

Warszawa, 27 października 2016 r.

Szanowny Pan
Krzysztof Karos
Prezes
Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.

Szanowny Panie,

8 września 2016 r. w warszawskim tramwaju linii 22 doszło do pobicia na tle nienawiści narodowościowej. Zarząd Tramwajów Warszawskich w oświadczeniu zapowiedział konkretne działania mające zapobiegać podobnym zdarzeniom w przyszłości.

Jako mieszkańcy i mieszkanki Warszawy, pasażerowie i pasażerki komunikacji miejskiej, a jednocześnie osoby zainteresowane problematyką bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej – doceniamy szybką reakcję władz Spółki. Niepokoi nas jednak jeden z głównych elementów zapowiadanych zmian – wyposażenie wszystkich tramwajów w pełny monitoring.

Każdego tygodnia w Internecie czy telewizyjnych serwisach informacyjnych można zobaczyć fragmenty nagrań z kamer monitoringu, na których widać akty przemocy i wandalizmu. Dochodzi do nich także w wyposażonych w kamery pojazdach komunikacji miejskiej. Również wyniki badań naukowych przeczą tezie, że obecność monitoringu zminimalizuje ryzyko takich zdarzeń. Dotyczy to szczególnie aktów podejmowanych pod wpływem emocji lub przez osoby nietrzeźwe, które nie kalkulują, czy znajdują się w przestrzeni objętej monitoringiem, czy też nie.

W dyskusjach o skuteczności monitoringu często pojawia się argument, że możliwość skorzystania z nagrań przyczynia się do ujęcia sprawców. Trzeba jednak pamiętać, że i na tym polu nie jest to rozwiązanie niezawodne, a policja ma do dyspozycji inne narzędzia. Naszym zdaniem w sytuacji zagrożenia daleko ważniejsza niż obecność kamer monitoringu – szczególnie z perspektywy ofiary – jest odpowiednia reakcja ze strony świadków, zarówno pasażerów, jak i np. motorniczego tramwaju.

Niestety, świadkowie nie zawsze wiedzą, jak zareagować w przypadku aktu agresji lub innej niepokojącej sytuacji. Zdarza się, że boimy się ingerować, w obawie, że sami staniemy się obiektem ataku lub pogorszymy sytuację, a oczekujemy, że to inni przejmą inicjatywę. Jeśli chcemy zareagować, nie wiemy, jak zrobić to skutecznie: czy zacząć od alarmowania służb porządkowych, od dyskusji z innymi świadkami, odciągnięcia agresora czy wsparcia ofiary.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że agresja w przestrzeni publicznej, w szczególności ataki motywowane uprzedzeniami, to głębszy społeczny problem, na który trudno znaleźć prostą receptę. Dlatego apelujemy do Państwa o dokładną analizę możliwych rozwiązań i ich konsekwencji oraz podjęcie przemyślanych działań. Instalowanie kolejnych kamer nie przyczyni się do rozwiązania problemu, za to będzie związane z dalszą ingerencją w prywatność pasażerów i kosztami inwestycji w stary, czekający na wymianę, tabor. Poza zapowiadany wzrost dbałości o prawidłowe funkcjonowanie infrastruktury alarmowej, zachęcamy do podjęcia działań edukacyjnych adresowanych zarówno do pasażerów, jak i personelu

spółki. Przy ich projektowaniu warto odwołać się do potrzeb mieszkańców stolicy oraz wiedzy organizacji społecznych, które na co dzień mierzą się z problemem uprzedzeń i ksenofobii.

Z poważaniem,



Małgorzata Szumańska
Wiceprezeska

Do wiadomości:

1. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

Treść oświadczenia Tramwajów Warszawskich

12 września 2016 r.

W czwartek, 8 września o godzinie 17.55 w tramwaju linii 22 brygada 12, wagony 1344+1343, jadącym w kierunku „Wiatraczna”, doszło do zdarzenia w wyniku którego uszkodzony został pasażer. Motorniczy, zgodnie z nałożonym obowiązkiem, okazał zainteresowanie zamieszaniem panującym w wagonie i podjął próbę odseparowania jego uczestników od reszty pasażerów. Dopiero, gdy zorientował się w sytuacji i faktycznym jej przebiegu, podjął decyzję o powiadomieniu Nadzoru Ruchu (przy użyciu urządzenia SNRT – System Nadzoru Ruchu Tramwajów). To właśnie Nadzór ruchu – w sytuacjach nietypowych, na podstawie przekazanych informacji, samodzielnie podejmuje decyzję o kolejnych działaniach, w tym o wezwaniu odpowiednich służb - policja, pogotowie ratunkowe (straż pożarna, straż miejska itp.) – w zależności od charakteru zdarzenia. Z powodu uszkodzenia modułu fonii urządzenia, próba ta okazała się nieskuteczna, a motorniczy dalszych prób zaniechał. Działania podjęte przez motorniczego nie wyczerpały zatem zapisów instrukcji, do której każdy pracownik ruchu ma bezwzględny obowiązek się zastosować. Przepisy te mówią o konieczności użycia wszelkich dostępnych metod skontaktowania się z Centralą Ruchu – chociażby korzystając z działającego urządzenia w kolejnym tramwaju, które znajdują się w pobliżu.

W konsekwencji, na motorniczego zostanie nałożona kara porządkowa w formie nagany, która skutkuje utratą miesięcznej premii oraz brakiem prawa do uzyskania nagrody półrocznej oraz rocznej.

Powyżej opisana sytuacja zaskutkowała podjęciem szeregu działań, które pozwolą na zminimalizowanie w przyszłości ryzyka ich ponownego zaistnienia. Przede wszystkim zapoczątkowaliśmy prace, które mają na celu wyposażenie w pełen monitoring tabor, który na tę chwilę go nie posiada, a który stanowi 40% wszystkich tramwajów. Ponadto, dokonamy dodatkowego przeglądu urządzeń SNRT na wypadek wykluczenia braku fonii. Sprawimy także, by pozostali motorniczowie – w ramach systemu doskonalenia zawodowego - zostali przez przypisanych im patronów uwrażliwieni na konieczność działania zgodnie z zapisami instrukcji dla pracowników ruchu i poinformowani o grożących konsekwencjach postępowania wbrew przepisom.

Wyrażamy ubolewanie nad zaistniałą sytuacją, w której uszkodzony został pasażer tramwaju oraz nieprofesjonalną reakcją motorniczego, który nie w pełni zastosował się do obowiązków nań nałożonych, a także nie wykazał należytego zrozumienia wobec uszkodzonego.

Dynamiczny charakter tego zdarzenia, które trwało zaledwie dwie minuty, czyli tyle ile przejazd z jednego przystanku na drugi, skłania nas do refleksji, że taki przejaw nieuzasadnionej agresji mógł zaistnieć wszędzie – nie tylko w środkach komunikacji publicznej.

Źródło: facebook.com/tramwaje.warszawa