

ANDRZEJ UHL

UNIwersytet Jagielloński w Krakowie  
WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI  
E-MAIL: ANDRZEJ.UHL@STUDENT.UJ.EDU.PL

DATA ZGŁOSZENIA: 4.01.2018  
DATA PRZYJĘCIA DO DRUKU: 5.09.2018

---

## Nie-miejsca zbrodni. Przestępczość w przestrzeni tranzytowej

### STRESZCZENIE

W artykule rozważona zostaje możliwość zastosowania pojęcia „nie-miejsc”, pochodzącego z francuskiej antropologii kulturowej, do lepszego wytłumaczenia i charakterystyki zachowań przestępczych w przestrzeni tranzytowej – na dworcach, lotniskach, w galeriach handlowych. Cechy nie-miejsc, takie jak ich kontraktualność, anonimowość, „udomowienie” części z nich przez osoby z marginesu społecznego, pewnego rodzaju powszechnie odczuwana obcość czy szerokie zastosowanie systemów monitoringu wizyjnego oraz agencji ochrony, wydają się w znacznym stopniu kształtować obraz przestępczości w tej przestrzeni. Elementy te zestawiono z szeregiem danych dotyczących przestępczości w przestrzeniach dających się opisać jako nie-miejsca. W ostatniej części zostają opisane metody prewencji – często prowadzące do utrudnień w sprawnym funkcjonowaniu tych niewralgicznych dla systemu gospodarczego i komunikacyjnego obiektów.

### SŁOWA KLUCZOWE

przeźren tranzytowa, nie-miejsca, ekologiczne teorie przestępczości, przestępczość w transporcie, bezpieczeństwo w transporcie, przestępczość w przestrzeni publicznej

### Wstęp

Przeźren tranzytowa – stacje, lotniska, drogi szybkiego ruchu i szlaki powietrzne – jest dziś wszechobecna w życiu mieszkańców krajów rozwiniętych. Osoby dojeżdżające do pracy lub podróżujące w interesach często spędzają

dzają w nich nawet kilka godzin dziennie. Wraz z defunkcjonalizacją tradycyjnych szlaków komunikacji, placów i centrów miast współczesne skupiska ludzkie obrosły siatką obwodnic, kolei i linii metra. Stanowią one ogromny mechanizm, w którym rola człowieka jest ograniczona do przemieszczania się zgodnie z kierunkiem wskazanym przez strzałki i kasowania biletów.

Mimo to, podobnie jak w przypadku innych skomplikowanych konstrukcji, to właśnie element ludzki zawodzi tutaj najczęściej. Kradzież kieszonkowa w tramwaju, rozbój na podmiejskiej stacji, próba zamachu terrorystycznego na lotnisku to różnej skali przykłady zakłóceń we właściwym korzystaniu z przestrzeni tranzytowej.

W niniejszym artykule postaram się pokazać, jak gatunkowe cechy tytułowych nie-miejsc kształtują postać i natężenie zachowań dewiacyjnych w ich obrębie. Punktem wyjścia tych rozważań jest założenie, że przestępczość jako fenomen społeczny i przestępstwo jako forma interakcji są zależne między innymi od otoczenia, w jakim występują, a nawet mogą być interpretowane jako formy przystosowania się do otaczającego środowiska.

Praca ma przede wszystkim dokumentować proces poszukiwania pewnych związków między osiągnięciami dwóch dość odległych gałęzi nauk społecznych: kryminologii i antropologii kulturowej. Stąd podstawową metodą jest zestawienie elementów definicyjnych nie-miejsc (przede wszystkim elementów teoretycznych) z szeregiem informacji należących do zasobu wiedzy kryminologicznej. Przez te drugie rozumiem zarówno czysto empiryczne dane, takie jak statystyki przestępczości, jak i analizy i interpretacje pewnych zjawisk, na przykład zachowań dewiacyjnych osób z kategorii *non shoppers* w wielkich centrach handlowych.

## 1. Nie-miejsce w myśli antropologicznej i społecznej

Termin „nie-miejsce” (ang. *non-place*, fr. *non-lieu*) pochodzi z antropologii kulturowej i najdokładniej został zdefiniowany na gruncie tej dziedziny w pracach francuskiego badacza Marca Augé. Nie-miejsca to w przeciwieństwie do antropologicznie rozumianego miejsca przestrzeń, w której „nikt nie jest u siebie”, przestrzeń pozbawiona odniesień tożsamościowych lub historycznych<sup>1</sup>. Autor przykładowo wylicza drogi ekspresowe, bezkolizyjne skrzyżowania, porty lotnicze. Charakteryzuje je względna anonimowość, panujący dookoła pośpiech, wyraźna chęć odcięcia się od nich przez pasażerów/klientów (na przykład poprzez lekturę książki), a w ostatnich dekadach również wszechobecny monitoring.

---

<sup>1</sup> M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, Warszawa 2010, s. 69.

Nie-miejsce pozostaje jednak określeniem nieprecyzyjnym, gdyż nawet autor opisuje je jako skrajny biegun pewnego *continuum*<sup>2</sup>. Jest ponadto pojęciem bardzo subiektywnym, na które znaczący wpływ ma relacja jednostki do miejsca. Mimo to z sumy jednostkowych doświadczeń daje się wyróżnić socjologiczne oblicze tej tak bardzo przecież społecznej przestrzeni, pozwalające na przeanalizowanie zachodzących tam zjawisk na płaszczyźnie ponadindywidualnej.

Wymiennie używane w tej pracy pojęcie przestrzeni tranzytowej zwraca zwłaszcza uwagę na funkcjonalny aspekt nie-miejsc, w których codziennie przemieszczają się znaczne ilości osób. Piszący te słowa nie miał tu na myśli strefy przejściowej (*zone in transit*), wyróżnionej przez pierwszych autorów koncepcji ekologicznych<sup>3</sup>.

## 2. Kategoria miejsca w kryminologii i statystyce kryminalnej

Wraz z powstaniem ekologicznej teorii przestępczości miejsce, obok sprawcy i czynu, stało się jednym z centralnych pojęć kryminologii. Wprowadzenie w latach dziewięćdziesiątych technologii informatycznej map przestępczości pozwoliło na sformułowanie licznych wniosków teoretycznych. Badania nad wpływem układu przestrzennego na poziom zachowań dewiacyjnych w jego obrębie znajdują dziś zastosowanie w projektowaniu prywatnych osiedli, a także miejsc publicznych. W Polsce policja prowadzi statystykę miejsc popełnionych przestępstw – kilka kategorii warto tu przeanalizować pochylając się nad przestępczością w przestrzeni tranzytowej. Na całym świecie pojawiają się raporty na temat bezpieczeństwa na stacjach, lotniskach lub w centrach handlowych, które również pomagają zrozumieć pojawiające się zagrożenia i ocenić skuteczność wdrażanych środków prewencji.

Policyjne statystyki nie pozwalają precyzyjnie określić liczby przestępstw popełnianych w przestrzeni tranzytowej, ale umożliwiają ogólną ich charakterystykę. Zdecydowanie nadreprezentowane są tu przestępstwa przeciw mieniu, czyli właśnie te, w przypadku których tożsamość ofiary nie ma dla sprawcy znaczenia – nie-miejsce jako zbiorowisko przypadkowych osób dobrze nadaje się do ich popełniania.

W 2003 roku na drodze, ulicy lub szosie dokonano 21% ogólnej liczby kradzieży, 52% przestępstw rozbójniczych (rozbój, kradzież rozbójnicza,

---

<sup>2</sup> Ibidem, s. 53.

<sup>3</sup> J. Błachut, A. Gaberle, K. Krajewski, *Kryminologia*, Gdańsk 2004, s. 104.

wymuszenie rozbójnicze), a także 12% zabójstw i 13% zgwałceń<sup>4</sup>. Kategoria ta nie jest jednak satysfakcjonująca z punktu widzenia niniejszego studium, bowiem zawiera również drogi w najbliższej okolicy domu ofiary, ulice w centrum miasta i inne przestrzenie niepozbawione wcale odniesień tożsamościowych i naturalnych mechanizmów kontroli.

W późniejszych statystykach pojawiają się inne rubryki. W 2010 roku stwierdzono 14 364 kradzieże w centrach handlowych, co stanowi 7% ogólnej liczby kradzieży. Jest to wzrost o 37% w stosunku do 2005 roku, mimo że na przestrzeni tych pięciu lat ogólna liczba przestępstw z art. 287 k.k. spadła o 22%. Można to tłumaczyć jedynie budową coraz większej liczby tzw. galerii w podanym okresie. 2 775 kradzieży stwierdzono w 2010 roku w pociągach<sup>5</sup>. Przestępstwa te, choć stanowiły tylko 1% wszystkich kradzieży, zasługują na szczególną uwagę z powodu konsekwencji – ofiara zostaje często pozbawiona wszelkich środków, jakimi dysponowała w czasie podróży, w tym pieniędzy na bilet powrotny. Liczba kradzieży była o około połowę mniejsza niż 5 lat wcześniej, co być może wynikało ze zmniejszenia się liczby pasażerów kolei lub wprowadzenia do taboru wagonów bezprzedziałowych, w których trudniejsze jest dokonywanie drobnych kradzieży.

Trudno określić, na ile oficjalne statystyki oddają rzeczywistą skalę problemu. Andrew Newton, powołując się na wcześniejsze badania, sugeruje, że rzeczywista liczba przestępstw w transporcie publicznym może być nawet 30 razy wyższa niż ta stwierdzona przez policję<sup>6</sup>. Z kolei prywatnie zatrudnieni ochroniarze w centrach handlowych mogą nie informować policji o incydentach w celu uniknięcia trudności związanych z procedurą karną<sup>7</sup>.

Autorzy badający zjawisko przestępczości w środkach transportu podkreślają, że inne przestępstwa popełniane są w godzinach szczytu (głównie kradzieże kieszonkowe), inne zaś w porze nocnej (pobicia, akty wandalizmu)<sup>8</sup>.

Na marginesie warto wspomnieć jeszcze o windach, idealnie wpisujących się w typ nie-miejsca, w którym zamierają interakcje społeczne, a obecność jest niejako wymuszona. Brakuje naukowych badań czy policyjnych

---

<sup>4</sup> *Miejsca Popelnienia Przestępstw w Statystyce Policyjnej*, [online] <http://statystyka.policja.pl/st/wybranestatystyki/miejsca-popelniania-pr> [dostęp: 20.06. 2017].

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> A. Newton, *Crime on Public Transport: "Static" and "Non-Static" Crime Events*, "Western Criminology Review" 2004, No. 5, s. 26, [za:] J. Martin, *The Incidence and Fear of Transit Crime: A Review of the Literature*, Abbotsford 2011, s. 2.

<sup>7</sup> W. Cunningham, T. Taylor, *Growing Role of Private Security*, Washington 1984, s. 2.

<sup>8</sup> J. Martin, *The Incidence and Fear of Transit Crime: A Review of the Literature*, Abbotsford 2011, s. 3–5.

statystyk dotyczących przestępstw popełnianych w dźwigach osobowych. Joseph Goldstein z „The New York Times” pisze o nagminnych rozbojach i pobiciach w windach nowojorskich blokowisk, zwracając uwagę, że do czasu zatrzymania się na piętrze ofiara pozbawiona jest możliwości ucieczki, sprawca ma pełną kontrolę nad sytuacją, a ponadto może uniknąć rozpoznania w kamerze, umieszczonej zazwyczaj na suficie kabiny, ubierając nakrycie głowy „z daszkiem” lub bluzę z kapturem<sup>9</sup>.

### **3. Cechy charakterystyczne nie-miejsc a przestępczość w ich obrębie**

Charakterystykę przestępczości w przestrzeni tranzytowej w ujęciu koncepcji nie-miejsc warto zacząć od analizy ich głównych cech, zakładając, że zachowania dewiacyjne, jako element interakcji społecznej, wyraźnie kształtują się pod wpływem panujących w tej przestrzeni warunków.

Przede wszystkim, jak zauważył twórca omawianej koncepcji, relacja jednostki z nie-miejscem jest relacją wysoce kontraktualną<sup>10</sup>. Obecność w pociągu czy na autostradzie objęta jest umową zawieraną przy bramce lub kasach. Wygodna forma przemieszczania się jest dostępna dla osób, które uiściły stosowną opłatę, a konstrukcja stacji kolei podziemnej czy wjazdów na autostrady ukształtowana jest tak, by przede wszystkim nie dopuścić jednostek, które chcą skorzystać z nich bez płacenia za bilet.

Następnie oczekuje się od zanonimizowanego kontrahenta przestrzegania szeregu zasad panujących na drodze, pokładzie samolotu lub w pociągu. Jest on o nich informowany za pomocą dużych znaków – znanych wszystkim „zakazów palenia” lub skrętu w lewo. Często komunikatom tym wtóruje obecność wszelkiego rodzaju instalacji wymuszających przestrzeganie prawa i innych wyznaczonych reguł – blokad wjazdu, bramek otwierających się tylko w razie przedstawienia ważnego biletu.

W zależności od powagi naruszenia nieposłusznemu klientowi, pasażerowi lub kierowcy grozi upomnienie, kara administracyjna lub otrzymanie punktów karnych. Do złamania obowiązujących norm dochodzi też przy wejściu do poszczególnych segmentów przestrzeni tranzytowej, w przypadku unikania kasowania biletów i ich kontroli. Te najłżejsze z naruszeń w przestrzeni tranzytowej nabierają znaczenia przy uwzględnieniu ich liczby –

---

<sup>9</sup> J. Goldstein, *Nowhere to Run: Public Housing Elevators Remain Crime Magnets*, [online] <http://www.nytimes.com/2013/09/30/nyregion/victim-in-a-box-elevators-remain-high-crime-areas.html> [dostęp: 22.12.2017].

<sup>10</sup> M. Auge, op. cit., s. 70.

W Warszawie w kwietniu 2017 roku wystawiono w sumie 11 188 wezwań do zapłaty kary za podróż bez ważnego dokumentu przewozowego, co stanowiło około 5% kontrolowanych pasażerów<sup>11</sup>. O ile w tym przypadku ofiarą jest przewoźnik, a co za tym idzie lokalny budżet, o tyle palenie w autobusach, akty przemocy słownej lub fizycznej wpływają na komfort i bezpieczeństwo korzystania z przestrzeni tranzytowej czy też środka transportu przez konkretne osoby.

Egzekwowanie wyżej wspomnianego kontraktu wobec ogromnej liczby osób wymaga masowego mechanizmu kontroli. Nie-miejsce jako przestrzeń pozbawiona odniesień tożsamościowych, w której nikt „nie jest u siebie”, nie posiada mechanizmu naturalnego – lokalnej społeczności, na przykład sąsiadów, których obecność wymusza przestrzeganie normy. Dlatego do zapewnienia sprawnego i bezpiecznego korzystania z przestrzeni tranzytowej konieczny jest złożony, sztuczny mechanizm kontroli. Obecnie jego centralnym punktem staje się monitoring wizyjny – setki kamer rozmieszczonych na lotniskach, w sklepach i na dworcach.

Monitoring ma pełnić funkcję prewencyjną, ułatwiać poszukiwania sprawcy przestępstwa, w końcu służyć jako dowód w postępowaniu przed sądem. Obecnie jest kwestią sporną, na ile i jakim kosztem systemy kamer spełniają tę funkcję. Za monitoringiem często argumentuje się, odwołując się do teorii kontroli, według której poziom przestępczości zależy od możliwości bezkarnego łamania norm w danej przestrzeni<sup>12</sup>. Na poparcie tezy przeciwnej można przywołać hipotezę o przemieszczaniu się zachowań przestępczych<sup>13</sup>, wskazującą, że zagrożenie przestępczością nie zmaleje, a jedynie przeniesie się w miejsca nieobjęte obrazem z kamer. Ponadto monitoring nie powstrzyma sprawców działających pod wpływem impulsu, a rozpoznaniu postaci sprawcy przez policję może zapobiec nawet ubranie bluzy z kapturem, zwłaszcza biorąc pod uwagę bardzo niską jakość nagrań z większości stosowanych w Polsce systemów.

Niezależnie od tego pojawia się w związku z systemem monitoringu inny problem. W sondażu przeprowadzonym w 2013 roku przez Milward Brown dla fundacji Panoptykon 34,7% respondentów stwierdziło, że całkowicie lub częściowo podziela stwierdzenie: „Myślę, że jedną z zalet zastosowania monitoringu jest to, że nie trzeba się samemu o pewne rzeczy martwić. Jeże-

---

<sup>11</sup> *Statystyka Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie za kwiecień 2017 roku*, [online] <http://www.ztm.waw.pl/statystyka.php?c=664&i=34&l=1> [dostęp: 20.06.2017].

<sup>12</sup> A. Giddens, *Socjologia*, tłum. A. Szulżycka, Warszawa 2008, s. 236.

<sup>13</sup> J. Eck, *The threat of crime displacement*, „Criminal Justice Abstracts” 1993, No. 25, s. 527–546.

li np. widzę, że ma miejsce jakaś kradzież albo bójka, to wiem, że nie muszę interweniować, bo ludzie, którzy dyżurują przy kamerach, się tym zajmą”<sup>14</sup>. Trudno lepiej oddać panującą w przestrzeni tranzytowej obojętność i rozproszenie odpowiedzialności, którą przerzuca się na nieskuteczne mechanizmy kontroli czy ogół obecnych osób<sup>15</sup>.

Kontynuując ten wątek, warto pochylić się nad tezą Małgorzaty Dymnickiej<sup>16</sup>, która rozwijając pojęcie „niby-miejsca”, użyte przez Zygmunta Baumana, pisze, że obecność wielu osób w przestrzeni tranzytowej nie stwarza w niej jednak sytuacji współprzebywania. Podróżni i klienci starają się wręcz oderwać od otaczającego ich nie-miejsca poprzez lekturę książki lub muzykę w słuchawkach. Pasażer może nie udzielić w takiej sytuacji pomocy innej osobie, a także samemu paść ofiarą przestępstwa, zwłaszcza kradzieży kieszonkowej w wyniku nieuwagi. Ostrożność pasażerów odgrywa ogromną rolę, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w dużych skupiskach ludzi. W przypadkach zgłoszenia pozostawionych walizek lub toreb od uwagi jednostki może zależeć bezpieczeństwo setek osób. Z drugiej strony wszechobecne w nie-miejscach reklamy i ogłoszenia skutecznie odrywają uwagę podróżnych od innych obiektów otaczającej ich przestrzeni.

Obcość i sztuczność przestrzeni tranzytowej ma znaczny wpływ na jej odbiór przez jednostki. Strach przed przebywaniem w dużych skupiskach osób jest obecnie napędzany przez świadomość powszechnego zagrożenia terroryzmem, co dotyczy zwłaszcza krajów zachodniej Europy. Jeszcze większe poczucie zagrożenia budzą nie-miejsca opuszczone, w porze nocnej i poza godzinami szczytu. Przestrzeń taka jest obecnie w wyraźny sposób mitologizowana – w zbiorowej wyobraźni parkingi podziemne są stałym miejscem gangsterskich porachunków, dworce nocą roją się od bezdomnych, opuszczone stacje metra i centra handlowe niezwykle często pojawiają się w filmach z gatunku thriller czy horror. Wyobrażenia te, na równi z rzeczywistym zagrożeniem, wpływają na doświadczane poczucie niebezpieczeństwa i ograniczają korzystanie z nie-miejsc. Strach przed przestępczością w transporcie jest szczególnie mocny u kobiet<sup>17</sup>. Poczucie zagrożenia w transporcie

---

<sup>14</sup> J. Skórzyńska-Ślusarek, M. Szumańska, *Monitoring wizyjny w życiu społecznym. Raport z badań*, s. 22, [online] <https://panoptykon.org/files/monitoring-wizyjny-w-zyciu-spoecznym-raport-z-badan.pdf> [dostęp: 20.12.2018].

<sup>15</sup> R. Akert, E. Aaronson, T. Wilson, *Psychologia Społeczna*, tłum. J. Gilewicz, Poznań 2012, s. 419–426.

<sup>16</sup> M. Dymnicka, *Od miejsca do nie-miejsca*. „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Sociologica” 2011, z. 36, s. 45.

<sup>17</sup> O. Tandogan, B. Ilhan, *Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities*, „Procedia Engineering” 2016, No. 161, s. 2013.

publicznym w Stuttgarcie w godzinach nocnych rosło w porównaniu z wynikami w ciągu dnia z 8 do 29,5% u mężczyzn i z 9,3 do 45,9% u kobiet<sup>18</sup>. W Turcji większość kobiet unikała podróży w godzinach nocnych właśnie z powodu strachu przez przestępczością<sup>19</sup>. Może to prowadzić do efektu błędnego koła; transport publiczny w nocy stanie się jeszcze bardziej opustoszały, a przez to mniej bezpieczny i jeszcze gorzej postrzegany. W ten sposób nie tylko przestępczość ale również strach przed nią grozi prawidłowemu funkcjonowaniu przestrzeni tranzytowej.

Co jest zatem źródłem zagrożenia w nie-miejscach? Wydaje się, że są one zarówno przestrzenią generującą przestępczość, czyli po prostu znacznym skupiskiem osób, niekoniecznie przestępców, jak i przyciągającą zmotywowanych sprawców jako przestrzeń umożliwiającą im dokonanie przestępstwa<sup>20</sup>. Część z nich jest więc popełniana „po drodze”, w trakcie rutynowych czynności sprawcy wobec nadarzającej się okazji, część zaś stanowi główną przyczynę pojawienia się przestępcy w danej lokalizacji.

Istnieje jeszcze jedna, szczególna grupa osób przebywających w przestrzeni tranzytowej. Osoby zmarginalizowane, szczególnie bezdomne, często zamieszkują nie-miejsce, korzystając z jego dostępności, przekształcając je niejako w przestrzeń własną. Można to zilustrować chociażby samym tytułem słynnej powieści *My, dzieci z dworca zoo*, ukazującej losy nastoletnich narokomanów prostytuujących się w okolicy tytułowego dworca<sup>21</sup>, wskazującym na wyraźne odniesienie tożsamościowe do jego przestrzeni.

Z racji małej mobilności dworzec lub stacja staje się centrum aktywności życiowej wielu jednostek wykluczonych. Na podstawie teorii działań rutynowych można się spodziewać, że właśnie tam będą one dokonywać przestępstw i zachowywać się w sposób niepożądany<sup>22</sup>, między innymi żebrząc czy zakłócając porządek. Stąd wniossek, że za przestępczość w przestrzeni tranzytowej w dużej mierze odpowiadają koczujący tam bezdomni, szukający możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb materialnych.

Nie-miejsca nie zostają jednak całkowicie oswojone przez osoby zmarginalizowane. Nie tylko są one traktowane w sposób przedmiotowy, ale bywają

---

<sup>18</sup> Raport z Projektu CIVITAS II-CARAVEL. Security Action Plan for Suburban Railway in Greater Stuttgart, s. 4, [online] <http://civitas.eu/content/measure-result-security-action-plan-suburban-railway-greater-stuttgart> [dostęp: 20.06.2017].

<sup>19</sup> O. Tandogan, B. Ilhan, op. cit., s. 2016.

<sup>20</sup> P. Brantingham, P. Brantingham, *Criminality of Place: Crime Generators and Crime Attractors*, "European Journal on Criminal Policy and Research" 1995, No. 3, s. 1–26.

<sup>21</sup> Zob. C. Felscherinow, *My, dzieci z dworca Zoo*, tłum. R. Turczyn, Warszawa 2011.

<sup>22</sup> L. Cohen, M. Felson, *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach*, "American Sociological Review" 1979, No. 44, s. 588–608.



też niszczone w aktach wandalizmu. Zdewastowane przystanki i graffiti w tramwajach są niepokojącym symptomem wrogości wobec środków użyteczności społecznej i sygnalizują, jak wiele osób uważa je za „cudze”. Ustawowym znamieniem czynu zabronionego o charakterze chuligańskim jest jego publiczne popełnienie<sup>23</sup> – zatem również w przestrzeni tranzytowej. Oznacza to, że przynajmniej część sprawców przestępstw w nie-miejscach odpowie za nie na surowszych zasadach, przewidzianych w części ogólnej Kodeksu karnego<sup>24</sup>.

Dużym zagrożeniem w niektórych centrach handlowych jest tak zwana kategoria *non shoppers*, zmarginalizowanej młodzieży traktującej galerie jako miejsca spędzania wolnego czasu, niezainteresowanej legalnym nabywaniem oferowanych towarów<sup>25</sup>. W Polsce nagłośnioną, specyficzną grupą *non shoppers* były tak zwane galerianki, dziewczęta w wieku gimnazjalnym i licealnym poszukujące na terenie galerii „sponsorów” w zamian za usługi seksualne<sup>26</sup>. Dość radykalną tezę stawia Paul Ekblom, twierdząc, że wielkie centra handlowe, kreując wzorce masowej konsumpcji, same odpowiedzialne są za kradzieże dokonywane w sklepach przez osoby, które nie mogą pozwolić sobie na zakup wypromowanych w sztuczny sposób produktów<sup>27</sup>.

Problem *non shoppers* oraz koczujących w przestrzeni tranzytowej osób z marginesu społecznego spowodowany jest brakiem odpowiednio rozwiniętej infrastruktury – mieszkań komunalnych i noclegowni dla bezdomnych czy parków i ogólnodostępnych miejsc spędzania wolnego czasu dla młodzieży. W tym kontekście w wątpliwość podać można słuszność i skuteczność przymusowego usuwania osób wykluczonych z nie-miejsc przez służby porządkowe i prywatne agencje ochrony. Mimo to wciąż trwają próby projektowania przestrzeni tranzytowej (i w ogóle publicznej) nieprzyjaznej osobom bezdomnym, próbującym przebywać w niej poza wyznaczonymi godzinami lub korzystać w inny sposób, niż jest to przewidziane<sup>28</sup>.

---

<sup>23</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny, DzU 1997, nr 88, poz. 553, art. 115 §21.

<sup>24</sup> Ibidem, art. 57a.

<sup>25</sup> S. Philips, R. Cochrane, *Crime and Nuisance in the Shopping Centre: A Case Study in Crime Prevention*, London 1988, s. 4.

<sup>26</sup> Zob. E. Bielecka, *Galerianki – badania i refleksje*, „Pedagogika Społeczna” 2010, z. 2, s. 116–132.

<sup>27</sup> P. Ekblom, *The Prevention of Shop Theft: an approach through crime analysis*, London 1986, [za:] S. Philips, R. Cochrane, op. cit., s. 3.

<sup>28</sup> M. Davis, *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, London 1990, [za:] A. Giddens, op. cit., s. 236.

Kolejną gatunkową cechą nie-miejsc, na którą zwraca uwagę Marc Augé, jest powszechna anonimowość przebywających w nich osób<sup>29</sup>. Ona również nie jest bez znaczenia dla charakterystyki popełnianych tam przestępstw. Osoby świadome swojej anonimowości nie tylko łatwiej decydują się na użycie przemocy<sup>30</sup>, ale też powodują zazwyczaj większe szkody i obrażenia<sup>31</sup>. Obecnie efekt ten próbuje się ograniczyć przez zastosowanie monitoringu wizyjnego. Próbą odzyskania anonimowości w celu uniknięcia odpowiedzialności karnej za złamanie panujących w nie-miejscu reguł jest także ucieczka z miejsca wypadku, tak surowo kryminalizowana w polskim systemie prawnym.

Obok anonimowości uderzającą jest też przypadkowość osób przemierzających przestrzeń tranzytową. Spotkać możemy w niej osoby z wszystkich klas społecznych, często podróżujące z i do znacznie oddalonych od siebie miejsc w bardzo zróżnicowanych celach. Właśnie to w połączeniu z dużym nagromadzeniem osób powoduje, że nie-miejsca: lotniska, samoloty, pociągi tak często bywają areną zamachów terrorystycznych. Charakterystycznym dla współczesnego terroryzmu celem jest wywołanie powszechnego strachu, co najłatwiej można osiągnąć, atakując przypadkowe osoby. Zamach dokonany na dworcu lub stacji metra w centrum dużego miasta zmusza każdą z tysięcy osób, które korzystają z nich choćby parę minut dziennie, do refleksji nad własnym bezpieczeństwem. Po raz kolejny pokazuje to, jak newralgiczną rolę pełni obecnie przestrzeń tranzytowa w naszym otoczeniu.

#### 4. Rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa

Odpowiedzialność za przeciwdziałanie przestępczości w przestrzeni tranzytowej w większym niż w innych przypadkach stopniu spada na podmioty profesjonalne – służby państwowe i agencje prywatne. Istnieje duże zapotrzebowanie na skuteczne metody zapewnienia bezpieczeństwa zarówno w celu ochrony osób i mienia, jak i utrzymania zysków przez centra handlowe i branżę transportową. Najpowszechniej stosowaną metodą o dyskutowanej skuteczności jest wszechobecny monitoring wizyjny<sup>32</sup>, który stał

---

<sup>29</sup> M. Auge, op. cit., s. 69.

<sup>30</sup> R. Rogers, C. Ketchen, *Effects of Anonymity and Arousal on Aggression*, "The Journal of Psychology" 1979, No. 102, s. 15–19.

<sup>31</sup> A. Silke, *Deindividuation, Anonymity, and Violence: Findings From Northern Ireland*, "The Journal of Social Psychology" 2003, No. 143, s. 493–499.

<sup>32</sup> J. Skórzyńska Ślusarek, M. Szumańska, op. cit., s. 1–2.

się elementem nie-miejsc w stopniu tak znacznym, że piszący te słowa uznał za konieczne jego opisanie w ogólnej charakterystyce zjawisk kształtujących zachowania w przestrzeni tranzytowej.

Jeszcze bardziej niż monitoring zwracają uwagę wszechobecne komunikaty dźwiękowe i wizualne. Można wyróżnić w nich treści informujące o dyspozycji normy („zakaz palenia”), skierowane do potencjalnych sprawców naruszeń oznaczenia obowiązujących sankcji („Nieuzasadnione użycie będzie karane” na hamulcach bezpieczeństwa w tramwajach), jak i adresowane do ogółu obecnych osób zalecenia dotyczące zachowania ostrożności („Prosimy zwracać uwagę na pozostawiony bez opieki bagaż, torby, plecaki”).

Te ostatnie komunikaty należy uznać w kontekście niniejszego studium za szczególnie problematyczne. Z jednej strony zwiększają one społeczną świadomość istniejących zagrożeń, skłaniają jednostki do współpracy z podmiotami profesjonalnymi w trosce o wspólne bezpieczeństwo. Druga strona medalu to napędzanie strachu przed przestępczością, który jest obecnie problemem opisywanej przestrzeni na równi z rzeczywistą skalą zjawiska. Nie-miejsca są wręcz kojarzone z zagrożeniami z racji przesylenia komunikatami dotyczącymi bezpieczeństwa. Podobny skutek odgrywa obecność ochrony<sup>33</sup>, a nawet kamery monitoringu. Tabliczek informujących o zagrożeniach nie ma w domach i na osiedlach – tam, gdzie popełniana jest największa liczba poważnych przestępstw. Może to prowadzić do kontrfaktycznej obawy przed przestępczością w przestrzeni tranzytowej, wbrew ogólnodostępnej wiedzy statystycznej w postaci chociażby wyżej wskazanych informacji dostępnych na stronie Komendy Głównej Policji.

Najlepszym przykładem negatywnych skutków komunikatów skierowanych do niepopołniającej przestępstw większości pasażerów są informacje o zagrożeniu ze strony sprawców kradzieży kieszonkowych. Na forach internetowych pojawiają się doniesienia o „kieszonkowcach” ustawiających się w pobliżu ostrzeżeń, by dowiedzieć się, gdzie pasażerowie lub klienci instynktownie sprawdzają, czy ich portfele i telefony komórkowe są na właściwym miejscu<sup>34</sup>. W ten sposób przestępcy uzyskują informacje o tym, gdzie znajdują się cenne przedmioty, co ułatwia dokonanie kradzieży.

Nie-miejscem w zasadzie całkowicie zdominowanym przez mechanizmy prewencji jest lotnisko. Zdecydowaną większość czasu spędzanego na jego

---

<sup>33</sup> Na przykładzie Guardian Angels: P. Eastal, P. Wilson, *Preventing Crime on Transport*, Canberra 1991, s. 26.

<sup>34</sup> [online] [https://sveltewallets.com/blogs/news/avoid\\_pickpockets](https://sveltewallets.com/blogs/news/avoid_pickpockets) [5.09.2018]; [online] <https://www.quora.com/How-do-pickpockets-know-which-pocket-to-steal-from> [dostęp: 5.09.2018].

terenie zajmują środki kontroli, takie jak sprawdzanie paszportów, prześwietlanie bagażu podręcznego, wielokrotna kontrola kart pokładowych. Wraz ze wzrostem zagrożenia zamachami samobójczymi niewystarczające okazały się rozwiązania takie jak sprawdzanie, czy na pokładzie obecne są wszystkie osoby nadające bagaż. Całkowitym przełomem w rozwoju zabezpieczeń portów lotniczych był atak na wieżowce World Trade Center z 11 września 2001 roku<sup>35</sup>. Szczegółowe wytyczne, często formułowane na poziomie ponadnarodowym<sup>36</sup>, przyczyniły się do jeszcze większej uniformizacji tych nie-miejsc.

Jednocześnie wymierzona w potencjalnych terrorystów machina środków bezpieczeństwa jest też skuteczna wobec pomniejszych sprawców i wpływa na zmniejszanie się przestępczości na lotniskach<sup>37</sup>. Obserwujemy zatem ciekawy przykład mechanizmu odwrotnego do polityki „rozbitych okien”, gdzie środki zastosowane do walki z najpoważniejszymi przestępcami przyczyniają się do zmniejszenia przestępczości drobnej.

Nie wszystkie rozwiązania na rzecz bezpieczeństwa w przestrzeni tranzytowej idą w parze z jej funkcjonalnością. Raport badaczy z Australijskiego Instytutu Kryminologii dotyczący bezpieczeństwa w transporcie publicznym sugeruje zlikwidowanie kursów linii metra po północy (a więc wtedy, kiedy dokonuje się najpoważniejszych przestępstw, a strach przed przestępczością jest największy) oraz konstruowanie stacji z najmniejszą liczbą wyjść, tak by można je było szybko zamknąć i schwytać przestępcę<sup>38</sup>. Pierwsze rozwiązanie stanowi w zasadzie wycofanie się z pewnej przestrzeni i zmuszenie podróżujących do wyboru innych, często mniej bezpiecznych środków transportu, drugie grozi utrudnieniem poruszania się po stacjach i wydłużeniem czasu podróży.

## Zakończenie

Można stwierdzić, że podział na miejsca w znaczeniu antropologicznym i nie-miejsca ma pewną doniosłość, jeśli chodzi o liczbę, rodzaj i charakter przestępstw dokonywanych w danej przestrzeni.

---

<sup>35</sup> B. Johnson, B. Kingshott, *Airport Crime: Chicago O'Hare post-9/11*, "Aviation Security International" 2007, No. 8, s. 27.

<sup>36</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dn. 11 III 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 97/72.

<sup>37</sup> B. Johnson, B. Kingshott, op. cit., s. 28–30.

<sup>38</sup> P. Easta, P. Wilson, *Preventing Crime on Transport*, Canberra 1991, s. 15, 21.

Przestrzeń tranzytowa to przede wszystkim miejsce popełniania przestępstw przeciwko mieniu. Okazji przestępczych dostarcza brak pierwotnych mechanizmów kontroli społecznej, dostępność dóbr i usług, nieuwaga potencjalnych ofiar. Nie-miejsca zaznaczają się wyraźnie w ogólnym obrazie strachu przed przestępczością, przy czym dotyczy to głównie przebywania w ich obrębie poza godzinami szczytu. Trudne do rozstrzygnięcia jest pytanie o właściwe środki, jakie należałoby podjąć w zakresie przeciwdziałania przestępczości w przestrzeni tranzytowej. Wiele z przyjętych rozwiązań ma charakter opresyjny i uderza w jednostki zmarginalizowane w imię ochrony interesów grup większościowych.

Tak zarysowane wnioski dają się powiązać z wieloma polami badań kryminologicznych, z uwzględnieniem fenomenologii i etiologii przestępczości, strachu przed przestępczością, polityki kryminalnej, a nawet kryminologii radykalnej. Przede wszystkim jednak pojęcie nie-miejsca powinno być brane pod uwagę w kontekście ekologicznych koncepcji przestępczości i zapobiegania jej.

Teoretyczne spostrzeżenia na temat przestrzeni tranzytowej dostarczają solidnej podstawy do lepszej analizy specyficznych zachowań i interakcji występujących w nie-miejskach. Sytuacyjna prewencja przestępczości może wymagać zupełnie innych założeń przy projektowaniu bezpiecznego osiedla, w obrębie którego istnieć będzie grupa sąsiedzka i system odniesień tożsamościowych, a innych podczas działań mających na celu redukcję zachowań dewiacyjnych na stacjach metra lub w centrum handlowym, przemierzanych codziennie przez setki pasażerów i klientów. W obliczu powyższych rozważań można stwierdzić, że założenia te powinny także brać pod uwagę dorobek pojęciowy w postaci definicji nie-miejsc.

Stoimy zatem obecnie pomiędzy zagrożeniem upośledzenia pełnienia przez nie-miejsca newralgicznych dla współczesnego, mobilnego społeczeństwa funkcji a próbami ich dalszej uniformizacji i dehumanizacji. Coraz częściej jedynymi naprawdę „obecnymi” w przestrzeni tranzytowej osobami są jednostki zmarginalizowane czy zaburzone. Pozostała część pasażerów i klientów pozostaje „odłączona” od zajmowanej przestrzeni, poświęcając się lekturze prasy lub przeglądaniu informacji w mediach społecznościowych. O ich bezpieczeństwo dba cały zestaw profesjonalnych kamer, ochroniarzy i systemów alarmowych.

Nie zawsze jednak bezpieczeństwo daje się pogodzić ze sprawnym funkcjonowaniem lotnisk, domów handlowych czy kolei, czego doświadczają dziś na co dzień mieszkańcy krajów wysoko rozwiniętych. Z pewnością zarówno jedno, jak i drugie jest dziś niezwykle ważnym czynnikiem wpływa-

jącym na rozwój światowej i lokalnej gospodarki, sytuacji na rynku pracy czy po prostu zakresu, w jakim jednostka będzie mogła i chciała swobodnie i bezpiecznie się przemieszczać, odkrywając nowych ludzi, miejsca, produkty i technologie.

#### NON-PLACE OF CRIME. DELINQUENCY IN TRANSITIONAL SPACE

##### ABSTRACT

In this paper the appliance of anthropological term "non-place" for the analysis of delinquency in transitional space (railway stations, airports, shopping centers) is considered. Examination of the essential features of Marc Auge's "non places" such as anonymity, contractuality, "domestication" by the marginalised, some kind of strangeness and, of course, broad employment of CCTV systems and private security agencies appears to have a large influence on the shape of criminal behaviour occurring in that space. Means of prevention in appliance could frequently affect the efficiency of transitional space, which is so crucial for modern economical system, as well as induce harmful fear of crime at the public transport etc.

##### KEYWORDS

transitional space, non-place, ecological theories of crime, crime in transport, safety in transport, crime in public space.

##### BIBLIOGRAFIA

1. Akert R., Aaronson E., Wilson T., *Psychologia Społeczna*, tłum. J. Gilewicz, Poznań 2012.
2. Augé M., *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, Warszawa 2010.
3. Bielecka E., *Galerianki – badania i refleksje*, „Pedagogika Społeczna” 2010, z. 2.
4. Błachut J., Gaberle A., Krajewski K., *Kryminologia*, Gdańsk 2004.
5. Brantingham P., Brantingham P., *Criminality of Place: Crime Generators and Crime Attractors*, "European Journal on Criminal Policy and Research" 1995, Vol. 3.
6. Cohen L., Felson M., *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach*, "American Sociological Review" 1979, Vol. 44.
7. Cunningham W., Taylor T., *Growing Role of Private Security*, Washington 1984.
8. Davis M., *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, London 1990.
9. Dymnicka M., *Od miejsca do nie-miejsca*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Sociologica” 2011, z. 36.
10. Eastaest P., Wilson P., *Preventing Crime on Transport*, Canberra 1991.
11. Eck J., *The threat of crime displacement*, "Criminal Justice Abstracts" 1993, Vol. 25.
12. Ekblom P., *The Prevention of Shop Theft: an approach through crime analysis*, London 1986.
13. Giddens A., *Socjologia*, tłum. A. Szulżycka, Warszawa 2008.

14. Goldstein J., *Nowhere to Run: Public Housing Elevators Remain Crime Magnets*, "The New York Times", [online] <http://www.nytimes.com/2013/09/30/nyregion/victim-in-a-box-elevators-remain-high-crime-areas.html> [dostęp: 22.12.2017].
15. Johnson B., Kingshott B., *Airport Crime: Chicago O'Hare post-9/11*, "Aviation Security International" 2007, Vol. 8.
16. Ketchen C., Rogers R., *Effects of Anonymity and Arousal on Aggression*, "The Journal of Psychology" 1979, vol. 102.
17. Martin J., *The Incidence and Fear of Transit Crime: A Review of the Literature*, Abbotsford 2011.
18. Miejsca Popełnienia Przestępstw w Statystyce Policyjnej [online] <http://statystyka.policja.pl/st/wybranestatystyki/miejsca-popelniania-pr> [dostęp: 20.06.2017].
19. Newton A., *Crime on Public Transport: "Static" and "Non-Static" Crime Events*, "Western Criminology Review" 2004, Vol. 5.
20. Philips S., Cochrane R., *Crime and Nuisance in the Shopping Centre: A Case Study in Crime Prevention*, London 1988.
21. Raport z Projektu CIVITAS II-CARAVEL. Security Action Plan for Suburban Railway in Greater Stuttgart, [online] <http://civitas.eu/content/measure-result-security-action-plan-suburban-railway-greater-stuttgart> [dostęp: 20.06.2017].
22. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dn. 11 III 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 97/72.
23. Silke A., *Deindividuation, Anonymity, and Violence: Findings From Northern Ireland*, "The Journal of Social Psychology" 2003, Vol. 143.
24. Skórzyńska-Ślusarek J., Szumańska M., *Monitoring wizyjny w życiu społecznym. Raport z badań*, [online] [https://panoptykon.org/files/monitoring-wizyjny-w-zyciu-spoecznyym\\_raport-z-badan.pdf](https://panoptykon.org/files/monitoring-wizyjny-w-zyciu-spoecznyym_raport-z-badan.pdf) [dostęp: 20.12.2017].
25. Statystyka Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie za kwiecień 2017 roku [online] <http://www.ztm.waw.pl/statystyka.php?c=664&i=34&l=1> [dostęp: 20.06.2017].
26. Tandogan O., Ilhan B., *Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities*, "Procedia Engineering", 2016, vol. 161.
27. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny, DzU 1997, nr 88, poz. 553.

