

I skuggan av FRA

I skuggan av FRA-affären 2006-2007 smög sig ett hot in mot människor som i framtiden kan visa sig allvarligare än maktens efterhandskonstruktioner av vad människor eventuellt kan ha sagt och gjort baserad på den informations-insamling FRA-lagen tillåter. Det handlar om den existerande generationen så kallade automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) – som i mitten på 2000-talets första decennium såldes in till allmänheten med argumentet om en “nollvision” för att minska antalet dödsolyckor i trafiken.

Resonemanget bakom de s k fartkamerorna är att ju högre hastighet fordon som är inblandade i trafik-olyckor har, desto högre risk för svåra skador och dödsfall. Genom att sänka medelhastigheten på det svenska vägnätet hoppas man att få ned antalet döda och svårt skadade.

Verkligheten är att de välskyltade kamerorna i fråga blott är de synliga komponenterna i ett landsomfattande

och fullt ut centraliserat övervakningssystem där rikspolisstyrelsen (RPS) från en enda kommandobunker i realtid kan följa vad som sker överallt i det svenska vägnätet – från Kiruna i norr till Trelleborg i söder.

Vem som kör vad för fordon var och när, liksom vilka passagerarna är.

Kameran i sitt grundutförande är ett system med bland annat följande prestanda:⁷

- En radar som samtidigt kan övervaka upp till fyrtio olika fordon (tänk Essingeleden i rusningstid).
- En stillbildskamera som använder antingen vanlig eller infraröd blix. Infrarött ljus är osynligt för det mänskliga ögat vilket innebär att fotografering av bilister kan ske även på natten utan att dessa vet om det
- Datoriserad nummerplåtstolkning – d v s möjlighet till identifiering av fordon och automatisk jämförande kontroll med andra datoriserade register såsom fordonsregistret.
- Datoriserad ansiktsgenkänning av personer
- Videokamera
- Larm vid åverkan på kameran (skadegörelse)
- GPS-sändare som tillåter myndigheter att spåra nedmonterade och bortförda kameror (stöld av kamera)

Kostnaden för systemets hårdvara (exklusive rikspolisstyrelsens kommandobunker) är en halv miljard kronor. Det motsvarar fullt studielån i tre år för två tusen

7 <http://sensys.se>

blivande lärare, läkare eller ingenjörer. Underhållskostnaden per år för det dryga tusental med kameror av den typ det handlar om är femtio miljoner kronor.⁸

Frågar man trafikverket och återförsäljaren så säger dessa att videokameran och den infraröda blixten är avaktiverade i den version rikspolisens använder för den landsomfattande övervakningen.⁹

Just hur avaktiverade kamerorna egentligen är, är naturligtvis svårt att veta.

Det datorsystem för centraliserad insamling och analys RPS använder är inte det som levereras av före-taget som bygger kameran utan har utvecklats av RPS självt.¹⁰

Frågan är också vilken praktiskt betydelse videokameran faktiskt har.

Stillbildskameran kan enligt uppgift ta upp till 21 högupplösta bilder i sekunden så även om den körs på 5-10% kapacitet så erhålles 1-2 bilder per sekund, vilket torde vara mer än nog för att kunna övervaka och identifiera all trafik som passerar.

* * * * *

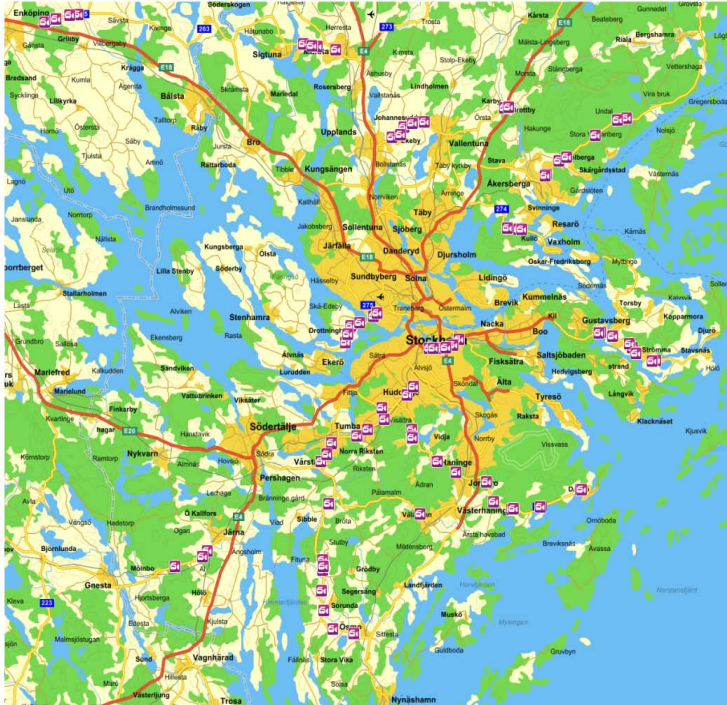
Men hur väl överensstämmer egentligen övervakningssystemets påstådda syfte att genom en sänkning av medelhastigheten på det svenska vägnätet

8 Tfn samtal 2012-07-03.

9 Tfn samtal 2012-07-03.

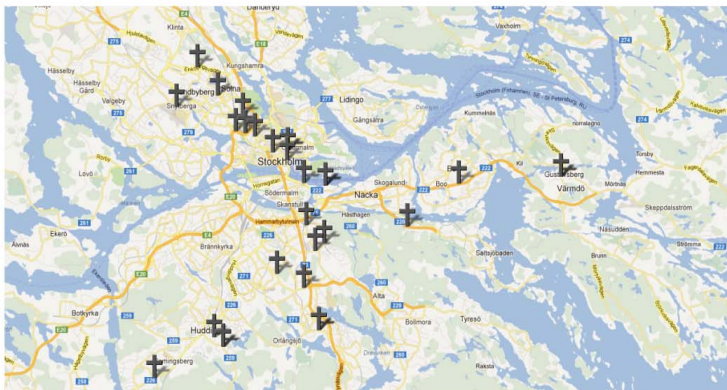
10 Tfn samtal 2012-07-03.

FARTKAMEROR STOCKHOLM MED OMNEJD - JULI 2012



<http://kartor.eniro.se>

DÖDSOLYCKOR I TRAFIKEN STOCKHOLM 2007



<http://ntf.se>

få ned dödsolyckorna i trafiken med hur kamerorna faktiskt har placerats ut?

Rimligen borde det viktigaste kriteriet för var kamerorna placeras vara vägvsnitt med mycket dödsolyckor i trafiken.

Facit för Stockholms län är att där verkar RPS ointresserat av att försöka få stopp på väglakten norr och nordväst om Stockholms innerstad där de flesta dödsolyckorna faktiskt sker. Man är mer intresserad av att övervaka den olycksfria vägen ut till FRA:s hög-kvarter på Lovön liksom kungafamiljens residens på Drottningholm.

Samma diskrepans mellan vad systemet säges göra och hur det i själva verket är konfigurerat, detekteras vid utplaceringen av kameror söder om Stockholm, där vägnätet som omgärdar t ex flottans installationer vid Muskö och Berga vid ostkusten uppenbarligen upplevs som viktigare än att försöka få bukt med dödsolyckorna på vägnätet sydväst om huvudstaden.

* * * * *

Om syftet vore att få ned medelhastigheten skulle man t ex kunna tänka sig att fartkamerorna placeras ut på ett ganska utspritt sätt i vägnätet så att s k känguru-körning (vad personal på trafikverket kallar de plötsliga inbromsningar som ibland ses när förare försent upptäcker en fartkamera) inte inträffar, utan att förare helt enkelt gillar läget och sänker den egna hastigheten.

Verkligheten är att fartkamerorna uppvisar en stark tendens att trivas bättre vid korsningar och/eller avfarter – ett mönster som rimmar bättre med en över-gripande övervakning och spårningsfunktion än med

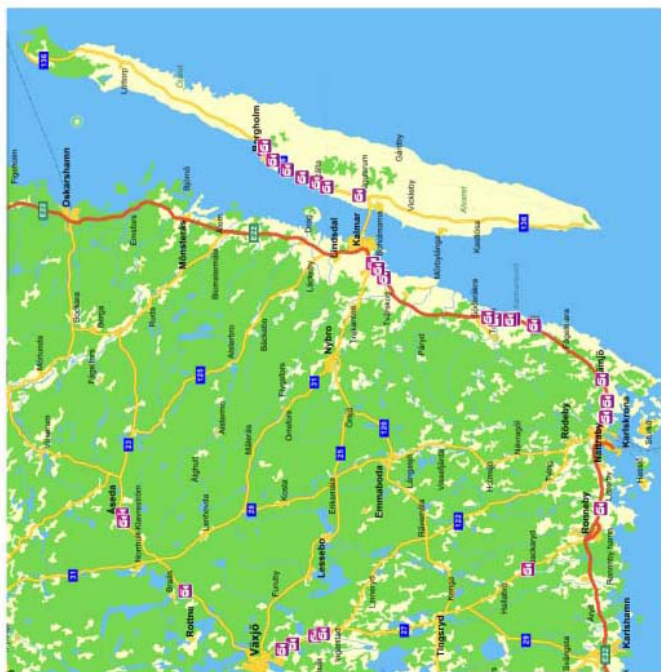
hastighetsbekämpning.

DÖDSOLYCKOR I TRAFIKEN
SMÅLAND-ÖLAND



<http://ntf.se>

FARTKAMEROR SMÅLAND-ÖLAND - JULI 2012



<http://kartor.eniro.se>

Tanken är inte helt gripen ur luften.

Polisens interna namn på projektet, innan det gavs akronymen ATK, var "Argos" – en hund som i den grekiska mytologin var känd för sin överlägsna för-måga att spåra.

Genom de strategiskt utplacerade kameraenheterna kan RPS liksom SÄPO från en enda bunker, följa eller "skugga" fordon över hela Sverige.

Innan "Argos" existerade var detta uteslutet – eftersom det som regel krävs ett flertal fordon med personal för att oupptäckt "skugga" bara ett enda fordon.

Ytterligare ett exempel på ATK-systemets brist på kontakt med olycksdrabbade vägavsnitt är situationen på den tämligen olycksbefriade glesbygdsön Öland, vars i princip enda väg mycket väl kan vara Sveriges mest övervakade.

Vad är så speciellt med den lilla byn Borgholm med dess tre tusen fasta invånare?

Tja, en familj med efternamnet Bernadotte har sitt sommarresidens på Solidens slott, blott ett stenkast söder om den.

Om fartkamerorna verkligen handlat om att få ned antalet dödsolyckor hade ett naturligare arrangemang varit att rikspolisens började med att placera ut kamerorna där dessa olyckor faktiskt inträffar.

Rikspolisens hade också kunnat placera fler kameror på högtrafikerade vägar än på vägar med mindre trafik.

De hade också kunnat sprida ut kamerorna med än vad som är fallet i dag.

En annan naturligare åtgärd hade varit att låta landets tjuگوen polismyndigheter sköta sina kameror själva från redan existerande sambandscentraler.

Det ingår redan i de lokala polismyndigheternas arbetsuppgifter att hålla reda på fortkörare. Om en lokal polismyndighet i realtid upptäcker en fortkörare (eller trafikolycka) kan de skicka ut polis och ambulans. Rikspolisens inblandning i ekvationen fördröjer de lokala polismyndigheternas reaktionstider – om de nu överhuvudtaget informeras.

Vi avrundar med en titt på Norrlandsorten Svappavaara som år 2010 hade 417 invånare. Någon trafikolycka med dödliga utgång i denna lilla gles-bygdsort har inte kunnat konstateras på överskådlig tid.

Ändå har tre övervakningskameror poppat upp där.

Skälet är naturligtvis att från Svappavaara är en knutpunkt i vägnätet alldeles vid gränserna till Finland och Norge.

Så här kan läsaren själv undersöka hur väl övervakningskamerornas placering överensstämmer med historiska data om dödsolyckor i dennes närområde.

Gå till ”dödsolyckor” hos ntf.se och ”fartkameror” hos kartor.eniro.se

Navigera så här på eniros högra sidomeny:

Kartan > Trafikinformation > Fartkameror

I samband med datainspektionens besök i RPS kommandobunker i Kiruna den 8-9 januari 2007 blev det klart att RPS inte bara kontinuerligt via telenätet passivt tar emot data på alla trafikflöden och ev fortkörare som sänds från landets tusentals med ATK-kameror.

Operatörerna i bunkern kan på detaljnivå också aktivt styra varje övervakningsenhet individuellt, slå på och/eller stänga av olika funktioner.¹¹

¹¹ Funktionsbeskrivning avseende fasta system för automatisk trafiksäkerhetskontroll RPS 2006-10-19. Dnr: POA-331-2604/06

Och nu blir det riktigt märkligt.

Som så många datasystem har också rikspolisens landsomfattande radar- och kameraövervakningssystem av det svenska vägnätet en loggningsfunktion – en funktion som “minns” vad operatörerna gjort och inte gjort, när de loggat in och loggat av, liksom vid vilken dator o/e terminal de befunnit sig.

Redan från början fastlade RPS följande rutiner för ATK-systemets loggning:¹²

1. RPS skall ensamt ha full kontroll över alla loggar som visar hur systemet används. D v s RPS är den enda myndighet eller instans överhuvudtaget som sitter på bevisen över hur RPS använder det landsomfattande övervakningssystemet.
2. Hur RPS enkelt skall kunna möjliggöra avaktivering av loggningsfunktionen.

Punkt ett visar på en anmärkningsvärt slapp attityd till det här med demokratisk kontroll och översyn av ett så omfattande övervakningssystem som ATK utgör.

Punkt två skjuter en gång för alla i sank påståendena om att syftet med det landsomfattande kamerasystemet är att rädda liv.

Varför skulle någon inom rikspolisens redan på planeringsstadiet önska försäkra sig om att det i efterhand inte går att se hur övervakningssystemet används?

Vem eller vilka inom den öppna polisen skulle vara intresserad av en sådan funktion – än mindre tycka sig behöva den?

Svaret?

Säkerhetspolisen.

12 RPS LOGBESLUT 2005-10-31. Dnr: POL-331-2685/04

Den elefant som under FRA-lagens ståhej 2006-2008 i all tysthet tassade in och parkerade sig mitt i svenskarnas vardagsrum är att säkerhetspolisen under täckmantel av polisens öppna trafiksäkerhetsvårdande arbete i dag har tillgång till ett övervakningssystem som tillåter dem att i realtid identifiera och följa fordon och dess förare och passagerare över hela landet från en enda plats – ett system vars loggningsfunktion kan stängas av.

* * * * *

Men det beskaste pillret för läsaren att svälja kan vara möjligheten att det mest dolda motivet med den landsomfattande kameraövervakningen inte är att möjliggöra för säkerhetspolisen att skugga misstänkta fordon och människor eller kunna övervaka vägnätet i närheten av för den svenska staten viktiga installationer (såsom kungafamiljen) – utan något betydligt mörkare.

Läsaren inbjuds till att via en enkel datorövning bilda sig sin egen uppfattning om det kanske största hotet mot hennes väl och ve det här nationella kameraövervakningssystemet faktiskt utgör..

- Öppna en webbläsare och finn din bostadsort på kartor.eniro.se
- Föreställ dig att den svenska regeringen under natten blev en fullfjädrad diktatur och införde undantagstillstånd – kanske med ett fiktivt terrorhot som ursäkt – eller helt enkelt därför att bankerna ensidigt stoppat all kontanthantering med resultatet att några hundra tusen människor börjat plundra matbutiker för att överhuvudtaget kunna överleva.

- Du har redan gjort dig av med dina mobiltelefoner – som du vet fungerar som statliga spårsändare. Du har också bytt din GPS-utrustade bil till en 10-15 år äldre fordon utan elektroniska finesser som tillåter spårning.
- Försök nu på kartor.eniro.se att finna en väg från där du befinner dig till en plats du tror att du är säker – utan att på vägen passera en enda av RPS/SÄK så kallade “trafiksäkerhetskameror”.
- Vid din planering måste du undvika de stora genomfartslederna liksom Europa-vägar eftersom polis men även militär – både svensk och utländsk – längs dessa upprättat vägspärrar.

Lycka till!