



---

## DETERMINANTY WYSTĘPOWANIA MIEJSC PAMIĘCI PRZY POLSKICH DROGACH

### *Determinants of the occurrence of roadside memorials in Poland*

Lucyna Przybylska

Katedra Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk

e-mail: lucyna.przybylska@ug.edu.pl

#### Cytacja:

Przybylska L., 2016, Determinanty występowania miejsc pamięci przy polskich drogach, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(3), 57-65.

**Streszczenie:** Krzyże, kwiaty, znicze, a nawet nagrobki stojące w miejscu wypadku drogowego są częścią zjawiska określanego w literaturze światowej jako spontaniczne upamiętnienia (*spontaneous memorialization*) lub przydrożne pomniki (*roadside memorials*). Architekci, folklorysty, geografowie, psychologowie, socjologowie i inni naukowcy badają przydrożne pomniki pod względem wyglądu, lokalizacji, znaczenia dla ludzi, którzy je wystawili, nie zapominając o poszukiwaniu przyczyn ich pojawiania się we współczesnym świecie. Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinują występowanie (powstanie i trwanie) miejsc pamięci przy drogach w Polsce. Chociaż wykorzystano głównie teksty wcześniej publikowane, to dane i ich interpretację zaprezentowano w nowym, oryginalnym zestawieniu. Struktura opracowania jest następująca: po zarysie literatury na temat spontanicznych miejsc pamięci zaprezentowano autorski model występowania tych miejsc przy drogach w Polsce, a następnie wybrane jego elementy szerzej omówiono w kolejnych trzech częściach artykułu.

**Słowa kluczowe:** krzyże powypadkowe, Polska, przydrożne miejsca pamięci, spontaniczne upamiętnienia

**Abstract:** Crosses, flowers, candles and even gravestones standing in places of fatal accidents are part of phenomenon which in world literature is called spontaneous memorialization or roadside memorials. Architects, folklorists, geographers, psychologists, sociologists and other scholars study roadside memorials in terms of their appearance, location, importance for people who erected them also seeking factors contributing to their occurrence in the contemporary world. The aim of the article is to answer the following question: which factors determine occurrence (erection and duration) of roadside memorials in Poland? Although the article is based mainly on papers previously published, data and interpretation are presented in a new and original way. The structure of the article is the following: after the outline of the world literature on spontaneous memorialization, the author's model of the occurrence of roadside memorials in Poland has been presented, followed by its selected elements further described in detail in the forthcoming three parts of the paper.

**Key words:** memorial crosses, Poland, roadside memorials, spontaneous memorialization

---

## 1. Wstęp

Krzyże, kwiaty, znicze a nawet nagrobki stojące w miejscu wypadku drogowego są częścią zjawiska określanego w literaturze światowej jako spontaniczne upamiętnienia (*spontaneous memorialization*) lub przydrożne pomniki (*roadside memorials*). A. Petersson (2010, s. 141) i G. E. Dickinson, H. C. Hoffman (2010, s. 155) zwracają uwagę, że w ciągu ostatnich 15-20 lat zjawisko spontanicznych upamiętnień miejsc śmierci przy drogach stało się powszechną praktyką w Australii, Nowej Zelandii, Japonii, obu Amerykach oraz Europie. Architekci (Petersson, 2010), folklorysty (Everett, 2002), geografowie (Klaassens i in., 2009), psychologowie (Breen, 2006), socjologowie (Nešporová, Stahl, 2014) i inni naukowcy badają przydrożne pomniki pod względem wyglądu, lokalizacji, znaczenia dla ludzi, którzy je wystawili, nie zapominając o poszukiwaniu przyczyn ich pojawiania się we współczesnym świecie. Niniejszy artykuł włącza się w dyskusję wokół tego zjawiska.

Autorka bada zjawisko przydrożnych miejsc pamięci od 2009 r. (Przybylska, 2011, 2012, 2015). Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinują występowanie (powstanie i trwanie) miejsc pamięci przy drogach w Polsce. Wykorzystano głównie wnioski z opublikowanych badań własnych i przeglądu zagranicznej literatury przedmiotu, ale w nowym, oryginalnym zestawieniu. Materiał graficzny w niniejszej pracy oraz dane z badań terenowych z 2016 r. nie były dotychczas publikowane. Struktura opracowania jest następująca: po zarysie literatury na temat miejsc pamięci przy drogach zaprezentowano autorski model występowania miejsc pamięci przy drogach w Polsce, a następnie wybrane jego elementy szerzej omówiono w kolejnych trzech częściach artykułu.

## 2. Przegląd literatury przedmiotu

Na temat narastającego w ostatnich dekadach zjawiska upamiętniania ofiar wypadków śmiertelnych przy drogach narosła już duża liczba publikacji rozproszonych w różnych czasopismach (Henzel, 1991; Clark, Cheshire, 2004; Clark, Franzmann, 2004; Petersson, 2009; Klaassens i in., 2009; Dickinson, Hoffmann, 2010; Stahl, 2013; Nešporová, Stahl, 2014; Przybylska, 2012, 2015), pracach zbiorowych (Petersson, 2010; Nešporová, 2011; Przybylska, 2011) czy monografiach (Everett, 2002; Breen, 2006; Zimmerman, 2010). Wymienione prace cechuje podejście ilościowe, jakościowe lub mieszane. Najczęściej pojawia się następujący schemat opracowania: po omówieniu cech zewnętrznych miejsc pamięci przy wybranych drogach, następuje

wyjaśnienie ich genezy. W celu określenia motywacji wzniesienia krzyża lub innego oznaczenia miejsca tragedii badacze przeprowadzają wywiad indywidualny lub ich serię z osobami, które zdecydowały się wystawić upamiętnienie osoby lub osób, które zginęły w wypadku drogowym. Z kolei przykładem badań wyłącznie ilościowych jest jedno z opracowań autorki niniejszego artykułu na temat liczby miejsc pamięci przy drogach litewskich, łotewskich i polskich (Przybylska, 2012). Przykład zastosowania podejścia mieszanego stanowi artykuł autorki, w którym omówiono aspekt przestrzenny zjawiska miejsc pamięci w różnych regionach Polski, a następnie ukazano poglądy internautów na temat zwyczaju wystawiania miejsc pamięci przy polskich drogach, opierając się na analizie zawartości zastanego materiału (Przybylska, 2015). Do oryginalnych opracowań należy praca socjologów amerykańskich zwracająca uwagę na prawny aspekt zjawiska wznoszenia miejsc pamięci przy publicznych drogach (Dickinson, Hoffman, 2010). Badacze przeprowadzili ankietę wśród Dyrekcji Wydziału Transportu wszystkich stanów, aby dowiedzieć jaka jest oficjalna postawa władz oraz ich praktyka odnośnie do upamiętnień przydrożnych. Przykładowo: do działań podejmowanych przez prawie połowę badanych Dyrekcji w porozumieniu z rodziną zmarłych należy ustawianie tablic informujących, kto zginął w tym miejscu lub wznoszenie niewielkich białych krzyży w ramach zapoczątkowanego w 1953 r. programu oznaczania miejsc śmierci przy autostradach (American Legion Highway Fatality Marker Program).

Część wyników wymienionych opracowań własnych i prac innych autorów ukazano w części 3.2. i 3.3. niniejszego artykułu. Posłużyły one do poparcia doboru elementów wchodzących w skład zaprezentowanego w kolejnej części artykułu modelu występowania miejsc pamięci przy drogach. Przegląd literatury na temat spontanicznych miejsc pamięci przy drogach w różnych krajach upoważnia autorkę do następującego stwierdzenia: na powstanie miejsca pamięci, czyli proces od „wypadku” do „miejsca pamięci” oraz późniejsze trwanie miejsca pamięci wpływa wiele determinant, które można określić jako uwarunkowania geograficzne, infrastrukturalne, psychologiczne, polityczne, społeczne, religijne, kulturowe.

## 3. Model występowania przydrożnych miejsc pamięci

W miejscach pamięci przy drogach spotykają się dwie rzeczywistości: prywatnego świata niematerialnych potrzeb i wartości osób je wystawiających z publicz-

nym i materialnym elementem współczesnej cywilizacji o dużej mobilności i zaawansowanej technice przemieszczania się, czyli z drogą. Na grupę determinant związanych z cechami drogi nakłada się „czynnik ludzki”, ponieważ nie każdy śmiertelny wypadek jest upamiętniany. Czy do tego dojdzie w pierwszej kolejności zależy to od potrzeb człowieka, który chce upamiętnić miejsca po tym zdarzeniu, dalej od szeroko rozumianej akceptacji społecznej. Pomysł upamiętnienia, dobór jego formy, następnie pielęgnacja miejsca pamięci, jak i jego likwidacja nie zależą wyłącznie od woli człowieka wystawiającego miejsce pamięci. Należy podkreślić, że także system państwowy, kraj

cywilizacyjny, środowisko społeczne, w jakim żyje osoba, która bądź straciła bliską osobę w wypadku drogowym, bądź jest odpowiedzialna za drogi publiczne wpływają pośrednio na decyzję o wzniesieniu, wyborze formy upamiętnienia oraz tolerowaniu lub usunięciu miejsca pamięci. Podsumowując, rozróżniono siedem determinant w obrębie zjawiska miejsc pamięci przy drodze: geograficzne, infrastrukturalne, psychologiczne, polityczne, społeczne, religijne, kulturowe (ryc. 1). Część z nich warunkuje działanie człowieka zmierzające do wystawienia lub tolerowania miejsc pamięci przy drodze, część zaś lokalizację tych miejsc przy danej drodze.



Ryc. 1. Model występowania miejsc pamięci przy polskich drogach

Źródło: opracowanie własne.

### 3.1. Czynniki bezpośredni – wypadek śmiertelny

Bezpośrednią przyczyną powstania miejsca pamięci przy drodze jest zdarzenie drogowe, którego skutkiem jest śmierć człowieka. Polska wyróżnia się na tle innych krajów pod względem statystyk śmiertelności w wyniku wypadków na drogach (*Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach OECD...*, 2012). W 2011 r. Polska zajęła niechlubne 1. miejsce wśród krajów europejskich zrzeszonych w Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju zarówno pod względem liczby zabitych (4189), jak i według wskaźników określających liczbę zabitych na 100 wypadków (10) i na 100 000 mieszkańców (11). Dla porównania w Wielkiej Brytanii liczba zabitych w 2011 r. wyniosła 1901 osób, liczba zabitych na 100 wypadków 1, a liczba zabitych na 100 000 mieszkańców 3.

Liczba wypadków śmiertelnych w Polsce spada od lat 90. XX wieku, kiedy notowano ich nawet 7000 w jednym roku. W latach 2001-2008 na polskich drogach rocznie ginęło ponad 5000 osób, w kolejnych

czterech latach około 3500-4500, a w 2015 r. po raz pierwszy liczba zabitych na drogach spadła poniżej 3000 (*Wypadki drogowe – raporty roczne*). Do widocznej w ostatnich latach poprawy bezpieczeństwa drogowego przyczyniły się m.in. licznie podejmowane inicjatywy w całym kraju, częściowo dzięki funduszom z Unii Europejskiej, jak np. budowa obwodnic miast i miasteczek, przebudowy skrzyżowań, wznoszenie kładek lub przejść podziemnych dla pieszych.

Według zestawień policyjnych (*Wypadki drogowe – raporty roczne*) na zaistnienie śmiertelnego wypadku drogowego wpływ mają takie czynniki, jak czas (np. dzień tygodnia, pora doby), warunki atmosferyczne, geometria drogi, miejsce na drodze (np. skrzyżowanie, przejazd kolejowy, przejście dla pieszych), położenie, rodzaj i kategoria drogi. Dodać należy, że bezpośrednimi przyczynami wypadku są także pewne zachowania człowieka. Wysoką wypadkowość w Polsce tłumaczy się nagminnym nieprzestrzeganiem przepisów drogowych, w tym limitów prędkości i jazdy pod wpływem alkoholu (*Wypadki drogowe – raporty roczne*).

Wymienione determinanty powstania wypadku nie będą dalej rozwijane w opracowaniu, gdyż celem artykułu jest poszukiwanie uwarunkowań występowania miejsc pamięci po wypadkach drogowych.

### 3.2. Wpływ wybranych cech drogi

W tej części artykułu szerzej omówiono uwarunkowania infrastrukturalne i geograficzne występowania miejsc pamięci przy drogach w Polsce. Składają się na nie następujące cechy drogi, które determinują pojawianie się miejsc pamięci na danym obszarze: wypadkowość – zarówno ze względu na kategorię drogi (gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa), jak i ze względu na położenie (miasto lub wieś) oraz wiek (nowa, stara, po przebudowie lub pracach modernizacyjnych).

Badania autorki w woj. pomorskim dowodzą, że występuje zależność rozmieszczenia przydrożnych miejsc pamięci od kategorii dróg i ich wypadkowości (Przybylska, 2015). O ile miejsce pamięci przy drogach krajowych znajduje się co około 3 km, to przy drogach wojewódzkich średnio co 15 km, a przy gminnych i powiatowych jeszcze mniej, bo co 20 km. Wyniki obserwacji w terenie potwierdzają statystyki policyjne. W 2012 r. w Polsce aż 38% zabitych w wypadkach drogowych uległo wypadkowi na drogach krajowych. Pozostałe kategorie dróg są nieco bezpieczniejsze, gdyż udział zabitych przy drogach wojewódzkich wynosi 22%; pozostałe 40% zabitych

dotyczy dwu rodzajów dróg, czyli gminnych i powiatowych (*Wypadki drogowe – raporty roczne*). Przeliczając liczbę zabitych do długości poszczególnych kategorii dróg, otrzymamy następujące wskaźniki dla Polski: 7 osób zabitych na 100 km dróg krajowych, 3 wojewódzkich i 0,4 gminnych i powiatowych. Także obserwacje poczynione przy drogach litewskich i łotewskich (regionalnych i krajowych, ponad 400 km w każdym państwie) skłaniają do wniosku, że w obu państwach większa liczba krzyży ustawiona jest w miejscach wypadków śmiertelnych przy drogach międzynarodowych niż przy regionalnych (Przybylska, 2012).

Zauważono spektakularne różnice we wskaźniku wypadkowości i jednocześnie liczby miejsc pamięci w obrębie oficjalnej kategorii dróg krajowych: przy jedynym w woj. pomorskim odcinku nowoczesnej i płatnej autostrady A1 (Gdańsk-Toruń), o 25 razy mniejszej liczbie zabitych w ostatniej dekadzie, w porównaniu do równoległej krętej, starszej drogi nr 91, miejsc pamięci nie ma (tab. 1). Przytoczony wyjątek podtrzymuje jednak tezę o związku wypadkowości danej trasy z liczbą miejsc pamięci przy drogach. Jak podają raporty policyjne (*Wypadki drogowe – raporty roczne*) w 2015 r. zdecydowana większość wypadków, w tym śmiertelnych, miała miejsce na drogach jednojezdniowych i zarazem dwukierunkowych – 88,5% ogółu zabitych, podczas gdy na autostradach zginęło 2,1% ogółu zabitych. Droga nr 91 należy do tej pierwszej wspomnianej kategorii.

Tab. 1. Miejsca pamięci a rodzaj drogi

Numer drogi [km]	Natężenie ruchu [pojazdy/24 h, w tys.]	Zabici	Miejsca pamięci		
		2003-2012	2009	2011	2016
A1 [67]	12-15	5	0	0	0
K91 [68]	5-16	125	17	27	30

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych (Przybylska, 2015) i *Raportu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2012 roku*.

Ponadto zauważono zależność liczby upamiętnień przy drogach od stopnia urbanizacji obszaru (Przybylska, 2015). O ile przy głównych ulicach aglomeracji Gdańska miejsca pamięci spotykane są średnio co 4 km (24 na 100 km ulic), to na terenach wiejskich rzadziej, bo co 7 km (14 na 100 km dróg). Dane te nie odzwierciedlają skali wypadkowości wykazywanej w statystyce policyjnej. Komenda Główna Policji podaje (*Wypadki drogowe – raporty roczne*) zestawienia w podziale obszar zabudowany/niezabudowany, a nie według podziału administracyjnego miasto/wieś, zastosowanego w badaniach terenowych autorki artykułu. Udział osób, które w 2015 r. zginęły w wypadkach na obszarze niezabudowanym jest większy

(57,5%) niż na obszarze zabudowanym (42,5%). Przyczyny większej śmiertelności w wypadkach na obszarach niezabudowanych upatruje się w tym, że na tych terenach kierujący rozwijają większą prędkość oraz że pomoc lekarska może też później dotrzeć. Możliwe jest następujące uzasadnienie zróżnicowania liczby upamiętnień w dwóch wyróżnionych obszarach: miast i wsi. Być może poza miastami jest mniej miejsc pamięci, gdyż po pierwsze upamiętniani są tylko „swoi”, czyli mieszkańcy okolicy, w której zdarzył się wypadek, a po drugie, być może mieszkańcy aglomeracji gdańskiej lub miast innych województw, czy to biznesmeni, czy urlopowicze jadący pozamiejskimi pomorskimi drogami w interesach lub odpo-

cząć nad morzem czy na Pojezierzu Kaszubskim, nie stawiają krzyży czy zniczy w miejscu śmiertelnego wypadku z racji odległości od miejsca zamieszkania. Ponadto, może częściej usuwa się nielegalne miejsca pamięci poza miastem? Powyższe domysły wymagają sprawdzenia i co za tym idzie – przyszłych badań.

Kolejną cechą drogi, która ma wpływ na występowanie miejsc pamięci, jest jej wiek, to znaczy czas powstania lub czas od ostatniej modernizacji czy przebudowy drogi. Dlaczego? Z jednej strony nowa droga ma krótszą historię wypadków na niej, z drugiej strony nowsze drogi powinny być bezpieczniejsze od starszych. Ryciny 2-6 ilustrują wpływ prac remontowo-modernizacyjnych na występowanie miejsc pamięci, które mogą zakończyć się bądź likwidacją miejsca

pamięci, bądź nieznaczną zmianą lokalizacji miejsca pamięci. Pierwszą sytuację ilustrują ryc. 2 i 3. Po remoncie części infrastruktury towarzyszącej ulicy Morskiej w Gdyni-Chyloni nastąpiło zaniknięcie miejsca pamięci. Malowanie słupów podjęte na przełomie roku 2012 i 2013 spowodowało usunięcie nie tylko tej rzadko spotykanej w Polsce formy miejsca pamięci, bo oznaczonego fotografią, ale także miejsca w sąsiedniej dzielnicy Cisowa oznaczonego niewielkim krzyżem powieszonym na słupie w pasie rozdzielającym jezdnię dwupasmową. Podobny proces likwidacji miejsca pamięci nastąpił, kiedy przebudowywano ul. Chwarznieńską w 2012 r. Zaobserwowany jesienią 2010 r. krzyż powypadkowy przy jednym z zakrętów ul. Chwarznieńskiej nie pojawił się po wybudowaniu w miejscu owego zakrętu nowego ronda.



Ryc. 2. Ul. Morska, Gdynia, listopad 2011

Źródło: archiwum autorki.



Ryc. 3. Ul. Morska, Gdynia, listopad 2013

Źródło: archiwum autorki.

Nie jest regułą jednak, że prace remontowe przyczyniają się do likwidacji miejsca pamięci. Ryc. 4-6 dowodzą wrażliwości społecznej na nielegalne zjawisko ustawiania miejsc pamięci przy drogach publicznych. Krzyż w Gdyni przy al. Zwycięstwa (dzielnica Orłowo) został po raz pierwszy zaobserwowany przez autorkę we wrześniu 2012 r. (ryc. 4). Wiosną następnego roku trwała przebudowa skrzyżowania

i chodników, podczas których zaobserwowano przeniesienie krzyża o kilka metrów za drzewo (ryc. 5). W tym czasie do krzyża dołączono tabliczkę informującą o śmierci 23 letniego Michała w dniu 19 czerwca 2012 r. Jesienią 2013 r. zaobserwowano, że krzyż z powrotem stał przed drzewem (ryc. 6), w miejscu gdzie został wkopany przed remontem ulicy i chodnika.



Ryc. 4. Al. Zwycięstwa, Gdynia, wrzesień 2012. Nowy krzyż powypadkowy

Źródło: archiwum autorki.



Ryc. 5. Al. Zwycięstwa, Gdynia, maj 2013. Krzyż przeniesiony o kilka metrów na czas prac drogowych

Źródło: archiwum autorki.



Ryc. 6. Al. Zwycięstwa, Gdynia, listopad 2013. Krzyż powrócił na pierwotną lokalizację

Źródło: archiwum autorki.

Podobne tolerancyjne zachowanie służb porządkowo-remontowych autorka zanotowała w Gdańsku przy al. Grunwaldzkiej oraz w Gdyni: przy obwodnicy i pętli autobusowej przy ul. Chwarznieńskiej. W tym ostatnim przypadku stojący od co najmniej 2010 r. krzyż (Przybylska, 2011) został w czasie remontu w 2013 r. wykopany i ustawiony przy sąsiadującym z miejscem płocie i stał tam w kolejnych latach (ostatnia obserwacja maj 2016). Zachowania te zaliczono w modelu występowania miejsc pamięci przy drogach (ryc. 1.) do omawianego w następnej części artykułu zbioru determinant związanych z człowiekiem – jego potrzebami, poglądami i zachowaniem, jako jednostki i jako członka społeczeństwa.

### 3.3. Czynniki ludzkie

W niniejszej części artykułu ukazano rolę następujących determinant występowania miejsc pamięci: politycznych, społecznych, psychologicznych, kulturowych i religijnych. Warto zwrócić uwagę na interesujący fakt, że zjawisko upamiętnień przy drogach kwitnie od lat 90. XX wieku i nie ma nic wspólnego z przedstawionymi w punkcie 3.1. artykułu polepszającymi się statystykami policyjnymi na temat wypadków śmiertelnych w Polsce. Liczne przydrożne miejsca pamięci niewątpliwie są wynikiem odzyskania wolności publicznej

ekspresji w różnych sferach życia (np. ekonomicznej, politycznej, religijnej czy edukacyjnej) po transformacji ustrojowej w 1989 r. (Przybylska, 2015). Ten wniosek autorki jest tożsamy z ustaleniami badaczek miejsc pamięci w Czechach i Rumunii (Nešporová, Stahl, 2014), które zauważyły wzrost liczby upamiętnień przy drogach w tych krajach po 1990 r. Zarysowaną sytuację można określić jako sprzyjające uwarunkowania polityczne występowania miejsc pamięci przy drogach. Jednak czynnikiem bezpośrednim w obrębie grupy determinant określonych na ryc. 1 jako „człowiek” jest potrzeba jednostki do wystawienia miejsca pamięci po wypadku na drodze oraz akceptacja społeczna tego zwyczaju. Badacze współczesnego fenomenu tworzenia spontanicznych miejsc pamięci w przestrzeni publicznej poszukują przede wszystkim społecznych, kulturowych, religijnych i psychologicznych motywacji wystawiania tych miejsc.

A. Petersson (2010) wskazuje, że krzyże powypadkowe, kwiaty, znicze czy inne przedmioty złożone w miejscu wypadku mogą być materialnym wyrazem żalu umożliwiającym oswojenie się ze śmiercią oraz narzędziami, przy pomocy których ludzie radzą sobie z intensywnymi emocjami smutku i innymi trudnymi myślami związanymi z wypadkiem. Zdarza się, że ich tworzenie wynika z niezadowolenia osób z powodu panujących zwyczajów pogrzebowych, surowych

wymagań regulaminów cmentarzy albo nawet stanowi sprzeciw wobec tego, czym jest właściwe miejsce śmierci. Ponadto miejsca pamięci przy drogach mogą być rozumiane jako międzynarodowe i zbiorowe doświadczenie kultury motoryzacji i mediów, związane z rozwojem postmodernistycznych form aktywności ze skupianiem się na tożsamości jednostki, a także jako wyraz przemieszania kulturowego współczesnego świata z powodu ruchów migracyjnych i zakładania domów pośród innych, nieznanymi środowisk.

O. Nesporova i I. Stahl (2014, s. 23) uważają, że miejsca pamięci przy drogach „są kulturowo zdeterminowaną formą wyrażania żalu” w przestrzeni publicznej. Po pierwsze nie są zjawiskiem oderwanym od zinstytucjonalizowanych zwyczajów i rytuałów pogrzebowych praktykowanych w danym społeczeństwie. Po drugie miejsca pamięci przy drogach można uznać za przejaw reakcji na niewidzialne zjawisko śmierci w nowoczesnym społeczeństwie, ponieważ w drugiej połowie XX wieku temat śmierci stał się niewidoczny zarówno w kapitalistycznym społeczeństwie Europy zachodniej, jak i w państwach skupionych na budowie idealnego socjalistycznego społeczeństwa.

Miejsca pamięci są upublicznią prywatną żałobą. Pełnią duchową funkcję – bez względu na (nie)przynależność do jakiegoś Kościoła czy związku religijnego. O. Nesporova i I. Stahl (2014) stwierdzają, że o ile w sekularyzowanych Czechach miejsca pamięci nie są wynikiem przekonań religijnych, to w Bukareszcie religia ma duży wpływ na spontaniczne upamiętnienia przy drogach, m.in. zanotowano rytuały religijne, w tym poświęcenia krzyży powypadkowych przez miejscowy kler; krzyże stanowią 98% form upamiętnień w stolicy Rumunii, a w Czechach 65%.

W Polsce najczęściej wybieranym oznaczeniem śmierci w wypadku drogowym zarówno na obszarach wiejskich, jak i miejskich jest krzyż. Zaobserwowany w drugiej dekadzie XXI wieku (Przybylska, 2014, 2015) wysoki wskaźnik udziału krzyży w spontanicznych formach upamiętnień przy drogach (ponad 90%) koresponduje z wysoką przynależnością (94,4%) do Kościoła rzymskokatolickiego w Polsce (Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, 2015). W Polsce zatem sposób upamiętnień – wybór krzyża – odzwierciedla strukturę wyznaniową w kraju. Jednakże prawdziwych motywów wyboru krzyża można się jedynie domyślać: czy jest to wybór kulturowo zdeterminowany (krzyż jako zwyczajowo przyjęte oznaczenie miejsca śmierci), czy religijny (podyktowany chrześcijańskim wyznaniem wiary w zbawczą moc ofiary Jezusa na krzyżu), czy może oba rodzaje motywacji przeplatają się u osób decydujących się na wystawie-

nie krzyża powypadkowego? Odrębne badania powinny rozwiązać te domysły.

Kończąc, należy dodać, że miejsca pamięci to nie tylko powszechnie występujący, ale i problematyczny element dróg publicznych w Polsce. Zgodnie z prawem transportowym spontaniczne przydrożne miejsca pamięci są nielegalne, ponieważ nie wolno pozostawiać żadnych przedmiotów w pasie drogowym w Polsce. Analiza wyników ankiety internetowej opinii publicznej wykazała, że nie ma zgody co do oceny zjawiska spontanicznych miejsc pamięci w postaci krzyża: 52% chce, żeby nie usuwać ich z pasa drogowego, a 48% żeby usuwać (Przybylska, 2014, 2015). Jedna grupa uczestników dyskusji internetowej na temat krzyży powypadkowych tłumaczyła to zjawisko wielowiekową tradycją stawiania krzyży w katolickim kraju, prawem do wyrażania miłości i bólu po stracie bliskich, dobrym sposobem na poprawę bezpieczeństwa na drodze, inni zaś upatrywali w tych przydrożnych krzyżach chaosu, symbolu nieprzestrzegania prawa rozdziału państwa od Kościoła oraz nieudolności władz w zarządzaniu przestrzenią miejską.

#### 4. Wnioski

Przydrożne miejsca pamięci ogniskuje w sobie rzeczywistość drogi oraz zachowania indywidualnego człowieka, będącego zawsze częścią większego systemu – grupy, społeczeństwa, kręgu kulturowego. Powstanie i (nie)akceptacja miejsc pamięci przy polskich drogach jest determinowana, jak każde inne złożone zjawisko czy proces, różnymi uwarunkowaniami, w tym przypadku, na podstawie badań własnych i przeglądu literatury ustalono, że politycznymi, psychologicznymi, społecznymi, kulturowymi, religijnymi, geograficznymi i infrastrukturalnymi.

Zdaniem autorki spontaniczne miejsca pamięci to nie tylko problem osób, które go postawiły, ale wielowątkowy element współczesnej przestrzeni publicznej, stanowiący wyzwanie zarówno dla badaczy krajobrazu i przestrzeni społecznej, jak i praktyków, np. urzędników czy projektantów, na co dzień próbujących ulepszać przestrzeń publiczną i zarządzać potencjalnym w niej konfliktem. W Polsce miejsca pamięci przy drogach to nielegalna, ale tolerowana praktyka społeczna i potencjalny konflikt przestrzenny trudny do rozwiązania z kilku poważnych powodów. Po pierwsze, ponieważ dotyczy poważnego tematu, czyli śmierci i żałoby, po drugie, wykorzystuje krzyż – najważniejszy symbol chrześcijaństwa, a po trzecie, jest indywidualną ekspresją, z jednej strony niezgodną z prawem, a z drugiej częściowo akceptowalną społecznie.



## Piśmiennictwo

- Breen L. J., 2006, *Silenced Voices. Experiences of Grief Following Road Traffic Crashes in Western Australia*, Edith Cowan University, Perth.
- Clark J., Franzmann M., 2006, Authority from Grief, Presence and Place in the Making of Roadside Memorials, *Death Studies*, 30(6), 579–599. (DOI:10.1080/07481180600742574)
- Clark J., Cheshire A., 2004, RIP by the roadside: A comparative study of roadside memorials in New South Wales, Australia, and Texas, United States, *Omega: The Journal of Death and Dying*, 48, 203–222.
- Dickinson G. E., Hoffmann H., C., 2010, Roadside memorial politics in the United States, *Mortality*, 15 (2), 154–167.
- Everett H., 2002, *Roadside Crosses in Contemporary Memorial Culture*, University of North Texas Press, Denton.
- Henzel C., 1991, Cruces in the Roadside Landscape of Northeastern New Mexico, *Journal of Cultural Geography*, 11 (2), 93–106.
- Klaassens M., Groote P., Huigen P. P. P., 2009, Roadside memorials from a geographical perspective, *Mortality*, 14 (2), 187–201.
- Nešporová, O., Stahl I., 2014, Roadside memorials in the Czech Republic and Romania: Memory versus religion in two European post-communist countries, *Mortality*, 19 (1), 22–40. (DOI:10.1080/13576275.2013.870543)
- Nešporová, O., 2011, Private Grief in Public Space: Roadside Memorials in the Czech Republic [w:] M. Rotar, A. Teodorescu (red.), *Dying and Death in 18th-21st Century Europe*, Cambridge Scholars Publishing, Cambridge, 331–350.
- Petersson A., 2009, Swedish Offerkast and Recent Roadside Memorials, *Folklore*, 120 (April), 75–91.
- Petersson A., 2010, The Production of a Memorial Place: Materialising Expressions of Grief [w:] M. Avril and J. D. Sidaway (red.), *Deathscapes. Spaces for Death, Dying, Mourning and Remembrance*, Ashgate Publishing, Farnham, 141–159.
- Przybylska L., 2011, Krzyże powypadkowe w pomorskim krajobrazie [w:] J. Borzyszkowski (red.), *Nekropolie Pomorza*, Nadbałtyckie Centrum Kultury, Gdańsk, 629–636.
- Przybylska L., 2012, Krzyże i kapliczki przydrożne Litwy, Łotwy i Polski, *Peregrinus Cracoviensis*, 23, 121–132.
- Przybylska L., 2014, *Sakralizacja przestrzeni publicznych w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Przybylska L., 2015, Memorial crosses in Poland: a commonplace and contested element of public roads, *Geografie*, 120 (4), 507–526.
- Raport bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2012 roku*, [https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/r/raporty-bezpieczenstwa-ruchudro\\_302/GDDKiA\\_Gdansk\\_Raport\\_BRD\\_2012.pdf](https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/r/raporty-bezpieczenstwa-ruchudro_302/GDDKiA_Gdansk_Raport_BRD_2012.pdf). [29.01.2014]
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2015, 2015, GUS, Warszawa.
- Stahl I., 2013, Sudden Death Memorials in Bucharest: Mortuary Practices and Beliefs in an Urban Context, *Procedia–Social and Behavioral Sciences*, 92, 893–898.
- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach OECD. Biuletyn informacyjny*, 2012, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa, [http://www.its.waw.pl/Stan\\_BRD\\_w\\_krajach\\_OECD,0,2431,1.html](http://www.its.waw.pl/Stan_BRD_w_krajach_OECD,0,2431,1.html). [18.06.2016]
- Wypadki drogowe – raporty roczne*, <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. [18.06.2016]
- Zimmerman, T. A., 2010, *Roadside memorials in five south central Kentucky counties*, Masters Thesis&Specialist Projects, Western Kentucky University, Bowling Green, Kentucky <http://digitalcommons.wku.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1905&context=theses>. [20.02.2014]