

Litteraturgranskningar

JANE CEDERQVIST: *Arbetare i strejk. Studier rörande arbetarnas politiska mobilisering under industrialismens genombrott. Stockholm 1850–1909.* Stockholm: Liber 1980.

Arbetsmarknadskonflikternas orsaker och effekter kan studeras från flera utgångspunkter. De är t ex av nationalekonomiskt intresse. Arbetsmarknadskonflikter kan å ena sidan påverka lönenivå och lönestruktur och därmed också ekonomin i övrigt. Å andra sidan kan frekvensen och omfattningen av arbetsmarknadskonflikterna påverkas av den ekonomiska utvecklingen. Också ur statsvetenskaplig synpunkt är arbetsmarknadskonflikterna värda ett närmare studium. Vilket inflytande har t ex politiska partier haft på organisationernas val av konfliktstrategi? Hur har arbetsmarknadskonflikterna påverkat organisationsgraden på arbetstagar- och arbetsgivarsidan?

Med tanke på arbetskonflikternas betydelse har förväntansvärt få studier publicerats på detta område i Sverige. Det innebär bl a att det saknas en samlad bild av arbetskonflikterna under centrala skeden av de svenska arbetsmarknadsorganisationernas utveckling. Jane Cederqvists avhandling "Arbetare i strejk" är ett bidrag till kunskapen om arbetsmarknadskonflikter under ett sådant viktigt skede, nämligen perioden för industrialismens genombrott. Det är en doktorsavhandling i historia men är av stort intresse också för samhällsvetare.

För perioden före 1903, då den officiella statistiken över arbetsinställelser började föras, har man tidigare använt sig av uppgifter som samlades in av Axel Raphael i samband med hans arbete i förliknings- och skiljenämndskommittén.¹ Hans uppgifter täcker perioden 1859–1900. Raphael byggde sin statistik på uppgifter från ett urval av dagstidningar. Jane Cederqvist har för Stockholm under perioden 1850–1902 använt ett större antal tidningar och kompletterat dessa med främst fackföreningsmaterial. En jämförelse med Raphaels uppgifter för Stockholm visar att hans statistik redovisar ett för långt antal strejker. Underskattningen är mest markant under de första decennierna. Raphaels uppgifter visar

sig också vara behäftade med stora felaktigheter vad gäller varaktigheten och omfattningen av strejkerna. Jane Cederqvist har för perioden 1903–1909 använt sig av primäruppgifter för den officiella statistiken som för dessa år visar sig ha mycket hög täckningsgrad. Hon har på så sätt konstruerat ett register över strejker i Stockholm under perioden 1850–1909, ett register med uppgifter för de olika strejkerna om antal deltagande, varaktighet, yrkesgrupp, orsak, om den var fackföreningsledd eller ej samt resultat av strejken. Självklart saknas det även i Cederqvists statistik strejker och det finns ett visst bortfall för de olika variablerna (delvis ersatt med imputerade värden), men hennes register innebär ett mycket stort framsteg jämfört med den statistik som tidigare använts. För att det skall kunna användas av andra forskare krävs dock en utförligare dokumentation än den i avhandlingen med redovisning av de olika uppgifterna för varje enskild strejk.

Cederqvist använder sitt register för att närmare undersöka strejkaktiviteten för att på så sätt kunna "belysa arbetarnas politiska mobilisering under större delen av 1800-talet och början av 1900-talet". En av de hypoteser hon utgår ifrån är att hantverksarbetarna var ledande vad gäller organisation och strejkaktivitet under ett inledande skede men att de "nya" industriarbetarna – fabriksarbetarna tog över när industrialiseringen hade tagit fart.

De resultat hon får stämmer emellertid bara delvis med denna hypotes. Hantverksarbetarna var nämligen ledande vad gäller strejkaktivitet inte bara i inledningskedet utan också under resten av den behandlade tidsperioden. De var dessutom mycket välorganiserade och använde en sofistikerad strejktaktik. De utnyttjade sig bl a av partiella strejker där strejken t ex börjar hos två företag inom samma bransch, håller på tills hantverksarbetarnas krav är uppfyllda, en ny strejk börjar så hos två nya företag etc. Strejkerna var lätta att finansiera med en sådan taktik. Med en länge betydligt sämre organiserad motpart blev strejkerna ofta framgångsrika för hantverksarbetarna, betydligt oftare än för andra arbetargrupper. P g a lång yrkesutbildning kunde hantverksarbetarna inte ersättas av strejkbrytare. Detta var däremot de oskolade arbetarnas, t ex hamnarbetarnas, dilemma. De utvecklade istället en annan ganska ofta framgångsrik taktik med korta, mycket omfattande, ej

¹ Förliknings- och skiljenämndskommitténs betänkande, Stockholm 1901

i förväg planerade strejker, som sattes in vid speciellt gynnsamma tillfällen. Hamnarbetarna valde t ex att strejka när många fartyg som skulle lossas fanns i hamnen.

Fabriksarbetarna hade däremot inte någon klar framgångsrik strejktaktik enligt Jane Cederqvist. De mötte också under det första decenniet av 1900-talet en väl organiserad motpart. Arbetsgivarna hade, väl delvis som svar på framför allt hantverkarnas framgångsrika strejker under 1890-talet, organiserat sig och fick framför allt gentemot fabriksarbetarna en kraftigt förstärkt ställning. Antalet strejker var också betydligt färre under det första decenniet av 1900-talet än under det sista under 1800-talet. Av det kan man dock inte direkt dra slutsatsen att arbetarna varit mindre framgångsrika. Det kan ju istället ha varit ett tecken på, att det med högre organisationsgrad och medvetenhet oftare räckte med hot om konflikt istället för en konflikt. En högre grad av accepterande från arbetsgivarnas sida av den fackliga förhandlingsrätten kan också ha lett till en lägre strejktaktivitet. Denna fråga hade varit värd en närmare analys i avhandlingen.

Det register som Cederqvist utarbetat täcker Stockholm. Man kan fråga sig om strejkmönstret är detsamma i andra delar av landet. Det är tveksamt av flera skäl. För det första hade Stockholm en industristruktur som avvek från den för landet i övrigt, för det andra skiljde sig organisationsgraden åt mellan olika delar av landet och för det tredje är det möjligt att fackförbunden haft en konfliktstrategi som inneburit en lägre konfliktnivå i ett höglöneområde som Stockholm jämfört med områden med lägre löner.

Det finns också annat i Cederqvists avhandling som är av intresse. Det gäller t ex hennes beskrivning av de förindustriella protesterna – demonstrationer, upplopp och "gåsmarscher" – i mitten av 1800-talet. Referaten av olika strejkers förlopp innehåller också intressanta uppgifter, bl a om hur förhandlingar ägde rum innan det fanns fasta rutiner för det.

Murarstrejken 1869, som var mycket omfattande, startade t ex efter att en hantverksgesäll hade åtagit sig arbete till en lön som var lägre än den gängse. Det exemplet visar på, hur det även innan det fanns fackföreningar, fanns krafter som verkade för vad man med ekonomisk terminologi brukar kalla lönestelhet. Murarstrejken slutade med vad som har betecknats som det första kollektivavtalet i Sverige.

Strejkmönstret varierade procykliskt under den undersökta perioden, dvs antalet strejker var högt under högkonjunkturer och lågt under lågkonjunkturer. Det tyder på att strejkerna i huvudsak var av offensiv karaktär dvs inriktades på att förbättra villkoren. Cederqvist behandlar detta förhållande relativt kortfattat med enkla korrelationsberäkningar. Här hade det varit möjligt att

gå vidare och genomföra en mer noggrann undersökning av sambanden. Hon har dessutom gjort en klassificering av de olika strejkerna efter om de varit offensiva eller defensiva.

Det finns också andra förhållanden som vore intressanta att se belysta men som mer klart ligger utanför avhandlingens ram. Hur var det socialdemokratiska partiets inflytande på fackföreningsrörelsen och på dess konfliktstrategi under de båda sista decennierna av undersökningsperioden? Hur påverkades bildandet av arbetsgivarorganisationer av strejkerna och vilken strategi valde dessa som svar på de olika arbetargruppernas strejktaktik? Hur påverkade konflikterna (och förekomsten av fackföreningarna) lönenivån och lönestrukturen under perioden?

Jane Cederqvists avhandling utgör en god startpunkt för studier av dessa och andra frågor om sambanden mellan arbetskonflikter, organisationer och arbetsmarknad. Det register och den statistik som hon utvecklat gör att vi på ett bättre sätt kan angripa dessa problem.

Eskil Wadensjö

SÖREN HOLMBERG-OLOF PETERSSON: *Inom felmarginalen. En bok om politiska opinionsundersökningar.* Stockholm: Publica 1980.

Politiska opinionsundersökningar och opinionsjournalistik utgör i dag en betydelsefull del av det politiska livet. Hur dessa undersökningar utförs, presenteras och eventuellt påverkar politiker och väljare är viktiga frågor, som här tas upp av två statsvetare.

Politiska opinionsundersökningar ingår som regel som en del i ett program för marknadsundersökningar; så är t ex fallet med Sifos bekanta väljarbarometer. Marknadsundersökningar började utföras i större omfattning i USA på 20-talet och härvid utvecklades en statistisk metodik för urvalsundersökningar (eng sample surveys), som kom att få sin definitiva utformning i en serie läroböcker på 50-talet, t ex Cochrans klassiska: *Sampling Techniques*. Man förfogar här över en väl utvecklad metodik för att med hjälp av urvalsundersökningar kartlägga faktiskt existerande populationer snabbt – säkert – billigt. Den statistiska bearbetningen av materialet från en sådan undersökning kan ske med ett minimum av antaganden. För att beräkna den osäkerhetsmarginal som hör till urvalsförfarandet, behöver man inte postulera någon matematisk modell – "hypotetisk population" – för hur data genererats.

Nu är det naturligtvis inte vattentäta skott mellan olika delar av statistisk praxis. Ofta nöjer man sig inte

med att enbart kartlägga just den population urvalet härstammar från. Man vill ofta följa upp med en analys av data, kanske också göra en prognos. Vid de svenska partisympatiundersökningarna är det främst tre saker man är intresserad av:

- 1) kartläggning av de röstberättigade sympatier så korrekt som möjligt med fördelning på de olika partierna,
- 2) beskrivning av utvecklingen över tiden: "en uppgång för socialdemokratin", en "nedgång för folkpartiet" etc, samt
- 3) en prognos där man försöker förutsäga utgången av ett val.

De tre frågeställningarna skiljer sig från varandra och det är kanske inte så underligt att de kräver olika statistiska tekniker. Det är också intuitivt klart att det kanske intressantaste problemet: valprognosen, också är det svåraste. Sifo går till väga på ett annat sätt, när man gör valprognoser än när man presenterar sina väljarbarometrar och det är egentligen ganska naturligt att man så gör. Att göra en prognos av en valutgång innebär att man uttalar sig om något som inte existerar vid undersökningstillfället: fördelningen av väljarnas preferenser på de olika partierna vid valtillfället. Statistisk prognosteknik bygger på att man söker mönster (modeller) i data, vilka man antar skall gälla också fortsättningsvis. I statistikämnet har vi nu lämnat området survey sampling och befinner oss på svårare gebit såsom tidsse-rieanalys.

Kapitel 3 har den för en statistiker spännande rubriken "Den magiska felmarginalen" och utgör ett centralt avsnitt, vilket ju också avspeglas i bokens titel. Låt mig först konstatera, att författarna läst på bra och uppenbarligen också har vana att handskas med statistiska metoder och begrepp.

Holmberg och Petersson gör en indelning av felet i partisympatisiffror i två kategorier: "statistiska fel" och "övriga fel". Till den förra kategorin räknas urvalsfelen, under det att allt övrigt går in under den senare rubriken. Jag är inte alldeles säker på att detta är en bra indelning. De felkällor som ingår i den senare kategorin kan knappast kallas "ostatistiska", i varje fall inte i den meningen att en statistiker skulle kunna lämna dessa felkällor därhän. I engelsk terminologi har vi tudelningen: "sampling errors" och "non-sampling errors". Det är relativt enkelt att beräkna den osäkerhet som kommer sig av att vi arbetar med ett urval: det finns läroboksformler att stoppa in siffror i; man brukar ange ett bidrag till felmarginalen på 1 till 1.5 %. Andra felkällor som inverkar på resultaten vid väljarundersökningar är svårare att komma åt. En uppfattning om osäkerheten kan ibland

fås genom speciella undersökningar, eller genom att man grovuppskattar t ex bortfallets troliga effekt.

För att överbrygga skillnaden mellan uppgiven partisympati och faktisk röstbenägenhet, tillgriper man vid de flesta partisympatiundersökningar en justering av rådata i form av en kvotskattning, där man utnyttjar uppgift om röstning vid tidigare val. Som statistiker är man van att se kvotskattning som en teknik för att öka precisionen i en skattning; här används alltså tekniken – fullt korrekt – för att reducera en belagd systematisk skevhet i data (bias). Erfarenhetsmässigt får nämligen socialdemokraterna en något för hög siffra, medan däremot moderaterna och VPK tenderar få för låga siffror. Samma fenomen har vi i Italien: folk vågar inte vidgå PCI-sympatier. Det är endast FUB (Sveriges Radio) som inte använder sig av denna teknik, vilket också framgår genom den klara nivåskillnad som föreligger mellan FUB's och övrigas siffror. Sifo använder sig av ett invecklat system för vägning av data (s k poststratifiering). Vid kategoriska data ger en stratifiering ofta en blygsam precisionsvinst, speciellt brukar man inte vinna mycket på att ha många strata. Kan det verkligen löna sig med ett så intrikat system?

För att ta fram ett samlat mått på den totala osäkerheten i en partisympatisiffra använder sig Sifo av en egendomlig metod. Tidsserien av Sifo-mätningar utjämnas med löpande medeltal och restvariansen kring den således erhållna trendlinjen tas som ett mått på olika felkällors inverkan. Jag håller med Holmberg och Petersson om att detta förfarande knappast kan vara riktigt. Man säger sig på Sifo utjämna bl a "tillfälliga svängningar i opinionsläget". Vad är "tillfälliga svängningar", frågar man sig. Är det inte just svängningar i opinionsläget som är det intressanta med en väljarbarometer? I ett speciellt kapitel i boken diskuterar Holmberg och Petersson den intressanta serien opinionsmätningar avseende svenska folkets inställning till kärnkraften. Reaktorhaveriet vid Three Mile Island fick ju som bekant stor täckning i svenska medier och i ett diagram över opinionssvängningarna ser man att Harrisburgolyckan åstadkom en kraftig uppgång för kärnkraftsmotståndet i den svenska opinionen. Tyvärr får vi inte veta hur Sifo tänker sig att man skall mäta felmarginalen. Det kan knappast vara meningen att man skall utjämna opinionssvängningarna också här med hjälp av 9-månaders löpande medeltal! Toppsiffran för kärnkraftsmotståndet vid tiden för TMI-olyckan är naturligtvis inte en artefakt.

Holmberg och Petersson ger en utförlig och ambitiös presentation av olika felkällor vid partisympatiundersökningar och jämför de olika institutens metoder och deras ansatser för att komma till rätta med de olika feltyperna: urvalsfel, täckningsfel, svarsfel, svarsvägran, bortfall och intervjuareffekt. Man lyckas kanske inte ge

läsaren en samlad bild av den totala effekten av dessa felkällor och deras betydelse för tillförlitligheten i dessa undersökningar, underlaget räcker inte till. Författarna tangerar ibland intressanta – och svåra – vetenskapsteoretiska problem: Vad betyder egentligen randomisering, d v s detta att vi utnyttjar slumpmässighet vid urvalsundersökningar? Är vi intresserade av att så troget som möjligt kartlägga valmanskårens fördelning på de olika partierna vid en viss tidpunkt? I så fall är det önskvärt att alla kategorier av väljare har en chans att komma med i urvalet; således också de personer över 70 år som Sifo behagar utesluta ur sina undersökningar. Slumpmässigheten ger naturligtvis inte säkrare siffror: den gör att vi förhoppningsvis kan undgå vissa systematiska fel i våra uppskattningar. Partisympatiundersökningarna uppvisar ett klassiskt exempel på vad som kan inträffa om man underlåter att randomisera (= ta slumpmässiga urval). *Literary Digest* förutspådde en klar seger för Landon mot Roosevelt i 1936 års amerikanska presidentval. "Prognosen baserades på ett icke slumpmässigt urval, där den fattigare delen av befolkningen var kraftigt underrepresenterad.

Det är emellertid inte alltid nödvändigt att arbeta med slumpmässiga urval. Det är naturligtvis tänkbart att beskriva och analysera opinionsbildningsfenomen utan hjälp av randomisering, särskilt om man besitter god förhandskunskap om den population man undersöker och om det är annat som intresserar än hur frekventa olika opinioner är.

Slutligen en liten detalj när det gäller Statistiska Centralbyråns partisympatiundersökningar: Hur stort är egentligen SCB's urval? På sid 17 läser man att ca 9 000 personer ingår i ett s k roterat urval, på sid 54 har antalet sjunkit till 7 000. Självt vill jag minnas att jag nyligen såg en siffra i pressen på 5 000 intervjupersoner.

Jag har här uppehållit mig mycket vid behandlingen av statistiska problem i Holmbergs och Peterssons bok, men det är faktiskt så att det statistiska dominerar innehållsmässigt. Jag tycker att de båda statsvetarna har gjort en värdefull insats genom att ta fram och presentera det stora och intressanta statistiska material som föreligger i form av efterkrigstidens opinionsundersökningar i Sverige. Intresset för framställningen väcks och vidmakthålls inte minst av ett rappt och spänstigt språk; författarna odlar minst av allt något vetenskapligt fikonspråk. Vi behöver verkligen böcker som visar att samhällsvetenskap är roligt! Jag kan därför rekommendera boken som kurslitteratur eller bredvidläsningsbok, även för gymnasister.

Får jag avsluta med att bekänna att jag inte är lika imponerad av det statsvetenskapliga innehållet i boken. Holmberg och Petersson diskuterar i vad mån band-

wagoneffekter (översatt: "framgångseffekter") kan uppstå som ett resultat av politiska opinionsundersökningar. Man citerar några uttalanden av Alva Myrdal från 40-talet, som visar att denna kloka dam då hyste en något blåögd uppfattning om möjligheterna att använda opinionsundersökningar som ett instrument för att låta folkviljan komma till tals. Tingsten var däremot mera skeptisk. Jag hade väntat mig mer, men det är möjligt att min reaktion beror på okunnighet i ämnet statskunskap.

Sven Berg

CHRISTER JÖNSSON: *Soviet Bargaining Behavior. The Nuclear Test Ban Case*. New York: Columbia University Press, 1979.

Det partiella kärnvapenprovstoppavtalet av år 1963 kan anses markera en vändpunkt i världspolitiken i åtminstone två bemärkelser: som en tydlig vändning mot avspänning och som ett första genombrott i nedrustningsarbetet. De förhandlingar, som med vissa avbrott pågick under perioden 1958–1963 och som förde fram till avtalets undertecknande i Moskva, är grundligt dokumenterade. De har beskrivits och analyserats av både deltagare och forskare i olika sammanhang. I perioden ingår dessutom den s k Kongo-krisen i Förenta Nationerna jämte Sovjetunionens brytning med Dag Hammarskjöld och det kända troika-förslaget, U-2-krisen och Kuba-krisen mellan Förenta staterna och Sovjetunionen samt begynnelseerna av den öppna brytningen mellan Kina och Sovjetunionen. För den detaljerade historiska forskningen återstår givetvis uppgifter på detta område, som småningom kan lösas, i den mån mera arkivmaterial blir tillgängligt. För en politolog kan det redan nu förefintliga omfattande dokument- och tidningsmaterialet skapa en tillräcklig empirisk bas för intressanta analyser.

Christer Jönssons huvudsyfte är naturligtvis inte att skildra provstoppförhandlingarna, men han har använt materialet för en fallstudie av sovjetiskt beslutsfattande i en förhandlingssituation. Den drygt 200-sidiga volymen är överskådlig och klart disponerad: en referensram som leder fram till tre grupper av hypoteser, granskning av dem i tur och ordning, och till sist några sammanfattande slutsatser.

Först framföres hypoteser härrörande från olika västliga skribenters försök att generalisera beträffande "typiskt sovjetiskt förhandlingsbeteende". Jönsson har plockat fram ett antal påståenden i memoarböcker och sovjetologisk litteratur huvudsakligen från 1950- och

1960-talet (Dennett & Johnson, Iklé, Joy, Kertesz, Leites, Mosely, Pipes, Steibel m fl) av typen "förväntningarna beträffande motsidan karakteriseras av misstänksamhet och emotsedd fiendlighet", "kompromissvilja och eftergifter är tecken på svaghet och ingår inte i det typiska sovjetiska beteendet", "offentlighet eftersträvas och privata informella överläggningar undviks" m fl. Påståendena tyder på en totalbild av sovjetisk inflexibilitet och inriktning på propagandaeffekter. Såsom Jönsson redan i sin inledande framställning påpekar, bygger dessa påståenden huvudsakligen på impressionistiskt och anekdotiskt vittnesbörd, medan det råder en uppenbar brist på systematiskt och opartiskt utförda studier av sovjetiskt förhandlingsbeteende. Det har inte varit svårt för Jönsson att en efter en diskreditera praktiskt taget alla hypoteser härrörande ur den bild, som en viss genre av traditionell sovjetforskning här har fått representera. Möjligen kunde man i en av de kärvarer förhandlingsfaserna finna vissa tecken på en hårdare attityd, som erinrade om de påståenden, vilka på sin tid hade använts för att beskriva "typiska sovjetiska eller kommunistiska beteenden". Den sammanfattande slutsatsen av detta avsnitt i Jönssons undersökning är att man överhuvud inte i provstoppförhandlingarna kan urskilja något unikt och oföränderligt sovjetiskt beteendemönster.

Följande undersökningsområde berör relationerna mellan Kina och Sovjetunionen. Flere forskare, bland vilka Brzezinski och Zagoria torde vara de mest kända, här hävdar, att det sovjetiska beteendet under provstoppförhandlingarna i viss mån var betingat av samtidigt pågående förhandlingar med Kina. Jönsson har gått igenom en mängd kinesiskt textmaterial, som tydligt visar den misstänksamma kinesiska attityden gentemot de två stormakternas förhandlingar samt olika kinesiska ansträngningar att vinna gehör för sina egna synpunkter. Den huvudsakliga slutsatsen är emellertid den, att det sovjetiska beteendet inte uppvisade någon tydlig korrelation med det kinesiska agerandet. Kinas roll förefaller att ha varit högst av marginell betydelse.

Efter dessa negativa slutsatser ger sig Jönsson in på ett område som ligger nära den traditionella sovjetologin – för att inte säga kreamnologin. Hans utgångshypotes är den, att beslutsfattandet i fråga om provstoppet i hög grad kom att vara beroende av interna uppgörelser mellan olika intressegrupper. Jönsson identifierar några elitgrupper inom det sovjetiska samhället och följer dialogen mellan dem sådan den framträder i deras respektive tidningar och tidskrifter eller i publicerade uttalanden av deras kända företrädare. Nikita Hrusjtjevs personliga roll som en tidig anhängare av ett provstoppavtal men tidvis under starkt tryck från olika gruppers sida blir tydligt belyst. I detta avsnitt har Jönsson fökunat stöda sig på tidigare grundliga analyser av ifrå-

gavarande livliga period i den sovjetiska politiken (Linden, Slusser, Tatu). Det är knappast överraskande, att den militära ledningen förefaller mest skeptisk gentemot provstoppförhandlingarna, att detsamma i viss mån förefaller att gälla ledningen för den tunga industrin, medan mera delade meningar kan urskiljas inom vetenskapens och utrikespolitikens elitgrupper.

I den korta sammanfattningen diskuteras frågan om ett möjligt samspel mellan Kina och vissa grupper inom Sovjetunionen. Här blir det således fråga om sammanhang, som tangerar den mera generella frågan om inom- och utomstatliga faktorerers betydelse i den utrikespolitiska beslutsprocessen.

Jönssons allmänna referensram innehåller huvudsakligen en presentation av vissa begrepp, som har blivit kända som element i spelteorin, och vissa förhandlings-situationer har i anslutning här till illustrerats med figurer och matriser. Frågan är då hur boken kan inordnas i statskunskapens större helhet.

Uppenbarligen kan man inte nu ge någon fullständig bild av alla påverkningar och hänsynstaganden, som i olika skeden berörde det sovjetiska beslutsfattandet i provstoppfrågan. De formella beslutsprocedurerna vet man mycket litet om. Om tillräckligt material någon gång fås fram, kanske en politolog också kan åstadkomma en komplett analys med beaktande av alla kategorier, som nyttjas t ex av Snyder och hans efterföljare. Teoretiskt sett borde många sådana kompletta analyser av olika beslutssituationer kunna leda till en fullständig bild av sovjetiskt beslutsfattande överhuvud, vilket i sin tur kunde vara ett bidrag till en mera allmän teori om beslutsfattande osv. I det här perspektivet är Jönssons bok naturligtvis fragmentarisk, i synnerhet som det inte har varit möjligt att få ut särskilt mycket av sambanden mellan de undersökta fenomenen inom de tre olika analysområdena. Å andra sidan har Jönsson avgränsat sin forskningsuppgift på ett fullt rimligt sätt. Det är fråga om en fallstudie, den visar att vissa politologiska begrepp och resonemang kan tillämpas på en analys av sovjetiskt utrikespolitiskt beslutsfattande, och den innehåller en hel del nyttig kunskap om sovjetisk politik. Bokens värde ligger inte minst däri, att den erbjuder ett nyktert och hälsosamt korrektiv till en mängd ytlig och vilseledande litteratur om sovjetisk utrikespolitik. Därigenom utgör den en aktningvärd insats på sovjetforskningens område.

Klaus Törnudd

ERICH H. PIRCHER: *Der vertragliche Schutz ethnischer, sprachlicher und religiöser Minderheiten im Völkerrecht*. Bern: Stämpfli. 1979.

PETER SCHÄPPI: *Der Schutz sprachlicher und konfessioneller Minderheiten im Recht von Bund und Kantonen*. Das problem des Minderheitenschutzes. Zürich: Schulthess. 1971.

RUDOLF VILETTA: *Grundlagen des Sprachenrechts*. Zürich: Schulthess. 1978.

Schweiz brukar betecknas som den stat där man bäst lyckats lösa problemet med flera nationaliteter. Genom sin federala struktur med stor frihet för kantonerna även i språkligt och kulturellt hänseende kommer Schweiz idealet nära ifråga om generositet gentemot sina minoritetsnationaliteter. I mycket bygger detta frisinne på tradition och oskrivna regler. I nutidens författningsreglerade samhälle klarar man sig likväl, inte utan ett visst mått av skrivna normer. Tolkningen av Schweiz' språkrätt har föranlett drr Schächli och Viletta att författa ovan nämnda avhandlingar, som kompletteras av Pirchers allmänna, folkrättsligt orienterade arbete. I samtliga böcker finner man också principiella resonemang och reflexioner av intresse för den växande skaran av nationalitets- och minoritetsforskare med stats- eller rättsvetenskaplig inriktning.

Pirchers bok påminner till sin uppläggning rätt mycket om min egen "The International Protection of National Minorities in Europe" (Åbo 1969, svensk upplaga i stencil 1968). Den skiljer sig dock i många avseenden beträffande innehållet. Pircher refererar sålunda ett stort antal traktater som kan anses direkt eller indirekt röra minoriteter; som kompilation är boken mycket användbar. Det inledande kapitlet, som innehåller begreppsanalys, är likväl närmast att betrakta som en översikt. Också ifråga om de särskilda avsnitten har den existerande litteraturen bristfälligt beaktats.

Schächli's bok ger en god översikt av Schweiz' språkförhållanden som är betydligt mer komplicerade än man i allmänhet föreställer sig. En vanföreställning är sålunda att kantonerna i stort sett vore enspråkiga: Bern, Freiburg och Wallis är tvåspråkiga, Graubünden trespråkigt (tyska, rätoromanska, italienska). Schächli behandlar också de religiösa förhållandena, som ytterligare splittrar Schweiz.

I Schweiz (liksom i Finland) står två principer mot varandra, när det gäller att lösa problemet med flera nationaliteter. Territorialprincipen betyder att medborgaren får rätta sig efter språket på det område där han vistas eller bedriver verksamhet. Språkfrihetsprincipen

innebär att det står medborgaren fritt att använda sitt eget språk, varhelst han befinner sig i riket.

Territorialprincipen grundar sig på kantonernas befogenhet att bestämma över sitt språk som också innefattar rätt att sträva efter att bevara kantonens språkliga homogenitet. Av största betydelse är kantonens rätt att bestämma över skolspråket, men också ifråga om myndigheternas språk är medborgarna bundna av kantonens regler, vilka i många fall utgår från enspråkighetsprincipen. I Schweiz har man i doktrinen ansett den individuella språkfriheten utgöra huvudregeln; dess omfattning synes likväl starkt inskränkt av territorialprincipen annat än på förbunds nivå. På kommunal nivå är tvåspråkighet sällsynt; franskan synes på språkgränsen befinna sig i överläge. Schweiz präglas över huvud av en stor generositet särskilt i fråga om det franska språket, som i vissa avseenden intar en direkt gynnad ställning. Tack vare denna attityd når man å andra sidan en viss jämvikt mellan Schweiz både huvudspråk, eftersom tyskan såsom flertalets språk annars möjligen alltför starkt skulle dominera.

Demokratiska rättigheter är inte nog för att skydda en nationell minoritet. Det krävs därtill att minoriteten vinner representation också i förvaltningen och rättskipningen; bland ämbetsmännen bör vissa företräda minoriteten för att jämlikhet skall kunna upprätthållas. I lokala myndigheter, då minoriteten är majoritet inom lokalterritoriet, kommer minoritetens intressen säkrast att bli tillgodosedda. Men samma tendens gör sig gällande i Schweiz också på federal nivå samt i tvåspråkiga kantoner.

Speciell uppmärksamhet ägnas i Schächli's bok Jurafrågan, som 1971 ännu ej var löst. Här hade man således ett fall av en stark minoritet i en tvåspråkig kanton (Bern) som ej nöjde sig med minoritetsstatus utan åstadkom att en franskspråkig kanton utbröts ur den traditionella gemenskapen.

Viletta berättar i sin bok bl. a. om hur Schweiz' flerspråkighet i tiden uppstod. Sammangåendet av de schweiziska kantonerna motiverades inte av nationella strävanden såsom ifråga om vissa andra statsbildningar utan andra skäl ledde till uppkomsten av förbundsstaten: närmast frihetssträvanden i ett Europa där dessa idéer oftast förtrycktes. I 1848 års författning nådde man den formel som i fortsättningen så starkt kommit att präglade bilden av Schweiz, då där fastslogs att tyskan, franskan och italienskan skulle utgöra edsförbundets nationalspråk. Viletta ger i fortsättningen en översikt av språkstatistiken i Schweiz och tolkningen av begreppet "modersmål", som så ofta väcker problem.

Flerspråkighet kan garanteras endast om vissa regler (närmast till skydd för minoriteten) finns skrivna eller

har utbildat sig i fast praxis. "Språkrätten" är likväl svår att få ett fast grepp om. Så mycket beror på attityder och känslor, om en minoritet skall kunna hävda sina rättigheter, att ett sociologiskt grepp på språkförhållandena ofta leder till de bästa resultaten om man skall försöka utvärdera rättstillståndet.

Kännetecknande för språkrätten är att det ej sällan råder bristande överensstämmelse mellan lag och praxis. Svaga minoriteter drar sig för att med större kraft hävda sina rättigheter, vilka följaktligen blott stannar på papperet. Men också om en språklig tvist förs till en domstol är det tvivelaktigt om en process leder till önskat resultat; en uppgörelse i godo är nästan alltid att föredraga. Minoritetsrätten står och faller därför med majoritetens inställning till fair play.

Kunde en viss internationell kontroll över nationalitetsfrågorna åstadkommas, skulle detta otvivelaktigt medföra en ökad trygghet för minoriteterna. På detta området är man likväl mycket försiktig, vilket bl.a. visas av FN:s och Europa-rådets attityder till denna fråga. På några få undantag när är minoriteterna i världen hänvisade till att med inomstatliga medel försvara sina rättigheter.

Språket är en omistlig del av personligheten. Strävandena att värna språket som en mänsklig rättighet är därför värda allt understöd. Bakom dessa strävanden står idag ett antal vetenskapsmän, särskilt inom det tyska språkområdet. Genom att utreda existerande förhållanden och få fram användbara modeller för en ändamålsenlig gestaltning av minoritetsskydd utför dessa en viktig insats. Föreliggande schweiziska arbeten ansluter sig förtjänstfullt till den seriösa litteraturen om språk- och nationalitetsförhållanden.

Tore Modeen

ANDERS SANNESTEDT: *Fri konkurrens eller politisk styrning? 1963 års trafikpolitiska beslut – debatten om innehåll, tillämpning och effekter.* Lund: Studentlitteratur 1979.

Alltsedan 30-talet hade transportsektorn i Sverige varit reglerad i en omfattning och detaljrikedom som knappast någon annan verksamhet. Järnvägstrafiken sköttes av monopolföretaget SJ som ålagts en mängd förpliktelser. Yrkestrafiken på landsväg var på motsvarande sätt underkastad tillståndsprövning i enlighet med behovs- och lämplighetskriterier och starkt reglerad i fråga om linjesträckning, turtäthet, verksamhetsområden etc. Den fria konkurrensen som reglerande princip stod inte högt i kurs. Men 1963 kom en ändring till stånd. Det trafikpolitiska program som då antogs av riksdagen hade

marknadsmekanismen som sitt allt överskuggande medel för att uppnå den tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader, som sades vara verksamhetens mål.

Till detta skall emellertid två påpekanden göras. Konkurrensen skulle enligt beslutet ske på "lika villkor". Därmed menades bl a att trafikgrenarna – järnvägarna respektive landsvägstrafiken – och om möjligt även de enskilda fordonen skulle bära de kostnader de åsamkade det allmänna. Med hjälp av denna sk kostnadsansvarighetsprincip skulle staten se till att konkurrensen gav det resultat som eftersträvades. Trafikgrenarna skulle påföras "vikter" innan marknadskrafterna släpptes lösa.

Vidare skulle man inte tveklöst acceptera det resultat följde av konkurrensen. Den minimistandard som låg i målet "en tillfredsställande transportförsörjning" förutsåg man skulle underskridas i vissa fall, främst beträffande persontrafiken i glesbygden. Statliga subventioner skulle därför sättas in för att upprätthålla denna "samhällsnödvändiga" trafik, som tenderade att slås ut i ett mera renodlat marknadssystem. Bidragen till olönsamma järnvägs- och busslinjer motiverades på detta sätt. Staten skulle med andra ord bestämma *utgångsläget* för de konkurrerande aktörerna och i viss mån också korrigera konkurrensens *resultat* men i övrigt inte lägga sig i transportverksamhetens omfattning och inriktning. Den vakande och övervakande byråkratin skulle ersättas av marknadens osynliga hand.

Transportsektorn som problemfält

Transportsektorn är ett svåröverskådligt och tämligen diffust politikområde. Här uppträder en mängd aktörer, representerande en mångfald intressen. Skiljelinjerna är mångfacetterade och överensstämmer inte särskilt väl med de gängse i andra sektorer. Objektet för aktörernas intresse – "trafiken" eller snarare "transporterna" – berör en mängd andra sektorer: näringspolitiken, miljöpolitiken, regionalpolitiken, försvarspolitiken, energipolitiken osv. Staten är på ett intressant sätt inblandad. Den står för de fasta kostnaderna på både järnvägs- och vägsidan, sköter driften på järnvägarna men överlåter i stort sett åt den privata företagsamheten att sköta landsvägstrafiken – åtminstone den lönsamma delen av densamma.

Dessa förhållanden kan förvisso ge uppslag till många intressanta problemställningar. Anders Sannerstedt har i sin avhandling huvudsakligen uppehållit sig vid två områden. Han har systematiserat den trafikpolitiska debatten efter 1963 års trafikpolitiska beslut fram till 1972 och han har gjort en policystudie på samma material. De olika kapitlen har emellertid kommit att få en ganska skiftande karaktär; de kan faktiskt läsas som fristående uppsatser.

Efter en "väl" kort historik och ett "alltför långt" teoretiskt preludium följer ett kapitel där Sannerstads söker tolka och precisera 1963 års beslut. I det omfattande, nära hundra sidor långa fjärde kapitlet görs en argumentgenomgång av det slag som är välbekant från tidigare avhandlingar i Lund och Uppsala. Den kompletteras av en kvantitativ innehållsanalys av dagspressens ståndpunktstaganden. De avslutande kapitlen bildar ett slags "utvärderingsavdelning", där dels tillämpningen, dels de faktiska effekterna behandlas. Frånsett ett kort men klargörande avsnitt (s. 173 ff), där några argument om tillämpningens överensstämmelse med beslutet hållbarhetsprövas, finns som sagt ingen övergripande problematik som håller samman kapitlen. Detta har bl a vållat visst besvär vid rubriksättningen. Som det nu verkar skulle boken enbart vara en debattstudie; de avslutande policyorienterade avsnitten om den *faktiska* tillämpningen och de *reella* effekterna täcks inte in.

Teorikapitlet

Varje författare med självaktning har numera ett inledningskapitel där vad som vagt kan kallas "teori" diskuteras. Här försöker man sätta in sitt arbete i en referensram, diskutera modeller och förklarings sätt, göra begreppsutredningar osv. Allt detta verkar ju lovvärt, något som borde understödjas. Men allt som oftast blir dessa utläggningar mera förvirrande än klargörande. Sannerstedts inledande funderingar utgör tyvärr ingen undantag. De är tvärtom ett ovanligt flagrant exempel på teoretisk frihjulning.

Mitt intryck är att Sannerstedt funderat över det mesta på ett lite översiktligt sätt. Han börjar med en redogörelse för olika riktningar inom policyforskningen. Han definierar "policy". Han talar om att målsättningar kan fylla många olika funktioner. Han säger sig ha funnit två förklaringsansatser inom policyforskningen, den strukturella och processvarianten. Han gör en helt riktig och relevant klassificering av det egna verket såsom hörande till Policy Impact-analysen. Han väljer vidare mellan systemteori och en beslutprocess teori "när det gäller att beskriva länken mellan samhällsmedlemmarnas verklighetsuppfattning och den auktoritativa värdefördelningen" (s. 27). Han påstår utan vidare att beslutprocess teorin har en förklaringsansats som är subjektiv, medan systemteori är kausal eller funktionalistisk. Han säger att beslutprocess teorin förefaller vara den lämpliga att ansluta till. Likväl utmynnar det hela i en "referensram" som "bygger främst på systemteori" men som också förklaras vara tillämplig "inom ett beslutprocessperspektiv" (s. 29).

Därmed slutar emellertid inte teoretiserandet. Ty referensramen befinns höra till ett aktörsperspektiv som

nå måste särskiljas från och försvaras mot ett annat perspektiv, det strukturella. Detta resonemang avslutas med det egendomliga uttalandet att "eftersom avhandlingsuppgiften gäller en policy och dess verkningar, har aktörsperspektivet valts" (s. 30). Som anrätningens krydda tas slutligen idéanalysens alla problem upp, vilket begåvar läsaren med en ny uppsättning termer, distinktioner, förklaringsansatser o d.

Allt detta hörs som ett sällsamt eko av någon frejdig seminariediskussion från det tidiga 70-talet. Allt och intet sägs på en gång. Spännvidden i det som tas upp är imponerande. Men få saker ägnas en tillnärmelsevis fullständig eller ens inträngande genomgång. Och framför allt tycks det mest centrala ha glömts bort: relevansfrågan. Vilken eller vilka är de frågeställningar som teordiskussionen avser att belysa? I vilken mån är det sagda relevant för den empiriska undersökning som sedan följer?

Frågeställningarna

För att kunna avge ett omdöme om detta får läsaren ge sig ut på jakt efter frågeställningar. Sådana finns även om de inte presenteras och diskuteras i anslutning till de teoretiska resonemangen. Redan rubriken ger en antydning till fråga: Hur tolkade debattörerna 1963 års beslut i termer av fri konkurrens eller politisk styrning? I förordet utlovas bl a ett svar på frågan vilken betydelse trafikpolitiken haft för utvecklingen – underförstått på transportområdet – under 60- och 70-talen.

Inledningsvis specificeras också de olika kapitlens innehåll. Det första kapitlet skall sålunda ägnas problem som Hur har de politiska partierna ställt sig till frågan om 1963 års beslut och dess tillämpning? och Vilka förändringar i riktlinjerna har vidtagits efter 1963? I kapitel 3 skall beslutet beskrivas och tolkas, och det omfattande fjärde kapitlet skall besvara frågor om Vilka ståndpunkter framfördes i debatten? och Vilka är de viktigaste skiljelinjerna? Den kvantitativa undersökningen av dagspressen syftar likaledes till ett fastställande av ståndpunkter och skiljelinjer. De två slutkapitlen rör frågor om handlingsprogrammets genomförande, om tillämpningens överensstämmelse med beslutet och om vilka faktiska effekt politiken haft.

Vi kan alltså hitta en betydande mängd utsagor om vad som skall göras. Ett gemensamt kännetecken verkar dessa frågor ha: avsikten är uppenbarligen inte att i egentlig mening *förklara* något. Sannerstadt skall tolka, beskriva, klassificera, påvisa skiljelinjer, fastställa överensstämmelser, avgränsa effekter osv. men inte söka efter orsaker eller skäl till att vissa debattörer har vissa åsikter, inte fråga varför beslutet fick just denna utformning, inte fråga varför tillämpningen (eventuellt) inte överensstämde med 1963 års riktlinjer osv. Det långa

fjärde kapitlet är exempelvis inte en rationalistisk analys, där argumentgenomgången utgör ett steg mot intentionsförklaringar av aktörens ståndpunkter eller handlande. Det är i stället en idéanalys, där en mängd kollektiva och individuella aktörers argument sammanförs till ett litet antal åsiktsriktningar, grundade på om de är skäl för eller emot beslutet eller dess tillämpning. Argumenten kan i detta fall inte användas som grund för förklaringar, då de tillordnas teoretiska konstruktioner som inte gärna kan utrustas med intentioner.

Det som sägs om förklaringar, förklaringsansatser o d förefaller med andra ord inte vara relevant för undersökningen. Detsamma gäller en del distinktioner som görs men som, vad jag kan se, inte används (t ex den mellan direkta och indirekta effekter och den mellan sakbedömning och taktisk bedömning, s. 26, 28).

Sannerstedts bekymmer med aktörs- och strukturperspektiven, slutligen, tycks mig också föga relevanta och över huvud taget ganska konstiga. Han anser sig själv ha valt ett aktörsperspektiv. Motiveringen är att studieobjektet utgör "en policy och dess verkningar". Nu är detta bara till hälften sant; större delen av boken är en idéanalys. Men även för policydelen är påståendet besynnerligt. Menar Sannerstedt att all policyanalys görs i ett aktörsperspektiv? Det kännetecknande för perspektivet skulle då vara att aktörer och deras handlande (beslutet) studeras och inte *hur* detta görs. Med det språkbruket skulle också statsvetare som Thomas R. Dye anses ha valt ett aktörsperspektiv, trots att han – som Sannerstedt helt korrekt klargör – är den främste företrädaren för en strukturell förklaringsansats inom policyforskningen.

Jag tror nu inte att Sannerstedt vill påstå att Dye har ett aktörsperspektiv i sin forskning. Men i vilken mening har då Sannerstedt själv det? Av frågeställningarna framgår inte att han vill förklara något. När han någon gång ändå gör det, t ex genom konstaterandet att dagspressens inställning till trafikbeslutet beror väl så mycket på regional tillhörighet som på partitillhörighet, är det närmast en strukturell förklaring som ges.

Vad mer är, i det avsnitt där policyns verkningar studeras kan jag inte se att aktörer spelar någon som helst roll. Om frågeställningen för effektanalysen varit att undersöka relationen mellan aktörernas förväntade eller önskade effekter av beslutet 1963 och det faktiska utfallet efter ett antal år, skulle det möjligen ha varit rimligt att tala om ett aktörsperspektiv. Den effektanalys som görs består emellertid i att söka fastställa vad som skett beträffande transportströmmen på järnväg resp. landsväg, trafikservicens utveckling, personalbils parkens förändring etc. och diskutera vad som kan sägas vara en effekt av just 1963 års trafikbeslut. Vad som är aktörsperspektivet i detta begriper jag inte, såvida inte all Imp-

act Analysis ger denna beteckning. Men har man i så fall sagt något intressant alls? Hela detta Sannerstedts resonemang om perspektiv tycks mig föga klargörande för teoridebatten. Det är inte heller något bidrag till förståelsen av det empiriska arbete som följer.

Effektanalysens huvudproblem

I stället för detta vaga teoretiserande hade det varit intressant och relevant med en diskussion av de problem som möter vid effektanalys av politiska beslut. Hur skall man kunna isolera effekterna av en speciell politik – trafikpolitiken – från all annan slags påverkan på de variabler vi studerar? Hur skall vi t ex isolera just den effekt de olika delbesluten rörande konkurrensförhållandet järnväg – landsväg fick på transportfördelningen mellan de två trafikgrenarna? Vi kan lätt konstatera hur transportströmmen ser ut efter 1963. Men hur vet vi om och i vilken utsträckning detta är en effekt av trafikbeslutet och inte av strukturförändringar i näringslivet, konjunkturvariationer, tekniska förbättringar etc.? Det problemet hade varit värt en massa som nu helt lyser med sin frånvaro.

Men nu har ju Sannerstedt gjort en effektanalys. Hur har han då förfarit? Han börjar med att välja ut ett antal variabler på transportområdet (fraktmängder på landsväg – järnväg, persontransporter med personbil – kollektivtrafik, SJ:s taxor, bilparkens förändring, järnvägsnedläggningar osv.). Sedan följer han utvecklingen under en längre tidsperiod och jämför vad som har skett före och efter 1963. Inträffar en förändring antar han att den beror på trafikbeslutet, finns inget "hack" i utvecklingskurvorna blir slutsatsen att trafikbeslutet inte tycks ha haft någon effekt.

Slutsatserna är försiktigt hållna. De sammanfattas i satsen att 1963 års beslut "inte medförde några större förändringar inom transportsektorn" (s. 191). Men frågan är om det valda tillvägagångssättet kan bära upp ens en så försiktig slutsats. Att det *inte* hänt något kan ju mycket väl tänkas bero på att trafikpolitiken genomfördes. Och omvänt: *att* det hänt något kan likaledes tillskrivas något annat än just 1963 års trafikbeslut. Vad Sannerstedt möjligen kan säga är att det inte skedde några större förändringar på transportområdet efter 1963; kurvorna i statistiken fortsatte sin jämna lunk uppåt eller nedåt. Men det är då enbart en beskrivning av en händelseutveckling, en registrering av statistiska fakta, och inte en utsaga om relationen mellan dessa fakta och trafikbeslutet.

Intressegrupperingarna 1963

Vem eller vad som drivit fram den omprövning som beslutet innebar är Sannerstedt ganska företegen om.

Han säger kort att det från skilda håll hade krävts en liberalisering och att bl a RLF och andra näringslivsrepresentanter hade tryckt på. Men när beslutet togs skedde det i största enighet. Den politik som hade kännetecknat de föregående decennierna tycktes nu inte ha några försvarare. "Beslutet var populärt. Det togs i riksdagen utan votering. Det hade stöd hos intresseorganisationerna. Kommentarer i dagspressen var välviliga" (s. 1). En enig opinions successiva sönderfall – det är den bild av utvecklingen som ges i avhandlingen. Är den riktig?

På ett allmänt plan förefaller den ganska plausibel. Tanken på en friare konkurrens under kostnadsansvar och subventionering av viss samhällsnyttig trafik var de flesta med på. Men skrapar man något på den verbala fernissan och ser vad som döljer sig bakom uppdragets betydande motsättningar. Framför allt tycks det mig felaktigt att påstå, att intresseorganisationerna och de närmast berörda intressenterna skulle ha varit entydigt positiva. En icke obekant organisation med visst inflytande – LÖ – tyckte t ex i sitt remissvar på den utredning som praktiskt taget ograverad resulterade i proposition, att betänkanudet över huvud taget inte kunde läggas till grund för ett riksdagsbeslut. Det starkt kritiska yttrandet avslutas på följande sätt: "Sammanfattningsvis anser LÖ att trafikutredningens principiella diskussioner och uttalanden om den svenska trafikpolitikens mål och medel synes vara alltför svagt underbyggda och genomarbetade för att kunna ligga till grund för ett långsiktigt trafikpolitiskt program." Dessförinnan hade man t ex om konkurrens skrivit följande: "LÖ finner sålunda trafikutredningens ensidiga framhävande av konkurrensen såsom det absolut främsta medlet för det trafikpolitiska målets realiserande bottna i en realistisk syn på trafikproblemen." Från vitt skilda utgångspunkter kommer de berörda fackförbunden Transport och Järnvägsmannaförbundet till liknande resultat.

Liknande är förhållandet på bilägarsidan. Åkarna var måttligt förtjusta i vissa av de liberaliseringar som genomfördes. De ville ha till stånd en friare konkurrens gentemot järnvägstrafiken som i stor utsträckning haft ensamrätt till de långväga transporterna. Men de ville inte alls att den stränga behovsprövningen vid ansökan om trafikstillstånd skulle slopas. Etableringskontrollen utgjorde ju ett skydd för de yrkesmän som redan var inne i branschen. Förbundens yttrande att "trafikpolitiken borde utformas i riktning mot ett system med mindre hårda regleringar" avsåg med andra ord inte de regleringar som var till bilägarnas förmån.

De närmast berörda inom trafiksektorn var alltså inte odelat positiva, medan näringslivet i övrigt var betydligt mera entusiastiskt. Denna skillnad uppmärksammar emellertid inte Sannerstedt. Under rubriken "näringslivet" inordnar han både transportsäljare av typ åke-

riägarna och transportköpare bland företagen och hävdar att "näringslivet" sluter upp bakom 1963 års beslut (t ex s. 191). Han låter också Åkeriförbundets tidskrift stå för "näringslivets" åsikter (s. 47, 57). Detta är alltför onyanserat. Det visar sig i stället, som oftast, att intresseorganisationerna vill ha de bitar av reformen som gynnar dem men motsätter sig resten.

Om Sannerstedt börjat med en genomgång av vilka aktörerna är och i vilka inbördes relationer de kan tänkas stå, skulle han snart blivit varse att åkeriägarna ju har resten av näringslivet som motpart. Yrkestrafiken kör åt företagen och vill ha bra betalt och gärna också en gynnad ställning på marknaden. Företagen vill för sin del ha många yrkesbilar och åkeriföretag att välja bland för att kunna pressa transportkostnaderna. De vill dessutom ha rätt att hålla och fritt disponera egna bilar (s k firmabilar). På löntagarsidan är förhållandet likartat. Transport har i vissa frågor helt andra uppfattningar än kollegerna i Järnvägsmannaförbundet, uppfattningar som emellertid i hög grad delas av ägar- och arbetsgivarsidan på vägtrafikens område men inte nödvändigtvis av näringslivets män i övrigt. Dessutom är Transport av naturliga skäl föga trakterat av firmabilssystem, enbilsföretag o d vilket leder till kontroverser med både företagsintressen och andra löntagarförbund.

En översiktbild av dessa skiljelinjer kunde Sannerstedt ha hämtat ur en tidigare avhandling från Lund, Olof Söderbergs Motororganisationer i Sverige, som emellertid helt tycks ha gått honom förbi. Och att intressekonflikter även kommer till ytan vid 1963 års beslut kan man förvissa sig om genom att närmare studera organisationernas remissuttalanden. Den bild som nu ges är knappast hållbar annat än på ett tämligen ytligt plan. De invändningar som följer, sedan organisationen i fråga givit sin allmänna anslutning till "inriktningen", visar klara intresselinjer och starkt divergerande uppfattningar.

Sannerstedts bild av läget 1963 stämmer betydligt bättre på partiarenan. Där var enigheten frapperande stor. Kommunikationsminister Skoglund fick motta lyckönskningar från företrädare för alla de borgerliga partierna. Men även i riksdagsdebatten kan man skönja fröet till missnöje. Åtskilliga debattörer, inte minst de från regeringspartiet, var tämligen reserverade mot de nya signalerna. Och på en central punkt bestred centerns företrädare att propositionen gav en sanningsenlig bild av läget. En tillfredsställande ersättningstrafik hade inte, som kommunikationsministern påstod, ordnats där järnvägar lagts ned i enlighet med 1958 års enhälligt antagna riksdagsbeslut. Den enighet som partierna gav uttryck åt var uppenbarligen i vissa stycken enbart verbal; vad som i praktiken skulle anses vara en "tillfredsställande transportförsörjning" fanns det skilda meningar om.

Tillämpningen och transportpolitikens förändringar

Den tolkning och beskrivning av 1963 års beslut som Sannerstedt gör i kapitel 3 är kort, effektiv och klargörande. Han har också ett gott grepp om det innehållsliga när han i kapitel 6 kritiserar en del argument som går ut på att tillämpningen av beslutet varit felaktig (s. 173 ff). När Sannerstedt själv skall uttala sig om den saken blir emellertid analysen lite trevande. Han finner t ex att vissa åtgärder vidtogs först efter avsevärd tid och att vissa utredningar aldrig resulterade i några åtgärder (s. 177). Vad detta leder till för slutsats i fråga om tillämpningens riktighet förblir dock oklart.

Sannerstedt går nämligen över till att tala om vilka förändringar i tillämpningen som skett under 70-talet, som om sådana utan vidare skulle vidimera att tillämpningen i ett tidigare skede varit felaktig. Resonemanget kopplas nu till begreppen fri konkurrens och politisk styrning och slutsatsen blir att de nya åtgärder som vidtas (transportstödet, den regionala trafikplaneringen, direktiven till kollektivtrafikutredningen, lagen om överlastavgift etc.) innebär en förändring i synsättet och att 1963 års beslut delvis överges. Den politiska styrningen har ökat och den fria konkurrensen minskat.

Här kunde framställningen ha gjorts mera nyanserad. Den utmärkta inledande analysen tycks ha fallit i glömska, och Sannerstedt framställer nu 1963 års beslut som uteslutande en hyllning till den fria konkurrensen. Den politiska styrning som skulle reglera konkurrensens förutsättningar (kostnadsansvaret och de "lika villkoren") och modifiera dess resultat (den "tillfredsställande transportförsörjningen") tenderar att falla bort. Att beslutsfattarna skärper kraven och höjer ambitionsnivån behövs ju inte innebära att principuppfattningen övergivits. Såvitt jag kan förstå rymmer de olika åtgärderna – möjligen med undantag av ett par uttalanden i direktiven till kollektivtrafikutredningen – inom 1963 års tankebyggnad. Det regionalpolitiska transportstödet var exempelvis vad jag kan förstå konkurrensneutralt i *trafikpolitiskt* hänseende; det diskriminerade inte mellan trafikgrenar, trafikföretag eller fordonsslag. Att det sedan var ett ingrepp i den fria konkurrensen och ett exempel på ökad politisk styrning på den *närings- och industripolitiska* arenan är en annan sak.

Innehållsanalysen

För fullständighetens skull skall jag till slut kort kommentera argumentationsanalysen i kapitel fyra och den kvantitativa innehållsanalysen av dagspressen. Sannerstedt visar sig väl förtrogen med både den kvalitativa och den kvantitativa metodiken. Speciellt i avsnittet om dagspressen arbetar han systematiskt. Han låter inte heller, som så ofta blir fallet, materialet "tala för sig självt"

utan motiverar och kommenterar de olika stegen i analysen.

Den kvalitativa analysen tycks mig mindre informativ, främst kanske därför att de intressanta faktiska motställningarna delvis fördunklas genom en indelning i "åsiktsriktningar". Denna gruppering av stoffet ges aldrig någon tillfredsställande motivering. Samtidigt kan inte Sannerstedt underlåta att själv gång efter annan kommentera just parti- och organisationsståndpunkter och beskriva vilka argument dessa underbyggdes med. Framställningen blir krånglig och "artificiell" helt i onödan, och Sannerstedt skaffar sig också ett representativt problem som eljest kunde ha undvikts. Nu kan samma ståndpunkt försvaras med vitt skilda argument, beroende på att aktörer med olika intressen företräder densamma. Eftersom då någon konsistens i argumenteringen för en ståndpunkt inte kan krävas, och eftersom Sannerstedt vill säga något om de faktiska aktörernas inställning, bör dessa representeras på ett rättvisande sätt inom respektive kategori. Detta har nu inte alltid lyckats. Ett sådant exempel på snedhet i argumentfördelningen är ett avsnitt där tämligen extrema industri- och företagargument får motivera en ståndpunkt som även den socialdemokratiska regeringen omfattar (s. 80 ff).

En vaghet i definitionen av de olika åsiktsriktningarna kan också noteras. Indelningsgrunden är "inställning" till beslutet, till tillämpningen och till effekterna. Man kan vara positiv eller negativ, vilket leder till åtta möjliga positioner (s. 46). Av dessa finner Sannerstedt att tre är representerade i materialet: de som är helt positiva (t ex socialdemokratiska regeringen, högern och näringslivet), de som är positiva till beslutet men negativa till tillämpning och effekter (t ex centern) och de som är helt negativa (kommunisterna).

Vagheten gäller vad som skall menas med "inställning till tillämpningen". Under det uttrycket förefaller Sannerstedt sammanföra flera saker: debattörernas uppfattning om tillämpningens riktighet, dvs förenlighet med 1963 års riktlinjer, deras värdering av tillämpningen och deras uppfattning om beroendeförhållandet mellan tillämpning och effekter. Men de både empiriska frågorna om korrekthet och orsakssamband ger ingen otvetydigt svar också på värderingsfrågan. Man kan mycket väl anse att tillämpningen varit korrekt med likväl ogilla den, eftersom man inte gillar beslutet. Man kan också anse att en – negativt upplevd – effekt beror på en helt korrekt tillämpning av beslutet. Vad har man i så fall för "inställning till tillämpningen"? Denna vaghet gör att man aldrig får riktigt klart för sig vad den åsiktsriktning som kommunisterna tillhör anser om tillämpningen och inte heller blir det helt klart vilken sorts uttalanden om tillämpningen som Sannerstedt fört till denna kategori.

Trots alla teoretiska dimridåer och onödiga tillkrånglingar har Sannerstedt emellertid lyckats ge en hel del av intresse. 60-talets omläggning av politiken och de åtgärder som följde efter denna finns nu dokumenterad. Argumenten har systematiserats och hyfsats och ståndpunkterna har mejslats ut. Den faktiska utvecklingen på transportsektorn har beskrivits och analyserats. Avhandlingen förstärker ytterligare bilden av 60-talet som den frejdiga optimismens middagshöjd, den tid då ännu tilltron till marknadskrafternas övervägande goda sidor var lika stark som förlitan på statsmakternas möjligheter att ta hand om avigsidorna.

Barry Holmström

Genmäle

Barry Holmströms recension av min avhandling "Fri konkurrens eller politisk styrning?" överensstämmer i stort med hans fakultetsopposition. Det ligger kanske i sakens natur, att den sortens recensioner söker ta fasta på svagheter och lätt riskerar att få en något gnällig karaktär. Litet stryk bör väl en författare kunna tåla. Några punkter i Holmströms recension provocerar dock till ett genmäle.

På en avhandlingsförfattare bör man kunna ställa vissa krav. Han bör definiera de begrepp som är centrala för avhandlingen och diskutera hur begreppen är inbördes relaterade. Han bör också visa hur avhandlingen förhåller sig till tidigare och pågående forskning.

Detta kräver naturligtvis några sidors utrymme. Jag har tagit upp idéanalys och policyforskning, redovisat en begreppsram och diskuterat olika sätt att närma sig det empiriska materialet. Vill man göra det lätt för sig kan man ju säga, att 16 sidor är för långt, och samtidigt kritisera mig för att genomgången inte blivit fullständig eller "inträngande".

Nu finns ju skilda uppfattningar om värdet av sk teorikapitel. (Holmström hade t ex inget i sin avhandling.) De ses av somliga som "dimridåer" eller som litet pliktskyldigt nyklippt persilja på maten. Men om varje statsvetare skulle stegra sig inför varje "ny uppsättning termer, distinktioner, förklaringsansatser o d.", så skulle ämnet snart hamna i en kris.

Nu hävdar Holmström, att problemet med avhandlingens teorikapitel skulle vara att jag där också diskuterar ting som är irrelevanta för avhandlingen. Så borde t ex inte förklaringsansatser diskuteras, eftersom avhandlingen påstås sakna förklaringar. (Vi tvingas då bortse från det kapitel, där dagspressens ståndpunktstaganden förklaras.) Men statsvetenskaplig forskning syftar ju bl a till förklaringar; då är det relevant att –

också i en casestudie – något diskutera olika förklaringsmöjligheter. Det kan väl inte vara så förfärligt galet att motivera både vad man väljer att göra och vad man väljer att inte göra. Jag har t ex i avhandlingen avvisat alternativet att göra vad Holmström kallar "en rationalistisk analys där argumentgenomgången utgör ett steg mot intentionsförklaringar av aktörers ståndpunkter eller handlande" – och det har jag motiverat: debatten följer inte partilinjer särskilt väl. De aktörer som omfattar resp. ståndpunkter i debatten bildar inte några enhetliga grupperingar.¹

I genomgången av den omfattande trafikpolitiska debatten väljer jag att urskilja och analysera tre åsiktsriktningar, tre argumentstrukturer. Att i stället undersöka hur ett större antal debattörer argumenterat skulle bli otympligt. Det valda tillvägagångssättet innebär självfallet, att aktörer med *i andra avseenden* skilda intressen kan komma att återfinnas inom samma åsiktsriktning. Så stöds t ex 1963 års beslut och dess tillämpning av både den socialdemokratiska regeringen och det privata näringslivet. Det är inget allvarligt problem! Där det finns skillnader inom åsiktsriktningarna, framhävs och analyseras olikheterna.²

Holmström menar särskilt, att jag tillskrivit regeringen en konkurrensvänlig inställning som egentligen bara skulle återfinnas inom det privata näringslivet. Men det går ju lätt att konstatera, att regeringen explicit redovisar en positiv inställning till den fria konkurrensen. Och denna bild av regeringens uppfattning stämmer – som nämns i avhandlingen – med den som Leif Lewin ger i "Planhushållningsdebatten".³

Inte heller låter jag, som Holmström påstår, Åkeriförbundets tidskrift Lastbilen representera hela näringslivets uppfattning. Det kan för det första inte utläsas på de sidor i avhandlingen, till vilka Holmström refererar. För det andra baseras självfallet avhandlingens slutsatser om det privata näringslivet på ett mer omfattande material än enbart Lastbilen. På tidskriftssidan är t ex näringslivet i litteraturförteckningen representerat med omkring ett dussin tidskrifter. Bland de i avhandlingen mer flitigt citerade debattörerna märks förutom Åkeriförbundets Ivan Sjunnebo också Industriförbundets Bengt Jobin och Stora Kopparbergs VD Per Beering. För det tredje framkommer ingenstans i materialet några åsikt motsättningar inom näringslivet. Holmströms spekulation om en motsättning i den trafikpolitiska debatten mellan producenter och konsumenter av godstransporter är ett intressant uppslag. Det får dock inget empiriskt stöd!

Avhandlingen ger inte någon utförligare redovisning av 1963 års besluts tillkomsthistoria. Holmström ifrågas-

ätter mitt påstående, att beslutet hade stöd hos intresseorganisationerna. Men min genomgång av pressdebatten (inkl Järnvägsmannaförbundets tidskrift *Signalen*) och riksdagsbehandlingen 1963 och de följande åren motiverar mitt omdöme: beslutet *hade* stöd hos intresseorganisationerna. Kommentarer i dagspressen var välvilliga. När trafikbeslutet för första gången togs upp till en kritisk diskussion i riksdagen – hösten 1966 – inhämtade statsutskottet yttranden från trafikpolitiska delegationen, näringslivets trafikdelegation, LO, TCO och RLF. Alla utom RLF slöt upp bakom trafikbeslutet. Detta nämns i avhandlingen. LO – som Holmström särskilt tar upp – yttrande därvid bl a

”De svårigheter som uppstår i en strukturförändring kan i princip mötas på två olika sätt; antingen genom att man försöker bromsa förändringen och avskära de sektorer i samhället som berörs därav från dess verkningar eller genom att man försöker påskynda och underlätta anpassningen till de nya förhållandena. Den första metoden leder till en uppbromsad framstegstakt och så småningom till ekonomisk stagnation och tillbakagång, den senare till en påskyndad ekonomisk expansion och snabbare stegring av levnadsstandarden. --- LO har i sina remissvar över förslagen till ny trafikpolitik och till lokaliseringspolitiken angivit sin syn på dessa frågor. De går i stort ut på att man bör påskynda och underlätta anpassningen till strukturförändringarna särskilt genom insatser för att stödja arbetskraftens omställning genom bidrag till omskolning och flyttning. De avsteg från det rent samhällsekonomiska kriteriet man önskar göra av sociala eller lokaliseringspolitiska skäl måste vara begränsade och väl planerade. LO kan inte finna att några nya skäl tillkommit, som inom trafikpolitiken skulle göra sådana avsteg mer motiverade; tvärtom synes utvecklingen snarare gå i snabbare takt än man tidigare föreställde sig och ställa större krav på ekonomisk anpassning.”⁴

LO:s yttrande kan inte rimligen tolkas på annat sätt än som ett klart stöd för 1963 års beslut.

I avhandlingens senare del diskuteras effekterna av trafikbeslutet och dess tillämpning. Problemen med att genomföra en effekttanalys har jag kortfattat diskuterat, bl a i det förkättrade teorikapitlet. Jag säger där, att man, om man vill studera effekter, i princip har att undersöka alla faktorer, som påverkar den variabel, vars förändring man vill förklara.⁵ För att göra det behövs ett flertal observationer, vilket kan vara svårt att åstadkomma i en case-studie. Jag har studerat hur att antal strategiska variabler, bl a gods- och persontransportarbetet, förändrats under efterkrigstiden. Min slutsats är, ”att 1963 års beslut inte medförde några större förändringar i utvecklingen inom transportsektorn.”⁶

Här säger Holmström, att jag inte gjort någon utsaga

om relationen mellan 1963 års beslut och dessa data om transportarbetets utveckling. Det är inte snällt sagt. Jag har dock visat, att 1963 års beslut inte bör ses som någon brytning med den tidigare förda trafikpolitiken. Tvärtom är, säger jag, kontinuiteten tydlig.⁷ Järnvägspolitiken förändrades inte mycket 1963 – förutom att driftbidraget höjdes. Nedläggningspolitiken daterar sig ju till slutet av 50-talet. Vad gäller antalet lastbilar i yrkesmässig trafik har heller knappast den långsiktiga utvecklingen rubbats av de liberaliseringar som följde med 1963 års beslut. Den slutsatsen har fö också Lars Kritz dragit.⁸ Det skedde inte sådana förändringar i trafikpolitiken 1963, att det fanns anledning att förvänta att transportarbetets utveckling skulle på sikt förändras.

Förändringarna med 1963 års beslut ligger på ett mer ideologiskt plan. De är nu som principen om fri konkurrens på lika villkor slås fast.

Visst kan man spekulera över möjligheten att det 1963 inträffade någonting (men vad??) som drastiskt skulle ha ändrat utvecklingen, om inte samtidigt 1963 års beslut hade råkat inträffa med precis den omvända effekten. Men hur tungt vägande är den invändningen?

I avhandlingen diskuterar jag hur 1963 års beslut kommit att tillämpas. I tillämpningen under 70-talet konstaterar jag en förskjutning, från konkurrensprincipen till principen om politisk styrning. Naturligtvis menar jag inte – och något sådant låter sig inte utläsas ur avhandlingen – att en sådan förskjutning skulle ”vidimera att tillämpningen i ett tidigare skede varit felaktig.” Vad jag diskuterar är ju tvärtom huruvida den nya, förändrade tillämpningen är helt i överensstämmelse med 1963 års beslut. Den frågan har jag också diskuterat i intervjuer med Lars Peterson, Nils-Olov Hasslev och Bengt Norling, varvid jag fått inte helt samstämmiga svar. Det manar naturligtvis till försiktighet i analysen, vilken möjligtvis kan frustera en felsökande fakultetsopponent.

Anders Sannerstedt

Noter:

- 1 Sannerstedt, Fri konkurrens eller politisk styrning? sid 34
- 2 Ibid sid 84 ff, 119–121, 124 ff
- 3 Ibid sid 82. Jfr Lewin, Planhushållningsdebatten sid 423–447
- 4 SU 1966:146, cit sid 12. Jfr Sannerstedt sid 8
- 5 Sannerstedt sid 26
- 6 Ibid sid 191. Notera, att Holmströms citat inte är korrekt.
- 7 Ibid sid 192.
- 8 Kritz, Transportpolitiken och lastbilarna sid 124 ff, 134 ff.

Slutreplik

Så här halvtannat år efter åt vill jag gärna ge Sannerstedt rätt på en punkt, Jag uppehåller mig alltför mycket vid de mindre goda sidorna; helhetsintrycket blir väl negativt. Att det blir så beror sannolikt på att man som recensent känner sig tvingad att motivera de negativa omdömena men inte de positiva; härav den utrymmes-mässiga slagsidan. Men då Sannerstedt nu hävdar att min kritik är felaktig tvingas jag fortsätta i samma stil. Ty hans invändningar håller inte. Jag kan bara kommentera några av de saker han tar upp.

1. *Om teori och teorikapitel.* Sannerstedt tycks vilja göra gällande att jag är närmast principiell motståndare till "teori". Så stor är inte min enfald. Vad jag ville ha sagt är något förhållandevis enkelt och elementärt, nämligen att teoretiserande borde vara förenat med en frågeställning av något slag för att dess relevans, själva poängen, skall framgå. Problemet kan naturligtvis vara teoretiskt eller empiriskt...I det här fallet är det uppenbarligen önskan att säga något om trafikpolitiken och -debatten som motiverar funderingarna. Men de allmänna turens i teorikapitlet samband med de empiriska frågeställningarna är, mildt talat, inte uppenbart. Sannerstedt söker frenetiskt skapa ett slags teoretiskt paraply som skall hålla samman det empiriska stoffet. Det är fåfäng möda och tvingar honom att resonera så allmänt att det sagda kunde ha förblivit osagt. Varför inte i stället utgå ifrån det uppenbara: att det är ämnet och enbart detta som förenar de olika kapitlen? En sådan utgångspunkt skulle ha lett till att de teoretiska mödorna koncentrerades till ett fåtal problem som så att säga på naturlig väg genereras av de frågor som valts. Om Sannerstedts "förstärkningsargument", att jag inte är någon vän av teorikapitel, är bara att säga att det förvisso är sant men dessvärre irrelevant. Det är en smakfråga som inte skall sammanblandas med sakfrågan.

2. *Om förklaringar.* Jag har inte påstått att avhandlingen helt saknar förklaringar. Det fall som Sannerstedt lutar sig mot – det enda jag funnit – finns ju omnämnt i anmälan. Vad jag däremot påstått är att de frågeställningar som Sannerstedt själv formulerat inte anger att han avser att förklara något. Exemplet är en god illustration till min tes om det diffusa sambandet mellan frågeställningar, teoretiskt resonemang och empiri.

3. *Om åsiktsriktningar, den socialdemokratiska regeringen och den fria konkurrensen.* Sannerstedts påstående, att jag ifrågasätter att regeringen hade en positiv inställning till den fria konkurrensen, är obegripligt. Att regeringens *ståndpunkt* sammanföll med industrisidans är ju uppenbart. Vad Sannerstedt möjligen kan ha missförstått är

mitt påpekande att han ensidigt använder tämligen extrema *argument* från näringslivsföreträdare och andra och implicerar att de är representativa också för regeringens argumentering. Men samma *ståndpunkt* kan ju försvaras på ett otal sätt och det är faktiskt en markant skillnad i nyanser och tonläge hos en Svante Lundkvist och en Sten Westerberg, Hugo Hegeland eller Carl-Wilhelm Lothigius. Misstaget uppstår när Sannerstedt dels sammanför argumenten i olika åsiktsriktningar, dels klassificerar de faktiska aktörerna i samma kategorier och slutligen gör gällande att de argument som faller under respektive kategori avspeglar den "inställning" – både *ståndpunkter* och argument – som aktörerna i samma kategori har.

Möjligen kan Sannerstedt också ha missförstått min tvekan inför hans motsatspar politisk styrning – fri konkurrens. Min tveksamhet kommer sig av att politisk styrning ju kan sättas in antingen för att hämma marknadskrafterna eller för att främja dem. Beslutet 1963 hade ett viktigt inslag av politisk styrning i den senare meningen. Konkurrensförutsättningarna skulle likställas; det var avsikten med kostnadsansvarighetsprincipen. Denna politiska styrning innebar förvisso inte att beslutets förespråkare var negativa till fri konkurrens, tvärtom. Man kan alltså vara för både politisk styrning i denna mening och fri konkurrens. Det var regeringens position 1963.

4. *Om intresseorganisationernas och näringslivets ståndpunkter.*

Sannerstedts vidhåller sina påståenden om att intresseorganisationer och näringsliv fullt och fast stod bakom 1963 års beslut. Jag hävdade och hävdar fortfarande att det inte är korrekt för tiden kring beslutstillfället 1963. Sannerstedt belägger nu sin *ståndpunkt* med bl a ett längre citat från LO från 1966. I polemikens hetta drar han sedan slutsatsen att eftersom LO stödde beslutet 1966 måste jag ha fel om läget 1963. Ett ögonblicks eftertanke leder säkert även Sannerstedt rätt: LO tycks ha ändrat uppfattning, alternativt står med två oförenliga uppfattningar. Exemplet belyser hvuudpoängen i min kritik. Det är för onyanserat att uttrycka sig som om inga positionsförskjutningar gjorts under det decennium som studeras. Det går an om man abstraherar argumenten i åsiktskategorier men inte om man uttalar sig om de faktiska aktörernas hållning under perioden. Det trubbiga analysinstrumentet gör att Sannerstedt varken upptäcker åsiktsdifferenserna mellan regeringen och LO eller svårigheterna att förena LO:s trafikpolitiska *ståndpunkt* 1963 med den näringspolitiska filosofi som utvecklas i Samordnad näringspolitik. Sannerstedt ser likheten mellan regeringspolitiken och denna filosofi, sådan den formulerats av Leif Lewin i Planhushållnings-

debatten. Men han ser inte att LO:s *egen* trafikpolitiska ståndpunkt faller ur ramen.

Kontroversen om "näringslivets" position är av liknande slag. Det är lätt att visa att de direkt berörda intresseorganisationerna, t ex lastbilsägarna, inte alls var odelat positiva vid beslutstillfället, medan däremot industriintressena inom Näringslivets trafikdelegation var mycket nöjda. Även här kan det vara riktigt – även om Sannerstedts belägg via pressmaterial är otillfreds-

ställande – att såväl åkarna som industrin stod eniga vid 60-talets slut. Men 1963 var det inte så och det motiverar en uppdelning av näringslivskategorin i två grupper när nu Sannerstedt envisas med att söka positionsbestämma faktiska aktörers ståndpunkter. Sammantaget är Sannerstedts bild helt enkelt för onyanserad för perioden som helhet och felaktig för beslutstillfället.

Barry Holmström