

# Legitimering av övervakning i lokal säkerhetspolitik

Ola Svenonius

## Abstract

Video surveillance in public space is common in contemporary urban environments. It is thought to be an effective deterrent against crime and terrorism. According to evaluation research, this is a false assumption. Yet cities and transport agencies continue to invest in video surveillance programs. This article uses public transport as a starting point to compare urban security governance in Berlin, Stockholm, and Warsaw. The aim is to explain the continuing diffusion of video surveillance as a tool in urban security policy. Particular focus is attributed to local policymakers' understanding of goals and merits of video surveillance, and to the way that surveillance is legitimized. Results point towards a strong influence of privatization and commercialization of urban space in the diffusion of video surveillance. However, the degree in which citizens experience surveillance as threatening play a certain role as well, highlighting the crucial role of critical democratic citizenship.

## Inledning: Säkerhetens paradox

Staden utmärker sig under 2000-talet som en plats där osäkerhet och rädsla för många är norm snarare än undantag. Mest skäl att frukta livet i staden har kanske invånare i Caracas och San Pedro Sula, där mordfrekvensen uppskattas vara högst i världen (CCSP-JP 2016), men rädsla följer inte alltid brottsstatistiken. Även i Europas jämförelsevis säkra städer har rädslan, otryggheten, slagit rot – inte minst sedan den senaste tidens terrorattentat. Zygmunt Bauman (2006: 129f) menar att det inte är en slump att osäkerheten växer sig stark just i de säkraste miljöerna; denna "säkerhetens paradox" är rotad i en konsumtionskultur som fokuserar på individens "upplevelse" av säkerhet snarare än den faktiska utsattheten för fara. Osäkerhet kan med andra ord betyda väldigt olika saker i olika sammanhang.

Ur ett politiskt perspektiv är urban säkerhet ett mångfacetterat problem där varje situation har sin egen specifika prägel, som i regel kräver både polisiära, tekniska, arkitektoniska och sociala åtgärder (Coaffee 2009b; Persson 2014). Svaren på stadens problem både i Sverige och i övriga världen har varit varierande, men den gemensamma nämnaren är att övervakningsteknologi kommit

Ola Svenonius är verksam vid Statsvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet.  
E-post: ola.svenonius@statsvet.su.se

att spela en alltmer framträdande roll i säkerhetsarbetet (Norris 2012). Olika former av kameraövervakning är idag centrala i upprätthållandet av lag och ordning i offentliga miljöer.

## Problematisering

Övervakning är en politiskt kontroversiell praktik,<sup>1</sup> traditionellt förbunden med politisk repression och kontroll (Lyon 1994; Marx 1988). Kameror, övervakningens mest symboliska instrument, användes exempelvis flitigt på offentliga platser av den östtyska säkerhetstjänsten för att undertrycka dissidenter under slutet av 1980-talet (Wensierski 2014). I den liberala demokratin är sådan kontroll problematisk och kräver därför i regel särskild legitimering (Björklund 2013a; Kearon 2013). Flera länder i Europa har särskild lagstiftning som reglerar när kameraövervakning får ske, medan andra inordnar den under skyddet för persondata i allmänhet. I praktiken är det mest uppenbara legitimitetsanspråket att kameror verkar brottspreventivt och att det hjälper polisen i utredningar. Forskningen om övervakning betraktar dock kameraövervakningens effektivitet närmast som en (urban) myt. Omfattande utvärderingar visar på att effekterna är närmast obefintliga, och då endast giltiga under särskilda omständigheter (BRÅ 2015; Gill & Spriggs 2005; McLean, Worden & Kim 2013; Waszkiewicz 2013; Welsh & Farrington 2007). I Storbritannien, som ofta framställs som ett föregångsland i sammanhanget, börjar systemen sedan några år demonteras eftersom polisen inte anser att de lönar sig (BBC News 2015; College of Policing 2013). Men trots magra bevis för systemens effektivitet fortsätter europeiska städer alltså att bygga ut kameraövervakningen. Varför? I det nedanstående analyseras den lokala säkerhetspolitiken i Berlin, Stockholm och Warszawa. Fokus ligger på hur centrala aktörer motiverar och resonerar om denna synbarligen verkningslösa teknologi. Frågan är hur det kommer sig att övervakningen kommit att uppfattas som legitim och proportionerlig, både av allmänheten och trafikhuvudmän, lokala beslutsfattare och polismyndigheter.

Eftersom kameraövervakningens utbredning inte utan vidare kan härledas till dess brottspreventiva kapacitet blir det relevant att söka alternativa svar på varför-frågan. I litteraturen finns tre huvudsakliga förklaringsmodeller, som i och för sig inte *utesluter* att övervakningen kan vara effektiv, men som främst lyfter fram hur den kan inordnas i mer omfattande samhällsliga utvecklingstendenser, och därmed betraktas som en "naturlig" lösning på till exempel den växande rädslan för våld i tunnelbanor och andra platser.

Den första förklaringen är att övervakningen motiveras av en ökad *säkerhetisering av stadsmiljön*. Den blir ett symboliskt svar på rädsla och osäkerhet hos befolkningen (Bigo 2006; Coaffee 2009a; Graham 2009; Raco 2003).

1 Se fotnot 4 för en definition av praktik-begreppet.

Resultatet är en alltmer kontrollerad urbanitet där offentliga rum snarast ses som potentiella hot än som medborgerliga mötesplatser. För det andra kan övervakningen vara ett resultat av en *strukturomvandling av städers intäkter*, med starkare fokus på turism och "den kreativa klassen" (Brands, Schwanen & Aalst 2015; Buck & While 2015; Coleman 2004; Sharp 2014). Stadsmiljöer underordnas i ökande grad kommersiella intressen, vilket leder till mer fokus på stadskosmetik, social kontroll och exkluderande design som premierar konsumtionsstarka och -villiga befolkningssegment. Här blir övervakning ett av flera instrument för att skapa "attraktiva" stadsmiljöer. Det betyder bland annat att marginaliserade sociala grupper inte längre får tillträde till offentliga platser, eller kan använda dem på det sätt som de tidigare gjort. Således avvisas till exempel hemlösa och tiggare idag från kollektivtrafiksystem i samtliga städer som ingår i denna studie, eftersom deras närvaro anses påverka andra människors "upplevelse av trygghet". För det tredje kan övervakningen ses som ett resultat av en mer eller mindre omfattande *privatisering av offentliga platser och tjänster* (Bodnar 2015; Eick, Sambale & Töpfer 2007; Kempa, Stenning & Wood 2004). Privatisering av offentliga platser har varit en central faktor för samtida stadsutveckling, där triangeln "offentligt ägande, privata utförare, allmänt tillträde" har blivit en dominerande modell för det som kallas "privately owned public space". Transportsektorn är ett gott exempel på detta: den sköts och förvaltas i ökande grad av privata aktörer på samma sätt som – och är ofta svåra att skilja från – gallerior och inköpscentra. Fokus på konsumentupplevelse blir därför en funktion av graden av privatisering i transportsystemen, och detta är i sin tur relaterat till hur övervakning används som en del av stadens säkerhetsarbete (Lippert 2012; Töpfer 2007). Ovan citerade studier är viktiga för att förstå de strukturella förutsättningarna för den lokala säkerhetspolitiken i stort, men ger oss också verktygen att problematisera själva säkerhetsarbetet på lokal nivå, vilket annars sällan sker.<sup>2</sup> I den uppgiften ingår att analysera själva premisserna för styrningen av säkerhetsarbetet.

En aspekt av förändringen som denna artikel diskuterar är hur nya osäkerhetsfaktorer uppmärksammas och hur detta kan resultera i till exempel en ökad användning av övervakningskameror. Ett exempel är förekomsten av hemlösa människor eller tiggare i kollektivtrafiken: tidigare var detta huvudsakligen ett ordningsproblem, men idag betraktas lösdriveri generellt sett också som en osäkerhetsfaktor (Svenonius 2012). De tre förklaringsmodeller som nämns ovan – säkerhetsisering, strukturomvandling och privatisering – är med andra ord sätt att styra analysen mot förändrade förutsättningar för lokal säkerhetsstyrning. Detta kan i sin tur bidra till att belysa den kontextbundenhet som finns i vårt sätt att betrakta frågor om säkerhet och övervakning, vilket i sig är ett led i ambitionen att problematisera dessa teman.

2 Se nedan för vidare diskussion om distinktionen mellan säkerhetspolitik och säkerhetsarbete.

I det nedanstående presenteras en analys av lokal säkerhetspolitik i Berlin, Stockholm och Warszawa. Frågeställningarna som vägleder analysen är:

- Hur sker säkerhetsarbete i Berlin, Stockholm och Warszawa?
- Hur omfattande är kameraövervakningen och vem ansvarar för den?
- Hur legitimeras kameraövervakningen av de ansvariga utförarna i de tre städerna, internt i aktörsnätverken och externt mot allmänheten?
- Vilken funktion får kameraövervakningen i den lokala säkerhetspolitiken som helhet?

Tidigare forskning har visat hur polis och säkerhetsföretag använder övervakningskameror, men också att kamerorna har en socialt exkluderande effekt och att tekniken i sig kan vara betydelsefull. Desto flexiblare kameraövervakningen upplevs vara för aktörerna, desto mer används den som ett instrument i lokalt säkerhetsarbete; dock är socialt marginaliserade grupper överrepresenterade som mål för övervakningen (Germain, Douillet & Dumoulin 2011; Hempel & Töpfer 2004; Monahan 2007; Monahan & Palmer 2009; Norris & Armstrong 1999). Litteraturens empiriska fokus begränsas emellertid i regel till enskilda fallstudier i engelsktalande länder. Forskning om nord- och östeuropeiska förhållanden är en sällsynthet. Teoretiskt finns även en forskningslucka när det gäller lokala beslutsfattare och kameraövervakningen utbredning. Tesen som bildar utgångspunkten för denna artikel är att dessa personer har stort inflytande över hur övervakningen legitimeras, används och vilken plats den tar i säkerhetspolitiken i stort på lokal nivå. Nedan utvecklar jag resonemanget om legitimering och beskriver kortfattat det teoretiska ramverket för studien.

## Övervakning och legitimitet i en urban kontext

Den engelskspråkiga forskningen på området talar om *urban security governance*, med andra ord "styrning av lokalpolitiska säkerhetsfrågor". I ett svenskspråkigt sammanhang bör vi skilja mellan lokal säkerhets*politik*, vilket här förstås som en process för legitimering, förhandling och debatt på principiell nivå där en rad aktörer deltar,<sup>3</sup> och säkerhets*arbete*, dvs. den praktik (se nottetxen nedan) som aktörer i detta nätverk rutinmässigt ägnar sig åt – eller utvecklar – för att åtgärda säkerhetspolitikens problem.<sup>4</sup> Säkerhetspolitiken arbetar fram

3 Se även Mouffes definition av politik som den "ensemble av praktiker, diskurser och institutioner som försöker etablera en viss ordning och organisera den mellanmännsliga samvaron" (Mouffe 1999, 754).

4 Begreppet "praktik" kan definieras som "konventionella sätt att handla", eller mer specifikt: rutinmässiga aktiviteter som lärs in, normaliseras [org. *habitualiserat*] och utförs mer eller mindre kreativt och taktiskt av olika aktörer (Keller 2007). Säkerhetsarbete är med andra ord den vardagliga praktik som utförs för att skapa säkerhet i de olika städerna.

acceptabla lösningar på stadens problem och möjliggör således säkerhetsarbetet i sig. Detta kan ske formellt, genom reglering och policyskapande, eller informellt, genom personliga kontakter och överenskommelser. Emellertid utgår jag från att det alltid finns ett behov inom den lokala säkerhetspolitiken av att förhålla sig till både det juridiska systemet och till "offentligheten" i vid bemärkelse; därför finns ofta ett behov av legitimering av de säkerhetslösningar man väljer.

*Legitimering* av intentioner, program, policys, övervakningsinsatser etc. kan krävas när dessa inte kan begripliggöras för allmänheten med den begreppsapparatur som just då finns tillgänglig (jmf. Mörkenstam 1999, 51). Det motsvarar ett sorts retroaktivt meningsskapande av institutionella maktrelationer som, i Barkers anda, är associerat med ett visst mått av både rationellt beräkande (i termer av effektivitet) och en given moralisk självbild eller identitet (i termer av rättvisa och jämlikhet) (Barker 2001). Om inte övervakningsåtgärder legitimerades på något sätt skulle det alltså uppstå ett "moraliskt glapp" mellan den underliggande ideologin bakom den lokala säkerhetspolitiken å ena sidan, och säkerhetsarbetet å den andra (Krell-Laluhová & Schneider 2004). Säkerhetsarbete vilar ytterst på statens våldsmonopol och det är alltså här som kameraövervakningen hämtar sin bärkraft. Polisen åtnjuter med sin formella rätt till våldsutövning alltid en central roll i säkerhetsarbetet och det är ofta mycket viktigt att kunna hävda polisens stöd för nya tekniska lösningar. Aktörer "lånar" således gärna av polisens legitimitet, vilket vi ser bland annat i det Stockholmska fallet. En central fråga blir därför hur olika aktörer sammanförs och om de återanvänder andra aktörers legitimitet för egna syften. Den direkta analytiska uppgiften är att ta reda på hur de mest centrala aktörerna agerar och legitimerar sina förehavanden i respektive urbana kontext.

*Legitimering* sker då villkorliga maktrelationer förklaras och förses med moralisk eller juridisk substans. Det kan handla om hur beslutsfattare beskriver kameraövervakning och hur den motiveras med hänvisning till brottslighet eller andra faktorer. I det svenska fallet visar jag till exempel hur övervakningssystemen ingick i en mer allmän process för att organisera om hela SL:s säkerhetsarbete. Kamerorna får då vidare funktioner utöver de förmodat brottspreventiva och jag argumenterar för att detta gör dem oersättliga i det Stockholmska säkerhetsarbetet. Legitimeringskomponenten består här i hur dessa processer begripliggörs och motiveras av aktörerna, till exempel i en intervjusituation. Generellt gäller att sättet på vilket legitimering sker antas vara relaterat till normbrottet, det vill säga hur övervakningen i en given kulturell kontext uppfattas inskränka på de friheter som befolkningen har. Samma övervakningssystem kan med andra ord uppfattas helt olika av människor i Tyskland och i Polen, och således kräva olika typer av legitimering. Övervakning, som en form av maktutövning, ifrågasätts när den står i konflikt med de kollektiva narrativ som vägleder ett samhälles utveckling (jmf. Beetham 1991).

Av ovanstående diskussion framgår att frågan om säkerhetspolitiken kan brytas ned i ett antal aspekter. Dels finns det den offentliga debatten, dels regleringar och dels det informella spelet som pågår bakom kulisserna inom aktörsnätverken. Analysen i avsnitt 7 består av en redogörelse för tre fall där fokus ligger på följande delmoment:

- *Offentlig debatt*. Huruvida säkerhetsarbetet är föremål för offentlig debatt eller ej, och om det är kontroversiellt eller inte.
- *Reglering*. Vilka gränser som lagstiftningen sätter för kameraövervakning i respektive fall, samt hur aktörerna strategiskt försöker omtolka gällande regler till sin egen fördel.
- *Aktörsnätverk*. Graden av sammanhållning eller konflikt bland de aktörer som är involverade i säkerhetspolitiken och i säkerhetsarbetet.
- *Legitimering*. Hur säkerhetsarbetet – och främst kameraövervakningen – legitimeras enligt ovanstående.

Till sist ska det understrykas att legitimering av tekniska system inte behöver komma till uttryck i form av en *explicit* kommunikativ process, utan kan också uppstå i normaliseringen av säkerhetsarbetet i sig. "Trygghet", i den form som studeras här, kan jämte frånvaron av brott också ses som ett centralt värde i en *implicit* kommunikation mellan medborgare och myndigheter. Innes med flera argumenterar för att förekomsten av tekniska installationer, exempelvis övervakningskameror, förmedlar bilden av att säkerhetsarbete pågår och är något som bör tas på allvar (se Coaffee et al. 2009; Innes 2005). Effekten handlar här inte om att kameror förebygger brott (se diskussion om effektivitet ovan); här handlar det snarare om att säkerhetsinstallationer förmedlar ett implicit budskap om trygghet. På så sätt kan tekniska system indirekt ha en självlegitimerande verkan, vilket vi kommer att se nedan.<sup>5</sup> Närmast beskrivs studiens design och metodologi.

## Forskningsdesign och metod

Nedan diskuterar jag de metodval som vägledde undersökningen som denna artikel bygger på. Undersökningen är en jämförande fallstudie med en kritisk och tolkande ansats (för vidare diskussion se även Alvesson & Deetz 2000, 22; Figal 2009, 342; Svenonius 2011, 56, 288f). Jag fokuserar på säkerhetsarbete och -politik i kollektivtrafik och stadsmiljöer i Berlin, Stockholm och

5 Denna förhandling av tekniska system kan kallas "interessement process" och är en poäng influerad av Science and Technology Studies. Se t.ex. Callon 1984; Williams & Edge 1996.

Warszawa. Dessa tre fall jämförs nedan med utgångspunkt i användningen av kameraövervakning.

Den stora – och relevanta – skillnaden mellan fallen ligger i de historiska erfarenheterna av totalitära och auktoritära statskick. Övervakning är djupt associerat med repression och social exklusion (Gandy 1989; Marx 1988; Norris, Moran & Armstrong 1999). Det är att förmoda att dessa markant skilda historiska erfarenheter spelar roll i frågan om legitimering av övervakningens mest symboliska teknologi, kameraövervakningen. Jämförelsens styrka ligger här i att visa att inget givet sätt att tänka kring övervakning är mer "naturligt" än något annat och att det därför är rimligt att anlägga ett kritiskt, ifrågasättande perspektiv på existerande övervakningspraktiker, till exempel i Stockholm.

Undersökningen bygger till stor del på intervjumaterial skapat under perioden 2008-2010 inom ramen för forskningsprojektet *Balancing Integrity and Legal Security*.<sup>6</sup> I det polska fallet har en uppföljningsintervju med dataskyddsmyndigheten GIODO gjorts under 2014. Intervjuer utfördes av författaren själv förutom den första rundan av intervjuer i Polen (2009), där tolk och tre andra projektdeltagare medverkade. Intervjuerna följde ett semi-strukturerat upplägg och varade mellan 60 och 80 minuter.<sup>7</sup> De byggde på en tematisk guide som intervjupersonerna hade fått tillgång till före intervjutillfället. Intervjuerna har sedan transkriberats och analyserats både manuellt och med hjälp av mjukvaran Nvivo i ett förfarande som är relaterat till kvalitativ innehållsanalys och grundad teori (Charmaz 2006; Kohlbacher 2006). Utifrån denna analys har ett narrativ om varje fall skapats. Ambitionen har varit att identifiera och tolka legitimitetsanspråk, beskrivningar av aktörsnätverkens sammanhållning och frågor om reglering. Utöver intervjuer bygger analysen även på tryckt informationsmaterial från myndigheter och företag, till exempel SL:s broschyr om Trygghetsprojektet som gick ut till allmänheten 2006. Offentliga dokument, nyhetsrapportering och information från förvaltningsportalen i Berlin (berlin.de), SL:s hemsida (sl.se), och Warszawas hemsida (warszawa.pl) ingår även i materialet. Det huvudsakliga syftet med detta "externa" material har varit att kontrollera uppgifter från intervjuerna samt att skapa en bild av den offentliga debatten om säkerhetsarbetet.

Närmast presenteras en översikt över de tre städerna, hur kameraövervakning infördes under 2000-talet och vilka aktörer som är mest centrala i sammanhanget. Därefter fortsätter texten med en presentation av det analytiska narrativ som skapades utifrån forskningsmaterialet.

6 Finansierat av Östersjöstiftelsen 2008-2010. Projektledare: Fredrika Björklund. Övriga projektdeltagare var Elfar Loftsson och Wojciech Szrubka. Samtliga då verksamma vid Södertörns högskola.

7 En förteckning över intervjuer återfinns efter litteraturförteckningen. I texten nedan refererar jag till intervjuerna med intervjupersonens institutionella tillhörighet, funktion och datum för intervjun, t.ex. "ZTM säkerhetschef 15.12.2010", vilket står för att intervjun fördes med Warszawas trafikhuvudman ZTM:s säkerhetsansvarige den 15/12-2010.

## Säkerhetsarbete i Berlins, Stockholms och Warszawas kollektivtrafik

För att få en bild av säkerhetspolitiken i de tre städerna är det viktigt att förstå de historiska och politiska sammanhangen inom vilka den tar plats. Nedan beskrivs grunddragen i Berlins, Stockholms och Warszawas kollektivtrafiksystem och säkerhetsarbetet i respektive fall. Avsnittet bildar utgångspunkt för de kommande resonemangen.

### BERLIN

På grund av Tysklands historia och politiska system har Berlin ett relativt komplicerat kollektivtrafiksystem. Före 1989 hade den östtyska administrationen hand om pendeltågsnätet (S-Bahn), som förföll under kommunistpartiets regi. Istället dominerade busstrafik i Östberlin medan Västberlin byggde ut tunnelbanenätet under efterkrigstiden. Idag består denna uppdelning, med undantaget att spårvagnstrafiken och i viss mån tunnelbanenätet har byggts ut och moderniserats sedan 1990. Under 1990-talet, när de båda förvaltningarna slogs samman, fanns därför två organisationer, med dubbla personalstyrkor på plats. Efterhand skalades bemanningen ned, vilket ledde till en veritabel avfolkning av personal i kollektivtrafiken. Framförallt i tunnelbanan infördes kameror som ett supplement till stationspersonal.

Kollektivtrafiken i Berlin är uppdelad mellan flera utförare. Regionaltåg trafikerar av *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg* (VBB), som är en beställarorganisation lik SL i Stockholm och som lyder under federal jurisdiktion. VBB koordinerar trafiken i delstaterna Berlin och Brandenburg och har ett övergripande ansvar, dock utan egentliga formella kompetenser. Pendeltåg körs av *S-Bahn Berlin GmbH*, ett dotterbolag till Deutsche Bahn (DB) som lyder under federal lagstiftning. S-bahn-trafiken upphandlas av delstaten Berlin men överses av VBB. Tunnelbana, spårväg och lokalbussar, i sin tur, trafikerar av *Berliner Verkehrsbetriebe* (BVG), som kör helt i egen regi och lyder under delstaten Berlins jurisdiktion. Med andra ord finns inte bara olika modeller för organisering av Berlins kollektivtrafik, utan även olika reglering av densamma.

Organisationerna åtnjuter en exklusiv parallelexistens och har lite gemensamt utöver biljettsystemet. De kämpar i viss utsträckning med varandra om legitimitet och inflytande i Berlin. BVG är den dominerande parten, medan VBB är viktigare i grannstaten Brandenburg. Säkerhetsarbetet i kollektivtrafiken har också det präglats av diversitet: BVG har valt en hårdare linje med separat säkerhetsavdelning (sedan början av 2000-talet), mer kameraövervakning, tuffare kontrollanter och sämre service; S-Bahn och VBB har stått för en mildare policy och införde först 2011-2012 kameraövervakning i större skala. Något tillspetsat skulle man kunna säga att VBB istället har betonat de mellanmännsliga relationerna som nyckeln till säkerhet i Berlin.



Två händelser präglade utvecklingen av säkerhetsarbetet i Berlins kollektivtrafik under 2000-talet. Den första rör BVG:s kameraövervakning. I mitten av 2000-talet utförde BVG en serie tester av kontinuerlig övervakning på utvalda sträckor (framförallt U2 och U8), men vägrade låta resultaten utvärderas av externa forskare efter att kamerorna visat sig vara mindre effektiva än väntat. Övervakningen ledde till ett stort motstånd från civilsamhället, enskilda passagerare och andra myndigheter. Kritiker ansåg att BVG:s planer var författningsvidriga eftersom det innebar ett övertagande av polisiära uppgifter. Övervakningen stoppades också temporärt men har sedan dess återupptagits.

Den andra händelsen var S-Bahn Berlin GmbH:s säkerhetskandal. Under 2009 uppdagades att S-Bahn-systemet led av åtskilliga säkerhetsproblem, framförallt gällande vagnarna. Utföraren hade dragit ned på inspektionstakten för att hålla kostnaderna nere, vilket resulterade i att ett stort antal tågsätt hade körts defekta – till exempel utan fungerande bromsar (Tagesspiegel 2009). Det var ett under att ingen större olycka hade hunnit inträffa innan situationen uppdagades. S-Bahn-trafiken upphörde helt under hela hösten 2009 och ett antal vagnar kasserades. Skandalen kostade företaget och staten Berlin stora summor och påverkade S-Bahn Berlin GmbH på så sätt att de tvingades omarbota säkerhetspolicyn från början (Neumann & Rogalla 2013; Spiegel Online 2009). Detta ledde till att kameraövervakning aktualiserades och införlivades som en central del i säkerhetsarbetet även i VBB-trafiken. Idag har BVG ytterligare förstärkt kameraövervakningen och VBB inkluderar övervakning rutinemässigt i service-beskrivningar av trafiken, men betonar inte kamerornas säkerhetsfunktion nämnvärt. Tyvärr är det inte möjligt att uppskatta antalet kameror i dagsläget, men före S-Bahn-krisen fanns det lite drygt 7000 kameror i Berlins kollektivtrafik (Svenonius 2011, 148). Idag är de dock betydligt fler.

Polisen själva har bara temporära system i Berlin i utredningssyfte och det är huvudsakligen BVG:s kameror som finns att tillgå. Det gör att BVG och polisen har en mycket nära relation, vilket jag kommer att diskutera ytterligare nedan. BVG:s konflikt med civilsamhället och dataskyddsmyndigheten, och säkerhetskandalen med S-Bahn Berlin har varit utslagsgivande på det sättet att de var för sig ledde till en minskad hänsyn till integritetsnormer som tidigare gällt. I det förra fallet utvidgades trafikhuvudmannens befogenheter i delstaten Berlins ordningslag för att möjliggöra BVG:s övervakning.<sup>8</sup> I det senare fallet övergavs policyn att hålla tillbaka kameraövervakningen till förmån för en mer expansionistisk policy där kameror installerades i samtliga fordon. Dessa händelser banade därmed väg för en ökad kameraövervakning och det är den situation som råder i kollektivtrafiken idag – kameror har kommit att spela en helt avgörande roll i säkerhetsarbetet.

8 *Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin* (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz – ASOG Bln).

## STOCKHOLM

Kollektivtrafiken i Stockholm organiseras av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som under 1990-talet omformades till en ren upphandlingsorganisation, dvs. helt utan egen drift. Trafiken bedrivs i dagsläget av sex entreprenörer. Den förändring som var helt utslagsgivande för säkerhetsarbetet inom Stockholms kollektivtrafik var SL:s satsning *Trygghetsprojektet*, som löpte 2005-2010. Trygghetsprojektet var en satsning som på ett genomgripande sätt skulle förändra målsättning för och styrning och implementering av säkerhetsarbetet i Stockholms kollektivtrafik. Det kom dock även att påverka långt fler aktörer än bara de som direkt berörs av kollektivtrafiken, vilket jag kommer att visa nedan. Centralt i projektet var introduktionen av avancerad övervakningsteknologi på bred front i kollektivtrafiken. Under kort tid installerades runt 20 000 kameror i SL:s utrymmen, t.ex. på stationer och plattformar och i tåg och bussar. Fram tills dess hade Stockholm varit en stad utan omfattande kameraövervakning, men införandet av de nya kamerorna, tillsammans med vägtullar (som bygger på kamerateknik) och polisens övervakning av centrala nöjesdistrikt ett par år senare, förändrade bilden. Märkligt nog fördes under den här tiden ingen som helst samhällelig debatt om övervakningens möjligheter och risker. Det var först 2008, i samband med FRA-debatten, som frågan lyftes, men då var projektet redan i full gång.

Internt föranleddes Trygghetsprojektet av stora organisatoriska förändringar där säkerhetsarbetet i stor utsträckning centraliserades och ansvaret för t.ex. kameraövervakning och väktarlicenser förlades till en ny säkerhetsavdelning. Den nybildade säkerhetsavdelningen var resultatet av en sammanslagning av två tidigare avdelningar – en med ansvar för säkerhet i teknisk bemärkelse (bränder, olyckor, etc.) och en med ansvar för kundservice (här fanns visst ansvar även för t.ex. väktare). Sammanslagningen i sig var föranledd av en korruptionsskandal där SL:s tidigare säkerhetschef på kundservice-sidan hade haft otillbörligt samarbete med vaktbolaget Falck Security (Arbetsdomstolen 2004). Dessutom hade SL sedan länge drivit en mycket hård linje mot grafiti och plankning, och trygghetsfrågorna hade en tydlig dimension som fokuserade på åtgärder mot dessa för SL oönskade aktiviteter. SL hade försökt få kameraövervakning till stånd redan runt millennieskiftet, men inte lyckats. Det var först efter att en ny säkerhetschef hade fått mer övergripande kompetenser som Trygghetsprojektet genomfördes. Behjälpligt var också att den politiska majoriteten i både Stockholms läns landsting och Stockholms kommun hade ändrats i och med valet 2006. Projektet resulterade enligt SL:s representanter i ett mer stringent och genomtänkt säkerhetsarbete och med tydligare ansvarsfördelning (SL säkerhetschef 12.8.2008).

Själva kärnan i projektet är en ledningscentral som kallas "Trygghetscentralen" eller "TryggC", som tjänar som nod för säkerhetsarbetet. Härifrån koordineras informationsflödet och väktarinsatserna. Utöver kameraövervakningen

innebar projektet ökad samverkan mellan polis och andra aktörer, och en rad diskursiva förändringar som skulle få stockholmarna att förstå vad SL syftade på med sitt säkerhetsarbete. Övervakningskamerorna har fått nya namn, de kallas nu "trygghetskameror", och resenärer har tillgång till "trygghetsnumret" vid obehag eller rädsla. "Trygghetsvårdar" patrullerar trafiken på kvällar och helger och det fanns under en tid planer på "trygghetstelefoner" liknande de som finns i Berlins tunnelbana. Dekaler informerar om att övervakning sker "för din trygghet" (SL 2006). Med andra ord blev terminologin kring trygghetsbegreppet central för SL under projektet på ett sätt som den inte varit tidigare. Detta berodde i sin tur på att SL i början av 2000-talet hade börjat samla in nya sorters data om passagerarnas "säkerhetsupplevelse" och i analyser av dessa kommit fram till att själva säkerhetsnivån i sig inte var det mest centrala, utan själva upplevelsen av densamma (Svenonius 2012). Skiftet från "säkerhet" (i betydelsen objektivet skydd mot fara) till "trygghet" (ett begrepp bredare än säkerhet för frånvaron av potentiella faror) sammanfattar i mångt och mycket den rörelse som urbant säkerhetsarbete i Stockholm har gjort under 2000-talet, där fokus flyttats från reella skaderisker till att inkludera upplevd trygghet som en minst lika central faktor.

## WARSAWA

Kollektivtrafiken i Warszawa domineras av buss- och spårvagnstrafik. Det finns dock två tunnelbanelinjer: linje 1 som löper vertikalt från norr till söder, och linje 2 som löper horisontellt från öster till väster. Likt Stockholm har Warszawa en upphandlingsorganisation som tjänar som trafik huvudman, *Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy (ZTM)*. Pendeltågstrafik organiseras av *Polskie Koleje Państwowe SA (PKP)*, som opererar i hela Polen på samma sätt som *Deutsche Bahn* i Tyskland och *Statens Järnvägar* i Sverige. Liksom i Berlin har det funnits mycket begränsat utbyte mellan ZTM och PKP, och det är endast relativt nyligen som ett biljettsamarbete har kunnat initieras.

Warszawa står ut från Berlin och Stockholm i det att polisen och stadsförvaltningen i samarbete under lång tid har drivit en mycket expansionistisk linje beträffande kameraövervakning. Övervakningen finns förvisso i kollektivtrafiken med ca. 13 000 kameror, men dessa kompletteras av ca. 750 kameror som finns installerade på allmän plats överallt i Warszawa (City of Warsaw 2016). Övervakningen sköts dels lokalt i vardera av de 16 distrikten, dels centralt av säkerhetsbyrån *Zakład Obsługi Systemu Monitoringu (ZOSM)*, som driver ett eget övervakningscentrum. Polisen har också en egen sambandscentral med prioriterad kontroll över kamerorna (Warszawa-Polisen, Sektion 1 chef 18.12.2009). Anställda vid polisens "Sektion 1" är specialiserade på övervakningsteknik och tjänar som konsulter åt kommuner och andra som vill installera kameraövervakning.

Det speciella med Warszawas övervakningsstrategi är att den inte bara utgår från användar-orienterad detektion och efterhandskontroll av inspelat bildmaterial, utan också har egna anställda som utför "virtuella patruller" via

kamerorna för att upptäcka brott och oegentligheter, liknande polisens övervakning av Medborgarplatsen och Stureplan i Stockholm (BRÅ 2015). Detta gör systemet dyrt i drift men, enligt ZOSM, mer effektivt (Wyborcza.pl 2013). Warszawa är även intressant eftersom det, likt Stockholm, inte har funnits någon egentlig debatt kring övervakningen. Användandet av kameror är, till skillnad från Sverige och Tyskland, inte heller reglerat utan sker i ett lagtekniskt tomrum. Kopplat med hög brottsstatistik under 1990-talet, en stundtals aggressiv lag-och-ordningsdiskurs från politiska partier och höga nivåer av rapporterad upplevd osäkerhet på offentlig plats, har kameraövervakning blivit något ett marknadsföringsinstrument i Polen och tilltron till kamerors brottspreventiva förmåga är därför mycket stor (Polanska 2011; Waszkiewicz 2011). Warszawa står med andra ord för en radikalt annorlunda ansats än Stockholm och Berlin på grund av dess "Eldorado-karaktär" i fråga om övervakning (Pereira-Puga 2013). Till skillnad från de andra två städerna, där det finns ett visst mått av kontrovers eller i alla fall regelverk som måste uppfyllas, är utvecklingen i Warszawa mycket rakare. Kameraövervakningen baseras visserligen till del på en trygghetsidé liknande de i Berlin och Stockholm, men utifrån en helt annan utgångsposition. Bristen på reglering har skapat en kaosartad situation där videomaterial läcks både av polisen och av privata operatörer, och där ingen riktigt vet vem som står bakom alla kameror. Det finns även en mycket hög tilltro till tekniken, en fråga jag behandlar i följande avsnitt.

## Kameraövervakning: En effektiv metod?

Efter att ha beskrivit kontextuella faktorer i de tre städerna kommer vi nu till analysens första del, där de säkerhetsansvarigas egna beskrivningar om kameraövervakningen redovisas. Analysen går sedan vidare till att studera hur det lokala säkerhetsarbetet har behandlats politiskt.

En central aspekt i alla tre städerna är diskrepansen mellan den officiella och den informella legitimeringen. Utåt påstås kameraövervakning ha en direkt och tydlig preventiv effekt på brott, men internt är tekniken snarare en del av en större lösning; oftast anses den inte i sig vara verkningsfull. I samtliga fall utlovas effekter som inte har någon vetenskaplig grund. I en informationsbroschyr om Trygghetsprojektet från 2006 utlovar SL till exempel att kamerorna har en "våldsdämpande effekt" och BVG har enligt organisationen *Humanistische Union* länge argumenterat för att teknologin har en sorts objektiv brottspreventiv verkan (SL 2006; HU ordförande 2.3.2009). Även i Warszawa, där polisen är väl medveten om kameraövervakningens begränsningar, förs en diskussion på politisk nivå som inte rymmer något som helst tvivel om kamerornas betydelse. Istället stoltserar företrädare för ZOSM och polisens specialsektion för kameraövervakning med statistik över minskning av antalet brott med 40-70 % på de platser där det finns kameror (Milosz 2008; Warszawa-Polisen, chef Sektion 1 18.12.2010; ZOSM

operativ chef 16.12.2009).<sup>9</sup> ”Det enda problemet”, säger direktören för ZOSM, ”är att det inte finns tillräckligt många kameror” (ZOSM direktör 18.12.2009).

Enkom Deutsche Bahn/S-Bahn har varit konsekventa i att från början inte legitimera kameraövervakning som en brottspreventiv teknologi, utan har från början sett kamerornas syfte som trygghetsskapande och som ett instrument för verifikation och dokumentation av brott och vandalism (DB Station & Services säkerhetsansvarig 8.5.2010). Detta är relaterat till den starka tyska integritetsdebatten. Kommunikationschefen för BVG beskrev hur de istället för att utlova mer trygghet genom övervakning kände sig tvungna att bekräfta att ingen faktiskt tittade på kamerorna:

Kameraövervakningen är något där vi, till exempel, alltid måste påminna kunden: ”Vi övervakar inte dig, det är inte så hos oss. Det sitter ingen på andra sidan. Vi bara spelar in!” (BVG kommunikationschef 6.3.2008)

Bortsett från att även inspelning kan ses som övervakning, blir det här tydligt att den tyska debatten utgår från helt andra normer än den polska och svenska. I andra delar av intervjun medger intervjupersonen att de är medvetna om att kameraövervakningen i bästa fall fördriver problemen till en annan ort. Exempelvis försköt övervakningen av Zoologischer Garten drogtrafiken till Kottbusser Tor i en annan del av staden. Med andra ord arbetar säkerhetsavdelningarna både mot kundernas otrygghet och faktisk brottslighet i kollektivtrafiken, och i bästa fall kan de påverka en av dem.

När det gäller kameraövervakningens effektivitet anger säkerhetsansvariga i samtliga fall att skälen till övervakningen har att göra med efterfrågan från kunderna/passagerarna, emedan de själva är mer pragmatiska gällande övervakningens effektivitet (BVG kommunikationschef 6.3.2008; SenInnSport<sup>10</sup> tjänsteman 5.3.2009; SL säkerhetschef 26.2.2009; SL presschef 21.2.2010; Warszawa-polisen, Sektion 1 chef 16.12.2009; ZTM säkerhetschef 15.12.2009; ZTM presschef 15.12.2009). Det som räknas är egentligen inte den egentliga säkerheten, utan upplevelsen av säkerheten. Som svar på frågan vilka åtgärder som är effektiva svarar SL:s säkerhetschef till exempel:

Hela vårt fokus går ut på att försöka komma fram till rätta åtgärder, för det är vårt mål. Nu talar vi inte om den *faktiska* risken för händelse, utan vi talar om den upplevda, och den upplevda tryggheten, där är *en* faktor som driver – det är bemanning. (SL säkerhetschef 26.2.2009)

9 Detta är fullkomligt orealistiskt, och polisen har inte heller genomfört någon riktig utvärdering enligt vad vi erfor under intervjun med föreståndaren på specialsektionen för kameraövervakning. Siffrorna bygger på analys av anekdotisk karaktär utförd av mellanchefer inom polisorganisationen.

10 *Senatsverwaltung für Inneres und Sport* (Berlins senatsförvaltning för inre angelägenheter och idrott).

Med andra ord är det inte kamerorna som påverkar säkerheten enligt säkerhetschefens egen uppfattning. Under intervjuerna återkom hen ofta till målsättningen att höja *trygghetsnivåerna*, och alla utsagor om effektivitet riktas mot detta mål, inte den faktiska brottsligheten. Med andra ord har denna "subjektivering" av säkerheten som effekt att det också sker en relativisering av säkerhetsbegreppet. Diskrepansen mellan objektiv och subjektiv är knuten till en kommersiell logik om tillgång och efterfrågan, där kundens upplevelse är det som i grund och botten är relevant. Således är det inte orimligt att omorganiseringen av kollektivtrafiken i Stockholm som skedde under 1990- och 2000-talet, då SL blev en ren upphandlingsorganisation, i sig skapar incitament för en ökad övervakning av det offentliga rummet.

Att reducera kameraövervakningen till ett instrument bland andra när det gäller polisarbete (privat eller offentligt) kan dessutom vara ett sätt för beslutsfattare på lokal nivå att visa att de tar frågan på allvar och reflekterar över säkerhet och integritet. Premissen är att saken har tänkts igenom och att kameraövervakning inte skulle införas om det inte verkligen var nödvändigt. Således kan det signalera en grad av *professionalism* i fråga om säkerhet, att inget görs reflexmässigt utan goda kunskaper om åtgärdernas effektivitet. Denna professionalism utgör en av de brottsbekämpande institutionernas mest grundläggande källa till legitimitet eftersom det markerar proportionalitet, ansvarsskyldighet och rättssäkerhet.

Andra har tidigare beskrivit detta i termer av avvägningen mellan integritet och övervakning, och det innebär i princip alltid att integritetsintresset – som är svårdefinierat – får stå tillbaka för övervakningsintresset – som är mätbart i form av brottsstatistik (Björklund 2013b; Flaherty 1989). När beslutsfattare uttrycker sig i dessa termer lånar de med andra ord från en "extern" källa till legitimitet. Problemet – jag återkommer till detta nedan – är dock att när kameraövervakningssystem införs i dessa fall får de mycket snabbt en koordinationsfunktion, utan vilken bemanningen, som säkerhetschefen talar om i citatet ovan, skulle vara svår att genomföra. Kameraövervakning blir därmed inte bara en teknik för att visa handlingskraft utan även en förutsättning för andra delar av säkerhetsarbetet.

Införandet av kameraövervakning är också förbundet med *prestige* hos beslutsfattarna. När det har gått en viss tid i policyprocessen blir det viktigare att få igenom beslutet än att värna om effektiviteten hos de föreslagna åtgärderna (jmf. Flyvbjerg 1999). Övertron på kameraövervakningens effekter under projektets gång fick till exempel beslutsfattare i Berlin att helt bortse från externa utvärderingsresultat som pekade åt "fel" håll och övervakningsprojektet sjösattes, trots bevis på dess ineffektivitet (Hempel & Alisch 2006; HU ordförande 2.3.2009). I Warszawa stod dock än mer ytliga överväganden till grund för införskaffandet av fler kameror: enligt ZTM:s säkerhetschef var det viktigt att inte "hamna bakom" de andra. Kamerorna var *świeże sprawy*

– ”fräscha prylar” – vilket upplevdes som en viktig faktor i sig (ZTM säkerhetschef 15.12.2009). Detta visar att det inte enbart rör sig om någon fullt rationell process när övervakning ska introduceras, utan också om politisk prestige och tilltro till att tekniken i sig kommer att lösa sociala problem.

Sammanfattningsvis kan sägas att det i det officiella sammanhanget inte skapas något utrymme för tvivel kring kameraövervakningens effektivitet, emedan i intervjusituationen en helt annan uppfattning kommer till uttryck. Detta gäller främst för Berlin och Stockholm, men även i viss mån Warszawa. I de flesta fall där stora effekter påvisas har tjänstemännen själva helt analogt jämfört brottsstatistik över tid eller med andra områden i staden, vilket leder till missvisande resultat. Alternativt hänvisar de till kundundersökningar som mäter trygghetsupplevelser, och det blir dessa som utgör måttet för ”faktisk” effektivitet. Nedan fortsätter analysen med en diskussion om legitimering inom aktörsnätverken.

## Styrning och intern legitimering

En av de mest framträdande skillnaderna mellan de tre fallen är hur kollektivtrafik-huvudmännen (BVG, S-Bahn Berlin/Deutsche Bahn, VBB, SL och ZTM) agerar gentemot andra myndigheter och hur de olika strategier som de utvecklar påverkar graden av samstämmighet och konflikt i aktörsnätverken. Det fall där konflikt är mest utpräglat är Berlin, medan Stockholm och Warszawa karaktäriseras av konsensus och samarbete. Detta är relaterat till regleringsstrukturer och hur kontroversiell kameraövervakningen anses vara, särskilt i relation till dess motpol – mänsklig närvaro. Det skulle kunna hävdas att i Berlin stod övervakningen, särskilt BVG:s säkerhetsarbete, för polisiär repression som ersatte den tidigare mänskliga närvaron i kollektivtrafiken. I Stockholm och Warszawa tematiseras aldrig övervakning i relation till demokratiska fri- och rättigheter. I dessa fall styr samarbetsvilja och olika grader av informalitet hur aktörsnätverken upprätthålls. För att gå in lite närmare i detta diskuteras fallen nedan var för sig. Jag jämför fallen i en mer samlad diskussion i slutsatserna.

### BERLIN

Övervakningsmaterial betraktas i Berlin som extremt känsligt av integritets-skäl och dess hantering är noga reglerad. S-Bahn Berlin GmbH är ett dotterbolag till Deutsche Bahn och är således bundet av dess säkerhetspolicy, som går under titeln ”3-S” (Deutsche Bahn 2016). 3-S står för ”Sicherheit, Service, Sauberkeit” (säkerhet, service, renlighet) och betraktas av alla aktörer som en sorts förebildspolicy som i bästa fall också borde anammas av BVG (VBB säkerhetschef 4.5.2009; LKA<sup>11</sup> tjänstemän 7.5.2009). 3-S baseras på en restrikt-

11 Landeskriminalamt, delstaten Berlins polismyndighet.

tiv användning av övervakning, där endast stationer som också inrymmer en galleria eller liknande är utrustade med kameror. Dessa kameror används av företagets servicepersonal för direkt övervakning och bildmaterialet lagras på servrar i separata utrymmen ägda av polisen dit S-Bahn Berlins personal inte har tillträde. S-Bahn Berlin kan alltså inte komma åt lagrat bildmaterial, vilket används endast för utredningar av polisen (DB Station & Services säkerhetsansvarig 8.5.2009). Deutsche Bahns säkerhetspolicy föreskriver vidare en restriktiv hållning gällande vilken information om incidenter som släpps till allmänheten. Våldsincidenter rapporteras således inte utan vidare eftersom det skulle kunna skapa ökad otrygghet bland resenärerna. Policyn är även relativt liberal i fråga om graffiti, och endast grov skadegörelse rapporteras till polisen.

Detta i kontrast till BVG, som har en helt motsatt policy och rapporterar varje fall av graffiti. Deutsche Bahns policy möter inget motstånd eftersom företaget, i Berlins dataskyddsmyndighets ögon, gör saker och ting ”på rätt sätt” (Berlin BDI chefstjänsteman 5.5.2009). Deutsche Bahn tar inte på sig några (kvasi-)polisära funktioner och riskerar därmed inte att stöta sig med den inflytelserika tyska dataskyddsmyndigheten, samtidigt som de förser polisen med en tillräcklig mängd övervakningsmaterial. S-Bahn och Deutsche Bahn är med andra ord del av ett sammanhållet nätverk där intern legitimering varken är nödvändig ur normativ eller praktisk synvinkel, eftersom 3-S-policyn ligger i linje med den tyska dataskyddslagstiftningen.

BVG, å andra sidan, tog tidigt avstånd från 3-S-modellen och anammade en säkerhetspolicy som fokuserade på omfattade kameraövervakning av insatsstrategiska skäl, och för att höja den upplevda trygghetsnivån. BVG:s agerande baserade på idén att kollektivtrafiken ur juridiskt perspektiv motsvarade vilken kommersiell verksamhet som helst, enligt den tyska principen för så kallad ”Hausrecht” (motsvarande lokala föreskrifter) (BVG kommunikationschef 6.3.2008). BVG är dock ett offentligägt företag och kollektivtrafiksystem är i tysk lag en plats dit allmänheten har tillträde. I den kontexten blev BVG:s anspråk på att tillvarata sin ”Hausrecht” kontroversiell. Det ansågs nämligen att BVG i och med övervakningen hade initierat en polisär verksamhet, som de inte hade mandat att utföra. BVG:s säkerhetspolicy, och framförallt kameraövervakningen, blev därför en instans av illegitim funktionsspridning.<sup>12</sup> Att företaget dessutom utförde övervakningen utan någon som helst information om att så skedde, ledde till en konflikt med Berlins dataskyddsmyndighet, som höll övervakningen för konstitutionsvidrig (Berlin BDI, chefstjänsteman 5.5.2009). Motsättningarna mellan BVG och dataskyddsmyndigheten fortsatte och ledde till slut till att delstaten Berlin genomförde ett *ad hoc*-undantag i dess egen polis- och ordningslagstiftning, för att på så sätt göra det möjligt att

12 *Zweckentfremdung*, eller *function creep* på engelska.



fortsätta med – och utöka – övervakningen (Abgeordnetenhaus Berlin 2007, Drs. 16/0782).

En vidare konflikt i Berlins aktörsnätverk är den mellan BVG, å ena sidan, och VBB tillsammans med Berlins polis, senatsförvaltningen för statsutveckling, civilsamhällesorganisationer och den politiska oppositionen, å den andra. Motsättningarna mellan dessa parter rörde den i den tyska kontexten så viktiga relationen mellan personal och övervakningskameror i kollektivtrafiken. BVG kritiserades under den senare delen av 2000-talet för att i alltför stor utsträckning vilja ersätta personal med kameror, vilket skulle leda till en ”avfolkning” av kollektivtrafiksystemet.<sup>13</sup> VBB:s säkerhetsansvarige kritiserar öppet BVG:s förment naiva hållning och sammanfattar sin position så här:

Alltså vår chef är inriktad på att använda kamerateknik, men har nu satt ned foten. ”Personal före kameror”. Det är rätt så förvånande hur mycket pengar som satsas [av BVG, red. anm.] på kamerateknik utan att på förhand kolla upp ”vad gör man med det här?” och ”vilken nytta för att förebygga, för prevention, finns det, om någon alls?” och om denna nytta ligger i uppkklaringsprocenten – var finns personalen som behövs så att uppkklarandet kan fungera som det skall? (VBB säkerhetschef 4.5.2009)

Liknande kritik kommer från resenärsorganisationer, forskarvärlden, senatsförvaltningen och även polisen, som inte ser att BVG verkligen bryr sig om säkerhetsfrågan utan har låst sig vid en opassande lösning (IGEB<sup>14</sup> ordförande 2.3.2009; LKA tjänstemän 7.5.2009). Den grundläggande premissen i tysk urban säkerhetsdiskurs är att mänsklig närvaro är den bästa säkerhetslösningen (se t.ex. Pro Bahn 2007). Kameraövervakning är acceptabelt så länge som den diskrepans mellan uttalad och verklig funktion, som diskuterades ovan, inte förekommer. VBB arbetade till exempel med ett projekt där långtidsarbetslösa kunde engageras som ledsagare för gamla och sjuka i kollektivtrafiken, och senatsförvaltningen för inre angelägenheter hade under samma period lanserat ett förslag som gav uniformerad personal rätt att åka gratis med kollektivtrafiken, eftersom det ansågs att deras närvaro ”utstrålade säkerhet” (SenInnSport tjänsteman 5.3.2009). Eftersom denna ”mänskliga” norm inte var del av BVG:s säkerhetspolicy uppstod konflikt om och om igen i Berlins aktörsnätverk, vilket även hämmade samarbete på andra områden. Det enda sättet som BVG kunde legitimera sin praktik var att öka personaltätheten i kollektivtrafiken. Således framstår den mänskliga kroppen som central i det tyska fallet, en projektionsyta för både teknikskepticism och historisk medvetenhet, men

13 Detta hade ju, som beskrevs ovan, tidigare haft ett stort personalöverskott och därför blev skillnaden från 1990-talet extra tydlig tio år senare.

14 Den dominerande passagerarorganisationen i Berlin.

framförallt för en sorts måttfullhetens norm i hur staden förvandlas till en alltmer kontrollerad miljö. Detta i stor kontrast till både Stockholm och Warszawa.

## STOCKHOLM

I fallet Stockholm var situationen mindre komplex och till en mycket högre grad karaktäriserad av konsensus. Det är värt att notera att flera aspekter av säkerhetsarbetet i de båda fallen liknar varandra (till exempel synen på personal i kollektivtrafiken) medan andra skiljer sig starkt åt (till exempel synen på kameraövervakning). Den stora skillnaden gentemot Berlin var att SL aldrig intog en antagonistisk position vis-a-vis andra myndigheter. Snarare var organisationen mycket strategisk i sina kontakter och hade *legitimering* av säkerhetsåtgärder med i beräkningen från projektets början – till och med på en språklig nivå, som diskuterades kortfattat ovan. Detta ledde till att SL:s Trygghetsprojekt kunde genomföras nästan helt utan motstånd eller kritisk debatt. Detta betyder emellertid inte att det inte fanns något behov för legitimering, snarare tvärt om: om vi vill förstå hur säkerhetsarbetet kom att förvandlas i Stockholm måste vi se till hur SL arbetade med att säkra lagligheten i sina lösningar, samt hur de arbetade, formellt och informellt, med en lång rad aktörer. Till sist måste vi förstå hur SL utökade säkerhetsarbetets omfattning, både konceptuellt och geografiskt, till att sträckas långt utanför kollektivtrafiken.

Under tiden som Trygghetsprojektet pågick reglerades kameraövervakning av *Lag om allmän kameraövervakning* (SFS 1998:150), som utgick från ett system med tillstånd och anmälningar. Lagen var tänkt att användas restriktivt och ett krav var att brottsnivåer skulle vara tillräckligt omfattande för att motivera inskränkningen i allmänhetens integritet (Riksdagen 1998, prop 1997/98:64). Ansvarig för tillstånd och tillsyn var de 21 länsstyrelserna. SL hade under en tid försökt få tillstånd att övervaka en av de mest utsatta stationerna i Stockholmsområdet, Zinkensdamm. Ansökan avslogs med hänvisning till att omfattningen av brottsligheten inte var tillräckligt hög för att motivera övervakningen. SL överklagade beslutet till kammarrätten och fick till slut sitt tillstånd 2004. Det intressanta med Zinkensdammsfallet är att det blev prejudicerande; med utgångspunkt i en av de mer brottsdrabbade stationerna var hela Stockholms spårssystem nu i princip öppnat för kameraövervakning (Kammarrätten Stockholm 2004; SL Infrateknik projektledare Trygghetsprojektet 4.9.2008).<sup>15</sup> Under den kommande tiden arbetade SL:s säkerhetsavdelning intensivt med länsstyrelsen i Stockholm för att formalisera ansökningsprocessen och till slut utarbetades ett sorts standardförfarande mellan SL och länsstyrelsen. Syftet från länsstyrelsens sida var inte att ifrågasätta behovet av kameror eller att dra

15 Det finns ett flertal märkliga attribut i fallet, till exempel att systemet som SL ansökte om inte alls var det som senare installerades. Inte heller problematiserade domstolen sannolikheten att teknologin skulle visa sig vara effektiv i brottspreventivt syfte. Det är vidare inte säkert att kammarrätten skulle ha godkänt det system med tusentals kameror och en ledningscentral.

integritetsintresset till sin spets. Istället ville den av tillståndsärenden redan tyngda myndigheten minimera arbetsinsatsen för SL:s många ansökningar (Länsstyrelsen Stockholm tjänsteman 24.11.2010). Tillståndsprocessen fanns beskriven i lagtexten och två faktorer var viktiga: integritetsintresset (som hade desarmerats av kammarrätten genom Zinkensdammsmålet) och närvaron av ”andra brottspreventiva åtgärder”:

Så idag... så länge de bara övervakar sina områden så får ju de tillstånd under de förutsättningarna att det är för att förebygga brott och hindra olyckor. Och att de självklart har vidtagit, de... de vidtar ju i princip samma åtgärder i- vid alla stationer, men det måste ju vara för ett visst säkerhetstänk.. för att vi ska bevilja överhuvudtaget. Så det är ju... en förutsättning. Man ska ju inte som de säger i förarbetena använda kameraövervakning som den enda åtgärden utan det ska vara i kombination med andra förebyggande åtgärder. Där har de en hel del, kan jag inte säga på rak arm men ja... det, det de gör, de har ju vanan inne. (Länsstyrelsen Stockholm tjänsteman 24.11.2010)

SL kunde alltså i samband med Trygghetsprojektet underbygga alla sina ansökningar med ett och samma åtgärdsbatteri, vilket täckte de behov som länsstyrelsen såg. Zinkensdammsmålet blev prejudicerande för tunnelbanemiljön som efter domen kunde betraktas som brottsutsatt i allmänhet (Länsstyrelsen Stockholm tjänsteman 24.11.2010). Domen resulterade i att SL inte behövde motivera varken säkerhetsintresset eller nivån på brottligheten i andra delar av tunnelbanan för Länsstyrelsen, utan kunde hänvisa till Zinkensdammsmålet. Inte heller fanns det något krav i lagen på utvärdering och återkoppling för förnyelse av tillstånden.<sup>16</sup> I varje tunnelbanestation monterades ca 25-30 eller fler kameror, beroende på storlek. Totalt finns ca 4500 kameror i tunnelbanesystemet som är direkt kopplade till Trygghetscentralen, varifrån en länk även går till polisens kriminaltekniska laboratorium, så att polisen inte behöver vara på plats för att begära ut bildmaterial.

Domen om Zinkensdamm och de välutvecklade kontakterna med länsstyrelsen utgör alltså det första steget i processen att säkra juridisk legitimitet för Trygghetsprojektets omfattande övervakning. Emedan BVG möts av skepsis i Berlin på grund av bristen på mänsklig närvaro i kollektivtrafiken är barriären i Stockholm mycket lägre. Vägningen mellan allmänhetens integritetsintresse och säkerhetsintresset har reducerats till en rent administrativ process, precis som Björklund visade i sin analys av svensk parlamentarisk debatt (Björklund 2013b).

Kameraövervakningens effektivitet, som påtalades som en så viktig faktor av VBB:s säkerhetsansvarige, har i det svenska fallet ingen betydelse. Detta tyder

16 Samma sak gäller idag under gällande lagstiftning.

på att den svenska konsensuskulturen verkar ha överbryggat behovet av moralisk legitimering av övervakningen, som är så centralt i Tyskland. Där finns det ingen anledning att arbeta med ett system om det dessutom inte är effektivt. I den svenska regleringen lämnas detta öppet. På så sätt avpolitiseras kameraövervakningen nästa helt.

Den andra faktorn som är av stor betydelse i fallet Stockholm är hur SL, genom samarbete med ett brett spektrum av aktörer, lyckades bli något av en spindel i nätet för Stockholms säkerhetsarbete. I samtliga fall finns visst samarbete med frivilligorganisationer och liknande, men i Trygghetsprojektet blir två dimensioner av samarbete extra tydliga: den goda personliga relationen till polisen och relationerna till kommunerna i Stockholmsområdet. Tidigt under arbetet med kameraövervakningen tog SL:s säkerhetsansvarige kontakt med polisens dåvarande chef för tunnelbanepolisen. Relationerna hade varit frostiga med SL under en tid, men nu ville de båda börja om på nytt. SL:s säkerhetsansvarige och tunnelbanepolisens chef skisserade tillsammans upp en ny säkerhetsinfrastruktur "över en kopp kaffe" och när det blev klart att projektet med Trygghetscentralen kunde bli av fick polisen visa sitt stöd (Polisen enhetschef 3.8.2010). Följande citat kommer från min intervju med polismannen i fråga:

Jag var med och tyckte hela tiden, både informellt och formellt. Och jag stöttade ju hela tiden, polisen stöttade hela tiden att få en trygghetscentral.

Jag hade några informella samtal med dåvarande VD:n på SL om vad jag tyckte. Bara han och jag då. Politikerna var hos mig någon gång och vi pratade om vad jag tyckte. Men de hade egentligen inga stora... alltså, vi blev inte oense direkt.

Jag fick väl uttala mig någon gång om jag tyckte att det var bra eller inte, annars var det... Det här var ju en politisk infekterad fråga också, det här med den personliga integriteten. ... Där gick de i hamn faktiskt. Vi fick ju yttra oss, men annars drev [SL] det själva, dels gentemot politikerna och dels gentemot länsstyrelsen. Det låg ju lite i tiden då också. London, Madrid, det var liksom jordmån för att öka. (Polisen enhetschef 3.8.2010)

De här citaten påtalar hur den internationella situationen kan resultera i skapandet av ett klimat där utbyggnad av övervakningskapaciteten på lokal nivå ter sig helt naturligt, även om det inte fanns någon specifik hotbild mot Sverige eller Stockholms kollektivtrafik. De visar också hur nära polisen identifierade sig med SL:s säkerhetsarbete. Av citaten, där intervjupersonen talar om relationen till SL, framgår att det var en slags vi-mot-dem-känsla där SL och polisen delade varandras åsikter. De båda cheferna blev i samband med projektet goda vänner, och med polisen i ryggen och de godkända planerna på en

ny ledningscentral stärktes SL:s position i aktörsnätverket. Detta skedde dels resursmässigt, dels utvecklade SL en omfattande kunskap, ett "know-how" i fråga om övervakning och kunde på så sätt konsultera andra aktörer som funderade på att skaffa kameraövervakning. SL blev en central nod i Stockholms säkerhetsarbete, och den dåvarande säkerhetsansvarige beskrev situationen före Trygghetsprojektet som kaotisk, präglad av "systematisk oordning" och med en "otydlig ansvarsbild" (SL säkerhetschef 12.8.2008). Efter projektet kom SL, i samarbete med polisen, att koordinera inte bara de egna resurserna, utan även många andras.

Detta skedde i och med att SL utökade sin informationsinhämtning från resenäerna. En del av upprinnelsen till Trygghetsprojektet var att SL hade börjat samla in nya uppgifter från passagerarna – återkommande enkätundersökningar, intervjuer, meddelanden via hemsidan. Den nya informationen gjorde klart för företaget att det fanns människor som var för rädda för att vistas i kollektivtrafiken. Trygghetsprojektet blev den logiska följderna av den nya datainsamlingen. Lite senare finjusterades även den och SL såg nu att även om stationsmiljöerna var trygga och tågen var säkra, framstod *vägen till* kollektivtrafiken som problematisk (SL säkerhetschef 12.8.2008). Eftersom det inte låg i SL:s kompetens att utöva stadsplanering började SL att kontakta kommunerna i Stockholmsområdet för att påverka dem att göra vägarna till stationerna säkrare. SL var inte intresserat av att ansvara för säkerhet utanför sitt eget territorium, men bistod istället kommunerna med sin expertis på området. På så sätt uppstod ett ömsesidigt beroende. Grunden för detta arbete låg i SL:s expansiva nya säkerhetsretorik. Den ovan citerade polismannen igen:

Det är därför de är med och tittar på miljön utanför tunnelbanan som kanske egentligen inte är deras sak, som kanske är kommunens sak va. Med det ingår ju i den upplevda trygghetskänslan att åka kommunalt, det är därför som de är med och tittar på det då.  
(Polisen enhetschef 3.8.2010)

Även om SL inte ville ta ansvar för allt säkerhetsarbete fann det inga svårigheter att se till så att vägarna mellan station och busshållplats, till exempel, föll under SL:s ansvarsområde (SL säkerhetschef 26.2.2009). Under kort tid hade SL med andra ord byggt upp en kapacitet som var både omfattande och attraktiv för andra aktörer. Utmärkande för det Stockholmska fallet är bristen på motstånd och den mycket öppna väg som öppnades för SL i och med Zinkensdammsmålet. SL arbetar med andra ord i samma tradition som Deutsche Bahns, med deras 3-S-koncept, snarare än i linje med BVG:s konfliktfyllda säkerhetspolitiska hållning.

## WARSZAWA

Warszawa-fallet är kanske det mest extraordinära av de tre eftersom de rättsnormer om integritet som finns i Berlin och Stockholm är helt frånvarande, eller appliceras på ett mycket annorlunda sätt. De kanske viktigaste kännetecknen är bristen på reglering av kameraövervakning och okänsligheten inför integritetsproblematiken i allmänhet, i synnerhet hos de brottsbekämpande institutionerna i (Björklund & Svenonius 2013). Till skillnad från Sverige, där det finns en specifik kameraövervakningslag (SFS 2013:460), och Tyskland, där kameraövervakning anses falla in under dataskyddslagstiftningen, finns i Polen endast sektoriell reglering av kameraövervakning, till exempel vid demonstrationer och viss polisiär användning m.m. (Waszkiewicz 2011). Det är anmärkningsvärt att dataskyddsmyndigheten, *Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych* (GIODO), varken definierar kameraövervakning som liggande inom ramen för sitt arbete, eller på något sätt interagerar med dem som har ansvaret för Warszawas säkerhetsarbete (GIODO generaldirektör 2008-2015, 15.4.2014).<sup>17</sup> Istället agerar myndigheten som en lobbyorganisation på nationell nivå. På det sättet lyckades GIODO tillsammans med Ombudsmannen för mänskliga rättigheter (RPO) få det polska inrikesministeriet att initiera en regleringsprocess, som dock för närvarande står still.<sup>18</sup> Det är troligt att lagen aldrig kommer att färdigställas.

En central aspekt i det polska fallet är också den pragmatiska hållningen vad gäller övervakning i allmänhet. I Sverige och Tyskland har de fackliga organisationerna varit kritiska till övervakningen, särskilt i bussar och spårvagnar, eftersom man ansåg att det fanns risk för att chaufförerna skulle utvärderas med hjälp av videomaterialet (IGEB ordförande 2.3.2009; BVG kommunikationschef 6.3.2008; SL kommunikationsavdelningen 3.5.2010). Det förekom mycket protester i ett inledningsskede i båda städerna, och chaufförer försökte bl.a. vrida kamerorna så att upptagningsområdet försköts utanför bussen (Berlin BDI chefstjänsteman 5.5.2009). Samtidigt var man orolig för säkerhetsrisken med kontanthantering och till slut accepterade man övervakningen av säkerhetsskäl för de anställda. I Polen har denna fråga aldrig väckts. Istället är det självklart att kamerorna används till att spana på de anställda. Som svar på frågan om hur kamerorna motiverades, svarade säkerhetschefen för ZTM att säkerhetsproblemet i sig inte var något stort problem alls utan att övervakningen i kollektivtrafiken huvudsakligen var till för att kontrollera de anställdas

17 Till GIODO:s försvar bör dock tilläggas att en restriktiv förändring av deras policy gentemot kameraövervakning skulle ha mycket stora konsekvenser, både för det polska samhället och för institutionen själv, och skulle troligtvis vara omöjlig att upprätthålla. I Polen har kameraövervakningen blivit omåttligt populär, och är idag en helt normal del av stadsbilden. Vissa städer marknadsför sig själva som totalövervakade och skolor utan kameraövervakning anses inte hålla måttet (Szrubka 2013).

18 De polska beteckningarna är: Rzecznik Praw Obywatelskich, och Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

och trafikentreprenörernas prestationer. ”Säkerheten är redan hög som det är”, berättade han, ”och fler kameror skulle inte betyda någon säkerhetsvinst” (ZTM säkerhetschef 15.12.2009).

I Warszawa var det istället de kameror som är riktade inifrån fordonen och *utåt* som var viktiga. Detta är relaterat till den höga trafikdödligheten och dåliga trafiksituationen i Polen, och kamerorna som riktas framåt kan då tjäna till att friskriva sig från ansvar vid en olycka (Przybylski 2013, 9). Användandet av kameror som riktas ut från fordon på arean framför, s.k. *dash-cams*, är vanligt framförallt i post-sovjetiska länder präglade av hög korrupktion, men även i Polen som har ett av Europas högsta trafikdödlighetstal (Europeiska Kommissionen/DGMT 2016). Kontrollen av entreprenörer handlar om att vissa busslinjer trafikerades av företag som, för att maximera vinsten, ibland helt enkelt struntade i att trafikera linjerna (ZTM säkerhetschef 15.12.2009). Även detta verkar otänkbart i Berlin eller Stockholm, men det har förekommit i Warszawa.

Frånvaron av reglering fått stor inverkan på hur övervakning organiseras i staden. Å ena sidan finns ett mycket stort antal kameror utan känd operatör, å andra sidan är övervakningen från polisens och stadens sida mycket omfattande. Det finns med andra ord en rik flora av kameror och en nästan obefintlig transparens med avseende på ägandeskap och regler för lagring, spridning och användning av övervakningsmaterial (GIODO generaldirektör 2000-2008, 18.12.2009; GIODO generaldirektör 2008-2015, 15.4.2014). Även för övervakningen i kollektivtrafiken har regleringsfrågan stor betydelse. ZTM är inte, och behöver ej heller vara, en av de viktigare aktörerna eftersom frånvaron av reglering möjliggör för alla som vill att övervaka allmän plats. Således har de mer resursstarka aktörerna, som stadens säkerhetsavdelning och polisen, motsvarande roll som SL har i Stockholm. Polisen agerar ofta konsult år mindre städer eller enskilda stadsdelsförvaltningar och instruerar dem hur de ska använda tekniken för att garantera att gränssnittet är kompatibelt med stadens övriga övervakning (Warszawa-polisen, Sektion 1 chef 18.12.2009). Polisen behöver med andra ord i regel inte uppvakta lokala företrädare för att utöka övervakningen i områden med hög brottsbelastning eller oordning, utan blir istället själva kontaktade. Warszawas kameraövervakningssystem expanderar alltså på ett närmast organiskt sätt. Frågan om kamerors vara eller icke vara handlar här mer om finansiering än om något annat. Integritet och effektivitet är inte viktiga begrepp eftersom de inte är politiserade i relation till kameraövervakning i Polen. Detta var även sant i Sverige, men här fanns en relativt strikt reglering sedan 1970-talet (Lag om TV-övervakning, SFS 1977:20). ZTM är i sammanhanget en av de mindre betydelsefulla aktörerna och upplever inte heller att säkerhetsfrågan är det viktigaste för dem (se tidigare paragraf).

ZTM arbetar i sin tur huvudsakligen med den kommunala polisorganisationen *straż miejska*. Cheferna på ZTM beskriver deras samarbete som helt friktionsfritt. Liknande uttalanden fick vi från polisen, ZOSM och säkerhetsbyråns

direktörer. Huruvida detta är sant eller inte är svårt att avgöra men det står tämligen klart att alla de relevanta aktörerna i Warszawa delar ett och samma narrativ om styrning av säkerhetsarbetet i staden. Detta narrativ bygger på ömsesidig förståelse och informalitet, och utåt kommuniceras situationen som ett perfekt fungerande maskineri utan behov av vidare inblandning från staten genom reglering av övervakningen.<sup>19</sup> Detta är i sig intressant eftersom det visar på ett aktörsnätverk med stor sammanslutning, precis som i Stockholm, men där samarbetet inte alls på samma sätt styrs av juridiska processer och tillståndsärenden. På grund av frånvaro av formellt regelverk finns inte heller någon grund att involvera myndigheter som GIODO i säkerhetsarbetet för att på så sätt skapa juridisk legitimitet. De båda fallen är lika på så sätt att säkerhetsarbetet inte är politiserat i någon stor utsträckning.

Övervakningen legitimeras istället genom den stora dämpande effekten på brottsligheten som myndigheterna hävdar finns. Det visas också av hur t.ex. ZOSM använder sin webbportal till att kommunicera kameraövervakningens effektivitet ([www.zosm.pl](http://www.zosm.pl)). Portalen uppdateras kontinuerligt med bilder på förövare och angivelser om hur långa straff de har fått (Polen har ett av Europas strängaste rättssystem med långa fängelsestraff även för mindre förseelser (Krajewski 2004; Melezini 2006; O'Sullivan 2012)). Polisens utfästelser om upp till 70 % reduktion av brottsligheten är ett annat exempel på samma sorts legitimeringsskapande processer. Sammanfattningsvis kan situationen i Warszawa beskrivas som varande i en stabiliserad fas där institutionella normer och praktiker har etablerats och ingen vidare legitimering av systemets premisser är nödvändig, men där aktörer ändå anser det vara viktigt att kontinuerligt upprätthålla bilden av säkerhetsarbetets höga effektivitet.

## Slutsatser: Kommersialisering av offentliga rum driver övervakningen

Urbant säkerhetsarbete har kommit att till stor del bero på övervakningsteknologi och i den här artikeln har jag redogjort för utveckling och intern legitimering i tre städers säkerhetspolitik. Jag har visat att övervakningen tillskrivs en stor brottspreventiv verkan utåt men att den också alltmer legitimeras som en "trygghetsskapande" teknologi; slutligen har övervakningen även en funktion för verifikation och säkring av bevismaterial. Jag har diskuterat de olika sätt på vilka övervakningen motiveras och byggs ut och det visar sig att det finns likheter och olikheter på flera nivåer mellan de tre fallen. Rent generellt har Berlin den mest konfliktfyllda situationen, där vi ser hur övervakning anses som högst illegitim av både politiska institutioner och civilsamhället. I Stockholm

19 Se t.ex. Warszawa stads hemsida, rubriken Monitoring miejski ("Stadsövervakning"): <http://bezpieczna.um.warszawa.pl/bezpieczenstwo-publiczne/monitoring-miejski>.



och Warszawa är situationen mycket mindre politiserad än i Berlin. Berlin och Stockholm, i sin tur, har relativt strikta regleringar som hindrar polis och andra aktörer från att installera kameror på allmänna platser, förutom i särskilda fall. I Warszawa, där ingen sådan reglering finns, råder ett närmast oöverblickbart tillstånd med otaliga kameror och ingen vet vem som bedriver övervakningen. I allmänhet är situationen i Polen mer tillåtande i fråga om övervakning, vilket kan tyckas märkligt med tanke på att landet för mindre än 30 år sedan fortfarande var en socialistisk, auktoritär stat med omfattande politisk övervakning.

I Tyskland är situationen den motsatta – där tolkas övervakning utifrån just en historisk erfarenhet av totalitært förtryck och i allmänhet råder det därför en kritisk inställning till alla former av övervakning. I det svenska fallet finns medvetenheten om övervakningens problematiska karaktär kodifierad i lagstiftningen, men utöver det råder ett okritiskt och oreflekterat förhållningssätt till den mycket omfattande kameraövervakningen. Resultaten sammanfattas i tabell 1.

Tabell 1. Sammanfattande jämförelse av säkerhetsarbetet i Berlin, Stockholm och Warszawa

	Debatt	Aktörsnätverk	Reglering	Legitimering
<b>Berlin</b>	Säkerhetsarbete politiserat, antagonistisk debatt med fokus på integritetsfrågor.	Pluralistiskt nätverk av en rad trafikoperatörer och -huvudmän. Fragmentariskt.	Strikt reglering av kameraövervakning, tillsynsmyndigheten driver integritetsfrågor mot förvaltning och politiska institutioner.	Rättsstatliga principer och effektivt dataskydd som leg. principer; brist på leg. främst hos BVG som upplevs som maktfullkomligt.
<b>Stockholm</b>	Ingen nämnvärd debatt, säkerhetsarbete avpolitiserat.	Konsoliderat nätverk dominerat av partnerskap mellan polis och SL.	Strikt reglering med liberal/tillåtande praxis. Tillsynsmyndighet och SL i samarbete.	Offentlighetsarbete med trygghetsterminologi; samarbetsanda inom aktörsnätverket; teknisk kompetens.
<b>Warszawa</b>	Ingen nämnvärd debatt, säkerhetsarbete avpolitiserat.	Konsoliderat nätverk dominerat av polis och Warszawa stads säkerhetsbyrå ZOSM.	Ingen reglering av kameraövervakning, inaktiv tillsynsmyndighet.	Tilltro till kameraövervakningens effektivitet; informalitet och samarbete inom aktörsnätverket.

Framväxten av kameraövervakning i nord- och centraleuropeiska urbana miljöer har främjats av nya sätt att tänka om säkerhet. Här handlar det kanske mindre om att skydda den "kreativa klassen" som nämndes inledningsvis, utan snarare om att möta den "säkerhetens paradox" som Zygmunt Bauman talar om i sina arbeten om flytande modernitet (Bauman 2006). I dagsläget finns en stor enighet om att medborgarna själva kräver och uppskattar övervakningen

på grund av dess trygghetsskapande effekt (som även den är högst kontextuell). Fokus ligger med andra ord inte nödvändigtvis på att förhindra brott, utan på att skapa bilden av en given miljö som säker för att därigenom öka dess kommersiella värde. Anpassningen till gallerian som förebild för offentliga miljöer är slående i kollektivtrafiken, och detta är drivande för hur aktörerna använder kameraövervakning. Det är ett prekärt företag eftersom det lika gärna kan slå bakut. Extrema händelser som terroristattacker tenderar att underblåsa rädslan för brott hos stora delar av befolkningen även i andra städer; den subjektiva känslan av trygghet är så att säga ett rörligt mål. Vidare finns en risk i att den höga tilltron till övervakningskameror får människor att tro att någon faktiskt iakttar dem – på gott och ont. I en nödsituation är det lätt att tro att hjälp är på väg, när bilderna i själva verket bara lagras utan att någon tittar, vilket är fallet med nästan all övervakning. Kameror riskerar därmed att inge en falsk känsla av säkerhet, vilket ju paradoxalt nog också är ett uttalat mål med övervakningen. Denna falska trygghet är *övervakningens tragedi*, skulle man kunna säga. Undersökningen ger stöd för att privatisering och kommersialisering av offentliga miljöer har blivit en stark drivkraft bakom spridningen av kameraövervakning.

När det gäller övervakningens funktion i aktörsnätverket är de undersökta fallen mycket intressanta. Anledningen är att övervakningssystem aldrig existerar i avskildhet från säkerhetsarbetet i övrigt. När kameror sätts upp påverkar det både säkerhetsarbetet och -politiken. Det har även blivit tydligt hur viktiga informella kontakter är för att skapa konsensus i ett aktörsnätverk. Konsensus är i sin tur viktigt för att uppnå målen med kameraövervakning. Kameraövervakningssystem fungerar idag också som instrument för att få inflytande över det övergripande säkerhetsarbetet. De som driver systemen kan använda sina kunskaper som en form av kapital och förmå andra aktörer att vidta åtgärder som de annars inte hade gjort. Utan kameraövervakningen skulle de flesta andra åtgärder nämligen förlora sin betydelse. Detta har att göra med insatsstrategiska faktorer: modernt polisarbete, även i privat regi, utgår i ökande grad från att endast delar av de tillgängliga resurserna används för traditionell patrullering.

Resterande styrkor är redo för uttryckning och punktinsatser. Denna insatsstrategi är avhängig dels inkommande information om situationen på gatan, till exempel från resenärer eller kamerabilder, dels så gott som omedelbar verifikation. Kameraövervakning i de systemen som vi diskuterar här omfattar många hundra kameror, ibland flera tusen, och således är det sällan – som exempelvis i Warszawa och i Deutsche Bahns system – som operatörerna på något mer organiserat sätt själva kan upptäcka potentiellt hotfulla situationer. Informationsflödet måste komma utifrån. För att resurserna ska kunna användas effektivt bottenar denna strategi i att situationen ska kunna verifieras av kompetent personal så snabbt som möjligt, och det är den heltäckande kameraövervakningens stora

vinst när det gäller att tackla pågående situationer. Utan kameraövervakningen måste alltså personal skickas ut och utvärdera situationen på plats; med kameraövervakning kan en operatör på mycket kortare tid avgöra om en insats är nödvändig eller inte, vilket effektiviserar utryckningsverksamheten. Med andra ord blir den sortens insatsstrategi som används i kollektivtrafiksystemen först rimlig i och med att kameror finns i princip överallt så att verifikationen är omedelbar och därmed kan ske så snabbt som möjligt. Det är anledningen till att övervakningssystemen gör den som äger – och kontrollerar – dem till en inflytelserik aktör. Genom att definiera ramen för vad som är möjligt stärker denna ”trygghetsinfrastruktur” sådana aktörers inflytande över vilken typ av säkerhetsarbete som ska utföras, vilka mål som definieras och hur de bör uppnås.

Vad kan vi lära oss av ovanstående? Det finns flera aspekter som kan nämnas. Den första är värdet av en effektiv reglering av övervakningen; den andra är att övervakningen kan och bör politiseras mer på lokal nivå, även om det inte leder till att system monteras ned. Den tyska förståelsen av övervakning är viktig, inte minst för att få människor att förstå hur kameraövervakning är relaterat till statsskicket. En kritisk samhällsdebatt som förmår att granska och ifrågasätta övervakning utifrån historiska erfarenheter i tidigare auktoritära samhällen skulle ha kunnat bidra till en mer vital och politiserad debatt om urban övervakning i både Polen och Sverige. Det tyska kulturella arvet från nazismen och kommunismen ger medborgare en självklar ingång till att ifrågasätta offentliga institutioner på ett sätt som inte sker i varken Polen eller Sverige. Den polska utvecklingen accelereras av en avreglerad övervakningsbransch som idag har blivit omöjlig att styra. I det svenska fallet har kameraövervakning i brist på offentlig debatt helt reducerats till en juridisk fråga. Detta var fallet både för SL:s Trygghetsprojekt och polisens övervakning av Medborgarplatsen och Stureplan i Stockholm. En effektiv reglering (i det polska fallet) och en tydligare politisering av säkerhetsfrågor också på lokal nivå medför i idealfallet en långsammare och mer eftertänksam expansion än den i Stockholm och Warszawa.

## Bibliografi

- Abgeordnetenhaus Berlin, 2007. ”Änderungsantrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Die Linke zur Vorlage – zur Beschlussfassung – Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes und des Berliner Datenschutzgesetzes (Drs. 16/0782-1)”. Abgeordnetenhaus Berlin. Tillgänglig på: <http://www.parlament-berlin.de/ad0s/16/IIIPlen/vorgang/d16-0782-1.pdf>.
- Abrahamsen, Rita & Williams, Michael C., 2007. ”Securing the City: Private Security Companies and Non-State Authority in Global Governance”, *International Relations* 21 (2): 237–53.

- Alvesson, Mats & Deetz, Stanley, 2000. *Kritisk samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Arbetsdomstolen, 2004. "AD 2004 nr 57. Fråga om det förelegat grund för avskedande av en arbetstagare som var anställd hos Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik som s.k. trygghetsansvarig". Arbetsdomstolen.
- Barker, Rodney, 2001. *Legitimizing identities: The self-presentations of rulers and subjects*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bauman, Zygmunt, 2006. *Liquid fear*. Cambridge: Polity Press.
- BBC News, 2015. "The end of the CCTV era?" *BBC News*, 15 januari, 2015. Tillgänglig på: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-30793614>.
- Beetham, David, 1991. *The Legitimation of Power*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave.
- Bigo, Didier, 2006. "Security, exception, ban and surveillance", s. 69–94 i David Lyon (red.), *Theorizing Surveillance: The panopticon and beyond*. Devon: Willan Publishing.
- Björklund, Fredrika, 2013a. "Hur kan kameraövervakning på allmän plats vara ett hot mot den personliga integriteten?", *Statsvetenskaplig Tidskrift* 115 (2).
- Björklund, Fredrika, 2013b. "Modernisation, Balancing Interests, and Citizen's Rights: Public Video Surveillance in Poland, Germany, and Sweden", s. 19–68 i Fredrika Björklund & Ola Svenonius (red.), *Video Surveillance and Social Control in a Comparative Perspective*. Oxon. New York: Routledge.
- Björklund, Fredrika & Ola Svenonius (red.), 2013. *Video Surveillance and Social Control in a Comparative Perspective*. New York: Routledge.
- Bodnar, Judit, 2015. "Reclaiming Public Space", *Urban Studies* 52 (12): 2090–2104.
- Brands, Jelle, Schwanen, Tim & van Aalst, Irina, 2015. "Fear of Crime and Affective Ambiguities in the Night-Time Economy", *Urban Studies* 52 (3): 439–55.
- BRÅ, 2015. "Kameraövervakning på Stureplan och Medborgarplatsen. Slutrapport." Brå rapport 2015:21. Stockholm: Wolters Kluwer.
- Buck, Nick Taylor & While, Aidan, 2015. "Competitive Urbanism and the Limits to Smart City Innovation: The UK Future Cities Initiative", *Urban Studies* 52: 1–19.
- Button, Mark, 2003. "Private Security and the Policing of Quasi-Public Space", *International Journal of the Sociology of Law* 31 (3): 227–37.
- Callon, Michel, 1984. "Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay", *The Sociological Review* 32: 196–233.
- CCSP-JP, 2016. "Caracas, Venezuela, the most violent city in the world". Seguridad, Justicia y Paz – El Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal A.C. Tillgänglig på: <http://www.seguridadjusticiaypaz.org.mx/biblioteca/download/6-prensa/231-caracas-venezuela-the-most-violent-city-in-the-world>.
- Charmaz, Cathy, 2006. *Constructing Grounded Theory – A practical guide through qualitative analysis*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- City of Warszawa, 2016. "Monitoring miejski | Bezpieczna Warszawa". Tillgänglig på: <http://bezpieczna.um.warszawa.pl/bezpieczenstwo-publiczne/monitoring-miejski>.
- Coaffee, Jon, 2009a. *Terrorism, risk and the global city: towards urban resilience*. Farnham England, Burlington VT: Ashgate Pub.
- Coaffee, Jon, 2009b. "Protecting the Urban", *Theory, Culture & Society* 26 (7–8): 343–55.

- Coaffee, Jon, O'Hare, Paul & Hawkesworth, Marian, 2009. "The Visibility of (In)security: The Aesthetics of Planning Urban Defences Against Terrorism." *Security Dialogue* 40 (4-5): 489-511.
- Coleman, Roy, 2004. "Images from a neoliberal city: the state, surveillance and social control". *Critical Criminology* 12 (1): 21-42.
- College of Policing, 2013. *What Works Briefings: Effects of CCTV 2013*. Coventry: College of Policing.
- Deutsche Bahn, 2016. "DB Station & Service – Bahnhofsbetreiber/-team". *Deutsche Bahn*. Tillgänglig på: <http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhofsinformationen/bahnhofsbetreiber-team.html>.
- Eick, Volker, Jens Sambale & Eric Töpfer (red.), 2007. *Kontrollierte Urbanität: Zur Neoliberalisierung städtischer Sicherheitspolitik*. Bielefeld: Transcript-Verlag.
- Europeiska Kommissionen – DGMT, 2016. *EU Road Fatalities*. Tillgänglig på: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/trends\\_figures.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf).
- Figal, Günther, 2009. "Verstehen – Verdacht – Kritik", s. 339-53, i Rahel Jaeggi & Tilo Wesche (red.), *Was Ist Kritik?*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Flaherty, David H., 1989. *Protecting privacy in surveillance societies: the Federal Republic of Germany, Sweden, France, Canada, and the United States*. Chapel Hill, N.C.: Univ. of North Carolina Press.
- Flyvbjerg, Bent, 1999. *Rationality and Power: Democracy in Practice*. Chicago: University of Chicago.
- Gandy, Oscar, 1989. "The surveillance society. Information, technology and bureaucratic social control", *Journal of Communication* 39 (3): 61-76.
- Germain, S., Douillet, A.-C., & Dumoulin, L., 2011. "The Legitimization of CCTV as a Policy Tool: Genesis and Stabilization of a Socio-Technical Device in Three French Cities", *British Journal of Criminology* 52 (2): 294-308.
- Gill, Martin & Spriggs, Angela, 2005. "Assessing the impact of CCTV", *Home Office Research Study* 292. London: Home Office.
- Graham, Stephen, 2009. "The Urban 'Battlespace'", *Theory, Culture & Society* 26 (7-8): 278-88.
- Hempel, Leon & Alisch, Christian, 2006. *Evaluationsbericht der 24-Stunden-Videoaufzeichnung in U-Bahnstationen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): Zwischenbericht*. Berlin: D:4 BaSE – Büro für angewandte Statistik.
- Hempel, Leon & Töpfer, Eric, 2004. *Urbaneye Working Paper No. 15: CCTV in Europe – Final Report*. Berlin: Centre for Technology and Society.
- Innes, Martin, 2005. "What's Your Problem? Signal Crimes and Citizen-Focused Problem Solving", *Criminology & Public Policy* 4 (2): 187-200.
- Kammarrätten Stockholm, 2004. *DOM. Mål nr. 5547-03: Tillstånd enligt lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning*. Stockholm: Kammarrätten i Stockholm.
- Kearon, Tony, 2013. "Surveillance Technologies and the Crises of Confidence in Regulatory Agencies", *Criminology and Criminal Justice* 13 (4): 415-30.
- Kempa, Michael, Stenning, Philip & Wood, Jennifer, 2004. "Policing Communal Spaces – A Reconfiguration of the 'Mass Private Property' Hypothesis", *British Journal of Criminology* 44 (4): 562-81.
- Kohlbacher, Florian, 2006. "The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research", *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 7 (1).

- Krajewski, Krzysztof, 2004. "Crime and Criminal Justice in Poland", *European Journal of Criminology* 1 (3): 377–407.
- Krell-Laluhová, Zuzana & Schneider, Steffen, 2004. "Legitimacy and the democratic quality of the political order in Britain, Germany, and Switzerland: A discourse analytical perspective". Paper presenterat vid ECPR Joint Sessions i Uppsala, 14–16:e april 2004.
- Lippert, Randy, 2012. "'Clean and Safe' Passage: Business Improvement Districts, Urban Security Modes, and Knowledge Brokers", *European Urban and Regional Studies* 19 (2): 167–80.
- Lyon, David, 1994. *The electronic eye. The rise of surveillance society*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Marx, Gary T., 1988. *Undercover. Police surveillance in America*. Berkeley: University of California Press.
- McLean, Sarah J., Worden, Robert E. & Kim, Moon Sun, 2013. "Here's Looking at You An Evaluation of Public CCTV Cameras and Their Effects on Crime and Disorder", *Criminal Justice Review* 38 (3): 303–34.
- Melezini, Mirosława, 2006. "Punitiveness in 20th-century Poland's criminal justice system: Repressive or Non-repressive?", *Law Sciences* 11 (3): 34–35.
- Milosz, Maciej, 2008. "Videoövervakning ökar inte säkerheten?", *Zycie Warszawy*. 5:e november, 2008. Svensk översättning av Wojciech Szrubka.
- Monahan, Torin, 2007. "War Rooms" of the Street: Surveillance Practices in Transportation Control Centers", *The Communication Review* 10 (4): 367–89.
- Monahan, Torin & Palmer, Neal A., 2009. "The Emerging Politics of DHS Fusion Centers", *Security Dialogue* 40 (6): 617–36.
- Mouffe, Chantal, 2007. "Artistic Activism and Agonistic Spaces", *Art & Research* 1 (2): 1–5.
- Mörkenstam, Ulf, 1999. *Om "Lappernes privilegier". Föreställningar om samiskhet i svensk samepolitik 1883–1997*. Stockholm: Stockholms universitet.
- Neumann, P. & Rogalla, T., 2013. "Videoüberwachung: Bald filmt auch die S-Bahn ihre Fahrgäste", *Berliner Zeitung*, 26:e april, 2013. Tillgänglig på: <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/videoueberwachung-bald-filmt-auch-die-s-bahn-ihre-fahrgaeste-3821434>.
- Norris, Clive, 2012. "The Success of Failure: Accounting for the Global Growth of CCTV", s. 251–58 i Kirstie Ball, Kevin Haggerty & David Lyon (red.), *Routledge Handbook of Surveillance Studies*, A Westview Special Study. Abingdon, Oxon, New York: Routledge.
- Norris, Clive & Armstrong, Gary, 1999. *The maximum surveillance society. The rise of CCTV*. Oxford, New York: Berg.
- Norris, Clive, Moran, Jade & Armstrong, Gary, 1999. *Surveillance, Closed Circuit Television and social control*. Aldershot: Ashgate.
- O'Sullivan, Eoin, 2012. "Varieties of punitiveness in Europe: Homelessness and urban marginality", *European Journal of Homelessness* 6 (2): 69–97.
- Pereira-Puga, Manuel, 2013. "Poland – A Surveillance Eldorado? Security, Privacy, and New Technologies in Polish Leading Newspapers (2010–2013)". Prague SECONOMICS Discussion Papers 2013/6. Prague: Prague Graduate School in Comparative Qualitative Analysis.
- Persson, Monika, 2014. *The dynamics of policy formation: making sense of feelings of public unsafety*. Örebro: Örebro University.

- Polanska, Dominika, 2011. *The emergence of enclaves of wealth and poverty: A sociological study of residential differentiation in post-communist Poland*. Stockholm Studies in Sociology N.S. 50. Stockholm: Stockholm University.
- Pro Bahn, 2007. "der Fahrgast (1/2007)". Pro Bahn e.V.
- Przybylski, Wojciech. 2013. "Government Status Report: Poland", Warszawa: KRBRD. Tillgänglig på: <http://www-esv.nhtsa.dot.gov/proceedings/24/files/24ESV-000473.PDF>.
- Raco, Mike, 2003. "Remaking Place and Securitising Space: Urban Regeneration and the Strategies, Tactics and Practices of Policing in the UK", *Urban Studies* 40 (9): 1869–87.
- Riksdagen, 1998. "Proposition 1997/98:64, Lag om allmän kameraövervakning". 1997/98:64. Stockholm: Sveriges Riksdag.
- Sharp, Elaine B., 2014. "Politics, Economics, and Urban Policing The Postindustrial City Thesis and Rival Explanations of Heightened Order Maintenance Policing", *Urban Affairs Review* 50 (3): 340–65.
- Shearing, Clifford D. & Stenning, Philip C., 1981. "Modern Private Security: Its Growth and Implications", *Crime and Justice* 3: 193–245.
- SL, 2006. *Trygghetsprojektet: För ökad säkerhet och upplevd trygghet i SL-trafiken*. Broschyr utgiven av AB Storstockholms Lokaltrafik.
- SL, 2007. "SL i Metro: Kameran gör resan tryggare", *Metro*, 29 oktober.
- Spiegel Online, 2009. "S-Bahn-Fiasko: Berliner Verkehrschaos kostet Bahn Millionen", *Spiegel Online*, 10 september, 2009. Tillgänglig på: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/s-bahn-fiasko-berliner-verkehrschaos-kostet-bahn-millionen-a-648048.html>.
- Svenonius, Ola, 2011. *Sensitising Urban Transport Security: Surveillance and Policing in Berlin, Stockholm, and Warsaw*. Doktorsavhandling. Stockholm: Statsvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet.
- Svenonius, Ola, 2012. "The Stockholm Security Project: Plural policing, security and surveillance", *Information Polity* 17: 35–43.
- Tagesspiegel, 2009. "Wie die S-Bahn in Schieflage geriet", *Der Tagesspiegel*, 13 december, 2009. Tillgänglig på: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/analyse-wie-die-s-bahn-inschieflage-geriet/1647724.html>.
- Töpfer, Eric, 2007. "Business Improvement Districts – neues Instrument für Containment und Ausgrenzung? Erfahrungen aus Nordamerika und Großbritannien", *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 37 (149): 511–28.
- Waszkiewicz, Paweł, 2011. *Wielki Brat Rok 2010. Systemy monitoringu wizyjnego – aspekty kryminalistyczne, kryminologiczne i prawne*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Waszkiewicz, Paweł, 2013. "How Effective is the Public Video Surveillance System in Warsaw?", s. 153–170 i *Video Surveillance and Social Control in a Comparative Perspective*. New York: Routledge.
- Welsh, Brandon C. & Farrington, David P., 2007. "Kameraövervakning och brottsprevention: En systematisk forskningsgenomgång". Rapport 2007:29. Stockholm: Brottsförebyggande rådet (Brå).
- Wensierski, Peter, 2014. "Überwachung in der DDR: Das operative Fernsehen", *Spiegel Online*, 29 september, 2014. Tillgänglig på: <http://www.spiegel.de/einestages/ueberwachung-in-der-ddr-das-operative-fernsehen-a-993228.html>.

Williams, Robin & Edge, David, 1996. "The Social Shaping of Technology", *Research Policy* 25: 856–99.

Wood, J & Shearing, C.D., 2007. *Imagining security*. Devon: Willan Publishing.

Wyborcza.pl, 2013. "Śledzą nas tysiące kamer. Nowe będą nagrywać w Full HD".

Wyborcza.pl, Warszawa-sektionen, 11 februari, 2013. Tillgänglig på: [http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34889,13379086,Sledza\\_nas\\_tysiacie\\_kamer\\_\\_Nowe\\_beda\\_nagrywac\\_w\\_Full.html](http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34889,13379086,Sledza_nas_tysiacie_kamer__Nowe_beda_nagrywac_w_Full.html).

## Bilaga: Intervjuförteckning

1. AB Storstockholms Lokaltrafik (SL): Fyra representanter från kommunikationsavdelningen med ansvar för Trygghetsprojektet. 3 maj 2010.
2. AB Storstockholms Lokaltrafik (SL): säkerhetschef 2004–2009. Intervjuer vid två tillfällen: 12 augusti 2008 och 26 februari 2009.
3. AB Storstockholms Lokaltrafik (SL): presschef. 21 februari 2010.
4. Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit (Berlin BDI): Chefstjänsteman ansvarig för kameraövervakning. 5 maj 2009.
5. Berliner Fahrgastverband IGEB: ordförande. 2 mars 2009.
6. Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): kommunikationschef. 6 mars 2008.
7. Deutsche Bahn Station & Services (DB S&S): 3-S ledningsstab, säkerhetsansvarig. 8 maj 2009.
8. Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych (GIODO): Generaldirektör 2000–2008. 18 december 2009.
9. Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych (GIODO): Generaldirektör 2008–2015. 15 april 2014.
10. Humanistische Union (HU): ordförande. 2 mars 2009.
11. Landeskriminal-Amt (LKA) Berlin: två seniora tjänstemän. 7 maj 2009.
12. Länsstyrelsen i Stockholms län (LST AB): tjänsteman ansvarig för kameraövervakning och tillsyn enligt LAK. 24 november 2010.
13. Polisen i Stockholms län: enhetschef för trafikenheten. 3 augusti 2010.
14. Senatsverwaltung für Inneres und Sport (SenInnSport): högre tjänsteman från referat IIIB som har ansvar för säkerhetsfrågor. 5 mars 2009.
15. SL Infrateknik: projektledare Trygghetsprojektet. 4 september 2008.
16. Trafikverket: teknisk chef. 14 juni 2010.
17. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): säkerhetschef. 4 maj 2009.
18. Warszawa stads säkerhetsbyrå och övervakningsenhet ZOSM: operativ chef för övervakningen, operativ chef för ZOSM, samt direktör för säkerhetsbyrån. Samtliga närvarade vid samma tillfälle. 16 december 2009.
19. Warszawa-polisens Sektion 1: chef. 18 december 2009.
20. Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy (ZTM): säkerhetschef/driftschef och kommunikationsansvarige, båda intervjuades vid samma tillfälle. 15 december 2009.



## Efterord till ”Legitimering av övervakning i lokal säkerhetspolitik”

Efter att den här artikeln skrevs har både Berlin och Stockholm blivit måltavlor för terrorattentat, under julen 2016 i Berlin och våren 2017 i Stockholm. I båda fallen har attentaten följts av förnyade krav på utökad kameraövervakning på offentliga platser. I Tyskland var ett förslag i denna riktning redan planerat innan attentatet (Bundestag, Drs. 18/10941), men det fick efteråt starkare stöd. I Sverige pågick också en utredning om regleringen av kameraövervakning, vars slutbetänkande presenterades i juni 2017 (SOU 2017:55). Inrikesminister Thomas de Maizière i Tyskland och dåvarande inrikesminister Anders Ygeman i Sverige har båda under våren 2017 argumenterat för en förstärkt kameraövervakning på offentliga platser. Det finns idag ett starkt parlamentariskt stöd i både Sverige och Tyskland att utvidga kameraövervakningen, och säkerhetsbranschen kommer rimligen att ha goda år framöver.

Ett led i lobbyarbetet för ökad insats av övervakningskameror är att avlegitimera tidigare forskningsrön om kamerors effektivitet och producera en ny bild som bevisar motsatsen. *Dels* handlar detta idag om att visa att en ny generation av övervakningsteknik gör tidigare forskning irrelevant. Tyvärr hindrar hög bildupplösning inte brott; och ännu finns inget ansiktsgenkänningsystem med så små felmarginaler att det kan användas på ett effektivt sätt. *Dels* handlar det om att omtolka tidigare forskning och få resultaten att se mer positiva än de verkligen är. Det finns dock fortsatt mycket svagt stöd åt att kameror har något annat än en symbolisk verkan. Subjektiva trygghetsupplevelser ändras så lätt beroende på externa faktorer. *Övervakningens tragedi*, som påtalas ovan, består.

Precis som jag skrev i artikeln ovan finns i Tyskland en ganska ingående debatt om kameraövervakningens för- och nackdelar. Så sent som 2007 förkunnade konstitutionsdomstolen i Karlsruhe att kameraövervakning påverkar alla som befinner sig under observation och att denna generella utsatthet för statlig kontroll som detta medför är att betrakta som ett betydande ingrepp i beträffade personers rätt till frihet och självbestämmande (BVerfG, BvR 2368/06). De tyska dataskyddsmyndigheterna tar också aktivt ställning mot utökningen av kameraövervakningen. I Sverige finns så gott som inga av dessa röster, och därför handlar den politiska frågan istället om varför regeringen inte *snabbt nog* löser polisen från dess tillståndsplikt för kameraövervakning (Se t.ex. Ju2017/05550/POL). Att det finns en anledning för samhället att hålla den polisära övervakningen under kontroll är inte en aktuell fråga idag.

För närvarande pågår ett intensivt arbete med att försöka ge polis och säkerhetstjänst friare tyglar i deras respektive ansvarsområde. Politiska aktörer tävlar inför valet 2018 om vem som kan framföra det mest långtgående paketet för att hindra terrorism och stävja brottsligheten i social utsatta områden. Det

är i detta sammanhang lätt att glömma bort varför polis och säkerhetstjänst inte har större friheter, nämligen att vi riskerar att övervakningsapparater byggs upp som sedan är svåra för samhället att kontrollera. Det är också lätt att glömma vilka metoder som hittills har fungerat hyfsat väl. De handlar i regel inte om 10 000 extra poliser och fler kameror utan om långsiktigt och strategiskt polisarbete.

*Ola Svenonius*