

CARL MELIN: *Makten över trafikpolitiken. Korporatism, lobbying och opinionsbildning inför 1998 års transportpolitiska beslut*. Acta Universitatis Upsaliensis. Skrifter utgivna av Statsvetenskapliga föreningen, 141. Uppsala 2000.

Vem vill inte vara djäv? PerOla Öberg (2000, 163) ger uttryck för en ganska vanlig tanke när han skriver att det finns två typer av forskningsprodukter. Dels sådana som bekräftar vad "alla" redan vet. Styrkan består i de goda beläggen. Dels sådana som visar på något nytt. Styrkan består i utmaningen av det etablerade.

Den första typen av forskning beskrivs som nödvändig, men ganska trist. Det är den andra typen som kopplas till Poppers ideal om vad som för vårt vetande framåt: de djärva hypoteserna. Underförstått, det är det här man ska hålla på med om man vill åstadkomma något spännande.

I denna anmälan ska jag diskutera Carl Melins doktorsavhandling *Makten över trafikpolitiken. Korporatism, lobbying och opinionsbildning inför 1998 års transportpolitiska beslut*.¹ Men jag ska också ta tillfället i akt att diskutera vad som är mod i forskningssammanhang. Jag har en känsla av att det är alldeles för lätt att bli bländad av förmågan att leverera uppseendeväckande påståenden.

Intresseorganisationernas makt

Melin presenterar två huvudsakliga slutsatser. Den första är att Sverige gradvis förändrats när det gäller intresseorganisationernas roll i den offentliga politiken. Förändringen innebär att Sverige gått från att vara ett korporativt samhälle till ett som i större utsträckning präglas av intressegruppspluralism. Den andra slutsatsen är att denna utveckling inte inneburit att intresseorganisationernas makt minskat. Tvärtom har de fortfarande möjlighet att påverka beslutsfattandet.

Slutsatserna går emot den etablerade kunskapen på området. Författaren skriver:

Det kanske viktigaste resultatet av undersökningen är att den tillbakavisar tidigare forskning av bland annat Hermansson, Lewin, Mi-

cheletti och Rothstein som hävdade att avkorporatiseringen försvagat intresseorganisationernas ställning i samhället. (s. 273)

Frågan är då om detta betyder att vi med Melins avhandling fått ny kunskap som bör ersätta den gamla. Jag är inte säker på det. Invändningarna kommer att presenteras längre fram. Innan dess ska jag dock presentera avhandlingens huvuddrag.

Modeller för styrelseskicket

Melin presenterar fyra modeller för styrelseskicket. Modellerna skiljer sig åt när det gäller vilken roll de ger intresseorganisationerna i den politiska processen. I modellerna ämbetsmannastat och partistat spelar de en undanskymd roll. I modellerna korporatism och intressegruppspluralism spelar de däremot en avgörande roll men på lite olika sätt. I ett korporativt samhälle är det staten som styr formerna för intresseorganisationernas deltagande. I ett samhälle som utmärks av pluralism kan istället intresseorganisationerna välja påverkansform utifrån vad de själva anser vara mest effektivt.

Det övergripande sammanhang Melin sätter in sin undersökning i är frågan om vilket styrelseskicket som karakteriserar Sverige av idag. Jörgen Hermansson har hävdade att Sverige över tid gått från att vara en ämbetsmannastat, via korporatism till att vara en partistat. Melin ställer frågan om Hermansson har rätt. Invändningen mot den tidigare forskningen handlar i huvudsak om det sätt som Hermansson och andra genomfört sina undersökningar på. De har nöjt sig med att vara ganska översiktliga och mäta enkla saker som intresseorganisationernas formella deltagande.

Hur gör då Melin för att nå längre än tidigare forskning? Ambitionen är att göra en detaljerad undersökning och valet blir att genomföra en fallstudie. Den sektor som väljs ut är trafikpolitiken. Mer bestämt är det 1998 års transportpolitiska beslut som står i fokus. Melin följer processen från frågans initiering till den slutliga behandlingen i riksdagen. Stommen i analysen utgörs av arbetet i den parlamentariska kommitté som tillsattes och som fick namnet kommunika-

tionskommittén (KomKom). Till utredningen hörde också en expertgrupp där myndigheter och olika intresseorganisationer deltog.²

Det kan vara på sin plats att klargöra att innan den empiriska analysen sätter igång ger Melin en vink om utfallet. I de direktiv som skrevs till utredningen i december 1994 hade miljömålet en framskjuten roll. ”Det var dags att sätta miljömålet främst i den svenska trafikpolitiken.” Så uttryckte sig det ansvariga statsrådet Ines Uusmann (s. 9). Men när propositionen kom i mars 1998 fanns det inte mycket kvar av de stolta miljöproklamationerna. Visserligen innehöll propositionen en principiell inriktning på miljövänligare transportpolitik. Men den saknade konkreta åtgärder för hur detta skulle uppfyllas.

Författaren skriver inte detta rakt ut men mellan raderna förstår man att den poäng han vill ha fram är att utfallet *hade* kunnat bli annorlunda. Förklaringen till att det blev som det blev – att miljösatserna fick ge vika – ligger enligt Melins undersökning i intresseorganisationernas, framförallt Svenska vägföreningens, agerande.

Trafikpolitiken – ett särpräglad fall

När Melin presenterar sitt syfte lyder det: ”Det övergripande syftet med denna avhandling är att beskriva hur olika organiserade intressen försöker att påverka politiska beslutsprocesser samt att förklara hur detta påverkar det politiska utfallet” (s.11).

Den skildring vi får ta del av är intressant. Författaren har en god känsla för det politiska spelet. Men det uppstår oklarheter när han ska utveckla vad det övergripande syftet egentligen innebär. Som redan nämnts ger Melin en beskrivning av tidigare forskning som går ut på att Sverige över tid gått från att vara en ämbetsmannastat via korporatism till att vara en partistat. I anknytning till denna beskrivning formulerar han en spetsfråga: ”Har Hermansson verkligen rätt då han hävdar att Sverige bytt styrelseskick?” (s. 41).

Men på andra håll i avhandlingen ger Melin en annan bild av den tidigare forskningen. Det står att Hermansson med flera hävdar att det *inte* skett en avkorporatisering av det svenska samhället (s. 36). Däremot ska det ha skett en för-

skjutning där Sverige idag i lägre grad än tidigare präglas av korporatism och i högre grad av pluralism.

Den tidigare forskningen må vara motsägelsefull, men avhandlingen får ett olyckligt ambivalent drag när inte författaren explicit lyfter fram de motsättningar som finns och visar hur han tänker hantera dem. Den spetsformulering som görs antyder en teoritestande undersökning: ”Har Hermansson verkligen rätt...?” Men upplägget, till exempel valet av fall, svarar inte mot en sådan ansats. Melin är medveten om att trafikpolitiken är ett särpräglad fall. Den tidigare forskningen har visat att trafikpolitiken är en sektor med särskilt starka och aktiva intresseorganisationer. I hans undersökning hade trafikpolitiken möjligen varit ett intressant fall för teoritestning om resultaten visat att intresseorganisationernas makt minskat. Det är rimligt att anta att trafikpolitiken är en av de domäner där en mer renodlad partistat har svårt att vinna fotfäste. Har då partistaten nått ända hit, borde den också nått andra mer lättgenomträngliga samhällssektorer.

Nu drar inte Melin slutsatsen att intresseorganisationernas makt minskat. Utan som tidigare påtalats är slutsatsen den omvända. Men vilken är möjligheten till generalisering här? Vilket värde har det att visa att intresseorganisationerna har fortsatt inflytande på ett område där man redan i utgångsläget kan förvänta sig att en eventuell samhällsförändring sker sent? Upplägget gör att tesen om intresseorganisationernas inflytande aldrig möter något starkare motstånd och därför förblir den ganska oprövad.

Oklara gränser

Varför då inte göra en välvillig läsning och säga att det är teoriutveckling som är avhandlingens kärna? Det som stör en sådan läsning är bland annat att författarens sätt att presentera sina teoretiska modeller. Många är nog ense om att det skett en förändring av det svenska samhället. Den intressanta övergången där torde vara mellan korporatism och intressegruppspluralism. Analysen hade kunnat bli spetsigare om den riktat in sig på dessa modeller: Var går gränsen dem emellan? Vad innebär det mer exakt att ha ett

statsstyrt kontra organisationsstyrt deltagande i den politiska beslutsprocessen?

Presentationen sker inte på ett sådant sätt att den sätter sökarljuset på de svår fångade och gradvisa förskjutningar det rimligen handlar om. Att ha med ämbetsmannastaten som ett alternativ i en studie av aktuell svensk politik blir mest förvirrande. Det bli också förvirrande när partistaten ställs upp som ett alternativ på samma nivå som övriga modeller. Korporatism och intressegruppspluralism är modeller för styrelseskick som i de flesta demokratiska stater existerar inom ramen för partistaten

Om avhandlingen varit mer fokuserad på det teoretiska planet hade även gränsdragningsfrågor när det gäller de empiriska mätinstrumenten kunnat få en mer framskjuten plats. Författaren skisserar en analysram (figur 3.2) som visar på olika former för politisk påverkan. Han skiljer å ena sidan mellan formell och informell påverkan och å andra sidan mellan direkt och indirekt påverkan. Kommittéväsendet är exempel på formell/direkt påverkan, lobbying på informell/direkt påverkan och opinionsbildning på informell/indirekt påverkan.³

Det mer konkreta redskap Melin väljer för att styra analysen är sedan att han formulerar elva hypoteser. Sex hypoteser syftar till att beskriva hur olika organiserade intressen försöker påverka beslutsprocessen, och fyra till att förklara hur detta påverkar det politiska utfallet. Den elfte hypotesen "De organiserade intressena har förlorat i inflytande" är mer övergripande till sin karaktär.

Hypoteserna är formulerade på ett sådant sätt att de kan besvaras med ja eller nej. Ett exempel på en beskrivande hypotes är: "Intresseorganisationerna använder sig i hög utsträckning av informella och direkta påverkansformer." Ett exempel på en förklarande hypotes är: "De intresseorganisationer som lyckas vinna slaget om opinionen har goda förutsättningar att gå segrande ur intressekampen." Det handlar om breda påståenden som var och en nästan skulle kunna vara en fullgod forskningsuppgift. Penseldragen är grova; vi får inte veta särskilt mycket om hur författaren gått tillväga för att säga ja eller nej, eller hur han vägt samman svaren för att avgöra vilket styrelseskick som präglar Sverige av idag.

Lobbying, opinionsbildning och kommittéväsende är inga ömsesidigt uteslutande storheter utan de existerar sida vid sida, förut i historien så även idag. Därför borde det funnits ett mer finjusterat instrument som kunnat fånga in eventuella förändringar i styrkeförhållandena mellan dem. Nu får vi nöja oss med ett ganska allmänt antagande om att ju mer av informellt deltagande desto mer av intressegruppspluralism.

Vem väljs ut för intervju?

Det finns starka inslag i Melins avhandling. Ett sådant är att han väljer att arbeta med flera olika typer av material som offentligt tryck, media och material från intresseorganisationerna själva. Det främsta källmaterialet utgörs av totalt 27 intervjuer.

Mina inläggningar här gäller inte valet av material. Särskilt intervjuerna ger möjlighet till en inträngande skildring. Författaren betonar själv intervjuernas betydelse: "Utan dessa intervjuer hade det inte varit möjligt att skildra sådant som skedde "bakom kulisserna" (s.80). Det är för att intervjuerna har en så central roll som det är viktigt att diskutera hur författaren arbetat med dem. Principiellt handlar frågan om hur man gör för att åstadkomma balans i sin skildring.

Det är flera steg där man som forskare måste vara medveten om att man kan påverka den bild som framkommer. Ett första sådant steg gäller valet av intervjupersoner. De personer Melin valt ut är kommittéledamöter, politiska tjänstemän, riksdagsledamöter och företrädare för olika organiserade intressen. Att det handlar om personer som på olika sätt är centrala i beslutsprocessen är en självklarhet.

En nyckelfråga att ställa sig, när man som läsare börjar fundera på hur övervägandena för urval gått till mer exakt, är om det är några personer man saknar. Några man tycker borde blivit intervjuade. Och ja, här är det det. Bland annat finns det inte med någon representant från miljörelsen Q2000 som var en av de intresseorganisationer som deltog i KomKom:s expertgrupp. Bland KomKom:s tio parlamentariska ledamöter finns sex personer med på intervjuistan medan fyra lämnats utanför, däribland representanterna för miljöpartiet och vänsterpartiet –

två partier som hela tiden stod miljöintressena nära. En person som intervjuas är Svenska vägföreningens vd Lars Gunnar Tannerfors. Tannerfors representerar en organisation som medvetet ställt sig utanför den formella beslutsprocessen. Men Gröna bilister, en organisation som nämns i framställningen, som också står utanför intervjuas inte. Varför? Den misstanke som uppstår är att här kan det ha skett en omedveten snedvridning. Nästa viktiga steg där man som

forskare kan påverka vilken bild som framkommer är genom uppläggningsen av intervjuerna och den följande hanteringen. Här är inte Melins framställning särskilt genomskinlig. Vi får inte veta mycket om vilka frågor som ställts eller hur svaren sedan bearbetats.

Då och då lyser brister i den källkritiska granskningen igenom. Som när Melin låter ett citat från Tannerfors belysa skiljelinjen inom den socialdemokratiska riksdagsgruppen: "Fackföreningsfolk och lokalt förankrade socialdemokrater var mest tveksamma till KomKom medan elitsocialdemokrater i storstad inte begrep" (s. 199). Citatet är färgstarkt men Tannerfors är knappast en tillförlitlig källa till vad som försiggår inom socialdemokraterna.

Trots exemplet ovan gäller inte min kritik i dessa delar det strikt källkritiska handlaget, utan den större men samtidigt mer diffusa frågan vem det är som får komma till tals. Gör man en rangordning över hur ofta intervjupersonerna refereras till (tabell 1) blir det tydligt att Tannerfors och Svenska vägföreningen haft avhandlingsförfattarens öra. Jag kan inte bli kvitt en kvardröjande fråga: fick miljöintressena någonsin samma chans?

Tabell 1. Intervjupersonerna. Rangordning efter hur ofta de refereras till.

Mer än 40 ggr	
Magnus Persson	statssekreterare i kommunikationsdep. (s)
Lars Gunnar Tannerfors Rolf Annerberg	VD Svenska vägföreningen GD Naturvårdsverket, ordf. i KomKom
Mer än 20 ggr	
Lars Nilsson	sakkunnig i kommunikationsdep. (s)
Jarl Lander Bo Nilsson	ledamot i trafikutskottet (s) riksdagsled. och ledamot i KomKom (s)
Mellan 10 och 20 ggr	
Elving Andersson	riksdagsled. och ledamot i KomKom (c)
Monica Öhman Anders Roth Claes-Göran Brandin Anders Torbrand	ordf. i trafikutskottet (s) trafiksekreterare i SNF ledamot i trafikutskottet (s) projektledare kommunikationsdep.
Dan Nyberg	utredare på transportarbetarförbundet
Hans Silborn Jan Sandberg Ulla Olovsson	KomKoms sekretariat VD Svenska Åkeriförbundet SEKO (Facket för service & kommunikation)
Sivert Carlsson Per Westerberg	ledamot i trafikutskottet (c) riksdagsled. och ledamot i KomKom (m)
Mindre än 10 ggr	
Kjell Sevefjord Kristina Feldhusen Kenth Skårvik	SEKO huvudsekreterare KomKom ledamot i KomKom och trafikutskottet (fp)
Inger Segelström	riksdagsled. och ledamot i KomKom (s)
Lars Hallsten Anders Lindberg	industriförbundet miljöansvarig i (s) studentförbund
Peter Larsson Jan Brandborn Stefan Jönsson Per Erik Granström	sakkunnig kommunikationsdep. GD Banverket och GD Vägverket sakkunnig i finansdep. (s) ledamot i trafikutskottet (s)

Vägföreningen mot miljöintressena

Det Melin kommer fram till är att Svenska vägföreningen varit framgångsrik i sitt agerande. Det handlar framförallt om två stora vinster. En föreslagen höjning av bensinskatten försvann under beslutsprocessens gång och regeringen valde att gå längre än utredningen vad gäller avregleringen av busstrafiken.

Författaren redovisar en promemoria som Svenska vägföreningen upprättat där de sammanfattar vad som hänt med 24 olika förslag från KomKom. De flesta av dessa förslag var sådana som de var missnöjda med, och 17 av förslagen avisades också av regeringen. Jämförelsen ger onekligen intryck av framgång. Det är också uppenbart att företrädarna för Svenska vägföreningen rent subjektivt uppfattar sig som vinnare. Det jag saknar är motsvarande sammanfattning av resultaten utifrån andra aktörers, främst miljöintressenas, perspektiv. Här och var

i texten framkommer det att miljöförespråkarna också fått igenom vissa saker:

- Beslutet medförde att det återfinns en skrivning om "långsiktig hållbar transportförsörjning" i den övergripande målformuleringen för transportpolitiken.
- "En god miljö" är med som ett preciserat delmål även om beslutsprocessen inneburit att målet hamnat längre ned på listan än i utgångsläget.
- Principen om internalisering godtogs. Rent konkret betyder det att exempelvis bensin- och dieselpriiset ska innehålla kostnader för koldioxidutsläpp och andra negativa effekter. Några av dem som intervjuas, bland annat folkpartiets representant i KomKom, Kenth Skårvik, framhåller att detta förslag på sikt troligen kommer att leda till betydligt högre priser på bensin och diesel.

Jämförs 1998 års transportpolitiska beslut med tidigare års trafikbeslut finns det inslag som uppenbart kan tolkas som en framgång för miljörelsen. Den avgörande frågan är då hur man fastställer vem som vunnit mest.

I det här sammanhanget finns det anledning att fundera på vilka som kan ha intresse av att Svenska vägföreningen framstår som framgångsrik. Vägföreningen själv förstås. Den vill visa handlingskraft inför sina medlemmar. Men miljörelsen kan också ha intresse av en sådan historieskrivning. Miljörelsen är en annan typ av organisation. Vägföreningen verkar göra brandkårsutryckningar för att stoppa vad de ser som felaktiga förslag. Miljörelsen är mer droppen som försöker urholka stenen. Även om de vunnit lite, har de behov av att visa på fiender som kvarstår. Annars kan det vara svårt att locka medlemmar till långsiktig verksamhet.

Efter det att Carl Melin avslutat sitt avhandlingsarbete, hösten 2000, presenterade finansminister Bosse Ringholm en budget som innebar ett förslag om att höja skatten på dieselolja med tio öre. Förslaget kan knappast ha fallit Svenska vägföreningen på läppen. Budgeten blixtbelyser hur svårt det är att mäta framgång. När ska man sätta stopp? Vad är framgång på kort och lång sikt?

Till slut måste man fundera på vad som egentligen var det förväntade utfallet. Är det inte

ganska vanligt att det under en beslutsprocess gång sker en urvattning längs vägen från initiering till färdigt beslut? Hur skiljer sig resultatet här från vad som kan kallas "business as usual", det vill säga det utfall som blivit resultatet även utan exempelvis Svenska vägföreningens aktiviteter?

Slutdiskussion

Ett avhandlingsarbete består av en kedja av val. Vissa val är viktigare än andra. Melin säger att han vill förklara hur intresseorganisationernas agerande påverkar det politiska utfallet. Hur man mäter detta utfall är då helt centralt, men i likhet med många andra val i avhandlingen förblir det dunkelt hur författaren gått tillväga.

Min poäng är inte att Melin nödvändigtvis har fel utan att den vetenskapliga underbyggnaden kunde varit starkare. Melin säger att de organisationer som har störst möjlighet att påverka politiken är de som inriktar sig på att påverka den allmänna opinionen. Han säger också att formella påverkanskanaler inte längre är en lika framgångsrik väg och att ekonomiskt starka organisationer har mer makt att påverka än traditionella folkrörelser. Resultaten ligger i tiden. Det är väl många, särskilt utanför det akademiska fältet, som tror att det är på det här sättet. Just därför hade man önskat sig en mer rigorös prövning.

Invändningarna ovan har inte enbart handlat om metodfrågor. I slutändan får vi inte så mycket ny kunskap om var gränserna går mellan korporatism och intressegruppspluralism vilket en mer renodlat teoriutvecklande ansats kunnat ge. Testen av huruvida vi idag har en partistat i Sverige försvinner också någonstans längs vägen. Undersökningens ambivalens gör att ingen av trådarna riktigt fullföljs.

Avhandlingens främsta bidrag blir därför att den befolkar en annars rätt så anonym beslutsprocess. Läsningen ger en känsla av att vara med där saker och ting händer. Sådant som annars mest är boxar och pilar, möjligen siffror, i läroböcker får liv. Melin visar också med önskvärd tydlighet att analyser av den formella nivån knappast visar allt som sker i en beslutsprocess.

På så sätt kommer avhandlingen att vara en inspirationskälla till framtida forskning.

Jag började denna anmälan med att tala om djärvhet i forskningssammanhang. Nu ska inte Carl Melin utmålas som mer övermodig eller lättvindig än många andra avhandlingsförfattare. Jag ska inte heller låta påskina att PerOla Öberg, som jag refererade till inledningsvis, på något enkelt sätt framhåller den djärva forskningsprodukten som ideal. Budskapet i hans text är snarast att djärvheten riskerar att gå ut över trovärdigheten.

Vi vill väl alla ha den tulipanos som innebär en djärv avhandling med goda belägg. Men tyvärr är många forskningsprodukter antingen det ena eller det andra. Kanske är det ett tecken i tiden att Karin Widerberg (2000: 87) avslutar en recension av en avhandling där hon varit opponent med orden: "Den (avhandlingen) är en vital injektion som kommer att skapa debatt och oro i olika läger, det är jag övertygad om. Men det är väl det vi vill, att det ska få några konsekvenser och lämna några spår."

Går man så långt som Karin Widerberg gör måste jag ändå säga nej. Som forskare är det inte debatt och oro vi ska sträva efter. Åtminstone bör inte det vara vår främsta uppgift. Det måste anses vara ett mer lovligt ideal att stå för stadig och balanserad kunskapsproduktion.

Lena Wängnerud

Noter

1. Anmälan bygger på min fakultetsopposition vid Carl Melins disputation den 13 oktober 2000 vid Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet.

2. Expertgruppen delades in i ett A- och B-lag. A-laget, med störst formella möjligheter att påverka, bestod av representanter från myndigheter såsom SJ och Vägverket medan intresseorganisationerna fick samsas i B-laget. De intresseorganisationer som deltog var Industriförbundet, Bilindustriföreningen, Svenska Petroleuminstitutet, Svenska lokaltrafikföreningen, Redarföreningen, Naturskyddsföreningen (SNF), miljörelsen Q2000 samt Kommunförbundet.

3. Författaren tar inte upp något exempel på formell/indirekt påverkan men här skulle man kunna tänka sig en företeelse som kan kallas "personplacement". Melin ger själv exempel på hur personer från miljörelsen börjat arbeta som sakkunniga för regering och på så sätt fått stort inflytande.

Referenser

- Widerberg, Karin (2000) Anmälan av Cecilia Åse: Makten att se – om kropp och kvinnlighet i lagens namn. *Statsvetenskaplig tidskrift*. 2000:1, 83–87.
- Öberg, PerOla (2000) Anmälan av Fredrika Lagergren: På andra sidan välfärdsstaten. *Statsvetenskaplig tidskrift*. 2000:2, 163–178.

JOAKIM JOHANSSON: *SAF och den svenska modellen. En studie av uppbrottet från förvaltningskorporatismen 1982-91*. Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis, 2000.

Joakim Johanssons välskrivna och utomordentligt läsvärda avhandling beskriver och försöker förklara SAF:s beslut att träda ut ur AMS styrelse, Arbetarskyddsstyrelsen och andra statliga myndighetsstyrelser. SAF:s styrelse tog redan 1985 principiell ställning mot systemet med in-tresserepresentation i statliga myndighetsstyrelser och beslutade att SAF skulle verka för att systemet avskaffades, men preciserade inte i detta skede hur det hela skulle gå till (1985 års principbeslut tog sig i första hand uttryck i ett remiss-svar till Verksledningskommitténs slutbetänkande). I januari 1991 fattades sedan beslut om ensidigt utträde. Det är alltså två stegvisa beslut som Johansson vill förklara.

Avhandlingen baseras på en mycket noggrann genomgång av arkivmaterial, först och främst från SAF-arkivet, till vilket Johansson säger sig ha haft "i princip fri tillgång" (s. 57), samt tidningsartiklar, diverse organisationstryck och "halvstrukturerade" intervjuer med ett antal styrelseledamöter och tjänstemän på SAF. Johansson blottlägger de interna politiska processer som ledde till SAF:s beslut att avveckla sitt deltagande i förvaltningskorporatismen. Av central betydelse för Johansson är de argument som för-