



Politiska institutioner och strategiskt agerande 36

*Det trafikpolitiska fallet*

## **Tar lobbyisterna över?**

En studie om lobbying riktad mot Trafikutskottet i  
Sveriges Riksdag

Anna Fornstedt

Projektet *Politiska institutioner och strategiskt agerande* (PISA) syftar till att öka vår kunskap om det moderna styrelseskicket. Den teoretiska utgångspunkten är att politiska institutioner formar olika aktörers möjligheter att utöva inflytande och tillvarata sina intressen. En viktig empirisk utgångspunkt är att svensk politik inte längre kan beskrivas som en kombination av parlamentarism och korporativism – den institutionella legering som i detta avseende var liktydig med den svenska modellen. Hur det nya styrelseskicket bäst kan karakteriseras är emellertid ännu en öppen fråga. Tidigare forskning har visat att korporativismen har minskat i betydelse. Den ofta framförda tanken att lobbying och andra former av informell och mindre rutiniserad maktutövning har trätt i dess ställe, bör tills vidare enbart uppfattas som ett slags arbetshypotes.

PISA-projektet initierades hösten 1994 med hjälp av ett planeringsanslag från *Riksbankens Jubileumsfond*. Projektet bedrivs sedan 1995 med ekonomiskt stöd från Riksbankens Jubileumsfond (huvudansvarig Jörgen Hermansson), *Arbetslivsfonden* (PerOla Öberg) och *Kommunikationsforskningsberedningen* (Torsten Svensson).

I PISA:s rapportserie publiceras projektets arbetspapper och vissa mindre delrapporter. Som brukligt är i vetenskapliga sammanhang är författarna till de enskilda rapporterna själva ansvariga för innehållet.

## Innehållsförteckning

<b>INLEDNING .....</b>	<b>2</b>
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	4
METOD OCH AVGRÄNSNINGAR .....	5
MATERIAL .....	7
TIDIGARE FORSKNING .....	8
<b>1.    VILKA AKTÖRER BESTÅR LOBBYORGANISATIONERNA AV? .....</b>	<b>10</b>
SVENSKA VÄGFÖRENINGEN .....	10
RAIL FORUM SWEDEN .....	12
<b>2.    HUR ARBETAR LOBBYORGANISATIONERNA? .....</b>	<b>13</b>
FORMELLA KANALER .....	13
INFORMELLA KANALER .....	15
<b>3.    HUR SER LOBBYISTER OCH POLITIKER PÅ LOBBYVERKSAMHETENS EFFEKT?20</b>	
<b>4.    HUR SER LOBBYISTER OCH POLITIKER PÅ LOBBYING? .....</b>	<b>23</b>
<b>AVSLUTANDE DISKUSSION.....</b>	<b>28</b>
<b>REFERENSER.....</b>	<b>31</b>
<b>BILAGOR .....</b>	<b>33</b>
BILAGA 1 .....	33
BILAGA 2 .....	34

## Inledning

Lobbying är ett exempel på en påverkansväg som ökar i betydelse och omfattning idag.<sup>1</sup> I Sverige pågår en debatt om lobbyisters makt. Vilka dessa utomparlamentariska krafter är och hur stor makt de har tvistas det om. Om de verkligen innehar makt är betydelsen av detta oviss. Osäkerheten kring detta beror på att vi lever i en tid av samhällelig förändring. Om den svenska korporatismen ersätts med något nytt, ändras spelreglerna för samhällsgrupper att påverka den politiska processen.

Hur reglerar man något okänt? Det korporativa samhällets idé med de stora intresseorganisationernas medverkan i beslutsprocessen innebär ingen tvekan om vilka organisationerna representerar och varför. Om man följer debatten i media idag ser man att en rädsla finns för att enbart grupper med stora ekonomiska resurser kan sticka ut i den stora informationsmassan som omger våra politiker och på så sätt få sin vilja igenom. Stämningen i media är i det här avseendet närmast hätsk mot lobbyisterna.

Debatten om lobbyism är periodvis mycket intensiv. Med rubriker som Lobbyisterna - dolda opinionsbildare bakom politikernas beslut<sup>2</sup>, Nu kommer lobbyisterna!<sup>3</sup> och Se upp med lobbyismen<sup>4</sup> slår tidningarna an tonen. *Aftonbladet* skriver: Opinionsbildning hör till varje medborgare eller organisations rättigheter. Men lobbyism är något annat och allvarigare. Det handlar om att bortom den offentliga debatten, bortom den öppna demokratin, styra samhällsutvecklingen. Förutom att tidningen ger lobbyisterna ställningen av makthavare tillägger den att enbart de som har råd kan köpa sig en professionell smusslare, som bredvid den politiska processen driver igenom sin uppdragsgivares vilja.

*Aftonbladet* skriver vidare att storföretagen anlitar PR-bolag, alternativt har egna lobbyister, vilka mot betalning propagerar för de fakta och uppgifter som uppdragsgivarna vill ska komma ut. PR-bolagens anställda uppgår till femhundra personer i Stockholm, skriver tidningen, och tillägger att före detta politiker, direktörer och kändisar tillhör dessa. Som exempel ges den tidigare folkpartiledaren Bengt Westerberg

---

<sup>1</sup> Nationalencyklopedin om lobbying: Lobbying (eng., av lobby, korridor) lobbyverksamhet, bearbetning av beslutsfattare för att åstadkomma beslut i en viss riktning.

<sup>2</sup> *TT Nyhetsbanken*, 97 04 06, Lobbyisterna - dolda opinionsbildare bakom politikernas beslut

<sup>3</sup> *Månadens Affärer* 96 03 07, Nu kommer lobbyisterna!

<sup>4</sup> *Aftonbladet*, 98 01 07, Se upp med lobbyismen

(Geelmuyden. Kiese) och ABBA-sångerskan Anni-Frid Lyngstad (Idétorget).

*Aftonbladet* tycker att politikerna är förvånansvärt naiva som inte ens ifrågasätter lobbying. *Månadens affärer* skriver att få lobbyister tar åt sig äran av att själva ha vänt en fråga. De skickliga lobbyisterna låter i stället politikerna få äran eftersom ingen politiker vill framstå som omkullpratad. Tidningen hävdar även att svenska politiker är påfallande positiva i sin syn på lobbyisterna.<sup>5</sup> Samtliga riksdagsledamöter som *Aftonbladet* har talat med har hävdats att de inte låter sig påverkas och att det är bra att lobbyisterna finns.<sup>6</sup> *Aftonbladet* redogör dock inte för vilka som har sagt detta eller hur många dessa har varit.

Tidningarna gör ingen skillnad på de lobbyister som arbetar på PR-företag med skiftande uppdrag och på olika branschlobbyister som enbart verkar inom särskilda sektorer. Mediebranschens tidskrift *Resumé* skriver att det inte finns någon bättre grogrund för lobbyism än den inom trafiksektorn.

Denna sektor har, enligt tidskriften, en stor ekonomisk omsättning. Dock styr staten investeringarna, varför de privata aktörerna är beroende av vilka politiska beslut som fattas. Under nittiotalet har fyra nya lobbyorganisationer för olika trafikslag uppstått<sup>7</sup>: Rail Forum Sweden som arbetar för tåget, Svenskt Flyg för flyget och Sjöfartsforum för sjöfarten. Framför allt Rail Forums framgångar inspirerade vägintresseorganisationen Svenska Vägföreningen att satsa på lobbying, skriver *Resumé*, genom att värva Lars-Gunnar Tannerfors från Motorförarnas Hälnykterhetsförbund, MHF, som lobbyist. Ur Vägföreningen alstrades också en lobbyorganisation för bussen, Buss och Samhälle.

Ett flertal tidningar skriver om Rail Forum som väldigt framgångsrik. Tidskriften *Affärsvärlden* skriver att Sverige är det land som har investerat mest i järnväg de senaste åren per capita och att den kanske har fått större satsningar än vad som har varit befogat. Tidskriften menar att lobbyverksamheten som Rail Forum och ABB har bedrivit är orsaken till detta och dessa har lyckats bättre än Svenska Vägföreningen i sin verksamhet.<sup>8</sup>

*Svenska Dagbladet* har undersökt samma ämne och nämner ökningen av anslag till järnvägen i regeringens tioårsplan för trafiken 1994. Anslagen

---

<sup>5</sup> *Månadens Affärer*, 96 03 07, Nu kommer lobbyisterna!

<sup>6</sup> *Aftonbladet*, 98 01 05, Korridor-maffian

<sup>7</sup> *Resumé*, 96 10 10

<sup>8</sup> *Affärsvärlden*, nr 39 1996, Den vingliga trafikpolitiken

höjdes från 0,6 miljarder kronor per år till 3,8 miljarder kronor per år. Tidningen frågade dåvarande kommunikationsminister Mats Odell huruvida Rail Forums arbete hade haft effekt, varpå han svarade att Rail Forum hade lyckats lyfta fram järnvägen i den allmänna debatten som ett miljövänligt och effektivt transportsystem.<sup>9</sup>

*Månadens Affärer* skriver: Ingen kan förstås hävda att det enbart är Rail Forums förtjänst att järnvägen fick två tredjedelar av de 56 miljarder på tio år som var ett av två mål när den nya lobbyorganisationen bildades 1990. Men Rail Forum betraktas ändå av lobbyexperter som en föredömlig organisation som spelat en viktig roll för framflyttandet av järnvägens positioner.<sup>10</sup>

Massmedias bild av lobbyisternas genomslag är negativ och de är upprörda över att politikerna inte är nämnvärt negativt inställda. Utifrån denna splittrade bild genomför jag en undersökning. Kommunikationssektorn är den sektor som är mest utsatt för informell påverkan genom lobbying<sup>11</sup>. Därför vill jag framförallt undersöka hur mycket kontakt de två organisationerna tar med Trafikutskottet(TU).

Inom ramen för forskningsprojektet *Politiska institutioner och strategiskt agerande* (PISA) vid Uppsala Universitets statsvetenskapliga institution kommer jag att undersöka lobbyisternas verksamhet i kommunikationssektorn.<sup>12</sup> Närmare bestämt ser jag på järnvägstrafikens respektive vägtrafikens förespråkare, hur dessa arbetar och hur de uppfattas av politikerna i Trafikutskottet.

## Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att beskriva Svenska Vägföreningens och Rail Forum Swedens lobbying, riktad mot Trafikutskottet, och hur den uppfattas av våra politiker. Det är en deskriptiv uppsats som ska tjäna som bidrag till den samlade kunskapsmassan rörande lobbyismen i Sverige. Utifrån detta syfte blir mina frågeställningar:

---

<sup>9</sup> Svenska Dagbladet *Ekonomi*, 95 01 26, Påverkan på räls - utan stickspår

<sup>10</sup> *Månadens Affärer*, 96 03 07, Transportsektorn - Lobbyisterna laddar upp för slaget om biltrafiken

<sup>11</sup> Olof Petersson, *Maktens nätverk*, (Stockholm: Carlsson Bokförlag, 1989), 119

<sup>12</sup> PISA syftar till att öka kunskapen om det moderna styrelseskicket. Den teoretiska utgångspunkten är att politiska institutioner formar olika aktörers möjligheter att utöva inflytande och tillvarata sina intressen. PISA-projektet bedrivs sedan hösten 1995 med ekonomiskt stöd från Riksbankens Jubileumsfond.

1. VILKA AKTÖRER BESTÅR LOBBYORGANISATIONERNA AV?
2. HUR ARBETAR LOBBYORGANISATIONERNA?
3. HUR SER LOBBYISTER OCH POLITIKER PÅ LOBBYVERKSAMHETENS EFFEKT?
4. HUR SER LOBBYISTER OCH POLITIKER PÅ LOBBYING?

## **Metod och avgränsningar**

I metodavsnittet redogör jag även för material.

Min undersökning har som utgångspunkt att Svenska Vägföreningen och Rail Forum är lobbyorganisationer med den betydelsen att de är utomparlamentariska aktörer som försöker påverka den politiska processen. När jag lade upp arbetet med uppsatsen var jag intresserad av att kartlägga denna påverkan dels genom att undersöka de formella kontakter som lobbyorganisationerna tar med Trafikutskottet. Dessa kontakter innebär organisationernas officiella medverkan i beslutsprocessen och den diarieförda uppvaktning som de har riktat till Trafikutskottet. Dels var jag intresserad av de informella kontakterna lobbyisterna tar med politikerna. För att få en riktig bild av denna påverkanskanal, som dessa informella kontakter är, genomförde jag ett antal intervjuer med såväl lobbyister som politiker.

Frågorna jag ställde till båda grupper avspeglar de övergripande frågeställningar som uppsatsen behandlar. De kan kategoriseras utifrån frågorna om lobbyorganisationernas medlemmar, arbetssätt, huruvida arbetet ses som effektivt och om lobbyverksamheten ses som ett problem.

För att ge en bild av lobbyisternas arbetssätt ställde jag frågor om i vilket skede som lobbyisterna träder in i en beslutsprocess, huruvida lobbyorganisationerna skapar allianser att verka ifrån samt hur och med vilka de informella kontakterna skapas. Väsentligt är också om organisationerna vill påverka genom att synas i massmedia eller om deras strategi är att inte figurera där.

Politikernas syn på lobbyverksamhetens effekt redogör jag för utifrån om de anser att lobbyismen har stor eller liten effekt. En indelning av politikernas syn kan göras efter hur stort genomslag de bedömer att lobbyisterna har genom de exempel de ger på detta.

Vid undersökningen av vad politikerna anser om den form av lobbying, som de anser att Svenska Vägföreningen och Rail Forum bedriver, delar jag in politikerna i kategorier utifrån om deras uppfattning är främst positiv eller negativ. Deras åsikter om lobbyisternas inverkan i politiken ur en demokratisk synvinkel kommer till uttryck. Aspekten att Svenska Vägföreningen och Rail Forum är resursstarka organisationer bemöts också.

För att få lobbyisternas version av verksamheten intervjuade jag Svenska Vägföreningens VD Lars-Gunnar Tannerfors<sup>13</sup> och Rail Forums VD Guy Ehrling<sup>14</sup>.

Vidare intervjuade jag Trafikutskottets ordförande Monica Öhman (s), socialdemokraternas ledamot med ansvar för tågfrågor, Jarl Lander, och deras ledamot med ansvar för vägfrågor, Hans Stenman. Jag valde att intervjua tre socialdemokratiska politiker eftersom jag ansåg att de två ledamöterna med specialansvar borde ha djupare inblick i de informella kontakterna angående tåg- respektive vägfrågor än ordförande Öhman. Jag intervjuade även gruppledarna för de övriga partierna som finns representerade i Trafikutskottet, nämligen Per Westerberg (m), Kenth Skårvik (fp), Sivert Carlsson (c), Elisa Abascal Reyes (mp) och Karl-Erik Persson (v).

Frågorna i sin helhet återfinns i bilagorna 1 och 2.

Avgränsningen bakåt i tid är från det trafikpolitiska beslutet 1988. Rail Forum var dock endast verksamt under åren 1991-1995. Trots att vissa av de intervjuade politikerna blev riksdagsledamöter först efter valet 1994 har alla kommit i kontakt med Rail Forum. Tidsavgränsningen märks därför inte nämnvärt i uppsatsen. För att politikerna ska kunna yttra sig om lobbyorganisationerna rör sig undersökningen i tid på nittiotalet. Ledamöterna som jag intervjuar har alla haft kontakt med båda undersökta lobbyorganisationer.

Vidare är undersökningen avgränsad till att enbart gälla politikerna i Trafikutskottet, vilket innebär att lobbyisternas påverkan på Kommunikationsdepartementet utelämnas. Joakim Vaverka har tidigare i sin undersökning Demokrati i förändring, gett en generell bild av lobbyisternas kontakter med politiska myndigheter och därför fann jag det intressantare att bilda mig en djup uppfattning av deras påverkan på Trafikutskottet än att tala med tåg- och vägansvariga i både Trafikutskottet

---

<sup>13</sup> Intervju 1997 12 08

<sup>14</sup> Intervju 1998 02 02



och på departementet.<sup>15</sup> En djupare undersökning av samtliga kontakter hade kanske givit en ännu klarare bild av lobbyverksamheten, men där har tidsramen för uppsatsarbetet hejdat mig. Undersökningen av kontakterna med Trafikutskottet blir dock inte mindre intressanta av att övriga kontakter inte har kartlagts.

## Material

Mitt material, förutom lobbyorganisationernas officiella material såsom egna skrifter och årsberättelser samt den ringa tidigare litteraturen om lobbyism, är alltså intervjusvar, vilket har både sina för- och nackdelar. Fördelen är att en klarare bild av den informella kanalen framträder. Politikerna vet i vilken grad de själva utsätts för lobbying. Den största nackdelen är naturligtvis att materialet bygger på subjektiva upplevelser, inte objektiva fakta.

Michael Wilson skriver i *Asking Questions*<sup>16</sup> att ...the accounts given of the respondents' beliefs, attitudes, opinions or factual data may be untrue or invalid. However, it would be naïve to think that there exists a 'true' response to any given question, because every reply is an artefact produced by the particular interviewer's interaction with a specific respondent in a given context.

Wilson skriver att intervjuens utformning är avgörande för hur trovärdigt resultatet blir. Fastän jag har ställt samma frågor om lobbying till utskottsledamöterna betyder det inte att alla uppfattar frågorna på samma sätt, av den enkla anledningen att samtliga inte har samma uppfattning om vad lobbying är. Detta problem är svårt att komma ifrån men genom att koncentrera samtalet till Vägföreningens och Rail Forums verksamhet har jag försökt att nå fram till en definition som är i linje med uppsatsens syfte. Politikernas personliga inställning till lobbying kan också tänkas färga deras svar om effekterna av lobbyism.

---

<sup>15</sup> Se Vaverka, J, *Demokrati i förändring*, Politiska institutioner och strategiskt agerande, Rapport nr 12

<sup>16</sup> Michael Wilson, *Asking Questions*, i Sapsford, R., & Jupp, V.,(eds) *Data Collection and Analysis*, (London, Sage Publications, 1996), 117

## Tidigare forskning

Såväl partier som organisationer är aktörer i politiken. Dessa båda sammanbinder medborgarna med statsmakten men har olika roller. I idealfallet ser partierna till helheten i det politiska systemet, medan organisationerna verkar för särintressena. I idealtypen den *pluralistiska demokratimodellen* fungerar partierna som de främsta kanalerna för folkviljans förverkligande medan organisationerna försöker påverka politiken utan att delta i systemet. I motsats till denna modell finns den *korporativa demokratimodellen* där få monopolistiska organisationer i stället är de viktigaste kanalerna.<sup>17</sup>

Sverige präglas främst av den pluralistiska modellen men har inslag av korporatism.<sup>18</sup> Svenska statsmakterna har länge haft förbindelser med olika sammanslutningar. I början av 1900-talet var dock inställningen till de framväxande fackförbunden relativt negativ. Trots detta ökade kontakterna med de organiserade intressena som samtidigt fick ökade medlemstal. Andra Världskriget påskyndade den sammanförande processen. Från 1930-talet och framåt drogs arbetsmarknadsorganisationerna in i beslutsprocessen, vilket dämpade konflikterna på arbetsmarknaden. På 1970-talet började det korporativa inslaget avta i arbetsmarknadspolitiken och konfliktgraden öka. På 1980-talet var dock ännu korporatismen en väsentlig faktor i det svenska samhället.<sup>19</sup>

Organisationerna i Sverige inkorporerades i beslutande, beredande och implementerade organ av staten.<sup>20</sup> Deltagande gör att medborgarna är mer benägna att acceptera viktiga beslut, eftersom de får vara med. Detta har en stabiliserande effekt i samhället. I och med att särintressen möts och utverkar lösningar på konflikter har deltagandet en modererande funktion.<sup>21</sup>

Korporatismen har studerats länge ur demokratisk synvinkel. Faran med deltagandet av de organiserade intressena, som inte kontrolleras av staten, är att detta kan främja särintressen på det allmänna intressets bekostnad. Detta problem definierade den amerikanske statsvetaren Robert Dahl som den pluralistiska demokratins dilemma.<sup>22</sup> Den grundläggande demokratiska tanken på en man/kvinna, en röst sätts ur spel genom att vissa grupper får

---

<sup>17</sup> Mats Bäck & Tommy Möller, *Partier och organisationer*, (Stockholm: Publica, 1990), 247 f

<sup>18</sup> Ibid., 247 f

<sup>19</sup> Ibid., 231 ff

<sup>20</sup> PerOla Öberg, *Särintresse och allmänintresse: Korporatismen ansikten*, (Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis, 1994), 9

<sup>21</sup> Ibid., 10

<sup>22</sup> Robert Dahl, *Dilemmas of Pluralist Democracy*, (New Haven: Yale University Press, 1982)

inflytande både genom sina röster och sina organisationer genom det korporativa inslaget.

Maktutredningen<sup>23</sup> slår fast att det svenska samhället genomgår en djupgående förändring med nya strukturer och fenomen på framväxt.<sup>24</sup> Ett nytt samhällssystem växer fram. Det korporativa systemet i Sverige manifesterades genom samarbetet mellan staten och organisationerna. Dessa kom att delta i alla delar av den politiska beslutsprocessen. För organisationernas del betyder den nya ordningen att de påverkansformer som tidigare har varit självklara för de organiserade intressena, såsom kommittéer och utredningar, minskar i betydelse.<sup>25</sup>

För att kunna påverka även idag använder sig organisationerna av, för svensk del, nyare metoder såsom lobbying. Maktutredningen slår fast att lobbying i amerikansk bemärkelse har varit sällsynt i Sverige, men att denna form av påverkan har ökat här. Konsultföretag, som hjälper intressegrupper att få inflytande i den politiska processen, har vuxit fram. Dessa har till uppgift att kartlägga det politiska läget och lägga upp en strategi för påverkan.

Eftersom den allmänna opinionen spelar en stor roll för organisationernas ställning i förhållande till staten lägger de ner kraft på att påverka denna. Denna kanal är en viktig maktresurs idag.<sup>26</sup> Även företag utanför de stora branschorganisationerna bedriver lobbying på egen hand.<sup>27</sup> Ola Johansson vid Volvo Personbilar ser på lobbying som ett försök att påverka politiska beslut och därmed utgöra en hälsosam del av den demokratiska processen. Han citerar gärna P G Gyllenhammars ord om lobbying såsom en rättighet och en skyldighet.<sup>28</sup>

Om det korporativa inslaget i det svenska samhället skriver Jörgen Hermansson, Torsten Svensson och PerOla Öberg i Vad blev det av den svenska korporativismen?<sup>29</sup> De hävdar att korporatismen inte har försvunnit helt men att de senaste tjugo åren har inneburit ett avtagande deltagande från intresseorganisationernas sida i kommittéer och verksstyrelser.

---

<sup>23</sup> SOU 1990:44, 25

<sup>24</sup> Ibid., 407

<sup>25</sup> Ibid. 186 f

<sup>26</sup> SOU 1990:44, 188

<sup>27</sup> SOU 1990:44, 187

<sup>28</sup> Ola Johansson, Volvo Personbilar, från ett föredrag Ett samtal om lobbying 23 april 1998 hos Idétorget AB

<sup>29</sup> Jörgen Hermansson, Torsten Svensson, & PerOla Öberg, Vad blev det av den svenska korporativismen i *Politica*, nr 4 1997, 379

Även om intresseorganisationerna inte återfinns i den gamla samverkansformen har de nya kanaler till makten via lobbying och opinionsbildning. Intressena konkurrerar om uppmärksamheten och eftersom politiken, med sina nya inslag av lobbyverksamhet och mindre synliga nätverk, är mindre överblickbar karaktäriserar författarna det nya styrelseskicket som pluralism, men med rester av korporatism på kommunala och regionala nivåer.

Hermansson, Svensson och Öberg hävdar vidare att det nya styrelseskicket efter avkorporatiseringen innebär vissa maktförskjutningar. Dessa gäller bland annat näringslivets ökande inflytande på bekostnad av löntagarorganisationernas. Författarna menar att näringslivet är skickligt i sin användning av professionell lobbying och att det med hjälp av media kan vända opinioner. Vidare hävdar författarna att de icke-organiserade medborgarna får fördel framför de organiserade medborgarna, genom att den ökade verksamheten med lobbying och informella nätverk kan ha till följd att enskilda aktörer med personliga och ekonomiska resurser får ytterligare inflytande. Individuella maktresurser blir viktigare.

Att detta i längden skulle leda till att politisk påverkan i framtiden enbart skulle ske utan offentlig insyn, menar författarna inte behöver vara nödvändigt. När de stora organisationerna inte längre är inlemmade i beslutssystemet finns möjligheter till en öppnare debatt, men det förutsätter att den inte förs i det fördolda.<sup>30</sup>

## **1. Vilka aktörer består lobbyorganisationerna av?**

### **Svenska Vägföreningen**

Svenska Vägföreningen bildades 1914 som en intresseförening för vägägare före förstatligandet av vägnätet 1944. Då fick den en ny roll genom att ge röst åt alla vägnyttjare. Den verkar för att påvisa fördelarna med vägburna transporter och behovet av resurser för byggande och underhåll av ett bra vägnät. Föreningen samlar alla som har med väg att göra, såsom dem som bygger och planerar vägarna, åkerier, bil- och petroleumbranschen<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Hermansson, Svensson & Öberg, 380

<sup>31</sup> Intervju med Lars-Gunnar Tannerfors 97 12 08

1996 hade Vägföreningen 944 personliga medlemmar och 101 korporativa medlemmar, som företräder enskilda personer, företag, organisationer och institutioner, samt statliga och kommunala myndigheter. Föreningen har en tidskrift, Svensk Vägtidning, som utkommer sex gånger per år och som har en upplaga på 3800 exemplar. Svenska Vägföreningens ordförande är sedan 1992 Kjell-Olof Feldt och verkställande direktör Lars-Gunnar Tannerfors.

Föreningens styrelse består av representanter från Svenska Kommunförbundet, Svenska Statoil AB, Arkitekt- och Ingenjörsföretagen, Motorbranschens Riksförbund, Bilindustriföreningen, Motormännens Riksförbund, Väg- och Transportforskningsinstitutet, Skogsindustrierna, Nynäs Bitumen AB, Svenska Åkeriförbundet samt Byggentreprenörerna som ordinarie ledamöter och Vägverket Region Sydöst, EMSA samt Lantbrukarnas Riksförbund som suppleanter.

För att underbygga sin argumentation har Vägföreningen från 1991 genomrenodlade projekt tagit fram utredningar, studier och vetenskapliga uppsatser. Föreningen ser det som ett effektivt sätt att genomföra opinionspåverkande åtgärder. Genom projekten kan sakkunniga och sponsorer knytas direkt till verksamheten.

Inför valet 1991 lanserades det första projektet Vägval 91, som skulle lyfta fram vägfrågorna i valet, och det har följts av ett flertal andra, däribland projektet Sverige i rörelse 1994, som syftar till att sammanställa forskningsresultat och statistik och initiera ny forskning om rörlighetens betydelse för samhällsutvecklingen.<sup>32</sup> Vägföreningens studie Luften vi andas<sup>33</sup> beställdes från SMHI och Institutet för Vatten- och Luftvårdforskning (IVL) 1996 för att ge statistik över luftföroreningarna i Stockholm. Denna blev mycket uppmärksammas eftersom den gick stick i stäv med Naturvårdsverkets analys.

Vägverket betalade nära en miljon kronor för utredningar från Svenska Vägföreningen 1993-1995, men samarbetet avbröts sedan det kritiserades att ett statligt verk var lierat med en lobbyorganisation.<sup>34</sup>

Svenska Vägföreningen har förändrats under nittiotalet. Den har arbetat för att skapa politisk tydlighet och i skriften Sverige i rörelse, som är som ett personifierat nyhetsbrev, har politiker lyfts fram och fått yttra sig. Syftet

---

<sup>32</sup> Svenska Vägföreningens årsberättelse 1996

<sup>33</sup> Luften vi andas stöds av Institutet för Vatten- och Luftvårdforskning (IVL) och SMHI

<sup>34</sup> SJ betalar dock 1.5 miljoner kronor om året till Naturskyddsföreningen för lobbying som främjar tåget, Sjöfartsverket betalar 250 000 kronor till Sjöfartsforum och Luftfartsverket betalar 350 000 kronor till Svenskt Flyg. *TT Nyhetsbanken*, 97 04 06, Lobbyisterna - dolda opinionsbildare bakom politikernas beslut

med denna är att spegla vad som har utträttats i Kommunikationskommitténs utredning Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26) och spegla den lokala debatten om utredningen.<sup>35</sup> Vägföreningen har varit mycket kritisk till utredningen, eftersom den ville minska på väginvesteringarna.<sup>36</sup>

Svenska Vägföreningen har ett omfattande samarbete med de egna medlemsorganisationerna och företrädare för statlig, kommunal, landstingskommunal och privat verksamhet. Föreningen är också ansluten till Internationella vägföreningen, IRF, som har huvudkontor i Genève. Den arbetar även med sina systerorganisationer i Norge, Finland och Danmark.

## **Rail Forum Sweden**

Rail Forum bildades den 15 november 1990 utifrån övertygelsen att järnvägen konkurrenskraftigt kan svara för en ökad del av transportarbetet. Organisationen ville genom lobbying bidra till att järnvägen skulle nyttjas till sin fulla potential. Detta skulle också på sikt stärka Sveriges näringsliv genom konkurrens på hela transportområdet. Organisationen ville att järnvägens statliga monopol skulle avskaffas och fri konkurrens införas. Trafikpolitiska beslutet från 1988 (Proposition 1987/8850) lade grunden för konkurrensskapande åtgärder genom att SJ:s verksamheter skildes åt och bildade Banverket, med ansvar för investeringar och underhåll av bannätet, och SJ med trafikverksamhet.<sup>37</sup>

Rail Forums mål var förutom konkurrensfrågan att öka järnvägsinvesteringarna, med en utbyggnad av järnvägsnätet som följd, och öka användandet av ny teknik. Organisationen hade redan från början en utmätt verksamhetstid på tre år, men denna förlängdes med ytterligare två och den avvecklades 1995.<sup>38</sup> Rail Forums ordförande var Curt Nicolin och verkställande direktör Guy Ehrling.

Bakom organisationen stod stora svenska företag. Bland dessa finns tillverkare av lok och vagnar, leverantörer av spårssystem, speditorsföretag och företag som behöver järnvägen till sina transporter.<sup>39</sup> 1995, när

---

<sup>35</sup> Ibid

<sup>36</sup> *TT Nyhetsbanken*, 96 09 17, Svenska Vägföreningen: Inte bra halvera väginvesteringar

<sup>37</sup> Curt Nicolin, *Järnvägens andra revolution*, (Ekerlids Förlag, 1995), 18

<sup>38</sup> Nicolin, 7

<sup>39</sup> *Svenska Dagbladet Ekonomi*, 95 01 26, Påverkan på räls - utan stickspår

organisationen avvecklades, var medlemmarna ABB Signal, ABB Traction, Avesta Sheffield, Cardo, EKA Nobel, Electrolux, Euroc, Fundia, Handelsbanken, ICA Handlarna, Inexa Profil, LKAB, NCC, PEAB, Positiva Sverige, Posten, S-E-Banken, SIAB, Skanska, SSAB och Vattenfall.<sup>40</sup> 1993 ingick även ASG, Atlas Copco, Nordico, Ratos Skandia och STORA.<sup>41</sup>

Rail Forum hade en diger publikationsverksamhet, bland annat skrifterna Rail Forum Dialog (totalt 27 skrifter) och Rail Forums tidning Nya Spår, som distribuerades som bilaga till Dagens Industri cirka två gånger per år. Organisationen spred sitt budskap liksom Vägföreningen via utredningar och annat, vetenskapligt sammanställt, material, bland annat utfört av utredare på konsultföretaget Envitrak<sup>42</sup> och SIFO.<sup>43</sup>

Rail Forum hade ett samarbete med sina systerorganisationer i Tyskland och Holland, *Deutsches Verkehrsforum* och *Rail Forum Nederland*. Dessa anordnade seminarier tillsammans, däribland ett i Amsterdam 1995.

## 2. Hur arbetar lobbyorganisationerna?

### Formella kanaler

Svenska Vägföreningen och Rail Forum arbetar/arbetade båda genom att yttra sig över remisser. Under åren 1992-1996 bereddes Vägföreningen tillfälle att yttra sig över tolv remisser<sup>44</sup> och Rail Forum över fem<sup>45</sup>. 1996 yttrade sig Vägföreningen över Kommunikationskommitténs (KomKom)

---

<sup>40</sup> Nicolin, 8

<sup>41</sup> Rail Forums årsberättelse 1993

<sup>42</sup> Envitrak utförde sju utredningar, t ex Strategi för konkurrens på lika villkor mellan järnvägs- och busstrafik, *Dialog* nr 5, 1992

<sup>43</sup> Svenska folket om järnvägens utveckling, *Dialog* nr 2, 1991, (SIFO)

<sup>44</sup> Svenska Vägföreningen inkom med en skrivelse till Det framtida trafiksäkerhetsarbetet (SOU 1991:79). Föreningen yttrade sig över Trafikavgifter på samhällsekonomiska villkor Ds 1992:44, Råd för forskning om transporter och kommunikationer (SOU 1992:55), Informationsteknologi på väg Ds 1993:47, Trafiken och koldioxiden (SOU 1994:91), Miljözoner för trafik i tätorter (SOU 1994:92), Vägtullar i Stockholmsregionen (SOU 1994:142), Klimatförändringar i trafikpolitiken (SOU 1995:64). Föreningen inkom med skrivelse och yttrade sig om Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna (SOU 1995:82), Svenska Vägföreningen yttrade sig över Bättre trafik med väginformatik (SOU 1996:17), delbetänkandet Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26), Enskilda vägar (SOU 1996:46), Ny kurs i trafikpolitiken - om beskattning av vägtrafiken (1996:165).

<sup>45</sup> Rail Forum yttrade sig över Trafikavgifter på samhällsekonomiska villkor Ds 1992:44, En öppen järnvägsmarknad i Sverige Ds 1993:63, Lag om järnvägsplanering Ds 1994:65, Trafiken och koldioxiden (SOU 1994:91), Nya möjligheter för järnvägstrafiken Ds 1995:33, Klimatförändringar i trafikpolitiken (SOU 1995:64)

delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26).<sup>46</sup> Under 1997 har föreningens arbete mest varit inriktat på KomKoms arbete inför den trafikpolitiska propositionen 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling .

Rail Forum deltog i Tågutredningen, som undersökte följderna av en avreglering av järnvägstrafiken 1993 , Ökad konkurrens på järnvägen (SOU 1993:13), via VD Guy Ehrling som deltog referensgruppen på uppdrag av Kommunikationsdepartementet. Utredningen ledde till avreglering av järnvägen, Proposition 1993/94: 166.<sup>47</sup> Det var dock inte i huvudsak så som Rail Forum arbetade, utan vanligtvis deltog de via remissyttranden och uppvaktningar. Även representanter från länstrafikbolag och lokaltrafik satt med i samma utredning.

Lobbyorganisationernas formella kontakter med Trafikutskottet enligt utskottets diarium åren 1990-1995 visar 1990/91 en inbjudan till en sammankomst med Vägföreningen. 1991/92 återfinns en inbjudan till ett studiebesök och en inbjudan till seminarium från Rail Forum samt en inbjudan från Vägföreningen. 1992/93 finns ett program till ett besök hos Rail Forum 1992 för TU och ett ärende angående järnvägsprojekten Norgelänken och västkustbanan samt en inbjudan till information från Svenska Vägföreningen. 1993/94 återfinns ett liknande program som året innan till Rail Forum och en inbjudan till middag 1994 från Svenska Vägföreningen. 1994/95 skickade Rail Forum och Vägföreningen var sina inbjudningar. Lobbyisternas formella kontakter med Trafikutskottet finns diarieförda i den omfattning som nämns ovan. Denna del av verksamheten ger ett ringa intryck, varför en undersökning av de informella kontakterna blir intressant.

---

<sup>46</sup> Svenska Vägföreningens årsberättelse 1996

<sup>47</sup> Vid regeringsskiftet 1994 upphävde dock den nytilträdde socialdemokratiska regeringen beslutet och en ny utredning, Tåget kommer (SOU 1994:109) tillsattes. Även till denna insände Rail Forum remiss, (till Nya möjligheter för järnvägstrafiken Ds 1995:33 ).



## Informella kanaler

### Lobbyisternas version av lobbyverksamheten

#### *Strategi*

Svenska Vägföreningen vill oftast inte synas och höras, eftersom den arbetar nära det politiska systemet<sup>48</sup>. VD Lars-Gunnar Tannerfors säger att det är ett arbete som bygger på förtroende och att man är inte välkommen igen om man går ut i massmedia i sakfrågor. Förtroendet tar lång tid, minst en valperiod, att bygga upp. Organisationen ger dock underlag till journalister. När Rail Forum bildades sökte däremot organisationen få uppmärksamhet och skapa debatt om det den stod för, berättar Rail Forums VD Guy Ehrling<sup>49</sup>. Den ville in i svenska järnvägsdebatten och få diskussion om det den höll för intressant. Medan Svenska Vägföreningen är ganska okänd ville Rail Forum synas, höras och vara tydlig i sitt budskap.

Båda organisationerna har/hade kända personer till ordförande. Detta ser Tannerfors som både positivt och negativt. Kjell-Olof Feldt upplevs som en duktig och kompetent ordförande, men han har både vänner och fiender, vilket föreningen känner av ibland, hävdar Tannerfors. Feldt arbetar inte mycket som lobbyist i Riksdagen och om han inte företräder Svenska Vägföreningen i debatter argumenterar han aldrig för vägar. Han är sammanhållande för olika grupper i föreningen och framstår som oerhört tydlig i sin argumentation, anser Tannerfors. Nu för han debatten om s k skuggtullar .<sup>50</sup>

Feldts syn på Vägföreningens roll är att den numera ägnar mer tid åt långsiktig opinionsbildning i stället för mer handfasta vägfrågor som tidigare. Den vill tillföra ny kunskap och insikt .<sup>51</sup> Rail Forum hade också en känd ordförande i Curt Nicolin, som är kunnig i järnvägsfrågor efter sin tid som VD för ASEA. Denne hade ett utredningsuppdrag från Kommunikationsdepartementet i förslaget om Arlandabanan<sup>52</sup>.

---

<sup>48</sup> Enligt intervju med Lars-Gunnar Tannerfors 97 12 08

<sup>49</sup> Enligt intervju med Guy Ehrling 98 02 02

<sup>50</sup> Skuggtullar är Svenska Vägföreningens benämning på en alternativ finansieringsform av stora vägprojekt.

<sup>51</sup> *Svenska Dagbladet Ekonomi*, 95 01 26, Påverkan på räls - utan stickspår

<sup>52</sup> Tågsträckan till och från Arlanda och Stockholm.

## ***Arbetssätt och kontakter***

Tannerfors beskriver verksamheten som att Svenska Vägföreningen arbetar med att driva vägfrågor i debatter och diskussioner. Föreningen tar fram forskarrapporter genom att lägga ut uppdrag på bl a universitet och som nämnts har även SMHI genomfört en utredning på uppdrag av Svenska Vägföreningen. Underlagsmaterial är dyrt men man annonserar i stället sällan eftersom det är kostsamt, menar Tannerfors.

Organisationen ordnar också större och mindre träffar med både grupper av och enskilda riksdagsledamöter och förser riksdagsledamöter med information när de skriver motioner. En gång per år genomförs en stor konferens med alla medlemmar och inbjudna gästtalare och politiker. Vägföreningen vänder sig till opinionsbildare, tjänstemän och alla politiska nivåer, centralt, regionalt och lokalt. Tannerfors belyser det med att organisationen ser en bro i Kalmar som lika viktig som en europavägsträckning.

Rail Forum var också verksam via kontakter med utskott och departement, men dessutom mycket utåtriktad i media. Organisationen försåg Trafikutskottet med material, t ex sina utredningar om utvecklingsfrågor inom transportsektorn med vetenskaplig argumentation. Varje år gavs en middag på Grand Hotell, dit bland annat Trafikutskottets medlemmar var inbjudna. Viktigt i arbetet har också varit att ha kontakt med dem som handhade järnvägsfrågor. Kontakten med SJ och Banverket sågs som angelägen eftersom dessa är viktiga aktörer i transportpolitiken.

Guy Ehrling har fem punkter om vad som är viktigt i en lobbyverksamhet, nämligen 1. Att vara ute i god tid, 2. Att ha ett nätverk av kontakter på departement och utskott som man ger information, 3. Att det är viktigt att kunna samverka med andra med likartad uppfattning, 4. Att det är olika kulturer för beslut i Sverige och i EU, nämligen att Sveriges beslutsgång med utredning, remiss, proposition och beslut motsvaras av en förhandlingskultur i EU, 5. Att det är viktigt att vara påläst även i detaljer.

## ***Allianser***

Beroende på ändamålet kan Svenska Vägföreningen skapa allianser med såväl facket som industrin. Alla som sysslar med väg är en intressekrets. Hösten 1997 hade föreningen en annonsserie tillsammans med SAF, Transportarbetareförbundet, Industriförbundet, Bilindustriföreningen och Redareförbundet. Den har även systerorganisationer i alla EU-länder. Detta samarbete har bl a gällt beskattningen av tunga lastbilstransporter, ett

gemensamt vägnät i EU och miljön. I och med Sveriges inträde i EU har föreningens verksamhet förändrats och viss aktivitet från lobbyisternas sida har flyttas till Bryssel för att påverka de beslut som tas av EU, eftersom föreningen anser att Riksdagens makt har avtagit.

EU-medlemskapet upplevdes också av Rail Forum som betydelsefullt, eftersom arbetet inom EU förskjuter fokus från de etablerade påverkanskanalerna till en dialog mellan olika politiska nivåer; såsom lokalt, regionalt, och EU eller dialoger mellan specialister i stället för politiker om t ex bilavgaser.

Inom EU hade Rail Forum två systerorganisationer i Tyskland och Holland, som ännu är verksamma. Med dessa anordnade den ett seminarium per år bl a om godstrafiken i Europa. Rail Forum hade även andra allianser, bl a samverkade man med Industriförbundet vid seminarier, anordnade av Rail Forum. En del frågor förde Rail Forum fram ensamt men många fördes fram av medlemsföretagen direkt, och ibland både ock.<sup>53</sup>

### ***Tidpunkt för lobbyverksamheten och initiering av nya frågor***

Både Guy Ehrling och Lars-Gunnar Tannerfors anser att det är oerhört viktigt starta tidigt i beslutsprocesser. Enligt Tannerfors är det en av grundpelarna i arbetet, förutom att skapa förtroende. Det som är aktuellt i Riksdagen är redan färdigbearbetat för Vägföreningen. Han anser att föreningen nu är snabbare på att möta debatt, både regionalt och kommunalt.

Svenska Vägföreningen har följt KomKoms arbete sedan direktiven i Riksdagen till utredningen kom 1995 men att den sedan ett delbetänkande lades i april 1997 har intensifierat arbetet. Föreningen satte in resurser för att få politiker och remissinstanser att vakna och gjorde någon åtgärd varje dag för att sprida information. Organisationen anordnade också seminarier och tog fram informationsunderlag.

### **Politikernas version av lobbyverksamheten**

I Aftonbladets reportageserie om lobbyismen i Sverige påstås det att våra politiker är naiva i sin syn på lobbyisterna. Jag ämnar inte redogöra för hur alla politiker upplever lobbyverksamheten, men försöker se om meningarna går isär på väsentliga punkter.

---

<sup>53</sup> Intervju med Guy Ehrling 980202

Politikernas beskrivning av Svenska Vägföreningens och Rail Forums arbetssätt gäller främst de konferenser och seminarier som organisationerna anordnar samt skriftligt material och telefonsamtal, men upplevelsen av intensitet i de personliga kontakterna skiftar. Enlig Öhman (s) har lobbyisterna de senaste ett och ett halvt åren tagit ganska mycket kontakt med anledning av den trafikpolitiska propositionen.

Antingen ordnar organisationerna som vill träffa utskottet med egna konferenser på kvällstid för att starta diskussioner eller så får de komma på onsdagar på tid som TU har avsatt för att ta emot uppvaktning. Svenska Vägföreningen brukar dock inte återfinnas på onsdagsmöten, men den kan finnas med i bakgrunden. Lars-Gunnar Tannerfors sköter Svenska Vägföreningens alla personliga kontakter och träffar antingen hela TU, mindre grupper eller en och en åt gången. Likaså skötte Guy Ehrling för Rail Forum alla personliga kontakter själv.

Per Westerberg (m) skiljer på officiell lobbying, som sker via konferenser och seminarier, och informell lobbying som bygger på nätverkskontakter. Enligt Kenth Skårvik (fp) kommer lobbyisterna ofta på besök hos honom men att den mesta informationen ändå förmedlas brevledes.

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att lobbyorganisationerna har insett att konfrontationsmetoden inte är effektiv och att personlig kontakt är viktig för fortsatt dialog. De stora träffarna, menar hon, ska visa att det finns stort intresse och många organisationer företrädde. De är påkostade med dyr lokal och catering och hon upplever inlindningen av budskapet som oerhört viktig för lobbyisterna. Det är extra stort när lobbyisterna får med sig både facket och industrin. Enligt henne är inte politikerna så dumma att de låter sig luras av ju dyrare desto viktigare, men att personliga kontakter knyts vid dessa tillfällen som är viktiga för den fortsatta dialogen.

Karl-Erik Perssons (v) sammanfattning av Svenska Vägföreningens uppvaktningar angående Kommunikationskommittén, KomKom, är att föreningen först skäller på oss och sedan bjuder på mat. Jarl Lander (s) anser att lobbyisterna är skickliga i sitt sätt att starta diskussioner vid de stora seminarierna. Efter ett inledande föredrag placeras en till två ledmöter ut vid småbord tillsammans med cirka fem representanter från medlemsföretagen. På så sätt påbörjas en diskussion om det som har sagts tidigare och medlemmarna får ta upp sina speciella ärenden med politikerna.

Politikerna har kontakt i olika hög grad med lobbyisterna. Hans Stenman (s) har inte så mycket kontakt med dem. Han menar att det huvudsakliga

arbetet lobbyisterna gör är riktat mot media. Träffar och material är en begränsad del.

Lander (s) menar att de personliga och skriftliga kontakterna som lobbyisterna tar skiftar beroende på vilken regering det är. Han påstår att när socialdemokraterna har varit i regeringsställning har lobbyisterna vänt sig till både dem och de borgerliga partierna. När det har varit borgerlig regering har de däremot bara vänt sig till borgerliga partierna. Han ser ofta Tannerfors i Riksdagens lokaler, men hävdar att denne nästan uteslutande träffar borgerliga partier. Svenska Vägföreningen ser han som ett språkrör för näringslivet och att de näringslivsorienterade borgerliga partierna därigenom är ett språkrör för Vägföreningen. Själv har han haft personlig kontakt med Rail Forum. I linje med detta tror Kenth Skårvik (fp) att lobbyisterna vänder sig mindre till socialdemokraterna eftersom de, enligt hans mening, är litet rädda för lobbying.

I strid med detta menar Sivert Carlsson (c) att lobbyisterna är intelligenta nog att vända sig till majoriteter för att det ska bli ett beslut. Abascal Reyes (mp) tror också att de vänder sig till de partier som har mest makt. Stenman (s) beskriver det som att det viktigast att påverka regeringssidan och helst då dem som sitter i utredningar, på departement och i utskottsgrupp under utredningsarbeten, medan det är viktigast att påverka oppositionen när ett regeringsförslag är lagt.

Svenska Vägföreningen och Rail Forum anser att det föreligger vissa skillnader mellan dem och dessa skillnader upplevs också av politikerna. Lobbyisterna beskriver sina skilda sätt att synas i media. Politikerna anser att skillnaderna framför allt gäller organisationernas mål och inte arbetssätt. Vägföreningens gamla anor och sedan länge välformulerade vägintressen ställs mot Rail Forums ambition att fästa uppmärksamheten på järnvägen i en tid av järnvägsavveckling. Svenska Vägföreningen är mer en storebror till Rail Forum, med bredare kontaktnät och större resurser, anser Jarl Lander (s).

Lobbyisternas ambitioner att vara tidigt ute i sin påverkan på beslut uppfattas av politikerna. Westerberg (m) menar att de skickliga lobbyorganisationerna är med från start. Hit räknar han Svenska Vägföreningen.

Huruvida lobbyisterna kan initiera frågor och därigenom påverka dagordningen har politikerna olika uppfattningar om. Ja, delvis kan de det anser (mp), (c), (m) och (s). Nej tycker (v) och (fp). Som exempel på frågor som har initierats nämner Öhman (s) Svenska Vägföreningens förslag till finansiering av vägprojekt via skuggtullar. Lander (s)

nämner att Rail Forum redan för fyra till fem år sedan talade om vagnpooler, ett slags fordonspark, och att man nu diskuterar om en utredning gällande dessa. Abascal Reyes (mp) menar att Rail Forum satte igång hela processen om avregleringen av järnvägstrafiken. I motsats till detta anser Persson (v) och Skårvik (fp) däremot att lobbyisterna först kommer in vid motionsskrivandet, det vill säga efter att propositioner redan lagts.

Politikernas skiftande åsikter om lobbyisternas makt att påverka dagordningen visar att politikerna uppfattar lobbyisterna på väldigt olika sätt. Antingen ses de som initiativtagare eller som krafter som snabbt reagerar mot eller stödjer färdiga förslag.

### **3. Hur ser lobbyister och politiker på lobbyverksamhetens effekt?**

Frågan syftar på effekterna av Svenska Vägföreningens och Rail Forums lobbyverksamhet.

#### **Lobbyisternas version**

Lobbyisterna själva vill inte säga att just deras verksamhet har varit helt avgörande för utfallet av olika beslut. Ändå lyder titeln på Svenska Vägföreningens nyhetsbrev Sverige i rörelse, nr 25, Sunda förnuftet fick råda! efter det att den transportpolitiska propositionen <sup>54</sup> lagts fram. Vidare står det angående en utebliven skattehöjningen av dieselskatten. ... näringsministern och skatteministern har uppenbarligen lyssnat på alla de stora näringslivsorganisationernas vädjan om att inte höja skatten på dieselbränsle. Centern sa också nej till en sådan skatt... <sup>55</sup>

Om Svenska Vägföreningens genomslag säger Tannerfors att den ibland lyckas och ibland inte. Han nämner den statliga produktivitetsdelegationen 1990, där Svenska Vägföreningen visade på de positiva effekterna av ett utbyggt vägnät för industrin och fick lämna åsikter till den socialdemokratiska regeringen som var positiv till utredningen. (På detta följde det s k hundramiljarderspaketet, där nästan hundra miljarder satsades

---

<sup>54</sup> Regeringens proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

<sup>55</sup> Denna summering av propositionen tolkade bl a Elisa Abascal Reyes (mp) som att Svenska Vägföreningen tog åt sig en del av äran av lobbyisternas framgång i sina påtryckningar under KomKoms tid.

på infrastrukturen. Vid regeringsskiftet var den borgerliga regeringen i likhet med den föregående positiv till denna satsning.) Tannerfors menar att Svenska Vägföreningen var en kugge i maskineriet i detta. Frågan om skuggtullar, som föreningen driver nu, har enligt honom redan fått uppbackning, men att det kommer att dröja ett till två år innan budskapet har förts ut.

Guy Ehrling menar att det är svårt att ge exempel på när Rail Forum lyckats, men att organisationen drev frågan om snabbare järnvägsutbyggnad och att faktiskt Mälarbanan och Svealandsbanan byggdes. Om det berodde på att regionen var enig i frågan eller på det Rail Forum gjorde går inte att avgöra, men han tror att det var enigheten som avgjorde och att Rail Forum bidrog till beslutet.

Avregleringen av järnvägstrafiken är den fråga som de flesta kopplar samman med Rail Forum, men den ser Guy Ehrling som ett misslyckande. Organisationen ville ha en total avreglering, men inte regering och Riksdagsmajoriteten. Dock höjdes konkurrensmöjligheterna inom godstrafiken, fast med företrädesrätt till SJ.<sup>56</sup> Under Rail Forums tid höjdes, som nämnts, nivån för järnvägsinvesteringar men dessa beror, enligt Ehrling, inte bara på dem utan även på SJ, Banverket och frågans förankring hos partierna samt en folklig förankring i järnvägen.

## **Politikernas version**

Huruvida lobbyisterna är framgångsrika eller inte är en fråga som är känslig att besvara. Ingen politiker vill naturligtvis medge att den låter sig påverkas, men ett flertal politiker kan ändå ge exempel på frågor som de anser har varit framgångar för lobbyisterna. Liksom lobbyisterna är försiktiga med att ange om en åtgärd från deras sida fick ett beslut att ändra riktning är politikerna sällan benägna att tillmäta dem en avgörande roll i politiken. Jag finner det intressantare att här undersöka om politikerna anser att lobbyismen har stor eller liten effekt. En indelning av politikerna kan göras efter hur stort genomslag de bedömer att lobbyisterna har genom de exempel de ger på detta.

*Lobbyismen har stor effekt* - Moderaternas Per Westerberg hävdar att den trafikpolitiska propositionen 1998 hade sett väsentligt annorlunda ut utan lobbyisternas påverkan. Han tycker inte att Vägföreningen har varit särskilt framgångsrik i sin lobbying, men att det kanske beror på att redan

---

<sup>56</sup> Beslutet om avregleringen: Proposition 1993/94: 166

direktiven till utredningen inför den trafikpolitiska propositionen inte stämde överens med föreningens preferenser. Han anser dock att Svenska Vägföreningen nyanserade beslutet från utredning till proposition. Även Elisa Abascal Reyes (mp) ser propositionen som ett exempel på att lobbyisternas arbete ger effekt, däribland den uteblivna höjningen av dieselskatten, som var på förslag.

Karl-Erik Persson (v) framhåller att KomKoms förslag om höjd skatt på tunga fordon hade kunnat gå igenom om inte lobbyisterna hade agerat. Svenska Vägföreningen med flera varnade för att en sådan skattehöjning skulle leda till att fordonsägarna skulle registrera fordonen i Tyskland och Danmark(såsom utflaggningen av svenska fartyg) för att undgå skattehöjningen. Förslaget drogs tillbaka.

Per Westerberg (m), Kenth Skårvik (fp) och Karl-Erik Persson (v) anser att även Rail Forums lobbying har haft effekt. Organisationen lyfte enligt dem fram intresset för järnvägen och ny teknik inom järnvägssektorn. Tanken på avreglering av järnvägstrafiken fördes också fram av Rail Forum. Skårvik (fp) menar dock att konkurrensfrågan i järnvägssektorn inte löstes helt men att vissa aspekter förändrades. Persson (v) ser däremot godstrafiken som i stort sett avreglerad. Abascal Reyes (mp) anser att Rail Forum satte igång hela processen om avregleringen av järnvägstrafiken.

*Lobbyismen har liten effekt* - Ett flertal politiker vill inte peka på något konkret fall där lobbyisterna har lyckats i sin framfart. Monica Öhman (s) hävdar bestämt att kontakterna med lobbyisterna inte får tolkas som att politikerna köper deras förslag. Hans Stenman (s) kan inte tänka sig något beslut som skulle ha sett annorlunda ut om inte lobbyisterna hade funnits. Han tror inte att det är Rail Forums förtjänst att järnvägen har börjat prioriteras, dock att de har bidragit till det, men att den främsta orsaken är miljötänkandet i samhället idag.

Jarl Lander (s) vill inte heller se att det är tack vare Rail Forum utan snarare tack vare framsynta politiker som järnvägen har fått ett uppsving. Han medger dock att Rail Forum har haft del i att väcka intresset för järnvägen. Projektet Mälarbanan och Svealandsbanan som Rail Forum drev väldigt hårt och som också genomfördes var främst den aktuella regionens förtjänst, anser han.

Sivert Carlsson (c) hävdar att Rail Forum inte förde fram tågfrågan till en annan plats än den ändå skulle ha haft, men att Rail Forum hjälpte till med denna utveckling. Carlsson anser dock att Vägföreningen har nått resultat med den senaste trafikpolitiska propositionen, fastän han annars anser att



lobbyister inte kan påverka så mycket utan mest vrida frågor i vissa riktningar, vilket han inte ser som påverkan på besluten.

Uppfattningarna om effekterna av lobbyisternas arbete tycks skilja sig åt hos politikerna. Socialdemokraterna och i viss mån centerpartisten vill inte tillmäta lobbyisterna någon särskild vikt. Dessa skillnader kan ha sin förklaring i att socialdemokraterna i egenskap av makthavare inte vill framstå som köpta .

Genomgående verkar det som att politikerna uppfattar Svenska Vägföreningens lobbying som mer framgångsrik än Rail Forums. Om detta beror på deras respektive verkliga genomslag eller på att det har gått en tid sedan Rail Forum var aktiv går inte att säga. När jag genomförde intervjuerna hade Svenska Vägföreningen just arbetat intensivt mot utskottet i ett år, medan politikerna hade hunnit få distans till Rail Forums verksamhet. Hur politikernas personliga inställning till lobbyism påverkar deras uppfattning om effekten av den är också oklart.

## **4. Hur ser lobbyister och politiker på lobbying?**

Frågan syftar återigen på effekterna av Svenska Vägföreningens och Rail Forums lobbyverksamhet. Som redan framgått av redovisningen av massmedias syn på lobbying anser tidningarna att all lobbying är ett hot mot demokratin. Makt heter återigen pengar, menar de, och hävdar att politikerna inte ser faran. Med utgångspunkt från medias bild att politikerna är naiva i sin syn på lobbyisternas betydelse finner jag det intressant att undersöka vilken bild politikerna egentligen har. Även lobbyisternas version är intressant.

### **Lobbyisterna**

Svenska Vägföreningens VD Lars-Gunnar Tannerfors upplever lobbyverksamheten som öppen. Själv har han aldrig blivit utkastad eller bespottad av politiker. Han ser sig som faktabärare som kommer med argument och är tydlig om vem han är. Enligt honom underskattar man politikerna om man tror att lobbyisterna gör jobbet åt dem.

Vid valet 1994 byttes stora delar av Riksdagen ut, vilket var besvärligt för lobbyisterna. Enligt Tannerfors tar det nästan fyra år att bygga upp ett ömsesidigt förtroende, men bara för att förtroendet finns betyder inte det att

politikerna föredrar Svenska Vägföreningens argument. Om en politiker ska föra vidare Vägföreningens åsikter ska dessa accepteras av partikretsen. Där ska alla frågor stöpas ihop och kretsen ska bli enig. Tannerfors liknar partiet vid en kvarn och Vägföreningen vid en böna i denna kvarn.

Tannerfors ser inte lobbyverksamheten som skamlig, utan som en del av demokratin och han tycker att det vore gräsligt om inte politikerna hade tillräcklig kunskap innan de tar beslut. Han anser att lobbyisterna spelar en större roll för att hålla igång en bra demokrati för de etablerade partierna än vad svensk massmedia gör.

Rail Forums VD Guy Ehrling anser att lobbyismen får allt större betydelse i Sverige men att det inte är ett nytt sätt att arbeta. Han menar att fackföreningarna, hyresgästföreningarna, miljögrupperna och branschorganisationerna arbetar på samma sätt. Rail Forum var dock en ny skapelse. Ehrling skiljer inte lobbyisterna från de traditionella intresseorganisationerna som var grundstenar i det korporativa samhället.

## **Politikerna**

Det som lobbymotståndarna i Riksdagen och inom massmedia vänder sig emot är naturligtvis att den information som ska ge politikerna tillräcklig kunskap ofta ska tjäna ett syfte för Vägföreningens medlemmar. Elisa Abascal Reyes (mp) tycker att det inte alltid är helt klart vem som har betalat för att viss information ska föras fram.

Min undersökning har den utgångspunkten att Svenska Vägföreningen och Rail Forum är lobbyorganisationer med den betydelsen att de är utomparlamentariska aktörer som försöker påverka den politiska processen. Jag har tagit reda på via lobbyisterna och politikerna hur lobbyisterna arbetar och hur effekten av arbetet uppfattas. Vid undersökningen av vad politikerna anser om lobbyismen som fenomen visade det sig dock att dessa ville tydliggöra skillnaden mellan olika sorters lobbying innan de besvarade min fråga. De flesta ville dela in begreppet i olika kategorier, till vilka de sedan tog ställning. Dessa kategorier är viktiga för att politikernas åsikt inte ska kunna misstolkas. Kategorierna gäller dock olika lobbyisters metoder att bedriva lobbying och inte deras mål.

För att exemplifiera den begreppsvidd som råder avser jag att kort redovisa ledamöternas förhållande till lobbyism. Sedan redovisar jag vad de har för inställning till den form av lobbying som de anser att Svenska

Vägföreningen och Rail Forum bedriver. Min fråga om politikernas syn på lobbying innehöll aspekten huruvida lobbying är ett problem för demokratin. Aspekten att Svenska Vägföreningen och Rail Forum är resursstarka organisationer bemöts också. Jag delar in politikerna i kategorier utifrån om deras uppfattning är främst positiv eller negativ.

*Positiv inställning* - Monica Öhman (s) skiljer på den lobbying som finns i Sverige och den som finns i bl a Bryssel. Den svenska formen innebär att lobbyisterna arbetar för sina organisationer och intressen medan den som återfinns i Bryssel innebär att professionella lobbyister arbetar i olika riktningar för ett arvode de får av sina skilda uppdragsgivare, menar hon. Den svenska varianten ser hon som positiv och ett sätt att bredda sin information.

Sivert Carlsson (c) gör samma indelning som Öhman och ser heller ingen risk med den svenska lobbyismen. Det faktum att Svenska Vägföreningen och Rail Forum är resursstarkare i förhållande till andra intressenter i trafikpolitiken anser han inte vara ett större problem än att riksdagspartierna är olika stora i en valrörelse. Han tror inte att deras resurser står i relation till deras genomslagskraft.

Per Westerberg (m) gör också en positiv och en negativ indelning av lobbying. Han skiljer det som han kallar den normala och korrekta formen från den mycket brutalt påtryckande. I den normala och korrekta formen försöker lobbyisterna uppmärksamma på fakta samt information och därigenom ge en annan bild än den officiella. I den brutala formen driver lobbyisterna en mycket aggressiv kampanj. Till den första formen räknar han Svenska Vägföreningen och Rail Forum. Dessa kan utbilda Riksdagen och ge synpunkter på sådant som inte har kommit fram, anser han. Däremot är han mindre positiv till när lobbyorganisationerna såsom proffstyckare kan skapa den allmänna opinionen. Här är han kritisk till godtrogna journalister. Den andra formen exemplifierar han med den lobbygrupp som har verkat för att en järnvägssträcka mellan Sundsvall och Umeå, Botniabanan, ska byggas. Denna grupp, Botniabanegruppen, förde en omfattande och aggressiv lobbying, enligt Westerberg.

Kenth Skårvik (fp), Karl-Erik Persson (v) och Jarl Lander (s) delar ungefär samma uppfattning om Svenska Vägföreningen och Rail Forum som de ovan nämnda. De anser att informationen som organisationerna förmedlar är saklig och en tillgång i beslutprocessen. Skårvik ser den som en hjälp för resurssvaga småpartier. De tre uppmärksammar de skilda ekonomiska villkoren för att påverka som olika intressen har, men menar att man som

politiker får väga upp de resursstarka organisationernas genomslagskraft genom att träffa andra grupper i sina hemlän. Lander anser att politikerna representerar samhället i förhållande till organisationerna som i sin tur representerar ett ekonomiskt intresse i olika frågor. Persson (v) betonar att det kan vara problematiskt med lobbyister för nya orutinerade riksdagsmän tills de har lärt sig vilka det är som hör av sig och varför.

Hans Stenman (s) kan varken placeras i den positiva eller den negativa indelningen. Han intar en sorts mellanläge när han anser att den farliga lobbyverksamheten inte är den som lobbyisterna riktar mot politiker med informationsträffar och middagar utan den del som sprids via media. Detta gör de för att inte behöva framföra sina åsikter själva, utan att dessa blir gemene mans åsikter som i förlängningen slår igenom på politikerna.

Han anser att en del av lobbyingen är sund, men att den kan vara farlig om enbart de organisationer som har stora ekonomiska resurser kan påverka i politiken. Lobbyisterna sprider sitt budskap genom att stödja olika projekt och beställa fram utredningar, menar han. Sedan ser de till att de som utför utredningarna också vidarebefordrar informationen till media. Han nämner att även miljörelsen bedriver professionell lobbying idag. Både trafiklobbyisterna och denna skickar sin information med sina respektive budskap och Stenman menar att sanningen antagligen står att finna mitt emellan dessa skilda budskap. Det han ser som negativt med lobbying är om bara en sida har ekonomiska resurser att etablera sin syn på en fråga som sanningen i media.

Stenman ser alltså inte den lobbying som lobbyisterna för mot TU som ett problem; den har liten effekt, men han är ändå negativ till hur dessa grupper kan påverka i samhället. Svenska Vägföreningens betydelse menar han dock är överskattad. De grupper som han upplever som motsatser är å ena sidan miljörelsen, SJ och Banverket och å andra sidan Åkeriförbundet, Transportarbetareförbundet, kommuner och länsstyrelser. Åkeriförbundet verkar mer mot Trafikutskottet än Vägföreningen, som i stället är mer ute i landet på olika lokala vägprojekt.

*Negativ inställning* - Elisa Abascal Reyes (mp) är den politiker som till skillnad från de andra politikerna är odelat negativ till alla former av lobbying. Liksom flera andra gör hon en indelning av de olika påverkansformer som förekommer. Hon skiljer på lobbyism, politisk propaganda och politisk påverkan. Till politisk propaganda räknar hon demonstrationer och namninsamlingar d v s hårda kampanjer via väljarna till politikerna. Till politisk påverkan räknar hon organisationer som öppet

företräder ett intresse, som t ex Föräldrar mot narkotika eller ett kommunalråd som företräder sina väljare och gör en uppvaktning. Lobbyismen kategoriserar hon som ickekonventionella påverkansvägar som sprider mycket selektiv information<sup>57</sup>. Materialet som lobbyisterna förmedlar tillför viss information, enligt Abascal Reyes, men hon skulle aldrig stödja sig på den i sitt arbete, eftersom hon vill ha källan till materialet bekräftad och veta hur det har sammanställts.

Hon anser att det inte finns någon anledning att tro att en lobbyorganisation verkligen har det syfte som den framför till en politiker. Lobbyistens eget intresse vet man inget om, menar hon. Svenska Vägföreningen företräder visserligen alltid vägar, men det hon exemplifierar denna osäkerhet med den är att föreningen vid olika tillfällen antingen argumenterar för miljön eller för tillväxt. Hon anser att de ibland motiverar en motorväg med miljöargument, men när politikerna genomför andra miljövänliga åtgärder, såsom sänkt hastighet, opponerar de sig mot detta med argumentet att dessa hämmar tillväxten.

Abascal Reyes' främsta argument mot lobbying är att hon anser att det ger de kapitalstarka organisationerna makt att få igenom sina argument. Hon anser att det har väldigt betydelse att lobbyorganisationerna har råd att avsätta pengar och personal som följer frågor hela vägen från initiering till färdigt beslut. I längden har detta stor betydelse för beslutet, anser hon, vilket gör att det saknar demokratisk förankring. Hon tycker att det är negativt att även Naturskyddsföreningen har börjat med lobbying och att det tyder på att de konventionella påverkansvägarna är stängda. Hon ser det som ett demokratiproblem att bara de skickligaste når fram genom informationsflödet.

Politikernas möjligheter att väga upp lobbyisternas påtryckningar är att vara lättillgängliga för allmänheten, anser Abascal Reyes. De har även större tilltro till de statliga myndigheterna än till lobbyisterna. Som exempel på hur lobbyisterna försöker komma runt detta nämner hon när Svenska Vägföreningen beställde utredningen *Luften vi andas*<sup>58</sup> av SMHI om statistik över luftföroreningarna i Stockholm. Resultatet av denna blev annorlunda än det som Naturvårdsverket hade kommit fram till. Detta, menar hon, underminerade Naturvårdsverkets anseende effektivt. Hon hävdar att Vägföreningen kände till Naturvårdsverkets höga trovärdighet och därför inledde ett samarbete med en annan trovärdig myndighet. Detta samarbete var mycket effektivt för Vägföreningen.

---

<sup>57</sup> Informationen betecknar hon som vulgärpropagandistiska bulletiner

<sup>58</sup> *Luften vi andas* stöds av Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning (IVL) och SMHI

Abascal Reyes vänder sig även mot att Vägverket har nära kontakter med Svenska Vägföreningen.

## **Avslutande diskussion**

Lobbying riktad mot våra folkvalda är ett fenomen som är på frammarsch. Genom att besvara mina frågeställningar i uppsatsen försöker jag skönja hur lobbyisterna och politikerna ställer sig till lobbying och hur de upplever konsekvenserna av den.

Min första fråga gällde vilka aktörer som lobbyorganisationerna består av. Utan att ha tillgång till Svenska Vägföreningens fullständiga medlemsförteckning framstod att både Vägföreningen och Rail Forum i själva verket är nätverk av företag som har något att vinna på att gå samman. De konstitueras av resursstarka väg- respektive tågintressenter som med all säkerhet även bedriver lobbying på egen hand. Rail Forum verkar dock vara mer näringslivsbetonad än Vägföreningen som även består av kommuner och myndigheter.

Min andra fråga gällde lobbyorganisationernas arbetssätt. Att de verkar både genom de formella och informella kanalerna stod helt klart efter genomgången av deras kontakter med Trafikutskottet och de enskilda ledamöterna. Lobbyisternas beskrivning av verksamheten ger också bilden att det föreligger skillnader i organisationernas strategier. Rail Forum verkade mer via synlighet i media än Vägföreningen. Båda organisationerna betonar dock vikten av att sprida saklig information till politikerna. Avgörande för en dialog med politiker är ett ömsesidigt förtroende som tar lång tid att bygga upp.

De stora konferenserna med många inbjudna gäster och spridningen av information varvas med personliga kontakter som inte registreras eller diarieförs. Här uppenbaras dock att lobbyisterna tar kontakt med politikerna i olika hög grad. Meningarna om detta gick dock isär på den punkten huruvida lobbyisterna vänder sig till den som har makten eller inte. Socialdemokraterna verkade dock ha få kontakter med lobbyisterna. Detta kan förklaras med att partiet i regeringsställning har egna kanaler för att informera sig via regeringskansliet.

Politikernas skiftande åsikter om lobbyisternas makt att påverka dagordningen visar att politikerna uppfattar lobbyisterna på väldigt olika sätt. Slutsatsen man kan dra av detta är att de politiker, som anser att

lobbyisterna kan initiera frågor, upplever dem som en konstant kraft som i politiken, medan de övriga ser politikerna som initiativtagare och lobbyisterna som en reaktion mot färdiga förslag.

Min tredje fråga gällde hur effekten av lobbyisternas arbete uppfattas av lobbyisterna och politikerna. Uppfattningen i media är att lobbyisterna verkligen kan påverka. Lobbyisterna är försiktiga i sina uttalanden om sin eventuella framgång i olika frågor. De vill inte själva ta åt sig äran utan pekar på att det finns fler orsaker till att frågor kan drivas igenom än tryck från lobbyorganisationer.

Bland politikerna kunde en uppdelning göras mellan dem som ansåg att effekten är stor och dem som håller den för liten. De socialdemokratiska ledamöterna och i viss mån centerpartisten ansåg i regel att lobbyisternas arbete hade liten effekt, medan de övriga i olika grad såg på dem som framgångsrika. Detta skulle kunna förklaras av att socialdemokraterna sitter i regeringsställning och vill hävda att de för sina egna frågor.

Den fjärde frågan gällde hur såväl lobbyister som politiker ser på lobbying. Lars-Gunnar Tannerfors anser att lobbyisterna spelar en större roll för att hålla igång en bra demokrati för de etablerade partierna än vad svensk massmedia gör. Guy Ehrling anser inte att lobbyverksamheten är någon ny företeelse i Sverige, utan att intresseorganisationerna länge har arbetat så. Dock anser han att inslaget av lobbying ökar i politiken idag.

Frågan om hur politikernas ser på lobbying och den demokratiska aspekten av den samt olika intressegruppers skilda ekonomiska villkor för att påverka fick naturligtvis skiftande svar. De flesta anser att besluten som fattas är demokratiskt förankrade eftersom de främst ser lobbyisterna som informationsspridare och inte maktfaktorer. Flera politiker var angelägna om att betona att det finns olika typer av lobbying. En överväldigande majoritet av politikerna är dock tämligen positiva till den lobbying som Svenska Vägföreningen och Rail Forum bedriver och ser dessa som ett tillskott i informationsflödet. Detta informationstillskott uppfattas till och med som en hjälp för småpartier. De flesta politikerna menar dock att det inte ligger någon fara i att resurssvagare intressen inte kan föra lika intensiva påtryckningar som de starkare, eftersom politikerna träffar dessa grupper i sina hemlän.

Miljöpartiets Elisa Abascal Reyes ser dock all lobbying som en demokratifara. Hon anser att de resursstarka lobbyorganisationernas möjligheter att följa politiska beslut från initiering till färdiga beslut har negativ inverkan på beslutets demokratiska förankring. Faran med lobbying anser dock socialdemokraten Hans Stenman främst ligga i lobbyisternas opinionsbildande verksamhet.

Om dessa politiker också representerar sina partiers inställning är naturligtvis inte helt klart men om partiernas linje i frågan om lobbying vore helt negativ skulle ledamöterna i Trafikutskottet antagligen inte ha en så positiv inställning som de tycks ha. Miljöpartiet avviker uppenbarligen i denna aspekt.

Ledamöterna är i allmänhet tämligen positiva till lobbying, trots att flera av dem anser att lobbyisternas arbete har effekt i politiken. De poängterar dock att de aldrig tar till sig lobbyisternas argument helt och hållet, vilket leder till slutsatsen att de anser att den faktiska genomslagskraft som lobbyisterna har också är berättigad. Huruvida resultatet av undersökningen av trafiksektorns lobbyverksamhet kan generaliseras till andra sektorer ger dock inte min undersökning svar på.

Lobbying är ett vanligt förekommande inslag i svensk politik idag. Budskapen förs fram på andra sätt än när organisationerna deltog i hög grad i den politiska processen. Dessa organisationer hade dock i allmänhet stora skaror av medlemmar, vilket inte alltid är fallet i dagens lobbyorganisationer, framför allt inte i de sammanslutningar som köper tillfälliga konsulttjänster. Där kan ett fåtal intressenter med rätt resurser utgöra en minst lika stark påtryckargrupp som de medlemsstarka.

Betydelsen av denna slutsats för demokratin är inte självklar men leder till ett antal frågor. Om lobbyorganisationer tillåts inverka på politiken - är det de organisationer som har de största ekonomiska resurserna som kommer att påverka mest? Spelar det någon roll hur många personer som står bakom organisationerna? Hur kan resurssvaga samhällsgrupper kompensera sin sämre ekonomiska ställning? Kommer social kompetens i personliga kontakter spela större roll än verkliga behov? Listan med frågetecken kan göras lång och den tyder på att en osäkerhet kring väljarnas framtida inflytande över politiken föreligger.

Det är ännu för tidigt att kunna utvärdera om lobbyisterna tar över i den svenska politiken. Politikerna verkar i allmänhet inte känna någon oro inför de ökande kontakterna med olika påtryckargrupper. De anser sig förmögna att göra en avvägning mellan informationsspridning och påtryckning. Att det finns ett motstånd mot lobbyisternas inverkan på politiken både i Riksdagen och ute i landet kan kanske i längden förändra politikernas syn på lobbying.



## Referenser

### Offentliga tryck

SOU 1990:44, Demokrati och makt i Sverige

Beslut att avreglera järnvägen: Proposition 1993/94: 166

Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

### Litteratur

Mats Bäck & Tommy Möller, *Partier och organisationer*, (Stockholm: Publica, 1990)

Robert Dahl, *Dilemmas of Pluralist Democracy*, (New Haven: Yale University Press, 1982)

Curt Nicolin, *Järnvägens andra revolution*, (Ekerlids Förlag, 1995)

Olof Petersson, *Maktens nätverk*, (Stockholm: Carlsson Bokförlag, 1989)

Michael Wilson, Asking Questions, i Sapsford, R., & Jupp, V., (eds) *Data Collection and Analysis*, (London, Sage Publications, 1996)

PerOla Öberg, *Särintresse och allmänintresse: Korporatismens ansikten*, (Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis, 1994)

### Övriga källor

Jörgen Hermansson, Torsten Svensson, & PerOla Öberg, Vad blev det av den svenska korporativismen i *Politica*, nr 4, 1997

Joakim Vaverka, *Demokrati i förändring*, Politiska institutioner och strategiskt agerande, Rapport nr12, 1996

Svenska Vägföreningens årsberättelse 1989-1996

Rail Forums årsberättelse 1993 och 1995

*Dialog* nr 2, 1991, Svenska folket om järnvägens utveckling

*Dialog* nr 5, 1992 Strategi för konkurrens på lika villkor mellan järnvägs- och busstrafik

### **Tidningar och tidskrifter**

*Affärsvärlden*, nr 39, 1996, Den vingliga trafikpolitiken

*Aftonbladet*, 98 01 05, Korridor-maffian

*Aftonbladet*, 98 01 07, Se upp med lobbyismen

*Månadens Affärer*, 96 03 07, Transportsektorn - Lobbyisterna laddar upp för slaget om biltrafiken

*Månadens Affärer*, 96 03 07, Nu kommer lobbyisterna!

*Resumé*, 96 10 10

*Svenska Dagbladet Ekonomi*, 95 01 26, Påverkan på räls - utan stickspår

*TT Nyhetsbanken*, 97 04 06, Lobbyisterna - dolda opinionsbildare bakom politikernas beslut

*TT Nyhetsbanken*, 96 09 17, Svenska Vägföreningen: Inte bra halvera väginvesteringar

### **Intervjuer**

971208	Lars-Gunnar Tannerfors, Svenska Vägföreningen
980202	Guy Ehrling, Rail Forum Sweden
980213	Monica Öhman (s)
980305	Per Westerberg (m)
980325	Kenth Skårvik (fp) och Karl-Erik Persson (vp)
980416	Jarl Lander (s)
980421	Sivert Carlsson (c), Hans Stenberg (s) och Elisa Abascal Reyes (mp)

# Bilagor

## Bilaga 1

Intervjufrågor till Svenska Vägföreningen och Rail Forum.

1. Eftersom ni är en intresseförening, vill ni synas och höras?
2. Vad har ni för arbetssätt, hur arbetar ni?
3. Vem eller vilka vänder ni er till?
4. I vilket skede av beslutsprocessen går ni in?
5. Har ni ändrat arbetssätt(tagit efter andra; pga EU-medlemskapet)?
6. Skapar ni allianser, bygger plattformar med andra?
7. Vad betyder det att ha en kändis som ordförande?
8. Hjälper ni till vid motionsskrivande?
9. Hur ser du på lobbying?

Lars-Gunnar Tannerfors frågade jag också om Svenska Vägföreningens arbete under 1997 sedan Kommunikationskommitténs delbetänkande i april 1997.

Rail Forums VD Guy Ehrling frågade jag också om hans medverkan i Tågutredningen 1993

## **Bilaga 2**

### Intervjufrågor till ledamöterna i Trafikutskottet

1. Hur arbetar lobbyorganisationerna och hur mycket kontakt tar de med Trafikutskottet?
2. Vänder de sig speciellt till vissa partier?
3. Kan de påverka dagordningen, dvs kan de initiera frågor?
4. Var i beslutsprocessen går de in och försöker påverka?
5. Var det någon skillnad på Svenska Vägföreningen och Rail Forum?
6. Hade vissa beslut sett annorlunda ut om inte lobbyorganisationerna hade funnits?
7. Kan du ge exempel på när lobbyorganisationerna har lyckats?
8. Hur ser du på lobbying; är den ett problem för demokratin?

## PISA-projektets rapporter

---

1. Ekman, Marie 1995. *Arbetslivsfonden - en modern förvaltningsform. En jämförelse mellan Stockholm och Uppsala län. (ALF)*
2. Vaverka, Joakim 1995. *Särintressenas inflytande över den lagstiftande processen. En jämförande studie av lobbying i den amerikanska kongressen och ett svenskt riksdagsutskott. (KFB)*
3. Lautmann, Johan 1996. *Arbetslivsfonden: En kaderförvaltning? En studie av organisations- och förvaltningsstyrningen av Arbetslivsfonden. (ALF)*
4. Nyqvist, Charlotta 1996. *Organisationernas inflytande efter avkorporatiseringen.*
5. Hansson, Rikard 1996. *Inlandsbanan. Från försvar till turism på 100 år. (KFB)*
6. Tidestav, Kristina 1996. *Har tjänstemännen för stor makt i målstyrda myndigheter? En studie av brukarnas upplevelser och åsikter om Arbetslivsfonden. (ALF)*
7. Berg, Per-Åke 1996. *Arbetslivsfonden. Resultatet av ett politiskt spel. (ALF)*
8. Bosarfve, Sven 1996. *Byråkratins växt. Fallet Arbetslivsfonden. (ALF)*
9. Johansson, Ursula 1996. *Kön och makt i statsförvaltningen. En jämförelse mellan Arbetslivsfonden i fyra län. (ALF)*
10. Duit, Andreas 1996. *Makten och profeterna. Om partier och opinions-undersökningar.*
11. Wockelberg, Helena 1996. *Verksledningsdebatten. En analys av partiets och intresseorganisationers förvaltningspolitiska idéer.*
12. Vaverka, Joakim 1996. *Demokrati i förändring. En studie av lobbying mot kommunikations-, arbetsmarknads- och jordbrukssektorerna i Sverige. (KFB)*
13. Marcusson, Katja 1996. *Att uppvakta statsråd. (KFB)*
14. Oskarsson, Sven 1997. *Påverka och påverkas. 1994 års reformering av arbetslöshetsförsäkringen.*
15. Book, Cecilia 1997. *Kuppmakare och ideologiskt skifte? Om processen när socialdemokraterna upphävde valutareglerna.*
16. Tidestav, Kristina 1997. *Förvaltningsstyrelser - En arena för makt- och intressekamp? En studie av vägverkets förvaltningsstyrelse. (KFB)*
17. Öberg, PerOla 1997. *Medborgarnas inflytande och särintressenas makt. Korporatism och lobbying i statsförvaltningen. Rapport till förvaltningspolitiska kommissionen.*
18. Bergström, Jonas 1997. *Korporatismens död. Svenska Arbetsgivareföreningens avhopp från ämbetsverkens styrelser.*
19. Berg, Hans 1997. *Massmedia - folkföreträdare på frammarsch?*
20. Arnberg, Erik 1997. *Avkorporatiseringen, arbetsmarknadsmyndigheterna och arbetsgivarna. En studie av avkorporatiseringens effekter på Malmöhus länsarbetsnämnd 1993-95.*

## PISA-projektets rapporter

---

21. Fogelberg, Petra 1997. *Trafikinformation som informationstrafik. (KFB)*
22. Berg, Per-Åke 1997. *Arbetslivsfondens organisation. Noggrant övervägande eller slump? (ALF)*
23. Hylander, Johannes 1997. *Påverkansförsök mot förvaltningen. En studie av Vägverkets arbetsplaner. (KFB)*
24. Karlsson, Karin 1997. *Olaglig kamp för djurens befrielse. Hur veganer försvarar användandet av olagliga metoder.*
25. Bjerstedt, Staffan 1997. *Särintressen i statliga verksamheter.*
26. Oskarsson, Sven 1997. *Frihet, Jämlikhet, Effektivitet. Debatten om lagen om anställningsskydd.*
27. Persson, Thomas 1997. *När socialdemokratin avvecklade det statliga bankägandet. En maktstudie om regeringens agerande vid beslutet att sälja Nordbanken.*
28. Olofsdotter, Sofia 1998. *Välfärdssystem i förändring. En studie av den svenska socialdemokratin syn på pensionsfrågan 1959 & 1994.*
29. Ullén, Lars 1998. *Civil olydnad. En kartläggning av civila olydnadsaktioner i Sverige 1990-1996.*
30. Danielsson, Marianne 1998. *Avregleringspolitiken – exemplet taxi. (KFB)*
31. Hååg, Karin 1998. *Dennisöverenskommelsen i pressen – en studie om opinionsbildning genom media och hur media medierar. (KFB)*
32. Sandström, Åsa 1998. *Direkta aktioner. En studie av direkta aktioner i vägbyggnadskonflikter, 1987-1997. (KFB)*
33. Berg, Per-Åke 1998. *Arbetslivsfonden avvecklas. Debatten om när Arbetslivsfonden avvecklades och besluten om att dra in 5 miljarder kronor från fonden. (ALF)*
34. Lundgaard, Mads 1998. *Påverkan av politiska beslut. Intresseorganisationer som lobbyister. En jämförande studie av LO, LRF och SAF.*
35. Ekstam, Mattias 1998. *Den intresserade staten. Regeringens kontakter med remissinstanserna i kultur- och mediafrågor, före och efter kulturdepartementets inrättande.*
36. Fornstedt, Anna 1998. *Tar lobbyisterna över? En studie av lobbying riktad mot Trafikutskottet i Sveriges Riksdag. (KFB)*

