

GENIUS LOCI
Szybkiej Kolei Miejskiej



Bożena Szymańska
Anna Zupa
Marcin Żuliński

Staliśmy więc na moście, [...] a za naszymi plecami co sześć minut przejeżdżał niebiesko-żółty wąż kolejki, której wagony nasze miasto odziedziczyło po berlińskim metrze. [...] Jeśli wspominam tę chwilę gorącego lata, to przede wszystkim dlatego, że powróciłem do niej kiedyś w mojej rozmowie z Piotrem. Co roku przychodzę do niego na cmentarz i kiedy odejdą już wszyscy ludzie, [...] wtedy ja siadam na kamiennej płycie i rozmawiam z Piotrem. [...] Któregoś roku przysiadłem na samym rogu płyty, odgarnąłem zeschnięte liście, a Piotr pyta mnie od razu:

-No i co nowego w mieście?

A ja odpowiadam mu, że właściwie to nic szczególnego, tylko z komunikacją duże kłopoty.

-Jakie kłopoty?

-Kolejkę wymieniają.

-Jak to wymieniają?

-Ano wymieniają – odpowiadam. – Stary tabor, ten z berlińskiego metra, na złom pójdzie, a w jego miejsce kursować będzie nowy, taki jak w całej Polsce, pod Warszawą, Łodzią czy Krakowem, też elektryczna kolejka, tylko że na trzy tysiące woltów, a tamta była na dziewięćset.

-Dziewięćset? – dziwi się Piotr. – Ta kolejka nie była na dziewięćset woltów tylko na osiemset.

-Nie – mówię Piotrowi – źle pamiętasz. Na pewno nie na osiemset, tylko na dziewięćset woltów!

-Na osiemset – Piotr.

-Na dziewięćset – ja.

-Na pewno na osiemset – znów Piotr.

-Nie, na pewno na dziewięćset – znowu ja. – Przecież wymieniają całą trakcję, żeby podłączyć ten odcinek bezpośrednio do Bydgoszczy.

Na co Piotr:

-To nie jest argument, tak czy tak muszą przerobić trakcję, ale mówię ci, że ta stara była na osiemset!

[...] Pamięć Piotra okazała się lepsza: tamta kolejka rzeczywiście miała trakcję ośmiuset woltów.

Paweł Huelle „Weiser Dawidek”

Wprowadzenie

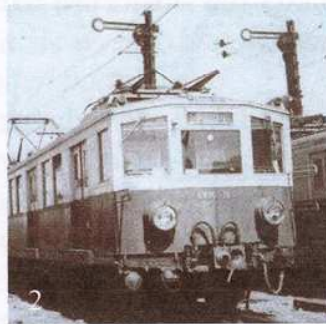
Konurbacja, zwana trójmiastem poza Gdańskiem, Gdynią i Sopotem łączy w sobie także pomniejsze jednostki osadnicze, tworząc nieprzerwany ciąg osiedli od Tczewa do Wejherowa, a nawet dalej. Tak wydzielony zespół miejski liczy ok. 1 mln mieszkańców codziennie dojeżdżających do pracy, szkoły, po zakupy itp. Mamy więc tu do czynienia z potrzebą migracji wahadłowej, czyli zmianą miejsca pobytu przebiegającą w cyklu dobowym. Potrzeba mieszkańców takiego skupiska miast do notorycznych podróży „tam i z powrotem” wymusza organizację coraz lepszych połączeń komunikacyjnych. Najlepszym rozwiązaniem na tutejsze warunki wydaje się być Szybka Kolej Miejska zwana w skrócie „eskaemką”. Komunikacja w Trójmieście jest do tego stopnia ważna dla jego mieszkańców, że wcześniej cytowany gdański pisarz Paweł Huelle wręcz utożsamia ją z życiem miejskim. Niezaprzeczalnie kolejka SKM, której trasa wiedzie długim łukiem od Gdańska do Wejherowa codziennie ułatwia życie tutejszym mieszkańcom, a każda awaria trakcji powoduje paraliż całego „organizmu wielomiasta”. Patrząc na mapę Trójmiasta mamy wrażenie, że ten organizm wspierany jest przez linię kolejki, która tworzy „kręgosłup komunikacyjny” zespolonych miast. Moglibyśmy zatem zdefiniować SKM jako zbiór stacji i połączenia między nimi, ale nie byłoby to właściwe, ponieważ kolejka nie jest tylko połączeniem miejsc. Czym więc jest Szybka Kolej Miejska? Czy możemy określić ją mianem *miejsca*? Wszystkie definicje miejsca nawiązują do stałości i statyczności, mówimy o miejscu pobytu, miejscu pracy, wycinku przestrzeni, używamy sformułowania „ruszyć z miejsca” wyostrzając przeciwstawność tych dwóch pojęć: ruchu i miejsca, jako punktu. Jak zauważa trafnie przedstawiciel geografii humanistycznej Yi-Fu Tuan¹ istnieje „wiele warunków koniecznych do elementarnego poczucia miejsca”. Jednak również Tuan utożsamia miejsce z bezruchem: „Miejsce jest pauzą w ruchu”. Co więc wywołuje w nas poczucie miejsca, gdy wsiadamy do wagonu SKM i przemierzamy określoną drogę w przestrzeni? Genius loci? Wsiadając do SKM-ki mamy wrażenie wkraczania w świat niepisanych praw i zasad zachowań, świat bliski temu codziennemu, a jednak odmienny, niepodobny do tego jaki panuje w innych środkach transportu, niepodobny też do tego znanego z ulicy. Świat kolejki podmiejskiej nie jest złożony z określonej liczby składów, tworzą go przede wszystkim ludzie-zbiór nieprzypadkowych tubylców. To społeczność SKM wywołuje w nas poczucie trwałości miejsca. A stałość jest jednym z najistotniejszych elementów miejsca. Genius loci ma silny wpływ na charakter społeczności korzystającej z kolejki SKM, na jej dynamikę działania oraz na sposób pojmowania otaczającej rzeczywistości. W pracy staraliśmy się ująć specyficzną atmosferę miejsca, jego symbole oraz kulturę pasażerów.

¹ Yi-Fu Tuan, *Przestrzeń i miejsce*, Warszawa 1987, s. 175.

Historia



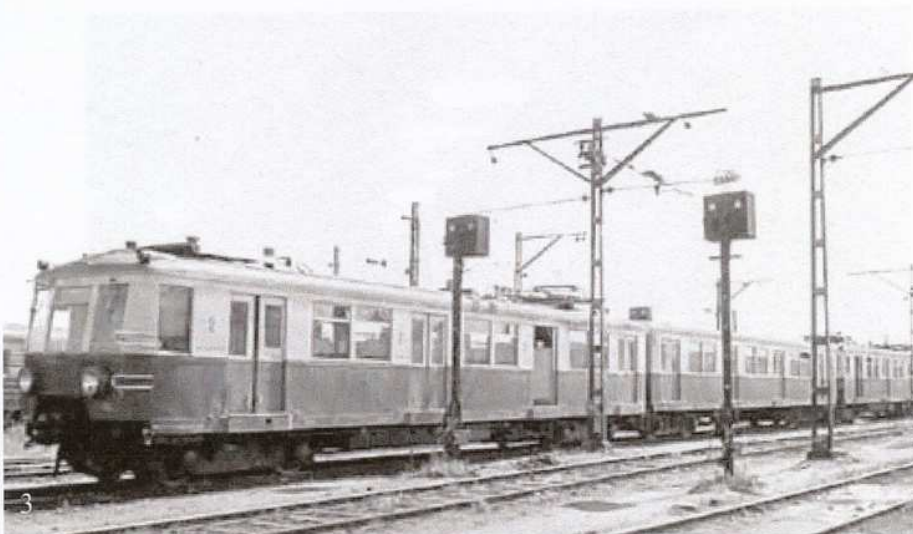
Szybka Kolej Miejska jest obecna w życiu gdańszczan już od 2 stycznia 1951 roku. Wtedy to został utworzony odcinek elektrotrakcyjny w oddziale elektrotechnicznym w Gdańsku Głównym. Dopiero z dniem 4 marca 1951 roku rozpoczął się rzeczywisty ruch na trasie Gdańsk Główny – Nowy Port, gdzie łączna długość trasy wyniosła niespełna 7.2 kilometra. Jednak kolejka była ciągle modernizowana i już w roku następnym SKM-ka dotarła do stacji Sopot. To połączyło miasta i umożliwiło szybkie przemieszczanie się dużej liczby ludności, więc trasa kolejki była nadal wydłużana. Już latem 1953 roku dzięki Szybkiej Kolei Miejskiej możliwe było swobodne poruszanie się po całym trójmieście (22 lipca kolejka dotarła do Gdyni).



Model EW 90 kursował w latach 1951 - 1976

Na kolejną rozbudowę traktacji trzeba było czekać aż do 15 stycznia 1956 roku. Trasa została wydłużona do Gdyni Chyloni, a następnie pod koniec 1957 roku scaliła jeszcze Rumie, Redę aż po Wejherowo.

Ostatnią rozbudowę trasy kolejki przeprowadzono 2 listopada 2004 roku. Trasa została wydłużona i obecnie SKM-ka kursuje na trasie od Malborka do Lęborka. Ta rozbudowa usprawniła podróżowanie w obrębie naszego województwa.



Regulamin Przewozowy

Szybka Kolej Miejska jest miejscem, z którego korzysta dziennie wielu mieszkańców trójmiasta. Dlatego też został stworzony specjalny Regulamin Przewozowy, który objaśnia warunki korzystania z SKM-ki. Zostało ustanowionych wiele praw, w których przede wszystkim jasno przedstawiono prawo przewozowe, dotyczące przewozu osób oraz rzeczy.

Głównymi elementami wymienionymi w regulaminie są sprawy dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym oraz higienicznych warunków podróży. Podany jest do wiadomości fakt, iż każdy z pasażerów zobowiązany jest do przestrzegania przepisów porządkowych w tym środku transportu. Mowa jest także o tym, iż osoby zagrażające bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie mogą zostać niedopuszczone do przewozu lub usunięte z SKM-ki. Dodatkowo osoby uciążliwe dla reszty podróżnych lub te, które odmawiają zapłacenia za przejazd mogą zostać usunięte, chyba że naruszyłyby to zasady współżycia społecznego.

Kolejne podpunkty regulują prawa przejazdu i dotyczą opłat, jakie należy uiścić za podróż:

- *umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika warunków dostępu do środka transportu*
- *w bilecie na przejazd określa się wysokość należności za przejazd oraz dane potrzebne do ustalenia zakresu uprawnień podróżnego*

Również wspomniane są zasady, na jakich powinny podróżować zorganizowane grupy, jak i opisane są zasady kontroli podróżnych.

Oprócz wymogów jakie należy spełniać podczas korzystania ze składów Szybkiej Kolei Miejskiej przedstawiono prawa przysługujące podróżnym :

- *przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek przedwczesnego odjazdu lub opóźnionego przyjazdu środka transportu.*
- *za rzeczy, które podróżny przewozi ze sobą pod własnym nadzorem, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała z jego winy.*

Ponadto obowiązują wiele innych praw, dzięki którym określane są warunki podróży. I tak na przykład nie wyznacza się miejsc dla palących, aby zapewnić większy komfort i bezpieczeństwo społeczności korzystającej z usług SKM. Prawo przewozowe przewiduje wyjątkowe sytuacje, w których pasażerowie mają możliwość uzyskania zwrotu należności za całkowite, bądź częściowe niewykorzystanie biletu na przejazdy jednorazowe lub wielokrotne.



Ankieta

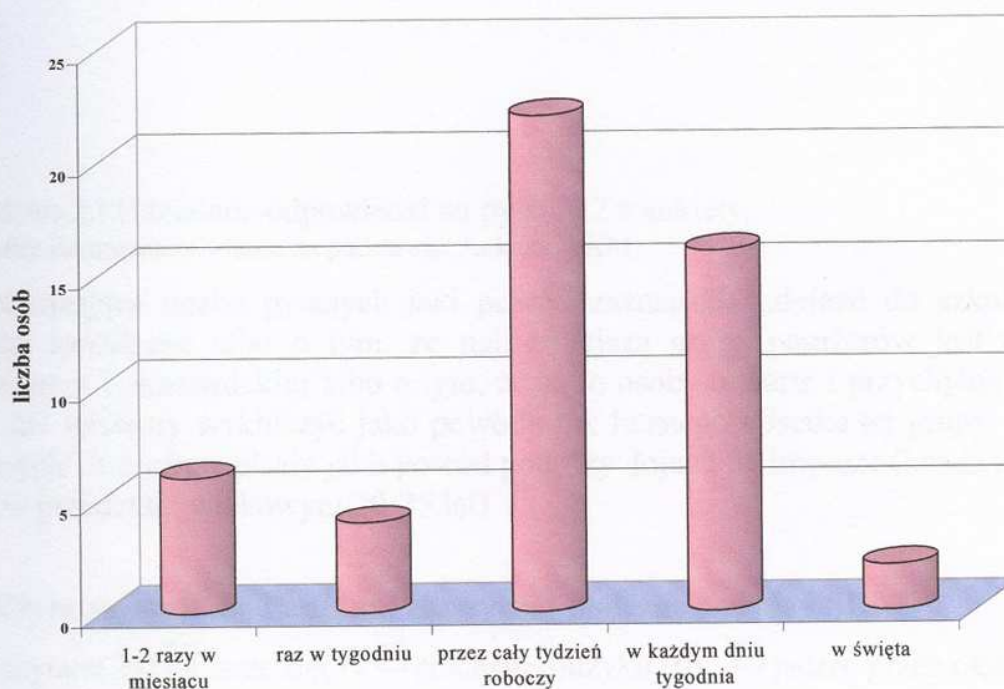
W celu otrzymania konkretnych odpowiedzi na nurtujące nas pytania związane z rolą komunikacji miejskiej (SKM) w życiu społeczności lokalnej przeprowadziliśmy ankietę wśród 50 przypadkowo poproszonych pasażerów SKM-ki. Tak mała próba badanych nie jest w stanie jednoznacznie przedstawić przekroju społeczności kolejki podmiejskiej, ale może już wydobyć pewne zależności i tok myślenia osób badanych. Respondenci udzielili odpowiedzi na 12 pytań (+metryczka): wśród których pojawiły się pytania:

- o częstotliwość i powód korzystania z SKM-ki,
- o sposób wypełniania sobie czasu podczas podróży,
- o najczęściej pokonywaną trasę,
- o opis osób spotykanych w SKM-ce,
- o bezpieczeństwo w wagonach SKM-ki,
- o komfort jazdy kolejką.

A oto jej wyniki (ilość udzielonych odpowiedzi podana w nawiasach):

1. Jak często Pan/Pani korzysta z usług Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM)?

- raz lub dwa razy na miesiąc(6) raz w tygodniu(4) przez cały tydzień roboczy(22)
 w każdym dniu tygodnia(16) tylko w święta i na szczególne okazje(2)



Wykres 1.: Udzielane odpowiedzi na pytanie 1 z ankiety.

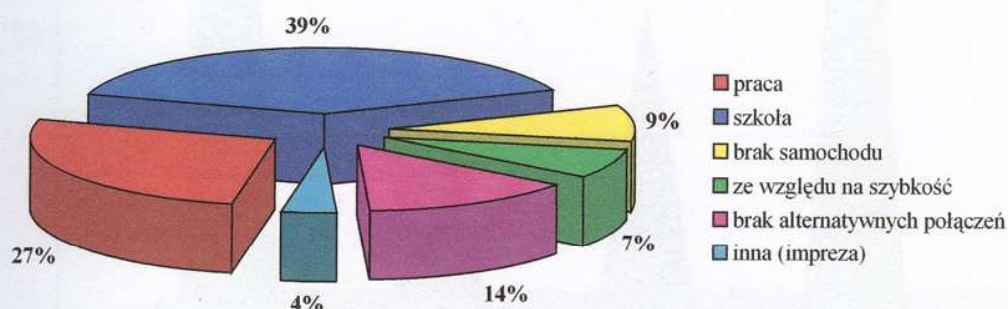
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Najwięcej badanych osób (76%) korzysta z SKM-ki regularnie: codziennie bądź w tygodniu roboczym, co ma w dużym stopniu wpłynęło na rozkład odpowiedzi w pytaniu 10 (osoby te zakupują bilety okresowe i raczej nie jeżdżą kolejką „na gape”).

W kolejnych dwóch pytaniach (2 i 3) odpowiedzi mogło być więcej niż jedna!!!

2. Jaki jest powód korzystania przez Pana/Panią z usług SKM?

- dojazd do pracy(15) dojazd do szkoły/na uczelnię(22) brak samochodu(5)
 ze względu na szybkość i dobre połączenia(4) brak alternatywnych połączeń(8)
 inne powody, jakie?(3)



Wykres 2.: Udzielane odpowiedzi na pytanie 2 z ankiety.

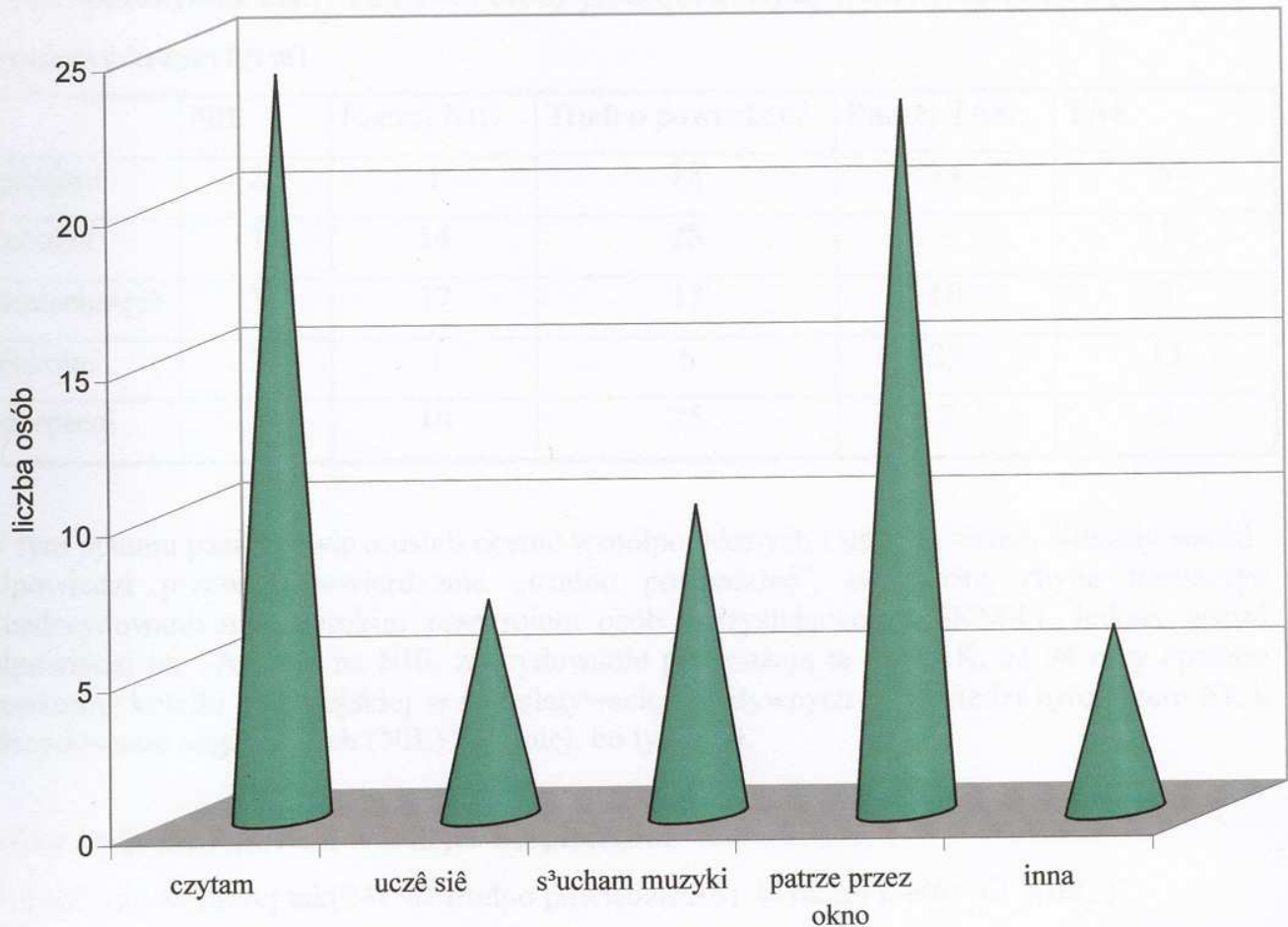
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Przeważająca liczba pytaných jaki powód zaznaczała „dojazd do szkoły/na uczelnię”, co może świadczyć albo o tym, że najliczniejszą grupą pasażerów jest młodzież w wieku szkolnym i akademickim albo o tym, że są to osoby otwarte i przychylne ankieterowi, czego też nie możemy wykluczyć jako powodu tak licznego odsetka tej grupy. Wśród odpowiedzi „innych” 3 osoby wpisały jako powód podróży dojazd na imprezę (każda z tych osób mieściła się w przedziale wiekowym 20-25 lat)

3. Czym zajmuje się Pan/Pani zazwyczaj podczas podróży SKM?

- czytam(24) uczę się(7) słucham muzyki(10) patrzę przez okno(nic)(23)
 inna odpowiedź (czym?)(6)

W tym pytaniu ogromny jest odsetek badanych, którzy czytają gazetę bądź książkę, w ten sposób wypełniając sobie czas podróży oraz osób nie zajmujących się w kolejce niczym poza spoglądaniem na dobrze znane sobie krajobrazy(będzie o tym jeszcze mowa☺)



Wykres 3.: Udzielane odpowiedzi na pytanie 3 z ankiety.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

4. Jaka trasę pokonuje Pan/Pani najczęściej (skąd – dokąd)?

W tym pytaniu nie tylko udało się wyłapać najliczniej uczęszczaną trasę, czyli odcinek trzech przystanków od **Gdańska Oliwy do Sopotu**, ale również stacje charakterystyczne, czyli takie, na których dokonuje się duża wymiana pasażerów. Największa rotacja pasażerów dokonuje się na stacjach: Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot i Gdynia Główna.

5. Czy korzysta Pan/Pani z SKM w towarzystwie innych osób (rodziny, znajomych)?

- zawsze(1) często(17) rzadko(26) nigdy(6)

Generalnie większość pasażerów podróżuje w pojedynkę (stąd też potrzeba wypełniania czasu podróży czytaniem, słuchaniem muzyki itd.- patrz pytanie 3)

6. Jak opisałby/opisałaby Pan/Pani osoby jeżdżące kolejką SKM? (odpowiedź proszę zaznaczyć krzyżykiem)

	NIE	Raczej NIE	Trudno powiedzieć	Raczej TAK	TAK
Uprzejmi	2	1	18	24	5
Zamożni	7	14	28	-	1
Uśmiechnięci	3	17	17	10	3
Spokojni	3	1	6	25	15
Odprężeni	5	10	25	7	3

W tym pytaniu pasażerowie musieli ocenić współpodróżnych i samych siebie. Niestety wśród odpowiedzi przeważa stwierdzenie „trudno powiedzieć”, co można chyba tłumaczyć niezdecydowaniem i szerokim przekrojem osób korzystających z SKM-ki. Jednak wśród odpowiedzi na TAK lub na NIE, zdecydowanie przeważają te na TAK, aż 94 razy opisano pasażerów kolejki podmiejskiej w superlatywach, negatywnych odpowiedzi było razem 63, a zdecydowanie negatywnych (NIE) najmniej, bo tylko 20.

7. Czy czuje się Pan/Pani w kolejce bezpiecznie?

TAK(12) raczej tak(24) trudno powiedzieć(6) raczej nie(6) NIE(2)

8. Czy był/a Pan/Pani świadkiem niebezpiecznej sytuacji w kolejce SKM?

TAK(13)

NIE(37)

Jeśli Tak proszę ją KRÓTKO opisać.

W opisach niebezpiecznych sytuacji w SKM-ce pojawiały się kradzieże(głównie telefonów komórkowych), pijaństwo, przejawy agresji(demolowanie przedziałów i bijatyki) oraz jazda przy otwartych drzwiach w kolejce. Problem ten zostanie szczegółowo opisany w innej części pracy.

9. Czy wagony SKM są wygodne i zapewniają wysoki komfort jazdy?

TAK(3) raczej tak(14) trudno powiedzieć(5) raczej nie(19) NIE(9)

Odpowiedzi na pytanie 9 i 11 zostały połączone w jeden wykres i opisane dalej w tekście.

10. Jak często przytrafia się Panu/Pani jechać kolejką SKM bez biletu?

nigdy(32) zdarzyło mi się raz czy dwa razy przez zapomnienie(13)

podczas weekendu w nocy kiedy trudno jest zakupić bilet(4)

dość często(rzadko korzystam z biletu)(1) zawsze(0)

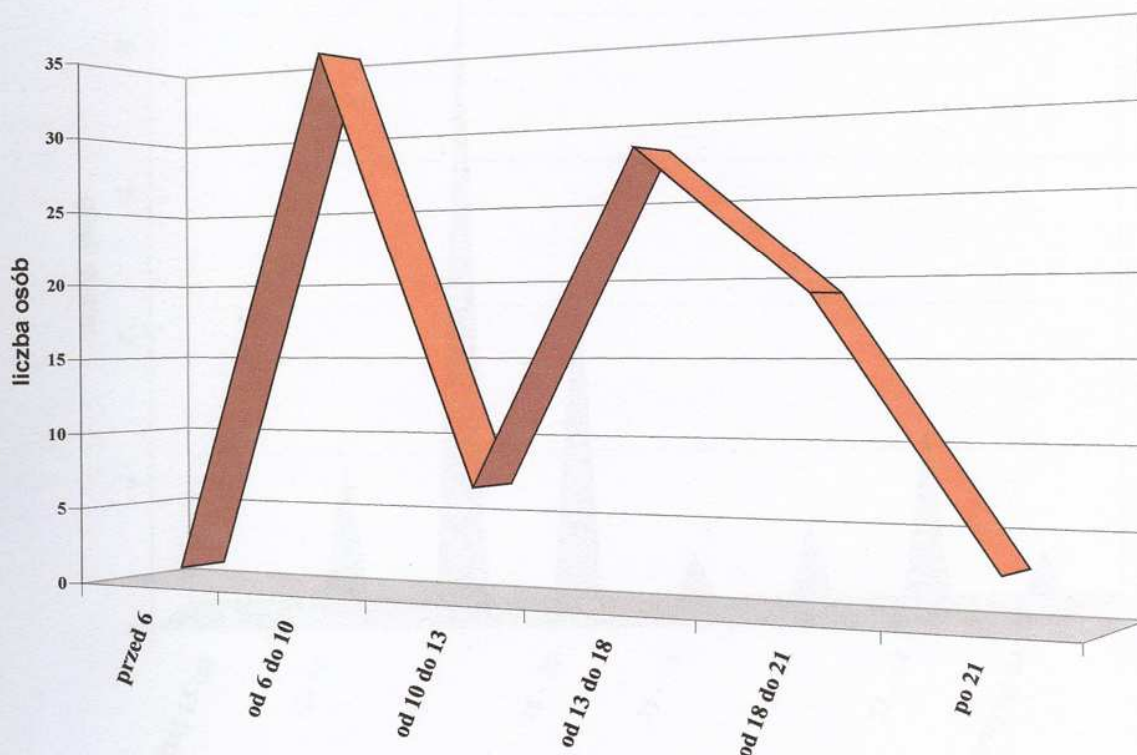
Jak zostało wspomniane powyżej(wrót do pytania 1) rzadkie podróżowanie kolejką bez biletu związane jest głównie z tym, że lwia część pasażerów korzysta z niej na co dzień wykupując przy tym bilety okresowe

11. Czy uważa Pan/Pani, że kolejki SKM są zatłoczone?

TAK(4) raczej tak(28) trudno powiedzieć(3) raczej nie(13) NIE(2)

12. W jakich godzinach zazwyczaj korzysta Pan/ Pani z usług SKM? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 2 przedziały)

wcześniej niż 6(1) 6 – 10(35) 10 – 13(7)
 13 – 18(28) 18 – 21(19) później niż 21(3)



Wykres 4.: Udzielane odpowiedzi na pytanie 12 z ankiety.

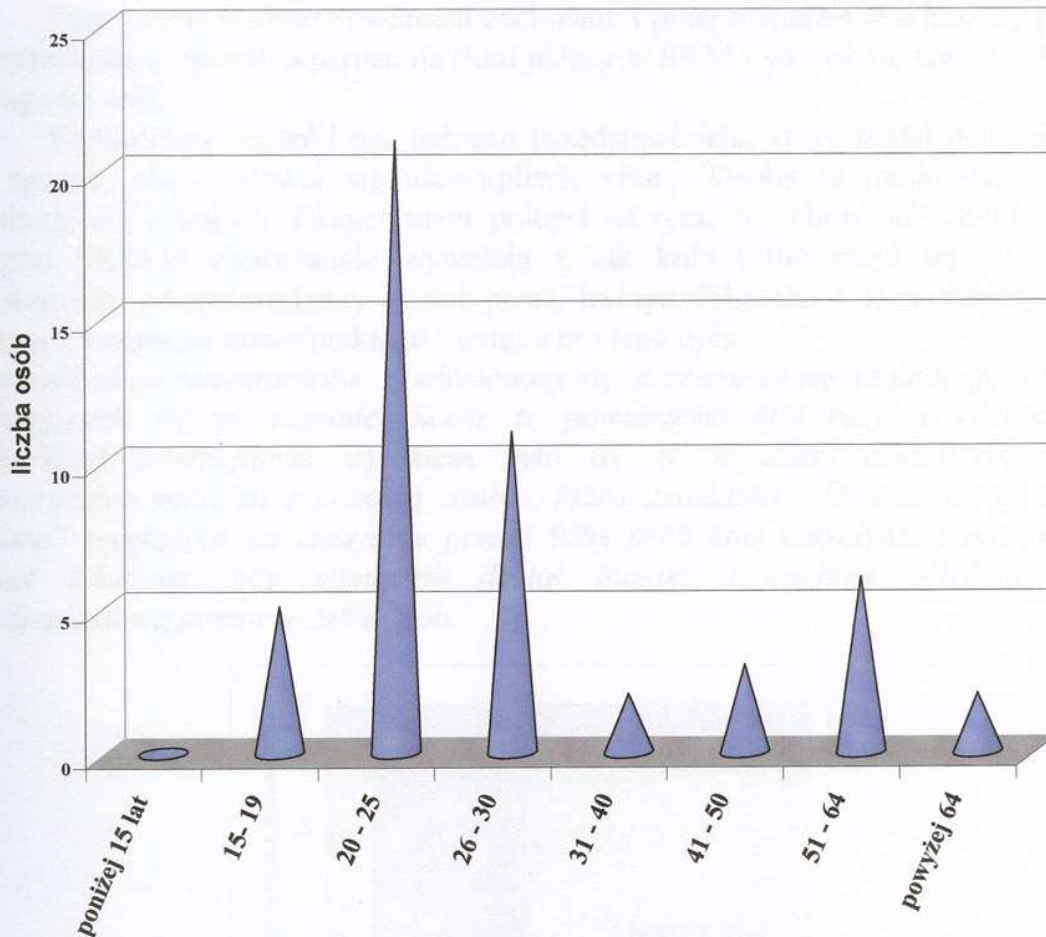
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Na wykresie zostały uchwycone dwa przedziały czasowe, w których pasażerowie korzystają z kolejki podmiejskiej najczęściej. Możemy nazwać te przedziały szczytami: pierwszy odznacza się w godzinach porannych, kiedy to wszyscy zdążamy do pracy lub do szkoły, drugi charakterystyczny jest dla godzin popołudniowych. W tych właśnie przedziałach, tzn. między 6 a 10 i 13 a 18 godziną SKM-ka kursuje z największą częstotliwością, bo co 7,5 minuty.

Dane o respondencie:

Wiek:

- poniżej 15 lat(0) 15 –19 lat(5) 20 –25 lat(21) 26 –30 lat(11) 31 –40 lat(2)
- 41 –50 lat(3) 51 –64 lat(6) powyżej 65 lat.(2)



Wykres 5.: Udzielane odpowiedzi na pytanie o wiek respondenta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Większość ankietowanych należy do przedziału wiekowego 20-25 lat, ale jak już wcześniej zostało wspomniane nie wiadomo jednoznacznie czy wynika to z prawdziwości danych czy też z otwartości osób młodych. Co warto zauważyć w kolejce rzadko się spotyka osoby poniżej 15 roku życia i pomimo istnienia w SKM-ce miejsc „dla matki z dzieckiem” rodzice ze swymi pociechami a wręcz niespotykanym tu widokiem.

Płeć: mężczyzna(27) kobieta(23)

Wykształcenie:

podstawowe i zasadnicze zawodowe(5)

średnie(32)

wyższe(13)

Miejsce zamieszkania: (miejscowość/dzielnica)

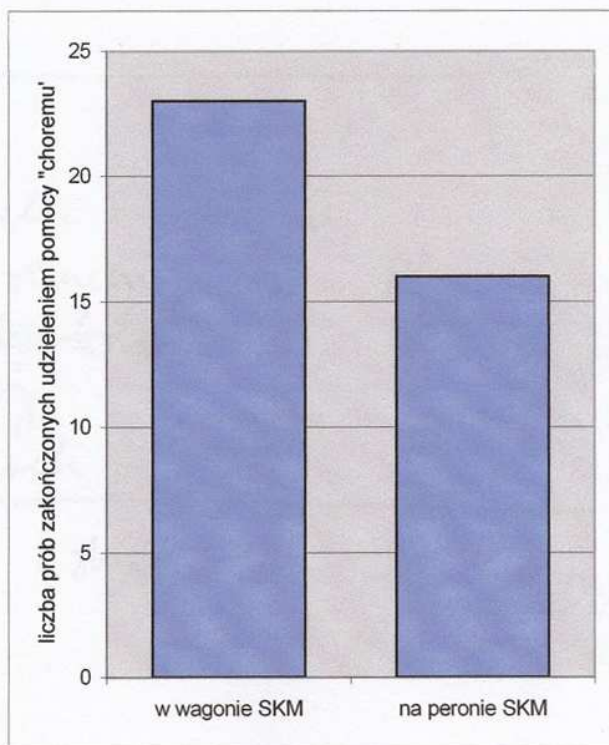
Zdecydowana większość ankietowanych wskazywała Gdańsk jako miejsce zamieszkania(34), 8 osób mieszka w Gdyni, zaledwie 3 w Sopocie, a 5 pozostałych respondentów poza granicami trójmiasta. Czyżby większość tubylców dojeżdżała w ciągu dnia z Gdańska do pracy/szkoły itd. w kierunku Gdyni i Sopotu?

Eksperyment: „Nie zainteresowany świadek jako konformista”

Poza biernym obserwowaniem zachowań i przeprowadzeniem ankiety postanowiliśmy w kontrolowany sposób wpłynąć na tłum jadący w SKM i sprawdzić reakcję znajdujących się w wagonie osób.

Wybraliśmy spośród nas jednego przedstawiciela, który został ucharakteryzowany w ten sposób, aby wydawał się niewątpliwie chory. Osoba ta miała usztywnioną nogę i poruszała się o kulach. Eksperyment polegał na tym, że „choremu” chwilę po wejściu do wagonu SKM-ki niefortunnie wypadła z rąk kula i nie mógł jej podnieść. Podobny eksperyment przeprowadzony został przez Irvinga Piliavina i jego współpracowników w jednym z wagonów nowojorskiego metra, a oto jego opis:

Pomocnik eksperymentatorów, zachwiawszy się, przewracał się na podłogę w obecności osób znajdujących się w wagonie. Scenę tę powtórzono 103 razy w różnych warunkach. Najbardziej uderzającym wynikiem było to, że w dużej części przypadków ludzie spontanicznie spieszyli z pomocą osobie, która „zaszła”. Działo się tak zwłaszcza, gdy „ofiara” wyglądała na chorą: w ponad 95% prób ktoś natychmiast oferował jej pomoc. Nawet wówczas, gdy pomocnik dostał butelkę i cuchnął alkoholem, otrzymywał natychmiastową pomoc w 50% prób.²

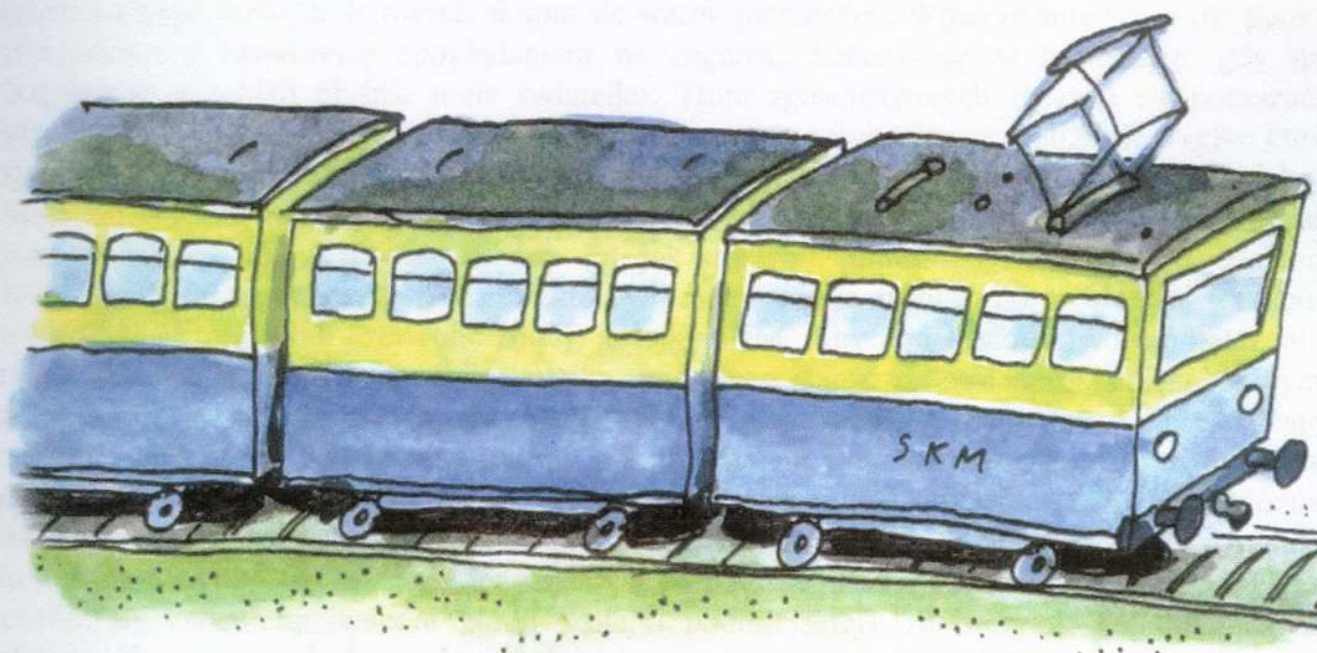


Wykres 6.: Wyniki eksperymentu „Nie zainteresowany świadek jako konformista”.
Źródło: opracowanie własne na podstawie eksperymentu.

² E. Aronson, *Człowiek-istota społeczna*, Warszawa 1995, rozdz. 2.

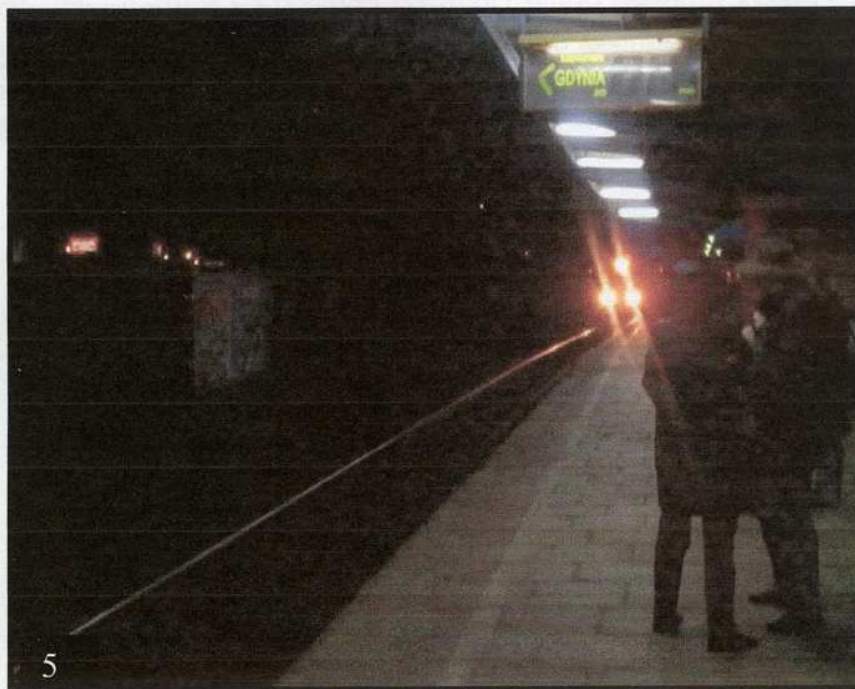
Nasz eksperyment objął dwie serie, w kolejce podczas jazdy oraz na peronie SKM, po 25 prób każda. Na 25 prób przeprowadzonych w wagonie w obecności pasażerów, aż 23 zakończyły się udzieleniem natychmiastowej pomocy od strony osób obcych, a czas w którym ta pomoc była udzielana wynosił zawsze kilka sekund, możemy więc powiedzieć o działaniu bez chwili wahania. Na stacji SKM czas udzielenia pomocy był dłuższy wynosił zawsze ponad 10 sekund, co związane było oczywiście przede wszystkim z większą odległością dzielącą ludzi na przystanku niż pasażerów w SKM, możemy jednak mówić o dłuższym czasie zawahania i rozważania przez osoby niosące pomoc np. ewentualnej drogi ucieczki z miejsca „wypadku”. Liczba prób zakończonych w tych warunkach sukcesem, czyli udzieleniem pomocy była znacznie mniejsza i wynosiła zaledwie 16.

Okazało się, że wśród ludzi dzielących te same trudy i warunki określonego środowiska, takiego jak kolejka, może zrodzić się poczucie „wspólnego losu” czy wspólnoty, silniejsze niż wśród ludzi, którzy są jedynie mieszkańcami tego samego regionu czy miasta. Innym czynnikiem, który spowodował tak różne zachowanie się osób w wagonie i na przystanku było to, że w zamkniętym wagonie, mimo wszystko trudniej jest uciec od kontaktów bezpośrednich, „twarzą w twarz”. Na peronie była możliwość przejścia obok i zniknięcia z pola widzenia. Tą drogą doszliśmy do zaskakujących wyników: otóż ci sami ludzie, jeśli pozwolimy sobie przyjąć, że społeczeństwo SKM-ki jest pewną jednością, w dwóch różnych miejscach zachowywali się w inny sposób.



Rys. M. Wdziękoński

Wygląd i wrażenia



Ktokolwiek, kiedykolwiek czekał na przyjazd kolejki SKM zgodzi się, że mimo różnic, jakie dzielą wszystkich ludzi znajdujących się na peronie, jest jedna wspólna cecha, która ich łączy. Każda z tych osób oczekuje. Jedni z większą, inni z mniejszą cierpliwością. Jednym spieszy się bardziej, innym mniej. To, co ich łączy to punkt, w który każdy z nich podczas swojego oczekiwania spojrzy przynajmniej raz. Jest to punkt daleko na horyzoncie, gdzie u zbiegu torów kolejowych skupia się wzrok patrzących. Wpatrywanie się w ów punkt przeplatane z nerwowym spoglądaniem na zegarek, kończy się w momencie, gdy na horyzoncie w oddali błysnie małe światełko. Tłum zgromadzonych zaczyna się poruszać, kierując się ku białej linii na brzegu peronu. W tym czasie światełko przybliży się, i tylko ktoś spostrzegawczy zauważy, że w trakcie tego przybliżania stanowi swego rodzaju zjawisko. Staje się bardziej wyraźne, rozdziela na trzy części i niczym gwiazdozbiór tworzy układ przypominający trójkąt równoramienny, lub jak kto woli, piramidę (zob. zdjęcie nr 5). Ten zbiór regularnie rozmieszczonych reflektorów to oczywiście front żółto-niebieskiej (czasem też pomarańczowo- lub czerwono-żółtej) kolejki SKM. Aby lepiej zaobserwować natężenie ruchu jaki wzbudza zbliżająca się kolejka, wystarczy stanąć na sąsiednim, dalekobieżnym peronie. Wrażenie jest nieco dziwne. W miejscu gdzie pociągi odjeżdżają i przyjeżdżają rzadziej, oraz gdzie ludzie tam stojący szykują się do dłuższej podróży, życie płynie w normalnym, porównywalnym z charakterystycznym dla małego miasteczka tempie. Można nawet powiedzieć, że jest ono powolne, bo nikomu aż tak bardzo się nie spieszy. Porównanie to może trochę przesadzone, gdy jednak stojąc na peronie przeznaczonym dla pociągów PKP, zwróci się uwagę na sąsiedni peron (kolejki podmiejskiej), zaobserwuje się diametralną różnicę. Z uwagi na ruch zarówno ludzi jak i pociągów na stacji SKM można przyrównać poruszenie zaistniałe na tym peronie tylko do rzeki w jej górnym biegu, czy też do tętnicy chorego na nadciśnienie. To właśnie zawrotne tempo pokazuje prawdziwy charakter dużej aglomeracji miejskiej, której zabiegani mieszkańcy potrzebują ekspresowego środka komunikacji, takiego który odpowiada ich trybowi życia.

Jeśli chodzi o wygląd zewnętrzny kolejki (tym mianem najpowszechniej określa się SKM-kę), to na pierwszy rzut oka, już z oddali widzimy front, który z bliżej nieokreślonych przyczyn, kojarzy się pasażerom z ludzką twarzą (być może podświadomie w ten właśnie sposób uosabiają tę maszynę, aby stała się dla nich bardziej przyjazna; zob. zdjęcie nr 6). Dostrzeżenie tej analogii nie stanowi dla większości żadnego problemu: dwa dolne reflektory

to naturalnie oczy (zdają się pieczołowicie wpatrywać w tory), a trzeci, umieszczony na dachu (pokrytym grubym, wieloletnim i rdzawym osadem) wielu osobom kojarzy się z ochronnym hełmem górniczym. Wyraz tej „twarzy” wydaje się być skupiony, według niektórych nawet poważny, a tylko nieliczni twierdzą, że gości tam uśmiech. Nie zmienia to faktu, iż większość ludzi odnosi się do tego oblicza z sympatią.



Zmierzając do drzwi wejściowych, w celu poznania wnętrza „tasiemca” na szynach, jesteśmy informowani (po obu stronach drzwi; zob. zdjęcie nr 7), że wsiadanie po sygnale, lub z zapalonym papierosem (o czym wielu zapomina) jest zabronione oraz, że jest to pociąg jedynie klasy drugiej (więc żadnych luksusów nie należy się spodziewać).

Również w tym miejscu znajduje się wszechobecne logo SKM, któremu warto poświęcić trochę uwagi. Otóż pogrubiona litera „S”, w napisie SKM do złudzenia przypomina samą kolejkę, narysowaną w sposób schematyczny, gdzie dolna jej część to pociąg, a górna to element łączący go z linią wysokiego napięcia. Barwy logo: niebieski napis na żółtym tle, podobnie jak barwy większości kolejek, przypuszczalnie nie mają większego znaczenia.

Zanim jeszcze minie próg drzwi, powinniśmy ujrzeć pod stopami schodki (zob. zdjęcie nr 8), po których wchodzi się wsiadając z peronów niskich (typy kolejek: EN 57 oraz EN 71 są do nich przystosowane, a typy EW58 i EW 60, z racji na brak wspomnianych schodków, są przystosowane tylko do peronów wysokich, typowych dla SKM czy też metra). Brak tego dodatku może okazać się bardzo kłopotliwy dla ludzi o mniejszej sprawności ruchowej, o czym przekonałem się będąc świadkiem pewnego zdarzenia. Otóż, niecały rok temu, wysiadająca z takiej właśnie kolejki, kobieta w starszym wieku nieopatrznie nie dała rady pokonać odległości dzielącej próg kolejki od peronu, aby stanąć na jego platformie (mimo iż był on wysoki). W efekcie wpadła w szczelinę między progiem peronu a samym pociągiem tak, że ponad powierzchnię wystawała jedynie powyżej klatki piersiowej. Kobieta wpadła w panikę, bo kolejka za moment miała ruszać. Na szczęście ktoś o przytomnym umyśle pobiegł do maszynisty, aby powstrzymać go przed ruszeniem. W tym czasie parę innych osób pomogło kobiecie wydostać się z tego kłopotliwego położenia i incydent zakończył się szczęśliwie³.

Kolejnym elementem, będącym częścią spójną między zewnętrzną częścią a wnętrzem kolejki są drzwi wejściowe, które w zasadzie niczym szczególnym się nie wyróżniają, prócz tego, że automatycznie zamykają się i otwierają na boki. Wszystko byłoby w porządku gdyby nie fakt, że bardzo często automat się zacina i pasażerowie zmuszeni są jechać przy otwartych

³ W pracy tej przytoczone historie i wypowiedzi pochodzą z autentycznych relacji pasażerów SKM, w tym także autora tej części pracy. [przyp. M.Ż.]

drzwiach. Wpływa to na komfort podróży (zwłaszcza zimą), a co istotniejsze grozi wypadnięciem z pociągu podczas jazdy. Oczywiście troskliwe władze SKM (PKP) ostrzegają nas na drzwiach napisem: „NIE OPIERAĆ SIĘ O DRZWI” oraz schematycznym znakiem ostrzegawczym przedstawiającym człowieka, który wypadł z jadącego pociągu. Czasami jednak, gdy w kolejce jest ogromny tłok (np. wtedy gdy w godzinach szczytu, SKM puszcza krótką, jedno-składową kolejkę i to w dodatku raz na piętnaście minut!), jest to niewykonalne.



Wnętrza SKM-ki są różne, zależą od typu pociągu, najogólniej jednak mówiąc nie budzą zachwyty, ale o tym ostrzeżeniu jesteśmy przed wejściem (po przez cyfrę 2, oznaczającą standard pociągu). Można zaobserwować kilka typów pomalowania lub wyłożenia ścian oraz kilka schematów kolorystycznych. Poczynając od wnętrza najrzadziej spotykanego - jasno-zielonego z ciemno-zielonymi wykończeniami (zob. zdjęcie nr 12), lub równie rzadkiego, „spłowiato-zielonego” w starych SKM-kach (zob. zdjęcie nr 11), poprzez szare (różne odcienie), całkiem powszechne i charakterystyczne dla najnowszych, bądź odnowionych kolejek (zob. zdjęcia nr 14 i 18), kończąc na najczęściej spotykanym wyłożeniu ścian bliżej nie znanym mi materiałem, który z uwagi na deseń przypomina obicie drewnem z brązowymi (lub aluminiowymi; zob. zdjęcie nr 10) wykończeniami, malowanymi nieestetycznie wyglądającą farbą olejną. Pewnym urozmaiceniem monotonnego wnętrza są plakaty reklamowe (zob. zdjęcie nr 18), umieszczone w przedziałach oraz ich przedsionkach za specjalnymi witrynami (zazwyczaj są to plakaty informacyjne SKM lub oferty handlowe głównie tanich produktów – najwyraźniej specjaliści od marketingu uznali, że tylko takie zainteresują podróżujących w SKM-ce).



Drzwi przedziału, podobnie jak wejściowe, otwierają się na bok, tyle że nie dzieje się to automatycznie. Zazwyczaj bywają otwarte, w przeciwieństwie do drzwi między wagonami, na ogół zamkniętych.

W części niektórych przedziałów znajduje się pomieszczenie, które zawsze uznawałem za toaletę, nie mogąc się przy tym nadziwić, czemu jego drzwi z małym, okrągłym, nieprzezroczystym okienkiem są zawsze zamknięte. Jednak, jak dowiedziałem się od jednego z użytkowników SKM-ki, czasami rzeczywiście jest to zamknięta toaleta, jednak często jest to pomieszczenie, w którym znajdują się maszyny i silniki obsługujące wagon. W ramach ciekawostki człowiek ten dodał, że gdyby był on terrorystą w tym właśnie pomieszczeniu umieściłby bombę...(!!!?).

Jest również pomieszczenie, które z założenia jest przeznaczone dla maszynisty i konduktorów (razem ze swym przedsiönkiem) i znajduje się na początku i na końcu składu każdej kolejki (jeden skład wagonów oznacza, że można go przemierzyć od początku do końca bez wysiadania z pociągu; często kolejka liczy dwa składy). O ile z przodu każdego pociągu spełnia ono w/w rolę, o tyle na końcu zwykli pasażerowie wykorzystują je do różnych celów: od zwykłego przesiadywania, poprzez przewóz psa lub roweru, na picie alkoholu i paleniu tytoniu kończąc. Ktoś kto, lubi poczucie bezpieczeństwa powinien to pomieszczenie szczególnie omijać.

Chyba jednym z najistotniejszych dla pasażerów elementów wewnątrz kolejki SKM, który bezpośrednio ich dotyczy, i o którym mewają zupełnie różniące się między sobą opinie, są siedzenia. Mamy tu do czynienia, aż z pięcioma typami, różniących się od siebie mniej lub bardziej, siedzeń. Pierwszy z nich, najpopularniejszy, uragający do miana symbolu dzisiejszej kolejki podmiejskiej, to typ siedzeń wykonany z niemalże sowiecko czerwonego plastiku (PCV), zapewniający poprzez brak wypełnienia dobre ogrzewanie całego siedzenia ciepłym powietrzem z grzejnika umieszczonego pod nim. Niektórzy z moich rozmówców twierdzą, iż ogrzewanie to jest za dobre (czytaj: za mocne). Mając na uwadze komfort siedzenia, warto przytoczyć wypowiedź jednej z pasażerek, z którą rozmawiałem: ”Jeżeli chodzi o niewygodne siedzenia, TO jest po prostu fenomen. Ja nie wiem czy ktoś, kto je projektował myślał, że te plastikowe zagłówki dobrze dopasują się do głowy? Dla mnie nie są wygodne, bo przez nie siedzę zgarbiona, jak jakiś żuraw! Nie wiem, co za debil⁴ to projektował; Kompletna pomyłka, jeśli chodzi o wyprofilowanie tego. Nawet samo siedzenie: wpadasz w nie d**a⁵. Przecież to można nabawić się jakiejś wady kręgosłupa! Nie wiadomo jak się ułożyć na tym siedzeniu. STRASZNIE NIEWYGODNE!!!”. Należy tu podkreślić, że ta opinia nie jest odosobniona i bardzo wiele osób myśli podobnie. Z autopsji wiem, że dla ludzi wysokich, profil siedzenia (zob. zdjęcie nr 13) szczególnie niekorzystnie wpływa na części lędźwiowe i szyjne kręgosłupa. Niestety, ten rodzaj siedzeń jest tak często spotkany, że odbija się na ogólnym postrzeganiu komfortu kolejki.

Bardzo podobne do plastikowych są tzw. siedzenia welurowe, które również są twarde, jednak mają trochę inny (nieznacznie) profil. Poza tym są wyłożone materiałem przez co robią wrażenie nieco wygodniejszych i bardziej eleganckich.

Innym typem, mającym podobny profil, ale wzbudzającym jakże inne odczucia, są miękkie siedzenia wykonane ze skaju (ciemnozielonego lub wiśniowego; zob. zdjęcie nr 15), wypełnione watoliną, czy innym miękkim tworzywem. Te siedzenia montowane były w starszych typach kolejek elektrycznych i obecnie nie są często spotykane. Wielu pasażerów

⁴ W pracy tej wielokrotnie pojawiają się wyrażenia potoczne i zwroty o charakterze wulgarnym. Nie wszystkie zostaną wyjaśnione przez wzgląd na założenie, że zostaną zrozumiane.

⁵ W pracy tej przytoczone są kilkakrotnie fragmenty rozmów z pasażerami kolejki SKM, w których pojawiały się niecenzuralne zwroty. Aby oddać autentyczność rozmowy, celowo nie zostały one zastąpione bardziej subtelnymi słowami. Liczba „gwiazdek” odpowiada liczbie brakujących liter danego słowa.

widząc ten typ siedzeń w kolejce, którą zamierza jechać, jest wręcz szczęśliwych, gdyż uważa go za bardzo komfortowy. Dzieje się tak zapewne dlatego, że siadając, wpada się w nie niczym w fotel. Nieliczni pasażerowie narzekają na rzekomy, chemiczny zapach tego skóropodobnego tworzywa, ale osobiście nigdy nie odniosłem podobnego wrażenia. Te „fotele” mają niestety inny poważny mankament: w przeciwieństwie do siedzeń plastikowych, bardzo łatwo je zniszczyć (nożem, czy innym ostrym narzędziem).

W kolejkach SKM występuje również odmiana tego typu siedzeń o takim samym profilu, lecz odmiennym obiciu (materiał). Mimo iż są od nich twardsze, cechują się również komfortem odczuwanym przez pasażera.

Wszystkie cztery wymienione powyżej typy siedzeń, są dwuosobowe, stosunkowo wysokie i dzielą przedział na mniejsze, czteromiejscowe „boksy”⁶.

Piąty rodzaj siedzeń można spotkać jedynie w najnowszych typach SKM-ek (czyli bardzo rzadko), to siedzenia pojedyncze. Są one bardzo wygodne i dobrze dopasowują się do pleców. Ich położenie jest trochę niższe niż pozostałych typów. Przedział, w którym znajdują się takie siedzenia przypomina wnętrze autobusu (zob. zdjęcie nr 14), gdzie siedzenia są podobne. W kwestii tych foteli opinie są podzielone. Niektórym podróżnym nie podoba się, że podział na tzw. boksy (taki jak typach poprzednich) został tu zniesiony. Ich zdaniem w przedziale zostało zlikwidowane przez to poczucie prywatności i odrębności, a widok na cały przedział, który zapewnia ten rodzaj siedzeń powoduje skrępowanie i sprawia wrażenie uczestniczenia w całej jego przestrzeni razem z ludźmi w nim się znajdującymi (podobnie jak w autobusie), czego niekoniecznie życzą sobie te osoby. Z kolei inna grupa osób twierdzi, że to, co stanowi mankament wynikający z umieszczenia takich siedzeń w przedziale, jest dużą zaletą i kompleksowym rozwiązaniem. Pojedyncze siedzenia zapewniają podświadome poczucie przynależności konkretnego miejsca pasażerowi na nim siedzącemu (na siedzeniach podwójnych często zdarza się, że dwa miejsca zajmuje jedna osoba). Poza tym więcej wolnej przestrzeni, to według nich też olbrzymi atut zapewniający im komfort psychiczny. Wynika z tego, że w wypadku tego rodzaju siedzeń najważniejsze są indywidualne upodobania i preferencje pasażera, wygoda samego fotela jest jednak niezaprzeczalna.



Innym elementem we wnętrzu tego ekologicznego środka komunikacji, wpływającym na wrażenia podczas jazdy, są okna (zob. zdjęcie nr 16). Bardzo często są one nieszczelne lub nie można ich domknąć, co jest przyczyną przeciągów, które dają się we znaki pasażerom, zwłaszcza w okresie zimy. Jedna z nich ironicznie komentuje to tak: „-Jak jest faktycznie gorąco i chce się je otworzyć, to nie można ich otworzyć. To jest najlepsze! Wtedy są zablokowane, ciężko chodzi. A jak chce się je zamknąć, to one się nie chcą zamknąć. Ty je zamykasz, zdążysz usiąść, ono zjeżdża..., więc wstajesz, zamykasz, a ono zjeżdża..., wtedy myślisz: no nie będę z siebie robił frajera! Wtedy wstajesz... i się przesiadasz. Nie wiem, chyba trafiam na takie okna...”. Walory estetyczne kolejkowych okien też nie należą do

⁶ Określenie „boks” oznacza w tym przypadku dwa dwuosobowe siedzenia zwrócone przodem ku sobie.

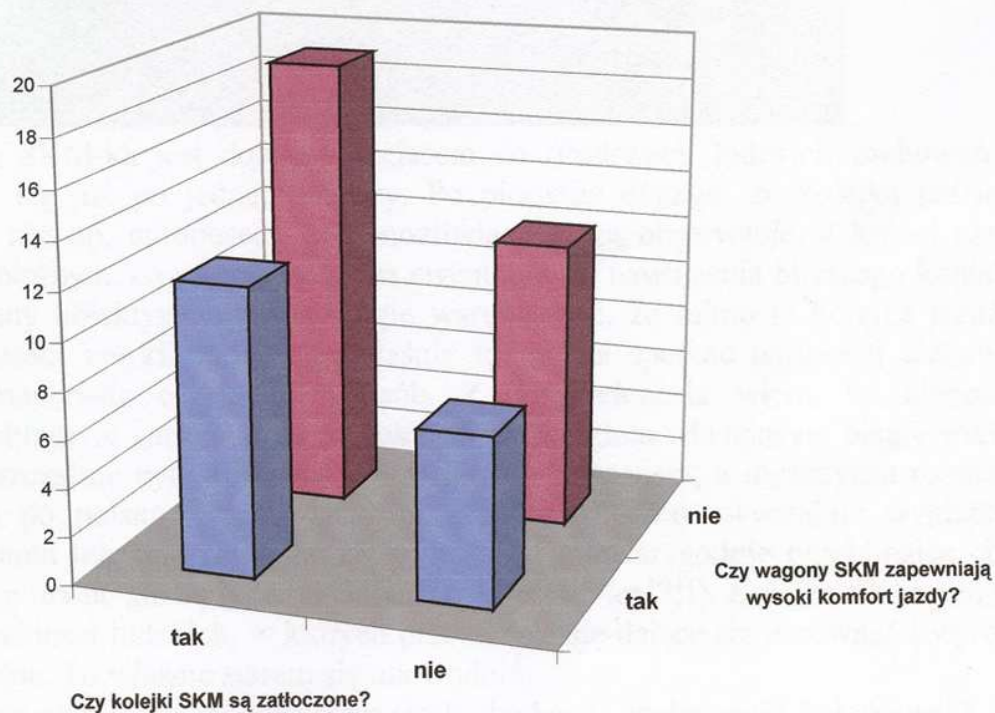
najlepszych: rama, najczęściej aluminiowa (lekką zardzewiała) jest prawie zawsze brudna, podobnie jak szyba, która dodatkowo odrapana ostrym narzędziem, przedstawia niezidentyfikowane i niezrozumiałe (prócz autorów) napisy lub logo. Podobnie rzecz się ma z łukowatym dachem przedziału, gdzie podobnych napisów, tyle że wykonanych pisakiem, też jest bardzo dużo. „-Już parę razy przyszło mi to do głowy: jak to możliwe, aby wykonać taki sam napis IDENTYCZNIE(!) piętnaście razy? Napis, którego w żaden sposób nie da się odczytać!!!”. Nie można oczywiście mówić, że nikt o kolejkę nie dba, napisy bowiem są zmywane (nie zawsze skutecznie). Niestety w to miejsce szybko i sukcesywnie pojawiają się nowe (zob. zdjęcia nr 19 i 20). Nasuwa się konkluzja, iż pasażerowie nie mogą wymagać wysokiego standardu wnętrza, skoro nie dbają o nie i nie szanują go. W takim wypadku, ewentualne inwestycje SKM, mające na celu podnieść ów standard, są utopijne i nieopłacalne. Sam kiedyś byłem świadkiem zdarzenia gdy do kolejki weszli trzej młodzi ludzie (z podstawówki), którzy po pobieżnych oględzinach i upewnieniu się, czy przedział jest pusty próbowali śrubokrętami wykręcić metalowe, nadające się do skupu złomu, elementy np. obudowę grzejnika, bagażniki itp. (zob. zdjęcie nr 18). Pojawienie się pewnego dorosłego mężczyzny, wprawiło ich w panikę i w popłochu uciekli do tyłu pociągu. Nic więc dziwnego, że nie zawsze można spotkać w przedziale wieszaki na ubiór, a bagażniki przy suficie są prawdziwą rzadkością.



Warto w tym miejscu wspomnieć, nie tyle o półkach (lub stolikach – różnie są nazywane; zob. zdjęcie nr 17), ile o tym, co na nich najczęściej podróżni mogą znaleźć. Nikt chyba nie zaprzeczy, iż są to ulotki, i to przeważnie ofert tanich kredytów, które kierowane są do osób cierpiących na chroniczny brak gotówki. I taki właśnie nasuwa się wniosek dotyczący zamożności osób podróżujących SKM-ką. Bo skoro firmy oferujące takie usługi, najczęściej reklamują się w tym miejscu, znaczy to, że spodziewają się tu dużej liczby potencjalnych klientów.



Jak wykazały wyniki przeprowadzonej przez nas w kolejce ankiety oraz badania je weryfikujące (polegające na wnikliwej i szczegółowej analizie rozmów z konkretnymi osobami, chcącymi szerzej wypowiedzieć się na zadane pytania), kolejka podmiejska SKM nie zapewnia wysokiego komfortu jazdy i mimo, że jest dla wielu jedynym środkiem komunikacji, często bywa powodem dyskusji i narzekań pasażerów podczas jazdy. W ankiecie prawie co trzecia osoba odpowiadała, że komfort jest wysoki, ale to nie do końca obrazuje faktyczny stan rzeczy. Z własnych obserwacji ankietera, zauważyłem, że każdy kto odpowiadał na to pytanie szerzej (słownie), komentował i mówił dodatkowo, poza ankietą swoje uwagi i osobiste przemyślenia, bardzo rzadko był zadowolony z jakości usługi oferowanej przez SKM. Natomiast olbrzymia większość osób wypełniających ankietę mechanicznie („z marszu”, jakby wcale nie zastanawiając się głębiej nad pytaniem) zaznaczała, że czuje się podczas podróży wygodnie. Przyczyny tej rozbieżności, moim zdaniem, tkwią gdzie indziej. Otóż ludzie jeżdżący kolejką nie oczekują wcale luksusu w tym środku komunikacji i kiedy coś ich w tej materii nazbyt szczególnie nie drażni, odpowiadają pozytywnie, choć wcale luksusowo się w niej nie czują. Ci, którym coś nie odpowiada potrafią to łatwo sprecyzować, bo mają na ten temat szersze przemyślenia. Ankietowani zazwyczaj pojmowali komfort jazdy w kategoriach wygodnych siedzeń (a z tymi, jak wyżej wykazano, bywa różnie) zapominając nieco o zatłoczeniu i nieszczelnych oknach, które też na niego wpływają. Niektórzy odpowiadając, że SKM-ka jest zatłoczona, a wcześniej, że jest wygodna, przeczyli w pewnym sensie sobie, bo tłok, to jeden z podstawowych elementów kolejkowej niewygody (zob. poniższy wykres). Najmniej było osób, które czują się tu luksusowo i zarazem nie dopatrzili się dużej liczby ludzi skupionych i skoncentrowanych w małej przestrzeni. Jednak znaczna większość, która odpowiadała na zadane pytania uznała, że ten środek lokomocji nie gwarantuje wygody podczas jazdy oraz, że zazwyczaj kiedy w nim się znajduje jest on zatłoczony. Spora część ankietowanych mimo nawet, iż uznała, że w kolejce SKM nie panuje tłok, to i tak nie odczuwa komfortu podczas jazdy. Większość osób, niezależnie od tego, jaką odpowiedź wybierała, zaznaczała przy tym, że zatłoczenie zależy wyłącznie od pory dnia (zob. zdjęcia nr 21 i 22).



Wykres 7.: Zależność między poczuciem komfortu jazdy a zatłoczeniem w kolejce.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Specyfika zachowań pasażerów Szybkiej Kolei Miejskiej

Kolejką SKM przemieszczają się codziennie się dziesiątki (jeśli nie setki) mieszkańców trójmiasta i nie tylko. Przyczyny tych migracji są tak różnorodne, że można by na ten temat napisać osobną publikację. Do głównych z nich, najczęściej pojawiających się w odpowiedzi na to pytanie, należy (co chyba nikogo nie dziwi) dojazd do pracy, tudzież do szkoły (ale to uwarunkowane jest wiekiem pasażera). Z ankiety oraz z obserwacji wynika, że osoby dojeżdżające kolejką do szkoły, to przeważnie studenci (rzadko młodzież ze szkoły średniej, a gimnazjalna i uczęszczająca do szkół podstawowych praktycznie nie korzysta z usług SKM częściej niż kilka razy w roku). Grupa ludzi docierająca w ten sposób do pracy jest najliczniejsza, a przedział wieku, w którym się znajduje zawiera się w liczbie od dwudziestu do około pięćdziesięciu lat. Staram się tu wykazać, że pasażerami SKM, w niekwestionowanej większości, są zwyczajni i przeciętni obywatele, którzy są jednak bardzo różni i trudno czasem pewne cechy sprowadzać do wspólnego mianownika. Wypada zatem zapytać, co wpływa na ich zachowanie w tym miejscu. Dlaczego jest ono tak charakterystyczne, że warto się jemu bliżej przyjrzeć?



O tym, że SKM-ka jest dobrym miejscem do obserwacji ludzkich zachowań, nie trudno przekonać się już po jednej podróży. Po pierwsze dlatego, że kolejką jedzie się zazwyczaj dłużej niż np. autobusem, co umożliwia dłuższą obserwację, a krócej niż np. pociągiem dalekobieżnym, co raczej wyklucza ewentualność nawiązania bliższego kontaktu i idącej za tym utraty obiektywizmu. Po drugie warto dodać, że mimo iż kolejką jeżdżą w olbrzymiej większości zwykli ludzie, to właśnie tu można spotkać najwięcej ciekawych, różnorodnych i naprawdę oryginalnych osób. Z doświadczenia wiem, że niepozorny mężczyzna w niechlujnym garniturze, może okazać się poliglotą władającym biegle wieloma językami (przypuszczalnie był to japoński, niemiecki i hiszpański, a mężczyzna rozmawiał przez telefon też po polsku z amerykańskim akcentem!), albo zwyczajnie wyglądający chłopak po odebraniu telefonu zamienić się w bestię, i niewiarygodnie przeklinając chcieć swojej dziewczynie urwać głowę (w oryginale: „Up****olić łeb”!!!). Kolejka SKM jest więc zbiorem indywidualności ludzkich, w których przejawiają się dające się porównać i wyróżnić zachowania wspólne. To właśnie staram się udowodnić.

Pierwszym ciekawym zachowaniem (jeśli chodzi o „społeczność kolejkową”), jakie można zauważyć zanim jeszcze wsiądzie się do środka (a zatem jeszcze na peronie), jest przedziwny zwyczaj podążania w kierunku ruchu jadącego powoli, hamującego już pociągu. Ludzie widząc kolejkę, która już przyjechała, ale jeszcze się nie zatrzymała, jakby

przygotowują się do wsiadania podchodząc do niej bardzo blisko, i powoli dostosowują swój krok i kierunek ruchu do pociągu, podążając w lewo za upatrzonymi wcześniej drzwiami (co ciekawe, czasem po tej krótkiej przechadzce wzdłuż kierunku jazdy wybierane jest wejście po przeciwnej - prawej stronie). Jest to mechanizm działający na tyle automatycznie, że często samemu zdarza mi się zachowywać w ten sposób. Z kolei rzadko widzi się ludzi, którzy do końca, stojąc w miejscu wyczekują zatrzymania pociągu, i dopiero wówczas podchodzą do wejścia.



Samo wsiadanie też dostarcza wielu informacji o pasażerach Szybkiej Kolei Miejskiej. Niejednokrotnie zdarza się, że zanim wewnątrz kolejki opuszczą wszyscy wysiadający, ludzie chcący dostać się do środka wsiadają gromadnie nie zważając na nic i nikogo, przez co uniemożliwiają wielu wydostanie się z niej (zob. zdjęcie nr 25). Wygląda to tak, jakby bali się, że nie zdążą znaleźć się w środku przed odjazdem. Nie chodzi mi tu o brak ich spostrzegawczości, bo gdy znajdują się już w środku, widząc ludzi przeciskających się do wyjścia nie starają się im pomóc, tylko jeszcze wręcz tarasują drogę. Analogiczna rzecz dzieje się często w zatłoczonym przedziale. Zaobserwowałem ponadto, że to przeważnie mężczyźni (w różnym wieku) najczęściej postępują w ten sposób (o przepuszczeniu przed sobą kobiety, czego wymaga minimum kultury osobistej, często nie ma mowy). Takie zachowanie, jak większość przejawów braku uprzejmości w kolejce, uwidacznia się i nasila w godzinach szczytu. Nie mówię naturalnie, że większość ludzi tak się zachowuje, ale warto zwrócić na to uwagę, bo SKM-ka jest miejscem, gdzie to zjawisko występuje w znaczącym nasileniu.

Kolejną ciekawą rzeczą wartą odnotowania jest zajmowanie miejsc siedzących przez pasażerów. Z obserwacji oraz moich rozmów z podróżnymi wynika, że najczęściej lubią oni siadać w odosobnieniu (jeśli oczywiście nie są w towarzystwie znajomych). Przy tylko częściowo zajętych przedziałach ludzie prawie zawsze wybierają boks pusty. Jeśli w każdym z boksów siedzi już choćby jedna osoba, to wybierane jest najczęściej miejsce po przekątnej względem kogoś („na skos” bądź „na krzyż”) tak, aby obie osoby mogły swobodnie rozprostować nogi i zachować wokół siebie jak najwięcej wolnej przestrzeni (zob. zdjęcie nr 27). Dlatego też, rzadko siada się obok lub idealnie naprzeciw drugiej osoby. Ta zasada naturalnie nie działa, gdy w boksie siedzi więcej osób lub gdy w grę wchodzi preferencje natury osobowościowej (gdy ktoś woli jechać przodem do kierunku jazdy, lub przy oknie itp.). Skoro jednak każdy stara się zachować jak najdalej idącą odrębność i zamyka się w sobie, zaburzona zostaje trochę teoria o tym, że społeczeństwo w kolejce na czas przejazdu się jednoczy.

Jak słusznie zauważył jeden z moich rozmówców, w SKM-ce zwyczaj ustępowania miejsca stanowi rzadkość. Naturalnie zdarza się to, ale wcale nie tak często, bo [według niego] presja osób stojących nie jest tak duża, jak w autobusach. W nich przejeżdża się najczęściej tylko, krótkie odcinki, więc dobrowolne zrezygnowanie z przywileju siedzenia nikogo tak naprawdę wiele nie kosztuje. Co innego w kolejce, mając w perspektywie pół godziny (lub więcej) stania, niejednokrotnie z ciężkim bagażem, większość pasażerów poważnie się zastanawia, zanim zdobędzie się na taki akt uprzejmości. Najczęściej kończy się to niestety odwróceniem głowy w kierunku okna i udawaniem, że nie widzi się niczego, nie wyłączając niedoli starszych osób lub kobiet (zob. zdjęcie nr 26). Mój rozmówca zauważył: „...Zaobserwowałem cztery postawy: gapienie się w okno i udawanie, że to co się za nim znajduje widzi się po raz pierwszy, albo że dzieją się tam niewiarygodnie ciekawe rzeczy; gapienie się w okno i słuchanie walkmana, często przerywane zamykaniem oczu; cały czas zamknięte oczy – pokazywanie jak to się nie jest strasznie zmęczonym (wiem, bo sam tak czasami robię...ha, ha) – jest strasznie zmęczony, STRASZNIE...!. Kolejna postawa to czytający, pochłaniający wiedzę – ma strasznie duży pęd do wiedzy – czyta, czyta, nic nie widzi!!! Im większy jest tłok tym więcej ludzi czyta, i to tak, że nosy mają prawie w książkach (albo gazetach)...”. Ta teoria ma prawo wydawać się słuszną, bo czy naprawdę aż tak trudno jest, na przestrzeni kilku metrów nie zauważyć osoby bardziej od nas potrzebującej przebyć podróż na siedząco? Prawdopodobieństwo tak dużego gapiostwa i nieuwagi jest niestety bardzo małe.



Brak rozwiniętego zwyczaju ustępowania miejsca wynika także z innej, bardzo istotnej kwestii. Otóż, gdy przyrównamy odsetek ludzi starszych do ogółu pasażerów SKM-ki, do takiego samego odsetka w miejskich autobusach, okaże się, że jest on zdecydowanie niższy. Rzadko spotyka się tu osoby powyżej sześćdziesiątego roku życia (wynika to m.in. z przeprowadzonej ankiety), a to chociażby dlatego, że osoby te nie mają potrzeby przemieszczania się na tak duże odległości. Jeden z ankietowanych emerytów powiedział mi, że taką podróż odbywa bardzo rzadko (dwa, trzy razy na pół roku), a do pokonywania krótkich dystansów w zupełności wystarczają mu lokalne połączenia autobusowe.

Ten ostatni argument jest całkiem słuszny, ale moja rozmówczyni twierdzi że:“(…)w kolejce nie ma starszych babć i dziadków, ale za to są „DZIADY”⁷ (…).Jechałam kiedyś kolejką. Kiedy wsiadłam, to wszystkie miejsca były jak zwykle zajęte. Stałam sobie gdzieś na środku przedziału, i obserwuję. Chyba że dwie trzecie przedziału było zajęte przez siedzących „dziadów” - cały przekrój wiekowy. Nie mogłam na nich patrzeć!!! Większość kobiet stała, tak jak ja. Wszystkie z ciężkimi siatkami, ja z niesamowicie ciężkim plecakiem; wszystkie

⁷ Moja rozmówczyni miała na myśli ogólnie pojętych mężczyzn [przyp. M.Ż.]

zmęczone z podkrążonymi oczami... A faceci sobie siedzieli, oczywiście bez niczego; puste ręce, albo z jakąś tam aktóweczką... i oczywiście gapią się w okno... Robią wszystko: śpią, słuchają muzyki, ale w oczy się nie spozrzą... Pewnie są uprzejmi dla kobiet, ale tylko w restauracji, i tylko wtedy, kiedy im zależy... A w kolejce, to uważają że już nie muszą!!!... Stałam tak blisko jednego, bo był tłok. I sobie myślę: jak będziesz chciał wstać i znasz taki zwrot jak „przepraszam”, i przypadkiem go powiesz, to ja powiem: Jest za co!... Oczywiście nie powiedział...”. Ta wypowiedź daje sporo do myślenia w kwestii uprzejmości zarówno osoby, która miejsca nie ustąpiła, jak i tej, która w tak krytycznym tonie wypowiadała się na temat mężczyzn. Nie można jednak powiedzieć, że pasażerka ta, nie miała choćby odrobiny racji, i że to, o czym mówi, to odosobniony przypadek. Jedna z osób, która zgodziła się ze mną porozmawiać skarży się na to, że ludzie, przechodząc przez pociąg mają nieładny zwyczaj nie zamykania za sobą drzwi. Powstaje przez to przeciąg, który sprawia, iż czuje się niekomfortowo. Jej zdaniem, to jest również przejaw braku kultury osobistej.

Ale, czy rzeczywiście tak jest? Czy kolejka SKM to miejsce, gdzie chamstwo i brak wychowania spotyka się na każdym kroku? Na pewno nie, ale mimo wszystko odpowiedź na to pytanie nie jest tak oczywista i jednoznaczna.

Podczas przeprowadzonej ankiety, pytaliśmy pasażerów, czy ich zdaniem osoby, z którymi przychodzi im dzielić jedno pomieszczenie podczas podróży, są uprzejme. Niespodziewanie, ponad połowa ankietowanych zaznaczyła, że tak lub raczej tak, co bardzo kłóci się z opiniami usłyszczanymi wcześniej. Czyżby osoby, które przypadkowo wybraliśmy, były aż tak dużymi optymistami? Trudno powiedzieć. Tak samo jak trudno stwierdzić na ile ich pozytywne nastawienie było podyktowane naszą życzliwością do nich lub też obawą przed uznaniem ich w naszej ocenie za nieuprzejmych. Na pewno na korzyść przekonania o kulturze osobistej pasażerów kolejki SKM przemawia fakt, iż bardzo chętnie pomagali oni w przeprowadzeniu badania, godząc się na wypełnienie ankiety (zdarzyły się bodajże dwa przypadki odmowy, ale to chyba normalne).

Moja koleżanka mówi o tej kwestii z dużym dystansem: „...-Jedynym aktem uprzejmości w kolejce, jakiego dane mi było zaznać, było zawołanie za mną, gdy wysiadając zapomniałam o rękawiczkach, które spadły mi na podłogę w czasie gdy wstawałam... Poza tym nic...” To jednak już jest coś.

Ale jest jeszcze jedna rzecz, która pozwala wierzyć, iż społeczność zamknięta i skazana na siebie na czas przejazdu ma ludzkie odruchy i potrafi w potrzebie pomóc. Otóż w przeprowadzonym eksperymencie z kulami, na dwadzieścia pięć prób, jedynie dwa razy zdarzyło się, że nikt nie pomógł osobie (tymczasowo) niepełnosprawnej. W pozostałych przypadkach, gdy osoba ta niby niefortunnie (celowo) upuściła kulę, zawsze znalazł się ktoś w najbliższym otoczeniu, kto pomógł ją podnieść (czasem nawet więcej osób nosiło się z zamiarem pomocy). Oczywiście można mieć wątpliwość co do tego, iż nic w tym dziwnego, że na ponad dwadzieścia osób zawsze znajdzie się jedna uczynna, albo że nie jest to znowu żaden wielki akt altruizmu, ale i tak pozwala to spojrzeć na ten problem z nieco innej, lepszej strony.

Na pytanie: czy ludzie w kolejce są uprzejmi wielu moich rozmówców mówi, że „więcej jest nieuprzejmych, niż uprzejmych”. Osobiście nie potrafię ustosunkować się do którejś z wyżej przytoczonych opinii, nie ulega jednak zmianie fakt, że zarówno jednych jak i drugich można w kolejce SKM spotkać.

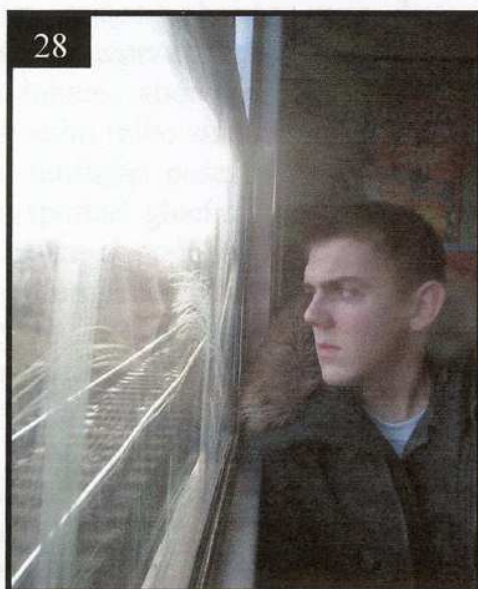
Pomimo napawających optymizmem wniosków, jakie niewątpliwie płyną z przeprowadzonego eksperymentu, rozważenie sprawy jednoczenia się ludzi na czas przejazdu wzbudza spore kontrowersje. Jestem zdania, iż w obliczu prawdziwego i poważnego zagrożenia (np. atak terrorystyczny) społeczność kolejkowa, będąc jakoby skazana na siebie i mogąc liczyć wyłącznie na wzajemną pomoc, zjednoczyłaby się, bo to leży w naszej, ludzkiej naturze. Cały zewnętrzny świat przestaje w takim momencie istnieć, bo ważne jest „tu” i

„teraz”; to, że łączy nas wspólny problem, który tylko wspólnie można rozwiązać. W takich warunkach znacznie łatwiej uzyskać pomoc lub zdobyć się na udzielenie jej obcym ludziom. Jednakże monotonna codzienność, sprawia że ludzie wchodząc do SKM-ki, chcą czuć się anonimowo. Nie mają potrzeby integracji z otoczeniem. Świadczy o tym choćby wybieranie przez ludzi miejsc siedzących wśród tych, które dają jak największą izolację, odwracanie głowy w kierunku okna oraz brak chęci nawiązania kontaktu. Do kolejki wchodzi się jak do supermarketu: jako osoba „X”, i kiedy dostaje się to, za co się zapłaciło (w tym przypadku dojazd na miejsce w cenie biletu), jako osoba „X” się z niej wychodzi. Podróż trwa zbyt krótko, aby był tu czas i miejsce na jednoczenie się. Inaczej rzecz się ma w pociągach dalekobieżnych, gdzie czasami, będąc siłą rzeczy skazanym na czyjeś towarzystwo przez wiele godzin, inicjuje się rozmowę, aby czas podróży minął przyjemniej. W SKM-ce zdarza się to niezwykle rzadko... Ale jednak się zdarza. Dowodzi tego historia jednej osób, z którą rozmawiałem, a konkretnie rzadko spotykanej w SKM-ce sytuacji, w jakiej się znalazła. Wracając pewnego dnia z uczelni do domu, siedziała w kolejce. Jako że studiowała, zobowiązana była do zaliczania wielu egzaminów. Tego dnia spotkało ją tak wielkie szczęście, że w ramach nagrody za dobre oceny w przeciągu całego roku, została z jednego z nich zwolniona. Jej szczęście było tak olbrzymie, że nie potrafiła go pohamować. Siedząc w jednym z zatłoczonych przedziałów, ciągle ciesząc się z tego co się stało, bardzo szeroko się uśmiechała. Uśmiechała się do siebie, ale mężczyzna który siedział naprzeciwko, nie mógł znać powodu jej radości. Tym bardziej, że co jakiś czas na niego spoglądała (co raczej normalne). W końcu osobnik ten nie wytrzymał i spytał: „-Przepraszam, czy ja mam coś na twarzy? Czy to ze mnie się pani tak śmieje?”, ona oczywiście zaprzeczyła, nie zdradzając żadnych szczegółów swego świetnego humoru. Nadal jednak nie mogła powstrzymać się od szerokiego uśmiechania się i mężczyzna znów spytał: „-Czy na pewno nie śmieje się pani ze mnie, bo takie mam właśnie wrażenie?”. Dziewczyna w końcu ujawniła powód swego dziwnego zachowania. Dalsza rozmowa była już formalnością i zakończyła się propozycją, wspólnego wybrania się na kawę.

Czego dowodzi ta historia? Na pewno jest ona niecodzienna, bo podobne zawieranie znajomości w SKM-ce nie często się zdarza. Można ją traktować w ramach wyjątku potwierdzającego regułę. Jest coś jeszcze. To, że mężczyznę tak zdziwiło, że dziewczyna się uśmiecha. Wydawało się mu to niespotykane. Czy uśmiech na twarzach pasażerów kolejki gości tak rzadko, iż jest bezprecedensowym zjawiskiem intrygującym pozostałych podróżnych? I tak, i nie. Tak, jeśli mówimy o osobach jeżdżących kolejką w towarzystwie przyjaciół. Na ich twarzach bardzo często gości uśmiech. Nikogo to nie dziwi, i nie powinno. Natomiast to, że nie jesteśmy narodem obdarzonym wrodzonym optymizmem bezpośrednio można zauważyć patrząc na pasażerów podróżujących samotnie. Trudno jest wręcz odnaleźć pogodny wyraz twarzy u takiej osoby, a jeśli już, to niesłychanie rzadko. Najczęściej ludzie uważają, że przesadnie uśmiechnięta twarz nie jest objawem zdrowia psychicznego. Przeważnie mówią, że nie mają się z czego cieszyć. A chodzi przecież tylko o fizyczny przejaw życiowego optymizmu. W kolejce SKM trudno jednak go uświadczyc. Co warto dodać: wypełniając ankietę wiele osób twierdziło, że jeżdżący SKM-ką są uśmiechnięci. Może mieli na myśli o tych, spędzających podróż w towarzystwie...(?) albo trafili się nam bardzo pogodni ankietowani...☺. Trudno ocenić. Nie ulega wątpliwości, że ludzie zamykają się w sobie na czas podróży. Jedynie przez chwilę przynależą do społeczności, jaką tworzą pasażerowie kolejki, więc nie czują potrzeby uczestniczenia w niej. Aby podróż minęła szybko, wolą zająć się np. patrzeniem w okno i liczeniem stacji.

Spoglądanie za szybę, to również zachowanie warte szerszego opisu. Otóż, jak zaobserwowałem stanowi ono dla pasażerów swego rodzaju „oazę bezpieczeństwa” (zob. zdjęcia nr 28 i 29). Kiedy chcą się odciąć od społeczności przedziału, a zarazem zachować poczucie bezpieczeństwa i komfortu psychicznego, patrzą właśnie w okno. Zakładając, że

ktoś, kto kieruje swój wzrok w głąb „oazy”, nie po raz pierwszy widzi to, co się tam znajduje, można wywnioskować, że mając dwie alternatywy: patrzenie się na kilkanaście nieznanych (i nie uśmiechniętych) twarzy, lub oglądanie widoków wielokrotnie już widzianych w trakcie licznych podróży, woli wybrać drugą z opcji, aby poczuć się bezpiecznie i odprężyć się widząc miejsca mu znajome. Pasażerowie np. metra nie mają takiego przywileju (za szybą jest wciąż ciemno) dlatego specyfika ich zachowania jest już inna.



Á propos okna: przypomina mi się dygresja dotycząca zachowania niektórych osób w kolejce. Czasem zdarza się, że siadają one na pierwszym siedzeniu w przedziale (licząc od przodu pociągu) i otwierają okno, bo jest im bardzo gorąco lub duszno. Niby nie ma w tym nic dziwnego oprócz tego, że dla tych osób działanie takie nie przynosi żadnego oczekiwanego efektu. Im nadal jest gorąco (to wynika z cyrkulacji powietrza), w przeciwieństwie do siedzących dalej, którzy muszą znosić zimno i przeciąg. Wiele razy byłem świadkiem podobnego zachowania i nigdy nie zdarzyło się, żeby ktoś po otwarciu okna przesiadł się do tyłu, gdzie mógłby korzystać z potrzebnego mu dostępu świeżego powietrza.

Wracając to tematu, ludzie w kolejce zamykają się w sobie, przez co, jak dobitnie pokazują wyniki ankiety, uchodzą w oczach współpasażerów na ogół za spokojnych (wyłączając wyjątkowe sytuacje). Jest to zdanie niemal wszystkich pytanych, którzy jednocześnie przecząco odpowiadają na pytanie, czy są odprężeni. Wynika z tego że owy spokój jest pochodną czegoś innego np. zmęczenia. To prawda. Znaczna większość osób wydaje się bardzo zmęczona. Jak jest naprawdę, nie wiadomo. Czasem nie mogę się oprzeć wrażeniu, że to zmęczenie jest przez nich przesadnie demonstrowane, co sprawia, że automatycznie je w sobie potęgują. Mogę się mylić, ale jest to jedynie usprawiedliwianie (zwłaszcza przed stojącymi pasażerami) powodu, dla którego mają prawo siedzieć. Przybiera to czasem groteskowy charakter KONKURSU na to, kto jest najbardziej zmęczony... Twierdzą tak dlatego, że zdarza mi się czasem jadąc w towarzystwie demaskować rzekomo wyczerpanych, śpiących lub wyłączonych, np. gdy prowadzimy rozmowę, dyskutując lub opowiadając coś, często przedstawiamy pewne rzeczy humorystycznie, aby to, o czym mówimy było ciekawe. Śmiesznie jest patrzeć na te niby odcięte od świata osoby którym nagle zaczynają od powstrzymywania się od śmiechu, drgać policzki, a usta z czasem zamieniają się w wygiętego niczym pałak „banana”. Podobnie jest z wpatrywaniem się w okno, w ogromnym, jak to z zewnątrz wygląda, zamyśleniu. Widząc z trudem tłumione, aczkolwiek żywe reagowanie takiej osoby na moją rozmowę, czuję się jakby z uwagą śledziła cały jej przebieg. Bywa, że ta osoba wpatrując się w szybę, w rzeczywistości obserwuje w niej nasze odbicia. Zabawnie jest

zobaczyć ogarniające ją speszenie i zażenowanie, gdy spojrzy się na jej odbicie i spotyka się z nią wzrokiem.

Oczywiście nie można generalizować, wielu naprawdę jest zmęczonych (mnie przecież też się to zdarza). Czasem przykro, że staje się to wytłumaczeniem obojętności na ludzką niedolę. Nieraz widzimy w SKM-ce osoby żebrzące o pieniądze na jedzenie lub samo jedzenie, albo informujące o swej nieuleczalnej chorobie czy innym życiowym nieszczęściu. Reakcje są przeważnie ignorujące i obojętne m.in. dlatego, że pasażerowie nie mają przekonania, czy w rzeczywistości dane przez nich pieniądze przeznaczone będą na deklarowany cel (a nie np. na alkohol). Podobnie, choć nie zawsze, jest z pojawiającym się w kolejce, muzycznym zespołem romskim (albo starszym panem grającym na swych oryginalnych cymbałach), który chce zarobić umilając pasażerom podróż swą muzyką, a potem zbiera dobrowolne datki. Można także spotkać głuchoniemych, którzy za wspomnienie ich finansowo oferują drobny upominek. Jeden z podróżnych komentuje to tak: „...-Takie coś to jeszcze rozumiem. Przynajmniej oferuje coś w zamian za pomoc. A nie jak ci bezdomni, albo na coś tam chorzy; tylko pasożytują na uczciwych ludziach. Pewnie na wino im brakuje...”. ta wypowiedź wyjaśnia poniekąd, dlaczego pojawienie się kogoś takiego wzbudza niechęć. Ludzie w takim miejscu jak SKM-ka są bardzo nieufni, i mają do tego prawo. Większość traktuje takie indywidualia z góry, od razu zakładając, że są to oszuści.

Zbliżone odczucia, przeważnie u ludzi ze starszego pokolenia wywołują cudzoziemcy. Ta relacja, spisana z dziennika jednej z moich rozmówczyń każe poważnie traktować to stwierdzenie: „ Być może początek tygodnia, chęć załatwienia przez wszystkich spraw właśnie w poniedziałek tak, by resztę tygodnia mieć już wolną od urzędów, zakupów itp. sprawiła, że kolejka jest wypchana gawiedzią z różnych szczebli społecznych. Na siedzeniu obok siedzi dwóch obcokrajowców. Chorwaci, Serbowie, nie wiem, nie pytałam ich o narodowość. Czarne włosy, ciemne oczy i karnacja. Rozmawiają. A może to arabski? W każdym razie (w moim mniemaniu) brak temu językowi klasy i na pierwszy rzut oka wydaje się bełkotem. Pierwsze, co sobie pomyślałam spoglądając za okno na śnieżną zawieruchę to, że w kolejce, to jednak zawsze znajdzie się pełno dziwaków. Wyglądali jak „czarnuchy”. Język plus karton z „nie wiadomo czym”. Może kogoś okradli? Za chwilę dzwoni komórka. Polifoniczny dzwonek. „Babowata” kobieta w typowo „bazarowej” kurtce koloru rudawego rozgląda się tak, jakby myślała: „Czyje to!? Czyje to!? Odbiera „Rumun” (tak sobie w myślach nazwałam tych dwoje) i płynną angielszczyzną rozpoczyna dialog z kimś po drugiej stronie słuchawki. Perfekcyjny, jak na cudzoziemca akcent, płynna mowa. W tym momencie myślę sobie: „No proszę! Nawet ja tak nie potrafię! Zresztą większość Polaków mówiących po angielsku, mówi tak naprawdę po polsku, w każdym razie w akcencie nie ma różnicy” . Zerknęłam uważniej na „Rumuna”. I co widzę? Garnitur, aktówka, schludny i... nawet przystojny! Już wiedziałam, że w pudle na pewno nie przewozi skradzionego magnetowidu. Na pewno to laptop, i to jego własny(!). Tamta kobieta, która widać obcy język słyszy tylko oglądając brazylijskie telenowełe, rozgląda się z ciekawością i wścibstwem. Czy ludzie ze starszego pokolenia mogliby inaczej reagować na odmienność? Skoro obcy język budzi wścibskie zainteresowanie połączone z traktowaniem tej „inności” jako obcej (patrzyła na niego, jak na ufoludka), to, czy inne przekonania, wiara, wygląd będą budzić mniejszy dystans?”. Z tego cytatu wypływa następujący wniosek: pani, o której mowa, nie miała zaufania do ludzi obcej narodowości. Z dystansem obserwowała tę „inność”, jaką oni prezentowali. Gdyby potrzebowali od niej pomocy, czy by im pomogła?

Interesująca jest także postawa autorki cytatu, która niejako z góry oceniła cudzoziemców, nie zainteresowała się bliżej, czy jej ocena względem nich jest słuszna. Ponadto okazuje się, że pasażerowie kolejki, mimo swej pozornej obojętności zwracają uwagę na to, co się wokół nich dzieje. Czując, że nie wypada przypatrywać się każdemu w przedziale, formułują wnioski na temat współpasażerów jedynie na podstawie szczątkowych informacji, jakie do

nich docierają (zerknięcie na osobę, która wzbudziła zainteresowanie nigdy nie dostarczy nam kompleksowej informacji o człowieku; podobnie rzecz się ma z ferowaniem opinii tylko na podstawie tego, co się słyszy). Ciekawy jest także sposób klasyfikowania ludzi w kolejce. Człowiek ubrany skromnie wzbudza często niezbyt pozytywne odczucia. Schludny ubiór sprawia, że ludzi oceniamy lepiej. Obecne w cytacie postaci obcokrajowców na „pierwszy rzut oka” zostały mocno skrytykowane, dopiero przymioty sugerujące wysoki szczebel ich wykształcenia i posiadania (biegłe posługiwanie się językiem angielskim, posiadanie komórki z polifonicznym dzwonkiem(!) oraz ubiór) sprawiły, że w oczach obserwarki niejako awansowali. Zauważyć należy, że w momencie, gdy obcokrajowcy przestali budzić obawy autorki cytatu, gdy sklasyfikowani zostali przez nią, jako osoby dobrze sytuowane, ze strony których poczuła, że nie ma się czego obawiać, swoje krytyczne oko przeniosła na postać kobiety w „rudawej kurtce”. Czego to dowodzi? Otóż w kolejce zwraca się uwagę jedynie na tych, którzy potencjalnie mogliby stanowić zagrożenie, lub ich wygląd budzi naszą antypatię, tudzież ciekawość.



Najwięcej o społeczności w SKM-ce świadczy to, czym się w niej zajmują. Z moich obserwacji wynika, że czynności wykonywane przez pasażerów kolejki stanowią zamknięty zbiór, w którym zawiera się charakterystyczne patrzenie na mijające za oknem widoki, połączone z liczeniem stacji, czytanie tajemniczych pozycji wydawniczych z niespotykanym wręcz zainteresowaniem, przeglądanie tabloidów, zabawa telefonem komórkowym, słuchanie muzyki, uczenie się z kserokopii na kolokwium i (jeśli jedzie się ze znajomymi) rozmowa. Na pytanie: „Czym najczęściej zajmujesz się podczas podróży?”, ankietowani odpowiadali, że (częściej nawet niż patrzenie się w okno) właśnie czytaniem (zob. zdjęcie nr 30). Ta czynność, nie tylko mówi nam o poziomie intelektualnym pasażerów. Nadmienić przy tym warto, iż średnia osób korzystających z tego środka transportu wydaje się wyższa pod względem poziomu intelektualnego, gdyż skupia się tu cała rzesza studentów i wykładowców dojeżdżających na uczelnie (w autobusach ta grupa jest bardziej wymieszana z innymi). Inaczej (tzn. wyżej) ocenia się intelekt osoby, która np. czyta książkę (jeśli naturalnie nie jest

to romans) od tej, która czyta gazetę. Czytanie czasopism też ma swoje znaczenie. Jedne są droższe, inne tańsze; jedne dla ludzi na wysokim poziomie, inne dla osób o niezbyt wygórowanych wymaganiach i potrzebach czytelniczych. Rzadko można zobaczyć aby ktoś czytał w przedziale np. „Politykę”, „Wprost” albo „Newsweek’a”, a „Wyborcza” czy „Rzeczpospolita”, też nie należą do ulubionych dzienników pasażerów SKM-ki. Ulubioną gazetą podróżujących kolejką jest „Życie na gorąco” oraz dziennik „Fakt” w parze z „Super Express'em”. W rękach „pochłaniających wiedzę” można go ujrzeć najczęściej. Tabloid ten charakteryzuje ciągle wyszukiwanie nowych sensacji na skalę ogólnowiatową (na wzór zachodnich brukowców), duże kolorowe napisy i zdjęcia (głównie to z nagą kobietą na ostatniej stronie każdego numeru „Faktu”; zob. zdjęcie nr 31) oraz ubogi „w porównaniu z szatą graficzną, tekst. No i oczywiście najważniejsze: „Fakt” kosztuje jedyną złotówkę. Podobnie rzecz się ma z „Super Express'em” Wniosek jest prosty: ludzie ci nie są zamożni. Jeżeli do kogoś te argumenty nie przemawiają, dodam tylko, że tylko jeden ankietowany (!) zdecydowanie stwierdził, iż jest odwrotnie. Przykłady na to można mnożyć bez końca. Chociażby to, że w SKM czyta się ulotki tanich kredytów – czyżby z nudów? (ktoś z jakiegoś powodu właśnie tu je zostawia), które można znaleźć na każdym niemal stoliku (zob. zdjęcie nr 32). Co więcej, plakaty reklamowe (poza „Maturą w dwa lata” itp.) przedstawiają głównie produkty, sprzedawane akurat po bardzo niskich, promocyjnych cenach (zob. zdjęcie nr 33). Ludzie przebywający w SKM-ce nie muszą wcale mieć dużo pieniędzy, bo to jeden z najtańszych środków komunikacji. Ci, co mają ich wiele wybierają szybsze i bardziej komfortowe rozwiązania (własny samochód lub taksówka). Dlatego też mało można tu spotkać osób z wysokim stanem posiadania.



Wielu z przebadanych, przemieszczając się SKM-ką preferuje słuchanie muzyki lub uczenie się. Ta pierwsza czynność jest wyrazem chęci zrelaksowania się, odciążenia od kolejkowego gwaru rozmów i warkotu motoru. Druga, cechuje nadgorliwych uczniów, dla których każdy moment spędzony bezproduktywnie jest stracony, albo przeciwnie, takich którzy dopiero tu znajdują czas na naukę, bo odkładają ją na ostatnią chwilę. Oba w/w zachowania charakteryzują młode pokolenie (do 30-stego roku życia).

Inną z czynności pochłaniających czas w trakcie podróży jest rozmowa. Przeważnie ze znajomymi, bo z zupełnie obcymi osobami dialog nawiązuje się bardzo rzadko. Czasami też, ktoś z zewnątrz włącza się do rozmowy kilkorga ludzi, prowadzących dyskusję, ale to też sporadyczne przypadki. Tematy tych „wymian myśli” są różnorakie. Chyba nie ma takiego, któryby nie został poruszony. Generalnie można podzielić je na pewne, powtarzające się kategorie:

- o szkole lub o pracy (w zależności od wieku)
- o rodzinie lub znajomych (albo inne plotki)
- o SKM-ce
- o polityce
- o pogodzie
- o sporcie
- o służbie zdrowia (głównie osoby starsze)
- o Trójmieście i wydarzeniach lokalnych
- o kulturze (film, muzyka)
- o pieniądzach
- o weekend’owych szaleństwach (imprezy)
- o innych bieżących wydarzeniach
- ogólnie pojęte narzekanie
- pijacki bełkot lub rozmowa o charakterze nieokreślonym ze względu na dużą liczbę wulgaryzmów i brak klarownego wątku (☺)
- inne



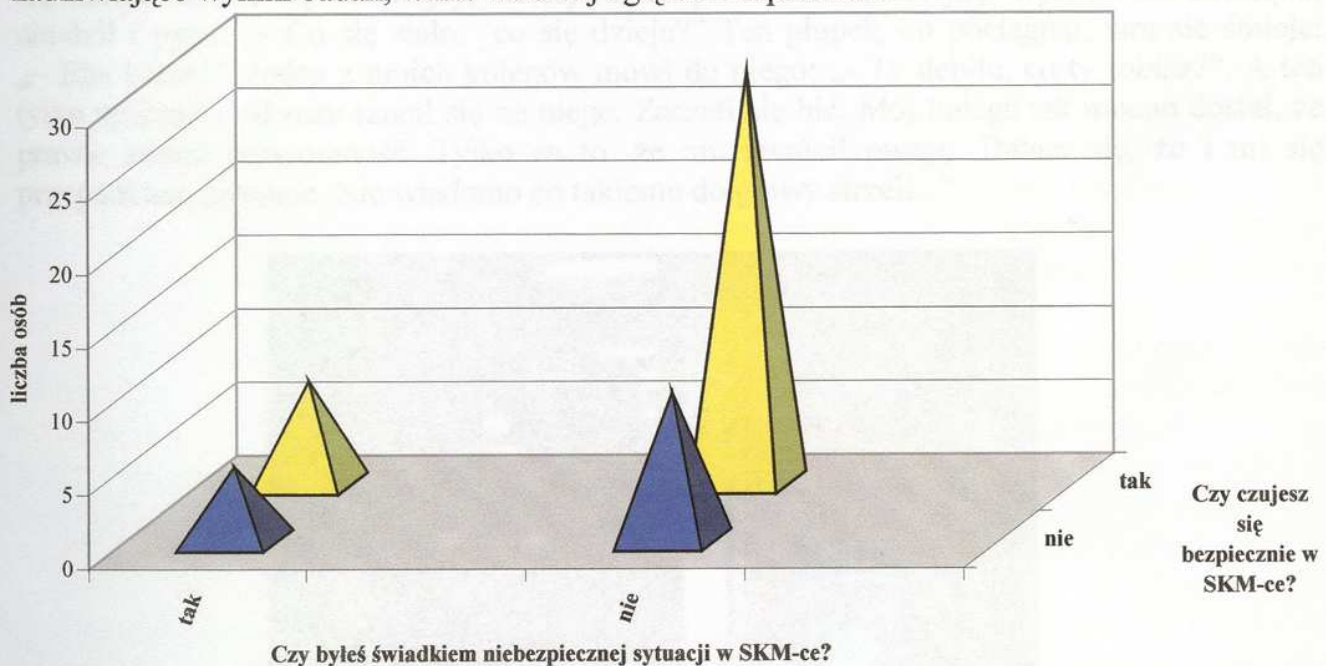
Problem bezpieczeństwa w Szybkiej Kolei Miejskiej

Czy kolejka SKM jest miejscem bezpiecznym? Zależy, jak rozumie się pojęcie bezpieczeństwa? Czy jest to brak poczucia zagrożenia podczas podróży? Bycie wolnym od lęku i obawy o naruszenie swej nietykalności osobistej? Kto wyznacza tu granicę między tym co bezpieczne, a co nie?

Chyba najlepszym miernikiem w tej bardzo delikatnej materii są ludzie. A konkretnie ich odczucia. Ale jak tak naprawdę je poznać?

Pytaliśmy w naszym sondażu pasażerów kolejki o to, czy podczas podróży czują się bezpiecznie. Poruszanie tej kwestii zazwyczaj nie wzbudzało większego zainteresowania, dodatkowych komentarzy. Odpowiadano na nie raczej mechanicznie. Wynik tego jest taki, że ludzie twierdzący, iż czują się w SKM-ce bezpiecznie, są w zdecydowanej przewadze (odpowiedź „tak” i „raczej tak” dominowały).

Nie obawiamy się zatem kradzieży, rozbojów, niebezpiecznych sytuacji!!! „Jeśli jesteś blisko związany emocjonalnie ze swoim telefonem komórkowym, w plecaku przewozisz cenne pamiątki rodzinne, masz plik kart kredytowych zawiniętych w kartkę ze spisany numerami PIN do tych kart, nie obawiaj się, śmiało możesz je położyć na półkę pod oknem tak, by razem z tobą oglądały pasjonujący pejzaż za szybą!!!”. Jeśliby zastąpić obecne hasło SKM („Dajemy ludziom swobodę przemieszczania się. Nasi podróżni dojadą szybko, pewnie i bezpiecznie. Zadowolenie klientów źródłem naszego sukcesu.” powyższym, to czy dla ankietowanych znaczyłoby ono to samo? Oba slogany mówią o tym samym w kwestii bezpieczeństwa, pierwszy tylko doprecyzowuje jego istotę (może warto by zwrócić się do zarządu SKM w sprawie zmiany treści sloganu na wersję przytoczoną jako pierwszą, z pewnością pasażerowie podzieliliby zawartą w nim treść). Ujmując rzecz poważnie, kolejka jest zatem według ankietowanych miejscem, gdzie nie należy mieć żadnych obaw ani o siebie, ani o swych bliskich, o każdej porze dnia i nocy. Nic tu nigdy się złego nie dzieje, bo jeżdżą sami kulturalni ludzie. Kompletna Bzdura!!! Chyba nikt, a ja w szczególności, w to nie wierzy. Właśnie. Co tak naprawdę dało nam zadanie tego pytania? Dlaczego ludzie tak na nie odpowiadali? Czy nie zdają sobie sprawy z zagrożeń czyhających na nich w tym miejscu? A może ich nie ma? Żeby zweryfikować, podyktowane zadaniem „suchego” pytania, zadziwiające wyniki badań, warto bardziej zgłębić ten problem.



Wykres 8.: Zależność między poczuciem bezpieczeństwa pasażerów a uczestnictwem w niebezpiecznej sytuacji.
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ankieta (SKM).

Kiedy spojrzymy na to z nieco innej strony, okaże się, że mimo iż społeczność w kolejce w większości uważa ją za miejsce bezpieczne, wcale nie musi oznaczać, że tak jest. Z pomocą przychodzą nam tu prawa logiki. Osoby, które zadeklarowały, iż nie czują się zagrożone podróżując SKM-ką, prawie w każdym przypadku, na pytanie, czy były świadkiem niebezpiecznej sytuacji odpowiadały, że nie (zob. wykres). Nie ma znaczenia, że są w liczebnej przewadze. Będący w mniejszości ludzie, obawiający się o swoje bezpieczeństwo tutaj, prawie w każdym przypadku potrafili, bez zastanowienia przywołać i krótko opisać takie zdarzenie. To wystarczy, żeby udowodnić, że owe sytuacje się tu zdarzają i to częściej niż można by się spodziewać przyjmując za pewnik wyniki ankiety. Nie dostrzegający niebezpieczeństwa ankietowani, nie mieli okazji (kto wie, czy nie dzięki Opatrzności) nigdy żadnej z nich osobiście przeżyć, bądź zobaczyć. I dlatego też mają złudne poczucie bezpieczeństwa. Tylko jednostki, najwyraźniej silne psychicznie i odważne, także podając z pamięci takie sytuacje, mimo to nadal nie czują się zagrożone. Ale są też tacy, którzy nigdy nic takiego nie widzieli (może słyszeli) a i tak nie czują się w kolejce bezpieczni. Z jakich przyczyn? „-Przez ludzi, którzy tu jeżdżą!” – jak zauważa jeden z moich rozmówców. Przecież, jak wcześniej starałem się wykazać, są oni zazwyczaj normalni, przeciętni. A jednak kolejka jest miejscem, gdzie miesza się wyjątkowo dużo indywidualności. Niektóre „in plus”, inne wręcz przeciwnie. To właśnie ci drudzy, choć jest ich nieliczna tylko garstka, sieją postrach wśród zwykłych pasażerów takich, którzy dostrzegają możliwe niebezpieczeństwa. A nastawienie osób nie odczuwających zagrożenia wynika z tego, że , sądzą oni, iż SKM-ką w większości podróżują porządni, tacy jak oni ludzie, oraz że prawdopodobieństwo spotkania się z elementem aspołecznym jest bardzo małe... Niestety, chyba jednak nie jest. Aby lepiej się temu przyjrzeć wystarczy posłuchać (i podsłuchać) ludzi oraz z nimi porozmawiać. Wcale nie trudno jest dotrzeć do osób mających bardzo przykre wspomnienia związane z podróżą w SKM-ce. Oto historia jednej z nich.

„-Wracałam kiedyś z grupą znajomych około drugiej w nocy z Sopotu z kiepskiej imprezy; Kolejka, jak zwykle była bardzo zapchana ludźmi. Gdzieś w okolicach Kamiennego Potoku jakiś debil, akurat w miejscu gdzie staliśmy, pociągnął za hamulec bezpieczeństwa. Kupa pisku, kupa zgrzytu, wszyscy się na siebie poprzewracali; Każdy na każdego. Nikt nie wie, co się dzieje. Drzwi się otworzyły, kolejarz, co prowadził tą kolejkę, wyszedł na zewnątrz, chodził i pytał: „- Co się stało, co się dzieje?” Ten głupek, co pociągnął, tam się śmieje: „- Ehe hehe!!!”. Jeden z moich kolegów mówi do niego: „- Ty debilu, co ty robisz?”. A ten tylko spojrzał i od razu rzucił się na niego. Zaczęli się bić. Mój kolega tak mocno dostał, że prawie stracił przytomność. Tylko za to, że mu zwrócił uwagę. Bałam się, że i mi się przypadkiem dostanie. Nie wiadomo co takiemu do głowy strzeli...”



Sytuacja ta miała miejsce w nocy, dlatego można pokusić się o stwierdzenie, że jest to nawet wytłumaczalne, bo o tej porze nigdzie nie jest bezpiecznie. Nic z tych rzeczy. Kolejna relacja naocznego świadka zupełnie obala mit o braku zagrożenia w kolejce za dnia.

„(...)Kilka dni temu stałam sobie między przedziałami. Kiedy kolejka zatrzymała się na jakiejś stacji, nagle z pociągu wybiegł mężczyzna. A za nim drugi, ścigający go. Gdy znaleźli się już na peronie, ten go złapał i zaczął go okładać pięściami i kopać. Bardzo go sprzał. Ja nie wiedziałam co się dzieje. Potem w przedziale z którego wybiegli, zwolniło się miejsce i poszłam tam sobie usiąść. Z rozmów i komentarzy ludzi, którzy tam wcześniej byli wydedukowałam, że ten agresywny mężczyzna był z dzieckiem. Kiedy jakiś (tamten uciekający) chłopak otworzył okno, nadgorliwy tatuś się wkurzył, zaczął się wydzierać, że mu się dziecko rozchoruje itp. Chłopak niespecjalnie się tym przejął, czym jeszcze bardziej rozwścieczył tego „Tatusia”. Wtedy kolejka się zatrzymała i chłopak chcąc wysiąść, ruszył do wyjścia. W pościg za nim ruszył „Troskliwy Ojciec”, i chociaż próbował mu uciec, ten go dorwał i sam wymierzył mu sprawiedliwość...”

Innym niebezpieczeństwem mogącym czyhać na pasażerów w SKM-ce, są złodzieje, którzy tu, jak nigdzie chyba indziej mają duże pole do popisu. Mimo iż, jak dowodziłem, społeczeństwo w kolejce nie należy do najzamożniejszych, to i tak jest ono łakomym kąskiem dla kryminalistów. Mamy tu przecież zazwyczaj do czynienia z przestępstwami małego kalibru (kradzież portfela, komórki, zegarka, plecaka albo innej choć trochę cennej rzeczy, a takie właśnie wielu z pasażerów ze sobą nosi), za które kary są niskie. Kieszonkowcom i innym bandytom opłaca się ryzykować, bo według prawa jest to mała szkodliwość społeczna czynu, i często sprawy są umarzane. W ankiecie, jeśli już ktoś zaznaczył, że był obserwatorem lub uczestnikiem niebezpiecznej sytuacji, to charakteryzując ją najczęściej miał na myśli właśnie kradzieże.

Jeden z moich rozmówców był świadkiem takiej sytuacji. Naturalnie, jadąc kiedyś SKM-ka, przy średnim zatłoczeniu, stał między przedziałami, przy drzwiach (tych co nie są otwierane z racji na to, że wysiada się przeciwnymi). Blisko niego stał chłopak, zwrócony przodem do wyjścia oraz kilku nie wyglądających podejrzanie mężczyzn. Nagle spostrzegł, jak jeden z nich zaszedł chłopaka od tyłu i rozciął nożem jego plecak, podsuwając pod niego reklamówkę. Następnie zaczął ostrożnie wytrząsać do siatki jego zawartość. Po tym, z jakim spokojem i wprawą to robił wyglądało na to, że nie jest to jego pierwsza ofiara. Wszystko odbyłoby się po cichu (złodziej nie wiedział, że mój rozmówca go obserwuje, wydawał się być zasłonięty przez ludzi), ale nagle chłopak, jakby coś przeczuwając obrócił się. Odruchowo wykrzyknął: „-Co ty robisz, człowieku?”, po czym został od razu uderzony, przez bandytę w twarz. Przyłączyli się do niego pozostali dwaj mężczyźni (jak się okazało działali z nim w grupie, robiąc tzw. „sztuczny tłok”) i również zaczęli go bić. Kiedy kolejka dojeżdżała do stacji, jeden z nich podszedł do osoby, która obserwowała całe zdarzenie i spytał: „-Widziałeś coś?” - na co ta zaprzeczyła, „- To Dobrze!” – odparł złodziej, poczym w trójkę wybiegli z SKM-ki.

Poprzednia historia podobnie jak i ta rozegrała się za dnia. Otóż moja koleżanka usiadła kiedyś na siedzeniu tuż przy drzwiach przedziału. Naprzeciwko, przy oknie niej siedziała dziewczyna, która trzymała w dłoniach telefon komórkowy (przypuszczalnie pisała SMS-a). Kiedy kolejka zatrzymała się na stacji do przedziału wbiegł chłopak (który na pewno wcześniej ją obserwował), wyrwał jej z rąk telefon i uciekł z pociągu. Zanim ta zdążyła się podnieść, drzwi się zamknęły i pociąg ruszył. Sfrustrowana dziewczyna dodała na głos „-K***a! To już drugi w tym tygodniu!...”

Ta ostania opowieść chyba dobitnie świadczy o tym, że kradzieże w kolejce nie zdarzają się epizodycznie. Wielu ludzi, z którymi rozmawiałem, mówiło mi, że w SKM-ce w ogóle nie wyciąga swych „komórek”, lub tylko czasami, kiedy naprawdę muszą. Wcześniej jednak się rozglądają, czy nie ma w pobliżu nikogo „podejznanego” (sam nie bez obaw robiłem w

kolejce zdjęcia aparatem cyfrowym, starając się przy tym być zawsze w licznym gronie znajomych mi osób). Taką osobą, potencjalnie niebezpieczną, której pasażerowie SKM-ki boją się może być ktoś np. pijany (lub pijący alkohol), bezdomny, zachowujący się agresywnie, lub jakoś podejrzanie (np. chory psychicznie), wyrostek o wyglądzie chuligana, kibic manifestujący swe barwy klubowe, lub inny chuligan (sam lub w grupie) ubrany np. „na dresowo”. Jeden z ankietowanych napisał, że widział kiedyś, jak grupa około dwudziestu „dresów” weszła do prawie opustoszałej kolejki i zaczęła ją demolować. Na podobne incydenty uskarża się wielu podróżnych. Jeśli chodzi o kibiców, to często jest podobnie, ale należy tu dodać, że kluby sportowe po meczach swych drużyn zapewniają powrót do domów kibicom, zarówno wynajętymi i podstawionymi autobusami, jak i SKM-kami. Tak więc kontakt przeciętnego pasażera z nimi jest bardzo ograniczony. Warto, aby władze SKM zadbały także o to, aby takie pociągi były jakoś oznaczone (tak jak to jest w przypadku autobusów miejskich z tabliczką – „Przewóz Kibiców”), bo wtedy ludzie zdawaliby sobie sprawę z istniejącego zagrożenia.



O tym, że niekoniecznie musi się coś stać, aby pasażerowie czuli się zagrożeni, świadczy ta oto relacja: „...Raz zdarzyło mi się (jakiś czas temu, dlatego też dobrze tak tego nie pamiętam), że facet (niesamowicie pijany) usiadł naprzeciwko mnie. Pomyślałam sobie: „Ja, to mam szczęście; zawsze ktoś taki się do mnie dosiadzie”. Nawalony⁸; sam; z piwem; zaczepia ludzi; Siedziałam w pierwszym przedziale, tuż za maszynistą. Koło mnie siedziała taka babcia, a naprzeciwko niej siedziała kobieta. Koło niej było wolne, więc on sobie na nie usiadł. Ja jechałam przodem, on tyłem. Ja czytałam (w zasadzie nie czytałam tylko wpatrywałam się w tą samą stronę, bo nie mogłam się skupić) i sobie myślę: ”Boże, zwinę od niego⁹, czy nie zwinę!?” (wszystko było możliwe, bo to był jakiś taki debil). I gada: „Wyszedłem z pierdła¹⁰...” - i zaczął opowiadać nam swoje życie; o swoich kobietach, w ogóle swoje poglądy na życie. Spodobała mu się kobieta, która siedziała koło niego. Zaczął do niej coś tam gadać, i w końcu mówi: „- A kawę by Pani ze mną wypić?; Wypićabyś?” – (już od razu zaczął do niej mówić na „ty”); ta kobieta mówi: „No niestety, nie mam czasu”. I się wymiguje (też była trochę przestraszona). On ciągnie dalej: „No, tą panią lubię; Bo ta pani się uśmiecha.”. Babcia koło mnie zrobiła taką zbulwersowaną i zniesmaczoną minę. A on do niej: „- A co to za miny!?”. Babcia w końcu nie wytrzymała i mówi „- No już by pan przestał!” – zareagowała bardzo żywo; „Człowieku, opanuj się!”. On się wkurzył i do niej: „- Ty stara ruro, sp****laj stąd!”. Babcia zbulwersowana mówi: „- Boże co za ludzie !!!”, wstała i sobie stamtąd poszła. My jedziemy dalej. Ja ciągle wpatruje się ze zwieszoną głową

⁸ (w slangu młodzieżowym) pijany – przyp. M.Ż.

⁹ (w slangu młodzieżowym) zostanie uderzona – przyp. M.Ż.

¹⁰ (w slangu więziennym) więzienia – przyp. M.Ż.

w tą samą kartkę. Ten facet otworzył sobie piwo (już i tak był bardzo nawalony) w puszcze i je chleje. Nagle wstał (nie mam pojęcia dlaczego), stanął sobie tam przy tym kiblu¹¹ i się szamocze, rzuca nim na prawo i lewo, rozlewa to piwo (prawie mnie oblał) i mówi (a w zasadzie bełkocze): „- Spokojnie! Przepraszam, przepraszam, ale wybaczy mi Pani?”. Ja mówię: „- Tak, tak, wszystko w porządku” (byle tylko go nie rozwścieczyć). „-Ale ja PRZEPRASZAM!!! Ja przeprosiłem!!!” – wtedy tacy są strasznie uprzejmi i musisz zareagować; musisz powiedzieć że „tak”, że rozumiesz... bo jak nic nie powiesz, to jeszcze się wkurzy. „-Ale ja przepraszam!” - i znów usiadł. Za chwilę wstrząsnęło trochę kolejką i mu to piwo spadło (na ziemię; otwarte). I się rozlewa. On je powoli podnosi i oczywiście... górą do dołu. Zaczęło się rozlewać. Ja sobie myślę: „no fantastycznie, to już mam całe ubabrane buty”. I faktycznie - tak było. „-PRZEPRAAASZAM, PRZEPRAAASZAM!!”. On wszystkich za wszystko przeprasza. Ta kobieta koło niego - cała zestresowana (jakby myślała: „co on to zaraz może zrobić”) w końcu wysiadła (może tak, jak tamta babcia, też tylko się przesiadła). Ja na szczęście też musiałam już wysiadać; on na szczęście został. Prawie całą drogę z nim jechałam (on wsiadł chyba w Oliwie), i całą drogę bałam się o siebie: czy on mnie nie obleje, czy na mnie się nie przewróci, czy zaraz zacznie coś do mnie gadać, czy się wkurzy i mnie walnie – różne myśli chodziły mi po głowie. Myślę sobie: „No i w takich momentach nie ma policji ani służb ochrony kolei¹².”

To prawda. Pomimo, że dość często (w porównaniu z innymi środkami komunikacji) po pociągu przechadzają się policjanci i Sokiści¹³ (zob. zdjęcie nr 37), to i tak rzadko trafiają na sytuacje, w których mogliby interweniować. Jeden z pasażerów komentuje to tak: „Sokiści i Policja chodzą zawsze... Zawsze kiedy nic się nie dzieje...”. Pijani pasażerowie (zob. zdjęcie nr 38) mimo, iż są często bardzo zabawni przez swoje zachowanie, w każdej chwili mogą stać się agresywni. Dlatego warto być czujnym. Zwłaszcza, że oprócz chuliganów lub kryminalistów w kolejce SKM można też spotkać różnych ludzi nie do końca zdrowych psychicznie.



„Kilka lat temu jechałam kolejką. Wagon był prawie pusty, tylko miejscami gdzieś ktoś tam siedział. Usiadłam sobie. Był taki pusty przedział, no i ja sobie sama usiadłam, a gdzie ja tam będę przy kimś. I się patrzę w okno. Oglądam siebie. Nagle przysiadł się do mnie facet, taki w średnim wieku, gdzieś między trzydziestką a czterdziestką, taki średni, ani obleśny ani elegancki. Nie pamiętam, co miał ubrane. Nie była to zima, było to raczej lato (...) i sobie usiadł naprzeciw mnie. Ja oczywiście, jak jadę to lubię przodem. Myślę sobie: „Usiadł, to usiadł, i ja się tam na niego nie patrzę”. Patrzę się dalej w to okno. W pewnym momencie się na niego zerkam, a on miał na kolanach teczkę. Ja się tak na niego spojrzałam, a on się spojrzał na mnie, odchylił teczkę. Ja patrzę, a tam obnażone genitalia! Słuchaj, ale jakie!

¹¹ por. rozdział o wyglądzie zewnętrznym – przyp. M.Ż.

¹² S.O.K. - Służba Ochrony Kolei w skrócie – przyp. M.Ż.

¹³ Sokista – potoczne rozwinięcie skrótu od funkcjonariusza Służby Ochrony Kolei

Normalnie rozporek rozpięty...! Ja nie wiedziałam, jak mam zareagować (...) on się nie uśmiechał, on się normalnie tak na mnie patrzył, bez uśmiechu, bez niczego. Jak ja się wystraszyłam! Wstałam i mówię tak :” Ty świnię jeden!”. I przeszłam tam do tej kobiety (w tym przedziale siedziałam tylko ja i taka kobieta, no tak po przekątnej... tak przedział był pełen ale się opróżnił) Ta kobieta pyta : „Co się stało?”. A ja mówię : „Tam siedzi ekshibicjonista”. Ona mówi: „Tak? No tak się jakoś dziwnie zachowywał”. „(...) ale wcześniej jak się spojrzałam to widziałam że ma na kolanach teczkę”.



Innym grupą, której pasażerowie SKM-ki, nie tyle się boją, co jest ona dla nich bardzo uciążliwa, są bezdomni (zob. zdjęcie nr 40). Często w zimie koczują (siedzą lub śpią) w kolejkach, co najczęściej bardzo drażni pasażerów. Zwłaszcza zapach (mówiąc wprost: smród), który wydzielają. Osoby, które zapłaciły za bilet nie mogą się pogodzić z tym, że przychodzi im podróżować w takich warunkach. Zdarza się, iż odór jest tak silny, że przedział całkowicie się wyludnia. Społeczeństwo nie tylko ze względu na odrażający wygląd i zapach bezdomnych patrzy na nich nieufnie. Ludzie, jak twierdzą, w ich obecności nie czują się bezpiecznie.

Zupełnie odmiennego typu zagrożeniem, które sami ankietowani właśnie w ten sposób postrzegali, są nie domykające się drzwi wejściowe. Nie ulega wątpliwości, że należy traktować ten problem serio. Przy tak częstym zatłoczeniu bardzo łatwo o nieszczęśliwy wypadek. Co prawda są odpowiednie ostrzeżenia umieszczone na drzwiach (zob. zdjęcie nr 41), ale pasażerowie najczęściej nic sobie z nich nie robią. Niebezpieczeństwo wypadnięcia z jadącej kolejki może być jeszcze większe, jeśli trafi się na agresywnych chuliganów. Przypomnę tylko jak w głośnej sprawie sprzed lat kilku bandytów wyrzuciło z jadącej kolejki studenta, który stanął w obronie swojej, zaczepianej przez nich dziewczyny. Warto dlatego zdawać sobie sprawę z zagrożenia z tym związanego.



Tak więc, czy nadal można twierdzić, że kolejka SKM to miejsce bezpieczne? Zwłaszcza w świetle niektórych tylko przytoczonych tu historii? Na pewno nie. Ale, czy w kolejce jest niebezpieczniej niż gdzie indziej? Trudno powiedzieć. Każdy może mieć swój pogląd na ten temat. Moim zdaniem zdecydowanie jednak tak. Mam na to szereg dowodów. Oprócz przytoczonych historii, warto zauważyć, że tylko w tym środku komunikacji miejskiej można spotkać się z regularnymi patrolami policji (w autobusach czy tramwajach tego nie

ma. Dlaczego?). Gdyby przecież w kolejce było bezpiecznie, nie byłyby one tam potrzebne. Trudno natomiast wyobrazić sobie, co by się stało gdyby ich zabrakło. Zapanowałaby chyba totalny chaos. Przestępcy poczuli się bezkarni. Po części tak też jest i teraz. Wynika to z tego, że maszynista (i inni kolejarze) w SKM-ce jest na samym jej początku i nie zdaje sobie sprawy, co tak naprawdę dzieje się w pociągu, który prowadzi. Mogłyby rozgrywać się najbardziej przerażające sceny, a on mógłby o tym nic nie wiedzieć. Zanim taka informacja dotarłaby do niego, sprawców dawno już na miejscu by nie było, nim zdążyłby powiadomić jakiegokolwiek służby. W autobusie jednak kierowca cały czas kontroluje, co dzieje się w jego pojeździe, i widząc zagrożenie może natychmiast powiadomić władze. To, że wie o wszystkim, daje mu możliwość zatrzymania sprawców (przez zamknięcie drzwi), co w kolejce jest niemal niemożliwe (wszystkie drzwi jednocześnie się otwierają, a sprawcy uciekają). W sytuacji zagrożenia nie można liczyć też na pomoc współpasażerów, którzy zazwyczaj nie chcą zwracać na siebie uwagi przestępców, bo zwyczajnie boją się o siebie. W takich momentach ludzie udają, że nie widzą, co się dzieje, mimo iż jeden z nich pada ofiarą terroru. A przecież jakże łatwo byłoby go unieszkodliwić, gdyby skorzystać z potencjału, który drzemie w zbiorowości. Nikt niestety nie poczuwa się do odpowiedzialności, choć na dobrą sprawę każdy z nich mógłby znaleźć się na miejscu uciśnionej osoby.

Dlaczego istnieją tak duże rozbieżności między rzeczywistością a wynikami ankiety? Powodów jest kilka. Otóż większość odpowiedziała na to pytanie „raczej tak”. Należy skupić się na pierwszym, a nie drugim członie tej odpowiedzi. Ludzie czują się RACZEJ bezpiecznie, a nie niebezpiecznie. Dlatego, że kolejką jeżdżą RACZEJ spokojni ludzie. To prawda, trudno się z tym nie zgodzić. Ale zawsze pozostaje ten margines błędu. Ten niewielki odsetek istot społecznych. Ludzie biorą go pod uwagę i zdają sobie z niego sprawę. Czy czują się bezpiecznie? Chyba nie mają wyjścia. Popadliby w obsesję; paranoję.

Czują się (raczej) bezpieczni, ale tylko wtedy, gdy w ich najbliższym otoczeniu nie widzą nikogo podejrzanego. Gdy ktoś taki się pojawi, nie są wyluzowani i spokojni; mają obawy; zachowują baczność... Ale przecież nie zrezygnują z tego powodu z jazdy Szybka Koleją Miejską, nie przestaną jeździć (docierać) do pracy (szkoły). Mogą się jedynie przygotować psychicznie, że coś podobnego może tu ich spotkać i starać się zachować czujność lub wierzyć w boską opatrność. Konkluzja może być tylko jedna: KOLEJKA SKM NIE JEST MIEJSCEM BEZPIECZNYM wbrew temu, o czym zapewnia jej użytkowników hasło na plakacie reklamowym.



Epilog

We wprowadzeniu określony został cel pracy, którym było *spotkanie z miejscem*. W pracy staraliśmy się wychwycić specyfikę miejsca i jej związek z zachowaniem pasażerów. Sprowadzanie całej społeczności, która korzysta z SKM do wspólnego mianownika nie zawsze jednak ma sens. Byłoby to dalekie od rzeczywistości, gdybyśmy zawarli w pracy opis typowej sytuacji albo przeciętnego użytkownika kolejki. Każdy człowiek jest indywidualnością, a jego działania nie są podejmowane tylko pod wpływem chwili i miejsca. Istnieje wiele czynników wpływających na zachowanie osób, dlatego też tyle w naszej pracy przytoczonych historyjek z życia SKM. Każda z opisanych sytuacji jest autentyczna i dlatego niepowtarzalna. *Intymne doświadczenie dotyczące ludzi i rzeczy trudno uczynić publicznym*.¹⁴ Olbrzymia większość pasażerów ma jednak świadomość tego, że ich zachowanie powinno mieścić się w granicach szeroko przyjętej formy. Nie do końca namacalny duch opiekuńczy miejsca, genius loci determinuje postawy ludzkie, których świadkiem jesteśmy na co dzień w kolejce podmiejskiej SKM.

Spis literatury:

Aronson Eliot, 1995. *Człowiek – istota społeczna*. PWN, Warszawa.
Tuan Yi-Fu, 1987. *Przestrzeń i miejsce*. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
<http://www.skm.pkp.pl>

Spis załączników:

Przykładowy blankiet: Ankieta (SKM). Rola środków lokomocji miejskiej w życiu społeczności lokalnej.

Ulotka SKM z mapą trasy.

¹⁴ Yi-Fu Tuan, *Przestrzeń i miejsce*, Warszawa 1987, s.186.

Spis treści

Wprowadzenie.....	2
Historia.....	3
Regulamin przewozowy.....	4
Ankieta.....	5
Eksperyment: „Nie zainteresowany świadek jako konformista”.....	11
Wygląd i wrażenia.....	13
Specyfika zachowań pasażerów Szybkiej Kolei Miejskiej.....	20
Problem bezpieczeństwa Szybkiej Kolei Miejskiej.....	30
Epilog.....	37
Spis literatury.....	37
Spis załączników.....	37

Ankieta (SKM)

Rola środków lokomocji miejskiej w życiu społeczności lokalnej

Ankieta jest anonimowa, a jej wyniki posłużą studentom II roku Geografii na Uniwersytecie Gdańskim do napisania pracy o tematyce społecznej. Odpowiedzi właściwe prosimy zaznaczać krzyżykiem w odpowiednim kwadraciku. Dziękujemy za dokładne i prawidłowe wypełnienie ankiety. ☺

1. Jak często Pan/Pani korzysta z usług Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM)?

- raz lub dwa razy na miesiąc raz w tygodniu przez cały tydzień roboczy
 w każdym dniu tygodnia tylko w święta i na szczególne okazje

2. Jaki jest powód korzystania przez Pana/Panią z usług SKM?

- dojazd do pracy dojazd do szkoły/na uczelnię brak samochodu
 ze względu na szybkość i dobre połączenia brak alternatywnych połączeń
 inne powody, jakie?.....

3. Czym zajmuje się Pan/Pani zazwyczaj podczas podróży SKM?

- czytam uczę się słucham muzyki patrzę przez okno(nic)
 inna odpowiedź (czym?):.....

4. Jaką trasę pokonuje Pan/Pani najczęściej (skąd – dokąd)?

.....

5. Czy korzysta Pan/Pani z SKM w towarzystwie innych osób (rodziny, znajomych)?

- zawsze często rzadko nigdy


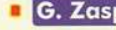

6. Jak opisałby/opisałaby Pan/Pani osoby jeżdżące kolejką SKM? (odpowiedź proszę zaznaczyć krzyżykiem)

	NIE	Raczej NIE	Trudno powiedzieć	Raczej TAK	TAK
Uprzejmi					
Zamożni					
Uśmiechnięci					
Spokojni					
Odprężeni					





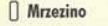
Legenda

SKM Trójmiasto

-  Szybka Kolej Miejska w Trójmieście
-  linia PKP
-  linia towarowa

-  **Rumia** przystanek przesiadkowy SKM
-  **G. Zasp** przystanek Szybkiej Kolei M
-  **Cieplewo** stacja PKP

Połączenia kolejowe realizowane na terenie województwa pomorskiego

-  połączenie kwalifikowane
-  połączenie międzywojewódzkie
-  połączenie regionalne
-  SKM
-  Mrzeszino stacja lub przystanek



* relacja: Gdynia - Mrzeszino tylko w sezonie