

# Vem äger det offentliga rummet?

En kritisk diskursanalys av privatiseringsmotioner i riksdagen  
mellan åren 1990 och 2000

Diana Hamadi

# Abstract

Over the last two decades there has been a significant increase in privatised areas in the Swedish public sector. The aim of this thesis is to investigate how this has been motivated and formulated in the Swedish parliament. This is done by analysing the motions for privatisation that have been presented in the Swedish parliament between the years of 1990 and 2000. The hypothesis is that there are discourses concerning privatisation and nationalisation that need to be discussed and problematised. This will be done by using a theoretical framework mainly consisting of theories presented by David Harvey, Henri Lefebvre and Jürgen Habermas. By using Norman Fairclough's critical discourse analysis I have discovered four main discourses. The first examines how the word "customer" is used in the motions. The second and third discourse investigates how the concept of effectiveness and development is used in the proposals. Lastly the discourse on neutrality is examined.

The result I have reached is that privatisation serves to increase economic segregation in society and can also have an impact on how citizens participate in a democracy. I suggest that further research needs to be done on the actual consequences of privatisation.

*Nyckelord:* Privatisering, motion, kritisk diskursanalys, kollektivtrafik, marxism, kapitalackumulation, offentliga rummet

*Antal ord:* 9010

# Innehållsförteckning

<b>1 Inledning.....</b>	<b>1</b>
1.1 Syfte och frågeställning.....	1
1.2 Bakgrund .....	2
1.3 Definition av det offentliga rummet .....	2
1.4 Tidigare forskning .....	3
<b>2 Teoretiskt ramverk.....</b>	<b>4</b>
2.1 Ojämlighetens nya geografi.....	4
2.2 Rätten till staden .....	4
2.3 Borgerlig offentlighet .....	5
<b>3 Metod .....</b>	<b>6</b>
3.1 Diskursanalysens teoretiska utgångspunkter.....	6
3.2 Norman Faircloughs tredimensionella modell.....	7
3.2.1 Faircloughs femstegsmetod.....	8
3.3 Material.....	8
3.4 Avgränsning.....	9
<b>4 Analys .....</b>	<b>10</b>
4.1 Kundens bästa för ögonen .....	10
4.2 Effektivitet .....	12
4.3 Utveckling.....	14
4.4 Neutralitet – ett postpolitiskt tillstånd? .....	16
4.5 Slutdiskussion.....	18
4.6 Avslutande reflektioner .....	20
4.6.1 Förslag på framtida forskning .....	21
<b>5 Referenser.....</b>	<b>23</b>
5.1 Skriftliga källor.....	23
5.2 Elektroniska källor.....	23
5.3 Motioner .....	24

# 1 Inledning

De senaste 20 årens privatiseringstakt har varit stadigt ökande och som en följd därav en brännande fråga i den politiska debatten. Under en promenad i min hemstad slogs jag en dag av att bussar, gator och torg föreföll vara in- och utvändigt tapetserade med reklam. Plötsligt blev jag medveten om att jag möts av reklam nästan var jag än rör mig i staden, om det så är i kollektivtrafiken, på torg eller gator. När jag funderade ytterligare på det blev jag även uppmärksam på hur jag som medborgare får röra mig i staden. Det var inte bara reklamskyltarna som fängade mitt intresse, utan även de massiva glaskomplex som upptar allt större ytor i staden. Det väckte en rad olika frågor, framför allt om vem som äger det offentliga rummet – är det medborgarna eller företagen?

Privatiseringen av offentliga rum har debatterats allt mer de senaste åren. Den ökade konkurrensen på både nationell och internationell nivå leder till att allt fler av stadens ytor används för kommersiella syften (Arkitekt, 2013). Det är inte bara våra sinnen som överöses med intryck, utan även vår rörelsefrihet begränsas när vi rör oss i staden. Under nittiotalet lobbade borgerliga partier hårt för privatiseringar i kollektivtrafiken. Motiveringarna var flera, men mest betoning lades på fördelarna den fria marknaden bär med sig.

Som statsvetare intresserar jag mig för beslutens demokratiska implikationer. Vad händer med kollektivtrafiken när privata intressen ges möjlighet att styra den? Besluten om att låta företag göra anspråk på våra offentliga rum sker utan reflektion över demokratispekter vilket jag ämnar undersöka. Jag intresserar mig för hur avpolitiseringsen av det offentliga rummet har skett och hur debatterna som föregått besluten har förts. Riksdagens beslutsfattande föregås i regel av utredningar, remisser och motioner. Genom att studera vilka argument som anförts av förslagsgivarna i frågor om privatiseringar vill jag lägga i dagen det tankesystem som legitimeras. Sammantaget tror jag att den förda debatten på ett lämpligt illustrerar förändringar av demokratiidealet och vem som har rätt till staden.

## 1.1 Syfte och frågeställning

Det övergripande syftet med uppsatsen är att undersöka medborgarens rätt till staden. Det kommer att göras genom att granska de motioner om privatisering av kollektivtrafiken som presenterats i riksdagen mellan år 1990 till år 2000. Undersökningen har som mål att identifiera centrala teman för motiveringen av privatiseringarna. Genom diskursanalysen kommer jag att granska den

argumentation som förts i motionerna som föregått besluten om privatiseringar i riksdagen. Dessa teman kommer sedan att prövas mot välfärdsideal som exempelvis tillgänglighet för att se om de är kompatibla med varandra.

Uppsatsens huvudsakliga fokus ligger på att diskutera aktörers utsagor om varför privatiseringar i kollektivtrafiken är önskvärt. Detta görs genom att granska motioner som lagts fram i riksdagen.

Min problemformulering lyder:

- Hur motiveras privatiseringar i kollektivtrafiken?
- Vilka mönster finns i motionerna?

Problemformuleringen är sprungen ur den fråga som ursprungligen fångade mitt intresse – nämligen vem som äger det offentliga rummet och det är emellertid denna övergripande fråga som jag kommer att relatera studiens resultat till. Ovanstående frågeställningar har formulerats för att avgränsa studien och göra den mer gripbar.

## 1.2 Bakgrund

De senaste 20 åren har präglats av en tilltagande privatiseringstakt inom den offentliga sektorn i Sverige. Cirka en femtedel av de anställda inom välfärdssektorn har en privat arbetsgivare. Ungefär var femte gymnasieelev går i en friskola (Hartman et al., 2011, s. 7). Omvandlingen har sett olika beroende på tid och rum, men har ökat sedan 1990-talet i Sverige (Hartman et al., 2011, s. 9). Under den borgerliga mandatperioden mellan 1991-1994 genomfördes ett antal förändringar som exempelvis konkurrensutsättning och kundvalsmodeller runtom i landet (Hartman et al., 2011, s. 9). När Socialdemokraterna sedan tog över och var vid makten i tolv år avtog denna utveckling en aning, dock inte helt. Sedan den borgerliga regeringen återigen tog över år 2006 har reformarbetet mot en allt mer privatiserad offentlig sektor återupptagits (Hartman et al., 2011, s. 9). Under de senaste åren har ett antal lagar som möjliggör för denna utveckling tillkommit, som exempelvis lagen om offentlig upphandling och lagen om valfrihetssystem (Hartman et al., 2011, s. 9).

## 1.3 Definition av det offentliga rummet

Kollektivtrafiken som offentligt rum är så centralt för uppsatsen att det är lämpligt att redan i ett inledande skede tydligt definiera dess innebörd. Det kan råda viss divergens kring det offentliga rummet som begrepp, uppsatsen utgår emellertid från nationalencyklopedins definition. Enligt dess definition räknas följande som ett offentligt rum:

"En del av bebyggelsemiljö som är tillgänglig för allmänheten, t.ex. gator, passager, gallerior, torg och parker. Husens fasader, plank och vegetation kan betraktas som väggar i det offentliga rummet. Begreppet är tillämpligt främst inom städer och stadsliknande samhällen" (NE, 2013a).

Kollektivtrafik, som bussar eller tåg, utgör inte ett offentligt rum på samma sätt som en gata eller ett torg. Den är avgränsad, rörlig och nyttjas möjligtvis av något färre människor än en gata eller ett torg. Den utgör dock alltså en omistlig del av det offentliga rummet. Kollektivtrafiken är helt avgörande för en stor grupp medborgare att förflytta sig i staden. Andra begrepp brukar användas synonymt med det offentliga rummet för att beskriva kollektivtrafiken, som exempelvis offentlig plats eller miljö. Det är möjligt att kollektivtrafiken befinner sig i gränslandet mellan dessa, men för att undvika förvirring kommer enbart offentligt rum användas i denna uppsats.

## 1.4 Tidigare forskning

Om det offentliga rummet finns det en del forskning. Det samhälle vi känner igen idag började framför allt formas under 1600-talet i och med Westfaliska freden och frågor om demokrati och vilka som ska omfattas av den har diskuterats flitigt sedan dess, men naturligtvis även innan dess. Några exempel på personer som forskat om rätten till det offentliga rummet är den franske filosofen och sociologen Henri Lefebvre, den tyske sociologen Jürgen Habermas samt geografen David Harvey, alla vars böcker kommer att användas i denna uppsats. Vidare finns det forskning som undersöker de demokratiska aspekterna av privatiseringar av det offentliga rummet. Någon forskning som undersöker privatiseringsförslag i riksdagen har dock inte påträffats.

## 2 Teoretiskt ramverk

I följande avsnitt beskrivs uppsatsens teoretiska utgångspunkter. David Harvey, Henri Lefebvre samt Jürgen Habermas är de teoretiker vars teorier i huvudsak används. Samtliga använder sig av marxistisk teori på ett eller annat sätt.

### 2.1 Ojämlighetens nya geografi

Den brittiske kulturgeografen David Harvey tillika författare till boken *Ojämlighetens nya geografi* beskriver utifrån ett marxistiskt perspektiv sambandet mellan den globala kapitalismen och ojämlikheten den ger upphov till. Harvey menar att stadens utformning är den yttersta manifestationen av ett samhälles ekonomiska system (Harvey, 2011, s. 8). En central byggsten i detta system är problemen som följer av överackumulation. En av kapitalismens hörnstenar är kapitalackumulation. Det innebär att ett företag i takt med att det samlar kapital kan återinvestera det i mer human- eller realkapital, vilket är själva tillväxtens drivkraft (NE, 2013b). Ackumulationens paradox är att när den når en viss gräns är kontraproduktiv. Om överskottet enbart cirkulerar i ett planlöst tomrum kommer det så småningom att devalveras, därför är det av yttersta vikt att det återinvesteras. Ett populärt alternativ är att investera i en stads infrastruktur (Harvey, 2011, s. 10). Vidare problematiserar Harvey den moderna uppfattningen om pengar, tid och rum såväl som deras relation till varandra. Harvey fortsätter med att undersöka hur beslutsfattare i allt större utsträckning framhäver vikten av entreprenörskap i strävan efter att stå sig i den globala konkurrensen (Harvey, 2011, s. 15).

### 2.2 Rätten till staden

Lefebvre undersöker det offentliga rummets sociala dimension. Han ser det offentliga rummet som en direkt avspiegling av samhället och att vi därför kan lära oss mycket genom att observera dess utformning. Enligt Lefebvre varken kan eller bör det offentliga rummet vara en apolitisk plats. Eftersom vi är fysiska varelser blir därmed rummet den ultimata arenan för politisk dragkamp (Elden, 2004, s. 183). För Lefebvre är det offentliga rummet med andra ord en plats där sociala hierarkier reproduceras genom att vissa grupper exkluderas eller inkluderas beroende på vilket av samhällets stratan de befinner sig inom. Med andra ord

undersöker han förhållandet mellan politik och och det offentliga rummet i relation till modern kapitalism. Centralt för hans analys i ett av hans mest inflytelserika verk *The Production of Space* från 1974 är produktionen av rum. För att kapitalismen ska fortleva behöver den utrymme och söker därför dominera olika rum, däribland det offentliga (Elden, 2004, s. 181). Här görs en distinktion mellan dominans och appropriation av rummet där det senare är ett mått medborgarinflytande och står i direkt motsättning till det förstnämnda (Lefebvre, 1974, s. 165).

## 2.3 Borgerlig offentlighet

I boken *Borgerlig offentlighet* undersöker Habermas vilken roll det offentliga har haft historiskt sett och hur den ser ut idag. Med avstamp i det antika Rom och vilken plats det offentliga fyllde där följer han dess resa i historien (Habermas, 2003, s. 6). Den borgerliga offentligheten, som den kallas av Habermas, inleddes i takt med 1100- och 1200-talens handelskapitalism och har sedan gradvis ökat därifrån (Habermas, 2003, s. 9). Vidare riktar han en kritik mot den moderna uppdelningen mellan det privata och det offentliga. Offentligheten har varit en plats för politiska och sociala möten och är därför av grundläggande betydelse för demokratins framväxt. På torgen har människor haft möjlighet att mötas och föra kritiska resonemang tillsammans och därmed även fastställa vad som utgör den allmänna opinionen (Habermas, 2003, s. 15). Under 1800- och 1900-talet började statliga regleringar införas och det föreföll som om det skulle ske ett skifte. Att gränserna mellan privat och offentligt började lösas upp betydde inte bara att staten fick större inflytande på det privata området, utan även att det privata påverkade det offentliga (Habermas, 2003, s. 17). Därutöver menar Habermas att den kapitalistiska utvecklingen fördummat befolkningen. De som förut ägnade sig åt bildning och kritik av etablissemanget, ägnar sig nu åt konsumtion. I stället för att forma politiken låter de sig nu formas av den (Habermas, 2003, s. 19).



## 3 Metod

Följande kapitel beskriver uppsatsens metodologiska val. Det inleds med diskursanalysens teoretiska utgångspunkter. Därefter följer en beskrivning av Norman Faircloughs kritiska diskursanalys. Fairclough är professor emeritus i lingvistik och en av grundarna till vad som benämns den kritiska diskursanalysen. Avslutningsvis ges en beskrivning av studiens material och avgränsning.

### 3.1 Diskursanalysens teoretiska utgångspunkter

Uppsatsens huvudsakliga fokus ligger på hur samtalet kring privatiseringar i det offentliga rummet har förts och då närmare bestämt på de som förespråkar privatiseringar. Sättet på vilket jag ämnar göra det är genom att granska motioner som ledamöter lämnat i riksdagen. Syftet är huvudsakligen att undersöka vilka motiv som ligger till grund för motionerna samt vilket system de legitimerar. Det naturliga sättet att angripa frågeställningen är med hjälp av diskursanalysen. En diskurs är ett system inom vilket olika praktiker och utsagor kan skapas och normaliseras (Neumann, 2003, s. 17). Riksdagen är en plats där olika politiska intressen möts och konkurrerar med varandra. Språket, som det främsta kommunikationsmedlet i detta sammanhang, spelar därför en viktig roll.

Hos människan finns en allmän tendens att vilja förstå och strukturera verkligheten i ett system. Det dagliga livet förenklas avsevärt om vi vet hur vi ska förhålla oss till det. Med tiden utökar vi antalet verktyg vi har för att förhålla oss till verkligheten. När vi hittat ett förhållningssätt som passar oss, om det så är politiskt eller moraliskt, håller vi oss gärna till det och vill även att andra ska acceptera vår världsbild och agera utifrån den. Att erövra varenda dimension av verkligheten låter som ett imponant och i praktiken omöjligt projekt, därför förenklar vi de intryck våra sinnen matas med (Neumann, 2003, s. 32). Inom strukturalismen, som ofta kommer i sällskap med diskursanalysen, menar man att det på både individ- och strukturnivå pågår en kamp om vilken sanning som ska vara universell (Neumann, 2003, s. 20).

Diskursanalysen kommer ur den kritik som på sextio- och sjuttioalet anfördes mot den etablerade forskningsmetoden. Kritiken har främst grundat sig i ett problematiserande av det naturvetenskapliga ideal som varit förhärskande inom vetenskapen under lång tid. Detta ideal är i sin tur avhängigt vilken ontologisk och epistemologisk utgångspunkt en har som forskare. Positivismen, ur vilket det naturvetenskapliga idealet har kommit, som i sin tur är ett barn av upplysningstiden, vilar på en rationell och empirisk grund (Neumann, 2003, s. 29)

Inom vetenskapsteorin skulle en person som förfäktar detta ideal troligtvis vara av uppfattningen att det finns en verklighet som inte är beroende av betraktaren och det är möjligt att göra fasta utsagor om den. Hermeneutik, som kan sägas vara dess motsats och diskursanalysens hemvist, är av uppfattningen att människors uppfattningsförmåga inte är oförmedlad (Neumann, 2003, s. 30). Den som gör en diskursanalys, och därmed troligtvis sällar sig till den hermeneutiska falangen, skulle troligtvis ta en mer relativistisk ställning till verkligheten och hur vi når kunskap om den.

Inom diskursanalysen är det makt som är föremål för kritik. Enligt Foucault är det reglerna för de utsagor som antas vara giltiga och av naturen givna (Jørgensen & Philips, 2000, s. 19). Foucault menar att det finns kunskapsregimer som dikterar vad som får och inte får sägas och det är emellertid dessa strukturer han vill kasta ljus på. Han konkluderar att diskurserna begränsar det språkliga handlingsutrymmet. Fokus för denna uppsatsen är diskursen i vilken förslagen om privatiseringar presenterats, det vill säga den kapitalistiska diskursen.

## 3.2 Norman Faircloughs tredimensionella modell

Viktigt för Faircloughs perspektiv på diskursanalysen är att det är en viktig form av social praktik som formar kunskap identiteter, maktrelationer och befinner sig i en dialektisk relation till andra diskurser (Fairclough, 2001, s. 230). I sin forskning presenterar han en tredimensionell modell som analytiskt ramverk. Språkbruket har en kommunikativ aspekt som i sin tur består av tre dimensioner. I det här fallet språkbruket i motionerna som presenterats i riksdagen. Den analytiska ramen ser ut som följer; text, diskursiv praktik och slutligen social praktik (Fairclough, 2001, s. 234-235). Inledningsvis kollar man på textens egenskaper, vad som kännetecknar den med avseende på vokabulär, grammatik och sammanhang mellan satser. Det andra steget är att se till de produktions- och konsumtionsmönster texten ger upphov till. Dessa kallas för textens diskursiva praktik. Den diskursiva praktiken är hur författaren bygger på redan existerande diskurser i den skrivna texten, precis som läsaren i sin tur använder sig av de diskurser den känner till för att begripliggöra texten. Det är ett led i sökandet efter trestegsmodellens sista dimension och det är att finna den sociala praktiken. Som forskare vill man slutligen bedöma om den diskursiva praktiken reproducerar eller ifrågasätter den rådande diskursordningen och vilka implikationer det för den sociala praktiken (Fairclough, 2001, s. 235).

### 3.2.1 Faircloughs femstegsmetod

Tillsammans med den tredimensionella modellen kommer även Faircloughs femstegsmodell användas. Nedan följer en översiktlig beskrivning i punktform följt av en utförligare dito.

- a) Identifiera ett socialt problem.
- b) Identifiera de hinder som står i vägen för problemets lösning.
- c) Identifiera vilka som tjänar på den rådande ordningen.
- d) Finna möjliga lösningar på det valda problemet.
- e) Reflektera kritiskt kring resultatet (Fairclough, 2001, s. 236).

Samtliga steg kommer att redogöras för i uppsatsen. Det sociala problemet återfinns i uppsatsens problemformulering. Steg b och c i processen kommer att utvecklas främst i uppsatsens analyskapitel. Den kommer utföras genom att koppla ihop ordval och resonemang i motionerna med den ideologi de tar avstamp i. Därefter kommer de analyseras utifrån uppsatsens teoretiska utgångspunkt. Genom att fokusera på hinder som ska överkommas är målet att förstå hur problemet uppstår och vilka kopplingar det har till sociala praktiker. Genom att identifiera vilka som tjänar på det rådande systemet blir det även lättare att utvärdera varför en förändring av det inte ligger i deras intresse (Fairclough, 2001, s. 238). Därefter återstår det att som uppsatsförfattare att identifiera möjliga lösningar på det sociala problem hon eller han avser undersöka. Detta steg återfinns i uppsatsens slutdiskussion. Avslutningsvis kommer jag reflektera kritiskt över mitt arbete och mina teoretiska utgångspunkter, vilket kommer att göras i uppsatsens avslutande reflektioner (Fairclough, 2001, s. 236).

## 3.3 Material

Analysmaterialet består av privatiseringsmotioner som presenterats i riksdagen från och med år 1990 fram till år 2000. Sammantaget rör det sig om 18 stycken motioner i vilka det argumenteras för privatiseringar i kollektivtrafiken. Eftersom beslut om privatiseringar fattas i riksdagen kändes det lämpligt att utgå från det underlag som föregår dem, även om naturligtvis inte alla motioner leder till beslut. Samtliga återfinns på riksdagens hemsida och länkar till dem finns i uppsatsens referenslista. Vilka partier som presenterat motionerna läggs det inte någon vikt vid i uppsatsen, men för den intresserade står det i referenslistan. Detta för att privatiseringsdiskursen återfinns hos flera partier och just parti inte är mest intressanta för detta arbete.

Motionerna uppvisar lite olika struktur med avseende på både språk och disposition. Somliga är skrivna i löpande text och inleds med bakgrundsinformation till varför förslaget läggs fram, medan andra är skrivna i en

formell ton och inleds med själva förslaget för att sedan fortlöpa med argument om varför förslaget bör gå igenom.

På regeringens hemsida går det att läsa hur ett förslag går från proposition till lag. Oftast är det regeringen som ger förslag på en ny lag (Regeringen, 2013). Innan förslaget skrivs görs en utredning. När den är färdig går den på remiss, vilket innebär att ett antal personer, myndigheter och organisationer får göra ett utlåtande om utredningen. Skulle flera avvisa förslaget kan det komma att behöva skrivas om. Efter utredningen skriver regeringen en proposition som sedan riksdagen får uttala sig om. För att säkerställa att det nya förslaget inte strider mot nuvarande lagstiftning gör lagrådet en undersökning (Regeringen, 2013). När sedan förslaget gått upp i riksdagen uttalar man sig utskottsvis om sina synpunkter på förslaget och propositionen accepteras eller förkastas. Om riksdagen säger ja till förslaget resulterar det i en ny lag (Regeringen, 2013).

I det fall en riksdagsledamot inte håller med regeringen har hon eller han möjlighet att lägga fram ett nytt förslag och det är det som kallas för en motion. Om riksdagen anser att motionen är mer lämplig än propositionen måste den således agera utifrån motionen. I och med att regeringen oftast lägger fram propositioner valde jag att använda motioner i stället. Dels för att de är många fler och troligtvis uppvisar en lite större bredd än enbart de som presenterats av regeringen.

### 3.4 Avgränsning

Varje uppsats kräver sin avgränsning och så även denna. Diskursen kring privatiseringar i det offentliga rummet återfinns i tidningar, det talade språket, böcker och debattprogram. Därför har det funnits ett behov av att bestämma vad som ska utgöra uppsatsens analysenheter. Ingen diskurs existerar oberoende av någon annan, därför låter sig gränserna inte dra särskilt lätt (Neumann, 2003, s. 52). Jag har emellertid valt att avgränsa mig till motioner som lämnats i riksdagen. Riksdagen som Sveriges högst beslutande organ är den plats där det är otvetydigt viktigast att övertyga majoriteten om privatiseringar ska ske eller inte. Materialet blir även mer enhetligt än ett axplock artiklar, vilket har både praktiska och teoretiska fördelar. Dels underlättar det i sökandet efter mönster i argumentationen och dels underlättar det materialsökningen eftersom allt underlag kommer från en och samma källa. Vidare har jag valt att enbart titta på motioner med förslag om privatisering och inte mot. Delvis eftersom tiden och utrymmet inte lämnar plats åt det, men även eftersom mitt syfte inte är att göra en komparativ studie mellan diskurserna. Även avgränsningen i tid har praktiska orsaker.

## 4 Analys

När det talas för privatiseringar i allmänhet används ett antal diskurser som i sin tur är en del av en diskursordning. Jag har identifierat fyra stycken sätt på vilka privatiseringsdiskursen har förts och kommer att redogöra för och diskutera dem nedan. Den första är hur resenärens eller kundens bästa används som motivering till privatiseringar av kollektivtrafiken. Den andra diskursen som urskiljts är den om effektivitet, oftast används den ur ett ekonomiskt perspektiv. Den tredje diskursen som utkristalliserat sig är den om utveckling. Även den verkar syfta på produktion och försäljning. En fjärde diskurs som är mindre tydlig än de andra, men inte desto mindre intressant är den om neutralitet som verkar syfta till att statligt ägd verksamhet är politisk och att släppa in privata aktörer i denna verksamhet visar på neutralitet och självständighet. Diskurserna tangerar och överlappar i vissa fall varandra, men för överskådlighetens skull kommer de att presenteras under var sin rubrik. Vidare kommer jag att redogöra för sambandet mellan texten och den sociala praktiken och vice versa enligt Faircloughs tredimensionella modell. Därefter kommer jag fokusera på vilket system som legitimeras genom dessa motioner och på så vis även identifiera vilka som tjänar på den ordningen. Motionernas innehåll kommer även att problematiseras utifrån uppsatsens teoretiska utgångspunkter samt kopplas till problemformuleringens hinder och möjliga lösningar enligt Faircloughs femdimensionella modell.

### 4.1 Kundens bästa för ögonen

Ett återkommande argument som anförs är att privatiseringar i kollektivtrafiken är till gagn för kunden. Utvecklingen av de statligt ägda järnvägarna och tågen sägs ha avstannat och vara i behov av förnyelse. Nedan följer ett exempel.

"Regeringens politik syftar till att avmonopolisera och avreglera trafiken för att förbättra konkurrensvillkoren och pressa kostnaderna till fromma för resenärerna och skattebetalarna. Detta är bra och har visat sig lyckosamt." (Motion, T506, s. 1).

Sättet på vilket privatiseringen kommer att vara till nytta för kunden är genom att konkurrensen kommer att sänka kostnaderna vilket de menar varit framgångsrikt. I en artikel beskriver författaren Jesper Strömbäck förändringen som sker när medborgare betraktas som kunder. Naturligtvis är vi alla medborgare som i det dagliga livet konsumerar varor - vad Strömbäck syftar på är den förändrade synen på moral i relation till samhället. Det leder i förlängningen till en kommersialisering av samhällets uppdrag. Sättet på vilket förändringar sker sammanfattas väl på följande sätt; den politiska arenan byts ut mot marknaden, människor betraktar sig själva som individer och inte en del av en gemenskap och

orienterar sig mer mot privatlivet än samhällslivet (DIK, 2004, s. 6). Att allt fler accepterar rollen som kund visar enligt Strömbäck på en förtunning av demokratin. Här går det att se kopplingen mellan det textuella och dess implikationer i den sociala praktiken. I praktiken innebär det att medborgaren som nu betraktar sig själv som kund även börjar agera utifrån denna devis. Individen funderar mer på sina rättigheter än skyldigheter, i enlighet med marknadsekonominns bevingade ord "kunden har alltid rätt". Den som känner missnöje med den förda politiken kan vara det utan att känna skyldighet att engagera sig för förändring av den. Det kan resultera i medborgare som låter bli att rösta för att de upplever att inget parti ligger i linje med deras värderingar (DIK, 2004, s. 6).

Strömbäck fortsätter med att beskriva vad demokratins förtunning har för följd för medierna och journalistiken. Dessa börjar nu tilltala människor i egenskap av kunder och som nu ska håvas med alla till buds stående medel. Tidningarna kommer därför att lägga mer fokus på underhållning än granskande journalistik om det är så att majoriteten av befolkningen efterfrågar det (DIK, 2004). Av Habermas benämns det publikumets förfall. De som förut ägnat sig åt att tänka kring politik och forma den allmänna opinionen i stället låter sig formas. Konsumtionen av litteratur och nyheter som filtrerats genom massmedierna vilket bidrar till en passivisering av medborgarna (Habermas, 2003, s. 20). Habermas menar att vi förflyttat oss från den fysiska sfären till den mediala sfären. Politiken diskuteras inte längre på caféer eller andra platser, utan levereras i ett färdigt åsiktspaket (Habermas, 2003, s. 19). Vidare menar Habermas att det skapat ett nytt offentligt klimat som är regisserat och acklamativt (Habermas, 2003, s. 19). Möjligen reflekterar vi kritiskt över innehållet i efterhand, men fortfarande deltar vi inte aktivt i forandet och produktionen av den allmänna opinionen (Habermas, 2003, s. 19). Habermas kan här ge oss en förståelse av den språkliga förskjutning (som naturligtvis även har verkningar i den sociala praktiken) från medborgare till kund som skett de senaste decennierna. Den bör med andra ses som en yttring av en samhällsövergripande förändring.

Utvecklingen mot en mer marknadsorienterad modell hos samhället i stort får verkningar även för kollektivtrafiken. I annan motion kan vi läsa följande:

"Nya regler som innebär en ökad konkurrens förbättrar även möjligheterna för SJ, i kraft av den dominerande operatören, och för nya aktörer att utveckla kundanpassade och effektiva transportlösningar. Redan det förhållandet att det finns en möjlighet för nya aktörer att komma in på marknaden stimulerar till ökad effektivitet, nytänkande och kundanpassning." (Motion: 1995/96: T32).

På liknande vis som med den granskande journalistiken skulle vinstintressen i kollektivtrafiken kunna innebära att bussar eller tåg slutar gå till mindre lönsamma orter som ligger i glesbygden. En konsekvens därav är avfolkning i glesbygderna eftersom alternativa färdmedel inte är tillgängliga (Bussmagasinet, 2012). Otillgängligheten leder till begränsningar av människors möjlighet att ta sig till arbete, utbildning, service, vård, kultur och fritidsaktiviteter (SOU, 2003, s. 215). Idag är en tredjedel av befolkningen beroende av kollektivtrafiken, framför allt är det unga och äldre som nyttjar den. Den statligt ägda kollektivtrafiken har inget vinstintresse och behöver därmed inte ta hänsyn till huruvida en sträcka är

lönsam eller inte. En utbyggnad av kollektivtrafiken verkar även föra med sig många samhällsnyttiga aspekter som presenteras i en av SOU:s undersökningar. Några av dem är ökad rörlighet som i sin tur leder till ökad jämställdhet eftersom fler kvinnor än män använder kollektivtrafiken som enda färdmedel (SOU, 2003, s. 217). Undersökningar har även påvisat att det råder ett positivt samband mellan hur mycket människor nyttjar kollektivtrafiken och deras cykelvanor (SOU, 2003, s. 217). Vidare vidhålls det i studien att alla individers välfärd måste inkluderas i en välfärdsekonomisk analys. Studien kan sammanfattas väl i att samhället är mer än summan av dess individer (SOU, 2003, s. 219). Ett holistiskt perspektiv som ser till kollektivet och inte individen i första hand.

## 4.2 Effektivitet

Den andra diskursen jag identifierat är den som förs om att statlig ägda företag lider av en bristande effektivitet. I följande citat syns ett exempel på hur den eftersträvade effektiviteten kan formuleras:

"En tredje orsak är att privatiseringar leder till en högre effektivitet. Överlastade statsapparater blir av med uppgifter och skötseln av företagen blir effektivare med nya, tydligare ägare. Privatiseringar innebär vinster, både för staten och för de nya ägarna." (Motion 2001/02:T73).

I en av Konkurrensverkets studier kan vi läsa att det förefaller som att privata företag i allmänhet är effektivare och produktivare än privata sådana (Konkurrensverket, 2012, s. 43). Orden effektivitet och produktivitet har positiva konnotationer, men det är enligt mig lämpligt att studera deras innebörd i sammanhanget och problematisera deras praktiska följder. I samma studie kan vi exempelvis läsa att privatisering minskar antalet anställda och att de dessutom till stor del utgörs av lågutbildade människor (Konkurrensverket, 2012, s. 51-52). Vad det har för följder för dessa individer och samhället i stort är tydligt. Det har med största sannolikhet förödande konsekvenser för de individer som blir av med sitt jobb, men även för samhället i stort där klyftorna mellan låg- och höginkomsttagare ökar. I en studie utförd av Studieförbundet Näringsliv och Samhälle beskrivs en del av ineffektiviteten som avsiktlig. Om konkurrens fungerar som den ska är det relativt lätt för företag att ta sig in och ut på marknaden. När det gäller välfärdstjänster däremot, finns det ett syfte med trögheten. Företag som tillhandahåller välfärdstjänster måste kontrolleras noggrant. I det fall de slås ut vid varje tecken på svaghet skulle det skapa brister i kontinuitet för medborgarna (SNS, 2003, s. 268). När det gäller kollektivtrafik, sjukvård eller skola är det rimligen motiverat med denna tröghetsmekanism. Det är naturligtvis svårt att svara på hur mycket av ineffektiviteten som observerats av motionsförfattarna som är motiverad och vad som helt enkelt är en brist hos de som då tillhandahöll dessa tjänster.

Ytterligare ett exempel från en annan motion talar om effektivitet i relation till vinst.

"Inriktningen på förslagen är till stora delar bra, men långt ifrån tillräckligt långtgående för att järnvägens fulla potential som effektivt och miljövänligt transportmedel skall kunna tas till vara. Förslaget innebär en avreglering vad avser godstrafik och regional järnvägstrafik. Motivet för dessa förändringar är att utnyttja de effektivitetsvinster och den utvecklingskraft som konkurrensen kan leda till." (Motion 1995/96:T32)

Här blir teorin om kapitalackumulation mycket relevant. Enligt Harvey finns det ett samband mellan överackumulation och den ojämna geografiska utvecklingen i samhället (Harvey, 2011, s. 10). Staden är i sig ett resultat av överackumulation. Vad Harvey menar är att kapitalismen och urbaniseringen är ömsesidigt beroende av varandra. När ett företag producerar något vill de skapa ett överskott, det vill säga vinst, för att återinvestera vinsten i företaget. Detta är själva grundbulten i en stads tillväxt och gör att dess population ökar (Harvey, 2011, s. 134). Den linjära tillväxten för dock med sig en del problem. Tillväxten kräver ett effektivt hushållande med resurser. Om mer arbete kan utföras av en maskin blir det också färre jobb åt människor. Företagen behöver även finna nya produktionsmedel vilket historiskt sett varit imperialismens och kolonialismens uppsåt (Harvey, 2011, s. 135). Ett exempel på kopplingen mellan urbanisering och kapitalism är utvecklingen som låg i full blom i 1940-talets USA. Urbaniseringen ledde inte bara till en ny infrastruktur, men även livsstilen kom att förändras (Harvey, 2011, s. 140). Ägandet kylskåp, luftkonditioneringsapparater och fordon blev en statusmarkör. Staten subventionerade även de som ville äga sin bostäder, vilket skapade en medelklass som värnade om sina privilegier (Harvey, 2011, s. 140). Habermas skulle troligtvis se det som ännu ett led i passiviseringen av folket. Genom projekt av detta slag använde man sig av kapitalöverskottet, men det var endast till gagn för medelklassen. Det ledde så småningom till 1960-talets protester för medborgerliga rättigheter och mot imperialism, ett helt annorlunda stadsliv (Harvey, 2011, s. 140). Lefebvre var aktiv under denna tidsperiod om man vill sätta hans verk i kontext. Varför teorin om kapitalackumulation är relevant för att problematisera effektivitetsvinsterna som anförs i ovanstående citat är för att de historiskt sett visat sig vara till fördel endast för de med betalningsförmåga. Vidare står det i motion 1995/95:T32 att:

"Nya regler som innebär en ökad konkurrens förbättrar även möjligheterna för SJ, i kraft av den dominerande operatören, och för nya aktörer att utveckla kundanpassade och effektiva transportlösningar. Redan det förhållandet att det finns möjlighet för nya aktörer att komma in på marknaden stimulerar till ökad effektivitet, nytänkande och kundanpassning." (Motion 1995/96:T32)

I en studie utförd av Studieförbundet Näringsliv och Samhälle granskar de konkurrensens konsekvenser med motiveringen att forskningen idag inte kan svara på huruvida privatiseringarna inom offentlig sektor resulterat i de effektivitetsvinster som utlovats av dess förespråkare. Studien fokuserar främst på



privatiseringar som skett i förskola, skola, arbetsmarknadspolitik och sjukvård, men är relevant även när vi diskuterar privatiseringar inom kollektivtrafiken. I den talas det om förskjutningen från välfärdsstat till välfärdssamhälle (Hartman et al., 2011, s. 10). Man menar att målen för båda modellerna i teorin inte skiljer sig särskilt mycket från varandra. Det vill säga att alla medborgare ska garanteras tillgång till välfärdstjänster när de behöver oavsett betalningsförmåga (Hartman et al., 2011, s. 10). Skillnaden ligger i praktiken – det vill säga i tillhandahållandet av dessa tjänster. I den förstnämnda modellen är det den offentliga sektorn som producerar välfärdstjänster, medan det i den andra modellen finns olika produktionsformer (Hartman et al., 2011, s. 10). Vidare visar studien att Sverige haft en tilltagande privatiseringstakt, med en koncentration till Alliansregeringens mandatperioder med start år 2006 (Hartman et al., 2011, s. 258). En av studiens mest centrala slutsatser är att kunskapen om huruvida kvaliteten, kostnaderna och effektiviteten blivit bättre är undermålig (Hartman et al., 2011, s. 262). Enligt studien går det inte att bekräfta några påtagliga förändringar i kvalitet inom välfärdssektorn.

En av studiens intressantare slutsatser är att det inom de flesta områden som privatiserats i den offentliga sektorn finns en överrepresentation av höginkomsttagare i själva kundbasen, vilket ger anledning att tro att privatiseringar ökar segregationen i samhället (Hartman et al., 2012, s. 266). I slutet av ovanstående citats anförs graden av nytänkande som motivering till privatisering, vilket SNS studie inte kunnat finna (Hartman et al., 2011, s. 270). Det innebär inte att innovationen per automatik återfinns inom den offentliga sektorn. Kritiken som anförts av motionsförfattarna är troligtvis inte sprungen ur intet och grundar sig säkert i ett uppriktigt missnöje, men den behöver enligt mig problematiseras och forskas vidare på.

### 4.3 Utveckling

Utveckling används ofta tillsammans eller synonymt med effektivitet, men betyder inte riktigt samma sak. Oftast används det när det talas om att expandera verksamheten. Som i följande exempel:

"En sådan lösning skulle medge obegränsade möjligheter till internationell expansion och skapa bättre förutsättningar för att behålla den specifika kompetensen och för en utveckling av verksamheten". (Motion 1995/96:T32)

Återigen aktualiseras teorin om kapitalackumulation. Lefebvre närmade sig först den genom att tala om hur kapitalismen överlever genom att skapa rum. Teorin vidareutvecklades sedan av andra teoretiker som använde sig av begreppet imperialism för att beskriva fenomenet. I stycket som berör effektivitet berörs

sambandet mellan överackumulation och urbanisering. I detta avsnitt kommer den användas för att analysera sambandet mellan överackumulation och geografisk expansion. Den geografiska expansionen benämns av Harvey som den "nya" imperialismen. Om det inte finns ett ställe dit kapitalöverskottet kan ta vägen finns det en risk för att arbetskraft och kapital devalveras (Harvey, 2011, s. 160). Investeringar i infrastruktur är då en möjlig lösning på problemet. Detta kallas för en tidlig förskjutning eftersom det görs långsiktiga investeringar (Harvey, 2011, s. 162). Ett annat sätt är en rumslig förskjutning där ett företag försöker slå sig in på nya marknader för att kunna nyttja deras produktionsförmåga, resurser och sociala förhållanden (Harvey, 2011, s. 162). Överackumulationens problematik har enligt forskaren Robert Brenner varit ständigt närvarande sedan 1970-talet. En annan forskare, Peter Gowan, menar på att instabiliteten skapas avsiktligt av somliga länder för att bibehålla sin maktposition (Harvey, 2011, s. 160). Vidare menar Harvey att ackumulering i allt större utsträckning har skett genom frångående (Harvey, 2011, s. 161). Privata aktörer inom svensk kollektivtrafik skulle troligtvis ägna sig åt en kombination av både tidlig och rumslig förskjutning. Nedan följer ännu ett exempel om vilket syfte utveckling kan ha:

"Separationen av verksamheterna på järnvägsområdet har tydliggjort operatörernas roll på ett positivt sätt. Beslutet att bolagisera SJ, vilket uppfyller ett av oss sedan länge framfört krav, möjliggör en ökad konkurrens om verksamheten på de svenska järnvägsspåren. Ett resultat av denna förändring är att flera nya, större och mindre järnvägsföretag med kreativa entreprenörer som ägare, hittat nischer och anpassat sin verksamhet till transportbehoven. Dessa företag bör genom fortsatt avreglering ges vidgade möjligheter att i konkurrens utveckla, utöka och bredda sina verksamheter." (Motion 2001/02:T73).

Privata aktörer skulle investera i fysisk infrastruktur, det vill säga järnvägar, tåg och bussar. Kollektivtrafiken är en central del i staden och en för många människor viktig transportmetod. Den är därför av avgörande betydelse för att produktion och konsumtion ska kunna fortsätta (Harvey, 2011, s. 162). Stora mängder av det överskott som uppkommit kan därför absorberas av kollektivtrafiken om den ges möjlighet att expandera. Om investeringarna inte är lyckosamma leder det till överackumulation (Harvey, 2011, s. 163). Med andra ord löser kapitalismen kriser som uppstår till följd av överackumulation med tidlig förskjutning och geografisk expansion. I takt med att fler aktörer tar plats på den internationella arenan kommer den på sikt mättas. Det kan leda till att svaga aktörer utkonkurreras eller till och med väpnad konflikt (Harvey, 2011, s. 169).

Vidare menar Friedrich Hegel att överackumulationens logik är att somliga vinner på den medan andra förlorar på den. Denna dialektik ger upphov till tidsrumsliga lösningar på andra platser (Harvey, 2011, s. 170). Vad som sker i praktiken är att ojämlikheten i samhället outsourcas till andra platser och skapar en global över- och underklass. Ett exempel är Joseph Chamberlain som 1800-talets England som menade att det låg i alla människors intresse att ha en fungerande välfärd. Därför uppmanade han mer bemedlade människor att investera i social och fysisk infrastruktur för att öka jämlikheten i samhället (Harvey, 2011, s. 170). När han inte fick gehör för sitt förslag ändrade han kurs

och började i stället förespråka imperialism. Utifrån detta resonemang skulle den svenska kollektivtrafiken mycket väl kunna både utvecklas och effektiviseras utan att privata aktörer tillåts, utan skulle i stället kunna finansieras av staten.

Vidare hävdar tänkare som Rosa Luxemburg att ackumulationen möjliggörs genom fråntagande (Harvey, 2011, s. 179). Det ligger i kapitalismens natur och inleds redan i fabriken när arbetstagare och arbetsgivare förhandlar om lön. Som ett vidare led i ackumulationen kan privatisering av jord, arbetskraftens reifikation, samt imperialistisk plundring av naturtillgångar nämnas (Harvey, 2011, s. 182). Med tiden har finansväsendet och immateriella rättigheter fått en mer framträdande roll. Exempelvis genom patent och licenser på olika råvaror och genom den ohållbara utvinningen av olja (Harvey, 2011, s. 184). Vidare betonar Marx statens roll i det kapitalistiska projektet. Det är staten som reglerar marknaden och de juridiska bestämmelser som möjliggör för ackumulation (Harvey, 2011, s. 180). Enligt Marx dialektiska metod är det marknadsliberala projektet inte förenligt med ett jämlikt samhälle (Harvey, 2011, s. 181). Hur kan vi då förstå privatiseringarna i kollektivtrafiken mot bakgrund av detta? Privatisering och konkurrensutsättning inom offentlig sektor ses som ett fråntagande. Genom att kapitalstarka aktörer tar allmänningarna i besittning får de också makt över stora delar av samhället. Makten att reglera vilka sträckor som körs, biljetternas prisnivå eller tunnelbanans utformning (exempelvis hur mycket av kollektivtrafiken som ska finansieras av reklam) är något som berör många människor. Det problematiska här blir själva vinstintresset som leder till överackumulation, som inte tar hänsyn till faktorer som att tunnelbanan ska vara tillgänglig för alla. Eller som det mer precist uttrycks i Nina Björks bok *Lyckliga i alla sina dagar* – den som är i behov av ett bord, men inte har betalningsförmågan att införskaffa det tar den kapitalistiska ekonomin inte hänsyn till. Det beror på att det som tillverkas i första hand är till för att säljas och inte tillfredsställa behov (Björk, 2012, s. 104).

#### 4.4 Neutralitet – ett postpolitiskt tillstånd?

En central del i den retorik som förespråkar privatiseringar är neutralitetsargumentet. Vad som åsyftas är dels statens tillhandahållande av välfärdstjänster samt dess begränsning av privata aktörer inom offentlig sektor. En neutral hållning är med andra ord att konkurrensutsätta offentlig sektor. Här är det lämpligt att fråga sig vilka implicita antaganden som finns i ett sådant resonemang. Avpolitiserings likställs här med att staten tar sin hand från offentlig sektor. Genom att hävda att en konkurrensutsatt offentlig sektor är det neutrala alternativet hamnar motionsförfattarna i en tacksam mittenposition när det i praktiken fortfarande är en borgerlig politik som förs. Inom politisk teori används begreppet triangulering för att beskriva detta fenomen. Syftet med att inta en mittenposition är att locka den grupp väljare som befinner sig i mitten och lättare ändrar partisympatier (NE, 2013c).

Även filosofen och sociologen Slavoj Žižek beskriver kapitalackumulation som kapitalismens mest väsentliga del (Palm, 2011, s. 290). Finanskriser ligger i kapitalismens natur och är blott dess sätt reglera sig själv. Vidare menar Žižek i likhet med sina marxistiska föregångare att det mellan kapitalisten och arbetaren råder ett exploaterande förhållande (Palm, 2011, s. 291). I dagsläget är detta förhållande något mer maskerat eftersom stora delar av den västerländska produktionen flyttat till tredje världen (Palm, 2011, s. 292). Dess relevans för privatiseringar i Sveriges kollektivtrafik kommer jag nu att påvisa. Denna maskering är enligt Žižek tätt sammankopplad med vad han kallar för naturaliseringen av den kapitalistiska ordningen. Som främsta exempel på hur naturaliseringen går till använder Žižek den avpolitiserad av politiken som idag går att se (Palm, 2011, s. 292). Avpolitiserad tar sig exempelvis uttryck i den entreprenörsanda som spridit sig likt en löpeld inom politiken de senaste decennierna. Stater som administreras likt företag är ett postpolitiskt fenomen. Det postpolitiska tillståndet kännetecknas av en populistisk och förment neutral politik (Palm, 2011, s. 293). Neutralitetsanspråket tjänar till att dölja avsändarens delaktighet och intresse av att upprätthålla det kapitalistiska systemet (Palm, 2011, s. 293). Det illustreras väl med följande citat:

"Regeringen föreslår att ansvaret för banfördelning och trafikledning överförs från SJ till en ny enhet som inordnas i Banverket. Verksamhetsformen syftar till att skapa en självständig och neutral hållning till olika trafikoperatörer. Detta överensstämmer med vi moderater länge förespråkat". (Motion 1995/96:T32)

Kapitalismen framställs som en naturlag och varje motståndshandling beskrivs som reaktionär. Svaret på alla moderna politiska frågor är enligt dess förespråkare kapitalism. Neutralitetsanspråket är ett mycket effektivt retoriskt grepp. Den kapitalistiska ordningen är inte mindre politisk än exempelvis en planekonomisk sådan. Genom att statligt ägd offentlig verksamhet framställs som tillhörandes en svunnen tid och i behov av effektivisering framställs marknadsekonomiska lösningar som progressiva och effektiva, men även utan politisk udd. Språket spelar med andra ord stor roll i hur vi tolkar politiken. För att ytterligare förstå språkets betydelse kan vi använda oss av Michel Foucaults teori om förhållandet mellan kunskap, makt och språk. Det är i språket som makten är konstituerad och konstitueras. Språket blir en meningsbärande enhet som tjänar till att reproducera eller maskera maktrelationer (Neumann, 2003, s. 35). Det problematiska med neutralitetsanspråket är att det framstår vara utan avsändare. Om avsändarens motiv inte blottläggs kan dess påstående tas för universell sanning, vilket jag menar inte existerar. Kunskap och begär existerar aldrig i ett vakuum utan formas utifrån den kontext vi befinner oss i.

## 4.5 Slutdiskussion

Slutligen följer här en diskussion med avstamp i analysens resultat – fortfarande med Faircloughs femstegsmodell som det bärande analysverktyget. I detta avsnitt kommer jag att fokusera på modellens tredje steg – nämligen vem eller vilka som går vinnande ur en kollektivtrafik i privat regi. Här vill jag koppla studiens resultat till en större samhällelig diskurs. Vilket system är det som legitimeras i motionerna för privatiseringar inom kollektivtrafiken?

Det är tydligt att de som tjänar på privatiseringar, på mikro- såväl som på makronivå, är kapitalstarka individer och företag. Strömbäck talade i sin artikel om att det sker en förskjutning på kontinuumet mellan medborgare och kund i takt med att samhällets uppdrag kommersialiseras. Individualiseringen av medborgaren kan ytterst leda till att personen inte utnyttjar sin rösträtt. Vi vet sedan tidigare att valdeltagandet inte är jämlikt i Sverige. Andelen som röstar skiljer sig avsevärt mellan olika samhällsgrupper. Allra lägst är valdeltagandet bland unga, ensamstående, lågutbildade och arbetslösa medan kvoten är mycket högre bland medelålders personer, sammanboende, högutbildade och sysselsatta (SCB, 2013). Med andra ord går det utan omsvep konstatera att det är samhällets mest utsatta grupper som inte använder röstsedeln. Det är föga förvånande att det är just dessa grupper som inte ser sig själva som aktörer eller subjekt i samhället, eftersom de inte är vana vid att ha inflytande. Det är emellertid samma grupper som påverkas negativt av att presumtiva röstare underlåter sin rösträtt. Om vi utgår från att de flesta människor låter plånboken snarare än övertygelsen avgöra vilket parti som får deras röst, skulle det även leda till att partier som sällar sig till höger på skalan vinner större inflytande i samhället.

Flera av motionerna åberopar nyttan privatiseringar skulle ha för samhället och kunden. Läsaren bör dock ha i åtanke att kapitalismens främsta mål är kapitalackumulation och inget annat. Samhällsnyttan som privatiseringar eventuellt för med sig villkoras av att de genererar vinst. Det väcker frågan om en god handling måste ske med goda avsikter för att betraktas som god, men djupa filosofiska frågor om den karaktären får besvaras i en annan studie. Däremot går det att konstatera att vinstvillkoret inte tar någon hänsyn till behov. Utbud och efterfrågan, två utav grundvalarna inom kapitalismen, blir här missvisande som begrepp eftersom det snarare handlar om utbud och betalningsförmåga.

Vidare bör det understrykas att när det talas om effektivitet är det lämpligt att ställa frågan – effektivitet för vem? Effektivitet kan ju i sammanhanget ha olika betydelser. Är det effektivitet avseende fler rutter och avgångar? Eller avses företagets förmåga att hålla nere kostnader? I avsnittet om effektivitet går det att läsa att det oftast handlar om det sistnämnda. Många gånger effektiviserar företagen sin verksamhet genom att hålla nere antalet anställda och lönekostnaderna. Vilka detta i första hand är till fördel för är naturligtvis företagen. Eventuella prissänkningar är inget självändamål för något företag. De som förespråkar kapitalism understryker vikten av den fria marknaden, men det ska inte glömmas att varje företag har som mål att nå monopolstatus och därmed

kunna diktera prisnivåer. Det är först när eller om konkurrenterna kommer ikapp som priserna pressas nedåt (NE, 2013d).

En annan intressant fråga är hur effektivitetsvinsterna kan användas. I motionerna framgår det inte vad de skulle användas till, men till vår hjälp kan vi använda kapitalackumulationsteorin för att förstå vad överskottet är ämnat för. I ett kapitalistiskt system har alla företag som främsta mål att skapa vinst. Överskottet som bildas används sedan för att expandera verksamheten. I ett kapitalistiskt system måste företagen använda överskottet till nya investeringar, annars finns det risk för devalvering. Med andra ord används överskottet troligtvis inte till exempelvis fler avgångar per dag i glesorter. Det kan därför vara lämpligt att fundera över om konsumenterna kan ta del av vinsten som uppstår genom förbättrad produktion samt tekniska eller ekonomiska framsteg.

Ett sätt för företagen att använda överskottet är som nämnt genom expanderings av verksamheten, exempelvis till andra länder. I bästa fall kan det innebära nya arbetstillfällen för invånarna där. Historien har dock visat att det inte är de politiskt maktlösa företagen har för ögonen när de utvidgar sin verksamhet. Harvey beskriver det med orden att man endast med våld kan bygga den nya urbana världen på den gamla världens ruiner (Harvey, s. 148). Vad menar han då med det? Harvey syftar på hur expropriation användes för att riva upp och ta i besittning den parisiska slummen för att kunna bygga om den (Harvey 148). Här skulle kanske någon invända att det här skedde på 1800-talet och därför inte är lämpligt att statuera exempel i en uppsats skriven på 2000-talet. Hur detta förekommer i även vår tid finns det åtskilliga exempel på. Vi vet att kapitalägare köper varenda del av det offentliga rummet som är till salu och stänger ute de som anses vara ett hot mot den allmänna ordningen. Ett illustrativt exempel är att bankarna i Malmös tunnelbana är utformade för att man inte ska kunna sova eller vistas på dem en längre stund (Kristianstadsbladet, 2011). Denna undanträngningsprocess som av Harvey beskrivs som ackumulation genom frångående är själva essensen i den kapitalistiska urbaniseringsprocessen (Harvey, 2001, s. 150). Att ersätta gamla byggnader med nya för att ge ett område en slags social statushöjning behöver inte i sig vara något dåligt. Vad som är viktigt att förstå är hur gentrifieringsprocessen inte löser några problem, utan förflyttar dem enbart från stadens kärna till dess yttre delar. Den som tidigare bott i ett område som tvångsexproprieras blir en brottsling om den inte vill flytta eller har råd att betala den nya hyran. Klassaspekten är mycket relevant i sammanhanget eftersom det främst är låginkomsttagare som drabbas (Harvey, 2001, s. 148).

Vad som är väsentligt i denna diskussion är att förstå ideologins betydelse. Utgångspunkten är att ideologier har som mål att producera och bibehålla en viss makstruktur mellan grupper i samhället genom att uppnå ett visst mått av hegemonisk status (Fariclough, 2001, s. 238). Det ligger i kapitalismens natur att somliga äger och andra inte och således ligger det i de kapitalstarkas intresse att bibehålla denna struktur. Ett sätt på vilket de gör detta är via förslag i riksdagen där språket är det obestridligt viktigaste kommunikationsmedlet. Allehanda retoriska knep används för att förmedla agendan så att den appellerar till en så stor grupp som möjligt. Det är därför viktigt att förstå budskapet oavsett vilken språkdräkt det är ifört.

Neutralitetsanspråket som återfinns i flera av motionerna är en viktig del av denna studie. Maskeringen av språket bär en viktig roll i naturaliseringen av den kapitalistiska ordningen. Kapitalismen gör klokt i att försöka framställa sig själv som det naturliga, opolitiska sättet att organisera ett land ekonomiskt. Men bakom varje förslag finns en avsändare med ett motiv. Motiven hos kapitalismens aktörer kan knappast vara förenligt med att föra en neutral politik. Den kapitalistiska ordningen behöver däremot måla upp bilder av den statligt ägda offentliga sektorn eller kollektivtrafiken som pragmatisk. Det tjänar till ett större syfte – nämligen att åstadkomma och bibehålla en dominant position gentemot andra samhällsgruppers intressen (Fairclough, 2001, 238).

Det fjärde steget i Faircloughs modell är att se möjliga lösningar på problemet. Hittills har det fokuserats på hur man kan begripliggöra ett system och dess praktiker. Detta steg skiljer sig dock från föregående steg på det vis att den lägger mer fokus på hittills realiserade förändringsmöjligheter. I stället för att undersöka hur systemet fungerar, granskas i stället hålligheterna och motsägelserna (Fairclough, 2001, s. 239). Utifrån studiens teoretiska utgångspunkter finns det ett flertal lösningar, eller snarare alternativa tillvägagångssätt i frågan om privatiseringarnas vara eller icke vara. Studien utgår från att samhällsnytta är något som bör komma till del alla medborgare, oavsett inkomst. Kollektivtrafiken, en investering i hälsa, miljö och inte minst trafiksäkerhet, har fått agera konkret exempel i en studie som berör en större samhällsövergripande fråga om privatiseringar i den offentliga sektorn. Ur ett samhällsnyttigt perspektiv är en kollektivtrafik som inte styrs av privata intressen den som skulle gynna flest människor. Ett annat alternativ skulle vara en partiell privatisering i likhet med Televerket som blev Telia (NE, 2013e). Incitamenten till effektivitet och innovation behöver inte nödvändigtvis vara avhängigt en bolagiserad kollektivtrafik. I det fall kollektivtrafiken är i behov av förbättringar i dessa avseenden skulle staten kunna upprätthålla och utveckla innovationen inom kollektivtrafiken. Det finns inget som säger att inte staten skulle kunna uppgifter till en så låg kostnad som möjligt för att skapa ekonomiskt utrymme för ännu fler innovationer.

## 5 Avslutande reflektioner

Slutligen vill jag i enlighet med Faircloughs sista steg reflektera kritiskt kring studien. Utgångspunkten i denna uppsats är att det finns sociala praktiker, i det här fallet kapitalism, som reproduceras via språket. Målet har varit att förstå och problematisera dess mekanismer. Jag har vid ett flertal tillfällen betonat att jag inte tror på det perspektivlösa seendet som neutralitetsanspråket i flera av motionerna har. Även i denna studie är vissa antaganden gjorda och kan förhoppningsvis fungera väl som underlag för diskussion.

I uppsatsen har jag försökt kartlägga en liten bit av privatiseringsvägen som sköljt över den offentliga sektorn och det offentliga rummet de två senaste decennierna, hur den formulerades och vilka intressen den tjänade. Det har genomförts genom att studera motioner som presentats i riksdagen mellan år 1990 och år 2000. Jag vill understryka att mitt mål inte har varit att förkasta kapitalismen, utan snarare öka förståelsen för dess mekanismer. Främjandet av sina egna syften eller användandet av diverse retoriska grepp för att övertyga så många som möjligt om något är inget som är unikt för de som förespråkar en marknadsekonomisk modell. Kapitalismens honnörsord som valfrihet, kvalitet, mindre byråkrati, innovation har även positiv potential.

Målet har varit att förstå de mönster som visat sig i motionerna utifrån de valda teoretiska och metodologiska utgångspunkterna. Stundtals har det varit en enkel uppgift, somliga idéer förekommer ofta och är lätta att identifiera, medan andra är höljda i dunkel eller kan tolkas på flera sätt. Hade det funnits mer tid och utrymme skulle uppsatsen säkert gynnas av att exempelvis utföra intervjuer med några av motionsförfattarna eller resenärer i kollektivtrafiken. Eller undersöka andra mönster som eventuellt hade utkristalliserats i materialet. En enkät skulle kunna fånga den allmänna opinionens uppfattning i frågan och säkert ge ytterligare djup åt uppsatsen. Att kunna ge en fullständig bild av en forskningsfråga är dessvärre något som ingen uppsatsförfattare lyckas med. Trots denna utmaning anser jag att jag lyckats med att besvara mina inledande frågeställningar. Diskurserna jag har funnit visar på att det finns ett tydligt mönster i motionerna som föreslagit privatiseringar i kollektivtrafiken. Jag har kunnat redogöra för de mest framträdande diskurserna, hur de används och hur de kan förstås. Jag har problematiserat antagandena som görs i motionerna för att visa att det finns fler än ett sätt att tolka dem och att neutralitet är en illusion.

Staden är en direkt avspegling av de intressen som tillåts styra den. En välfärd som låter sig styras av enbart ekonomiska intressen kommer inte vara till gagn för alla samhällsgrupper, utan enbart de kapitalstarka. Det är varken jämlikt eller demokratiskt att exkludera grupper från att ta del av viktiga gemensamma samhällsresurser. Tillgänglighet, det vill säga att människor har möjlighet att nå sitt arbete, skola, olika typer av service och andra resmål måste vara viktigare än



att företag går med vinst. Jag anser att välfärdstjänster inte bör ses som en handelsvara utan i första hand något som staten tillhandahåller för att säkra individens trygghet. Den allmänna välfärden bör vara just allmän och inte selektiv.

## 5.1 Förslag på framtida forskning

Med utgångspunkt i studiens resultat anser jag att det vore intressant med vidare forskning på motioner från 2000-talet. Lejonparten av 1990-talet styrdes av en socialdemokratisk regering, vilket påverkar vilka partier som lägger fram motioner och som en följd därav även motionernas innehåll. Sedan år 2006 har Sverige haft borgerligt styre vilket troligtvis satt sin prägel på motionernas innehåll. Vid en snabb anblick på nyare motioner verkar det som att miljöaspekten vunnit mer utrymme, vilket vore intressant att forska vidare på. I en artikel står det att det finns en stor okunskap om effekterna av privatiseringsvågen som sköljt över Sverige de två senaste decennierna (Hartman, DN, 2011). Vissa efterforskningar har gjorts så klart, men det blir en fråga för framtida forskning att besvara vilka effekterna verkligen har varit. Det vore även intressant att undersöka förändringar i språkbruket över tid. Har språkbruket i motionerna som förespråkar privatisering blivit mindre offensivt och mer strategiskt? Det står i alla fall klart att mer forskning behöver utföras på området.

## 5 Referenser

### 5.1 Skriftliga källor

- Abrahamsson, Christian, Palm, Fredrik & Wide, Sverre (red.) (2011). *Sociologik: tio essäer om socialitet och tänkande*. Stockholm: Santerus Academic Press
- Björk, Nina (2012). *Lyckliga i alla sina dagar: om pengars och människors värde*. Stockholm: Wahlström & Widstrand
- Elden, Stuart (2004). *Understanding Henri Lefebvre: theory and the possible*. London: Continuum
- Habermas, Jürgen (2003). *Borgerlig offentlighet: kategorierna "privat" "offentligt" i det moderna samhället*. 4., översedda uppl. Lund: Arkiv
- Harvey, David (2011). *Ojämlighetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen*. Stockholm: Atlas
- Neumann, Iver B. (2003). *Mening, materialitet, makt: en introduktion till diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur
- Wetherell, Margaret, Taylor, Stephanie & Yates, Simeon J. (red.) (2001). *Discourse as data: a guide for analysis*. London: Sage, in association with the Open University
- Winther Jørgensen, Marianne & Phillips, Louise (2000). *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur

### 5.2 Elektroniska källor

- Busstmagasinet (2012) Glesbygden i Småland ska räddas med bättre kollektivtrafik. Tillgänglig: <http://www.busstmagasinet.se/2012/12/glesbygden-i-smaland-ska-raddas-med-battre-kollektivtrafik> (Hämtad: 2013-06-06)
- Dagens Nyheter (2011) Privatiseringar har inte ökat effektiviteten. Tillgänglig: <http://www.dn.se/debatt/privatiseringar-i-valfarden-har-inte-okat-effektiviteten/> (Hämtad: 2013-04-16)

Konkurrensverket (2012). Konkurrens- och effektivitetsvinster av privatiseringar.

Tillgänglig:

[http://www.konkurrensverket.se/upload/Filer/Trycksaker/Rapporter/uppdragsforskning/forsk\\_rap\\_2012-4.pdf](http://www.konkurrensverket.se/upload/Filer/Trycksaker/Rapporter/uppdragsforskning/forsk_rap_2012-4.pdf) (Hämtad: 2013-05-23)

A) Nationalencyklopedin (2013). Offentligt rum. Tillgänglig:

<http://www.ne.se/offentligt-rum> (Hämtad: 2013-05-17)

B) Nationalencyklopedin (2013). Kapitalackumulation

[http://www.ne.se/ackumulation/107852?i\\_h\\_word=kapitalackumulation](http://www.ne.se/ackumulation/107852?i_h_word=kapitalackumulation)  
(Hämtad: 2013-05-19)

C) Nationalencyklopedin (2013). Triangulering. Tillgänglig:

<http://www.ne.se/triangulering/1828319> (Hämtad: 2013-05-07)

D) Nationalencyklopedin (2013). Konkurrens. Tillgänglig:

<http://www.ne.se/konkurrens/228977>

E) Nationalencyklopedin (2013). Telia. Tillgänglig:

[http://www.ne.se/telia-ab?i\\_h\\_word=telia](http://www.ne.se/telia-ab?i_h_word=telia) (Hämtad: 2013-07-04)

Regeringen (2013) Lagstiftningsprocessen, från initiativ till beslut. Tillgänglig:

<http://www.regeringen.se/sb/d/1522/a/11610> (Hämtad: 2013-05-26)

Regeringen (2013). Samhällsnytta. Tillgänglig:

<http://www.regeringen.se/content/1/c4/19/00/be52e075.pdf> (Hämtad:  
2013-05-02)

Statistiska Centralbyrån (2011). Ett mer jämlikt valdeltagande. Tillgänglig:

[http://www.scb.se/pages/pressrelease\\_311613.aspx](http://www.scb.se/pages/pressrelease_311613.aspx) (Hämtad: 2013-03-04)

Rosenqvist, Karl-Karl-Otto. Lutande banker löser inte ett samhällsproblem.

Tillgänglig:

<http://www.kristianstadsbladet.se/debatt/article1512871/Lutande-bankar-loser-inte-ett-samhallsproblem.html> (Hämtad: 2013-05-07)

Strömbäck, Jesper (2004). Medborgare eller kund. Tillgänglig:

<http://jesperstromback.com/medborgareellerkund.pdf> (Hämtad: 2013-07-23)

Sveriges Arkitekter (2004). Reklamen invaderar stadsrummet.

Tillgänglig: <http://www.arkitekt.se/s13754> (Hämtad: 2013-06-06)

## 5.3 Motioner

Folkpartiet. Motion 1993/94:T506. Tillgänglig:

[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Swebus\\_GH02T506/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Swebus_GH02T506/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)

- Moderaterna. Motion 1995/96:92. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199596\\_GJ02T32/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199596_GJ02T32/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Moderaterna. Motion 2001/02:141. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/med-anledning-av-skr-200102\\_GP02T73/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/med-anledning-av-skr-200102_GP02T73/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Moderaterna. Motion 1998/99:T220. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitik-infor-2000-talet\\_GM02T220/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitik-infor-2000-talet_GM02T220/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Kristdemokraterna. Motion 1996/1997:T213 Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Den-framtida-trafikpolitiken\\_GK02T213/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Den-framtida-trafikpolitiken_GK02T213/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03).
- Moderaterna. Motion 1995/96:T49. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199596\\_GJ02T49/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199596_GJ02T49/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Folkpartiet. Motion 1993/94:T20. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GH02T204/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GH02T204/?text=true) (Hämtad: 2013-05-02).
- Folkpartiet. Motion 1997/98:T214. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GL02T214/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GL02T214/?text=true) (Hämtad: 2013-05-05)
- Folkpartiet. Motion 1996/97:T21. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GK02T214/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GK02T214/?text=true) (Hämtad: 2013-05-05)
- Moderaterna. Motion 1994/95:T237. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Kommunikationspolitiken\\_GI02T237/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Kommunikationspolitiken_GI02T237/?text=true) (Hämtad: 2013-05-02)
- Moderaterna. Motion 1999/2000:T549. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Jarnvagspolitik\\_GN02T549/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Jarnvagspolitik_GN02T549/?text=true) (Hämtad: 2013-05-06)
- Moderaterna. 1999/2000:T213. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Sverige-pa-vag\\_GN02T213/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Sverige-pa-vag_GN02T213/?text=true) (Hämtad: 2013-05-02)
- Moderaterna. Motion 1999/2000:T213. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199798\\_GL02T28/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199798_GL02T28/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Folkpartiet. Motion 1994/95:T238. [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GI02T238/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GI02T238/?text=true) (Hämtad: 2013-05-03)
- Kristdemokraterna. Motion 1997/98:T30. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199798\\_GL02T30/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/med-anledning-av-prop-199798_GL02T30/?text=true) (Hämtad: 2013-05-08)

Folkpartiet. Motion 1999/2000:T209. Tillgänglig:  
[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GN02T209/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GN02T209/?text=true) (Hämtad: 2013-05-09)

Folkpartiet. Motion 1999/2000:T209. Tillgänglig:  
[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken\\_GN02T209/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/Trafikpolitiken_GN02T209/?text=true) (Hämtad: 2013-05-07)

Moderaterna. Motion 1990/91:T21. Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/En-bättre-infrastruktur\\_GE02T211/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Ovriga-dokument/Ovrigt-dokument/En-bättre-infrastruktur_GE02T211/?text=true) (Hämtad. 2013-05-03)