrende teknologi.

3.3 Konklusjon og forventninger

Som har blitt sett så er det mange forskjellige grunner og årsaker som fører til at styresmakter velger å regulere og disse kan lede til forskjellige reguleringer. Det har også vært en forskjell i det statlige og det lokales tilnærming til hvordan man regulerer de teknologiene som innføres hvor det statlige har kommet med små sikkerhetsendringer som har liten påvirkning på teknologien og dens bruk, mens lokale myndigheter har vært mer bestemte med å komme med forbud eller tydelige begrensninger. I eksempelet med el-sparkesykler ser man dette klart. I møte med denne nye forstyrrende teknologien valgte staten å innføre en nedre aldersgrense, påbud om hjelm for unge, og en promillegrense for å hindre farlig ruspåvirket kjøring (Regjeringen.no 2022). De lokale myndighetene har derimot fokuset sitt på andre områder. I både Bergen og Trondheim var el-sparkesyklene når de først ble rullet ut uønsket av de lokale myndighetene og de ønsket å få dem fjernet. De valgte rett og slett å konfiskere el-sparkesyklene og bøtelegge selskapene for å få en stopp på dem. (Kringstad og Andersen 2019 (Sareen, Remme og Haarstad 2021). Hvorfor hadde det statlige og de lokale nivåene i dette tilfellet så forskjellige reaksjoner på den samme regulatoriske utfordringen? Hva kan være grunnene til at kommunene reagerer med å stille seg i veien for teknologien mens staten lar den fortsette med kun små sikkerhetsendringer?

Basert på de forskjellige teoriene knyttet til dannelse av regulering og hvordan regulering i Norge fungerer på forskjellige nivåer så har jeg dannet meg et par teoretiske forventninger knyttet til disse. Disse forventningene bygger på hva jeg tror de forskjellige regulatoriske organene prioriterer når de skal regulere for sitt område. Jeg vil for eksempel anta at ideologi og ideer som motiv for regulering er noe som er mindre utbredt på lokalt nivå enn det det kanskje kan være på nasjonalt nivå. Dette som følge av at hvis det er veldig tydelig at en ny regulering hovedsakelig baserer seg på ideologisk overbevisning på lokalt nivå så er det veldig lett for de statlige styresmaktene å gå inn for å fjerne denne lovgivningen hvis de er uenige i dens ideologiske grunnlag, spesielt hvis det er forskjellige partisammensetninger mellom det lokale og det statlige nivået slik som man så hvordan regjeringens syn på støttetiltak i eksempelet med Bø kommune.

En annen form for regulering som jeg mistenker er mindre utbredt på lokalt nivået enn det den sannsynligvis er på statlig nivå er den som motiveres av businessinteresser. Capture theory hvor disse interessene sikter seg inn på politikere og gir dem støtte i bytte mot markedsfordeler kan være vanskelig å få utført på lokale nivå ettersom det statlige alltid kan

komme inn å reversere endringene som blir utført hvis de mistenker at det er privatinteresser som motiverer reguleringen. Jeg vil dermed anta at de private interessene heller vil fokusere sine ressurser på å fange opp regulerende instanser på statlige nivå eller overnasjonalt nivå ettersom disse ikke har noen nivå direkte over dem i hierarkiet som lett kan komme inn å sette en stopper for eventuelle lovendringer.

Et annet lignende tilfelle som ikke faller under capture theory, men hvor jeg antar businessinteressers ønsker blir mer ivarettatt av den statlige reguleringsinstansen enn de lokale er når det kommer til utvikling av teknologi og å blidgjøre bedrifter. Staten ønsker at teknologi utvikles og at selskaper skal få spillerom til å drifte i et håp om at dette kan bidra til en mer aktiv økonomi, flere arbeidsplasser, og større skatteinntekter. De kan dermed ende opp med å la selskaper drive virksomhet selv om flere innbyggere kanskje er imot noen av disse selskapene og hvordan de drifter. Den lokale myndigheten derimot er sannsynligvis litt mer forsiktige i hva de tillater med mindre de vet at de selv tjener godt på å tillate disse selskapene og teknologiene de må regulere. Hvis en hjørnesteinsbedrift i byen ønsker at noe skal reguleres til fordel for dem kan det være at de innfrir, men om det er en teknologi innbyggerne er kritiske til som i tilfeller med public salience og som de ikke selv tjener på gjennom jobbskapning kan det være at de er strengere i reguleringen. Her vil jeg tro at det er større sjanse for at organiserte interessegrupper slik som innbyggergrupper som demonstrerer for eller mot regulering av teknologi eller drift har større innvirkning på deres lokale myndighet. Den lokale myndigheten er som en demokratisk valgt instans avhengig av innbyggernes stemmer for å beholde makten og vil dermed være tilbøyelige til å høre innbyggernes meninger så lenge de ikke veier eventuelle ressurser fra businessinteresser som viktigere.

Selv om jeg tror det er forskjell i reguleringen til nivåene når det kommer til blant annet capture theory så vil jeg og anta at det i flere tilfeller er like motiver som er relativt likt utbredt på nivåene. Begge nivåene er avhengige av folkets stemmer for å bli gjenvalgt og ønsker dermed å blidgjøre folket gjennom å føre god eller akseptabel politikk.

Reguleringsgrunnlag slik som public salience kan da være nyttig for begge for og raskt gi befolkningen adekvate løsninger på eventuelt fremtredende problemer.

For å konkludere teoridelen så er det mange forskjellige motiver og grunner til at styresmakter velger å regulere. Det kan være for å gjøre opp for markedsfeil, for egen eller for visse interessegruppers gevinst, for å skape et best mulig samfunn for offentligheten, eller bare for å blidgjøre folket raskt når det kommer til visse fremtredende hendelser. Forstyrrende

teknologier kan være vanskelige å regulere som følge av hvor fort de introduseres og hvor annerledes de kan være. I Norge så er det tre styringsnivåer hvor to av dem kan danne regulering. Ett ekstra om man tar med EU og EØS. Disse nivåene regulerer på forskjellige måter og i de fleste tilfeller så har de og forskjellige ansvarsområder, men på områder hvor det ikke er spesifisert hvem som har det spesifikke ansvaret så har begge mulighetene til å regulere det, dog i veldig forskjellige skala. Disse områdene hvor begge kan regulere er av interesse ettersom de kan vise oss om de forskjellige nivåene har de samme prioritetene når de regulerer eller om de velger å gjøre det på forskjellige måter som følge av forskjellige motiv.

4. Forskningsdesign

Forskningsdesign er et sett med regler, anbefalinger og teoretiske punkter som kan hjelpe oss med hvordan man kan skape bedre forskning på mer effektive måter. Det går ut på å gjøre valgene som tas gjennomsluktige og forståelige, å sette søkelys på systematikken av forskningsvalg, og å la andre sjekke forskningskvaliteten og i noen tilfeller også å replisere forskningen (Toshkov 2016, 1-2). Det er altså viktig å ha forskningsdesignet og dets mange deler på plass for å kunne skape best mulig forskning. I dette avsnittet vil jeg begynne med å gå igjennom case studien som skal benyttes for å illustrere problemstillingen. Deretter skal sentrale uttrykk og teorier operasjonaliseres slik at de lettere kan observeres og måles. Videre skal jeg vise hvordan data utvalget har blitt dannet og hvordan dataen er samlet inn før jeg skal gå gjennom hvordan den skal analyseres. Til slutt vil jeg kort se på oppgavens validitet og reliabilitet.

4.1 Case studier

Case studier er et undersøkelsesopplegg og defineres av Yin som “A case study is an empirical method that investigates a contemporary phenomenon (the “case”) in depth and within its real-world context, especially when the boundaries between phenomenon and context may not be clearly evident” (Yin 2018, 15). Case studier er altså velegnet når man ønsker å undersøke nåværende fenomen i den konteksten fenomenet tar plass i. Caser kan videre deles inn i enkelt-case studier og fler-case studier, og disse kan være enten integrerte (embedded) eller holistiske. Til sammen gir det da fire forskjellige typer av case studier som er egnet til forskjellige typer forskningsopplegg. I denne oppgaven har jeg valgt å benytte en holistisk enkelt-case studie. Blant styrkene til enkelt-case studier har man blant annet deres mulighet til å undersøke kritiske cases og å undersøke i hvor stor grad disse er i stand til å forklare de resultatene man ser (Yin 2018, 47-50).

En case studie er passende for studien min ettersom de er i stand til å utforske en problemstilling ved å se nøye på enkelttilfeller innenfor den konteksten de tar sted i. Med min problemstilling så ønsker jeg og utforske fenomenet rundt de varierte regulatoriske tilnærmingene til reguleringen av forstyrrende teknologi på lokalt nivå i Norge. Case studien jeg har valgt er velegnet til å undersøke cases knyttet til problemstillingen. Fokuset på at casen skjer innenfor sin kontekst er viktig ettersom det er mange forskjellige faktorer som muligens kan påvirke problemstillingen og å finne alle disse faktorene for så å

operasjonalisere og å måle dem vil være svært vanskelig. Derfor er det nyttig å se på en case i dens kontekst fremfor å generalisere den til andre tilfeller. Et tilfelle av det som har kommet de siste par årene er selskaper som leier ut el-sparkesykler og disse ble rullet ut i flere norske byer uten forvarsel og uten at det fantes et eksisterende lovverk som dekket denne nye bruken og driften av disse. Siden dette problemet hovedsakelig var relevant for et par kommuner i landet enn for staten som helhet måtte kommunene selv raskt finne ut hvordan de ville regulere disse el-sparkesyklene innenfor de rammene de har tillatelse til. Innførelsen av disse el-sparkesyklene er dermed et tydelig eksempel på en ny forstyrrende teknologi som må håndteres av lokale nivå i Norge. Det kan også være av interesse å se hva slags reguleringsteorier som best er i stand til å forklare hva lokale myndigheter prioriterer når det kommer til grunner for å regulere og om disse muligens er forskjellige fra de det statlige nivået ville foretrukket. Som følge av at det lokale nivå og dets samhandling og tilknytninger til det statlige og potensielt og med EU nivået når det kommer til regulering så var det viktig å velge en case studie som lar meg fokusere på disse samhandlingene. Det er og potensielt mange faktorer og kombinasjoner av disse som kan forklare de forskjellige casene og dette kan gjøre det vanskelig å generalisere til andre tilfeller. Dette er grunnen til at jeg fokuserer på to kommuner, men at de også blir sett på i den større regulatoriske konteksten.

Tradisjonelt har enkelt-case studier blitt sett på som underlegne i forhold til studier som benytter seg av flere undersøkelsesenheter. Dette grunnet at man ikke kunne generalisere basert på en enkelt case. Ifølge Flyvbjerg derimot er det mye man kan lære av enkelt-case studier. For det første er det tvilsomt hvor mye man kan generalisere uavhengig av kontekst innenfor samfunnsvitenskapen for å danne teori. For det andre lar det oss gå inn i dybden angående visse fenomener i deres kontekst, noe som man kan lære av. Det bidrar dermed til læring og mer kunnskap på området. For det tredje så kan enkelt-case studier faktisk bidra til generalisering i noen tilfeller gjennom blant annet falsifisering. Flyvbjerg mener og at den tradisjonelt utpekte svakheten med bekræftelsesbias ikke er et unikt problem for enkelt-case studier, men at det er et problem som alle slags undersøkelsesopplegg lider av til en viss grad. Bekræftelsesbias vil si at man har en forutinntatt tro om hva slags resultat man kommer til å få i en studie og at denne troen kan påvirke forskningen på en negativ måte (Flyvbjerg 2006). Denne oppgaven ønsker som tidligere nevnt å utforske reguleringen av forstyrrende teknologi på lokalt nivå i Norge og jeg skal gjøre dette ved å se på regulering av el-sparkesykler og deres drift i Bergen og Trondheim. Det som eventuelt kan bli lært av dette er det nok ikke mulig å generalisere til andre byer rundt i verden. Hvordan de regulerer ny teknologi, hvordan

de regulerer el-sparkesykler eller hvordan andre norske byer regulerer el-sparkesykler som følge av at studien er avhengig av sin kontekst. Studien kan derimot gi oss kunnskap om hvordan reguleringen blir gjort og hva som kan ha motivert den i disse to byene i dette tilfellet med el-sparkesykler som muligens kan brukes videre til ny forskning.

4.1.1 Utvalg av case

For å utføre en case studie må man selvfølgelig ha en eller flere cases man kan undersøke. For og utforske problemstillingen på en god måte er det viktig at det benyttes relevante caser som er i stand til å gi oss ny informasjon. I denne oppgaven vil jeg se på reguleringen av el-sparkesykler i de to norske kommunene Bergen og Trondheim, det er altså valgt cases på flere nivå. Grunnen til at jeg har valgt akkurat el-sparkesykler er fordi de faller innenfor definisjonen av forstyrrende teknologi. Da disse ble introdusert i flere norske byer fantes det ikke et statlig regelverk som regulerte disse eller driften av dem. De er også på mange områder veldig forskjellige fra for eksempel sykler og blir ikke tilstrekkelig dekket av eksisterende sykkelreguleringer. El-sparkesykler og driften av dem faller da under definisjonen til Taeihagh, Ramesh og Howlett om hva som definerer forstyrrende teknologi (2021). Det er og en teknologi som er veldig synlig i det offentlige bybildet og som det finnes businessinteresser som har klare interesser i hvordan teknologien reguleres og dette åpner opp for flere motiver for å regulere slik som public salience reaksjoner fra offentligheten eller capture theory, som man kanskje ikke ville fått undersøkt om det ble sett på en annen mer lav-profil teknologi.

Grunnen til at det er Bergen og Trondheim som blir sett på er fordi begge disse er norske kommuner hvor el-sparkesykler er blitt introdusert og hvor den lokale myndigheten har måttet regulere bruken og driften av dem. At kommunene er i Norge og at dokumenter knyttet til dem er på norsk gjør det også lettere for meg å utføre studien. En fordel med å se på to kommuner kontra bare en er at det lar meg se om det er eventuelle forskjeller mellom kommunene som muligens kan ha påvirket reguleringen annet enn grunnene for regulering som er blitt gått gjennom tidligere i oppgaven. Et eksempel på en slik forskjell kan være at Bergen har parlamentarisk styringsmodell mens Trondheim har en kollegial styringsmodell (Jacobsen 2020, 131-137). Det at kommunene og er noenlunde varierte når det kommer til områder slik som folketall og geografi, samtidig som de også deler et par viktige fellestrekk som regulatorisk kontekst innenfor Norge og EU kan og muligens føre til at det er forskjeller mellom hvilke motiver for regulering som blir benyttet mest, noe det kan være interessant å se

på. For eksempel om terrenget i en av byene er mer krevende å komme seg rundt i slik at offentligheten er i større grad villig til å se vekk fra problemer knyttet til driften ettersom de føler de er mer avhengige av transportmuligheten enn om byen for eksempel hadde vært flatere. Dette kunne muligens ha slått ut på mengden regulering som er laget med tanke på public salience.

4.2 Operasjonalisering

For å være klar over hva jeg faktisk ønsker å måle med dataene så er det viktig å operasjonalisere sentrale begreper for oppgaven. Tidligere i oppgaven gikk jeg kort gjennom konsepter. Som nevnt er de som byggeklosser for vitenskapelige argument og ideer og de lar oss fange opp vage fenomen som jeg er interessert i å undersøke inn i mer forståelige og anvendelige begreper. Videre ble det gått gjennom et par teorier knyttet til motiver for regulering som jeg ønsker å se på. Men når man skal se på disse og samle inn data knyttet til dem, hvordan kan man da forsikre oss om at dataen som samles inn faktisk måler det man er interessert i å måle uten at man måler andre ting som man ikke ønsker å få med i analysen, samtidig som man faktisk får med oss alt som er av interesse uten at noe blir utelatt? Dette kan gjøres ved hjelp av operasjonalisering. Når man operasjonaliserer konsept så forsøker man å gjøre abstrakte konsepter og deres trekk mindre abstrakte slik at de enklere kan oppdages, måles og klassifiseres empirisk. Dette kan gjøres blant annet ved å lage indikatorer som enten direkte oversetter egenskaper til konseptene om til målbare variabler, mens den andre typen er mer indirekte og ikke er i stand til å måles på samme måten, men lar oss se etter om det man vil måle har den egenskapen som man er ute etter eller ikke (Toshkov 2016, 100-102). Konseptene må altså operasjonaliseres på en måte hvor man får med seg alle trekkene og egenskapene man er interesserte i. samtidig som det ikke blir tatt med andre ting som ikke er av interesse for det man ønsker å finne ut med studien.

Først må de avhengige variablene operasjonaliseres før man kan operasjonalisere de uavhengige. Til å begynne med har man det såkalte regulatoriske målet. Knyttet til dette så er jeg interessert i å måle i hvor stor grad reguleringen som dannes legger vekt på å beskytte borgere fra ny teknologi i forhold til hvor stor vekt som legges på å la ny teknologi utvikle seg ved å regulere det minst mulig eller å la selskap drifte relativt fritt for å skape arbeidsplasser og økonomisk vekst. Jeg operasjonaliserer dette som *lovgivning hvor et mål om forbedring av borgeres sikkerhet fra konsekvenser knyttet til ny teknologi innføres på bekostning av ny teknologi og innovasjons mulighet til å utvikle seg fritt og de økonomiske fordelene som kan*

følge av dette, samt motsatte tilfeller hvor prioriteringen av dette går utover prioriteringen av borgeres sikkerhet. Den neste av de regulatoriske tilnærmingene som må operasjonaliseres er reguleringens strenghet og innskrenkning. Som nevnt tidligere i oppgaven handler dette om hvilke deler av ny teknologi som blir regulert, om det bare er et aspekt ved den eller om det er hele teknologien (Baldwin, Cave og Lodge 2012, 105-111). En operasjonalisering for regulatorisk strenghet kan da bli i hvor stor grad ny lovgivning regulerer enkelte aspekter av teknologi kontra å regulere større deler eller hele teknologien. En annen regulatorisk tilnærming går ut på hvor streng en eventuell straff for og ikke underordne seg reguleringen er og hvordan denne kan håndheves. Dette kan kalles regulatorisk sanksjonering. Denne kan operasjonaliseres som hvordan og i hvor stor grad aktører som ikke følger ny lovgivning kan sanksjoneres. Videre har man også regulatorisk stil som vil si om reguleringen er tvunget på aktørene fra statens side eller om den lages på en mer frivillig måte hvor aktørene som benytter seg av teknologien selv velger om de vil være med på prosjektet hvor de i mange tilfeller kan være med å utforme lovgivning og hvordan teknologien kan benyttes fremover. En operasjonalisering av dette kan da være i hvor stor grad ny lovgivning tvinger ny teknologi og businessaktører som benytter seg av den til å følge reguleringen kontra om det er mer frivillig om aktørene må underordne seg den som i et prosjekt.

Det har blitt nevnt at de teoriene jeg vil undersøke om hvor viktige de har vært for dannelsen av regulering knyttet til el-sparkesykler er offentlig interesseteori, interessegruppeteorier, teorier knyttet til markedsfeil, og public salience teorier. Dermed er det viktig å operasjonalisere disse på en måte som gjør at jeg effektivt kan forsøke å måle om de har hatt innflytelse på reguleringen av el-sparkesykler i de to kommunene. Teorier knyttet til markedsfeil viser til tilfeller hvor aktører i markedet ikke er i stand til å regulere seg selv på en tilstrekkelig måte slik at dette går utover samfunnet, individer eller andre markedsaktører. Dette gjelder for eksempel ved monopol, konkurransefiendtlig oppførsel eller eksternaliteter hvor markedsaktører forsøker å unngå kostnader ved å dytte problemer med driften over på samfunnet. Et eksempel på dette kan være når el-sparkesykkelselskapene bevisst lar syklene stå rundt i gatene der folk setter dem fra seg slik at de skal være lett tilgjengelige og beleilige for brukere selv om dette kan gå utover svaksynte og eldre som ferdes i gatene. En operasjonalisering av markedsfeil kan da bli lovgivning hvor motivasjonen bak er å rette opp i feil, skader eller urettferdigheter som fremstår når markedsaktører ikke selv er i stand til å opprettholde rettferdig og ordentlig konkurranse mellom hverandre eller når de forsøker å utnytte arbeidstakere eller konsumenter.

Offentlig interesseteori går ut på at reguleringen lages med fokus på hva som er det beste for samfunnet og individene som er del av det. Dette gjelder som hovedregel for all form for regulering som har individers sikkerhet og velvære som hovedformål. For eksempel lovgivning knyttet til aldersgrenser for når man kan kjøre el-sparkecykel, promillegrense, nattetengning, fartsgrenser, og tiltak knyttet til brannsikkerhet for å nevne et par eksempler. En annen form for regulering som har som ønske å beskytte individer er de som er knyttet til klima og miljø. Dette gjelder både de med fokus på nåtiden slik som ønsker om å forbedre luftkvaliteten i tillegg til tiltak som har fokus på å hjelpe fremtidens individer slik som et fokus på mer grønn energi kontra fossilt brensel. En operasjonalisering av offentlig interesseteori kan da bli *lovgivning hvor motivasjonen bak den er knyttet til et ønske om å skape mer sikkerhet for individer og å beskytte dem fra seg selv eller andre individer*. Slik får man med regulering som vil skape bedre sikkerhet for dem uten at man og får med alle slags andre reguleringer som ville falt under mer vage definisjoner slik som «å skape et bedre samfunn».

Interessegruppeteorier bygger på at de som skaper reguleringen tjener interessene til interessegrupper og innfører lovverk for disse i bytte for personlige goder og tjenester. Et problem med disse tilfellene er at de er vanskelige å oppdage ettersom de som regulerer ikke ønsker å gi inntrykk av at de regulerer med private interessers beste som formål fremfor offentlighetens beste slik som velgerne forventer, og at de dermed prøver å skjule det. Inn under interessegruppeteoriene vil jeg og putte regulering som i hovedsak er basert på tradisjonelle høyre/venstre økonomiske syn. Slike ideologiske motivasjoner er ikke et resultat av regulatory capture siden de som skaper reguleringen er del av politiske partier som i flere tilfeller har tydelige ideologiske overbevisninger, men det er viktig å få med når det er disse ideologiske overbevisningene som er bakgrunnen for foreslåtte reguleringer. Ett eksempel på regulering basert på dette kan være og bevisst la være å regulere el-sparkecykel aktører ettersom reguleringer kan være i veien for deres teknologiske utvikling og for samfunnets økonomiske vekst. Det vil si at de som skaper reguleringen prioriterer teknologiens og businessmodellens utvikling og de fordelene dette kan bringe med seg over de potensielle konsekvensene og kostnadene dette kan ha for befolkningen nå eller senere. En operasjonalisering av interessegruppeteorier kan da være *lovgivning hvor motivasjonen bak den er å tjene enten private interesser i bytte mot goder og tjenester eller å tjene en ideologisk overbevisning*.

Public salience teori viser til reguleringer som lages som følge av sterke meninger fra offentligheten rundt et mye omtalt dagsaktuelt tema. Befolkningen gjør seg opp en sterk

mening om et tema og legger press på styresmaktene om å skape regulering rundt dette temaet. Dette kan være som følge av ulykker, skandaler, ny informasjon, eller at noen med ressurser har klart å sette søkelys på temaet. Styresmaktene kan føle at de må forsøke å blidgjøre befolkningen med slik regulering for å beholde velgere. En operasjonalisering av public salience kan da være *lovgivning hvor motivasjonen bak den er å blidgjøre offentligheten ved å skape regulering knyttet til et problem som det har vært mye oppmerksomhet rundt i for eksempel media.*

Ingen av disse operasjonaliseringene gir direkte målbare variabler, men de gir oss muligheten til å se på lover og lovforslag og se om begrunnelsene og motivasjonene bak disse er knyttet til noen av teoriene som ses på. En annen ting som er viktig å merke seg er at om en lov faller inn under en av disse operasjonaliseringene så er det fortsatt mulig at den også kan være relevant for en av de andre. Lover kan ha flere forskjellige begrunnelser og motivasjoner.

4.3 Data utvalg

Når man har funnet ut hva man ønsker å studere og hvordan man ønsker å studere det så er neste steget hvordan man skal finne ut mer om det. Man må altså velge hva slags data det er man ønsker å se på for å finne sammenhenger, hvordan man kan få tak i denne dataen, og på hvilke måter man kan analysere denne på. I denne oppgaven har jeg valgt å fokusere på kvalitative datakilder fremfor kvantitative datakilder. En svakhet med kvantitativ data er at for å benytte seg av det og kvantitative analysemetoder så er man nødt til å ha en relativt stor mengde med observasjoner. Jeg var usikker på om det ville være nok offentlige dokumenter knyttet til den case jeg ville undersøke så dermed valgte jeg å benytte meg av kvalitative datakilder. Kvalitative datakilder gjør det også mulig å gå i dybden i det man undersøker for og utforske komplekse meninger, ideer og forhold mellom disse, noe som er vanskelig å gjøre om man kun benytter seg av numeriske indikatorer fra kvantitative variabler. I denne oppgaven benytter jeg meg av tre forskjellige typer datakilder. Disse er dokumenter, mediekilder og informasjon knyttet til borgerklager.

For å belyse problemstillingen har jeg valgt å benytte meg av saksdokumenter fra de to kommunene Bergen og Trondheim. Dette vil si saksfremstillinger, innstillinger, rapporter, høringsuttalelser, intern korrespondanse, vedtak og eventuelt andre relevante dokumenter. I disse dokumentene vil det finnes diverse informasjon knyttet til reguleringen av el-sparkesykler, slik som om noen foreslår tiltak eller regulering, hvem som foreslår det, hva de foreslår, og hvorfor de foreslår det. Ut ifra disse dokumentene kan man forhåpentligvis se

sammenhenger som kan hjelpe oss med å bedre forstå reguleringen av denne teknologien i disse byene på dette reguleringsnivået. Å bruke slik dokumentasjon som offentlige dokumenter har mange fordeler når man utfører studier. Nedskevne dokumenter er stabile og vil ikke forandre seg verken om de gjennomgås flere ganger eller om de gjennomgås på et senere tidspunkt. De er ikke laget spesifikt for studien de brukes til så man unngår bias som kan oppstå med data som blir skapt spesifikt for en undersøkelse. De er spesifikke med flere detaljer slik som dato, navn og kommentarer rundt spesifikke begivenheter. Dokumentene er og laget over en lengre periode så de kan også fortelle oss om det har vært endringer over tid i det man ønsker å undersøke (Yin 2018, 113-116). Slike offentlige dokumenter er altså en veldig nyttig kilde ettersom de har mange egenskaper velegnet for å studere. I tillegg er mange av dem lett tilgjengelige å få tak i ettersom de er tilgjengelig på nettsidene til de to kommunene hvor man kan laste dem ned.

For å finne fram til de relevante dokumentene har jeg først gått inn på de to kommunenes nettsider. Her er det mulig å trykke seg inn på tema politikk og fra her kan man søke på begreper for å få opp diverse dokumenter knyttet til saker som er blitt tatt opp i kommunestyrene. For å finne de dokumentene som er relevante for oppgavens problemstilling ble det søkt på begrepene knyttet til driften av el-sparkesykler slik som «el-sparkesykkel», «Ryde», «mikromobilitet», «løperhjul» (som er et lokalt uttrykk for sparkesykkel i Bergen), små elektriske kjøretøy, og andre lignende varianter av disse navnene og begrepene. I tillegg til å være velegnet er også dataen lett tilgjengelig. Blant dokumentene som ble funnet på denne måten så finner man saksfremstillinger, forslag til forskrifter, intern korrespondanse i form av skriftlige spørsmål til byråd/kommunestyre, innstillinger, vedtak, og høringsuttalelser. Problemet med denne metoden er at man kun får opp dokumenter fra sakene der søkebegrepene blir nevnt i tittelen. Om det nevnes i dokumentet, men ikke i tittelen så vil man ikke få det opp. For å bygge videre på denne metoden for innsamling kan jeg benytte meg av snøballutvelging. Når man benytter seg av snøballutvelging på dokumenter så ser man om dokumentene man har funnet refererer videre til andre dokumenter som igjen kan referere til nye dokumenter. Slik kan man oppdage flere dokumenter som er relevante til oppgaven uten at man må finne de nøyaktige navnene på dem for å søke dem opp (Grønmo 2016, 117). Disse forskjellige typene dokumenter som er blitt nevnt er nyttig for analysen. De er tatt direkte fra de politiske prosessene i kommunene og dermed er tankene og meningene som står i dem de samme tankene og meningene som de politikerne som danner reguleringen har. De forteller oss altså hva de ønsker å gjøre for å regulere el-sparkesykler og også hvorfor de ønsker å

regulere dem. Ut ifra dette kan man se hva slags begrunnelser som er vanligst for hvorfor de ønsker å regulere teknologien slik de vil. I denne oppgaven analyseres det 9 dokumenter fra Bergen og 8 fra Trondheim.

Samtidig som denne typen data har mange fordeler har den også et par svakheter. Selv om det finnes mange nyttige dokumenter så er det ikke sikkert at jeg klarer å få tak i alle for å undersøke dem. Det kan være at noen ikke er offentliggjort for eksempel korrespondanse mellom interessegrupper og kommunene eller det kan være at jeg ikke er i stand til å finne alle de relevante dokumentene i mitt søk noe som kan gå utover oppgaven. En annen fare er om noen som har skrevet dokumentene har gjort dette med noen form for bias som kan påvirke studien. Når man studerer dokumenter er man og begrenset til informasjon som andre har skrevet ned, om det er noe nytt man lurer på basert på denne informasjonen er det ikke mulig å få undersøkt dette nye spørsmålet med mindre dette er noe som allerede er dokumentert et annet sted. Dette ville vært mulig om man brukte en annen form for undersøkelsesopplegg slik som intervju. Intervju kunne vært en nyttig metode for å samle inn data og kunne komplementert de kvalitative dataene som benyttes gjennom at man for eksempel kan spørre om spesifikke opplevelser og begivenheter som det ikke nødvendigvis står skrevet om i de skriftlige kildene (Yin 2018, 113-116). De er derimot ikke benyttet i denne oppgaven som følge av mangel på tid og ressurser som har gått til andre deler av oppgaven slik som innsamling og koding av de kvalitative dataene.

I tillegg til disse saksdokumentene skal jeg også benytte meg av to andre former for skriftlige kilder, nemlig klager innsendt til kommunene og medieinnhold. Grunnen til at disse kildene til data skal benyttes er at saksdokumentene nevnt tidligere utdypet mange av motivene for å regulere slik som markedsfeil og offentlig interesseteori, men de er ikke effektivt i stand til å vise om public salience har hatt en tydelig innvirkning på reguleringen. Dermed for å måle befolkningene i de to kommunenes meninger om el-sparkesyklene, hvordan teknologien brukes, og hvordan teknologien driftes vil det og sees på disse kildene. Ved å se på klagenes så får jeg informasjon om hvor ofte innbyggere legger inn klager til kommunen knyttet til el-sparkesyklene og jeg får også vite hva det er som klages på. Dette kan gi oss en indikator på to ting. For det første så kan gjentatte klager knyttet til det samme problemet være med å gi oppmerksomhet til en form for markedsfeil som kommunene kan legge merke til og dermed forsøke å håndtere. For det andre så kan mengden klager og hva klagenes går ut på være noe som kan brukes for å måle public salience. For å finne ut om borgerklagenes har vært med på å støtte opp rundt regulering basert på markedsfeil eller om de har vært med på å legge press på

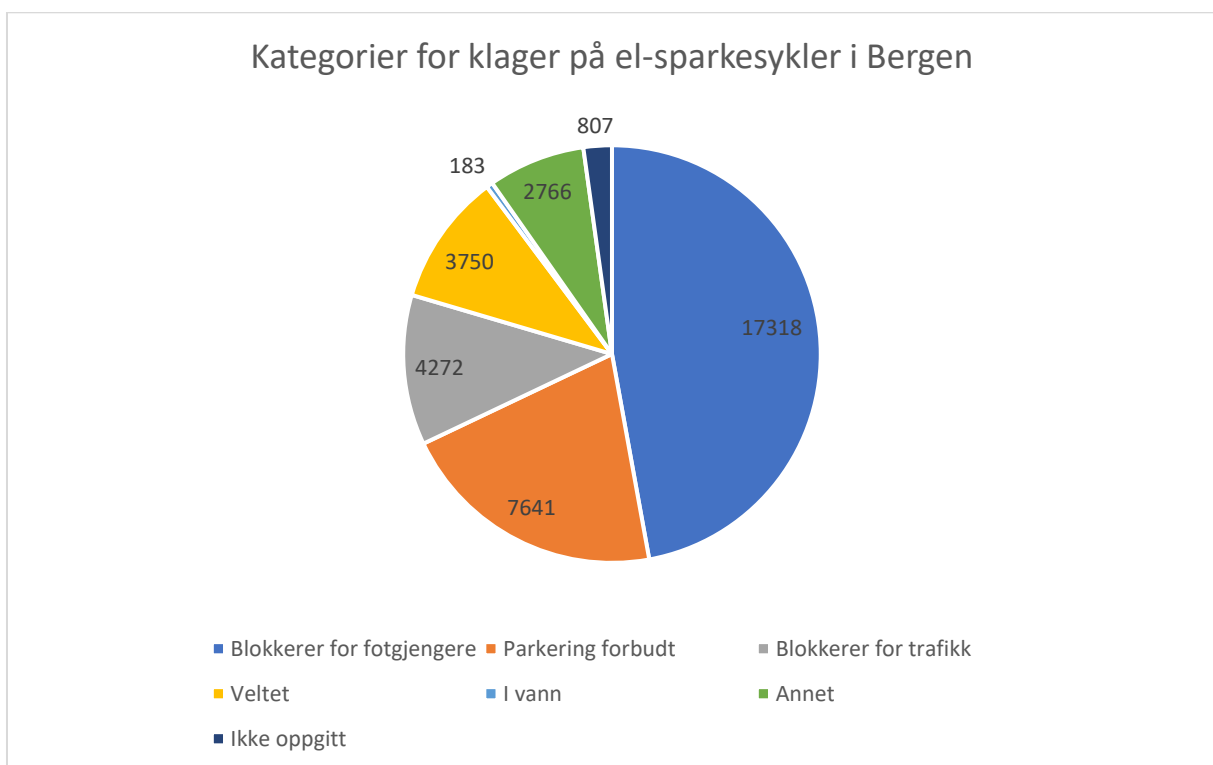
styringsmaktene for å danne ny regulering så kan det ses på klagedataen i lag med de andre datakildene for å se om det finnes sammenhenger. Medieinnhold hjelper oss også med å prøve å måle public salience ettersom man kan se på omtalen syklene og driften av disse får i lokale aviser. Å se på for eksempel aviser gir oss ikke nøyaktig informasjon om hva befolkningen mener om el-sparkesykler og driften av dem, men en medieanalyse kan gi oss en oversikt over problemer og skandaler knyttet til teknologien og om omtalen av dem øker over tid. Medieomtale er da en nyttig indikator for å måle public salience selv om den ikke nødvendigvis er en nøyaktig representasjon av hva befolkningen mener.

Datakilder	Hvordan de bidrar
Dokumenter	Presis informasjon om lover, forslag, høringer og annet som er skrevet ned.
Medieinnhold	Kunnskap om hvor fremtredende el-sparkesykler var som problem i byene for å undersøke public salience og mulige markedsfeil.
Borgerklager	Informasjon om i hvor stor grad innbyggere finner driften av el-sparkesyklene problematisk.

Tabell 1: Datakildene som er benyttet og deres bidrag til oppgaven

For å få tak i klager så ble det først søkt i de to kommunenes postlister for å se hvor mange som hadde sendt post til kommunen hvor de klagde på ett eller annet aspekt ved el-sparkesyklene i byen eller driften av disse. Korrespondanse med kommuner i Norge er i hovedsak offentlig, men det kan unntas offentlighet i tilfeller hvor det er sensitiv informasjon slik som individers helseinformasjon eller om de inneholder privat informasjon slik som fødselsnummer. Et lite fåtall av dokumentene som ble funnet i dette søket var unntatt offentligheten. I tillegg til dokumentene fra postlistene sendte jeg og e-post til kommunene hvor jeg spurte om de hadde andre former for klager som jeg kunne benytte meg av. Fra Trondheim fikk jeg et saksnummer til en saksak for klager knyttet til el-sparkesykler som kommunen har mottatt. Fra Bergen fikk jeg statistikk som de har samlet inn gjennom en app som heter feilparkering. Appen er laget spesifikt for el-sparkesykler og denne appen kan innbyggere registrere feilparkeringer som andre har gjort og denne registreringen vil bli videresendt til riktig operatør og kommunen slik at de kan sende noen som kan rette opp i feilparkeringen (Bergen Kommune 2022). I dataen jeg fikk så er det oversikt over hvor mange feilparkeringer som er gjort, hvor mange per dag, hva som er grunnen for at disse er sendt inn (om de blokkerer for fotgjengere, blokkerer for trafikk, om de er parkert et sted hvor det er

parkering forbudt, etc.), hvor stor andel av rapportene som blir håndtert, turer per feilparkering, og median og gjennomsnittstid før en feilparkering blir fikset. Noe av dataen gjelder fra 12.03.21 når appen ble lansert, mens andre deler av dataen gjelder fra 01.06.22 når flere av aktørene fikk tillatelse og inngikk samarbeid med kommunen. Klagen i feilparkeringsappen brutt ned i forskjellige kategorier kan man se i figur 1. Trondheim kommune har ikke selv en lignende tjeneste og ifølge kommunen selv så ber de individer om å rette klager knyttet til el-sparkecykler direkte til den relevante utleieren. Det at jeg har en ulik mengde klagedata fra de to kommunene er en mulig svakhet for oppgaven ettersom det gjør det vanskeligere å sammenligne de to kommunene på dette området.



Figur 1 Kategorier for klager på el-sparkecykler i Bergen

For å finne medieinnholdet benyttet jeg meg av et program som heter Retriever Atekst som lar deg søke i en database med både fysiske og digitale aviser, magasiner og tidsskrifter. Programmet lar deg også tilpasse søk til visse tidsperioder, visse temaer, visse språk, visse tidsskrift og mange flere alternativ som hjelper deg med å lage spesifikke søk. I søket jeg benyttet meg av avgrenset jeg tidsperioden fra januar 2019 til mars 2023. Grunnen til at jeg har valgt denne perioden er at det var i 2019 at utleietjenester for el-sparkecykler ble introdusert i Norge i Trondheim og Oslo, og selv om de ikke ble introdusert i Bergen før året etter ble de fortsatt omtalt i media (Alsberg 2019). Når det kommer til søkebegrep så har Retriever Atekst en «eller» funksjon som lar deg søke etter artikler som inneholder en av flere

begreper man velger å liste. Dette gjør det lettere å finne artikler selv om skribenter benytter seg av forskjellige uttrykk eller skrivemåter. Ordene jeg søkte etter er el-sparkesykkel, elsparkesykkel, el-løperhjul og elløperhjul. Når det kommer til hvilke medier så har jeg benyttet meg av fire lokalaviser, to fra Bergen og to fra Trondheim. Disse er Bergensavisen, Bergens Tidene, Nidaros og Adresseavisen. Grunnen til at jeg har valgt meg ut akkurat disse avisene er at de har et lokalt fokus på byene de er ifra så artiklene de publiserer omtaler de områdene hvor som er av interesse når jeg vil undersøke medieomtalen rundt el-sparkesykler. I tillegg så fokuserer de på byene som helhet fremfor kun enkelte bydeler. Med dette søket fant jeg totalt 1099 artikler som inneholder et av søkeordene. 598 fra Bergen og 501 fra Trondheim. I dette avsnittet har jeg gått gjennom dataen som er samlet inn og hvordan den er blitt samlet inn. Videre i det neste avsnittet skal jeg analysere denne dataen og gå inn i detalj angående metodene for analyse som benyttes.

4.4 Dataanalyse

Det er ikke nok og bare samle inn data for å få ny informasjon ut av den. For å lære nye ting er man nødt til å analysere denne dataen. Det er forskjellige metoder for hvordan man kan analysere data, men i starten når man sitter på større mengder med uorganiserte tekster er det en god ide å kode disse. I dataanalysen av kvalitative tekster enten det er dokumenter som i denne oppgaven eller andre former for skriftlige kilder slik som utskrifter fra intervju så ser man etter mønstre i tekstene for det man anser som viktig. Ved å se mer nøye på tekstene og ved å merke seg hva som er de mest sentrale bitene får man en bedre forståelse for tekstene og ved å forenkle deler eller ved å lage sammendrag får man bedre oversikt over det viktigste. Etter dette kan man kode materialet. Når man koder så lager man seg et par stikkord, uttrykk eller begrep som kan karakterisere større deler av tekstene. Disse stikkordene/begrepene er kjent som koder. Videre markerer man deler av teksten som kan karakteriseres under ett eller flere av stikkordene. Disse kodene kan vise til temaer som omtales i avsnittet, enkeltpersoner, hendelser, eller handlinger. Koder kan være deskriptive, fortolkende eller forklarende. Deskriptive koder er beskrivende karakteristikk som viser til det eksakte innholdet i teksten. Fortolkende koder bygger på forskerens tolkning av det som blir skrevet i teksten og hva slags tolkning av hvilken mening en handling som blir utført kan ha. Forklarende koder går ut på forskerens forklaring av de begivenhetene som skjer i teksten slik som å forklare årsaken til det som beskrives. Koder utvikles både deduktivt og induktivt. Induktivt som følge av det

empiriske materialet, og deduktivt basert på begreper og teorier fra annen forskning (Grønmo 2016, 265-268).

I denne oppgaven har jeg valgt å benytte meg av slik koding. Dette har jeg gjort ved og først samle inn datakilder som er relevante til oppgaven. Deretter har jeg lagt dem inn i dataprogrammet Nvivo som er et verktøy som hjelper med å kode kvalitative tekster. I dette programmet lagde jeg 4 koder eller «noder» som det blir kalt innad i programmet. Disse fire nodene baserte jeg på forskjellige teorier for hvorfor man velger å regulere som tidligere er gått gjennom i oppgaven. De fire nodene er offentlig interesseteori, interessegruppeteorier, markedsfeil og public salience. Etter dette gikk jeg mer nøye gjennom tekstene og kodet setninger og avsnitt inn i en eller flere av disse nodene basert på hva som ble skrevet i dem. Dette gjorde jeg ved å bruke en fortolkende koding hvor jeg ved hjelp av min forståelse valgte hvilke kategorier de forskjellige utsagnene best passet inn i. Ved å gjøre dette så fikk jeg en oversikt over hva slags type motiv som ble brukt oftest eller sjeldnest når det komme til å regulere el-sparkecyklene. Grunnen til at jeg valgte å kode dokumentene på denne måten er at det hjelper meg med å organisere alt datamaterialet på en mer oversiktlig måte og å bedre se sammenhenger mellom dataen som benyttes. Å kode tekstene inn i disse nodene gir meg informasjon om hvorfor og hvordan el-sparkecykler reguleres og dette kan benyttes senere i analysen for å prøve å finne ut hvorfor. Fortolkende koding har en svakhet i og med at det er jeg selv som deler inn i nodene og mine biaser kan muligens påvirke resultatet noe som muligens kan skade repliserbarheten til studien.

Jeg må også analysere mediekildene jeg har samlet inn. Hovedsakelig skal disse brukes for å få en indikator for public salience knyttet til regulering av el-sparkecykler i de to byene. Først kan man gjøre en sjekk av utviklingen av medieomtale over tid knyttet til el-sparkecykler i avisene. I grafen som baserer seg på de innsamlede mediekildene og som står på side 66 så ser man det er et par topper hvor el-sparkecyklene får betydelig mer omtale enn det de gjør ellers, og at disse er lokalisert rundt sommermånedene. Man ser også at toppene er somrene 2020 og 2021, mens det var betydelig mindre omtale sommeren 2022. En muligens litt åpenbar forklaring på at toppene er om somrene kan være at folk har mer lyst til å ferdes ute om sommeren når det er fint vær i tillegg til at snø og is om vinteren gjør det vanskeligere å kjøre rundt. Dette kan ha ført til økt bruk av el-sparkecykler og som følge av dette skjer det flere ulykker eller mer feilparkering som det da blir rapportert om i media.

4.5 Validitet og reliabilitet

For å forsikre at slutningene som trekkes i denne studien er troverdige så er det viktig å ha både høy validitet og høy reliabilitet. Det finnes forskjellige krav til disse og de vil bli gått gjennom.

4.5.1 Intern validitet

Intern validitet viser til hvordan et sett med konsepter relaterer til hverandre og slutningene som trekkes basert på disse. Det ser på om det er konseptene og teoriene som man tror påvirker hverandre som faktisk gjør det eller om det er utenforstående faktorer som kan påvirke ett eller flere konsept (Kleven 2008). I oppgaven så ser jeg på flere forskjellige teorier som gir motiver for hvorfor makthaverne i samfunnet velger å regulere. Ved å se på muligheten for at det kan være forskjellige teorier som har motivert reguleringen av de forstyrrende teknologiene så gir dette større intern validitet enn om det bare hadde blitt fokusert på for eksempel utbredelsen av kun en av disse teoriene. Likevel så er det fortsatt mulig at det er teorier og motivasjoner for reguleringen av disse teknologiene som jeg ikke har fått med meg. Dette vil da kunne være en svakhet for oppgavens interne validitet.

4.5.2 Ekstern validitet

Ekstern validitet går ut på om slutningene som gjøres basert på studien vår innenfor en kontekst også er mulige å benytte på lignende tilfeller i andre kontekster. Det går altså ut på generalisering og overførbarhet (Kleven 2008). Som tidligere nevnt i oppgaven så er ikke målet å generalisere resultatet til denne studien for å bruke det i andre tilfeller. Det som ønskes er å se på casene i deres egen kontekst. Dermed er det ikke helt nødvendig for denne oppgaven å ha høy ekstern validitet ettersom det ikke er et mål å generalisere slutningene til andre liknende tilfeller.

4.5.3 Reliabilitet

Reliabilitet viser til om datamaterialet som er samlet inn er pålitelig og jo mer pålitelig det er jo høyere vil oppgavens reliabilitet være. Høy reliabilitet er viktig for å sørge for at man ved en ny innsamling med data gjort med det samme undersøkelsesopplegget for å undersøke de samme fenomenene gir identiske data som tidligere innsamlinger (Grønmo 2016, 240-241). På den ene siden bygger denne oppgaven på statiske datakilder som policydokument,

medieanalyser og klagedata, så om man ser på disse kildene i fra samme perioden som det som er gjort i denne oppgaven så vil de fortsatt være identiske, noe som kan styrke reliabiliteten. På den andre siden så er analysen som er gjort av policydokumentene basert på min egne fortolkende koding og det er ikke sikkert at andre mennesker som forsøker å replisere studien vil kode dokumentene på samme måten som det jeg har gjort. Dette kan da være en mulig svakhet for oppgavens reliabilitet.

4.6 Etske hensyn

Når man skal utføre samfunnsvitenskapelig forskning er det viktig å ta for seg etikk og mulige problemstillinger som kan oppstå som følge av at man utfører et metodiske opplegg. Dette er viktig ettersom det kan skade menneskelige subjekter som har deltatt i forskningen sosialt eller mentalt om for eksempel data ikke behandles og oppbevares på en trygg måte (Fujii 2012). Etske hensyn er knyttet til menneskelige respondenter i for eksempel intervju eller utspøringer. Denne oppgaven har derimot ingen menneskelige respondenter og alle dataen som brukes i den er tilgjengelig for offentligheten. Jeg har dermed ikke behøvd å ta spesielle etske hensyn.

5. Resultater og analyse

Til nå har jeg sett på teoriene rundt regulering av forstyrrende teknologi, jeg har vært innom hva slags data jeg har samlet inn, og hvordan jeg har bedrevet denne innsamlingen. I dette kapittelet vil jeg beskrive i nøyere detalj hvordan det nåværende lovverket i de to kommunene faktisk er utformet. Jeg vil deretter se på de avhengige variablene knyttet til regulatoriske tilnærminger for å se om lovverkene i kommunene bygger på en eller flere av disse tilnærmingene. Etter dette vil jeg analysere dataene som er samlet inn for å se om denne kan fortelle oss hvilke av de forskjellige motivasjonene til å regulere som har hatt en effekt på utformingen av reguleringen. Til slutt vil jeg se på forskjellene mellom hva det lokale og det statlige har gjort for å skjerpe reguleringen på området, før Bergen og Trondheim sine likheter og forskjeller skal sees på og sammenlignes for å se om eventuelle variasjoner i dataen muligens har ledet til variasjoner i lovverkene.

5.1 Nåværende lovverk

Lovverkene har utviklet seg over tid i begge kommunene og dette har de gjort blant annet for å tilpasse seg hvilke muligheter de har hatt rundt lokale tilpasninger fra de statlige styringsmaktene. Da el-sparkesyklene ble introdusert i Trondheim i 2019 bestemte kommunen at den ville stoppe utleien av dem slik at de kunne sette opp et system der de dannet avtaler mellom seg selv og utleiere for å få bedre kontroll over hvordan el-sparkesykelutleien ble drevet. De ville og sette opp parkeringsområder slik at gateparkering av syklene ikke ledet til problemer for blinde og svaksynte (Kringstad og Andersen 2019). Dette var derimot ikke like populært blant alle el-sparkesykkelselskapene og utleieselskapet Ryde bestemte seg for å la være å høre på kommunens krav om å stoppe utleien og tok saken til retten. Her tapte kommunen og retten slo fast at borgernes rett til å ferdes på offentlig vei gjaldt fremfor kommunens rett til å bestemme over egen eiendom. Dermed fikk selskapet fortsette utleien sin uten å måtte ha en egen avtale med kommunen (Venæs 2021). Når el-sparkesyklene ble introdusert i Bergen i 2020 oppsto det en lignende situasjon hvor kommunen konfiskerte og bøtela feilparkerte sykler, noe som Ryde tok kommunen til retten for og fikk medhold i. Det var altså ikke noe eksisterende lovverk som kommunene kunne ta hjemmel i for å lage lokale forskrifter som kunne regulere el-sparkesyklene (Sareen, Remme og Haarstad 2021). Høyesteretten hadde slått fast at borgeres rett til å ferdes på offentlig vei var den loven som gjaldt i tilfellene knyttet til driften av el-sparkesykler.

Ettersom det ikke fantes noen lov som ga kommunene mulighet til å danne forskrifter knyttet til reguleringen av el-sparkesykler, og siden eksisterende lovverk ikke klarte å løse en del av problemene som teknologien kom med, så tok staten i 2021 initiativ til å lage lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Denne loven ga kommunene hjemmel til å regulere el-sparkesyklene på flere måter de ikke kunne tidligere. Den ga blant annet kommunene rett til å kreve at utleieselskaper som ønsker å drive utleie av el-sparkesykler må ha tillatelse fra kommunen til å gjøre dette og dermed må de ha avtale om dette hvis kommunen ønsker det. På denne måten kan de og begrense hvor mange selskap som kan operere i kommunen om gangen. Kommunene kunne og gi bestemmelser om soner utleie kan skje i, hastighetsbegrensninger, tidsperioder utleie kan skje, standarder for kjøretøyene, og mulighet for å gi gebyr eller å fjerne sykler som er i strid med andre forskrifter (Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, § 3, 4, 5, 6, 2021). I starten av 2021 så kom staten også med flere lover knyttet til sikkerheten rundt bruken av el-sparkesykler som gjaldt for hele Norge og inkluderte en promillegrense, omklassifisering fra sykkel til motorvogn, 12 års aldersgrense, og påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år (Regjeringen.no 2022).

Som følge av den nye loven om utleie av små elektriske kjøretøy så begynte Bergen og Trondheim å drøfte lokale forskrifter med hjemmel i denne loven og begge kommunene kom med forskrifter i starten av 2022. Disse forskriftene, som bygget på den nasjonale lovens hjemler, går hovedsakelig ut på at det kreves tillatelse fra kommunen for å drive utleie, hvordan anbudsprosessen skal utføres, hvilke krav kommunen stiller til utleieselskapene for at de skal få lov til å drifte, og eventuelle måter kommunen kan sanksjonere selskapene om de ikke møter kommunenes driftskrav. I disse kravene finner man tiltak for å gjøre driften og bruken av el-sparkesyklene tryggere for innbyggerne slik som krav om nattestengning og krav om at utleier må rydde på plass eventuelle kjøretøy som er plassert på en måte som kan være til hinder for fotgjengere og trafikk. De to forskriftene er relativt like i innhold, men det er et par forskjeller på dem. Blant annet inkluderer Bergen kommunes forskrift tydeligere begrensninger på antall kjøretøy som kan være i de forskjellige sonene i byen (Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland, §8, 2022).

Selv om begge kommunene i dag har forskrifter basert på lov om regulering av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn så forholdt de seg forskjellig til el-sparkesyklene og de som drev utleie av disse i perioden hvor de hadde begrenset mulighet til å regulere dem. I Bergen tok kommunen initiativ til å invitere de forskjellige el-sparkesykkelatktørene med på et pilotprosjekt hvor kommunen ønsket å teste ut mulig regulering som kunne være aktuell i

fremtiden. Målet med dette prosjektet var å sørge for regulering som både kunne unngå problemene som fulgte med el-sparkesykkelutleie samtidig som utleievirksomheten kunne fortsette å være lønnsom for utleieselskapene. Prosjektet innebar blant annet test av ulike former for gategrunnleie og deling av data fra kjøreturer utført. Starten av prosjektet skjedde i november 2020 og det varte frem til april 2022 når Bergens nye lokale forskrift for utleien av små elektriske kjøretøy tredde i kraft. En annen ting som er viktig å nevne om pilotprosjektet er at det kun var en invitasjon til å delta og det var et selskap som ikke ønsket å være med på det og som bedrev sin virksomhet i denne perioden uten å blant annet dele data med kommunen (Sareen, Remme og Haarstad 2021). Bergen kommune gjennomførte altså dette pilotprosjektet i lag med flere aktører for å gjøre tester slik at de kunne lage en best mulig forskrift for å regulere el-sparkesyklene når staten skulle lage en lov som ga dem hjemmel til dette.

El-sparkesyklene ble tidvis mye omtalt i media i Norge både knyttet til at de var nyttige og miljøvennlige transportalternativ, men og at de kunne være potensielt farlige. Spesielt ble det gitt mye oppmerksomhet til skadetallene i byer rundt omkring i Norge. I Oslo i juni 2021 ble det meldt 421 skader med el-sparkesykkel som årsak. Disse tallene fikk også oppmerksomhet andre steder i landet (Rashid og Solheim 2021). I Bergen har det og vært mye oppmerksomhet knyttet til flere branner i batteriene til el-sparkesykler og hvordan de lagres (Kroken 2021).

Hvis man ser på klagedataen så ser man at begge kommunene har stort sett mottatt klager knyttet til feilparkeringer når sykler står på steder hvor de er i veien for fotgjengere eller trafikk. Både i Bergen og i Trondheim er det dette som det er sendt inn flest klager på.

5.2 Reguleringen og dens regulatoriske tilnærminger

Nå som det har blitt gått gjennom hvordan den nåværende reguleringen til kommunene er vil det i dette avsnittet bli sett på hvordan disse lovene og reguleringene er blitt formet som følge av forskjellige regulatoriske tilnærminger. Hva er det altså kommunene har prioritert av mål når de har regulert? Det vil ses på regulatoriske mål, regulatorisk strenghet, regulatorisk sanksjonering og regulatorisk stil. Alle disse vil sees på i de to kommunene for å se i hvor stor grad lovverket er utformet med disse som mulig bakgrunn.

5.2.1 Regulatoriske mål

Regulatoriske mål går, som tidligere operasjonalisert i oppgaven, ut på tilfeller hvor lovgiverne må balansere hva ny regulering skal prioritere mellom at større sikkerhet skal gis til borgerne i møte med ny teknologi, eller om det skal gis større mulighet for at firmaer med ny teknologi skal ha muligheten til å mer fritt drifte denne. Begge disse målene kan selvfølgelig være positive og ønskelige samtidig, men det kommer alltid til å komme situasjoner der det må velges hvilket av disse målene som skal tilegnes mest vekt. Tematikken knyttet til både borgernes sikkerhet og teknologiens og innovasjonens evne til å få utvikle seg relativt fritt, og er begge ting som jeg har vært innom tidligere, henholdsvis i avsnittet om markedsfeil og avsnittet om interessegruppeteorier. Begge disse temaene har altså vært argumentert for og imot i løpet av reguleringsprosessen. Så hvilket av disse to målene er det Bergen og Trondheim har vektlagt mest? Det som ble sett på som viktigst fra begge kommunenes side når de skulle regulere el-sparkeesykkelselskapene var å få kontroll over opphopingen av sykler spesielt på kommunale eiendommer. For å gjøre dette forsøkte begge kommunene å begrense antall aktører som kunne drifte om gangen, og å konfiskere og bøtelegge feilparkerte sparkesykler. Men dette ble de tatt til retten for hvor det ble vedtatt at kommunen ikke hadde lovgrunnlag til å gjøre dette. Ettersom de måtte vente på at staten dannet en ny lov for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, slik at de kunne ha lovhjemmel til å lage forskrifter, måtte de forsøke å inngå frivillige samarbeid med selskapene for å få i alle fall noenlunde kontroll over problemene, slik som Bergens pilotprosjekt. Ikke alle aktørene ønsket å være med på dette samarbeidet. I løpet av perioden uten et skikkelig regelverk ble tjenesten svært populær blant visse deler av befolkningen, selv om andre deler mislikte dem. Den ble og sett på som et miljøvennlig alternativ til andre transportmiddel slik som bil, selv om enkelte mener tjenesten heller erstatter gåturer og sykkelturner fremfor bilturer.

Hvis man da ser på de lokale forskriftene som etter hvert kom i de to kommunene, så ser man at på tross av at både Bergen og Trondheim gikk sterkt ut mot utleieselskapenes virksomhet med fri parkering på offentlig eiendom i starten, så endte begge kommunene opp med å tillate dette så lenge selskapene aktivt ryddet opp i eventuelle feilparkerte sykler (Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Trondheim kommune, Trøndelag, §7, 2022).

Hvis Bergen og Trondheim hadde vært åpne til modellen med fri parkering og mindre bøtelegging direkte til selskapene fra starten av, så kunne man antatt at det regulatoriske målet

til kommunene var at de ønsket å bidra til mer teknologisk utvikling. Her ser man derimot at kommunene først ønsket å gå strengt ut mot selskapene før de senere bestemte seg for å skape regulering som ga dem bedre vilkår for å drifte virksomheten deres. Det må da spørres om balansen mellom borgernes sikkerhet og selskapenes teknologiske innovasjon, som man ser i lovverket, er et resultat av at begge disse målene var ønskelige, eller om det har vært et hovedfokus på å hjelpe borgere, men at dette gjelder både borgere som syns el-sparkesyklene og driften av disse er problematisk, og borgere som ser på el-sparkesyklene som et nyttig mobilitetsverktøy som også kan bidra til bedre klima og miljø. Det er altså vanskelig å trekke tydelige konklusjoner knyttet til dette.

5.2.2 Regulatorisk strenghet

Når det kommer til regulatorisk strenghet så går dette som tidligere skrevet ut på om en regulering kun regulerer enkelte mindre aspekter av en teknologi, eller om den er bredere og strengere ved å regulere store deler av teknologien, eller ved å forby den fullstendig. Hvis det ses på forskriftene i de to kommunene så ser man at på de fleste områder så er reguleringen lagt opp til at el-sparkesykkelsparkesykkelselskapene skal ha mulighet til å bedrive virksomheten sin, men med visse begrensninger. Den viktigste delen av utleievirksomheten er at syklene skal kunne parkeres relativt fritt på offentlige områder slik at de er lett tilgjengelig for folk og at de skal kunne kjøres hele veien til brukerens destinasjon. Så lenge syklene parkeres på en riktig måte når brukerne er ferdige med dem så er ingen av disse aspektene ved utleievirksomheten forhindret av lovgivningen. Det som er regulert er rammene rundt, for eksempel hvor mange aktører som kan operere om gangen, hvor mange sykler de kan ha i de forskjellige bysonene om gangen, sikkerhetskrav for å kunne kjøre syklene, og krav til at aktørene må rydde opp i feilparkeringer på eget initiativ. Den mest inngripende delen av reguleringen er nattestengningen ettersom den begrenser driften av tjenesten over en relativt stor del av døgnet. Annet enn den så er det de mindre sentrale aspektene rundt utleien av el-sparkesykler som er regulert heller enn selve kjernen av virksomheten. Det har også vært flere forslag knyttet til strengere regulering, slik som forbud mot kjøring på fortau, som ikke er blitt tatt med i reguleringen. Alt dette kan da tyde på at reguleringen av utleien av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim har en relativt lav grad av regulatorisk strenghet og at begge kommunene er omtrentlig like strenge.

5.2.3 Regulatorisk sanksjonering

Strengheten som ble omtalt i sist avsnitt går ut på hvor strenge lovene i seg selv er i utformingen, mens regulatorisk sanksjonering som dette avsnittet handler om fokuserer på hva konsekvensene er om reguleringen brytes. Dette er viktig ettersom en lav grad av sanksjonering kan lede til at både individer og selskaper kan føle at det er verdt risikoen å bryte loven en gang iblant, mens en for streng sanksjonering kan av mange føles for kvelende ut for virksomheten. Hovedformen for sanksjonering både i Bergen og i Trondheim imot utleieselskapene er at deres tillatelse trekkes tilbake noe som gjør at de ikke kan fortsette virksomheten deres. Dette kan gjøres ved gjentatte eller grove overtredelser av den statlige loven om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, de kommunale forskriftene for dette, eller vilkårene som ble vedtatt ved selskapets individuelle tillatelse. Selskapene som ikke underlegger seg reguleringen på en ordentlig måte risikerer altså å miste muligheten til å drifte, og kommunen kan da inngå samarbeid med en eventuelt annen aktør. I tillegg til denne formen for sanksjonering så har begge kommunene også muligheten til å fjerne og ta i forvaring el-sparkesykler som er feilparkert eller til hinder for alminneligheten, og kreve betaling fra det relevante selskapet som eier sykkelen. Dette for å dekke kommunens kostnad ved å sende ut personell som kan rydde opp i en slik situasjon. El-sparkesykkelselskapene er altså nødt til faktisk utføre deres pålagte plikt til å rydde opp i feilparkeringer og henslengte sykler, ellers risikerer de både å måtte betale bøter for dette og å miste deres mulighet til å bedrive virksomhet i kommunene. I tillegg til sanksjonering av utleieselskapene finnes det også regulering som sanksjonerer individer som kjører farlig og uansvarlig på syklene, eller som tas i å feilparkere, gis bøter. Reguleringen i begge kommunene har altså tydelige regler for sanksjonering av el-sparkesykler, bruken av dem, og utleievirksomhet av dem som er laget for å sikre at lovverket som er laget for å regulere dem faktisk blir fulgt og respektert.

5.2.4 Regulatorisk stil

Til slutt blant de regulatoriske tilnærmingene så har man regulatorisk stil. Regulatorisk stil går ut på hvorvidt ny regulering som dannes er påbudt for de den forsøker å regulere, eller om det finnes deler av den som har et mer frivillig preg hvor de den er ment å regulere selv kan velge om de vil være underlagt den til en viss grad. Spesielt er dette relevant i tilfeller hvor lovgivere ønsker innspill fra de de ønsker å regulere, knyttet til hvordan reguleringen kan utformes, for å best mulig blidgjøre både de som regulerer og de som reguleres. Om det ses på reguleringsprosessen til utleien av el-sparkesykler i Bergen så kan man merke seg perioden

hvor de bedrev deres pilotprosjekt. I dette pilotprosjektet inviterte Bergen kommune el-sparkesykkelselskaper med interesse for å starte drift i byen til å være med på en prosess hvor de sammen kunne danne et grunnleggende regelverk for hvordan utleievirksomheten kunne bli regulert i fremtiden. Dette prosjektet var frivillig å delta i, og selv om en av de større aktørene valgte å drive virksomhet uten å være med på prosjektet, så var det mange andre aktører som ønsket å være med (Sareen, Remme og Haarstad 2021).

Dette kan se ut som at kommunen hadde en regulatorisk stil som ønsket å fremme frivillighet i reguleringen fremfor tvang, men det er viktig å huske på at oppstarten av dette prosjektet kom etter at kommunen hadde forsøkt å konfiskere og å bøtelegge sykler, samt å selv bestemme hvilke aktører som skulle få lov til å operere i byen. Pilotprosjektet ble aktuelt som følge at kommunen tapte i retten og fikk beskjed om at de ikke hadde lovhjemmel til å ta sykler i forvaring, eller å bestemme hvilke aktører som kunne og ikke kunne drifte. De bestemte seg dermed for å sette i gang pilotprosjektet for å lære mer om hvordan de best mulig kunne regulere utleievirksomheten for seg selv og for aktørene, mens de ventet på en lov som kunne gi dem hjemmel til å faktisk lage avtaler med et mindretall med aktører og til å begrense mengden med sykler som kunne settes ut i byen. Da loven som ga dem hjemmel til dette ble ferdigstilt så startet de drøftingen av en lokal forskrift som ga dem muligheten til å kreve det de ønsket, og denne var ikke frivillig for selskapene, men heller tvungen. I Trondheim var det en lignende situasjon hvor de tapte i retten angående deres mulighet til å begrense antall sykler og aktører. Slik som i Bergen hadde de kontakt med visse aktører for å drøfte et framtidig regelverk mens de ventet på lovhjemmel. Da den kom fikk de også på plass en forskrift som er meget lik Bergens. Det som kanskje kan se ut som at spesielt Bergen hadde en regulatorisk stil som kunne virke frivillig ovenfor utleieaktørene viser seg heller å være fordi kommunen ikke hadde muligheten til å lage regulering som gjennom tvang kunne regulere de delene av virksomheten de ønsket. De måtte dermed nøye seg med en midlertidig frivillig form for regulering fram til en lovhjemmel som ga dem mulighet til å lage en mer tvungen form for regulatorisk stil ble vedtatt av staten.

5.3 Motivasjoner knyttet til reguleringen av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim

Ved å analysere de kodede policydokumentene, klagedataen og mediakildene som er blitt samlet inn skal jeg se på reguleringen av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim og om disse har forskjellig motivasjon for reguleringen. Jeg vil begynne med å en etter en se på hvordan de to kommunene har benyttet seg av motivasjoner knyttet til markedsfeil, offentlig

interesseteorier, interessegruppeteorier og public salience. I dette avsnittet vil Bergen bli sett på først og deretter Trondheim. Deretter vil jeg se på om dette har hatt en effekt og i så fall i hvor stor grad det har hatt effekt på reguleringen til de to kommunene.

5.3.1 Regulering basert på markedsfeil

Markedsfeil er, som tidligere gått gjennom, tilfeller hvor markedet ikke selv er i stand til å regulere seg selv og sin drift på måter som leder til ulemper for resten av samfunnet. Det er da opp til de regulatoriske styringsmaktene å håndtere disse problemene ved å for eksempel lage regulering som forhindrer den driften som skaper problemene. Hvis det ses på tabell 2 så viser denne i hvor mange av policydokumentene de forskjellige motivasjonene er nevnt både totalt og separat i de to byene. I de diverse policydokumentene er motivasjoner knyttet til markedsfeil nevnt i 4 av de 9 dokumentene analysert fra Bergen. I tabell 3 så vises det hvor mange ganger de forskjellige motivasjonene er kodet totalt i disse dokumentene både totalt og i hver av byene. Fra det kan det ses at markedsfeil er kodet ved 8 tilfeller i Bergen. Av disse er nesten alle knyttet til eksternaliteter. Det ble sett på som et stort problem at utleievirksomheten som el-sparkesykkelselskapene drev med ledet til en stor opphoping av el-sparkesykler som ble parkert eller slengt vekk på svært mange offentlige områder. Blant annet førte dette til et mindre vakkert bybilde som følge av at el-sparkesykler ble satt over alt fra parker og bedd, i tillegg til at de var til hinder for alminnelig ferdsel rundt omkring ettersom feilparkerte og velte sykler blokkerte fortau og fotgjengeroverganger. Spesielt var dette problematisk for eldre, svaksynte og funksjonshemmede som hadde problemer med å komme seg rundt eller å flytte syklene. For å få bukt med dette problemet ønsket kommunen å sette opp parkeringssoner og stativer hvor brukere kunne sette fra seg el-sparkesyklene når de ble ferdige med turene sine, og å sette en maksimumsgrense for hvor mange sykler som kan være i de forskjellige delene av byen for å forhindre at de hopet seg opp for mye, men dette var noe el-sparkesykkelselskapene var sterkt imot. Det at syklene kunne parkeres og bli stående nesten overalt i byen var en viktig del av hvorfor de ble så populære og selskapene mente at det ville være et stort økonomisk tap for dem om deres mulighet til å gjøre dette ble fjernet. Noen av dem hevdet at det kunne være slutten på deres virksomhet. Som følge av at tjenesten var veldig populær så følte ikke kommunen at de kunne sette fullstendig stopper for den frie parkeringen. Dette ledet til et kompromiss hvor det ble lovlig å parkere syklene på de fleste offentlig steder, men hvor det var regler for hvordan de kan parkeres, at det kunne utstedes bøter for feilparkeringer, og der selskapene selv er pliktige i å rette opp i feilparkeringer.

Kommunen følte altså at markedsfeilen som teknologien brakte var problematisk nok til at de ønsket å regulere den, men de måtte likevel delvis tilpasse reguleringen sin etter press fra business interesser og offentligheten.

	Bergen	Trondheim	Totalt
Markedsfeil	4	6	10
Offentlig interesseteori	7	5	12
Interessegruppeteorier	2	4	6
Totalt antall dokumenter	9	8	17

Tabell 2: Hvor mange av de analyserte policydokumentene som benytter seg av de forskjellige motivasjonene for regulering

I dette tilfellet var markedsfeilen med eksternaliteter svært viktig for driften av utleievirksomheten. Selv om den var til stor sjenanse for enkelte borgere, hovedsakelig et mindretall av eldre, funksjonshemmede og svaksynte, så var tjenesten såpass populær blant resten av befolkningen at kommunen måtte inngå et kompromiss hvor eksternaliteten kunne fortsette, men med visse krav og begrensninger. Dette som følge av hvor viktig eksternaliteten var for driften av tjenesten. Markedsfeil har altså blitt nevnt som en tydelig motivator for reguleringen laget for å forsøke å håndtere den store opphopingen av el-sparkesykler som ble observert i Bergen og for mer regulering rundt parkeringen av disse syklene.

	Bergen	Trondheim	Totalt
Markedsfeil	8	10	18
Offentlig interesseteori	11	18	29
Interessegruppeteorier	5	7	12
Totalt antall kodede motivasjoner	24	35	59

Tabell 3: Hvor mange ganger de forskjellige motivasjonene for regulering er kodet i policydokumentene

I Trondheim så er årsaker som baserer seg på markedsfeil nevnt i 6 av de 8 policydokumentene som er blitt analysert. Det er altså nevnt mer enn det er i dokumentene fra Bergen. Motivasjonen er kodet 10 ganger i disse dokumentene. Også her er det i all hovedsak argumenter knyttet til eksternaliteter med hovedfokus på hvordan el-sparkesyklene feilparkeres og settes i veien for alminnelig ferdsel, spesielt for eldre, funksjonshemmede og svaksynte. Argumentene fra kommunen for hvorfor det burde reguleres, og argumentene fra

el-sparkesykkelselskapene for hvorfor deres utleiemodell som var avhengig av fri parkering var nødvendig, var og stort sett like som de argumentene som ble benyttet underveis i reguleringsprosessen i Bergen. Dette har også ledet til lokale forskrifter som er stort sett identiske på områdene knyttet til begrensninger på hvor mange el-sparkesykler som kan finne seg i visse områder i byen om gangen og hva slags krav som stilles til bedriftene når det kommer til at de selv må rette opp i feilparkerte sykler. Den eneste noenlunde forskjellen i lovgivningen her er at Bergen har en fastere maksgrense på antall sykler med tydeligere maksgrenser i de forskjellige sonene enn Trondheim som har en prosentvis maksgrense på hvor stor del av den totale tillatte mengden av en utleiers sykler som kan være i en sone om gangen. Man ser altså at forklaringer med markedsfeil får en del oppmerksomhet i begge kommunenes policydokumenter, men at det får litt mer i Trondheims. Likevel har det ledet til nokså lik regulering i begge kommunene med fokus på de samme argumentene.

5.3.2 Regulering basert på offentlig interesseteori

Som tidligere operasjonalisert i denne oppgaven vil offentlig interesseteori si å skape et sikrere samfunn for borgerne. Dette kan gjøres ved å innføre regulering som har som formål å beskytte dem enten fra seg selv eller fra andre individer. I Bergen så benyttes motivasjoner knyttet til offentlig interesseteori i 7 av de 9 policydokumentene som er blitt analysert. Denne typen motivasjon er kodet 11 ganger i dokumentene. Flesteparten av disse fokuserer på hvordan man kan unngå at de som benytter seg av el-sparkesyklene ender opp med å skade enten seg selv eller andre som følge av farlig og hensynsløs kjøring. Spesielt ble det argumentert med at mer regulering knyttet til sikker kjøring som følge av store skadetall på førere av el-sparkesykler rundt omkring i landet. Et av de største problemene som ble tilegnet mye oppmerksomhet var kjøring i beruset tilstand, hovedsakelig på nattestid og i helgene. Dette ble ansett som en stor belastning for helsevesenet. For å få bukt med dette problemet så ble det foreslått flere løsninger slik som lavere promillegrense og nattestengning for å hindre kjøring i den perioden hvor flest mennesker er beruset. I tillegg ble det foreslått flere generelle forslag knyttet til sjåførenes og andre fotgjengere og trafikanters sikkerhet slik som aldersgrenser, fartsgrenser og forbud mot at to personer kjører på samme sparkesykkel samtidig. Flere av disse tiltakene ble derimot innført på statlig nivå av regjeringen slik at kommunen ikke lenger behøvde å regulere dem selv. Dette gjelder blant annet promillegrense på 0,2, omklassifisering fra sykkel til motorvogn som gjør at el-sparkesykler ligger under et annet lovverk, aldersgrense på 12 år og påbud om hjelm for barn under 15 (Regjeringen 2022).

Det statlige lovverket adresserte derimot ikke alle problemene og kommunen tok selv ansvar når det kom til å innføre nattestengning av utleietjenesten. I Bergen gjelder dette fra 23:00 til 05:00 i helger og fra 01:00 til 05:00 på hverdager. Det er også andre mulige lovforslag som er blitt diskutert, men som det foreløpig ikke er kommet konkrete lovforslag rundt. For eksempel så er det blitt foreslått at det burde forbys å kjøre el-sparkesykkel på fortau og fotgjengeroverganger for å forbedre sikkerheten for fotgjengere. Dette er et tiltak som er blitt benyttet i flere byer i andre land i Europa. Det er derimot blitt påpekt at dette tvinger el-sparkesykkelistene ut i veibanen noe som kan være en fare for dem ettersom de er myke trafikanter. Dermed har kommunen foreløpig nøyet seg med å tillate syklene på fortau så lenge det er få fotgjengere på dem og så lenge forbikjøringer gjøres i lav fart og med god avstand. I tillegg til alle forslagene knyttet til ferdsel på sparkesyklene og sikkerheten rundt dette har det og i Bergen vært oppmerksomhet knyttet til lagring av brannfarlige batterier som følge av flere branner som har funnet sted i byen. Men dette ble sett på som et problem knyttet til brann- og eksplosjonsvernloven heller enn loven om regulering av små elektriske kjøretøy, så det ble dermed ikke behandlet.

På den andre siden har man Trondheim kommune hvor motivasjoner som bygger på offentlig interesseteori blir funnet i 5 av de 8 policydokumentene som er sett på. Det omtales altså mindre enn det gjøres i Bergen både i antall og prosentvis av hele utvalget, men tross dette er det ikke en veldig nevneverdig forskjell. Slike problemstillinger er kodet i disse dokumentene totalt 18 ganger. Akkurat som med motivasjonene basert på markedsfeil var det også i Trondheim en lignende prosess når det kom til argumentene som ble brukt og lovverket som ble utviklet. Fokuset ligger på å øke sikkerheten både til de som benytter seg av el-sparkesyklene og til fotgjengere som er de myke trafikantene som må omgås dem i trafikkbildet. De samme problemstillingene knyttet til promillegrenser, aldersgrenser, fartsgrenser, og flere som kjørte på samme sykkel ble tatt opp før det deretter ble regulert av staten. Nattestengning ble og tatt opp og vedtatt av kommunen og med strengere tidsperioder enn i Bergen. Utleie av syklene i Trondheim kan ikke finne sted mellom 23:00 og 05:00 uavhengig av om det er helg eller hverdag. Slik som i Bergen så har det også vært snakk om forbud mot kjøring på fortau, men heller ikke i Trondheim ble det vedtatt noen forskrift om dette. I motsetning til Bergen har byen heller ikke hatt problemer med branner som følge av el-sparkesykkelskapenes lagring av batterier.

Når det kommer til offentlig interesseteori så er dette noe som begge kommunene benytter seg av når de argumenterer for regulering. Hovedsakelig knyttet til hvordan brukere av el-

sparkesykkeltjenestene kan ferdes på dem på en trygg måte som heller ikke skaper trafikkfarlige situasjoner for andre. Det observeres relativt like argumenter i dokumentene for hvorfor og hvordan individer kan sikrest i møte med den nye teknologien og dette har endt opp med relativt lik regulering. Forskjellene er at det er strengere krav til nattestengning i Trondheim hvor de har en fast periode uansett dag mens Bergen har en kortere periode med nattestengning utenfor helgedagene hvor færre mennesker er ute og drikker. Trondheim har heller ikke tatt opp problematikk rundt lagring av brannfarlige batterier, men branner som følge av lagring av batterier er noe som ikke har oppstått i Trondheim mens det har funnet sted flere ganger i Bergen. Dette kan muligens ha ført til at det ikke har vært oppfattet som et like stort problem i byen slik det ble i Bergen som følge av mangel på oppmerksomhet rundt problemstillingen. At det ble tatt opp som problem i Bergen, men ikke i Trondheim kan da muligens være som følge av forskjell i public salience.

5.3.3 Regulering basert på interessegruppeteori

Interessegruppeteorier ble også gått gjennom tidligere og handler om tilfeller hvor motivasjonen bak ny regulering er enten at lovgivere lager gunstig regulering for å tjene private interesser i bytte mot goder og tjenester eller regulering som baserer seg på en ideologisk overbevisning. Slike motivasjoner er nevnt i kun 2 av dokumentene fra Bergen og i disse 2 dokumentene er det kodet 5 ganger. Det er altså en form for motivasjon som har fått lite oppmerksomhet i dataen. Av disse argumentene så består omtrent alle av enkeltpolitikere som kommer med individuelle forslag knyttet til hva som skal vektlegges mest i prosessen med å regulere hvordan el-sparkesykkelselskapene skulle få lov til å drive deres utleievirksomhet. Hovedsakelig gikk disse forslagene ut på i hvor stor grad selskapene skal få fritt drive sin virksomhet for å lede til næringsutvikling, uten at kommunen skulle blande seg inn med å kreve for eksempel parkeringssoner eller at selskapene måtte selv gjøre diverse ryddetiltak knyttet til syklene ettersom dette kunne være i veien for deres verdiskapning. På den andre siden hadde du andre enkeltpolitikere fra andre partier som mente at det ikke burde legges an til anbud ettersom det viktigste var at el-sparkesyklene skulle bidra til bedre miljø og klima, mens kommersiell virksomhet var mindre viktig. Ingen av disse forslagene fikk derimot særlig bred støtte noe som ledet til at det ikke ble dannet særlig med regulering knyttet til noen av dem.

Når det kommer til interessegruppeteorier som forklaring for reguleringen i Trondheim så er de nevnt i 4 av de 8 dokumentene herifra og i disse dokumentene er det kodet 7 ganger. Litt

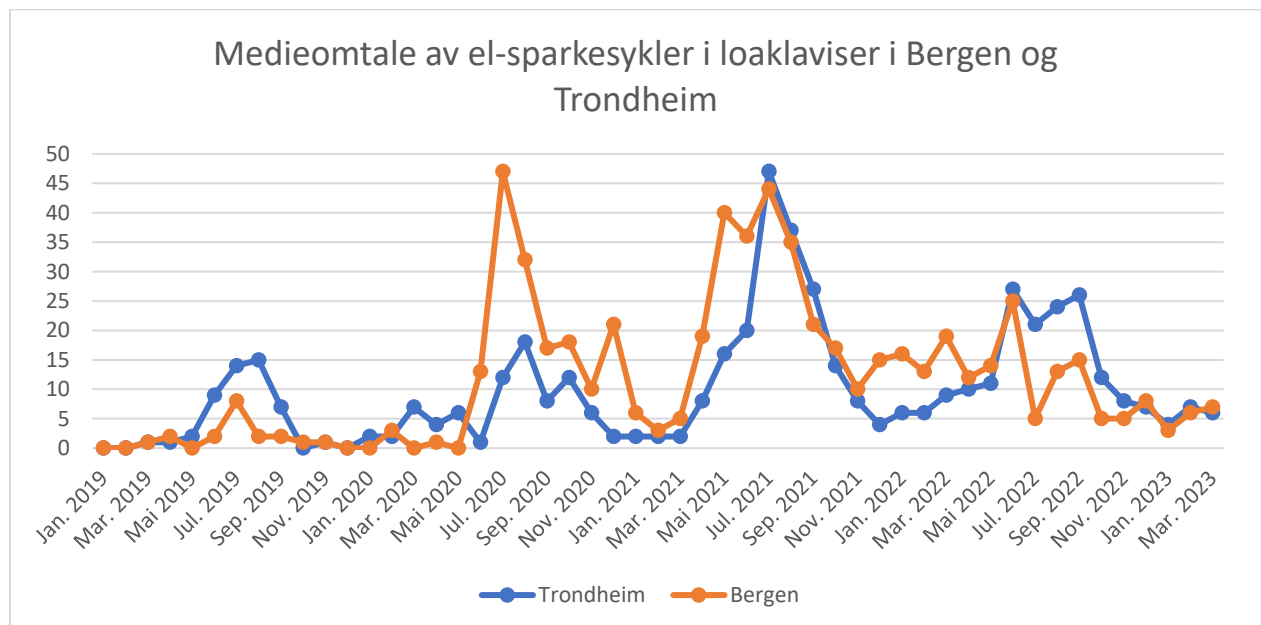
mer enn i Bergen, men fortsatt ikke spesielt mye. I Trondheim ble det også fremhevet hvordan el-sparkesykkelselskapene og deres virksomhet kunne bidra til verdiskapning, men det ble spesielt framhevet at dette kunne være positivt for inntrykket kommunen ønsket å fremme av seg selv som en teknologisk Smartby. Det er et fremsatt mål fra kommunens side at de vil være en by som ønsker nye former for teknologi velkommen, slik at selskaper i fremtiden skal fortsette å innføre nye former for innovasjon og teknologi kan det være at kommunen muligens velger å være mildere i lovgivningen knyttet til disse nye teknologiene. Det ble for eksempel foreslått i dokumentene at det kunne forsøkes med nattåpning av el-sparkesyklene på hverdager, men dette ble ikke vedtatt. I Trondheim har det altså blitt foreslått mildere regulering knyttet til e-sparkesykler for å forhåpentligvis fremme byens bilde som en teknologisk Smartby, og for å sikre fremtidig teknologiske investeringer i byen, men disse forslagene har ikke fått noe særlig fotfeste i byen regulering av el-sparkesykler.

Interessegruppeteorier har altså ikke fått noe nevneverdig stor innflytelse på utformingen av reguleringen av el-sparkesykler i verken Bergen eller Trondheim. I begge kommunene så har det vært enkelte forslag fra politikere eller andre høringsinstanser knyttet til for eksempel ideologisk overbevisning og hvordan el-sparkesykler burde underlegges mer eller mindre kommunal kontroll, men ingen av disse forslagene har fått nevneverdig støtte eller har endt opp med å påvirke reguleringen som ble laget. Likevel så ser man at det lille som er av argument er noenlunde likt ettersom det bygger på et ønske om å skape gunstige forhold for private aktører som kan bidra til verdiskapning i byene.

En annen ting som er verdt å merke seg er at i operasjonaliseringen av interessegruppeteorier og i teoridelen ble det snakket om tilfeller hvor lovgivere lovgivere lovgivere lager regulering tilpasset private interessers ønsker i bytte mot tjenester og goder, såkalt regulatory capture. Dette er noe som er svært vanskelig å oppdage med en slik datainnsamling som er benyttet i denne oppgaven og det er dermed heller ikke observert i dataen. lovgivere som er del av regulatory capture vil selvfølgelig ikke at befolkningen skal vite om de tjener private interesser fremfor offentlighetens og det brukes dermed da ikke som argument i de forskjellige policydokumentene. Med metoden som er benyttet i denne oppgaven er det dermed ikke mulig for meg å finne ut om interessegruppeteori i form av slik regulatory capture har hatt en innvirkning på reguleringen i kommunene, og dette er da en mulig svakhet for denne oppgaven.

5.3.4 Regulering basert på public salience

Da jeg var innom public salience tidligere i oppgaven så ble det understreket hvordan dette var en form for forklaring av regulering som ville være vanskelig å få informasjon om gjennom koding av policydokumenter. Ofte i tilfeller hvor sterke meninger blant folket er det som har gjort at lovgivere tar tak i et problem, og regulerer det for å blidgjøre befolkningen, så er argumentene som gis for dette gjerne de argumentene som befolkningen selv gir. Man får det da ikke med seg hvis public salience har hatt en innvirkning på dannelsen av en lov i policydokumentene ettersom det er argumentene som blir nevnt, ikke de sterke meningene fra offentligheten. For å få med oss om public salience har hatt en betydning for utviklingen av reguleringen knyttet til el-sparkesykler i Bergen og Trondheim, er det dermed også utført en medieanalyse hvor det er blitt sett på hvor mye medieoppmerksomhet som er viet til el-sparkesykler i perioden når reguleringen ble dannet. Det er også blitt sett på klagedata som kommunen har mottatt fra innbyggere angående diverse problemer de har med el-sparkesyklene, bruken av disse, og driften av dem.



Figur 2 Medieomtale av el-sparkesykler i lokalavisier i Bergen og Trondheim

Hvis jeg begynner med å se på mediedataen basert på lokalavisier i fra Bergen i figuren så ser man at det var svært lite omtale av el-sparkesykler i 2019 bortsett fra litt om sommeren. Dette var da syklene begynte å dukke opp i et par andre norske byer. Omtalen var lav fram til den eksploderte sommeren 2020 som følge av at de første par el-sparkesykkelselskapene startet opp utleievirksomheten sin i byen da. Fra 19 omtaler i løpet av hele 2019 til 92 omtaler i løpet

av de tre sommermånedene. Omtalen roet seg en del ned i løpet av høsten og vinteren når kjølig vær og glatte veier gjør det mindre attraktivt å benytte seg av tilbudet, før den skjøt fart igjen om våren og sommeren 2021 da syklene igjen fikk veldig lignende medieomtale som året før. Året etterpå derimot så endret trenden seg da el-sparkeesykler fikk betydelig mindre omtale i de månedene som tidligere hadde vært de med mest. Dette var spesielt tydelig i juli 2022 da el-sparkeesykler ble omtalt 5 ganger i media i motsetning til 2020 og 2021 da de ble omtalt henholdsvis 47 og 44 ganger. Dette kan ha sammenheng med at Bergens lokale forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn ble vedtatt i slutten av mars det året. Målet med denne var å få mer kontroll på de diverse problemene som utleien av el-sparkeesykler førte med seg slik som opphoping av sykler, belastning på sykehus og legevakt som følge av en større mengde personskader, begrensninger på antall kjøretøy, og krav om utleierne aktivt må fikse opp i feilparkerte sykler. Forklaringen på hvorfor el-sparkeesyklene fikk mindre medieomtale sommeren 2022 kan da muligens ha noe med at mange av de største problemene som ble knyttet til el-sparkeesykler på dette punktet var blitt adressert av kommunen. Dette kan da ha ført til mindre debatt i avisene og eventuelt mindre rapportering rundt blant annet skader som følge av for eksempel nattestengning av syklene.

Som tidligere nevnt i oppgaven så har Bergen to former for klagedata. Den ene er klager sendt via post til kommunen og den andre er klager sendt via appen feilparkering som er spesielt laget for at folk skal kunne rapportere inn el-sparkeesykler som er satt fra seg steder hvor de er i veien for alminnelig ferdsel. Av disse to er det definitivt flest av klagenes knyttet til feilparkeringsappen. Dette muligens ettersom den er enkel å bruke og kun krever at man tar bilde av kjøretøy og dets posisjon for å rapportere det inn. Ved å se på dataen som ble rapportert inn i denne appen kunne kommunen se hvor utbredt problemene knyttet til at syklene var i veien for alminnelig ferdsel. Hovedformålet til appen var derimot ikke å samle inn data, men heller å gjøre det lettere for el-sparkeesykkelselskapene å oppfylle sin plikt i å aktivt rydde opp feilparkerte sykler ettersom innrapporterte feilparkeringer ble sendt til den relevante aktøren slik at de kunne rette opp feilen. Disse dataene gir altså ikke et veldig godt inntrykk av public salience ettersom de har ett annet formål, nemlig å hjelpe el-sparkeesykkelselskapene med å fikse opp i feilparkeringer. Den kan likevel fortelle oss om hvor utbredt en del av problemstillingene slik som feilparkeringen har vært.

Klagenes innsendt til kommunen via post er det mye færre av. Totalt så er det 29 klager sendt inn til kommunen direkte. Av disse gjelder flesteparten parkering av el-sparkeesykler på privat eiendom eller opphoping av sykler. Det går altså ut på mange av de problemene som ble

gjennomgått i delen om markedsfeil. Selv om det i policydokumentene ble argumentert for hvorfor det var viktig å regulere eksternalitetene slik som fri parkering, så kan public salience som følge av større misnøye knyttet til konsekvensene av den frie parkeringen ha bidratt til at reguleringen om krav knyttet til at el-sparkesykkelselskapene selv må rette opp i feilparkeringer blitt strengere enn den kanskje ellers ville vært.

Hvis det ses på mediedataen i Trondheim så ser man at byen har en liten topp sommeren 2019 da syklene ble introdusert i byen. Dermed dabbet det av før det igjen tok seg litt opp igjen sommeren og høsten 2020, men fortsatt ikke spesielt mye. Sommeren 2021 derimot skjøt medieomtalen av syklene opp og traff en topp på 47 omtaler i juli 2021. Deretter ble det en del mindre omtale om høsten og vinteren før det igjen gikk opp mot sommeren 2022, men det var fortsatt betydelig mindre enn det var året før. Slik som i Bergen fikk også Trondheim en lokal forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i starten av 2022 og dermed er det også mulig at dette kan forklare hvorfor det er en lavere mengde medieomtale i 2022 enn det er året før som følge av at mange av problemene ble adressert av denne nye forskriften.

Medieomtalen i Trondheim skiller seg ut fra Bergen sin på to steder. For det første så hadde de en høyere topp i sommeren 2019 enn Bergen hadde som følge av at el-sparkesyklene ble introdusert i byen et år før de ble i Bergen. Det er likevel en ganske lav topp sammenlignet med toppen som fant sted da syklene ble introdusert i Bergen. For det andre så er toppen i 2020 også betydelig lavere enn den er i Bergen. Medieomtalen er altså litt høyere i Trondheim i 2019 når syklene ble introdusert i byen, men mye høyere i Bergen i 2020 i forhold da de ble introdusert der, før de har en nokså lik omtale året etter. Hvorfor det er slik kan muligens være som følge av at problemene knyttet til el-sparkesykler ble oppfattet som mer alvorlige i Bergen enn de ble i Trondheim, noe som førte til mer medieomtale rundt dem. Bergen var blant annet den byen i Europa med flest el-sparkesykler per innbygger en periode (E24.no 2021). Dette kan tyde på at det muligens har vært en større mengde public salience i Bergen enn i Trondheim, men dette er i så fall ikke noe som har hatt stor betydning for utformingen av de lokale forskriftene. Kanskje kunne man fått en bedre forståelse for hvorfor det er en variasjon i medieomtalen i byene om det hadde blitt gjennomført en medieanalyse som gikk mer inn i innholdet i de forskjellige artiklene, men dette er noe som det ikke ble tid til ettersom det ble fokusert mer på policydokumentene i denne oppgaven. Kanskje kunne en medieanalyse som gikk i dybden på dette vært en studie for fremtiden.

I motsetning til i Bergen så er det kun klagedata sendt til kommunen via post som er samlet inn fra Trondheim. I Trondheims tilfelle så har kommunen fått inn 46 klager som angår el-sparkesykler og blant disse så nevnes flere forskjellige årsaker, men et flertall av dem fokuserer på feilparkeringer, opphoping av sykler eller at folk kjører dem på en farlig og uansvarlig måte. Akkurat sånn som i Bergen så er det mange av de samme problemene som ble omtalt i delen om markedsfeil som de som klager ønsker at det rettes mer oppmerksomhet mot. Public salience kan da også hatt en mulig effekt på hvor streng reguleringen knyttet til utleiernes plikt til å rette opp i feilparkeringer også i Trondheim.

5.4 Forholdet mellom det lokale og det statlige

Til nå i analysen har det stort sett vært fokusert på det lokale nivået og de to kommunene Bergen og Trondheims regulering, men ettersom de er underlagt staten så er det viktig at det også ses på hvordan de har måttet forholde seg til den i løpet av prosessen med å regulere utleievirksomheten av el-sparkesykler. Staten er som kjent overordnet kommunene og styrer kommuneloven som er den loven som bestemmer hvilke oppgaver kommuner har og må gjøre, og hvilke oppgaver de ikke kan gjøre ettersom de heller er statens ansvar. Tidligere i oppgaven ble det gått igjennom et prinsipp som heter negativt avgrenset kompetanse. Dette prinsippet viser til kommuners mulighet til å selv ta tak i områder hvor staten ikke selv har bestemt om det er staten som har ansvar eller om det er kommunen som må utføre oppgaven. Slike områder kan altså kommuner selv ta initiativ til å skape regulering for om de selv ønsker det.

Da el-sparkesyklene først ble introdusert i Bergen og Trondheim var de et eksempel på et område hvor kommunene kunne benytte seg av deres negativt avgrensede kompetanse for å forsøke å regulere teknologien og driften av dem. Dette var tross alt et område hvor det ikke eksisterte noen form for statlig regulering som sa at kommunene måtte ta ansvar over problemene eller at det var statens jobb. Dermed forsøkte både Bergen og Trondheim å ta tak i problemet ved å forsøke å begrense antall sykler og aktører som kunne operere i byene om gangen, men dette forsøket ble som kjent felt i retten. På tross av at staten i slike tilfeller hadde lagt opp til at kommuner selv skal være i stand til å ta tak i slike problemer, spesielt når de gjelder et mindretall av kommunene sånn som i dette tilfellet hvor el-sparkesykelvirksomheten stort sett har holdt seg til de større byene i Norge, så var kommunene fortsatt avhengig av at staten selv kom inn og lagde ny regulering for å hjelpe dem med å få kontroll på problemet. Den negativt avgrensede kompetansen ga dem altså

tillatelse til å ta hånd om problemet selv, men ikke muligheten. Erfaringene til kommunene i møte med teknologien i starten var likevel nyttig da disse dannet grunnlaget for loven som skulle gi kommunene mulighet til å danne egne lokale forskrifter. Denne loven åpnet også opp for at kommunene kan gå enda lenger om de ønsker i reguleringen av el-sparkecyklene og det ses at de har benyttet denne muligheten litt i og med at Trondheim har strengere krav for nattetstenging enn det Bergen har.

Det er altså ønskelig fra staten sin side at kommuner skal være i stand til å selv styre over seg selv til en viss grad og at de skal ha en viss autonomi. Men om de ikke klarer å regulere ting slik som forstyrrende teknologier som utleien av el-sparkecykler uten å først måtte vente ett til to år på at sentralstaten kan gi dem lovhjemmel, hvor autonome er de da. I fremtiden vil det komme flere og flere forstyrrende teknologier som kommuner i Norge må håndtere og da er det viktig at de enten er godt nok rustet slik at de selv kan regulere disse uten å måtte vente på at staten gir dem muligheten, eller så må staten selv raskt være ute med å regulere slike teknologier selv før de skaper for store konsekvenser. På den andre siden er det også viktig at teknologi og innovasjon får muligheten til å prøve å skape gode løsninger. For mange er el-sparkecyklene et godt mobilitetsalternativ i byene som i tillegg er mer miljøvennlig enn det er å for eksempel kjøre bil. Om staten skulle satt inn strenge reguleringer knyttet til driften av dem kan det være at de ikke hadde vært i stand til å utvikle en økonomisk bærekraftig driftsmodell. Det er dermed viktig for både staten og kommunene å finne en god balansegang mellom å være i stand til å håndtere forstyrrende teknologier før de skaper samfunnsproblemer, og å unngå å regulere dem for mye slik at teknologiske utviklinger og innovasjoner som kan lede til gode samfunnsløsninger ikke blir hindret.

Samtidig som staten ønsket at kommunene selv skulle ta hånd om problemene knyttet til utleievirksomheten til el-sparkecykler, så brakte dette også med seg et par andre problemer som staten syntes var såpass viktige at den måtte ta hånd om dem selv. Dette gjelder for det meste nye regler for dem som bruker kjøretøyene slik som lavere promillegrense, aldersgrense på 12 år og hjelmpåbud for yngre brukere. Disse gjelder for all ferdsel med det som kategoriseres som små elektriske kjøretøy og ikke bare for tjenestene til el-sparkecykkelselskapene, og ble ifølge regjeringen selv motivert av den store mengden med skader som folk som kjørte el-sparkecykel pådro seg (Regjeringen.no 2022). For staten var det altså viktig nok å få på plass regler knyttet til borgernes sikkerhet at de tok og innførte det selv, mens regler knyttet til driften av utleievirksomheten var noe de mente individuelle kommuner selv kunne håndtere så snart de hadde lovhjemmel som ga dem muligheten til

dette. I statens tilfelle var altså offentlig interesseteori for å øke borgernes sikkerhet i møte med den nye teknologien det viktigste, mens de stolte på at kommunene selv kunne håndtere de andre problemstillingene rundt el-sparkesykler og utleien av dem.

Forholdet mellom det statlige og det lokale går altså mye ut på hva det lokale har muligheten til å gjøre selv og hva det må vente på at staten selv tar tak i. På tross av konseptet om negativt avgrenset kompetanse som finnes her i Norge, så ga bare dette tillatelse og ikke mulighet for kommunene til å regulere el-sparkesykler slik de ønsket, da det ikke fantes eksisterende lovverk som ga dem muligheten til å regulere slik de ønsket for å holde orden på utleievirksomheten. Å vente på at staten skal regulere tar tid og dette kan skape problemer i mellomtiden, men det er også viktig å ikke kvele innovasjon og teknologi ved å regulere for tidlig eller for mye. Selv har staten i tilfellet med el-sparkesyklene hatt et større fokus på å forebygge sikkerhetsproblemer knyttet til offentlig interesseteori enn problemene rundt utleievirksomheten.

5.5 Sammendrag av analysen: Bergen versus Trondheim

I løpet av denne analysedelen har det blitt drøftet hvordan reguleringen har utviklet seg og endt opp både i Bergen og Trondheim. Formålet med å velge to byer å se på fremfor bare en var blant annet for å kunne se om det var mulige forskjeller i denne utviklingen og i det foreløpige sluttresultatet til reguleringen og eventuelt se om jeg kunne finne ut hva det var som forårsaket en eventuell forskjell. Etter å ha både sett på begge kommunenes lokale forskrifter og å ha analysert diverse policydokumenter knyttet til reguleringsprosessen så er det som ses at både reguleringen og prosessen er relativt like. Begge kommunene forsøkte å styre hvor mange sykler og aktører som kunne drifte i byen samtidig, men ble tatt til retten og tapte. Begge kommunene initierte en form for frivillig samarbeid med aktører som ønsket det for å sammen forberede et framtidig lovverk. Og begge kommunene lagde lokale forskrifter med fokus på hvordan anbudsprosessen for å få tillatelse til å drive el-sparkesykelutleie skulle være og hva som forventes av utleierne. Dette har endt med regulatoriske tilnærminger som ligner på hverandres som sett tidligere i analysen.

Selve utformingsprosessen har også vært nokså lik. I analysen av policydokumentene ser man veldig like argumenter knyttet til blant annet markedsfeil, offentlig interesseteori og interessegruppeteori. I avsnittet om public salience ser man en liten forskjell i medieomtalen, men det er ikke nok informasjon til å trekke konkrete slutninger rundt denne forskjellen. Tidligere i oppgaven så var jeg inno i forskjellen i organiseringen av kommunenes politiske

styring der Bergen har et parlamentarisk system som etterligner det systemet som også brukes på statlig nivå, mens Trondheim har et konsensusorientert kollegialt system. Det ble da spekulert i om et parlamentarisk system muligens kan gjøre det lettere for den lokale myndigheten å få gjennom sine ønsker knyttet til for eksempel vedtak om forstyrrende teknologi som følge av at de større partiene har mer makt og flere politiske pressmiddel. Men basert på dataen vår knyttet til reguleringen kan det se ut som om denne forskjellen i organiseringen ikke har hatt noe betydelig effekt for lovgivningen.

Selv om forskriftene i begge kommunene har endt opp svært like har jeg fortsatt sett i alle fall noen områder hvor de skiller seg ut fra hverandre, slik som når det kommer til nattestengning av tjenesten og maksgrensen for antall kjøretøy som kan operere i samme sone om gangen. Hva kan være grunnen til at Trondheim har strengere regulering rundt nattestengning av syklene enn det Bergen har og hva kan være årsaken til at Bergen har strengere tak på hvor mange sykler som kan operere samtidig? En ting som muligens kunne vært en forklaring på hvorfor Trondheim har et mindre strengt tak på antall sykler kan være deres mål om å fremstå som det de kaller en Smartby. De ønsker altså å ha mildere innskrenkninger på nye teknologiers muligheter til å utvikle seg slik at de kan trekke til seg nye teknologiske virksomheter også i fremtiden. Denne forklaringen faller derimot litt i sammen når man ser at de samtidig har strammere regler rundt nattestengning enn det som er i Bergen. En annen forskjell som finnes i forskriftene, men som ikke har særlig stor effekt på den faktiske reguleringen er hvordan forskriftene er strukturert. Bergen sin forskrift har flere paragrafer enn Trondheims forskrift, men dette har lite å si i praksis ettersom Trondheim regulerer alle de samme områdene, men gjør dette under et fåtalls paragraf med flere punkter, mens Bergen har flere egne paragrafer for å regulere driften og teknologien.

Nå som man har gått gjennom resultatene så er det viktig å huske på at denne oppgaven som alle andre har sine begrensninger som muligens kan ha påvirket disse resultatene. Jeg ønsket å se hva slags argumenter som ble brukt i kommunen underveis i reguleringsprosessen og for å finne ut av dette så bestemte jeg meg for å se på policydokumenter. Disse er derimot begrenset til det som er skrevet ned og lagret i dem. Om det finnes argument som ble gitt muntlig i prosessen, men som ikke ble skrevet ned så er noe jeg da ikke har fått med i oppgaven. Policydokumentene kunne muligens ha vært supplert med intervju med personer som jobbet med reguleringer av el-sparkesyklene og dette kunne muligens gitt informasjon som ikke var å finne i policydokumentene, men dette er noe som ikke ble gjort på grunn av begrenset tid. En annen begrensning som følge av manglende tid er ved medieanalysen. Det

kunne vært nyttig å ha gjennomført en medieanalyse som gikk mer inn i dybden på innholdet i avisartiklene, men dette kunne heller ikke gjøres som følge av manglende tid. Det er også viktig å huske at det ikke er alle relevante faktorer for problemstillingen som det er mulig å få med seg i de datakildene jeg har sett på. Utenforstående variabler som jeg ikke har fått med meg kan muligens ha hatt en påvirkning på oppgaven.

Noe annet jeg la merke til var at i en del av policydokumentene så ble det vist til situasjonen med el-sparkesykler i Oslo og hvordan de valgte å regulere der. Noen av forslagene i Bergen og Trondheim ble altså delvis inspirert av det som allerede var gjort i Oslo ettersom det var byen i Norge hvor el-sparkesykkeltutleien først dukket opp og som dermed var først ute med å måtte håndtere dem. Grunnen til at Bergen og Trondheim ble valgt som caser i denne oppgaven fremfor Oslo var at de har mer sammenlignbare befolkningsstørrelser, men kanskje burde det også blitt sett på Oslo ettersom det var de som først måtte håndtere problemene knyttet til el-sparkesyklene.

En annen ting man må ta for oss som følge av dette er timingen for reguleringen som følge av at el-sparkesyklene ble introdusert på forskjellige tidspunkt, ikke bare i Bergen og Trondheim, men også i Oslo. Kan det være at for eksempel Bergen som ikke fikk utleievirksomhet i byen før ett år etter de andre byene muligens har kopiert regulering fra enten Trondheim eller Oslo? På den ene siden så gjorde Bergen slik som Trondheim da de forsøkte å konfiskere sykler og å bøtelegge for feilparkeringer, men dette ble Trondheim tatt til retten for, hvor de tapte, og det samme skjedde også i Bergen. Det ville vært merkelig for Bergen å bevisst kopiere en strategi som de visste ville ende dårlig for dem. Begge kommunene innførte like forskrifter, men disse kom omtrent samtidig, og baserte seg på det statlige rammeverket og den kunnskapen og erfaringen som kommunene hadde opparbeidet seg i lag med de selskapene som ønsket å samarbeide i for eksempel pilotprosjektet. Selv om Bergen og Trondheims forskrifter er like i innhold skiller de seg og ut i struktur og oppbygning, noe som muligens kan tilsi at det ikke har vært mye kopiering fra den ene til den andre. Oslo sin forskrift kom også omtrent samtidig som Trondheim og Bergens og når Oslo nevnes i policydokumentene som er analysert er det vanligvis kun skadetall fra byen som det vises til. Det kan dermed virke som at byene i noen tilfeller lærer av hverandres erfaringer, men at det er lite kopiering selv om timingen på innføringen av teknologien er forskjellig.

6. Konklusjon

Til slutt i denne oppgaven så vil jeg svare på problemstillingen som ble stilt tidligere i oppgaven og hovedfunnene basert på dataen som er samlet inn og analysen som er gjort i kapittel 5. Etter dette så skal jeg gå gjennom de teoretiske og metodologiske valgene som er tatt og mulige svakheter og alternativer til disse. Helt til sist vil jeg reflektere over mulige framtidige forskningsprosjekt.

6.1 Hovedfunn

I løpet av denne oppgaven har jeg sett mer nøye på hvordan lokale myndigheter i Norge regulerer forstyrrende teknologi og deres forhold til den statlige reguleringsinstansen ved å se på reguleringen av el-sparkesykler i kommunene Bergen og Trondheim. Det som mna så var at begge kommunene hadde en lignende prosess i hvordan de utarbeidet deres lokale lovverk og hva slags argumenter som ble benyttet, noe som til slutt endte i forskrifter som lignet veldig på hverandre.

I forhold til reguleringen som ble laget så hadde de forskjellige regulatoriske tilnærmingene varierende grad av innvirkning på kommunenes endelige regulering. Det regulatoriske målet ønsket først å gå hardt inn i reguleringen av teknologien som tydet på et ønske om å beskytte befolkningen fremfor å la teknologien få frie tøyler til å utvikle seg, men da de tapte i retten som følge av dette valgte de etter å ha samarbeidet med el-sparkesykkelselskap om dannelsen av reguleringen å i større grad tillate sentrale deler av hvordan tjenesten opererte. Som følge av at kommunene til slutt bestemte seg for å tillate driften av tjenesten uten å regulere hovedtrekkene ved den, så har det også vært lav regulatorisk strenghet og omtrent de eneste kravene som stilles til utleierne er nattetengning og aktiv innsamling av sykler. Den regulatoriske sanksjoneringen er derimot veldig tydelig og har straffer både for enkelte milde regelbrudd og for større eller gjentatte tilfeller som gjør at selskapene kan miste muligheten til å drifte. Når det kommer til kommunenes regulatoriske stil så det først ut som om de faktisk hadde frivillige former for lovgivning og samarbeid sammen med enkelte aktører, men det viste seg at kommunen egentlig ønsket lover og forbud fremfor dette, men at de ikke kunne på grunn av mangel på regulatorisk rammeverk, og dermed valgte de frivillige prosjekt som en midlertidig løsning.

Motivasjonen for reguleringen hadde varierende mengder av de fire teoriene som ble gått gjennom. Motivasjoner grunnet i markedsfeil ble nevnt flere ganger og spesielt ble det vist til eksternaliteter slik som hvordan el-sparkesyklene ofte ble feilparkert til hinder for fotgjengere. Den andre motivasjonen som ofte ble nevnt var offentlig interesseteori knyttet til borgeres sikkerhet som ønsket å hindre den store mengden skader som en del mennesker pådro seg som følge av bruken av el-sparkesykler. I analysen så det ut som at interessegruppeteori hadde liten innflytelse på reguleringen. Public salience teori derimot var det vanskelig å konkludere rundt hvor stor effekt denne teori har hatt, men at det har i alle fall vært til stede og dermed kan det ha påvirket reguleringen.

Man må også ta for oss hvordan de lokale myndighetene forholder seg til det statlige når det kommer til regulering. Det ble gått gjennom negativt avgrenset kompetanse og kommunenes autonomi og mulighet til å danne egen regulering på områder hvor staten ikke hadde bestemt hvem som hadde ansvaret. Staten ønsket også i dette tilfellet med utleie av el-sparkesykler at kommunene skulle se hvordan tjenesten fungerte slik at de selv kunne lage et regelverk tilpasset dem selv. Dette fungerte derimot ikke som ønsket da kommunenes forsøk på å regulere tjenesten endte med at de tapte i retten i to forskjellige saker som følge av en annen lov som gjaldt. For å faktisk få dannet lokale forskrifter som lot dem regulere teknologien så var de avhengige av at staten først lagde et rammeverk for dem. Det kan da stilles spørsmål til om den negativt avgrensede kompetansen og kommunenes autonomi egentlig er så sterke hvis de ikke faktisk har muligheten til å ta tak i problemer som dette selv. Det ble så også sett at staten selv regulerte aspekter rundt el-sparkesykler, men disse var hovedsakelig knyttet til syklene og sikker bruk av dem og var ikke rettet mot utleievirksomheten av dem.

Det man ser fra analysen er at det i casen med reguleringen av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim har vært et fokus på å rydde opp i markedsfeil forårsaket av den forstyrrende teknologiens businessmodell for å få kontroll over de problemene denne bragte på samfunnet og på individer. Dette endret seg derimot etter hvert muligens som følge av public salience fra brukere av tjenesten og endte med at selskapene fikk fortsette å drifte, men med visse krav og begrensninger.

6.2 Refleksjoner rundt teorien

I denne oppgaven så har jeg benyttet meg av Baldwin, Cave og Lodge (2012) motivasjoner for regulering og regulatoriske tilnærminger for å se hvordan lokale myndigheter regulerer forstyrrende teknologi. To av disse motivasjonene er offentlig interesseteori og markedsfeil.

Tidligere i oppgaven nevnte jeg hvordan disse to kan være like på enkelte områder slik som ved skader påført individer av forstyrrende teknologi, men at hvorvidt dette var markedsfeil eller offentlig interesseteori kunne variere basert på tilfellet. En mulighet i denne oppgaven kunne vært å ha slått sammen disse til en teori og kun sett på det som markedsfeil i dataene. Jeg valgte derimot å operasjonalisere og å måle begge ettersom jeg ønsket å få med meg om lovgivningen så mest på tilfeller hvor det var skader knyttet til markedsfeil eller skader knyttet til uansvarlig bruk fra individer og dermed offentlig interesseteori.

En annen mulighet ville vært å i stedet for å fokusere på Baldwin, Cave og Lodge (2012) så kunne jeg heller sett mer på tentativ styring og brukt dette til å undersøke en problemstilling. Dette ble som nevnt i kapittel 2 sett på en del i løpet av litteraturgjennomgangen. Det ville da blitt sett mer på hvordan de regulatoriske instansene muligens har tatt i bruk tentativ styring eller lignende former for regulering i prosessen med å regulere forstyrrende teknologi, og hvordan det hadde bidratt til utviklingen av reguleringen over tid. Om det ikke hadde blitt brukt så kunne det blitt foreslått hvordan det kunne blitt benyttet og eventuelle fordeler og konsekvenser av det. I oppgaven valgte jeg heller å fokusere Baldwin, Cave og Lodge (2012), men en studie i fremtiden som ser på mulig bruk av tentativ styring hos lokale lovgivere knyttet til forstyrrende teknologi kunne vært interessant.

6.3 Refleksjoner rundt metode og forskningsdesign

For å undersøke casen med regulering av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim så benyttet jeg meg av kvalitativ fortolkende koding for å undersøke hvor stor oppmerksomhet de forskjellige motivasjonene for regulering fikk i de diverse policydokumentene som ble studert i oppgaven. Informasjonen jeg fikk fra denne kodingen ga meg innsyn i hvor viktige de forskjellige motivasjonene for regulering var når de to kommunene skulle danne regulering og hva de valgte å prioritere når det kom til regulatoriske tilnærminger.

Samtidig som denne metoden for datainnsamling og analyse ga meg nyttige data som jeg kunne benytte meg av har den og noen svakheter og begrensninger. For det første så er fortolkende koding basert på hvordan koderen velger å fortolke teksten selv. Hvordan dokumentene er kodet og hvor mye som er kodet er altså basert på mine egne inntrykk av de forskjellige motivasjonene. Dette skader reliabiliteten til oppgaven og det er ikke sikkert at andre ville kodet dokumentene likt sånn som det jeg har. For det andre så er informasjonen jeg har samlet inn begrenset til den informasjonen som er blitt skrevet ned og offentliggjort i policydokumenter. Om det er motivasjoner for regulering som ikke er skrevet ned i disse så

vil jeg da ikke ha fått dem med meg i dataen. Dette kan da gjelde for eksempel muntlige spørsmål. Det ble nevnt da jeg gikk igjennom interessegruppeteorier at regulatory capture er vanskelig å fange opp ettersom om det har funnet sted så er det noe lovgivere ikke ønsker at andre skal vite om og det vil dermed ikke skrives ned i noe dokument. Det har dermed ikke vært mulig for meg å fange opp tilfeller av dette om det har funnet sted. Et tredje problem kan være om det er oppgaver som er relevante for oppgaven, men som jeg ikke har fått med i analysen som følge av at jeg ikke har funnet dem mens jeg lette etter data. Resultatene kan da bli påvirket av dette.

I tillegg til de kodede policydokumentene brukte jeg også en medieanalyse for å forsøke å måle public salience. Denne ga meg informasjon om hvor ofte el-sparkesykler ble omtalt i lokalaviser på forskjellige tidspunkt mens reguleringen ble drøftet noe som kunne tyde på hvor mye oppmerksomhet teknologien og problemene fikk blant innbyggere. Svakheten til denne analysen var at den kun så på hvor mye omtale syklene fikk og ikke hvor mye av denne omtalen som var positiv eller negativ. Dataene kunne dermed ikke fortelle oss nøyaktig hvordan og i hvilken retning public salience forklaringer kan ha påvirket reguleringen. Denne svakheten kunne muligens blitt unngått om jeg hadde brukt mer tid på medieanalysen og gått inn i detalj for å undersøke hvor mange artikler som var positive til teknologien og hvor mange som var negative, men dette hadde jeg ikke tid til å gjøre.

Et alternativ til metoden jeg benyttet med koding av policydokument er at jeg i stedet kunne utført kvalitative intervjuer med sentrale aktører i de to kommunenes lokale myndigheter og administrasjon. Da kunne jeg spurt om for eksempel hva som ble ansett som viktigst i reguleringsprosessen, hvilke alternativer tilnærminger som ble vurdert, hvordan de forholdt seg til staten som en annen reguleringsinstans og flere andre spørsmål knyttet til casen. Problemet med intervjuer er at som følge av den begrensede arbeidskapasiteten og tidsperioden som finnes for å utføre denne oppgaven så måtte det blitt begrenset hvor mange intervjuer som kunne utføres. Det er da usikkert om det kunne blitt gjort nok intervju for å få snakket med alle de relevante aktørene. Intervjuer har også andre problemer slik som mulig bias blant respondenter. Som følge av flere av disse grunnene så valgte jeg å heller utføre en fortolkende kvalitativ koding.

6.4 Fremtidig forskning

Denne oppgaven har sett på hvordan forstyrrende teknologi ble regulert på lokalt nivå i Norge i casen med utleie av el-sparkesykler i Bergen og Trondheim. I fremtiden kan det være

interessant å se på innføring av andre former for forstyrrende teknologi både i de samme kommunene og i andre kommuner i Norge. Hvis det ses på spesifikt el-sparkecykler så kunne det vært av interesse av å forske mer på hvordan, Oslo hvor teknologien først ble introdusert, regulerte teknologien og om andre kommuner har kopiert deler av sin regulering fra Oslo. Som nevnt i refleksjonene rundt teori så kunne det og vært sett på forstyrrende teknologi i Norge med fokus på tentativ styring og i hvor stor grad variasjoner av dette benyttes både lokalt og statlig. Forstyrrende teknologi er noe som kommer til å fortsette å bli introdusert i Norge med konsekvenser for både det lokale og det statlige og det vil derfor være viktig med forskning på hvordan samfunnet best kan håndtere det.

Et av funnene i denne oppgaven var hvordan kommunene forsøkte å benytte seg av sin autonomi og sin negativt avgrensede kompetanse for å selv regulere driften av el-sparkecykler, men at dette ikke var mulig for dem som følge av eksisterende statlig lovverk som gjaldt. De måtte vente til staten lagde et nytt rammeverk før de faktisk hadde muligheten til å regulere teknologien noe som kan tyde på at kommunene kanskje ikke har så mye autonomi til å regulere selv i enkelte tilfeller. Forskning knyttet til dette for å finne ut hvor autonome norske kommuner egentlig er kunne da vært interessant.

7. Kilder

- Alsberg, Ola. 2019. «Dette mener folk om de nye elsparkesyklene i Trondheim.» Adresseavisen. <https://www.adressa.no/nyheter/i/oW6L2R/dette-mener-folk-om-de-nye-elsparkesyklene>
- Baldwin, Robert, Martin Cave og Martin Lodge. 2012. *Understanding Regulation*. New York: Oxford University Press
- Bergen kommune. 2022. «Elsparkesykler i Bergen.» Oppdatert 16.11.2022. <https://www.bergen.kommune.no/innbyggerhjelpen/vann-vei-og-trafikk/vei-transport-og-parkering/sykkel/elsparkesykler-i-bergen>
- Christensen, Tom, Morten Egeberg, Per Lægreid og Jacob Aars. 2021. *Forvaltning og Politikk*. Oslo: Universitetsforlaget
- Danielsen, Dina Jeanette og Andreas Budalen. 2021. «Usikker fremtid for «Norges Monaco»: -Det siste vi trenger nå.» NRK. <https://www.nrk.no/nordland/kan-vaere-over-for-skatteparadis-i-bo-ved-regjeringsskifte-1.15605848>
- E24.no. 2021. «Nå er Bergen på sparkesykkeltoppen i Europa.» Oppdatert 18.09.21. <https://e24.no/naeringsliv/i/Xq53ym/naa-er-bergen-paa-sparkesykkeltoppen-i-europa>.
- Fenwick, Mark, Wulf Kaal og Peter Vermeulen. 2017. «Regulation Tomorrow: What Happens When Regulation is Faster than the Law.» *American University Business Review* 6(3): 561-594. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/aubulrw6&i=596>
- Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland. 08.02.2022. <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-03-30-521>
- Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Trondheim kommune, Trøndelag. 08.02.2022. <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-02-08-192>
- Flyvbjerg, Bernt. 2006. «Five misunderstandings about case-study research.» *Qualitative inquiry* 12(2): 129-145 https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1077800405284363?casa_token=FbzkDZY9aY8AAAAA:25X0vEtOu3NSuy78e6Du1iWNbd6s-287p01_VDHXImk2XfvAkWgke4Q0GoL3tuN6eCag-ujhZL

- Fujii, Lee Ann. 2012. "Research Ethics 101: Dilemmas and Responsibilities." *PS, Political science and politics* 45(4): 717-723 DOI: <https://doi.org/10.1017/S1049096512000819>
- Giuffrida, Angela. 2023. "Parisians vote to ban rental e-scooters from French capital by huge margin." *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2023/apr/02/parisians-vote-on-banning-e-scooters-from-french-capital>
- Grønmo, Sigmund. 2016. *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hood, Christopher, Henry Rothstein, Robert Baldwin, Judith Rees og Michael Spackman. 1999. "Where Risk Society Meets the Regulatory State: Exploring Variations in Risk Regulation Regimes." *Risk Management*. 1 (1) Springer: 21-34. <https://www.jstor.org/stable/3867723>
- Jacobsen, Dag Ingvar. 2020. *Perspektiver på Kommune-Norge – En innføring i kommunalkunnskap*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Kleven, Thor Arnfinn. 2008. "Validity and validation in qualitative and quantitative research." *Nordic Studies in Education*. 28 (3). 219-233. <https://www.idunn.no/doi/full/10.18261/ISSN1891-5949-2008-03-05#sec-4>
- Knopf, Jeffrey W. 2006. "Doing a Literature Review." *PS: Political Science & Politics* 39 (1). Cambridge University Press: 127–32. doi:10.1017/S1049096506060264.
- Kringstad, Kirsti og Erik Wiig Andersen. 2019. «Elsparkesykler skape hodebry: Nå er det ulovlig å leie ut i Trondheim.» NRK. <https://www.nrk.no/trondelag/trondheim-vedtok-forbud-mot-elsparkesyklene.-samtidig-etablerte-selskapet-seg-i-en-annen-by-1.14660768>
- Kroken, Vibeke. 2021. "Brannsjef Leif Linde: - Jeg er forbannet!» Bergensavisen. <https://www.ba.no/brannsjef-leif-linde-jeg-er-forbannet/s/5-8-1778283>
- Kuhlmann, Stefan, Peter Stegmaier og Kornelia Konrad. 2019. "The tentative governance of emerging science and technology – A conceptual introduction." *Research Policy* 48 (5): 1091-1097. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2019.01.006>.
- Lehnert, Matthias, Bernhard Miller og Arndt Wonka. 2007. «Increasing the Relevance of Research Questions: Considerations on Theoretical and Social Relevance in Political Science.» I *Research Design in Political Science*, redigert av Thomas Gschwend og

- Frank Schimmelfennig, 21-38. London: Palgrave Mcmillan.
https://doi.org/10.1057/9780230598881_2
- Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn av 18. juni 2021 nr.139.*
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2021-06-18-139>
- Marchant, Gary. 2011. «The Growing Gap Between Emerging Technologies and the Law.» I *The Growing Gap Between Emerging Technologies and Legal-Ethical Oversight.*, redigert av Gary Marchant, Braden Allenby og Joseph Herkert, Dordrecht: The International Library of Ethics, Law and Technology. https://doi.org/10.1007/978-94-007-1356-7_2
- NOU 2017: 4. *Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer.* Oslo: Finansdepartementet.
[NOU 2017: 4 - regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)
- Oppegård, Sigurd Nordli. 2020. «Gig- og plattformøkonomien i den norske arbeidslivsmodellen – forutsetninger og konsekvenser. En casestudie av Uber Black i Oslo.» *Søkelys på arbeidslivet* 37 (3): 168-182.
<https://doi.org/10.18261/issn.1504-7989-2020-03-03>
- Rashid, Lara og Pernille Solheim. 2021. «Kraftig økning i elsparkesykkel-ulykker i Oslo.» E24. <https://e24.no/naeringsliv/i/bn9X75/kraftig-oekning-i-elsparkesykkel-ulykker-i-oslo>
- Regjeringen.no. 2021. «Bø kommune og formueskatt 2021 og 2022.» 12.11.21.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/bo-kommune-og-formuesskatt-2021-og-2022/id2886739/>
- Regjeringen.no. 2022. «Nå strammer regjeringen inn reglene for elsparkesykkel.» 22.01.22
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-strammer-regjeringen-inn-reglene-for-elsparkesykkel/id2898051/>
- Sareen, Siddharth, Devyn Remme og Håvard Haarstad. 2021. «E-Scooter regulation: The micro-politics of market-making for micro-mobility in Bergen.» *Environmental Innovation and Societal Transitions* 40 (1): 461-473.
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.009>

- Taeihagh, Araz, M Ramesh og Michael Howlett. 2021. "Assessing the regulatory challenges of emerging disruptive technologies." *Regulation & Governance* 15 (4): 1009-1019. <https://doi.org/10.1111/rego.12392>
- Thonhaugen, Markus og Andreas Budalen. 2020. «Om alle gjør som Bø vil skatteinntektene synke med ni milliarder.» NRK <https://www.nrk.no/nordland/hvis-alle-kommuner-hadde-gjort-som-bo-i-vesteralen-ville-skatteinntektene-sunket-med-ni-milliarder-1.15151474>
- Toshkov, Dimitar. 2016. *Research Design in Political Science*. London: Palgrave
- Toshkov, Dimitar. 2018. "Research Design." i *Theory and Methods in Political Science*, redigert av Vivien Lowndes, David Marsh og Gerry Stoker, 219-263. London: Palgrave
- Twisse, Fiona. 2020. "Overview of policy relating to e-scooters in European countries." Eltis. [Overview of policy relating to e-scooters in European countries | Eltis](#)
- Venæs, Heidi. 2021. "Høyesterett: Nytt tap om elsparkesykler for Trondheim.» TV2. <https://www.tv2.no/nyheter/innenriks/hoyesterett-nytt-tap-om-elsparkesykler-for-trondheim/14411852/>
- Yin, Robert. 2018. *Case Study Research and Applications: Designs and Methods*. Los Angeles: Sage

8. Appendix

8.1 Oversikt over analyserte dokumenter

Bergen
Saksfremstilling: Pilotprosjekt for elektriske løperhjul 2019, byrådets vurdering
Uttalelse: Pilotprosjekt for elektriske løperhjul 2021, uttalelse KRPF
Representantforslag fra Stig Torgersen og Steinulf Tungesvik (Sp) om nattestenging av el-løperhjul i helgene 2021
Innstilling pilotprosjekt, kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse
Innstilling pilotprosjekt, vedtak fra Bergen bystyre 2020
Innstilling pilotprosjekt, innstilling fra utvalg for miljø og byutvikling 2020
Intern korrespondanse: Svar på representantforslag fra Olav Reikerås (Sp) om reduksjon av antallet e-sparkesykler i Bergen
Intern korrespondanse: Svar på representantforslag fra Steinulf Tungesvik og Stig Torgersen (Sp) om kriterier for å forhindre brannfarlig sparkesykkeldrift
Saksfremstilling: Høringsuttalelse - Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy
Trondheim
Orientering om kjennelse i forøynings-saken mot el-sparkesykkeltutleieren Ryde
Kortspørsmål - Feilparkering av el-sparkesykler - Alida Johanne Domaas (SV)
Saksfremlegg: Lokale rammer for el-sparkesykler for sesongen 2021
Saksfremlegg: El-sparkesykler - utleie på kommunal grunn
Saksfremlegg: Retningslinjer for bruk av offentlig areal i Trondheim kommune til utleie
Saksfremlegg: Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy for Trondheim kommune
Saksfremlegg: Høring - Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy (1)
Saksfremlegg: Høring - Forslag til endringer i reglene for små elektriske kjøretøy (2)
Dokumenttype
Intern korrespondanse
Representantforslag
Uttalelse/vurdering
Lovforslag
Innstilling/Saksfremlegg
Vedtak
Spørsmål

Tabell 4: Liste over analyserte policydokumenter og deres dokumenttype.