

# Ruchome

# modernizacje

Między Autostradą Wolności  
a „starą dwójką”

Waldemar Kuligowski  
Agata Stanisz

Ruhome modernizacije

Waldemar Kuligowski  
i Agata Stanisław

# Ruchome modernizacje

Między Autostradą Wolności  
a „starą dwójką”

biblioteka **Le Monde** *diplomatique*  
[www.monde-diplomatique.pl](http://www.monde-diplomatique.pl)

Instytut Wydawniczy Książka i Prasa  
Warszawa 2017

Redakcja: Przemysław Wielgosz Stefan Zgliczyński	
Recenzenci: dr hab. prof. UAM Jacek Schmidt dr hab. Beata Kowalska	
Badacze: Katarzyna Andrzejkiewicz, Adam Dąbrowski, Karolina Echaust, Joanna Janiszewska, Agata Kochaniewicz, Izabela Kolbon, Łukasz Kordys, Łukasz Krokoszyński, Ewa Krygiel, Joanna Książek, Waldemar Kuligowski, Krystyna Lewińska, Marta Machowska, Piotr Małczyński, Dawid Niemier, Piotr Nisztuk, Michał Orlik, Katarzyna Przepiera, Marta Rudnicka, Robert Rydzewski, Adriana Siebers, Agata Stanisł, Zbigniew Szmyt, Bartosz Tyrcha, Żaneta Wechterowicz	
Fotografie: Mariusz Forecki / www.forecki.pl	Słowo wstępne / 7
Reportaże: Mateusz Chłystun, Filip Frąckowski, Joanna Janiszewska, Robert Rydzewski, Anna Szamotoła, Wanda Wasilewska,	O projekcie / 15
Realizacja i edycja dźwięku: Krzysztof Jankowski	Autostrada: historia i mit / 39
Transkrypcje rozmów: Aleksandra Chudziak, Karolina Echaust, Michał Rajchemba, Łukasz Śledziecki	A2: święto modernizacji / 61
Asystentki projektu: Mariola Kuligowska, Aleksandra Reczuch	DK92: przepływy i przemieszczenia / 83
Projekt okładki i skład: Krzysztof Ignasiak / www.bekarty.pl	DK92: pobocza, infrastruktury, ludzie / 149
Książka została sfinansowana ze środków Narodowego Centrum Nauki w ramach grantu badawczego NCN Opus 5 219856 „Ruchome modernizacje. Wpływ autostrady A2 na lokalne krajobrazy kulturowe”	DK92: nowa bieda / 181
Wydaniu książki patronują: Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej UAM w Poznaniu oraz PIX.HOUSE / miejsce dla fotografii / www.pix.house	DK92: nowa przedsiębiorczość / 205
© Instytut Wydawniczy „Książka i Prasa”, Warszawa 2017	Łącznik A2 – DK92: Torzym / 227
ISBN 978-83-65304-57-5	Mobilność, polityka, lokalność / 287
Instytut Wydawniczy Książka i Prasa ul. Twarda 60, 00-818 Warszawa tel. 22-624-17-27 redakcja@iwkip.org www.iwkip.org www.monde-diplomatique.pl	Appendix 1: między A2 a DK92 / 311
	Appendix 2: lokalne krajobrazy dźwiękowe / 371
	Zakończenie / 383
	Moving modernizations. Between Highway of Freedom and the „old two”. Summary / 393
	Bibliografia / 403
	Noty biograficzne / 435

Książka ta jest próbą sportretowania zdarzeń, miejsc i ludzi. A także usytuowanych za nimi, czasem niewidocznych, emocji i ekonomii. Głównym aktorem wszystkich pomieszczonych tutaj opisów jest autostrada A2. Betonowy pas otoczony rowami, ekranami dźwiękoszczelnymi i wysokim płotem. Z przyległymi parkingami, miejscami obsługi, punktami poboru opłat. Z przecinającymi go mostami, wiaduktami i estakadami. Z sygnalizacją świetlną. Swoim hałasem, zanieczyszczeniami i zasadami. Autostrada jako obiekt materialny, ale przede wszystkim współmieszkaniec lokalnego świata ludzi oraz zwierząt na pograniczu Wielkopolski i Lubuskiego. Towarzyszy jej „stara dwójka”, droga krajowa nr 92, będąca przed uruchomieniem autostrady najważniejszym i najtłoczniejszym kanałem komunikacji lądowej z Wielkopolski i Polski środkowej do Niemiec. Ujednolicony infrastrukturalnie krajobraz A2 i przydrożna spontaniczność DK92 to dwa skrajne bieguny sceny, na której odbywały się lokalne warianty „ruchomych modernizacji”.

To tam właśnie przez ponad trzy lata prowadziliśmy badania w ramach projektu „Ruchome modernizacje. Wpływ autostrady A2 na lokalne krajobrazy kulturowe”<sup>1</sup>. Najczęściej rozmawialiśmy z ludźmi. Nie wszystko, co istnieje i co ważne, da się jednak wypowiedzieć. Dlatego obserwowaliśmy też ruch samochodowy, przyglądaliśmy się klientom przydrożnych barów i moteli, czytaliśmy ogłoszenia naklejane na przystankach i słupach, zarchiwizowaliśmy tysiące stron internetowych, zeskanowaliśmy raporty policji i straży pożarnej, studiowaliśmy kroniki prywatne i urzędowe w bibliotekach, urzędach administracji, nadleśnictwach.

---

<sup>1</sup> Badania sfinansowane przez Narodowe Centrum Nauki w ramach grantu „Ruchome modernizacje. Wpływ autostrady A2 na lokalne krajobrazy kulturowe” NCN OPUS (nr 218958).

Mieszkaliśmy przy autostradzie. Z uwagi na fakt, że teren naszych badań rozciągał się na długości około 100 km, przemieszczaliśmy się z miejsca na miejsce. W strefie kojarzonej z nowoczesną mobilnością wcale nie było to łatwe, zmuszając nas i naszych współpracowników do korzystania z rowerów, taksówek, autostopu, życzliwości poznanych osób, a nawet chodzenia pieszo po niebezpiecznych poboczach. Staraliśmy się pracować w duchu etnografii wielomiejscowej i mobilnej, podążając za ludźmi, przedmiotami i problemami. Wielokrotne powroty do odwiedzanych już wcześniej miejsc sprawiły, że możemy także mówić w tym przypadku o badaniach w trybie *jo-jo fieldwork*.

Bazując na danych zebranych przy wykorzystaniu całego chyba wachlarza akceptowanych dzisiaj technik badawczych antropologii, chcemy w tej książce przedstawić portrety miejsc, ludzi i procesów, które – naszym zdaniem – są opowieścią o kolejnej fazie modernizowania Polski, ale również o władzy, ekonomii, lokalnej przedsiębiorczości, prywatyzacji, dawnej i nowej infrastrukturze, rozczarowaniu i traumie. Zaryzykuję nawet tezę, że kulturowa historia projektowania, budowy, uruchomienia i użytkowania A2 – pierwszej prywatnej polskiej autostrady – może być traktowana jako metafora Polski pierwszych dekad nowego wieku, Polski schizofrenicznie rozdartej między mirażami „Autostrady Wolności” i „Autostrady Pamięci”.

Oczywiście, wspomniane portrety można malować różnymi technikami, zwłaszcza gdy idzie o portret zbiorowy, a dodatkowo tworzony w specyficznym krajobrazie kulturowym, charakteryzującym się nadmiarem obiektów należących do tzw. architektury perswazji. Wyrzistym przykładem owej architektury jest nie tyle sama autostrada (zbudowana dzięki najwyższym kwotom pożyczek przeznaczonym na jakikolwiek projekt infrastrukturalny w Polsce), co spełniająca wcześniej jej funkcje droga krajowa nr 92, główny korytarz komunikacyjny z Wielkopolski i Warszawy do Niemiec, a przy okazji szczególnie, wielokilometrowa aleja handlowo-usługowa. To tam o uwagę kierowców i innych użytkowników drogi zaciekle walczą obwieszane neonami nocne kluby, hotel w kształcie ogromnej piramidy (największej w Polsce), okolone sztucznymi palmami

stacje benzynowe, plastikowe podobizny dinozaurów, przydrożny ogród zoologiczny z wybiegiem dla strusi, gigantyczna statua Jezusa Chrystusa Króla Wszechświata (największa na świecie w momencie oddania), dziesiątki krzykliwych billboardów, setki wymyślnych szyldów... To tam właśnie możliwe jest zjedzenie śniadania w „Nevadzie”, przejechanie przez „Las Vegas”, by do obiadu zasiąść już w „Colorado” (po pokonaniu drogi z Pożrzadła do Trzciela).

Miał rację Clifford Geertz, pisząc, że „Antropolog nie ma do czynienia z jedną historią ani z jedną biografią, lecz z istną gmatwaniną różnorodnych historii i z całym mnóstwem pojedynczych biografii (...). Tym, co jesteśmy w stanie stworzyć są (...) pisane *ex post* relacje dotyczące powiązań pomiędzy różnymi sprawami, jakie się kiedyś zdarzyły: mozolnie konstruowane z różnych części modele, powstające już po fakcie” (Geertz 2010: 10). Na symbolicznej trasie między newadą a kolorado zetknęliśmy się z dziesiątkami głosów, które nie sumują się w jedną, jednolitą i najbardziej adekwatną opowieść o modernizowaniu Polski przez autostradę i konsekwencjach tego procesu. Mozolnie próbowaliśmy jednak konstruować pewne narracje, zawsze *ex post*, ale również jednocześnie „przed faktem”, bo opisana w tej pracy materia jest żywa, zmienna i z pewnością nie osiągnęła swojego ostatecznego kształtu ani nie wyjawiała wszystkich znaczeń.

Jak gdzie indziej przekonywał ten sam Geertz: „zgodny z rzeczywistością obraz jakiegoś niewyraźnego przedmiotu jest niewyraźny, a nie wyraźny. Lepiej malować morze jak Turner, niż zrobić z niego krowę Constable’a” (Geertz 2005: 212). Dopowiedzmy: przywołani przez amerykańskiego antropologa William Turner i John Constable są przedstawicielami zgoła odmiennych form przedstawiania. Wszelako ich artystyczna, a także ideowa, odmienność, może posłużyć jako analogia naszych dylematów.

Turner uchodzi obecnie za prekursora impresjonizmu, autora pejzaży utrzymanych w stylu romantycznym. Starał się malować wprost z natury, dążąc do tworzenia „portretów krajobrazu”. Chciał uwolnić się od gorsetu mitologicznego, historycznego czy biblijnego kostiumu i malować krajobraz sam w sobie. Tytuły, takie jak „Burza śnieżna”, „Deszcz, para, szybkość”, „Księżyc w nowiu”, „Rybak na

morzu” czy „Jacht zbliżający się do brzegu” dobrze oddają tematykę prac tego artysty. Ceniony za niezrównane posługiwanie się światłem, Turner uchodzi obecnie za mistrza w przedstawianiu żywiołów – poświęconą jego twórczości wystawa w krakowskim Muzeum Narodowym w 2012 r. nosiła wymowny tytuł „Malarz żywiołów”.

Constable także był pejzażystą, także praktykował malowanie z natury, ale zaliczany jest do grona zwolenników „realizmu melancholijnego”. Nie podróżował, nigdy nie zdarzyło mu się opuścić Anglii. Jego obrazy opiewają rustykalne pejzaże rodzinnego hrabstwa Suffolk, a sam artysta uważany jest za piewę angielskiej wsi. „Ogród warzywny Gordinga Constable’a”, „Staw nieopodal Branch Hill”, „Pejzaż z wozem”, „Młyn we Flatford” – by poprzestać na wymienieniu kilku charakterystycznych tytułów – są obrazami pełnymi ciepłego światła, pastelowych barw, spokojnej kompozycji. Wieś Constable’a jawi się jako miejsce szczęścia, ukojenia i harmonii; ani domy mieszkalne, ani nawet wieże katedry w Salisbury nie funkcjonują jako coś obcego w doskonale spójnym krajobrazie, tym bardziej, że pod katedralnymi murami, najspokojniej w świecie, pasą się dorodne krowy<sup>2</sup>.

Jakkolwiek Constable urodził się zaledwie rok później od Turnera, a daty śmierci obu malarzy nie dzieli więcej niż 14 lat, różnice w ich malarskim ujmowaniu rzeczywistości urosły do symbolicznych. Constable stał się ucieleśnieniem kojącej nostalgii, Turner natomiast wyrazicielem emocji, które mają poruszać i gorączkować. Przywołałem nazwiska tych twórców, by dzięki nim zasygnalizować problemy, a nawet dylematy, przed jakimi staliśmy my sami. Czy więcej w tej pracy (a może w samych autorach?) Constable’a czy Turnera? Zapewne sięgaliśmy po idiomy bliskie im obu, ze świadomością, że ani gorączkowość, ani uspokojenie nie są skrajnymi punktami naszych opisów. Ważne, by czytelnicy mieli świadomość naszych rozterek.

Aby nie dać się zamknąć w gorszej jednej sposobu portretowania, postanowiliśmy w rezultacie nie tylko sięgać po różne tonacje,

2 Oczywiście, w wypadku Constable’a także mamy do czynienia ze świadomym kształtowaniem fikcji. Wychwylił to celnie poeta Charles Tomlinson w wierszu poświęconym twórczości tego malarza: „Iluzja musi nieustannie/Nas przekonywać, bo inaczej zniknie/I odsłoni to, co tak niepewnie skrywa” (Tomlinson 2016: 135).

ale po prostu pisać osobno, kierując się własnym widzeniem i czuciem badanych spraw. Pociąga to za sobą określone konsekwencje. Z jednej strony mamy nadzieję, że dzięki takiemu zabiegowi kulturowa biografia A2 okaże się bardziej wielogłosowa, różnorodna i pełniejsza. Pozbyliśmy się bowiem dyscyplinującego głosu i perspektywy pojedynczego autorytetu. Z drugiej strony, nasz przekaz jest zapewne mniej wyrazisty i jednoznaczny. Nie idzie nam przy tym, wyjaśniam od razu, o formułowanie jakiegoś nowego wariantu „wiedzy słabej” Gianni’ego Vattimo (2003), jakkolwiek poruszanie się po śladach wiodących w różnych kierunkach jest doświadczeniem nam bliskim, a po zakończeniu badań, wręcz się narzucającym. Czytelnikom należy się w tym kontekście jeszcze jedno wyjaśnienie: identyfikatorem pisanych osobno części książki jest coś tak standardowego, jak używany przez nas rodzaj gramatyczny – w inny sposób nie znakowaliśmy tekstu.

Jak wspominałem, punktem wyjścia naszych badań, ich pretekstem, polem i odniesieniem była autostrada A2, której ostatni odcinek oddano do użytku w dniu 1 grudnia 2011 r. Celebrowane wówczas przez inwestorów i władze centralne „święto modernizacji” – w ramach którego powstał specjalny utwór na orkiestrę pod tytułem „Fanfary dla A2” – nie było jednak ani powszechne, ani przez wszystkich akceptowane. Szybko okazało się, że infrastruktura nie rozwiązuje najbardziej palących problemów społeczności lokalnych, takich jak bezrobocie czy brak perspektyw, tym bardziej dojmujący, że odczuwany w bezpośredniej bliskości wielkiej inwestycji.

Znamienny przy tym jest fakt, że autostrada częściej była przedmiotem rozpoznań artystycznych niż naukowych. To zresztą raczej tendencja ogólna, niż partykularnie polska. Dość przypomnieć kamień milowy elektronicznego minimalizmu w muzyce, jakim stała się płyta zainspirowana długimi podróżami po niemieckich autostradach. To oczywiście „Autobahn” zespołu Kraftwerk. Ralf Hütter, jeden z liderów grupy, wspominał: „Wykorzystaliśmy dźwięki samochodów, klakson, proste melodie i warkot silnika. Dostrajanie zawieszania i ciśnienia w oponach, jazdę po asfalcie, ten dźwięk, kiedy koła wchodzi na namalowane pasy. To jest dźwiękowa poezja” (1001 albumów muzycznych, 2003: 318). Jeśli idzie o A2 to powstała

już o niej piosenka disco-polo (The Saturn Band), film artystyczny (Anna Raczyński), seria fotografii (Mateusz Skóra), regionalista z Frankfurtu nad Odrą organizuje wycieczki śladami pierwszych nazistowskich inwestycji w pasie jej przebiegu, a tłumacz Filip Łobodziński w taki sposób spolszczył hit Boba Dylana, że oryginalna „Highway 61 Revisited” stała się piosenką pod tytułem „Autostrada A2 na nowo” (Dylan 2017: 14-15).

O ile jednak artyści reprezentujący różnorodne dyscypliny dostrzegli sensotwórczy potencjał autostrady, o tyle naukowcy pozostawali zasadniczo obojętni – nie licząc grup archeologów, którzy prowadzili pośpieszne badania wykopaliskowe, poprzedzając użycie ciężkiego sprzętu budowlanego. Trudno jednoznacznie wytłumaczyć to zjawisko, bowiem pojawienie się autostrady nie tylko radykalnie zmieniło krajobraz środowiskowy, ale musiało także przynieść – co przeczuwaliśmy – równie ważne zmiany w egzystencji społeczności, którym przyszło z autostradą (czasem dzięki niej, a czasem wbrew) żyć. Coś musi być wszelako na rzeczy, o czym przekonuje pewna włoska publikacja.

Otóż w 2009 r. opublikowano tam poważną, etnologiczną pracę poświęconą Piemontowi. Tom zatytułowany *Riti e cicli festivi nella comunità francoprovenzale di Giaglione in Valle Susa* (2009) napisany został przez siedmioro autorów, którzy przedmiotem swoich szczegółowych badań uczynili wyróżnione w tytule miejsca, czyli piemoncką wieś i najdłuższą włoską dolinę. Etnolodzy skupili się w swoich poczynaniach na miejscowych świętach, chłopskim dziedzictwie kulturowym i złożoności współczesnej społeczności lokalnej. Zgodnie z hasłami umieszczonymi na okładce, praca *Riti e cicli festivi...* miała szeroki zasięg: „kultura i tradycja”, „drogi”, „domy”, „rękodzieło”, „język”, „historia”, „środowisko”, „sztuka”, „ludzie”, „ikonografia”, „toponomastyka”, obejmujący wszystkie bodaj aspekty lokalnej kultury.

W rezultacie, ani jednego słowa nie poświęcono czemuś, co w widoczny i radykalny sposób miało przekształcić krajobraz doliny, wyraźnie wpływając także na jej krajobraz kulturowy. Mowa o nowej linii kolejowej, zaprojektowanej jako odcinek trasy Turyn-Lyon, a w przyszłości mającej połączyć Rzym z Paryżem. Z perspektywy

rządowych planistów była to inwestycja strategiczna, scalająca Włochy z Francją i resztą Europy. Powstanie ekspresowego połączenia kolejowego wiązało się z koniecznością wydrążenia ponad 80 km tuneli i nieodwracalną transformacją środowiska naturalnego. Nie godzili się na to piemonccy górale. W latach 90. dolina Susa stała się miejscem bezprecedensowego protestu, wspieranego przez intelektualistów, ekspertów, działaczy społecznych, antyglobalistów i ekologów, przybierając postać symbolu sprzeciwu wobec działań nastawionych przede wszystkim na odgórnie projektowany „rozwój”. Na znak poparcia dla protestujących, opuszczono nawet flagę olimpijską w czasie zimowych igrzysk w Turynie w 2006 r.<sup>3</sup> Wszystkie te zdarzenia zostały wszelako pominięte przez badaczy, którzy postanowili lokalną społeczność, jej kulturę i historię powiązać z zachowaniami o charakterze tradycyjnym i ceremonialnym (np. w formie tańca z mieczem).

Mam nadzieję, że dzięki tej książce nie da się już zarzucić humanistom obojętności na zjawiska, które w totalny, wielopoziomowy i nagły sposób wpływają na życie jednostek i grup. Rzecz jasna, powstanie tej pracy nie byłoby możliwe bez naszych współpracowników: zarówno tych kontraktowych, jak i bezinteresownych. Jedni z nich pomagali nam zbierać informacje, drudzy z kolei postanowili się nimi dzielić. Antropologia jest dyscypliną współpracowniczą, o czym badania autostradowe przekonały nas dobitnie. Wszystkim Wam bardzo dziękujemy, sprawiliście, że nasza praca była fascynująca; my natomiast chcemy teraz sprawić, by okazała się również potrzebna.

Za całą resztę – a zatem za przedstawione tutaj interpretacje, wyjaśnienia, domysły i intuicje – biorą odpowiedzialność autorzy.

3 Obecnie przyjmuje się, że wspólna włosko-francuska inwestycja zostanie zrealizowana do roku 2028-2029, a jej koszt wyliczono na kilkanaście miliardów euro (z czego 40% pokryje Unia Europejska). Mimo wieloletnich protestów decyzję w tej sprawie podpisali w 2016 r. prezydent Francji François Hollande oraz premier Włoch Matteo Renzi.



*Każda inwestycja, która jest nieskończona prowadzi do takiego myślenia,  
że co będzie dalej, co będzie jeszcze, chcemy więcej.<sup>1</sup>*

Burmistrz Torzymia

### PROJEKT: INSPIRACJE

Niniejsza książka bazuje na antropologicznym projekcie badawczym pt. „Ruchome modernizacje. Wpływ autostrady A2 na lokalne krajobrazy kulturowe” sfinansowanym przez Narodowe Centrum Nauki i realizowanym w latach 2014-2016 w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej UAM w Poznaniu<sup>2</sup>. W badaniach oraz innych działaniach wspierających projekt zaangażowane były 33 osoby<sup>3</sup>, którym w tym miejscu chcielibyśmy podziękować za pomoc

- <sup>1</sup> Cytat pochodzi z reportażu radiowego autorstwa Doroty Zryń-Hrobaczewskiej i Justyny Rapickiej pt. „Torzyski łącznik”. Reportaż wyemitowano w Radio Zachód w kwietniu 2015 r. Opowiada o efektach starań o budowę zjazdu z autostrady A2 w gminie Torzym oraz o wpływie tej batalii na integrację mieszkańców. Zob. [www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/) (data dostępu 12.01.2017).
- <sup>2</sup> Projekt został sfinansowany w ramach programu Opus 5 (NCN Opus 218958). Jego pomysłodawcami są: prof. Waldemar Kuligowski (kierownik projektu) oraz dr Agata Stanisław (główny wykonawca). Projekt został oceniony bardzo wysoko i znalazł się na trzecim miejscu wśród pozostałych zgłoszonych w panelu HS3 (Wiedza o przeszłości: historia, archeologia, etnologia, antropologia kulturowa), którym przyznano dofinansowanie.
- <sup>3</sup> Wśród wspomnianych 33 osób znaleźli się doktoranci, doktorzy, absolwenci oraz studenci etnologii, a także dziennikarze radiowi i inni, którzy prowadzili badania kwerendowe, archiwalne i kartograficzne, etnograficzne – pilotażowe i pogłębione, wykonywali transkrypcje wywiadów, zajmowali się fieldrecordingiem i dokumentacją fotograficzną, zrealizowali reportaże radiowe oraz współorganizowali

w przeprowadzeniu kilku etapów badań wielomiejscowych i mobilnych. Samodzielnie nie byłibyśmy w stanie zrealizować głównych metodologicznych postulatów tego projektu. Tym bardziej więc jesteśmy radzi, że znalazło się aż tyle osób zafascynowanych kulturowym i społecznym wymiarem dróg – autostrady A2 oraz drogi krajowej nr 92.

Zanim jednak przejdziemy do opowieści o tych drogach – opowieści snutych nie tylko przez nas, z naukowej perspektywy, ale przede wszystkim przez naszych licznych rozmówców a więc mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż autostrady A2 i drogi krajowej 92 na odcinku pomiędzy Poznaniem a Świeciem – uważamy, że sam projekt wymaga bardziej szczegółowego omówienia. Chcemy, by Czytelnicy poznali nasze inspiracje i doświadczenia: aby mieli możliwość zapoznania się z teoretycznymi i metodologicznymi fundamentami projektu, mogli prześledzić ich zastosowanie, proces weryfikacji naszych wcześniejszych wyobrażeń o badanym terenie oraz by wiedzieli, iż w trakcie badań musieliśmy dostosowywać nasze działania do terenowych sytuacji i nieprzewidzianych wydarzeń oraz podążać za narracjami osób, które spotykaliśmy.

Chcielibyśmy również wyjaśnić, że książka ta ma charakter polifoniczny i to z kilku istotnych i dopełniających się powodów. Po pierwsze, opiera się na wiedzy terenowej gromadzonej przez różnych badaczy, którzy mimo iż bazowali na tych samych metodologiach i dyspozycjach badawczych, to w efekcie ich obserwacje okazały się niejednorodne, podobnie jak dostarczane przez nich etnograficzne opisy. Po drugie, wspomniana wiedza terenowa była generowana w myśl założeń etnografii wielomiejscowej (Marcus 1995: 95-117), dzięki którym interesujące nas zjawiska obserwowaliśmy

---

konferencje naukowe. Byli to: Katarzyna Andrzejkiewicz, Mateusz Chłystun, Aleksandra Chudziak, Adam Dąbrowski, Karolina Echaust, Mariusz Forecki, Filip Frąckowski, Joanna Janiszewska, Krzysztof Jankowski, Agata Kochaniewicz, Izabela Kołbon, Łukasz Kordys, Łukasz Krokoszyński, Ewa Krygiel, Joanna Książak, Mariola Kuligowska, Krystyna Lewińska, Marta Machowska, Piotr Małczyński, Dawid Niemier, Piotr Nisztuk, Michał Orlik, Katarzyna Przepiera, Michał Rajchemba, Aleksandra Reczuch, Marta Rudnicka, Robert Rydzewski, Adriana Siebers, Anna Szamotuła, Zbigniew Szmyt, Łukasz Śledziecki, Bartosz Tyrcha, Wanda Wasilewska, Zaneta Wechterowicz.

z wielu perspektyw przestrzennych, ekonomicznych i społecznych. Po trzecie, proces badawczy przebiegał wieloetapowo, z użyciem różnych technik badawczych, a nasi rozmówcy zajmując różne pozycje w strukturze społecznej, posługiwali się odmiennymi od siebie dyskursami i okazali się przyjmować różnorodne strategie działań wobec przemian społeczno-ekonomicznych, wywołanych otwarciem pod koniec 2011 r. nowego odcinka autostrady A2. Po czwarte, w trakcie trwania naszych badań staraliśmy się informować o ich wynikach – i całym procesie modernizowania przez autostradę – także odbiorców innych niż akademicy. Stąd nasze prace publicystyczne (Kuligowski 2015; 2016b), stąd także obecność w tej książce dwóch stylów narracji: naukowego i popularnego. Stosowanie tego drugiego wynika właśnie z chęci takiego sprawozdawania z naszych badań, by były one czytelne dla tych osób – naszych rozmówców, współpracowników, gospodarzy, przewodników – które zechcą się z nimi zapoznać. Po piąte wreszcie: książka napisana została przez dwie osoby, mężczyznę i kobietę. Postanowiliśmy połączyć pisane osobno partie tekstu w jedną narrację bez siłowego ujednociania. Dlatego czytelnik zetknie się z dwoma rodzajami gramatycznymi, ale także – co nieuniknione, ale także wzbogacające – z dwoma spojrzeniami na rzeczywistość. Jeśli polifonia w etnografii nie jest tylko narracyjną utopią (Clifford 2000), to zastosowany przez nas styl opowiadania może być argumentem na rzecz jej zasadności.

Inspiracje dla projektu można określić jako przede wszystkim terenowe. Pojawiły się wraz z wcześniejszymi prowadzonymi przez nas badaniami etnograficznymi, które mniej lub bardziej przypadkowo skierowały nas na trasy „starej dwójki”<sup>4</sup> oraz nowej autostrady A2. Nie od rzeczy będzie jednak powiedzieć, że jednym z impulsów dla naszej pracy były tzw. archeologiczne badania ratownicze, prowadzone na przebiegu A2. W pewnym momencie uświadomiliśmy sobie dzięki nim, że pojawienie się obiektu materialnego w postaci autostrady nie może być wyłącznie pretekstem do badań przeszłości – pas autostrady, zjazdy, płoty, parkingi są wszak nowymi elementami życia, myślenia i działania współcześnie żyjących tam

---

4 „Stara dwójka” to powszechnie stosowana i przyjęta nazwa Drogi Krajowej 92. Będziemy jej używać – już bez cudzysłowu – także w naszej książce.

ludzi. O ile jednak upomniano się o dokumentację śladów przeszłości, o tyle teraźniejsze stany kultury pozostały bezpieczne. Postanowiliśmy ten dziwny stan zmienić.

Doskonale pamiętam moje pierwsze podróże tymi drogami, ponieważ to właśnie one stały się bodźcami dla bardziej pogłębionego zainteresowania tzw. *road studies*. Drogę krajową nr 92 miałam okazję przemierzyć na odcinku pomiędzy przejściem granicznym w Świecku a Poznaniem w sierpniu 2011 r. Wraciałam wówczas z badań terenowych, które do dziś prowadzę wśród kierowców tirów zatrudnionych w międzynarodowych firmach transportowych w Europie Zachodniej<sup>5</sup>. Nie znałam wcześniej tej trasy, a moje szczególne wyczulenie, zwłaszcza na jej organizacyjny i wizualny wymiar, był efektem dopiero co zakończonych badań. Przez blisko miesiąc wraz z moim kluczowym informatorem – kierowcą tira – przemierzałam zachodnioeuropejskie autostrady, głównie na terenie Danii, Niemiec, Belgii i Francji. Nigdy wcześniej nie miałam okazji, by w ten sposób podróżować. Właściwie był to mój pierwszy tak intensywny kontakt z wielkimi infrastrukturami drogowymi, jakimi są autostrady i drogi ekspresowe. Przysną, że zachwycała mnie i zafrapowała ich regularność, uporządkowanie, uniwersalność. Zachodnioeuropejski krajobraz autostradowy wydał mi się niezwykle czysty, dobrze zaprojektowany, cechujący się schludną i zminimalizowaną przydrożnością. To krajobraz zupełnie odmienny od tego, co zastałam jadąc starą dwójką – upstrzoną bilbordami, odręcznymi napisami na murach domów, spłowiałymi szyldami reklamowymi, przydrożną architekturą sakralną. Droga ta meandrowała, jechało się nią bardzo powoli, jej nawierzchnia była w fatalnym stanie, poruszało się po niej sporo samochodów, zarówno ciężarowych, jak i osobowych. Szczególną uwagę przykuwały jednak jej pobocza – zaskakująca liczba i różnorodność

5 W latach 2011-2015 zrealizowałam mikroprojekty dofinansowane z grantów badawczych w ramach Rozwoju Młodej Kadry w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej UAM w Poznaniu – „Branża mobilności: między reżimem logistyki a wykonawstwem” (2015), „Transnacionalność w drodze. Badania pilotażowe w środowisku polskich kierowców ciężarówek dalekobieżnych na terenie Europy Zachodniej” (2012), „Kultura w drodze: translokacyjność i mobilność kierowców ciężarówek dalekobieżnych” (2011).

stacji benzynowych, budynki klubów nocnych, przydrożne zoo, egzotyczne nazwy centrów obsługi transportu dalekobieżnego („Nevada”, „Las Vegas”, Port 2000), parkingowa piramida Horusa w Pożrzadle, pstrokate bary, motele i restauracje o dziwacznych nazwach i wyglądzie, sporo sklepów spożywczych, skupów palet, zniszczone przystanki autobusowe, mieszkańcy mijanych miejscowości cisnący się na wąziutkich chodnikach, wprawiani w kołysanie podmuchami przejeżdżających tirów, prostytutki stojące przy leśnych ścieżkach, majacząca w oddali świebodzińska figura Chrystusa Króla, a przede wszystkim feeria różnego rodzaju tablic ogłoszeniowych, znaków, szyldów i to nie tylko w języku polskim, lecz także, co wydaje się paradoksalne, tutaj na pograniczu polsko-niemieckim, w języku rosyjskim. Wówczas tego nie rozumiałam, a starą dwójkę odbierałam jako swoiście egzotyczną, jako dziwną drogę, wizualnie fascynującą, której kiedyś, przy innej okazji chciałabym się bliżej przyjrzeć.

Rok później w lipcu 2012 r., w takich samych okolicznościach, wracałam już biegnącą niemal równoległe do DK92, otwartą w grudniu 2011 r., A2. Był to dopiero drugi miesiąc obowiązywania opłat za przejazd tą drogą, dlatego okazał się on zgoła odmienny nie tylko od tego sprzed roku, ale od wszystkich moich dotychczasowych podróży europejskimi autostradami. W tamtym czasie A2 pomiędzy Świeckiem a Poznaniem jawiła się wyjątkowo. Ta, jeszcze niezwykle świeża i idealna, płatna droga charakteryzowała się pustką – na 170-kilometrowym odcinku ciągnącym się od polsko-niemieckiej granicy do Poznania minęłam jedynie kilkanaście samochodów. Wrażenie ciszy i opustoszenia potęgowała dodatkowo ciemność nocy.

Te inspiracje mają przede wszystkim wymiar wizualny. Prócz nich jednak chcemy wspomnieć o dwóch innych. Pierwsza z nich to badania Waldemara Kuligowskiego dotyczące dyskursów wokół figury Chrystusa Króla Wszechświata ze Świebodzina, położonego przy DK92. Pozornie, największy (w pewnym momencie) na świecie monument Chrystusa to obiekt nade wszystko wizualny, jednak zarówno jego rozmiary, jak i peryferyjne położenie oraz przypisywane mu znaczenia uruchomiły dwa opozycyjne względem siebie dyskursy,

stające się istotniejszym niż wizualność polem analizy (Kuligowski 2014a: 137-148). W okresie 2010-2011 świebodziński monument był przedmiotem naszych obserwacji – z pomocą studentów przeprowadziliśmy także szereg rozmów, pytając polskich i zagranicznych przyjezdnych o powody wizyty w Świebodziźnie. Znaczący w niniejszym kontekście jest fakt traktowania świebodzińskiej figury głównie jako specyficznej atrakcji turystycznej, o tyle dostępnej, że położonej blisko drogi krajowej, ale także ekspresowej S3, linii kolejowej oraz autostrady A2. Rozłożone ramiona Chrystusa, w zamierzeniu lokalnego księdza-pomysłodawcy monumentu, miały być widoczne właśnie dla użytkowników tych dróg, przypominając im o duchowym wymiarze życia i celu innym niż tylko ten, który wskazuje GPS. Z perspektywy badacza natomiast, nie sposób nie zaliczyć budowy tego gigantycznego pomnika do repertuaru środków mających rewitalizować peryferyjne miasto (Kuligowski 2011).

Jeszcze innym impulsem okazały się badania, jakie prowadziłam na terenie gminy Kuślin dla Muzeum Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie<sup>6</sup>. Gmina ta stanowi doskonały przykład ilustrujący proces fragmentaryzacji przestrzeni spowodowanej budową autostrady (Gurrutxaga, Saura 2013: 157-164; Jaeger i in. 2007; Kramer-Schadt i in. 2014: 711-723; Serrano i in. 2002: 113-123). A2 przecięła teren tej gminy na pół ingerując nie tylko w jej krajobraz, ale także w sposoby jego doświadczania przez mieszkańców. Proces ten znakomicie ujawnił się w realizowanych przeze mnie badaniach, w trakcie których zajmowałam się zbieraniem m.in. lokalnych nazw toponimicznych. To właśnie one odzwierciedlają zmiany przestrzenne i społeczne, jakie zaszły po otwarciu nowego odcinka autostrady (Stanisz 2015c).

Do tych inspiracji z pewnością należy dodać zaobserwowaną przez nas intensyfikację nierzadko sprzecznych ze sobą dyskursów – medialnych, politycznych oraz ekonomicznych – dotyczących

6 Był to projekt realizowany w latach 2012-2015, sfinansowany ze środków Narodowego Programu Rozwoju Humanistyki, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego pt. *Atlas niematerialnego dziedzictwa kulturowego wsi wielkopolskiej* (nr 11H11026580). W jego ramach prowadziłam badania na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu nowotomyskiego (gminy: Kuślin, Lwówek, Miedzichowo, Nowy Tomyśl, Opalenica, Zbąszyń).

rozbudowy infrastruktury drogowej w Polsce, jaka nastąpiła zwłaszcza w przeddzień mających się odbyć w naszym kraju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w roku 2012 (np. *Autostrada A2 to podporządkowanie Polski Niemcom!* 2011; *Autostrada jak tanie chińskie majtki po pierwszym praniu* 2011; Czauderna 2012; Gąsior 2012; Głombicki 2012; Grzeszak 2012; Majak 2012a, 2012b; Szczęch 2012; Wachnik 2012a;). W ogólnopolskich, ale i lokalnych mediach, przeważał jednak dyskurs podkreślający symboliczną wagę otwarcia nowego odcinka autostrady A2. Pojawiały się m.in. hasła o przekraczaniu bariery polskich kompleksów i niemożności, realizacji polskich marzeń o bliskim kontakcie ze światem zachodnim, finalnym wjeździe do Europy, zwieńczeniu ważnego etapu transformacji czy „końcu” modernizowania Polski (np. *106 km nowej autostrady prosto do Europy* 2011). Wszystko to zadecydowało o naszym coraz większym zainteresowaniu nie tyle samą autostradą A2, co konsekwencjami jej budowy dla społeczności lokalnych zamieszkujących jej pobocza – miejscowości położone bezpośrednio przy DK92, która do grudnia 2011 r. stanowiła najważniejszy korytarz tranzytowy łączący Zachód ze Wschodem.

#### PROJEKT: ANTROPOLOGIA MODERNIZACJI POPURZEC AUTOSTRADĘ

Zasadniczym celem projektu stał się opis, interpretacja i ocena procesu modernizacji związanej z budową autostrady A2 w kontekście Polski lokalnej. Przyjęliśmy, iż polska modernizacja nie jest procesem zakończonym (por. Sztompka 1999: 65-68) oraz że w momencie, w którym projekt tworzyliśmy, jej ważnym etapem stała się rozbudowa wielkiej infrastruktury drogowej, mająca zaświadczać o pełnej transformacji Polski w kraj nowoczesny i zachodnioeuropejski. Niemniej jednak uznaliśmy, iż nie wystarczy przyrzeć się zideologizowanej i upolitycznionej medialnej narracji, bowiem modernizacja wywołana przez budowę autostrady A2 wytworzyła zarówno nowe formy przedsiębiorczości, jak i nowe formy ubóstwa. Tym, co od początku stanowiło dla nas najistotniejsze pole badawcze, były

oddolne praktyki ekonomiczne podejmowane w lokalnych społecznościach, których zbadanie miało nam pomóc w uchwyceniu rzadko dostrzeganych mechanizmów i skutków modernizacji.

Ponieważ kluczowym pojęciem stała się dla nas właśnie modernizacja, którą rozumiemy tutaj jako procesy społeczno-ekonomiczne zachodzące w kontekście budowy, rozbudowy i witalizacji infrastruktury drogowej, to metaforycznie ujmujemy je jako „ruchome modernizacje” lub też doprecyzowujemy jako „modernizację poprzez autostradę”. Jednym z podstawowych pytań, jakie postawiliśmy było pytanie o dynamikę spotkania „wielkiej” modernizacji z „małą”, a zatem modernizacji będącej prorozwojową praktyką państwową oraz upolitycznioną ideologią z modernizacją działającą się na poziomie życia codziennego, z jej praktycznymi efektami, obieranymi strategiami adaptacji do lokalnych możliwości – przestrzennych i ekonomicznych, a także z uwzględnieniem dyspozycji określonych aktorów społecznych oraz przebiegu i rezultatów oddolnego lobbingu.

Hasło modernizacji w Polsce nierozzerwalnie łączy się z planowaniem oraz faktyczną rozbudową infrastruktury (transportowej, technicznej i społecznej), której rozwój należy rozpatrywać nie tylko w kontekście ekonomicznym, ale także politycznym, ideologicznym i wreszcie społecznym. Wszędzie tam, gdzie pojawia się potrzeba (realna bądź nie) budowy, rozbudowy lub witalizacji – w naszym przypadku interesującej nas infrastruktury drogowej – niezależnie od tego, czy mamy do czynienia z projektami rządowymi, powiatowymi czy gminnymi – w użyciu zawsze znajdzie się pojęcie modernizacji. Mówi się wówczas o tym, że „rusza modernizacja”, podkreśla się, „że będzie gruntowna, że oto ma nastąpić rozwój poprzez modernizację, przebudowa będzie polegać na modernizacji czy że w końcu doczekaliśmy się modernizacji”<sup>7</sup>. Warto

7 Medialnych doniesień na temat modernizowania polskich dróg (od krajowych po gminne) jest wiele. Ukazują się one zarówno w prasie ogólnopolskiej i lokalnej, jak i na portalach internetowych – powiatowych i gminnych oraz w lokalnych wiadomościach telewizyjnych. By podać kilka przykładów: *Autostrada A2: modernizacja w okolicach Świecka* 2009; *Modernizacja najstarszego odcinka A4* 2013; *Modernizacja sieci dróg powiatowych w obrębie Autostrady A2* 2013; *Na A4 znów postoiż. Rusza modernizacja dwóch węzłów* 2015.

jednak odnotować, iż ideologiczny nacisk kładziony na rozbudowę i modernizację polskiej infrastruktury drogowej jeszcze w 2015 r. nie przystawał do jej stanu faktycznego. Przykładowo w rankingu Komisji Europejskiej z listopada 2015 r. wskazywano, iż polski transport ze względu na jakość, wykonanie i bezpieczeństwo infrastruktury drogowej znajduje się na przedostatnim miejscu wśród krajów UE (ostatnie miejsce zajmuje Rumunia)<sup>8</sup>.

Modernizacja to także słowo-klucz chętnie i często stosowane w lokalnych planach rozwojowych. Na wsiach, w małych miasteczkach modernizuje się wszystko, co powiązane z przestrzenią publiczną i służyć ma ogółowi: oświetlenie, szkoły, przedszkola, budynki, place zabaw, świetlice, strefy rekreacyjno-towarzyskie, kościoły, przystanki, targowiska, łącza internetowe, plaże miejskie, komendy policyjne itd. Najczęściej te małe, lokalne modernizacje są ściśle powiązane z wielkimi modernizacjami. To właśnie tych powiązań dotyczy niniejsza książka.

Sądzymy, że na naukowym poziomie, omawiany projekt od początku posiadał walor innowacyjny i oryginalny. W Polsce brakuje antropologicznych badań opartych na głębokiej etnograficznej pracy terenowej, które dotyczyłyby infrastruktury, zwłaszcza budowy autostrad i dróg ekspresowych jako przykładów krajobrazów kulturowych kształtujących się w kontekście lokalnej modernizacji. Żywiliśmy więc nadzieję, iż nasze badania mogą wypełnić tę lukę i przyczynią się do lepszego zrozumienia modernizacji poprzez autostradę oraz zainicjują w polskich naukach społecznych pogłębione prace badawcze w nurcie *road studies*. Niemniej warto odnotować moment, w którym nastąpiła, jak się nam wydaje chwilowa, intensyfikacja zainteresowania polską modernizacją

8 W przygotowanym przez KE zestawieniu wykorzystano dane m.in. Eurostatu, Europejskiej Agencji Środowiska czy Światowego Forum Ekonomicznego. Porównano w nim wyniki państw członkowskich w 29 kategoriach związanych z transportem. Zob. *Raport o jakości transportu w krajach UE. Miejsce Polski? W tyle* 2015, [www.rm24.pl/fakty/polska/news-raport-o-jakosci-transportu-w-krajach-ue-miejsce-polski-w-ty,nId,1925801#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=firefox](http://www.rm24.pl/fakty/polska/news-raport-o-jakosci-transportu-w-krajach-ue-miejsce-polski-w-ty,nId,1925801#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=firefox) (data dostępu 14.01.2017); *Unijna tabela wyników – poprawa w sektorze transportu państw członkowskich. Komunikat prasowy Komisji Europejskiej, 20 listopada 2015 r.*, [europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-61117\\_pl.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-61117_pl.pdf) (data dostępu 14.01.2017).

– głównie z perspektywy socjologicznej i ekonomicznej. Dobrym przykładem jest ekspercka dyskusja opublikowana latem 2013 r. na łamach czasopisma społeczno-kulturalnego „Więź” zatytułowana *Wielka Polska nowoczesna*. Dyskusję zainicjowała redakcja „Więzi” zwracając się do kilku ekspertów z pytaniem o to, w jaki sposób Polska powinna zdefiniować cele modernizacji w perspektywie unijnego budżetu na lata 2014-2020<sup>9</sup>. Podjęcie tego tematu w roku 2013 należy uznać za o tyle ważne, że w Polsce właśnie kończył się okres wydatkowania środków strukturalnych UE przyznanych w latach 2007-2013. Wzmocnieniu uległy także negatywne komentarze odnośnie wielkich inwestycji (w większości infrastrukturalnych) powiązanych z organizacją przez Polskę Euro 2012. W efekcie powstał pakiet eksperckich narracji o jakości potransformacyjnych procesów modernizacji w Polsce z próbą wskazania na konieczność zmiany ich rozumienia i definiowania. Tym, co wydaje się w tej dyskusji zbieżne z naszym rozumieniem „problemu” polskiej modernizacji, jest zwrócenie uwagi na tendencję do pomijania jej społeczno-ego aspektu, a zatem jej zbyt wąska koncepcja (Rogaczewska 2013; Wołodźko 2013), „do cna materialna i technokratyczna” (Rogaczewska 2013), przez decydentów i polityków sprowadzana wyłącznie do rozbudowy infrastruktury, w tym budowy autostrad (Kucharczyk 2013). Jednakże z antropologicznego punktu widzenia dla pełniejszego zrozumienia polskiej modernizacji, istotne jest, by odnotować swoiste przeniesienia materialistycznie definiowanej modernizacji na poziom jej potocznego rozumienia przez ogół polskiego społeczeństwa. W praktyce to powszechne pojmowanie modernizacji jest ambiwalentne, a towarzyszące jej procesom zbiorowe emocje rozciągają się od fatalizmu po euforię.

9 Redakcja „Więzi” przeprowadziła ankietę wśród ekspertów reprezentujących polskie *think tanki* – niezależne ośrodki analityczne (organizacje non profit, redakcje pism opiniotwórczych, komórki analityczne w strukturach instytucji publicznych). Wśród ekspertów znaleźli się Jerzy Hausner – współtwórca Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej, Jacek Kucharczyk reprezentujący Instytut Spraw Publicznych, Maria Rogaczewska z Zespołu Projektów Społecznych UW, Andrzej Sadowski z Centrum Adama Smitha, Michał Sutowski z Instytutu Studiów Zaawansowanych oraz Krzysztof Wołodźko redaktor pisma „Nowy Obywatel”.

Tym bardziej, z badawczego punktu widzenia, ciekawym przykładem modernizowania poprzez autostradę jest odcinek autostrady A2 Świecko-Nowy Tomyśl. Inwestycja ta wywołała wiele różnych konsekwencji – ekonomicznych, kulturowych, społecznych – transformujących lokalne krajobrazy kulturowe. To ostatnie pojęcie jest szczególnie silnym, afektywnym elementem współtworzącym poczucie przynależności i identyfikacji (Lovell 1998). Ważną kategorią staje się tym samym „topofilia” (Tuan 1990). Sugeruje ona, by lokalne otoczenie pojmować także jako źródło poczucia piękna, przyjemności i bezpieczeństwa. Ma ono bowiem nie tylko wymiar funkcjonalny, ale i symboliczny, na który składają się relacje między ludźmi a miejscami, obejmujące zachowania, wartości, opinie. Pojawienie się autostrady w niewielkich miastach i wsiach zmusiło mieszkańców do ustosunkowania się wobec tego *novum*, zarówno symbolicznie, jak i funkcjonalnie. Duma, radość, poczucie satysfakcji kształtują postawę topofilii; niechęć, niezgoda, obojętność skutkują natomiast postawą topofobii.

Założyliśmy, na podstawie wstępnych badań kartograficznych oraz wizji lokalnych z użyciem metody antropologii wizualnej, iż obszar ten został dotknięty przez znaczącą transformację jakościową. Wyraźne zmiany zaszły na terenie gmin, przez które przeprowadzono autostradę A2, a które leżą w strefie drogi krajowej nr 92. Miejscowości leżące przy tej drodze tranzytowej, czerpiące z ruchu samochodowego różnego typu profity, za sprawą autostrady zostały „odsunięte” od głównego nurtu tego przepływu. W mikroskali dokonała się tam „trauma wielkiej zmiany” (Sztompka 2000), polegająca na doświadczeniu nieoczekiwanej degradacji o charakterze zewnętrznym, niezawinionym (z punktu widzenia tzw. zwykłych mieszkańców) i szybkim. Wywołane przez „traumę” procesy mają charakter procesualny, a także bardzo niejednoznaczny. Rozpoznanie tych procesów – ich kierunki, logiki, przejawy i znaczenia – jest jednak istotne dla zrozumienia obecnej kondycji kultury i gospodarki. Zbadanie polskiej modernizacji początku XXI w. – modernizacji na poboczu autostrady – stało się głównym naukowym wyzwaniem projektu.

Prace badawcze w miejscowościach położonych między autostradą A2 a DK92 na odcinku pomiędzy Świeckiem a Nowym Tomysłem prowadziliśmy właściwie już od końca roku 2012 r. Rozpoczęły się one od bardzo wstępnej kwerendy terenowej zrealizowanej jeszcze w trakcie tworzenia projektu, wizji lokalnych i badań pilotażowych zrealizowanych w 2014 r., a były kontynuowane w formie badań etnograficznych – stacjonarnych, pogłębionych i wielomiejscowych w 2015 r. Ostatnie działania badawcze podjęliśmy w roku 2016 w trakcie stacjonarnych i mobilnych badań uzupełniających oraz nagrywania etnograficznych audioreportaży.

Teren oraz sposób prowadzenia badań wyłoniliśmy w oparciu o mobilne, powtarzalne wizje lokalne oraz kwerendy kartograficzne i internetowe. Na ich podstawie stworzyliśmy raport, który posłużył nam jako baza projektu (Stanisz 2014a). Po wstępnym zaznajomieniu się z terenem (były to kilkukrotne przejazdy starą dwójką), szczegółowej analizie map satelitarnych i topograficznych oraz zebranych przez nas materiałów wizualnych, wyodrębniliśmy 5 głównych odcinków badawczych, wokół których skupiać się miały nasze dalsze działania. Odcinki te zlokalizowane są wzdłuż DK92 i usytuowane w różnej odległości do autostrady A2 – od 0,5 km do 7 km. Na terenie niektórych z nich znajdują się zjazdy z autostrady<sup>10</sup>. Wybrane do badań odcinki zlokalizowane są na terenie 2 województw – wielkopolskiego i lubuskiego, 4 powiatów (nowotomyski, międzyrzecki, świebodziński, sulęciński), 7 gmin (Miedzichowo, Trzciel, Szczaniec, Świebodzin, Lubrza, Łągów oraz Torzym). W efekcie teren badań objąć miał 23 miejscowości, z których każdą przecina DK92<sup>11</sup>. W praktyce, w myśl paradygmatu

nowych mobilności, podążaliśmy albo za naszymi rozmówcami, albo sytuacjami i wydarzeniami. Konsekwencją było powiększenie terenu badań o miejscowości położone wzdłuż drogi ekspresowej S3 – pomiędzy Jordanowem a Rosinem<sup>12</sup>, miejscowości stanowiące siedziby poszczególnych gmin<sup>13</sup> oraz inne, które choć bardziej oddalone zarówno od DK92 jak i A2, to istotne dla wewnętrznych, lokalnych powiązań społecznych<sup>14</sup>. Teren został również rozszerzony o odcinek DK92 pomiędzy Poznaniem a Pniewami, głównie ze względu na obserwowany przez nas dynamiczny rozwój strefy magazynowej w jego obrębie. Częściowo uwzględniliśmy też, wcześniej zignorowany w projekcie, teren przygraniczny<sup>15</sup>.

Geograficznie pierwotnie zakładany teren badań miał się rozciągać pomiędzy wsią Bolewice na wschodzie a wsią Boczów na zachodzie i liczyć 90 km długości. W rzeczywistości objął 170-kilometrową trasę łączącą polsko-niemiecką granicę w Słubicach z Poznaniem. Niemniej jednak, najbardziej intensywne badania terenowe zrealizowaliśmy w obrębie wspomnianych 5 odcinków, w skład których wchodziły miejscowości zróżnicowane pod względem liczby mieszkańców (od 22-tysięcznego Świebodzina po kilkunastoosobowy Janisławiec), struktury społecznej, zaplecza

10 Zjazdy z autostrady znajdują się na obrzeżach miasteczek: Trzciel (4 km od jego centrum) oraz Torzym (1,2 km od jego centrum).

11 Odcinek I: Bolewice, Bolewicko, Sępólno, Miedzichowo, Stary Folwark (woj. wielkopolskie, pow. Nowy Tomyśl, gm. Miedzichowo). Odcinek II: Trzciel, Jasieniec, Bielań, Lutol Suchy, Brójce (woj. lubuskie, pow. Międzyrzecz, gm. Trzciel). Odcinek III: Myszęcín (woj. lubuskie, pow. Świebodzin, gm. Szczaniec), Wityń, Rzeczyca, Wilkowo (woj. lubuskie, pow. Świebodzin, gm. Świebodzin). Odcinek IV: Mostki, Janisławiec (woj. lubuskie, pow. Świebodzin, gm. Lubrza), Stok, Gronów, Pożrzadło

(woj. lubuskie, pow. Świebodzin, gm. Łągów). Odcinek V: Torzym, Koryta, Pniów, Boczów (woj. lubuskie, pow. Sulęcín, gm. Torzym).

12 Droga ekspresowa S3 okazała się znacząca w kontekście Świebodzina już w trakcie badań pilotażowych. Przecina ona prostopadle zarówno DK92 jak i A2. Badania zrealizowaliśmy w miejscowościach położonych wzdłuż S3 na jej 20-kilometrowym odcinku oraz w strefie, biegnącej do niej równolegle starej trójki. Teren ten rozciąga się pomiędzy Jordanowem na północy, gdzie splatają się z sobą S3 oraz A2 i znajduje się zjazd autostradowy, a Rosinem na południu. Pomiedzy nimi zlokalizowane są wsi: Lubinicko, Grodziszczce, Witosław oraz Rusinów. Budowa S3 na odcinku Międzyrzecz-Sulechów oraz oddanie do użytku węzła Jordanowo w maju 2013 roku wywołało podobne konsekwencje społeczno-ekonomiczne jak otwarcie nowego odcinka autostrady A2.

13 Zob. [www.issuu.com/agateamaria/docs/wizja\\_lokalna\\_notatki\\_terenowe\\_ag](http://www.issuu.com/agateamaria/docs/wizja_lokalna_notatki_terenowe_ag) (data dostępu 15.01.2017).

14 W ten sposób do badanych przez nas miejscowości włączyliśmy: Przelazy oddalone o 6 km od Mostek, Kownaty leżące 4 km na północ od zjazdu z autostrady w Torzymiu, Garbicz zlokalizowany pomiędzy Torzymiem a Boczowem oraz Sulęcín oddalony o 16 km od Torzymia.

15 W badaniach uzupełniających uwzględniliśmy przygraniczne Świecko oraz Słubice, a także oddalony 20 km od przejścia granicznego Rzepin.

instytucjonalno-kulturalnego oraz jakości publicznej infrastruktury. Mimo tych różnic wspólna dla każdej z nich pozostaje specyficzna przydrożna estetyka oraz ekonomia. Krajobraz tych, w większości niewielkich wsi, to charakterystyczne miejsca obsługi transportu dalekobieżnego i turystycznego (motele, hotele, stacje benzynowe, bary, restauracje, kluby nocne), punkty i zakłady usługowe, których działalność oscyluje wokół automobilności (skupy palet, ciągników siodłowych lub/i naczep, miejsca napraw nawigacji i CB radia, wulkanizacje, stacje naprawcze, myjnie samochodowe), magazyny bądź bazy spedycyjno-logistyczne. Wizualności tej niemal wcale nie da się kojarzyć z tradycyjnie rozumianą wiejskością.

Dodatkowo w okresie, w którym prowadziliśmy badania począwszy od naszych pierwszych wyjazdów terenowych pod koniec 2012 r., wizualność ta podlegała przemianom – z krajobrazu większości miejscowości zaczęły znikać małe lokalne sklepiki, niewielkie stacje benzynowe, przydrożne bary, a nawet motele i hotele. Zaczęło się za to pojawiać coraz więcej wielkoformatowych ogłoszeń o sprzedaży nieruchomości, zakończono budowę nowych centrów obsługi transportu dalekobieżnego (np. w Stoku czy Janisławcu), otwarto popularne w całej Polsce dyskonty spożywcze.

Na pierwszy rzut oka wyraźne, lecz odmienne jakościowo, okazały się zmiany zachodzące w miejscowościach, na terenie których znajdują się zjazdy autostradowe (Trzciel, Torzym). Byliśmy świadkami modernizacji DK92 w Torzymiu, a także innych pomniejszych dróg gminnych i powiatowych, powstawania i otwarcia małych supermarketów, nowych stacji benzynowych, budowy nowych domów jednorodzinnych na obrzeżach niektórych miejscowości, rozbudowy infrastruktury rowerowej na terenach leśnych, procesu zanikania komunikacji publicznej wraz z degradacją przystanków autobusowych, zmian w natężeniu ruchu samochodowego DK92 (głównie osobowego oraz autokarowego).

Od samego początku było jasne, iż pod wpływem otwarcia nowego odcinka autostrady oraz innych globalnych procesów politycznych i ekonomicznych badany obszar dotknięty został przez znaczące, lecz różne transformacje. Miejscowości do niedawna leżące przy głównej drodze tranzytowej łączącej Zachód ze Wschodem,

czierpiące korzyści z ruchu samochodowego, na skutek modernizacji poprzez rozbudowę infrastruktury dla mobilności oraz odroczone skutki potransformacyjne, zmuszone zostały do wynalezienia nowych strategii ekonomicznych oraz rewaloryzacji z jednej strony lokalności, z drugiej podejścia do idei przepływu. Wywołana przez te zmiany „trauma”, oraz teoretyczny wzrost potencjału mobilności sprowokowany „obecnością” A2 zadecydowały o tym, że procesy społeczno-ekonomiczne, które mieliśmy okazję obserwować przez blisko 4 lata, należy traktować jako niejednoznaczne – rządzące nimi reżimy, dyskursy i ich przejawy, a także sposoby wartościowania, doświadczania i wykorzystywania modernizacji okazały się ważne dla zrozumienia obecnej kondycji kultury społecznej i gospodarczej w Polsce lokalnej (Kuligowski, Stanisław 2015: 175-194).

Poza miejscowościami położonymi wzdłuż starej dwójki terenem przeprowadzonych badań była także sama autostrada A2. Obserwowaliśmy Punkty Poboru Opłat w Gołuskach i Tarnawie, Miejsca Obsługi Pasażerów – tzw. MOP-y Konarzewo, Sędzinek-Zalesie, Wytomyśl-Kozielaski, Chociszewo-Rogoziniec, Walewice-Koryta, Gnilec-Sosna, Obwody Utrzymania Autostrady (OUA Bolewice, Biały Mur w Myszęcinnie oraz Ilanka w Torzymiu). Miejscami, które odwiedziliśmy i dokumentowaliśmy były także tereny leśne rozciągające się między DK92 a autostradą A2, niezabudowane „zaplecza” poszczególnych miejscowości, autostradowe przejścia dla zwierząt oraz wewnętrzne drogi przyautostradowe.

Teren badań pod względem dominujących narracji na temat autostrady A2 oraz kondycji społeczno-ekonomicznej dość wyraźnie dzieli się na dwie strefy: można je określić jako strefę nowej biedy (odcinki badawcze od I do III) oraz strefę nowej przedsiębiorczości (odcinki badawcze IV-V). Strefy te wyłoniły się w trakcie prowadzonych przez nas badań zupełnie przypadkowo, kiedy opracowywaliśmy logistykę dla grupowych badań pilotażowych. Po prostu dokonaliśmy podziału terenu na pół wzdłuż drogi ekspresowej S3. Jednakże te dwie połówki, które początkowo określaliśmy jako część „bliżej granicy” lub „zachodnią” oraz część „bliżej Poznania” lub „wschodnią” okazały się opozycyjne. Osobiście koordynowałam i prowadziłam badania w części zachodniej między Świebodzinem



a Boczowem – teren ten reprezentuje nową przedsiębiorczość i niezadko euforyczność względem idei modernizacji poprzez autostradę. Waldemarowi Kuligowskiemu przypadła w udziale część wschodnia położona między Bolewicami a Myszęcinem – strefa nowej biedy i fatalizmu (Kuligowski, Stanisław 2015: 175-194).

#### PROJEKT: METODOLOGIE

Wspomnieliśmy już, że w dorobku polskiej etnografii, etnologii i antropologii kulturowej nie było dotąd osobnych, systematycznych badań poświęconych krajobrazowi kulturowemu autostrady. Specyfika przedmiotów badań projektu wymagała zatem sięgnięcia nie tylko po narzędzia i koncepcje sformułowane przez badaczy „traumy wielkiej zmiany” w Polsce, ale także po idee wypracowane w ramach *road studies*. Nurt ten skupia się na badaniach „krajobrazów w ruchu”, czyli przepływu ludzi, towarów, znaczeń itp. w przestrzeniach współczesnych systemów komunikacyjnych (dróg, autostrad, ale także parkingów, stacji paliw, myjni samochodowych, moteli, barów itp.) (Erikson, Snead, Darling 2009). Obejmuje też różne typy krajobrazów kulturowych: od wiejskich dróg, zintegrowanych z krajobrazem, po gigantyczne węzły komunikacyjne i autostrady z ich inwazyjną i monumentalną infrastrukturą. Najbardziej znaczące są tutaj relacje między „nieruchomym” krajobrazem lokalności a mobilnością zdarzeń drogowych (Merriman 2007). Ten nurt analiz, aktywnie rozwijany w USA, Wielkiej Brytanii czy Francji, w Polsce jest niemal nieznaną. Najbardziej adekwatną koncepcją badań jest w tym świetle „antropologia wielomiejskowa”. Przyjęta przez nas wielomiejskowość zakładała przeprowadzenie badań kilkuetapowych, w obrębie wcześniej wymienionych odcinków, przy udziale wielu badaczy oraz w zróżnicowanych środowiskach (mobilnie, stacjonarnie, symultanicznie i wahadłowo). W rezultacie zastosowania takiego podejścia zamierzaliśmy stworzyć serię studiów przypadków, dostarczającą jakościowo zaawansowanego, „gęstego” i ulokalnionego materiału.

Nasze podstawowe założenia metodologiczne odwołują się jednak nie tylko do metodologii etnografii wielomiejskowej (Marcus 1995: 95-117), zrywającej z tradycyjną konwencją prowadzenia badań etnograficznych zlokalizowanych w jednym miejscu, bowiem odwołujemy się również do paradygmatu nowych mobilności. Jakkolwiek na poziomie projektowania badań nie posłużyliśmy się pojęciem mobilności, pojawiło się ono w obserwowanym przez nas terenie niejako mimochodem (Stanisław 2015b: 213-226). Przedmiot naszych badań nie był ani jednorodny, ani też pojedynczy – nie była nim wyłącznie autostrada, droga krajowa, mała modernizacja czy strategię ekonomiczne lokalnych społeczności. Szybko okazało się, że prowadzimy badania w warunkach nieustannego ruchu. Przez „nasz” teren nieustannie przepływali, w różnych kierunkach i celach, używając różnych środków transportu, różni aktorzy społeczni: kierowcy tirów i busów, robotnicy drogowi, emigranci zarobkowi, przedstawiciele handlowi i turyści. W ruchu znajdowaliśmy się także my – badacze terenowi – przemieszczając się pomiędzy miejscowościami położonymi wzdłuż starej dwójki własnymi samochodami, autostopem, pociągami, autobusami, rowerami, pieszo. Ten obserwowany i doświadczany przez nas przepływ nie mógł być zamknięty w jednomiejskowej ramie. Wymagał on oczywiście kontekstualizowania, ponieważ wpływa na to, co lokalne, ale równie konieczne okazało się nieustanne porównywanie. W efekcie zakładany przez nas niedokończony proces modernizacji wywołany otwarciem odcinka A2 pomiędzy Świekiem a Nowym Tomysłem był przez nas analizowany jako zakorzeniony w przestrzeni wielomiejskowej oraz w zróżnicowanych praktykach społecznych wielu podmiotów.

Esencją założeń etnografii wielomiejskowej i mobilnej jest podążanie za ludźmi, połączeniami i skojarzeniami (Falzon 2009). Pojęcie etnografii mobilnej po raz pierwszy pojawiło się w pracy *The new mobilities paradigm* Mimi Sheller i Johna Urry’ego (2006). Metodologia ta jest rozwijana w oparciu o tradycyjne metody etnograficzne, które w przypadku badań prowadzonych w ruchu, a zatem w wielu miejscach, są w charakterystyczny sposób kombinowane – obok siebie najczęściej idą obserwacja, metody audiowizualne

i wywiady (od nieustrukturyzowanych po biograficzne i narracyjne). Najistotniejszym założeniem tej metodologii jest podążanie badacza za ludźmi, które w zależności od rodzaju ich mobilności jest sezonowe, cykliczne bądź objazdowe. W tym sensie przypomina tzw. *shadowing*, obejmując cały wachlarz sposobów poruszania się za i wraz z ludźmi – od spacerowania po wielkoskalowe przemieszczanie się w obrębie aglomeracji miejskich, pomiędzy miastami czy przemieszczanie transgraniczne różnego rodzaju systemami transportu (Czarniawska 2007).

Mobilna etnografia jest ściśle powiązana z wyłaniającą się w latach 80. XX w. metodologią etnografii wielomiejscowej, która ostatecznie podważyła tradycyjne, tj. konkretnie zlokalizowane geograficznie, rozumienie terenu w etnografii. Uogólniając założenie wielomiejscowości podejście to oznacza, że badacz może prowadzić badania w różnych lokalizacjach etnograficznych (Marcus 1995: 95-117). Była to odpowiedź na zapotrzebowanie studiów migracyjnych początkowo koncentrujących się na konsekwencjach przemieszczania się ludzi, zarówno w miejscach ich pochodzenia, jak i tych docelowych. Idea wielomiejscowości to poszukiwanie sposobów wyjaśnienia przepływu kulturowych znaczeń, rzeczy i tożsamości, które nie mogą być dłużej tłumaczone poprzez badania w jednym miejscu (Marcus 1998: 80). Jakkolwiek podejście to i tak polega na analizowaniu przestrzennej mobilności w oparciu o reprodukcję tradycyjnych i zlokalizowanych metod (etnograf bada kilka miejsc, a potem przeprowadza analizy porównawcze), to zawartość procesu przemieszczania i przepływu pomiędzy dwoma punktami pozostaje nieznaną (Cresswell 2006: 2). Oczywiście, etnografia zawsze zakładała, że badacz gdzieś wyrusza (niezależnie od tego, czy będzie to wyprawa na drugi koniec świata czy do sąsiedniej dzielnicy miasta, które sam badacz stale zamieszkuje) i koncentruje się na lokalnym kontekście przez długi okres. Można więc rzec, iż tradycyjnie badania etnograficzne mogą być postrzegane jako niemobilne i zakorzenione podejście, tkwiące w specyfice kontekstu czy w pojedynczym lokalnym miejscu (Adey 2010: 70).

Sama mobilność przez długi czas, znajdując się zresztą na obrzeżach akademickiego zainteresowania, była konceptualizowana jako

produkt relacji oraz działań społecznych. Jej rozumienie uległo zmianie wraz ze sformułowaniem paradygmatu nowej mobilności, który umieścił ruch i przepływ wśród najważniejszych praktyk społecznych, a w konsekwencji w centrum debat akademickich. Miejsce, terytorium i zakorzenienie nie stanowią już jedynych pól badawczych dla badań społecznych. Ten nowy trend spowodował, że etnografia została zmuszona do zaadaptowania mobilnych metod badań, choć oczywiście nie zastąpią one całkowicie tych tradycyjnych. Mobilność jako nieunikniona praktyka społeczna warunkuje metodę etnografii mobilnej, zarówno ontologicznie, hermeneutycznie, jak i epistemologicznie. Według Sheller i Urry'ego istnieje kilka wyłaniających się form mobilnej etnografii, które wymagają uczestnictwa we wzorach ruchu w trakcie badań (Sheller, Urry 2006: 217). Urry w książce *Mobility* wyjaśnia, że mobilna etnografia może wymagać podróżowania z ludźmi ze względu na to, iż jest to jedyna forma doznania ich sposobu życia. Poprzez współobecność i zanurzenie badacz porusza się w taki sposób, w jaki poruszają się ludzie, których bada – po drodze oczywiście przeprowadza się wywiady, stosuje obserwację oraz wszelkie inne techniki badawcze. Jest to więc forma uczestnictwa i przede wszystkim doświadczenia określonych wzorów ruchu (Czarniawska 2007; Urry 2007: 40).

W naszym rozumieniu metodologia ta pozwala na nową translację tradycyjnej obserwacji uczestniczącej w kontekście mobilności. Oznacza to, że pracą etnografa nie ma być wyłącznie obserwacja tego, co się dzieje, lecz przede wszystkim doświadczenie i odczuwanie z uwzględnieniem wielozmysłowej partycypacji – powinna zatem uprawomocniać także pozawizualne wymiary rzeczywistości, czyli tekstury, zapachy, dźwięki oraz wszelkiego rodzaju wrażenia motoryczne. Podobne podejście można odnaleźć w książce *Mobile methods* Moniki Büscher, Urry'ego i Katian Witchger (2011). Opisują oni nowe możliwości w badaniach zjawisk o charakterze mobilnym, które zawarte są w doświadczeniach zmysłowych, emocjonalnych, kinestetycznych, przelotnych i niekoniecznie przyczynowo-skutkowych. Jest to zatem rodzaj dochodzenia w ruchu, podążanie wzdłuż, *shadowing*, „etnograficzny stalking”, uczestnicząca interwencja, które pozwalają na stawianie pytań o to, co się zmienia,

co pozostaje takie samo, o konfigurację i rekonfigurację przedmiotów, przestrzeni, ludzi oraz informacji (Büscher i in. 2011: 1-13; por. Fincham i in. 2010: 5).

Przyjęte przez nas metodologie pozwoliły nam zaprojektować badania etnograficzne jako serię porównań i odniesień, w których narodowe i międzynarodowe modernizacje zderzają się ze sobą oraz stają się integralną częścią symultanicznych oraz paralelnych sytuacji lokalnych. Wielkie modernizacje nie są ani monolityczne, ani też zewnętrzne wobec tego, co lokalne. W efekcie zastosowania etnografii wielomiejscowej i mobilnej w ruch zostaliśmy wprawieni nie tylko my – badacze – ale także techniki badań, analizy i interpretacji; sprowokowało to proces nieustannego porównywania, powracania, powtarzania, weryfikowania i krzyżowania danych. Wierzymy, że był to najbardziej adekwatny sposób na zbadanie współczesnych zjawisk społecznych w odniesieniu do efektów budowy autostrady. Poruszanie się z miejsca na miejsce, „robienie etnografii w ruchu” w wielomiejscowym terenie wydało nam się najbardziej słuszne.

#### PROJEKT: METODY

Zrealizowane przez nas badania zaprojektowaliśmy jako wieloetapowe. Użyliśmy metod porównawczych, które pozwoliły nam na ukazanie wielu różnych oddolnych perspektyw. Wszystkie analizy, interpretacje oraz teoretyczne twierdzenia bazują na dwóch rodzajach danych. Po pierwsze, są to źródła zastane, takie jak: literatura regionalistyczna, oficjalne dokumenty samorządowe, raporty i dyrektywy, ustawy i uchwały związane z infrastrukturą drogową (publikowane przez Komisję Europejską, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, GDDKiA, urzędy wojewódzkie, starostwa powiatowe i samorządy), artykuły prasowe, treści internetowe (blogi, fanpage'e, portale urzędów gmin), opracowania statystyczne, mapy topograficzne i satelitarne, archiwalne materiały audiowizualne (fotografie, filmy wideo, reportaże radiowe, informacje telewizyjne). Po drugie wykorzystaliśmy źródła wywołane, które określamy

mianem wiedzy terenowej: są to wszelkiego rodzaju materiały zebrane przez nas oraz wszystkich badaczy terenowych w trakcie wizji lokalnych, badań pilotażowych oraz pogłębionych przy użyciu metody obserwacji, wywiadów etnograficznych, etnografii wizualnej oraz audioetnografii.

Badania, które zrealizowaliśmy w ramach projektu miały więc charakter zarówno etnograficzny, czyli były ugruntowane w terenie, jak i analityczny oraz ewaluacyjny. Nasze działania objęły kolejno:

- badania kartograficzne, których celem było zebranie informacji na temat zmian krajobrazowych, jakie zaszły na interesującym nas terenie; nabranie kompetencji w zakresie wiedzy na temat rozplanowania przestrzennego poszczególnych miejscowości (kompetencje te miały usprawnić późniejsze badania terenowe); nabycie wstępnej orientacji w terenie, tak by poznać realne odległości i kierunki;
- badania archiwalno-internetowe realizowane w oparciu o źródła zastane – literaturę regionalistyczną, powiatowe i gminne portale internetowe, raporty statystyczne czy wykazy działalności gospodarczych. Badania stanowiły podstawę dla wizji lokalnych oraz zespołowych badań pilotażowych. Ich celem było zgromadzenie szczegółowych informacji na temat przemian demograficznych, struktury społecznej, funkcjonowania samorządów, istniejącej infrastruktury technicznej, kulturalno-oświatowej i technicznej, aktywności lokalnych organizacji samorządowych, oddolnych działań obywatelskich, planowanych inwestycji czy specyfiki miejscowej przedsiębiorczości etc.;
- wizje lokalne przeprowadzone wiosną 2014 r., które wiązały się z kilkoma wizytami w siedzibach poszczególnych gmin. Ich celami były spotkania z włodarzami gmin, nawiązanie kontaktów z innymi lokalnymi autorytetami i aktywistami, weryfikacja podstawowych informacji o poszczególnych miejscowościach, na temat planów inwestycyjnych, przeprowadzenie kwerend w lokalnych bibliotekach oraz zebranie wstępnego materiału wizualnego (Stanisz 2014b);
- badania autostradowe – prowadzone jako powtarzalne i mobilne w latach 2014-2016 w formie przejazdów autostradą A2 na trasie

Poznań-Świecko, Świecko-Poznań. W ich ramach przeprowadziliśmy obserwacje w Punktach Poboru Opłat oraz Miejscach Obsługi Podróżnych;

- zespołowe mobilne badania pilotażowe, które zostały zrealizowane we wrześniu 2014 r. przez dwie 8-osobowe grupy badawcze w obrębie 5 odcinków badawczych we wszystkich wchodzących w ich skład miejscowościach. W badania te byli zaangażowani doktoranci oraz studenci IEiAK UAM w Poznaniu. Zostały zaprojektowane w ten sposób, by obie grupy prowadziły badania symultanicznie (począwszy od Boczowa oraz Bolewic) przemierzając się co 3-4 dni do wyznaczonych baz badawczych, z których badacze codziennie wyruszali w teren. Ich zadaniem było prowadzenie nieustrukturyzowanych wywiadów etnograficznych oraz zebranie materiałów audiowizualnych;
- pogłębione badania stacjonarne i mobilne zrealizowane od wiosny do jesieni 2015 r. przez 9 badaczy w oparciu o tematy wyłonione w trakcie pilotażu. Główną metodą badawczą była obserwacja uczestnicząca uzupełniana rozmowami z mieszkańcami miejscowości położonymi wzdłuż DK92. Każdy z badaczy spędził w terenie jeden miesiąc – niektórzy z nich zmieniali miejsce tymczasowego zamieszkania, inni pozostawali w jednej lokalizacji jak np. w Mostkach czy Torzymiu;
- badania audioetnograficzne zakładające aplikację metody dziennikarskiej w oparciu o założenia antropologii dźwięków i akustemologię. W ich rezultacie w roku 2016 powstało 5 etnograficznych reportaży radiowych, których tematy wyłoniliśmy na podstawie badań pogłębionych. Reportaże stanowią integralną część niniejszej książki i mają służyć jako alternatywny sposób prezentacji wiedzy terenowej;
- badania uzupełniające przeprowadzone w 2015 i 2016 r. Pierwsze z nich miały charakter mobilny i zostały zrealizowane wzdłuż DK92 na odcinku między Poznaniem a Pniewami, a zatem na terenie miejscowości których dotąd nie obserwowaliśmy. Uzupełnienie badań o obserwacje tego fragmentu starej dwójki wiązało się ze zmianami, jakie zaszły na tym terenie – rozwój strefy magazynowej, pojawienie się nowych barów przydrożnych oraz

nowych firm spedycyjnych. Drugie badania uzupełniające przeprowadziliśmy w Porcie 2000 w Mostkach, koncentrując się wyłącznie na grupie społeczno-zawodowej, jaką stanowią kierowcy ciągników siodłowych.

Na każdym etapie badań ugruntowanych w terenie docieraliśmy do przedstawicieli różnych środowisk: do reprezentantów lokalnych autorytetów i aktywistów (prowadziliśmy rozmowy z samorządowcami, osobami zaangażowanymi w działalność organizacji pozarządowych, policjantami, strażakami, księżmi, leśnikami, nauczycielami, pracownikami bibliotek, ośrodków kultury, przedstawicielkami kół gospodyń wiejskich, obecnymi i byłymi sołtysami i sołtyskami), lokalnych przedsiębiorców (hotelarzy, właścicieli barów, klubów nocnych, sklepów, parkingów, skupów palet, myjni samochodowych, osób prowadzących różnego rodzaju usługi, w tym trudniących się przydrożną sprzedażą krasnali ogrodowych, płodów rolnych i leśnych) i ich pracowników (od kierowników stacji benzynowych po osoby prowadzące toalety publiczne), dalej do osób zatrudnionych w Obwodach Utrzymania Autostrady, pracujących w Punktach Poboru Opłat, do robotników drogowych, kierowców ciężarówek i busów, emigrantów zarobkowych, turystów i wreszcie do „zwykłych” mieszkańców poszczególnych miejscowości.

Podsumowując – zastosowanie różnych metod i technik badawczych (obserwacji uczestniczącej i nieuczestniczącej, jawnej i niejawniej, nieustrukturyzowanych wywiadów i swobodnych rozmów, fieldrecordingu i fotografii) pozwoliło nam na:

- obserwację bezpośrednich i pośrednich powiązań między otwarciem w 2011 r. autostrady A2 na odcinku Świecko-Nowy Tomyśl a społeczno-kulturowymi zmianami zachodzącymi w miejscowościach położonych przy DK92, zwłaszcza w kontekście szeroko rozumianego krajobrazu kulturowego;
- identyfikację dynamiki oddolnych strategii ekonomicznych przedsięwziętych przez lokalne społeczności;
- ujawnienie wewnętrznych powiązań i sprzężeń między narodowymi i międzynarodowymi ideologiami rozwojowymi

- i modernizacyjnymi a działaniami (administracyjnymi, inwestycyjnymi, lobbingsowymi) samorządów lokalnych;
- analizę wpływu polskiego dyskursu modernizacyjnego ostatnich lat oraz „orientacji na Zachód” na dyskursy lokalnych autorytetów, przedsiębiorców oraz tzw. zwykłych mieszkańców; wyłonienie narracji o modernizacji u lokalnionej z wielu perspektyw: lokalnych autorytetów, przedsiębiorców, mieszkańców, turystów oraz innych grup społecznych stale przepływających przez badany przez nas teren (np. kierowców ciągników siodłowych, emigrantów, robotników drogowych).
  - uchwycenie korelacji między modernizacją technokratyczną a społeczną, a także przemian struktur przestrzennych oraz sposobów ich doświadczania przez mieszkańców modernizowanych obszarów.

Nazwa autostrada wywodzi się z języka włoskiego, w którym połączenie „auto” i „strada” oznacza „drogę samochodową”. W innych językach znajdziemy mniej lub bardziej zbliżone odpowiedniki tego słowa: po niemiecku – *autobahn*; po francusku – *autoroute*; po angielsku – *expressway*, *throughway*, *thruway*, *parkway*, *freeway*, *superhighway*, *motorway*; po rosyjsku – *автомостовная*; po czesku – *dálnice*; po słowacku – *diaľnica*; po baskijsku – *autobidea*. Termin autostrada – jakkolwiek po włosku oznaczający po prostu „drogę samochodową” – nie odnosi się oczywiście do wszystkich typów dróg, użytkowanych w transporcie lądowym. Trasy autostrad prowadzi się tak, by wyeliminować ostre zakręty, ich profil podłużny pozbawiony jest ostrych spadków i podjazdów. Każda jezdnia autostrady musi być wyposażona w co najmniej dwa pasy ruchu, oddzielne dla każdego kierunku, szeroki pas awaryjny, a także bezkolizyjne skrzyżowania oraz wjazdy i zjazdy. Autostrady są drogami pierwszej klasy technicznej i obsługują głównie ruch tranzytowy. Ich nawierzchnia może być bitumiczna (elastyczna) bądź betonowa (sztywna). Konieczne są bariery przeciwoślńieniowe między pasmami ruchu, duże i czytelne oznakowania, oświetlenie w miejscach niebezpiecznych, bariery ochronne i ogrodzenia, ekrany akustyczne i miejsca obsługi podróżnych. Wszystkie te parametry mają służyć jednemu nadrzędnemu celowi – szybkiemu przejazdowi aut.

Idea budowy drogi pozwalającej na szybkie przemieszczanie się bez ryzyka wypadków, początkowo lokowana była w sferze społecznych i technologicznych marzeń czy nieomal utopii. Jeszcze w 1934 r., Ritchie Calder, szkocki dziennikarz i działacz społeczny, w profetycznym tonie pisał: „W ciągu najbliższych trzydziestu

lat nasze główne drogi przyjmą postać autostrad, a błyskawiczne samochody będą zespolone z nimi tak harmonijnie, jak kolejowe pociągi z szynami. Pospolici kierowcy i ich samochody zostaną z nich usunięci; nie będzie też na nich konnego lub pieszego ruchu; dostęp z dróg bocznych będzie odcięty (...). Będziemy przebywać 600 km autostrady w mniej niż w 4 godziny” (Calder 1936: 134-135).

Można powiedzieć, że kulturowa genealogia autostrady zaplata się z programami realizacji dwóch ważnych, zachodnich mitów: wolności i mobilności. Pierwszy z tych mitów okazał się na tyle trwały i wpływowy, że autostrada A2, która połączyła Warszawę z zachodnią granicą Polski w czerwcu 2014 r. oficjalnie nazwana została właśnie „Autostradą Wolności”<sup>1</sup>.

Mit mobilności natomiast – jako określona wizja świata, społeczeństwa, jednostek i ich wolności – powstawał synchronicznie z pierwszymi autostradami. Porządek mobilności jest wszak porządkiem kapitalizmu, uprzestrzeniającym stosunki społeczne i wyrażającym się poprzez hasła w rodzaju: „rusz się – a twoje problemy znikną” (Borja, Courty, Ramadier 2015: 5).

Za europejskiego ojca-założyciela autostrad uważa się włoskiego inżyniera Piero Puricelli’ego. W styczniu 1922 r., w przygotowanym przez niego dokumencie, po raz pierwszy użyto terminu „autostrada” (Greco, Ragazzi 2005: 122). Dokument ten przedstawiał korzyści płynące z szybkiego przemieszczania się ludzi oraz towarów drogami zbudowanymi w linii prostej, bez zakrętów i innych barier. Wizja Puricelli’ego zyskała uznanie: w marcu 1923 r., w oficjalnej uroczystości inaugurującej projekt budowlany wziął udział sam Benito Mussolini. Fakt ten wyraźnie wskazuje na to, że pierwsza europejska autostrada była postrzegana jako przedsięwzięcie na

1 Po niemieckiej stronie „Autostrada Wolności” nosi miano „Autobahn der Freiheit”. Informuje o tym pięć tablic (na odcinku Frankfurt-Poczdami); w Polsce natomiast pełnią tę funkcję 24 tablice (na 580-kilometrowym odcinku Świecko-Warszawa). Należy jednak zaznaczyć, że identyczna nazwa bynajmniej nie odnosi się w tym przypadku do tych samych wydarzeń. W Polsce chodzi o rocznicę wolnych wyborów z 4 czerwca 1989 r., zapoczątkowujących transformację ustrojową w całym tzw. Bloku Wschodnim. W Niemczech z kolei idzie o rocznicę masowych demonstracji z Lipska (9 października 1989), postrzeganych jako bezpośredni impuls prowadzący do zburzenia muru berlińskiego i reunifikacji Niemiec (*A12 wird zur „Autobahn der Freiheit”*).

wskroś polityczne, stając się emblematem ideologii określanej jako „technologiczny nacjonalizm” (Moraglio 2017). Po oficjalnej feacie, 21 września 1924 r. zaczęły się prace przy 85-kilometrowym odcinku „autostrady jezior” Mediolan-Varese (Koziarski 2004: 33). Budowę ukończono w ciągu 20 miesięcy. Była to jedyna w ówczesnej Europie droga pozbawiona skrzyżowań. Tym samym rozpoczął się nowy etap w historii infrastruktury drogowej (Vahrenkamp 2012: 125), a sam Puricelli zyskał miano „père de l’autoroute” (Schipper 2008: 104).

Bardzo szybko inżynierska, innowacyjna koncepcja Puricelli’ego została przechwycona przez reżim Benito Mussoliniego. Faszystowski przywódca zakładał, że prace przy autostradach przyczynią się do ożywienia gospodarczego całego kraju, zwiększą jego prestiż międzynarodowy, a także zredukują stopę bezrobocia. Dla realizacji planów połączenia najważniejszych miast północy Włoch założono państwowe przedsiębiorstwo Autostrade SpA. Powołanie tej spółki było jednym z pierwszych aktów administracyjnych rządu Mussoliniego. W chwili przystąpienia do wojny, Włochy miały już prawie 500 km betonowych autostrad.

Innym europejskim pionierem w budowie autostrad były Niemcy. Ze ściśle historycznego punktu widzenia w tym kraju koncepcja budowy autostrady narodziła się wcześniej niż we Włoszech w pracowni „père de l’autoroute”. Towarzystwo automobilistów Automobile Verkhers und Ubungs Strasse (AVUS) już w 1909 r. sformułowało pomysł budowy bezkolizyjnej drogi z separacją ruchu w dwóch przeciwnych kierunkach (Koziarski 2004: 13-14). Pionierski pomysł doczekał się częściowej realizacji. We wrześniu 1921 r. oddano 10-kilometrowy odcinek drogi wylotowej z Berlina w kierunku zachodnim. Zbudowano ją na piaszczystych, porośniętym wrzosami, terenach dzielnicy Grünewald. Podczas I wojny światowej do prac przy budowie tej drogi wykorzystywano krótko rosyjskich jeńców wojennych (Berend 2008: 108). Palma pierwszeństwa w europejskiej historii budowy autostrad należy zatem do Niemiec, jakkolwiek w sposób kompleksowy po raz pierwszy zrealizowana została na terenie Włoch.

Inicjatywa AVUS była tylko preludium do podjęcia przez Niemcy robót na wielką skalę. Rządowy program ich budowy został opracowany przez socjaldemokratyczny rząd Friedricha Eberta. Pierwszym spektakularnym efektem tego programu stało się oddanie do użytku 6 sierpnia 1932 r. 20-kilometrowego odcinka autostrady, łączącego Kolonię z Bonn. Droga ta jest użytkowana do dzisiaj, stając się przy okazji pretekstem do artystycznych interpretacji (o czym później).

Program budowy sieci autostrad uznany został następnie za jeden z priorytetów nazistowskiego rządu Adolfa Hitlera, który postanowił konsekwentnie iść tropem wyznaczonym przez Mussoliniego. Budowa autostrad ponownie stała się kluczowym elementem modernizacyjnym i antyrecesyjnym. Zakładano, że ich budowa powinna przynieść istotne korzyści militarne (możliwość szybkiego przemieszczania wojsk), a także wymierne korzyści społeczne (przede wszystkim umasowienie motoryzacji oraz zredukowanie stopy bezrobocia). W latach 1933-1934 Niemcy przystąpiły do realizacji szeroko zakrojonego programu stworzenia nowoczesnej infrastruktury drogowej: różnej długości autostrady powstawały w prowincjach zachodnich, na terenie Prus Wschodnich i Śląska. Corocznie niemiecka sieć Reichsautobahn powiększała się o kilkaset km (Vahrenkamp 2010: 1).

W Prusach Wschodnich podjęto prace w trzech miejscach, dążąc do stworzenia autostradowego połączenia Królewca i Elbląga z Gdańskiem. Budowa tej trasy, liczącej niemal 100 km, rozbiła się w o status Gdańska jako wolnego miasta (Koziański 2004: 47). Żądanie przeprowadzenia eksterytorialnej autostrady Berlin-Królewiec przez należące do Polski Pomorze stało się treścią ultimatum Hitlera z października 1938 r. (obejmowało ono także włączenie do III Rzeszy Gdańska i faktyczne sprowadzenie Polski do roli państwa wasalnego). Akt ten miał ogromne znaczenie, zmienił bowiem dotychczasowe działania infrastrukturalne w *stricte* polityczne, a w konsekwencji także militarne – stał się bowiem jedną z przyczyn prowadzących ostatecznie do wybuchu II wojny światowej (Żerko 1998).

Do wybuchu II wojny światowej zdecydowanym liderem budowy autostrad w Europie były Niemcy; w istocie, powstała tam pierwsza

na świecie sieć autostrad. W roku 1939 liczyła ona łącznie około 3 tys. km (Vahrenkamp 2010: 1). Dla porównania, w faszystowskich Włoszech zbudowano przed 1939 rokiem 474 km autostrad (Koziański 2004: 34), a w Holandii – gdzie nowoczesną infrastrukturę drogową zaczęto budować w 1933 r. – nieco ponad 100 km (Koziański 2004: 93). Jak wspomniałem, inwestycje autostradowe i związane z nimi programy subwencji rządowych wpisywano w przedsięwzięcia o charakterze modernizacyjnym (na poziomie krajowym) i rewitalizacyjnym (na poziomie lokalnym). Motyw wspólnej pracy<sup>2</sup> dla ojczyzny, wizerunek Hitlera z łopata i szczęśliwej niemieckiej rodziny podróżującej autostradą stały się ważnymi elementami nazistowskiej propagandy. Nico Voigtländer i Hans-Joachim Voth (2004) przekonują, że projekt Autobahn – oraz idea „zmotoryzowania” Niemiec dzięki tanim i dostępnym samochodom – pozwolił Hitlerowi na zmarginalizowanie znaczenia opozycji i w konsekwencji przyczyniły się do jego zwycięstwa w narodowym referendum w 1934 r., oddającym mu pełnię władzy.

Na tle europejskim, o którym była dotąd mowa, znacząco inaczej wygląda geneza budowy autostrad na terenie Stanów Zjednoczonych. Można powiedzieć, że miejsce i funkcje reżimów politycznych Europy zajęły w USA reżimy ekonomiczne. Punktem wyjścia są w tym wypadku wielkie projekty budowy kolei transkontynentalnej. W 1869 r. miało miejsce otwarcie pierwszej z nich, w roku 1883 ukończoną drugą. Szybko między oboma liniami narodziła się konkurencyjna walka cenowa, w rezultacie której podróż z nad Atlantyku nad Pacyfik stała się tania i dostępna (skutkując swoistą „premią przesiedleńczą” dla osadników). Koniunktura kolejowa nie trwała jednak zbyt długo. Kres położyło jej pojawienie się Forda T, samochodu o prostej konstrukcji, produkowanego przez Ford Motor Company w latach 1908-1927. Cena tego samochodu malała z roku na rok, a jego całkowita sprzedaż wyniosła 15 mln sztuk.

2 Jakkolwiek Hitler zapowiadał, że przy budowie autostrad znajdzie zatrudnienie 600 tys. Niemców, to w szczytowym okresie udało się do nich zaangażować tylko 125 tys. osób. Te dane należy jednak postrzegać w szerszym kontekście: o ile w 1933 r. w Niemczech pozbawionych pracy było 6 mln ludzi, o tyle w 1935 r. znacznie mniej, bo już 2,5 mln (Voigtländer, Voth 2004: 8).

Zarządy kolei próbowały się bronić przed ekspansją ruchu drogowego. Zwiększano komfort podróży (spalinowozy o aerodynamicznych kształtach, wagony ze stali nierdzewnej, prędkości przewyższające 160 km/h, wagony z panoramicznymi „kopułami” albo piętrowe z galeriami<sup>3</sup>), inwestując ogromne kwoty dla zatrzymania pasażerów. Dodatkowym problemem dla kolei okazała się ponadto szybki rozwój transportu ciężarowego, a także lotów krajowych i spedycji rurociągami). W latach 60. XX w. nastąpił przełom: liczba pasażerów kolei spadła o 48%, rósł ich deficyt, zamykano też kolejne linie lokalne, średnio 1,5 tys. km rocznie. Subsydia państwowe coraz wyraźniej kierowano na inwestycje drogowe związane z transportem drogowym. Jednoznacznym symptomem zmiany ekonomicznego i infrastrukturalnego kursu Stanów Zjednoczonych stał się akt prawny „Federal Aid Highway Act”, podpisany przez prezydenta Dwighta Eisenhowera w 1956 r. Akt ten powoływał do życia National System of Interstate and Defense Highways. Eisenhower nazwany został w związku z tym – analogicznie do Puricelli’ego we Włoszech – „Father of the Interstate System”. Co ciekawe, jako dowódca sił alianckich w Europie Północno-Zachodniej, późniejszy prezydent USA kontrolował także sieć autostrad podbitych Niemiec. To doświadczenie uświadomiło mu militarne i spedycyjne wartości bezkolizyjnych dróg szybkiego ruchu (Snyder 2006).

Zapoczątkowany w 1956 r. program budowy autostrad „międzystanowych i obronnych” oficjalnie zakończony został w 1991 r. Oddano wówczas do użytku wszystkie pierwotnie zaplanowane połączenia (z wyjątkiem niesławnej przerwy w autostradzie I-95 w stanie New Jersey i odcinków, których budowa została zaniechana). Całkowita długość amerykańskiej sieci autostrad w 2013 r. wynosiła 47 856 mil, czyli ponad 77 tys. km (*Office of Highway Policy Information* 2014).

3 W maju 1914 r. nowatorskim wagonem pulmanowskim podróżował Ishi, ostatni przedstawiciel kalifornijskiego plemienia Yahí, który dożył swoich dni w kalifornijskim Muzeum Antropologii. Wagon był wyposażony w podnoszone i obracane łóżka, lampki w ścianie, dzwonek, osobną umywalkę z klozetem. „Ishi wybrał górne łóżko, wchodzenie po drabince i górna pozycja były dla niego bardziej interesujące i egzotyczne od innych urządzeń” (Kroeber 1978: 173).

Okres powojenny w Europie charakteryzował się stałym powiększaniem się sieci autostradowych. Przodowały w tym względzie kraje pionierskie, o których była już mowa: Niemcy, Holandia i Włochy. Na przełomie lat 50. i 60. do tworzenia własnych sieci przystąpiły rządy Belgii, Francji, Wielkiej Brytanii, Austrii i Szwajcarii. W latach kolejnych dołączyły do nich Hiszpania, Portugalia, Luksemburg, Grecja, Dania, Finlandia, Szwecja, Norwegia i Irlandia (Koziański 2004: 21). Decyzje władz motywowane były tym samymi względami: zwiększającą się liczbą użytkowanych samochodów i rosnącym udziałem transportu drogowego w przewozach zarówno osób, jak i towarów. Mobilność jako idea, wzmocniona przez kapitalistyczną potrzebę szybkiej spedycji, w drugiej połowie XX w. skutkowałą myśleniem w kategoriach rozbudowywania infrastruktury drogowej, w tym także autostradowej.

Warto zauważyć coś jeszcze: budowa sieci autostradowych miała być remedium nie tylko na zatykające się drogi, rosnącą liczbę aut i potężniejący ruch transportowy, ale także tragicznie wysoki poziom wypadków drogowych. Tylko w Wielkiej Brytanii w 1931 r. na drogach zginęło ponad 7 tys. osób (czyli statystycznie 20 osób dziennie!), a użytkowano wtedy 2,3 mln pojazdów (*The Original Highway Code* 2008: 6). Obecnie na brytyjskich drogach porusza się ponad 30 milionów aut, ale liczba wypadków drogowych, w porównaniu z latami 30., spadła o połowę. Rozwiązaniem mającym minimalizować ryzyko poruszania się po drogach było wydanie w marcu 1931 r. pierwszego „Kodeksu drogowego”, promowanego jako „zbiór dobrych obyczajów przestrzeganych przez uprzejmych i rozważnych ludzi” (*The Original Highway Code* 2008: 6). Ten bardzo ciekawy dokument – zasadnie dający się dzisiaj czytać w kategoriach elementu „procesu cywilizacji” Norberta Eliasa (2011a; 2011b), tyle że przesuniętego do nowoczesności – zawierał rozdziały poświęcone kierowcom aut i motocykli, ale także pieszym, woźnikom, jeźdźcom oraz „osobom prowadzącym inne zwierzęta”.

Piąte wydanie brytyjskiego *Highway Code* z 1959 r. po raz pierwszy obejmowało także instrukcje dotyczące bezpiecznego poruszania się po autostradzie. Było to uzasadnione, bowiem rok wcześniej otwarto pionierski odcinek Preston Bypass, w 1960 r. uruchomiono



natomiast pierwszy odcinek autostrady M1. Nie istniały wówczas jakiegokolwiek ograniczenia prędkości dla pojazdów jeżdżących autostradą. Bardzo szybko okazało się to błędnym rozwiązaniem i po serii gigantycznych karamboli w gęstej mgłę, już w 1965 r. ograniczono dopuszczalną prędkość do 70 mil na godzinę (*The Original Highway Code* 2008: 91). Nowoczesny „proces cywilizacji”, dotyczący kierowców, a szczególnie użytkowników dróg, postępował w ten sposób naprzód.

Dynamiczny rozrost europejskich sieci autostradowych należy także lokować w kontekście ekonomicznym. Hartmut Kaelble w *Společnej historii Europy* w następujący sposób puentował lata 50. i 60.: „Europejskie społeczeństwo przemysłowe przeżywało swój ostatni szczytowy okres (...). W tym czasie nastąpiło społeczeństwo masowej konsumpcji, a wraz z nią era samochodu i telewizji” (Kaelble 2010: 308). Podkreślić należy przy tym, że w krajach dawnego Bloku Wschodniego procesy te, a więc także szybka budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, występowały w mniejszym natężeniu. Faworyzowany przemysł ciężki potrzebował raczej przewozu ładunków masowych, obsługiwanych przez linie kolejowe. Autostrady zaczęto włączać do planów inwestycyjnych dopiero na przełomie lat 60. i 70., a realizowano je później, często tylko w części i bardzo długo. W konsekwencji, nie tworzyły one systemów, nie były też połączone z sieciami autostrad Europy Zachodniej.

W znaczący sposób zmieniały się zasady finansowania inwestycji autostradowych. Do początku lat 60. w Europie dominował państwowy patronat: w Niemczech, Holandii, Belgii i Wielkiej Brytanii budowa i utrzymanie systemów drogowych były finansowane niemal wyłącznie ze środków budżetu państwa. W kolejnej dekadzie we Francji, Hiszpanii, Włoszech i Portugalii wprowadzono tzw. model użytkownika. Polegał on na refinansowaniu inwestycji oraz finansowaniu eksploatacji, które bazowało na środkach pozyskanych z opłat. Przy czym wielkość opłat pobieranych za korzystanie z autostrad uzależniona była albo od wielkości samochodu albo od długości przejechanego odcinka (Koziański 2004: 25).

Lata 90. przyniosły kolejne zmiany i nowe regulacje. Dotychczasowe rozwiązania okazały się coraz mniej skuteczne w obliczu

kryzysu budżetów publicznych i jednoczesnego ciągłego wzrostu natężenia ruchu drogowego. Sięgnięto zatem po dwa modele: Public-Private Partnership (PPP) oraz Built-Operate-Transfer (BOT). Inwestycje, które powstają w ramach tych dwu modeli refinansuje się z opłat drogowych. Zakłada się w tych przypadkach współpracę między jednostkami administracji publicznej (rządowej oraz samorządowej) i podmiotami prywatnymi. Współpraca taka opiera się na długoterminowych umowach, a prywatyzacji ulega jedynie sfera działań gospodarczych, w wypadku autostrad obejmująca ich finansowanie, budowę, eksploatację i utrzymanie. Natomiast kwestie dostępności usług i ich poziomu pozostają w gestii władz publicznych.

Jakkolwiek oba modele mieszczą się w polu koncesjonowania, to istnieją między nimi pewne różnice. Formuła „zbuduj-eksploatuj-przełącz” (BOT) dotyczy raczej pojedynczych inwestycji, a nie całych sieci. Refinansowanie inwestycji częściej przeprowadza się też ze środków publicznych niż opłat nakładanych na użytkowników. W tym kontekście wymowna jest globalna dynamika sięgania po drugi model, czyli partnerstwo publiczno-prywatne (PPP). O ile w 1997 r. świadomie stosowano go w pięciu krajach (Wielka Brytania, Austria, Australia, Japonia, RPA), o tyle w 2010 r. rozwiązania tego rodzaju obecne były w większości państw świata (*Raport o partnerstwie publiczno-prywatnym w Polsce* 2013: 13). Domeną stosowania PPP na świecie jest edukacja, jednak najwyższą wartość realizowanych projektów dotyczy infrastruktury drogowej (*Raport o partnerstwie publiczno-prywatnym w Polsce* 2013: 31).

Autostrada A2 powstała właśnie na zasadach modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. 30 października 2000 r. – po długotrwałych negocjacjach – spółka Autostrada Wielkopolska S.A. podpisała umowę zamknięcia finansowego Umowy Koncesyjnej. W myśl jej postanowień, autostrada A2 Świecko-Nowy Tomyśl-Konin stała się drogą koncesjonowaną, powstała ze środków niepublicznych, pochodzących m.in. od Credit Lyonnais i Commerzbanku. Skarb Państwa natomiast udzielił gwarancji pożyczkowych (Koziański 2004: 141). Należy dodać, że Autostrada Wielkopolska

S. A. była pionierskim w Polsce podmiotem niepublicznym zaangażowanym w budowę infrastruktury autostradowej.

Oczywiście, autostrada nie jest tylko obiektem materialnym, czy elementem programów politycznych i strategii ekonomicznych. Upowszechnienie się tego typu dróg stało się faktem kulturowym, który wyraża się w czymś więcej niż liczba aut czy wielkość przewozu. Widać bowiem wyraźnie, że autostrada stała się także czymś na kształt toposu, a może nawet mitu w znaczeniu, które nadał temu terminowi Roland Barthes (2000). Znaczące jest, w jaki sposób francuski semiolog opisywał auto: „Myślę, że samochód jest dzisiaj wystarczająco dokładnym odpowiednikiem wielkich gotyckich katedr (...) wielkim tworem epoki powstałym w namiętnej wyobraźni nieznanymi artystami, prowadzonym w marzeniach, jeśli nie na jawie, przez cały naród, który przywłaszcza sobie pod jego postacią przedmiot całkowicie magiczny” (Barthes 2000: 190)<sup>4</sup>. „Magiczność” samochodu miała brać się z jego „nowości” i „doskonałości” o raczej nadprzyrodzonym rodowodzie. Takie atrybuty auta, jak prędkość, aerodynamiczność i komfort zostały przez jego „publiczność” nie tylko przyjęte, ale także powitane z entuzjazmem. Który następnie szybko przemienił się w postawę dostosowania i użyteczności – „Trzeba się do tego przyzwyczaić” (Barthes 2000: 192).

Można powiedzieć, że w tym spuentowanym przez Barthesa procesie – od zachwytu do utylitarysty – zawiera się także najbardziej popularna postawa wobec autostrady. Wprowadzana jako wspaniała nowinka inżynierska, będąca przy okazji lekiem na bezrobocie, kryzys ekonomiczny i zapchane szlaki komunikacyjne, ostatecznie stawała się przedmiotem użytku, do którego zalet i wad należało się po prostu przyzwyczaić. Co jednak wcale nie oznaczało zniknięcia „magicznych” atrybutów, które autostradzie są przypisywane.

Najsłynniejszą autostradą, biorąc pod uwagę liczbę nawiązań i odwołań, jest amerykańska U.S. Road 61, powszechnie znana jako „The Blues Highway”. Przebiega ona przez deltę Missisipi oraz miasto Memphis, co ściśle łączy ją z historią muzyki (a także polityki) amerykańskiej. Przy tej autostradzie wychowywał się mianowicie

4 Pamiętajmy, że za emfazą Barthesa krył się także bardzo prozaiczny powód: badacz napisał cytowany tekst na zamówienie producenta aut firmy Citroën.

Elvis Presley, w usytuowanym przy niej motelu zastrzelono w 1968 r. Martina Luthera Kinga, Jr. Jej nazwa bardzo często pojawiała się w tekstach piosenek bluesowych, wykonywanych choćby przez Freda McDowella czy Jamesa „Son” Thomasa. Najbardziej znanym odniesieniem do niej pozostaje z pewnością płyta Boba Dylana z 1965 r. zatytułowana „Highway 61 Revisited” (z utworem „Like a Rolling Stone”, wielki przebojem wykonywanym w kolejnych dekadach przez wielu wykonawców). O tytułowej autostradzie opowiada jedna z pierwszych rockowych piosenek w dorobku tego artysty. „Highway 61” jest ciągiem surrealnych obrazów, a o samej autostradzie mówią w tej piosence Bóg, bezdomny, hazardzista, złodziej; w rezultacie staje się ona uniwersalnym punktem odniesienia, zarówno dla spraw doczesnych, jak i nadprzyrodzonych. Całość rozpoczyna się od poruszającego zdania: „Zabij dla mnie syna – Bóg do Abrahama rzekł”. Przypomnę, że trwała wojna w Wietnamie, zatem przywołana fraza zasadnie da się odczytywać jako wyraz „konfliktu pokoleń i silnego impulsu antyautorytarnego” (Jarniewicz 2016: 174). Gdy po latach na kampusie Uniwersytetu w Princeton postawiono pomnik poświęcony pamięci studenckich działaczy antywojennych, przedstawiał on współczesnego Abrahama z nożem w ręku i skrępowanego młodzieńca, czekającego aż zostanie złożony w ofierze ojcu (Jarniewicz 2016: 174-175).

Należy dodać, że „Highway 61 Revisited” jest jedną z najważniejszych płyt Dylana: powstała ona jako wyraz buntu zarówno wobec establishmentu i kultury klasy średniej, jak i fanów muzyka, którzy nie chcieli zaakceptować jego pracy z zespołem rockowym używającym elektrycznych instrumentów. Znaczenie obecnej w tytule autostrady w tym wypadku bliskie było wolności, swobody jednostki, możliwości wykroczenia poza społeczne normy i ograniczenia<sup>5</sup>. Nie bez znaczenia w tym kontekście jest fakt, że jedna z najbardziej cenionych biografii Dylana autorstwa Howarda Sounesa nosi tytuł *Autostrada do sławy* (Sounes 2008).

5 Gwoli ścisłości dodajmy, że motyw autostrady pojawiał się także w innych utworach Dylana. Przykładem „It’s All Over Now, Baby Blue” z płyty *Bringing It All Back Home* wydanej w 1965 r. z frazą: „Autostrada jest dla hazardzistów, lepiej instynktem się kieruj” (Bob Dylan 1991: 54).

Artystyczne skojarzenia związane z autostradą nie wyczerpują się oczywiście w idiomie wolności, reprezentowanym przez tekst Dylana i amerykańskie piosenki bluesowe. W 1973 r. w Stanach Zjednoczonych ukazała się powieść *Autostrada (Expressway)* autorstwa Howarda Northa (1977). Pod pseudonimem skrywał się popularny autor Elleston Trevor, znany głównie jako twórca powieści szpiegowskich (z postacią Quillera). Akcja *Autostrady* rozgrywa się w ciągu trzech upalnych dni weekendu łączącego się ze świętem narodowym USA, 4 Lipca. Z Nowego Jorku do ośrodków wypoczynkowych w New Jersey nad Atlantykiem wyjeżdżają ponad 3 mln ludzi. Na wielopasmowej autostradzie tworzą się wielomilowe korki, dochodzi do kolizji i morderstw. Płynności i bezpieczeństwa ruchu pilnuje policja drogowa, wyposażona w najnowsze środki łączności, helikoptery i komputery. Autostradowy tłok, jazda zderzak w zderzak i wysoka temperatura są tłem dla wielowątkowej fabuły.

North opowiada zazębiające się historie, prezentując osoby pochodzące z różnych klas, grup wiekowych i zawodowych. Autostrada jest w jego powieści synonimem środowiska życia nowoczesnego człowieka. W istocie przypomina metropolię: jest pełna ludzi i maszyn, ruchu i hałasu. Podobnie jak metropolia, autostrada łączy przypadkowe osoby i nieoczekiwanie krzyżuje ich losy. Ognisku je też wszystkie elementy życia: śmierć, miłość, konflikty, radość. Wydaje się, że North mógłby umieścić swoich bohaterów – ich zachowania, emocje, wypowiedzi – w innych miejscach: na osiedlu mieszkaniowym, w wieżowcu albo na dużym miejskim placu. Wybrał jednak autostradę jako metaforę ich wszystkich. Autostrada ma w jego powieści status naturalnego *Lebenswelt* czyli swego „świata życia”, w którym zwyczajna codzienność krzyżuje się z marzeniami. Za Edmundem Husserlem można przyjąć, że autostrada jest u Northa „wielkim teatrem różnych obiektów, umieszczonych w czasie i przestrzeni, które wiążą się z postrzegającymi je podmiotami, będąc bazą dla podzielanego przez ludzi doświadczenia” (Husserl 1970: 142).

Rok później, w 1974 r., na rynku muzycznym ukazała się płyta niemieckiego zespołu Kraftwerk. Czwarty studyjny album zespołu zatytułowano *Autobahn*. Inaczej niż poprzednie płyty, *Autobahn*

nie zawierał wyłącznie muzyki elektronicznej, obok syntezatorów wykorzystano bowiem także brzmienie skrzypiec, fletu, pianina i gitary. Tytułowy utwór opisuje przemierzanie się po autostradzie A 555 Kolonia-Bonn, której początki sięgają, jak zaznaczyłem wcześniej, 1932 r. Tekst tego utworu jest raczej prosty:

„Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn  
Vor uns liegt ein weites Tal  
Die Sonne scheint mit Glitzerstrahl  
Die Fahrbahn ist ein graues Band  
Weisse Streifen, gruener Rand  
Jetzt schalten wir ja das Radio an  
Aus dem Lautsprecher klingt es dann:  
Wir fahr'n auf der Autobahn”<sup>6</sup>.

Kraftwerk to klasyczny przedstawiciel muzyki elektronicznej, który spopularyzował ten gatunek najpierw w Niemczech, a potem w Europie; dzisiaj uchodzą za pionierów techno i synth popu (Buckley 2013). W latach 70. minimalistyczne brzmienie zespołu miało charakter brzmieniowej i estetycznej rewolucji. Właśnie dzięki kompozycji „Autobahn” muzycy Kraftwerk zyskali sławę muzycznych wizjonerów. Porzuciwszy instrumenty akustyczne na rzecz syntezatorów i automatów perkusyjnych, inspirowali się ekspresjonizmem i futuryzmem. Celem tej „multimedialnej grupy artystycznej” stało się badanie związków między człowiekiem a technologią. W tym wypadku reprezentowaną przez autostradę.

Monotonia jazdy autostradą stała się bazą dla kompozycji muzycznej. Powtarzalność „białych linii” na jezdni koresponduje z powtarzalnością fraz muzycznych. Brzmienie instrumentów kojarzy się z pracą silnika i odgłosem mijanych samochodów. Całości dopełnia przetworzony głos człowieka. Niemiecka grupa zbudowała w ten sposób wizję autostrady jako rzeczywistości technologicznej, sztucznej, oderwanej od innych społecznych środowisk i praktyk. O ile przywołana wyżej powieść Northa przekonuje, że autostrada

6 W wolnym tłumaczeniu: „Jedziemy autostradą/Przed nami szeroka dolina/Słońce razi promieniami/Pas drogi jest szarym szlakiem/Białe linie, zielona krawędź/Włączamy radio/Słysząc głos spikera:/Jedziemy autostradą”.

stała się formą życia nowoczesnego człowieka, o tyle utwór Kraftwerk kładzie nacisk na specyficzne cechy autostrady jako kwintesencji rewolucji technologicznej i logistycznej. Różnica w obu wizjach polega na tym, że dla Northa autostrada nie wyróżnia się już niczym spośród innych elementów nowoczesnej cywilizacji, osmotycznie do nich przylega i „pasuje”. Kraftwerk z kolei wypułka odmienność autostrady jako obiektu, który wywołuje określone emocje i zachowania. W obu jednak przypadkach autostrada jest „miejsmem” życia i kultury, gdzie spotykają się ludzie, świeci słońce i gra radio.

Autostrada traktowana jako tekst kultury funkcjonowała – co miały pokazać wybrane przykłady – jako wehikuł różnych sensów. Stając się inspiracją dla artystów, przekształcała się jednocześnie z czysto materialnego obiektu, należącego do technologicznego pnia cywilizacji, w symboliczny element kultury, przestrzeń życia, w której pewne wartości i emocje ulegają wyostreniu. Nie należy przy tym zapominać o jednym: autostrada mogła ulegać artystycznym odczytaniom i przekształceniom tylko w tych miejscach, gdzie istniała (USA, Niemcy). W polskich warunkach proces osvajania autostrady i definiowania jej jako tekstu kultury musiał być przesunięty o wiele lat. W dodatku, kiedy już mógł się rozpocząć, przyjął specyficzny kształt, przefiltrowany przez idiom disco-polo:

„Nie ma jak to na wsi rankiem,  
wali gnojem i rumiankiem  
cały tydzień krowy świnię  
chłopu nigdy to nie minie  
jest zmęczony obłocony  
kręci wiejskie farmazony  
chodzi wciąż nie ogolony  
spiesz się do swojej żony  
tańcz tańcz ty dasz radę  
na wsi kładą autostradę  
wkładaj rolki zdejmuj buty  
i jedziemy na zakupy”.

Przytoczona wyżej piosenka nosi tytuł „Autobana” i jest częścią repertuaru zespołu The Saturn Band. Utwór zdobył popularność po tym, jak został zaprezentowany wiosną 2014 r. podczas kolejnej edycji telewizyjnego talent show „Must be the music”.

The Saturn Band to dwuosobowy zespół ze Zbąszynia w powiecie nowotomyskim. Znany lokalnie dzięki występom w klubach i restauracjach. Oficjalna wizytówka kapeli informuje: „W skład instrumentów wchodzi m.in. trąbka, akordeon, keyboard oraz perkusja. The Saturn Band jest zespołem bardzo uniwersalnym, pragnącym zadowolić każdego klienta, spełnić jego wymagania. Oferujemy Państwu nasze usługi na imprezach i uroczystościach takich jak: wesela, bale sylwestrowe i karnawałowe, studniówki, zabawy, bankiety, imprezy okolicznościowe, a także festyny. Posiadamy bardzo szeroki i doborowy repertuar dostosowany do każdego przedziału wiekowego, który obejmuje utwory biesiadne (z uwzględnieniem najstarszych uczestników imprezy), tzw. przeboje „wiecznie młode” dla 40-latków, a także najnowsze hity z list przebojów – śpiewane również w języku angielskim”<sup>7</sup>. Amatorskie muzykowanie łączy się, jak widać, z profesjonalnym podejściem do kwestii promocji i tworzenia wizerunku wykonawcy, który „zadowoli każdego klienta”.

Na początek zauważmy, że tytuł piosenki to wyraźny germanizm. Słowo „autobana” odnosi się oczywiście do niemieckiego „autobahn”. Forma „autobana” zaliczana jest do grupy regionalizmów śląskich (również jako „autoban”), stąd możliwe i poprawne są wyrażenia, takie jak „wjeżdżać na autobana” lub „wytorbić się na autobanie”<sup>8</sup>. Co ciekawe, hasło „Autobana” znajdziemy także w śląskojęzycznej wersji Wikipedii. Regionalizm ten pojawił się również w piosence śląskiej grupy kabaretowej Rak „Autobana numer cwai”. Jest to satyryczna opowieść o Erichu, który wyemigrował do Niemiec w poszukiwaniu lepszego życia. Przemieszczając się wielokrotnie między Niemcami a Polską, nabrął w końcu wątpliwości, gdzie naprawdę mieszka: „w aucie, na autobanie?”. Piosenkę spaja

<sup>7</sup> Cytat ze strony: [www.agencjaluxart.com/the-saturn-band](http://www.agencjaluxart.com/the-saturn-band) (data dostępu: 16.08.2016).

<sup>8</sup> Patrz hasło „Autobana” w *Wikisłowniku*: [www.pl.wiktionary.org/wiki/autobana](http://www.pl.wiktionary.org/wiki/autobana) (data dostępu 16.08.2016).

powtarzany refren, zaczynający się od frazy: „Autobanom numer cwai, richtong Doutschland, bo tam raj...”

Zacytowana wyżej piosenka The Saturn Band zawiera zestaw spetryfikowanych, ale intensywnie emocjonalnie zabarwionych motywów. „Wieś” jest w niej śmierdząca, pełna świń i krów, a zamieszkujący ją „chłop” to indywiduum raczej odrażające: „obłocone”, „nie ogolone” i „zmęczone”. Z drugiej strony, jest przecież, wyraźny o poranku, zapach ziół, a także rozbijający skorupę nieciekawej codzienności fakt: „we wsi kładą autostradę”. Wydarzenie to nabiera w ramach tego tekstu znamion czegoś przełomowego, pozwalającego na wyrwanie się z dotychczasowej sytuacji, „włożenie ról” (topos mobilności) i „pojechanie na zakupy” (topos mobilności i konsumpcji). Nie należy przy tym popadać w łatwą drwinę z tego przekazu – w 2011 r. dziennikarz zbąszyńskiego portalu internetowego nie miał wątpliwości, że „Powstanie autostrady oraz węzła pomiędzy Zbąszyniem a Trzcielem można określić inwestycją stulecia” (Rzepa 2011). „Autobana” oddaje zatem atmosferę podniosłości i przełomu, która udzielała się nie tylko muzykom.

Nie popełnię w tym kontekście błędu przyjmując, że piosenka The Saturn Band da się odczytywać jako wyraz myślenia potocznego, mającego zresztą silne umocowanie, obecne przecież także w lokalnych mediach. Myślenie potoczne syntetyzuje fragmenty różnych dyskursów, godzi to, co w innych warunkach sprzeczne, sublimuje sprzeczności i konflikty (Hołówka 1986). Jest to możliwe dzięki temu, że potoczność bazuje na stereotypach oraz wyobrażeniowych fantazmatach i jako taka „wyznacza standardy postrzegania i konceptualizowania świata” (Kowalski 2004: 104). Myślenie potoczne – odnoszone do zajmującego nas tutaj zjawiska uruchomienia autostrady – wyrażone w piosence „Autobana” kojarzy je z czymś zdecydowanie pozytywnym. To, że „na wsi kładą autostradę” oznacza rzeczywistą zmianę, wyrwanie z marazmu i „gnoju”, przejście do stanu, w którym można wygodnie i szybko udać się na zakupy, oddać tańcowi i być pewnym, że dzięki temu już w każdej sytuacji „dasz sobie radę”. Prosta, discopolowa rymowanka jawi się ostatecznie jako optymistyczny hymn na część autostrady

i modernizacji, oddolny pean pochwalny, spontaniczna ekspresja radości z powodu otwarcia drzwi do nowej, lepszej rzeczywistości.

Autostrada jako topos muzyczny i filmowy to z pewnością temat na osobne opracowanie. W tym miejscu chciałem tylko zasygnalizować istnienie wielu znaczeń, jakie zyskuje ona w optyce tych dziedzin twórczości. Znaczenia w istotny sposób ulegają transformacjom, zależnym od miejsca i czasu, w których zostają ustanowione. To, co dla Dylana i Kraftwerk było elementem zastanej i znaturalizowanej już rzeczywistości, dla muzyków z The Saturn Band jest przyczynkiem do opowieści o wielkiej zmianie i początku lepszego życia.

Na zakończenie tego wątku chciałbym jeszcze wspomnieć o filmie Kyle’a Smitha z 2013 r. Obraz zatytułowany *Blue Highway* jest bowiem świetnym podsumowaniem funkcjonowania autostrady w imaginarium współczesnego kina. W filmie pojawia się zbiór charakterystycznych atrybutów związanych z jazdą autostradą, takie jak radio (znane z piosenek bluesowych i utworu Kraftwerk), poszukiwanie przygody, wątek podróży na „Zachód”. Sama autostrada natomiast staje się przede wszystkim drogą do miejsc, w których kręcono popularne filmy (*Blue Velvet*, *The Searchers*, *Waiting for Guffman*). Tym samym, autostrada przekształciła się w integralną część pop-kulturowego mitu.

Za bardzo interesujące w kontekście zajmującego mnie tutaj mitu i przekształcania autostrady w tekst kultury należy uznać pojawienie się na polskim rynku czytelnicy dwóch książek. Obie traktują o drodze, ale więcej je dzieli niż upodobia. *Siódemkę* i *Droge 816* sygnują dwaj różni autorzy, ale w istocie mamy do czynienia z dwoma stylami pisania i postrzegania drogi, z dwoma sposobami podróżowania i myślenia. W tym sensie można obie książki uznać za literackie modele namysłu, badania i interpretowania rzeczywistości związanej we współczesną infrastrukturą drogową.

*Siódemka* to powieść dziennikarza i prozaika Ziemowita Szczerka (2014). Pierwszego listopada Paweł, dziennikarz internetowego pisma, wyrusza swoim oplem vectra z Krakowa do Warszawy. Symboliczny jest dzień początkowy tej podróży, ale także jej przebieg. Bohater jedzie bowiem tytułową „siódemką”, czyli drogą krajową

numer 7, która biegnie z Żukowa koło Gdańska, przez Warszawę do Chyżnego na granicy ze Słowacją. W powieści jest to jednak coś znacznie więcej: „szos polskich królowa” i „kręgosłup polskiego państwa”, „rozcinający ziemię, z której ta Polska wypływała, które są jej esencją, które nadają jej kształt i ton, bo to rzeczywistość przy Siódemce nadaje ton reszcie kraju” (Szczerek 2014: 23). Fikcyjna opowieść została przez autora potraktowana jako pretekst do opisu przydrogowej realności społecznej, a nade wszystko estetycznej. Jego bohater obserwuje rozpadający się „krajobraz kulturowy” pełen „szyldozy”, płotów odlanych z betonu, z wybojami, chaszczami, polbrukiem i sajdingiem, reklamami i krzyżami powypadkowymi. W żarliwej i jadowitej analizie Szczereka jest to kwintesencja współczesnej Polski.

Perspektywa drogi krajowej numer 7 pozwala na wniknięcie w sam środek polskości: i tej wstydlivej, ukrytej, peryferyjnej, i tej budowanej specjalnie na pokaz, dofinansowanej i poddanej rewitalizacji. W obu przypadkach, jak twierdzi Szczerek, efekt jest podobny: „Jedziesz – co prawda – nową autostradą albo wyremontowaną drogą, ale nie bardzo masz się gdzie przy niej zatrzymać, bo miasteczka już dawno straciły swoją formę, bo nikt jej nie pilnował, i stały się przypadkową zbieraniną zabudowań, wybudowań, dobudówek, przybudówek, nadbudówek, zabudówek, budowek. Knajp po małych miasteczkach albo nie ma, albo są mordownie, albo pizzerie Verona bez klimatu, za to z wielkim zdjęciem Krzywej Wieży w Pizie (...). W centrach nie bardzo jest po co się zatrzymywać, bo albo sypią się w kurwę, albo ich rewitalizacja przypomina zły sen (...). I nie ma przestrzeni wspólnej, nie ma społeczeństwa, zdechło i umarło” (Szczerek 2014: 51-52).

Perspektywa *Drogi 816* (Książek 2015) jest radykalnie inna. Jej autor, Michał Książek, wybiera peryferyjną, najbardziej na wschód wysuniętą arterię Polski. To właśnie droga numer 816, zwana często „Nadbużanką”. Potencjalnie znajduje w ten sposób doskonały temat na ironiczną krytykę rzeczywistości kulturowej, na pewno nie mniej pociągający niż siódemka Szczereka. Leśnik i kulturoznawca (chyba w tej kolejności należy podawać kompetencje Książka) wybiera jednak odmienną optykę. Po pierwsze, wyrusza w drogę

pieszo. Osiemset szesnastką przejdzie od Hrubieszowa do Terepola, a potem dalej – aż do Hajnówki. Najpierw wędruje w lutym, podróż domykając latem, już z pomocą autostopu. Po drugie, Książka interesuje droga i jej otoczenie w literalnym sensie. Wędrując pieszo, z plecakiem i lornetką – budząc w mijanych ludziach raczej zaniepokojenie niż ciekawość – skupia się przede wszystkim na obserwowaniu przyrody, jakże bujnej na poboczach, w rowach, zaroślach i pośród konarów drzew.

„Ciepłolubna roślinność pontyjska, murawy kserotermiczne i wiśnie za dwa złote. Kościół, synagoga, cerkiew. Sasanka otwarta, łyszczec baldachogronowy i aster gawędka. Tysiąc mieszkańców, kopalnia kredy, góra Uszeście” (Książek 2015: 149) – oto przykładowy raport autora. Jego książka składa się z takich właśnie krótkich zapisków, zwykle każdej odwiedzanej miejscowości poświęcony jest jeden z nich. Książek sypia na trawie, w starych stodołach, czasem „u ludzi”. Rozmawia z nimi, ale nie nachalnie. Tropi lokalną przeszłość, która wyjawia mu swoje sekrety raczej dzięki wiedzy botanicznej autora niż zwierzeniom rozmówców: „odtworzenie starych miejsc – zagród, dworów, jest możliwe dzięki roślinom, które w przeciwieństwie do ludzi nie porzuciły obejścia. Bez czarny i pokrzywy lubią azot, często więc rosną tam gdzie stały kurniki albo obórki. Fuksje i malwy (...) zdradzają dawny ogródek. Winorośl mogła pięć się po ścianie (...). Kalina koralowa i lilak pospolity zajmowały miejsce pod oknami (...). Podbiał może świadczyć o pożarze” (Książek 2015: 127).

Jak wspominałem, przywołane tutaj opowieści, jakkolwiek zbudowane dzięki drogom i podróżom, więcej dzieli niż łączy. Szczerek bowiem mija to, co opisuje, podczas gdy Książek zatrzymuje się; ten pierwszy przyjmuje perspektywę krajową, ten drugi zdecydowanie lokalną; autor *Siódemki* wybiera styl aktualnej krytyki społecznej, natomiast autor *Drogi 816* kreśli wizję podróży medycynej. Szczerek demonstruje namiętność polityczną, w najmniejszym z kolei stopniu nie zajmuje się przyrodą, Książek zaś rozkłada akcenty dokładnie odwrotnie. Wreszcie: jeden z nich pędzi autem, drugi porusza się pieszo. Dzięki tym skrajnie różnym optykom czytelnik – zwłaszcza ten zainteresowany infrastrukturą drogową

– zyskuje wiedzę o odmiennych sposobach myślenia i przemieszczania się. Oczywiście, ani powieść Szčerka, ani subiektywna opowieść Książka nie należy do zbioru naukowych relacji. Nie w tym jednak rzecz: ich znaczenie polega właśnie na ukazaniu, niejako „w działaniu”, różnych strategii gromadzenia informacji i różnych trybów ich artykułowania. Dla badacza kultury są to sprawy doniosłej wagi.

Inną interesującą w tym kontekście narrację stworzył Wojciech Orliński, dziennikarz związany z „Gazetą Wyborczą”, mający na swoim koncie swoisty przewodnik po pop-kulturze amerykańskiej, zatytułowany *Route 66 nie istnieje* (Orliński 2012). Tym razem Orliński postanowił przejechać samochodem autostradą A4, jak napisał, „pierwszą z ‘dużych’ polskich autostrad ukończoną w całości – od granicy do granicy” (Orliński 2016: 16). To trasa zawarta między słupkami o numerach 0 (granica polsko-niemiecka) i 669 (granica polsko-ukraińska). Mówiąc inaczej, Orliński postanowił przemierzyć autostradę od węzła Krzyżowa na zachodzie do miejscowości Korczowa na wschodzie. Już na wstępie swojego reportażu zauważył, że autostrada A4 należy do międzynarodowego szlaku E40, łączącego Calais we Francji z Ridderem (kiedyś Leninogorsk) w Kazachstanie, co sprawia, że licząca ponad 8 tys. km trasa jest najdłuższą drogą Europy.

Nie ma w tym reportażu wypowiedzi spotykanych po drodze osób. Orliński bazuje na swoich doświadczeniach, zebranej wiedzy („jestem maniakiem infrastruktury”) i osobistej pamięci, związanej z przejazdami niektórymi odcinkami w latach 90. Z tej perspektywy, autor zwraca uwagę na istnienie podobnego szlaku między Brugią a Samarkandą już w starożytności. Jednocześnie podkreśla, że niemal zawsze szlak ten był przecięty: albo trudno przekraczalną granicą, albo toczącą się wojną. Obecnie wzdłuż tej drogi przemieszcza się front wojny na Ukrainie. „Zdaje się, że lata 1992-2014 były unikalną epoką, w której ten szlak był w całości przejezdny”, zauważa (Orliński 2016: 17). Kilka akapitów Orliński poświęca także nazistowskiemu planowi Vernichtung durch Arbeit, czyli „wyzniszczenia pracą”. W ten sposób powstały bowiem pewne odcinki dzisiejszej A4, zwłaszcza w okolicach Opola i łączące Zgorzelec

z Bolesławcem. Prace przy ich budowie kontynuowano aż do 1942 r. Ta droga jest zatem, jak podkreśla, „wielkim cmentarzem”, a cierpienie ofiar „powinien upamiętniać jakiś przydrożny pomnik”. Dziennikarz wychwytyje także momenty, w których przekraczając rozbiorowe bądź przedwojenne granice, wkracza na kolejne odcinki autostrady: z czasów PRL, III Rzeczypospolitej, a nawet rządów Platformy Obywatelskiej (na wschód od węzła Biezanów).

Rozleglejsze warstwy pamięci autora dotyczą zdarzeń doświadczanych przez niego osobiście. Orliński pamięta korki drogowe, fatalną infrastrukturę przydrożną, długie godziny, jakie należało zaplanować na przejazd odcinka, którego przemierzenia dzisiaj moglibyśmy nawet nie zauważyć. Jakkolwiek irytują go wszędziebylskie ekrany akustyczne („absurdalne przepisy, każące stawiać ekrany przed byle stodołą”) czy chaos dotyczący pikietażu, czyli kolejności słupków kilometrowych na scalonych dzisiaj, a osobnych niegdyś trasach, to jest on admiratorem autostrad i nowego porządku komunikacyjnego. Otwarcie pisze o konieczności zmiany stereotypowego myślenia na temat podróżowania polskimi drogami. Samochodowa jazda przez „dziki kraj, zdominowany przez gipsowe krasnale, bilbordy (...), tirówki i zajazdy o pretensjonalnych nazwach typu *Las Vegas*” (Orliński 2016: 18), jest, jego zdaniem, rzeczywistością minioną, przynależną do porządku przeszłości, a co więcej, adekwatnie już i wystarczająco krytycznie opisaną, choćby przez Ziemowita Szčerka. „Stary odruch trzeba dziś zastąpić nowym. Lepiej wzdławić minąć obskurne toalety na autostradach niemieckich czy czeskich, żeby dotrzeć do komfortowych polskich kafelków i ciepłej wody w kranie”, deklaruje reportażysta (Orliński 2016: 16).

W świetle przywołanych w tym rozdziale literackich narracji, opowieść Orlińskiego jest najjaskrawiej wpisana w dyskurs modernizacyjny. Dziennikarz opowiada o modernizacyjnym sukcesie współczesnej Polski, jako przykład wskazując właśnie autostradę. Zauważmy tutaj, że szydercze utyskiwania cytowanego wyżej Szčerka (a także medytacyjne skupienia Książka) wiązały się z drogami o innym statusie, krajową i wojewódzką. Na ich tle autostrada jawi się jako wielki modernizacyjny skok, namacalny dowód do

zapomnienia o wstydlivej przeszłości. Długość autostrady A4, fakt przemieszczania się na osi wschód-zachód oraz mijanie kolejnych historycznych granic sprawiają, że podróżowanie tym szlakiem można uznać, w duchu Orlińskiego, za cywilizacyjny, mentalny i kulturowy analogon podróżowania słynną amerykańską Route 66.

## A2: święto modernizacji

Powojenna Polska była krajem zniszczonym, ze zdewastowaną infrastrukturą i praktycznie pozbawionym autostrad. Istniejące ich fragmenty były częścią zbudowanych wcześniej odcinków równoleżnikowych. W większości były to inwestycje prowadzone przez III Rzeszę na terenach włączonych do państwa polskiego w 1945 r. Z jednej strony była to tzw. Berlinka, obejmująca odcinki Kołbaskowo-Łęczycza oraz Elbląg-Grzechotki, liczącą łącznie nieco ponad 100 km. Z drugiej strony chodzi o dwukrotnie dłuższą autostradę „śląską”, na odcinkach Olszyna-Brzeg oraz Ujazd-Zabrze. Skala rodzimych przedsięwzięć była znacznie skromniejsza: prace podjęte tuż przed wybuchem wojny pozwoliły na oddanie 20-kilometrowego odcinka drogi krajowej nr 5 między Warlubiem a Osiekiem, w województwie małopolskim.

Poważne prace autostradowe podjęto dopiero w latach 70., bazując na planach przygotowanych przez Krakowskie Biuro Projektów Dróg i Mostów (Koziański 2004: 122). Budowa nowoczesnej infrastruktury autostradowej stała się jednym z priorytetów rządu Edwarda Gierka (1970-1980). Ambitne plany ulegały jednak stopniowej redukcji, w wyniku której przebiegi poszczególnych magistral – południowej i centralnej – ograniczono do kilku odcinków. Ostatecznie i te plany przekroczyły możliwości ówczesnej gospodarki. Gierkowska modernizacja autostradowa ostatecznie sprowadziła się do dwóch elementów: „gierkówki” oraz „olimpijki”.

W związku z priorytetowym potraktowaniem Igrzysk Olimpijskich w Moskwie w 1980 r. rozpoczęto prace nad autostradą Września-Konin (ukończone dopiero w 1989 r.), poza tym powstały tylko rozproszone krótkie odcinki (np. Gdynia Chylonia-Pruszcz Gdański, Szczecin Dąbie-Goleniów). Wcześniej, w październiku 1976 r.



z wielką pompą otwarto tzw. gierkówkę, czyli liczącą prawie 300 km drogę szybkiego ruchu Warszawa-Katowice. Oddana przed terminem, na całej długości wyposażona w dwie jezdnie, z obwodnicami większości miast (poza Częstochową), uchodziła za symbol modernizacji Polski lat 70. (choć połączenie z Katowicami ukończono dopiero w 1984 r.).

Lata 80. były w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej czasem zastoju. Do użytku oddawano jedynie bardzo krótkie odcinki autostrad: Kraków-węzeł Chrzanów, Chrzanów-Byczyna, Balice-stopień wodny „Kościuszko”, Przylesie-Prądy, w sumie liczące mniej niż 100 km (Koziański 2004: 123). Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że wiele ówczesnych decyzji ma swoje konsekwencje do dzisiaj. Premierem rządu w latach 1985-1988 był Zbigniew Messner, obejmujący to stanowisko po Wojciechu Jaruzelskim. Wykształcony ekonomista miał zrealizować „drugi etap reformy”, w tym także zatwierdzone w 1985 r. plan budowy autostrad i dróg ekspresowych. Plan ten z niewielkimi zmianami obowiązywał także po zmianie ustrojowej. Pozostała po nim także specyficzna, techniczna terminologia. Jej przykładem jest MOP, czyli Miejsce Obsługi Podróżnych. Wyróżnia się obecnie trzy klasy MOP-ów: wypoczynkową (parking, sanitariaty, oświetlenie), wypoczynkowo-usługową (dodatkowo stacja paliw, obiekty gastronomiczne, handlowe, informacja turystyczna) oraz wypoczynkową i usługową (obejmującą również miejsca noclegowe). Drugim przykładem są PPO, Punkty Poboru Opłat. Zarówno MOP-y, jak i PPO określa się nazwami najbliższych na planach miejscowości (przy A2 od zachodu mamy MOP-y Sosna, Gnilec, Koryta, Walewice, Romanówek, Zagaje, Rogoziniec, Chociszewo). Nie stosuje się na razie, znanego z Europy zachodniej, systemu numerycznego, w ramach którego każdemu zjazdowi z autostrady odpowiada kolejny numer.

Przełomem w dziejach rozwoju infrastruktury autostradowej w Polsce stała się transformacja ustrojowa, zapoczątkowana w 1989 r. Kompleksowy plan budowy autostrad został przyjęty przez rząd Hanny Suchockiej w lipcu 1993 r. Fakt ten poprzedziło przyjęcie przez Sejm RP uchwały zakładającej, że autostrady w Polsce będą płatne i budowane w systemie koncesyjnym BOT (o którym była

mowa w rozdziale pierwszym). Budżet państwa w tej sytuacji był gwarantem modernizacji odcinków już istniejących, dokończenia rozpoczętych oraz wykupu całości ziemi pod planowane autostrady.

W 1995 r. powstała Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad (ABiEA), rządowa agencja mająca zajmować się wykupem gruntów, wyborem koncesjonariuszy i nadzorem nad całym procesem budowy autostrad w Polsce. Brakowało jednak prywatnych inwestorów dysponujących odpowiednimi środkami do podjęcia się kosztownych inwestycji drogowych; wkrótce okazało się też, że płatny odcinek autostrady A4 Kraków-Katowice nie gwarantuje opłacalności inwestorowi (Koziański 2004: 124). Wspomniany odcinek autostrady A4 jest pierwszą wybudowaną w Polsce płatną autostradą, powstała w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesję na przystosowanie istniejących dróg do wymogów płatnej autostrady w 1997 r. otrzymała, na okres 30 lat, firma Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Rozpoczęcie poboru opłat nastąpiło 3 kwietnia 2000 r. (*Bezpieczna droga do nowoczesności* 2011: 10), co wypada uznać za ważną cezurę w historii polskiej infrastruktury.

Piętrzące się problemy zmusiły rząd do kolejnych decyzji. W ramach planu „Infrastruktura – klucz do rozwoju” w 2002 r. opracowano nowy program budowy autostrad, powołano także Główną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Nowe plany tworzono w oparciu o możliwości związane z funduszami pochodzącymi z Unii Europejskiej. W tym samym roku zaczął także obowiązywać na terenie całego kraju system opłat winietowych za użytkowanie dróg krajowych przez przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym (Koziański 2004: 126). Wprowadzenie tego systemu miało dwojaką funkcję: uzyskane środki miały zasilić budżet budowy autostrad, dodatkowo zaś konieczność ich wnoszenia miała zahamować „ucieczkę” kierowców z autostrad płatnych na równoległe drogi regionalne.

Do przewyciężenia pozostało jednak coś jeszcze: projektowe dziedzictwo PRL-u, zwłaszcza dotyczące przestrzennego rozplanowania polskich autostrad. W wielu wypadkach przebieg autostrad lokowano w centrach aglomeracji, np. plany gierkowskie zakładały, że A2 zwieńczy swój bieg w Warszawie, w Alejach Jerozolimskich.

Część z tych planów udało się skorygować, niektóre jednak pozostały w formie pierwotnej. W konsekwencji A4 biegnie dzisiaj serpentynami przez całą masę Góry Świętej Anny (podobne rozwiązania znamy z Austrii i Niemiec), ulokowano tam nawet MOP o odpowiedniej nazwie. Jest to bardzo niebezpieczny odcinek autostrady, bowiem dochodzi na nim do wypadków trzy razy częściej niż na innych odcinkach (*Autostrada A4* 2010). Miejsce to budziło jednak emocje także z innego powodu, stało się bowiem symbolem sprzeciwu ekologów wobec budowy autostrad w Polsce.

Gdy plany przeprowadzenia A4 przez masę Góry Świętej Anny okazały się oficjalnym programem rządowym, spotkały się one z silnym, zorganizowanym sprzeciwem. Powstała szeroka koalicja organizacji ekologicznych, obejmująca wiele podmiotów: Kampanie anty-autostradowe z Krakowa, Łodzi i Opola, Pracownię na Rzecz Wszystkich Istot, Instytut na Rzecz Ekorozwoju, Towarzystwo Naukowe Prawa Ochrony Środowiska, Towarzystwo Ekologiczne „Ziemia Przede Wszystkim” oraz Polski Klub Ekologiczny (*Raport: Autostrady* 1997). Skonfederowane organizacje ekologiczne podjęły bardzo aktywne formy oporu. W dyskursie sprzeciwu uwypuklono trzy elementy: (1) fakt, że autostrada miała przebiegać przez park krajobrazowy „Góra Świętej Anny”, obejmujący masę wygasłego wulkanu, z gatunkami wpisanymi do Polskiej Czerwonej Księgi (susł moręgowany, len austriacki) oraz rezerwat geologiczny; (2) kulturowe walory miejsca, będącego ośrodkiem kultury jeszcze w czasach przedchrześcijańskich; (3) historyczne tło, związane z realizacją planów stworzonych jeszcze przez inżynierów Hitlera, który zamierzał obok autostrady wznieść pomnik-mauzoleum Deutsches Freikorps (Wyszyński 1996: 12). Należy zauważyć, że w kampanii sprzeciwu sięgnięto po perswazyjne argumenty: ekologiczne, odwołujące się do ochrony dziedzictwa historycznego oraz patriotyczne.

Pisanie listów do urzędników, publikowanie materiałów prasowych („Autostrady – autostraty”), wydawanie specjalnych publikacji („Autostrady – drogie drogi do... nikąd”), specjalne serie koszulek z nadrukami, wlepki, wreszcie „akcja bezpośrednia” na Górze Świętej Anny uczyniły z tego protestu jedną z najważniejszych obywatelskich form oporu wobec budowy autostrad w Polsce. W 1998 r.

przez ponad miesiąc pół tysiąca aktywistów blokowało działania ekipy budowlanej. Kres tej akcji przyniosła interwencja wynajętej przez inwestora firmy ochroniarskiej. Ostatecznie, protest nie przyniósł efektu w spodziewanej przez ekologów zmiany przebiegu A4. Już w 1996 r. dokonano bowiem wyłączenia pasa autostrady z obszaru parku, w wyniku czego obszar Parku Krajobrazowego Góra Świętej Anny dzieli się obecnie na część południową i północną.

Wspominam o tych znanych wydarzeniach, chcąc podkreślić zmianę społecznych nastrojów. Akcja bezpośrednia na Górze Świętej Anny nie była bowiem odosobniona. Przeciw budowie autostrad protestowano także w Łodzi i Poznaniu. W tym ostatnim, sprzeciw budził plan poprowadzenia A2 przez główne miejskie ujęcie wody na Dębinie. Opór ekologów wzbudziły ponadto plany związane z lubuskim odcinkiem A2, zakładające przecięcie jej przebiegiem Łagowskiego Parku Krajobrazowego (obecnie to Łagowsko-Sulęciński Park Krajobrazowy), co zakończyło się zmianą statusu formalno-prawnego jego terenu (Kotas 1997: 29). Bardzo znamienne jest, że inwestycjom autostradowym podjętym po roku 2000 nie towarzyszyły już gwałtowne akty sprzeciwu. Z jednej strony, dyskurs modernizacyjny uległ zapewne normalizacji i „oswojeniu”, z drugiej natomiast ewentualne wątpliwości ekologów sublimowano budową przejść dla zwierząt, systemów odwadniających, ekranów akustycznych i organizowaniem tzw. konsultacji społecznych.

Oczywiście, w opisie powstawania polskiej sieci autostrad najbardziej interesuje mnie jeden jej element, czyli autostrada A2. Jak wspominałem, w szczerkowej postaci zaczęła ona powstawać na przełomie lat 70. i 80. (chodzi o odcinek Września-Konin). W 2003 r. przebieg A2 znacząco wydłużył się dzięki oddaniu do użytku odcinka Września-Poznań Krzesiny (oraz obwodnicy Poznania na trasie Krzesiny-Komorniki). Kluczowym wydarzeniem dla A2 stało się ogłoszenie przez (ABiEA) międzynarodowego przetargu na sfinansowanie, wybudowanie i eksploatację płatnej autostrady Świecko-Stryków, o łącznej długości 364 km (Koziański 2004: 141). Postępowanie przetargowe rozstrzygnięto 1 lutego 1997 r.: komisja powołana przez ministra transportu i gospodarki morskiej wybrała ofertę spółki Autostrada Wielkopolska S.A (AWSA). W myśl

podjętych postanowień, firma ta miała zrealizować budowę odcinka A2 Świecko-Nowy Tomyśl-Poznań na zasadach koncesyjnych.

Trzeba w tym miejscu chwilę uwagi poświęcić aspektom prawnym i finansowym tego przedsięwzięcia. W 1993 r. zarejestrowano sędownie spółkę Autostrada Wielkopolska SA założoną dla wybudowania i eksploatacji pierwszej polskiej autostrady płatnej ze Świecka do Konina. Inicjatorami założenia spółki byli biznesmeni Jan Kulczyk i Andrzej Patalas, do 1981 r. dyrektor Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Poznaniu. W gronie założycieli spółki znalazły się m.in. Kulczyk Holding, towarzystwo ubezpieczeniowe Warta, Wielkopolski Bank Kredytowy oraz Imex-Bis, związany z Patalasem. W 1997 r. ważnym udziałowcem spółki stały się Polskie Sieci Elektroenergetyczne.

Celem AWSA było wybudowanie i eksploatacja pierwszej w Polsce prywatnej autostrady. Jak możemy dzisiaj przeczytać na stronie Autostrady Wielkopolskiej, „106 km odcinek autostrady A2 Świecko-Nowy Tomyśl to największy projekt infrastrukturalny w Europie realizowany w systemie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego”<sup>1</sup>. W tym przypadku mamy do czynienia z wydarzeniem o charakterze bezprecedensowym, kluczowym dla procesu prywatyzowania gospodarki i przestrzeni publicznej, a także myślenia w kategoriach systemu liberalnego kapitalizmu. Tym samym budowa A2 staje się jednym z ognisk transformacji ustrojowo-ekonomicznej.

Początkowo AWSA miała wybudować i eksploatować odcinek o długości 360 km (Świecko-Stryków), a koncesja obejmowała okres 30 lat. Z powodu braku wystarczających środków na podjęcie budowy – a także obaw związanych z rentownością eksploatacji – firma Kulczyka nie podejmowała jednak prac. W konsekwencji, w latach 1998-1999 pierwotną umowę koncesyjną z rządem uzupełniono o cztery aneksy. W myśl ich postanowień cofnięto koncesję na odcinek Konin-Stryków (wcześniej z koncesjonowania wyłączono ponadto 13-kilometrową obwodnicę Poznania, sfinansowaną dzięki grantowi Phare), a dwie pozostałe koncesje, czyli Konin-Nowy Tomyśl oraz Nowy Tomyśl-Świecko, wydłużono na okres 40 lat (*Budowa i eksploatacja autostrady płatnej A2 z Nowego Tomysła do*

*Świecka – studium przypadku* 2011). Ostatecznie zatem, koncesjonowaniu podlega 255-kilometrowy odcinek, który po wygaśnięciu umowy w 2037 r. zostanie bezpłatnie przekazany na własność Rzeczypospolitej Polskiej. Grunt pod autostradą wciąż pozostaje własnością Skarbu Państwa, a spółka odprowadza za jego użytkowanie opłatę dzierżawną. Cały projekt finansowany był z trzech źródeł: (1) polskich i zagranicznych kredytów bankowych – 26% całkowitych kosztów realizacji; (2) środków własnych koncesjonariusza – 12%; (3) kredytu udzielonego przez Europejski Bank Inwestycyjny – 62%. Miliard euro od EBI było najwyższą kwotą przeznaczoną przez tę instytucję na jakikolwiek projekt infrastrukturalny w Polsce (*Budowa i eksploatacja autostrady płatnej A2 z Nowego Tomysła do Świecka – studium przypadku* 2011). Co więcej, spółka uzyskiwała gwarancje państwa na pożyczkę w wysokości 267 mln euro. Była to największa gwarancja udzielona przez polski rząd prywatnemu przedsięwzięciu (Matys 2000). Sam Kulczyk tak tłumaczył dziennikarzowi ten finansowy mariaż: „Autostrady to prywatny projekt dla państwa. Autostrada na całym świecie jest czymś, co powinno robić państwo. (...) Nie traktuję tego w kategoriach największego interesu, ale jako wyzwanie społeczne. Państwo jest beneficjentem, nie my” (Matys 2000).

Skala opisywanego tutaj przedsięwzięcia miała nie tylko wyjątkowy wymiar finansowy, ale także inżynierski i technologiczny. AWSA jako pierwsza w Polsce zleciła badania wykonalności projektu (*feasibility study* – Koziarski 2004: 141). Odcinek Świecko-Nowy Tomyśl miał stać się ponadto najdłuższym w Polsce odcinkiem autostrady o nawierzchni betonowej z wyeksponowanym kruszywem (*Budowa i eksploatacja autostrady płatnej A2 z Nowego Tomysła do Świecka – studium przypadku* 2011).

Podkreślając nowatorstwo oraz skalę ekonomiczną i inżynierską przedsięwzięcia związanego z budową A2, miałem na uwadze nie tylko jego skutki infrastrukturalne. Jakkolwiek włączenie Polski do sieci autostrad europejskich – A2 jako element trasy E30 z Cork w Irlandii do Omska w Rosji – i stworzenie dogodnego kanału komunikacyjnego między Berlinem a Poznaniem, a dalej Warszawą, to rzecz niezwykle istotna. Gigantyczne pieniądze, długotrwałe

<sup>1</sup> Cytat ze strony [www.autostrada-a2.pl](http://www.autostrada-a2.pl) (data dostępu: 03.08.2016).

negocjacje z kolejnymi rządami, zaangażowanie zagranicznych instytucji bankowych i firm, a także postać Jana Kulczyka wywoływały bowiem także konkretne efekty społeczne.

Gremia eksperckie nie były zgodne co do oceny przedsięwzięć sfinansowanych przez Kulczyka, w tym także logiki finansowania budowy autostrady A2. Zwraca się choćby uwagę na konieczność spłaty po 20 latach od podpisania umowy gwarantowanej przez państwo pożyczki. Wraz z odsetkami będzie to kwota rzędu 700-800 mln euro. Ewentualne problemy z jej spłatą, ostatecznie obciążą skarb państwa (Matys 2000). Działalnością biznesową Kulczyka „żyło” ponadto wielu obywateli. W związku z jej rozmachem i pobudzającymi wyobraźnię kwotami, pojawiło się wiele plotek i podejrzeń, dotyczących domniemanych malwersacji, przekupstwa i wyprowadzenia ogromnych pieniędzy ze Skarbu Państwa. Ich personifikacją stał się Jan Kulczyk.

Pochodzący z Poznania biznesmen był jednym z najaktywniejszych polskich przedsiębiorców na arenie międzynarodowej, od 2002 r. sukcesywnie wskazywany przez „Forbes” jako najbogatszy Polak. Z drugiej strony łączono go z przypadkami nieuczciwych prywatyzacji i działaniem na styku biznesu i polityki, co nawet przywołany „Forbes” skłoniło do uznania go „za niejednoznaczny symbol (...) pewnej ery w dziejach polskiego biznesu” (Gawęda 2015). Prowadzone przez nas badania na temat skutków budowy autostrady A2 dla osób wcześniej związanych z drogą krajową 92 – o czym szerzej w kolejnych rozdziałach – ujawniły głęboką awersję wobec osoby Kulczyka. Jest to istotne o tyle, że jego postać stała się niejako symbolem powstawania autostrady A2, jej ikoną. Znamienne brzmią sformułowania zawarte we wspomnieniu, opublikowanym w rok po nagłej śmierci Kulczyka, a podpisane przez „Zarząd i pracowników Autostrady Wielkopolskiej SA”: „Odszedł największy polski przedsiębiorca działający globalnie (...) odegrał ważną rolę w transformacji polskiej gospodarki (...) To dzięki Jego wizji, osobistemu zaangażowaniu i uporowi, od lat setki tysięcy polskich kierowców może korzystać z pierwszej koncesyjnej autostrady łączącej Polskę z Europą. W dniu otwarcia odcinka autostrady do granicy z Niemcami, mówił, że dzięki temu projektowi połączył

Stryków z Lizboną (...) Dr Jan Kulczyk stworzył największe działające globalnie polskie imperium biznesowe XX wieku.”<sup>2</sup>

Mamy w tym tekście wyraźne tropy. Po pierwsze, wskazanie na niezwykłość postaci biznesmena, jego nieprzeciętną rolę zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej. Po drugie natomiast, podkreśla się nieodzowność Kulczyka, jego „wizji, zaangażowania i upor” w zakończonym powodzeniem projekcie budowy autostrady A2, która nie tylko usatysfakcjonowała „setki tysięcy kierowców”, ale też „połączyła Stryków z Lizboną”, a zatem scaliła polską prowincję z europejskim centrum. Budowany w taki sposób publiczny wizerunek Kulczyka – także po jego śmierci – podsycił społeczne zainteresowanie i kontrowersje.

Zjawisko to wykazuje pewne elementy wspólne z mechanizmem „kozła ofiarnego”, opisanym przez René Girarda (1987). Doświadczana przez wiele osób trauma, związana z uruchomieniem autostrady A2 i marginalizacją DK92, wymagała znalezienia winnego tej sytuacji: sprawcy i animatora zmian, które naruszyły znaturalizowany stan istniejący. Owym winowajcą nie mogła stać się autostrada, będąca wszak bytem sztucznym, nieożywionym, a w związku z tym nie wywołującym emocjonalnie podbudowanych ocen i stereotypów. Żywym, budzącym emocje (i bardzo bogatym) kozłem ofiarnym stał się w tej sytuacji główny prywatny inwestor A2.

Stan odczuwalnego kryzysu i dezintegracji doprowadził do wielu form słownej agresji wobec Kulczyka. Narzekania na bezwzględności „kapitalistę”, bogacza skupionego tylko na własnym zysku i oskarżenia o korupcję to główne elementy tej dyskredytującej narracji. Charakterystyczna jest w tym kontekście opinia właściciela hotelu w Brójcach (wyrażona jeszcze przed śmiercią biznesmena): „Cały ten kryzys jest winą Kulczyka, to on blokuje budowę zjazdów. Bo czy jemu zależy na tym? Nie. Kulczyk bierze pieniądze za przejazd autostradą, za grunt dla firm działających przy A2 i procent od ich obrotu (...) A miejscowi urzędnicy siedzą u niego w kieszeni.” Hotelarz z Rzęzycy był podobnego zdania, twierdząc, że Kulczyk celowo blokuje budowę zjazdów z autostrady – postrzeganych jako

<sup>2</sup> Wspomnieniowy nekrolog został wydrukowany w „Gazecie Wyborczej” i „Głosie Wielkopolskim” 29 lipca 2016 r.

szansa na wyście z marazmu i dopływ spodziewanych klientów – bowiem dzięki temu więcej pieniędzy wpływa do jego kieszeni. Co więcej, grunty, na których powstały zjazdy, zostały wcześniej kupione wyłącznie dzięki łapówkom, ostatecznie trafiającym do biznesmena, który przecież znał plany ich budowy. Wiele podobnych wypowiedzi znaleźć można także na stronach internetowych.

Co znamienne, w tym dyskredytującym dyskursie nie pojawiał się wątek obcego (domniemanego czy też realnego) pochodzenia etnicznego bądź narodowego Kulczyka, co jest tak istotne w Girardowskiej logice „kozła ofiarnego”. Najważniejsza – i najbardziej stygmatyzująca – była jego bardzo wysoka pozycja społeczna i niemal legendarny majątek. To one zajęły miejsca i przejęły funkcje obcego pochodzenia. Można powiedzieć, że w tym przypadku „trauma wielkiej zmiany” (Sztompka 2000) wyraziła się poprzez specyficzną pojmowaną świadomość różnic klasowych.

Omawiając prawne, ekonomiczne i społeczne okoliczności towarzyszące powstawaniu A2, nie sposób pominąć przeszłości starszej niż lata po 1989 r. W rozdziale pierwszym przypominałem program budowy autostrad lansowany i realizowany przez III Rzeszę. Chciałbym teraz do tego wątku powrócić. Jak bowiem wspominałem wyżej, na terenach okupowanych przez Niemcy – a zwłaszcza w zachodniej i północnej Polsce – trwanie wojny nie zahamowało infrastrukturalnych ambicji Hitlera. Z chwilą utworzenia na części okupowanych ziem polskich Kraju Warty, niemieccy planiści postanowili go połączyć z istniejącą już w Niemczech siecią autostrad. Korporacja Reichsautobahn zakończyła opracowywanie stosownych planów na początku 1940 r. Zakładały one scalenie autostrady łączącej Berlin i Frankfurt nad Odrą (oddanej do użytku w 1937 r.) z Poznaniem, a docelowo także Łodzią, Warszawą i Mińskiem. Obok połączeń autostradowych z Gdańskiem i Krakowem, uznano ten odcinek za szczególnie ważny „ze względów wojennych” (Zeller 2007: 75).

Przeprowadzone wówczas prace obejmowały przede wszystkim przygotowanie gruntu na wyznaczonych odcinkach, a także budowę kluczowych mostów i zjazdów. Roboty wstrzymano ostatecznie w 1943 r., gdy wojska nazistowskie zostały zatrzymane na froncie

wschodnim. Początkowo autostradę budowała niemiecka młodzież, potem pośpiesznie kierowana do walk na froncie wschodnim. Jej miejsce zajęli robotnicy przymusowi. Była to głównie ludność żydowska, przywożona z największego w Kraju Warty getta w Łodzi. Później dołączyli do nich także jeńcy wojenni różnych narodowości. W rejonie planowanego przebiegu autostrady powstało w ten sposób ponad 20 obozów pracy przymusowej (Ziółkowska 2005), określanych ogólnie jako Reichsautobahnlager (RAB Lager). Ich sieć była na tyle gęsta, na ile wymuszała to skala robót: poczynając od zachodu – Rzepin, Bielice, Pniów, Torzym, Pożrzadło, Jezioro Łagowskie, Żelechów, Lubrza, Jordanowo, Brójce, Rogoziniec, Przychodzko, Bolewice, Wąsowo, Turkowo, Okusz, Cieśle, Gołuski, Żabikowo, Luboń, Starołęka, Krzesiny. Szacuje się, że do obozów RAB deportowano łącznie ponad 10 tys. Żydów. Robotników zmuszono do prostych, ale wyczerpujących fizycznie prac: musieli karczować drzewa, sypać wały ziemne, układać tory kolejki wąskotorowej, budować fundamenty, usuwać czarnoziem z pasa przebiegu autostrady. Warunki pracy i życia w obozach były wyniszczające. W jednym tylko obozie Brätz (obecnie Brójce) życie straciło około 2 tys. ludzi. Po zakończeniu projektu budowy autostrady, pozostali przy życiu robotnicy w większości trafili do obozów zagłady (Mnichowski 1978)<sup>3</sup>.

Nazistowski projekt autostrady Berlin-Frankfurt nad Odrą-Poznań stawia nas przed frapującym paradoksem. Okazuje się mianowicie, że potransformacyjna budowa autostrady A2 – pod inną nazwą, prowadzona przez inne państwo i powodowana innymi celami – ma swoje źródła w planach III Rzeszy. Inaczej mówiąc, A2 została zainicjowana jako projekt totalitarny. Był to element agresywnej polityki, mający wspierać militarne plany szybkiego przemieszczania wojsk, ludzi i towarów, pociągający za sobą tworzenie karnych obozów oraz eksterminację przymusowych robotników.

3 Instytut Pamięci Narodowej prowadzi obecnie śledztwo w sprawie eksterminacji przez funkcjonariuszy III Rzeszy Niemieckiej w latach 1939-1942 w obozie Kreuzsee koło Rzepina (Reppen) żydowskich robotników przymusowych, pracujących przy budowie autostrady Berlin-Świecko. Chodzi o przestępstwo określone w art. 1 pkt 1 dekretu z dnia 31 sierpnia 1944 r. o wymiarze kary dla faszystowsko-hitlerowskich zbrodniarzy winnych zabójstw i znęcania się nad ludnością cywilną i jeńcami.

Najbardziej bodaj niezwykle jest to, że zaprojektowany przez Reichsautobahn przebieg autostrady Frankfurt nad Odrą-Poznań zachował się przez kolejne dekady. W lokalnym krajobrazie pozostały wyraźne ślady tamtych działań, przede wszystkim w postaci pasa ziemi, nie objętego ani działalnością rolniczą ani gospodarką leśną. W wielu miejscach tego pasa zachowały się także elementy przygotowywanej przez planistów III Rzeszy infrastruktury: betonowe przęsła mostów, filary, wsporniki, wały ziemne i nasypy. Szczególnie wiele takich elementów przetrwało na terenie województwa lubuskiego. Są to choćby nasypy nad Jeziorem Łagowskim, nasypy i filary w okolicach Brójec, ale także wały na obszarze miasta Poznania czy fundamenty pod wiadukt w Luboniu (Kolbuszewska 2003). Na marginesie należy dodać, że podobnie wyglądała sytuacja w przypadku autostrady A4.

Dziennikarz Marcin Rogoziński, specjalizujący się w tematyce polsko-niemieckiej, w 2008 r. pisał: „W Brójcach dziwna budowla znajdowała się tuż przy ‘starej’ A2 i wyglądała niczym przęsło zerwanego mostu, prowadzącego donikąd. Koło Rzepina wielki, szary blok był w stanie udźwignąć wiadukt, lecz służył za cokół reklamie klubu nocnego. W Pniowie betonowe ściany udzielały azylu amatorom tanich win. Niektóre z tych dziwnych tworów architektury można było zobaczyć do niedawna z okien pociągu do Berlina. Przed rokiem znikły, a wraz z nimi ślady po pierwszym etapie budowy autostrady Rzeszy” (Rogoziński 2013).

Ten specyficzny typ materialnego dziedzictwa III Rzeszy dopiero w ostatnich latach stał się przedmiotem badań historyków i architektów<sup>4</sup>, a także zainteresowania mieszkańców. Jednym z nich jest Matthias Diefenbach, krajoznawca z Frankfurtu nad Odrą, „Wessi”, ożeniony z Polką. Zdając sobie sprawę z ubóstwa archiwalnych danych dotyczących RAB Lager i budowy autostrady przez nazistów, na własną rękę próbuje rekonstruować przeszłość. Tym bardziej, że jej ślady były szybko zacierane przez aktualnie prowadzone prace: „W ciągu jednego roku i dwóch zim wykonano zakrojone na

4 W Żabikowie koło Poznania od 1979 r. działa Muzeum Martyrologiczne. Jedną z stałych wystaw tego muzeum nosi tytuł „Reichsautobahnlager. Obóz pracy przymusowej dla Żydów 1941-1943”.

ogromną skalę prace związane z budową mostów i roboty ziemne”, Diefenbach nie krył swojego zdziwienia (Rogoziński 2013).

W okresie bezpośrednio poprzedzającym prace przy budowie A2 organizowano wycieczki śladami prac zaprojektowanych jeszcze przez inżynierów Hitlera. Miała je w swojej ofercie firma turystyczna HeimatReise z Frankfurtu nad Odrą. Jak dowiadujemy się z oficjalnych dokumentów, HeimatReise specjalizuje się w trzech obszarach: (1) podróże byłych mieszkańców lub ich potomków do Obwodu Kaliningradzkiego; (2) „kulturalno-historyczne” wycieczki po województwie lubuskim, które „posiada trudną historię”; (3) oprowadzanie po Słubicach i Frankfurcie nad Odrą (HeimatReise 2010). Oferta „wycieczki krajoznawczej” pod nazwą „Wzdłuż trasy autostrady z okresu Trzeciej Rzeszy (Reichsautobahn)” obejmowała 12 km spaceru oraz obiad w cenie 80 złotych za całość. Istniała także możliwość przejazdu trasy wycieczki autokarem. Wszystko miało rozpoczynać się przed dworcem kolejowym we Frankfurcie nad Odrą, a następnie zaplanowano przystanki w różnych miejscach między Frankfurtem, Rzepinem, Torzymiem i Łagowem. Organizator zapowiadał: „W trakcie wycieczki poznamy przebieg autostrady, obejrzymy ruiny mostów mających łączyć jej poszczególne odcinki i zmiany w krajobrazie, odwiedzimy miejsca zapomnianych obozów pracy oraz poznamy tło tej w dużym stopniu nieznannej budowy” (Wzdłuż trasy autostrady z okresu Trzeciej Rzeszy [Reichsautobahn] 2009).

W charakterystyczny sposób sformułowano ponadto ideową bazę wycieczki: „Od kilku lat znowu planowana jest budowa autostrady Frankfurt nad Odrą-Poznań, mająca przebiegać tą trasą, co autostrada zaprojektowana w latach 30. XX w. Ma ona powstać najpóźniej do rozpoczęcia Euro 2012. Jeszcze w tym roku ma się rozpocząć przebudowa historycznych pozostałości, ruin i śladów po dawnej autostradzie, której planowanie rozpoczęto w 1937, a budowę – w 1941 r.” (Wzdłuż trasy autostrady z okresu Trzeciej Rzeszy [Reichsautobahn] 2009).

Uczestniczący w wycieczce Rogoziński wspomina<sup>5</sup>, że jej pierwszym punktem była frankfurcka dzielnica Güldendorf i poszukiwanie

5 Informacje uzyskane dzięki prywatnej korespondencji w lipcu 2016 r.

śladów po znajdującym się tam podczas II wojny światowej obozie dla robotników przymusowych. Potem zatrzymywano się wszędzie tam, gdzie możliwe do zauważenia były pozostałości nazistowskich prac autostradowych: w okolicach Rzepina, Pniowa i Torzymia. Na fotografiach dokumentujących to zdarzenie widać niewielką grupę uczestników – moim zdaniem inicjatywa Diefenbacha zasługuje jednak na uwagę, stanowiąc ciekawy przykład zainteresowania materialnym dziedzictwem przeszłości, tym razem w postaci infrastrukturalnych elementów budowy nazistowskiej autostrady.

Na tym jednak nie wyczerpują się echa przeszłości. Krajobraz lokalny bowiem w jeszcze jeden sposób przechował pamięć o projekcie Reichsautobahn. Należy pamiętać, że ekspansja militarna III Rzeszy – i towarzyszące jej ekspansja infrastrukturalna – traktowane były w kategoriach cywilizacyjnych. Autostradą prowadzącą na wschód mieli przemieszczać się nie tylko ludzie (w tym wojsko) i towary (broń i aprowizacja), ale również „cywilizacja” i niesiony przez nią „postęp”. Tym samym, akt tworzenia autostrady stawał się elementem ekspansji kulturowej III Rzeszy, wyrażającej się w postaci kształtowania pożądanego krajobrazu. Zakładano, że podróżujący gotową już autostradą będą spoglądać na typowo „germańskie” krajobrazy, dlatego zakładano specjalne kultury leśne. Składały się na nie młodniki określonych gatunków drzew, takich jak dęby, buki i klony. Symbolicznie związane z germańskością, wyselekcjonowane gatunki drzew miały rosnąć wzdłuż zaprojektowanej drogi i zastąpić dominujące wcześniej sosny i brzozy.

Proces kształtowania krajobrazu zgodnie z „duchem narodu” miał swoje źródła we wpływowym poglądach Friedricha Ratzela. Określający się jako „antropogeograf”, Ratzel był promotorem i twórcą stanowiska determinizmu geograficznego. Dowodził, że można wykazać łączność między danym regionem a zamieszkującymi go ludźmi i ich kulturą. W kulturze tej miałyby bowiem odbijać się cechy lokalnego krajobrazu, z drugiej strony natomiast mieszkańcy danego regionu mieliby kształtować ów krajobraz w zgodzie z własną duchowością. Ekspresją tych założeń jest *opus magnum* Ratzela, czyli trzytomowe *Völkerkunde* (Ratzel 1895-1901). Każdy z opisywanych ludów jest tam przypisany konkretnemu regionowi,

izomorfizm ludu i miejsca uważany jest za naturalny. Ratzel przekonywał ponadto, że nie istnieje coś takiego jak „wyłącznie czysty krajobraz naturalny” (Naturlandschaft), czego przykładem był dla niego choćby krajobraz niemiecki. Dobitnie przekonuje o tym już okładka pracy *Deutschland. Einführung in die Heimatkunde*, ukazująca sielski górski krajobraz, z błękitnym okiem jeziora i takimż nieboskłonem (Ratzel 1907). Przyautostradowe germańskie dęby miały w myśl tej logiki, adekwatnie oddawać kluczowe wartości niemieckiego ducha.

Koncepcje Ratzela przyczyniły się do ukształtowania XX-wiecznego rozumienia pojęcia Heimat, a potem także jego pochodnych, takich jak Heimatkunstabewegung („ruch sztuki ojczyznianej”), Heimatschutz („ochrona ojczyzny”) i Heimatmalerei („malarstwa ojczyznianej”). Najważniejszym jednak pojęciem z warsztatu Ratzela okazał się Lebensraum. Koncepcja „przestrzeni życiowej” zakładała konieczność i naturalność ekspansji państwa silniejszego na terytorium państwa słabszego. Ekspansja ta wiązała się także z „misją cywilizacyjną”. Jak wskazują komentatorzy, Lebensraum to najlepiej znana XX-wieczna polityczna koncepcja pochodząca z Niemiec (Smith 1980: 51). Przejęta przez władze III Rzeszy służyła jako uzasadnienie dla ekspansji na wschód, a następnie do szeroko zakrojonych akcji osadniczych ludności niemieckiej na terenach Polski i Ukrainy. W podobny sposób kontekstualizuje infrastrukturalną ekspansję III Rzeszy Thomas Zeller. Jego zdaniem, budowa autostrady jest elementem „historii środowiskowej” (Zeller 2007: 22), związanej w tym partykularnym przypadku z Ratzelowską ideą Heimatschutz, czyli ochroną ojczyzny.

Innym kontekstem dla tego elementu „historii środowiskowej” jest również koncepcja „narodowych ideologii krajobrazu” (Short 1991). Żaden naród nie jest bowiem wyłącznie wyobrażoną wspólnotą ludzi, ale wymaga także zakorzenienia w konkretnym geograficznym miejscu i w wyobrażonym pejzażu. Zwykle jest to tzw. krajobraz naturalny oraz rustykalny, oba mające deponować walor nieskażoności. W myśl tej reguły synonimem Irlandii jest jej zachodnie wybrzeże (Nash 1993: 86-112), Holandia kojarzy się z polderami i siecią rowów nawadniających, a Rosja z niekończącym

się brzoźowym lasem. Badacze mówią o „narodowych ideologiach krajobrazu” podkreślając, że nacjonalistyczne wizje zawsze lokują się w przestrzeniach wiejskich, od romantyzmu kojarzonych z odwiecznością i swojskością. Taki krajobraz jest partnerem narodowej historii i służy podtrzymywaniu narodowo zorientowanej topofilii (Tuan 1990), dzięki której przestrzeń ojczyzny jest źródłem poczucia piękna, dumy i bezpieczeństwa i miłości. W przypadku projektowanej przez planistów III Rzeszy przestrzeni przyautostradowej, pejzaż pełen swojskich i naturalnych gatunków drzew miał wprost ewokować Tuanowską topofilię.

Postrzeganie autostrady A2 w kontekście historycznym, „historii środowiskowej” oraz „narodowych ideologii krajobrazu” pozwala wpisać ją w rozumienie proponowane przez Arjuna Appaduraia w eseju „How histories make geographies: circulation and context in a global perspective” (Appadurai 2013). Badacz podkreśla w nim wagę historii w kształtowaniu tego, co potocznie nazywane jest geografiami. „Pejzaże przestrzenne” (*spatial landscapes*) są w jego ujęciu wielopoziomowe, obejmują bowiem geografie narodowe, komercyjne, religijne i ekologiczne – a także wiele innych – lecz wszystkie łączy to, że są historycznie wytwarzane. W procesie owego wytwarzania biorą udział liczni „historyczni sprawcy”: instytucje, osoby, władze (Appadurai 2013: 66). Konsekwencją tworzenia geografii przez historię jest „produkcja lokalności” bądź „produkcja lokalnej subiektywności”, jak gdzieś indziej określił to Appadurai (1996). Nie mam wątpliwości, że badana przez nas autostrada, traktowana jako obiekt materialny – jezdnie, płoty, parkingi, szlabany, stacje paliw – oraz symboliczny – projekt nazistowski, narzędzie modernizacji, „budowa Kulczyka” – wytwarza silne „lokalne subiektywności”. W tym wypadku nie mamy do czynienia z historią jednokierunkową i jednobiegunową, przeciwnie, poszczególne zdarzenia, instytucje, osoby i władze, kształtujące historię A2 od lat 40. XX do drugiej dekady XXI w. wykreowały serię zerwań, redefinicji oraz nieciągłości. Autostrada na pograniczu Wielkopolski i lubuskiego ma wciąż przypisany status obcości i czegoś zewnętrznego. Pociąga to za sobą znaczące skutki, o których będziemy mówić w kolejnych rozdziałach.

Powróćmy do czasów II wojny światowej. W podsumowaniu nazistowskiego dyskursu towarzyszącego planom, a potem budowie autostrady do Poznania, należy uwypuklić trzy elementy. Po pierwsze, inwestycja infrastrukturalna miała być impulsem dla ekonomicznego rozwoju i zmniejszenia stopy bezrobocia. Po drugie, duże przedsięwzięcie budowlano-inżynierskie realizowało ideę ekspansji symbolicznej III Rzeszy, rozumianej jako misja cywilizacyjna, prowadzona w kraju autostrad pozbawionym. Po trzecie, widoczne są w tych planach wyraźne elementy ideologizowania krajobrazu i kształtowania go w zgodzie z duchem narodu i koncepcją *Lebensraum*. W tym planie autostrada staje się częścią znacznie większej całości. Nie jest to tylko kolejna budowa ani ambitny zamysł inżynierski, mamy raczej do czynienia z ideologiami postępu, zmiany, modernizacji i ekspansji równocześnie. Bardzo znamienity jest fakt, że po półwieczu budowie autostrady w Polsce ponownie towarzyszyły niektóre z wymienionych tutaj ideologii.

Budowę autostrad w Polsce należy zatem ujmować jako projekt na wskroś modernizacyjny, zapoczątkowany (w paradoksalny i dramatyczny sposób) już podczas II wojny światowej, ostatecznie jednak zdefiniowany po transformacji 1989 r. Każda z odsłon tej historii ma swoje osobne znaczenia, wymiary i miejsca w pamięci społecznej. Najważniejsza jest dla mnie oczywiście odsłona ostatnia. Jej bliskość historyczna nie przekłada się wszelako automatycznie na łatwość w opisie i interpretacji. Dlaczego? O ile bowiem transformacja ustrojowa i społeczna Polski po roku 1989 stała się już przedmiotem wielostronnych i wieloaspektowych analiz, o tyle obecności w ich ramach autostrad – a zwłaszcza konsekwencji ich powstania dla lokalnych krajobrazów ekonomiczno-kulturowych – nie uczyniono dotąd tematem systematycznych badań.

Kluczowe daty historii autostrady A2 to: 27 października 2004 r., kiedy oddano do użytku 50-kilometrowy odcinek Nowy Tomyśl-Komorniki oraz 1 grudnia 2011 r., gdy uruchomiono odcinek Nowy Tomyśl-Świecko, łącząc w ten sposób Poznań z granicą polsko-niemiecką. Przemiany wywołane przez budowę i uruchomienie autostrady nie były tak spektakularne, jak te znane z początku lat 90. (rosnące bezrobocie, likwidacja Państwowych



Gospodarstw Rolnych, pośpieszna prywatyzacja). Zachodziły one w odmiennych warunkach społeczno-ekonomicznych, niejako w cieniu innych wielkich procesów ekonomiczno-społeczno-kulturowych, dotycząc przy okazji relatywnie niewielkich obszarów. Nie należy jednak owych zmian bagatelizować. Na własny użytek, określiłem kompleks tych zmian jako „modernizowanie przez autostradę” (Kuligowski, Stanisław 2015).

W przypadku autostrady A2 modernizowanie owo miało wymiar regionalny, krajowy oraz europejski. Jak wspominałem, inwestycja ta miała włączyć Polskę do sieci autostrad europejskich, scalić „Stryków z Lizboną”. Przy okazji zakładano także powstanie dogodnego kanału komunikacyjnego między Berlinem a Poznaniem i dalej Warszawą. Rozwój infrastruktury miał ostatecznie „włączyć” Polskę do (wspólnej) Europy, jak utrzymywano w dominującym dyskursie władz.

Prace przy budowie autostrady A2, rozpoczęte w 2001 r. i trwające 10 lat, były przez kolejne rządy traktowane bardzo prestiżowo. Jeszcze w 2004 r. kolejny odcinek A2 fetowano specjalną uroczystością. Do jej prowadzenia zaangażowano kierowcę rajdowego Krzysztofa Hołowczyca, a pracownicy AWSA i NCC, firmy wykonawczej, przy akompaniamencie motywu muzycznego z filmu „Gwiezdne wojny” i sztucznych ogniach, oblewali się szampanem niczym rajdowcy (Bojarski 2011). Na imprezie nie było ani ówczesnego premiera Marka Belki, ani Jana Kulczyka.

W 2011 r. na węźle Trzciel było już zupełnie inaczej. Na uroczystość otwarcia odcinka Nowy Tomysł-Świecko zaproszono pół tysiąca gości, w tym trzech prezydentów: Bronisława Komorowskiego, Aleksandra Kwaśniewskiego i Lecha Wałęsę. Pojawili się ponadto premier Brandenburgii Matthias Platzeck, marszałkowie województw wielkopolskiego i lubuskiego, wicemarszałek sejmu Cezary Grabarczyk oraz Jan Kulczyk. Nagrodzony Oscarem Jan A.P. Kaczmarek skomponował na tę okazję specjalny utwór, zatytułowany „Fanfary dla A2”, odegrany na miejscu przez 40-osobową orkiestrę. Prezydent Komorowski stwierdził w swoim przemówieniu: „To dobry i szczęśliwy dzień. Wszyscy to czujemy, że jesteśmy bliżej realizacji polskich marzeń o bliskim kontakcie ze światem zachodnim.

(...) Wiele lat musiało upłynąć od pomysłu do realizacji, ale jak już się zaczęło, to nowy odcinek autostrady powstał w dwa lata, co może być powodem dumy i zadowolenia. Warto pamiętać, że przekraczamy w ten sposób bariery kompleksów i niemożności, które ciążyły nam przez tyle lat. (...) To sukces całej Polski. C całej Polsce dziękuję i gratuluję. Trzeba pamiętać, że jesteśmy tylko ogniwem w łańcuchu polskich marzeń, dokonań i sukcesów. A sprawy polskie idą w dobrą stronę. Tu widać nawet, że nie tylko idą, ale coraz lepiej jadą.” Kulczyk dodał natomiast, że „o ile 1 maja 2004 r. Polska weszła do Europy, to 1 grudnia 2011 r., wjechała do Europy” (*Raz, że najnowocześniejsza autostrada w Polsce, A2, że betonowa* 2011).

Ostatni odcinek autostrady A2 budowany przez AWSA pierwotnie miał być oddany do użytku trzy tygodnie przed rozpoczęciem Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r.<sup>6</sup> Jest to niezwykle istotne, gdyż w okresie przed tą wielką imprezą sportową dyskurs modernizacyjny uległ wyraźnemu nasileniu. Dominowała w nim figura „końca” modernizowania Polski, przede wszystkim w wymiarze infrastruktury. Symboliczne znaczenie miały w tym kontekście inwestycje związane właśnie z budową autostrad. Oddawanie ich kolejnych odcinków fetowano jako święto modernizacji, a sama autostrada funkcjonowała na kilku poziomach: jako infrastruktura dla mobilności; jako system mobilności; jako medium mobilności (Normark 2006a). Uruchamianie kolejnych odcinków autostrad miało być także impulsem do rozwoju ekonomicznego i społecznego regionów, gdzie je budowano. Budowę autostrady lokowano ponadto w obrębie ideologii mobilności, łączącej w sobie „postęp,

6 Fakt ten nabiera nowego znaczenia w kontekście „użytku”, jaki z autostrady zaczęli robić pseudokibice futbolowi w połowie 2016 r. Autostrada stała się mianowicie miejscem tzw. „ustawek”: w ich wyniku zniszczono auta fanom Unii Oświęcim (czerwiec 2016 r., A4 na wysokości Mysłowic). Policja informowała ponadto o innych „ustawkach”: fanów Arki Gdynia i Lechii Gdańsk (styczeń 2017 r., A1 koło Tczewa, węzeł Swarzędz) oraz Legii Warszawa z kibicami niezidentyfikowanego klubu (styczeń 2017 r., A1 Kamieńsk, niedaleko Piotrkowa Trybunalskiego). *Kolejna ustawka na autostradzie*, [www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/kolejna-ustawka-pseudokibicow,711043.html](http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/kolejna-ustawka-pseudokibicow,711043.html) (data dostępu: 30.01.2017), *Bójka kibiców na autostradzie A4*, [www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/myslowice/a/bojka-kibicow-na-autostradzie-a4-siekiery-rozbite-samochody-policja-szuka-swiadkow-wideo,10079116/](http://www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/myslowice/a/bojka-kibicow-na-autostradzie-a4-siekiery-rozbite-samochody-policja-szuka-swiadkow-wideo,10079116/) (data dostępu: 30.01.2017).

nowoczesność, ekonomię rynku, globalizację, wielość dróg, przebytych km” (Borja, Courty, Ramadier 2015: 5).

Warto zauważyć, że tak kształtowana i promowana polityka infrastrukturalna spotkała się z rozpoznаныmi oczekiwaniami społecznymi. Według badania PBS DGA, przeprowadzonych w połowie 2012 r., aż 75% Polaków postrzegało inwestycje drogowe jako priorytet na najbliższych 10 lat (*Komu potrzebne są autostrady?*). Bardzo wymowne są w tym kontekście wyniki regionalnego plebiscytu. Oto w 2014 r. wielkopolska redakcja „Gazety Wyborczej”, ogłosiła konkurs na najważniejsze wydarzenia ostatniego ćwierćwiecza (okres 1989-2014). Pierwsze miejsce w głosowaniu czytelników zajęło uruchomienie autostrady A2, wyprzedzając choćby wizytę Jana Pawła II czy kolejne edycje festiwalu teatralnego Malta. „Gazeta Wyborcza” komentowała ten wybór następująco: „Poznań jest wreszcie zintegrowany z Europą”; „Autostrada daje nam szczególne poczucie bycia między Wschodem a Zachodem”, dodawał lokalny politolog; „Autostrada ma wielkie znaczenie dla biznesu”, stwierdził ponadto jeden z poznańskich przedsiębiorców (Mazur 2014: 1).

Święto modernizacji – tym wystawniejsze, że budowane w oparciu o rekordowe w sensie finansowym partnerstwo publiczno-prywatne oraz gigantyczne sumy pożyczek – ma jednak także swój mniej optymistyczny rewers. A2, jak i inne polskie autostrady, jest drogą płatną, ceny paliw są w towarzyszących jej stacjach również znacząco wyższe niż gdzie indziej. Tworzy to barierę ekonomiczną, wykluczającą z dostępu do nowoczesnej infrastruktury. „Nie jeżdżę autostradą, bo jest za droga”, słyszałem nieraz podczas badań; opinię taką wypowiadali zresztą także kierowcy z zagranicy. Warto w tym kontekście przywołać wymowne słowa Matthew Arnolda (cytowanego przez Raymonda Williamsa): „Wolność to bardzo dobry koń pod wierzch, o ile ma się dokąd jechać” (Williams 1958: 118).

Nie ma zbyt wiele powodów, które nie pozwalałyby na to, by wielkiego przedsięwzięcia infrastrukturalnego pod hasłem „A2” nie zaliczyć w poczet praktyk właściwych dla państwa neoliberalnego, zwłaszcza w kategoriach zaproponowanych przez Davida Harvey’a (2016). Przekonuje on, że fundamentalną misją takiego państwa jest tworzenie „korzystnego klimatu” dla biznesu, czyli dla

optymalizacji kapitału. Stąd polityka wspierająca różne typy biznesu, stąd ułatwienia (ulgi podatkowe) i stymulowanie jego ekspansji, czego przejawem jest choćby organizowanie potrzebnej mu infrastruktury, finansowanej ze środków publicznych. Wszystkie tego typu działania osłania się przy tym retoryką sprzyjania innowacyjności i rozwojowi. Nieodzownym elementem tworzenia państwa neoliberalnego jest w tym ujęciu prywatyzacja sektorów uprzednio zarządzanych przez państwo. Zdecydowanie faworyzuje się zaś spółki publiczno-prywatne, „w których sektor publiczny ponosi całe ryzyko, a sektor przedsiębiorstw zgarnia cały zysk” (Harvey 2016: 37). W przebiegu polskiej transformacji po 1989 r. z łatwością da się wskazać procesy tożsame z tymi, jakie charakteryzują zarządzanie państwem neoliberalnym – jakkolwiek uciekałoby od tego określenia politycy, ekonomiści, badacze społeczni czy publicyści. Ważnym ogniwem logiki neoliberalnej stała się także budowa A2 i działalność spółki Autostrada Wielkopolska.

Oddam jeszcze raz głos Harvey’owi: „Preferowaną formą zarządzania jest ‘partnerstwo publiczno-prywatne’, w którym państwo i siły wielkiego biznesu ściśle współpracują, koordynując działania w sposób sprzyjający akumulacji kapitału. W rezultacie ci, którzy mają podlegać regulacji, sami określają zasady tej regulacji, podczas gdy ‘publiczne’ procesy decyzyjne stają się coraz mniej przejrzyste” (Harvey 2016: 39-40). Potraktowanie A2 jako jednej z lokalnych przestrzeni globalnego, neoliberalnego w swej istocie kapitalizmu nakazuje krytyczne przyjrzenie się świętu modernizacji. Nie wszyscy zostali bowiem na to święto zaproszeni (i to dosłownie), nie wszyscy także uważali, że w ogóle jest co świętować.

## DK92: przepływy i przemieszczenia

*A jednak, to nadal jest jakby takie międzynarodowe  
połączenie, bo jesteśmy jakby takim przelotem.*

Mieszkanca Bolewic

*To jest dla nas dwuznaczne, bo z jednej strony utrudnia życie –  
jest ten ruch, hałas, ale z drugiej strony daje utrzymanie.*

Mieszkaniec Koryt

*Ja tę drogę dobrze znam, bo mam od podwórza.*

Mieszkaniec Miedzichowa

### ETNOGRAFIA LOKALNOŚCI A MOBILNOŚĆ

Tworząc projekt „Ruchome modernizacje” z pewnością byliśmy za-  
inspirowani metodologiami zarówno etnografii mobilnej jak i wie-  
lomiejscowej. Niemniej nasze początkowe założenia teoretyczne  
nie uwzględniały ani koncepcji mobilności, ani przepływu w tym  
sensie, iż nie odwoływaliśmy się do żadnych konkretnych ustaleń  
teoretycznych w tym zakresie oraz nie podjęliśmy się jednoznacz-  
nego zdefiniowania tych pojęć. Ponieważ jednak obserwowaliśmy  
te fragmenty rzeczywistości, które roboczo określiliśmy jako ru-  
chome i znajdujące się w ruchu, prędzej czy później musieliśmy  
podjąć decyzję o sposobie operacyjnego dookreślenia kategorii  
mobilności oraz przepływu. Za najbardziej użyteczny uznaliśmy  
paradygmat nowych mobilności (Sheller, Urry 2006: 207-226; El-  
liot, Norum, Salazar 2017). Tu jednak chcemy podkreślić, że nasze  
rozumienie powyższych zjawisk wynika w dużej mierze wprost  
z naszej antropologicznej *praxis* i wyłaniającego się w trakcie ba-  
dań terenowych materiału empirycznego. W konsekwencji, choć

w wielu miejscach odwołujemy się do wspomnianych idei nowych mobilności, to staramy się nie usztywniać tych podstawowych dla studiów nad mobilnością oraz *road studies* kategorii, pozostawiając je raczej ambiwalentnymi, to jest takimi, jakimi jawiły się w terenie. Rygorystyczne trzymanie się teorii w naszym przypadku okazało się nie tyle niewystarczające, co trudne do zastosowania wobec wiedzy terenowej uzyskanej w trakcie wielopoziomowo zlokalizowanych i mikroskalowych badań etnograficznych. Innymi słowy, użycie przez nas kategorii mobilności i przepływu należy traktować jako intuicyjne. Ujęliśmy je w domyśle, jako wręcz oczywiste w projekcie, którego przedmiotem badań stały się ekonomiczne oraz społeczne rekonfiguracje zachodzące w przydrożnych społecznościach.

Prowadzone przez nas prace badawcze począwszy od wstępnej „kwerendy terenowej”, zrealizowanej jeszcze w trakcie tworzenia projektu, przez badania pilotażowe, na systematycznie odbywających się wizjach lokalnych, wielomiejscowych, pogłębionych i uzupełniających badaniach terenowych kończąc, były procesem odkrywania kolejnych warstw przydrożnych rzeczywistości i coraz intensywniej zdradzały znaczenie ruchu. Sytuacja, gdy badania etnograficzne przyjmują formę wielomiejscową i mobilną, ale ukierunkowane są na lokalność o specyficznym geograficznym położeniu, tj. wzdłuż i jednocześnie na poboczu infrastruktury, które decydują o mobilności lub jej braku, jest dość problematyczna. Ruch, w tym wypadku potraktowany domyślnie przy zastosowaniu perspektywy mikrocodziennosci okazał się dalece bardziej złożony, różnorodny i nieprzewidywalny, a jego kierunki, przyczyny i implikacje zniuansowane nawet w kontekście poszczególnych miejscowości. Przy stale utrzymywanym metodycznym przybliżeniu stosowane przez nas założenia teoretyczne zaczęły ulegać rozmyciu. Paradigmatyczna koncepcja mobilności okazała się problematyczna w wypadku badania konkretnych rzeczywistości, na które choć składają się bezbrzeżne strefy ciągłego przepływu, to w ujęciu oddolnym pozostają relatywnie niemobilne, stałe i lokalne. Inaczej mówiąc prezentowana przez nas etnografia jest etnografią o lokalności poprzez mobilność i przepływy.

Doświadczenie znaczących zmian w zakresie przepływu dóbr, informacji oraz zasobów ludzkich współcześnie wydaje się zjawiskiem o charakterze uniwersalnym. Zmiany te odnoszą się przede wszystkim do szybkości i efektywności procesów przemieszczania się. Jednak generują także nowe wymiary ruchu, które ujawniają struktury nierówności i hierarchie władzy, a także społeczne i kulturowe powiązania z systemami logistyki oraz reżimów, wedle których mobilność jest zarządzana. Nauki społeczne przez długi czas definiowały to pojęcie w terminach wyłącznie pozytywnego ruchu (Salazar 2010: 53), ale z perspektywy antropologicznej mobilność, to nie tylko zjawisko polegające na przemieszczaniu się rzeczy, ludzi i koncepcji, lecz także kolejny konstrukt kulturowy, konsekwencja wielu różnych reżimów logistyki właściwie wszystkiego (Stanisz 2015d: 73-86; Baker 2016: 152-170) oraz towarzyszącej jej ideologii elastyczności wymaganej przez globalny system kapitalistyczny (zob. Salazar, Schiller 2014). Odzwierciedleniem tego jest naszym zdaniem akademicka tendencja do paradymatyzacji mobilności, której od początku chcieliśmy uniknąć.

Sama mobilność długo znajdując się z resztą na obrzeżach naukowego zainteresowania, była konceptualizowana jako produkt relacji oraz działań społecznych. Jej rozumienie uległo zmianie wraz ze sformułowaniem wspomnianego przez nas paradygmatu nowych mobilności, który umieścił ruch i przepływ wśród najważniejszych praktyk społecznych, a w konsekwencji w centrum debat akademickich<sup>1</sup>. Miejsce, terytorium i zakorzenienie przestały być

<sup>1</sup> Literatura z zakresu studiów nad mobilnością jest dziś niezwykle bogata, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę ich interdyscyplinarny charakter. Zagadnieniem mobilności zajmują się nie tylko antropologowie, lecz także geografowie, historycy, socjologowie czy urbanisci. W kontekście przeprowadzonych badań bliskie są nam rozważania antropologa Marca Augé, który rozwinął koncepcję nie-miejsca, czyli m.in. przestrzeni autostrad i parkingów (Augé 1995), geografów Colina Divalla i Georga Revilla na temat procesów wytwarzania reprezentacji idei transportu (Divall, Revill 2005: 99-111), Petera Merriama przyglądającego się z perspektywy historyczno-geograficzno-antropologicznej angielskiej autostradzie M1 (Merriam 2007), Daniela Normarka zajmującego się przyautostradowymi parkingami w Europie Zachodniej (Normark 2006b: 241-252), Dimitrisa Dalakoglou badającego fenomen albańskich autostrad (Dalakoglou 2010: 132-149, 2012: 571-586; 2017; Dalakoglou, Harvey 2012: 459-465; Dalakoglou, Harvey 2014) czy w końcu Johna Urry'ego zainteresowanego m.in. przestrzennymi oraz materialnymi aspektami mobilności (Urry 2010, 2012a).

jedynymi polami eksploracji w badaniach społecznych. Ten nowy trend spowodował, że etnografia została zmuszona do zaadaptowania mobilnych metod badań, choć oczywiście nie są one w stanie całkowicie zastąpić tych tradycyjnych (Sheller, Urry 2006: 207-226). Postępujący od lat 90. XX w. zwrot ku mobilności należy odczytywać jako reakcję badaczy społecznych na nie tyle ogólny wzrost poziomu przepływu, co raczej intensyfikujące się praktyki nowych form mobilności, niekoniecznie związanych wyłącznie z jej fizycznym bądź geograficznym aspektem. Wyłaniający się nowy „mobilny paradygmat” oznaczał nowe sposoby wyjaśniania zjawisk, nowe teorie, pojęcia i koncepcje, w tym wypadku na temat tego, jak i dlaczego mobilność znajduje się w centrum konstelacji władzy, jak wpływa na procesy wytwarzania hierarchii i struktur społecznych, tożsamości i mikrogeografii dnia codziennego (Cresswell 2011: 551). To conceptualne przesunięcie należy również odczytywać z perspektywy metodologicznej – dotąd bowiem stosowane w naukach społecznych narzędzia teoretyczne i metodologie miały statyczny charakter. W konsekwencji oznaczało to ignorowanie lub trywializowanie ruchu, ale wobec zachodzących zmian statyczne opisy stały się nieadekwatne lub niepełne. Teoria mobilności powstała więc jako krytyka dotychczasowej orientacji ku sedentaryzmowi i deterioryzacji (Castells 2008; Clifford 1992: 96-116; 1997; Friedman 2002: 21-36; Marcus 1995: 95-117; Sheller, Urry 2006: 207-226).

Do paradygmatu nowych mobilności, w naszym przypadku atrakcyjnego przede wszystkim na poziomie metodologicznym, podchodzimy jednak krytycznie. Uważamy bowiem, iż w dużej mierze jest to podejście reifikujące czy wręcz fetyszyzujące zjawisko mobilności przyznając jej status ogólnej i niepodważalnej zasady nowoczesności (np. Hannam, Sheller, Urry 2006: 1-22). Przytłacza także abstrakcyjnym i nieempirycznym dyskursem przepływu, a refleksję nad mobilnością w naukach społecznych charakteryzuje pewien schematyzm. Wyjaśnieniom podlega nie tylko sam ruch, lecz także jego efekty i implikacje w szerszych kontekstach życia społeczno-kulturowego, a mobilność, przepływ, ruchliwość oraz szybkość i efektywność dystrybucji wszystkiego (Kaufmann, Bergman, Joye 2004: 745-756) mają stanowić swoistego rodzaju ramy

pozwalające na domknięcie adekwatnych opisów i interpretacji współczesności.

Mimo naszych wątpliwości co do totalności teorii mobilności i przepływu, dały nam one możliwość śledzenia i wyjaśniania zmieniających się konstelacji i konfiguracji nie tylko mobilnych, lecz także, co dla nas niezwykle istotne, stałych elementów tworzących przydrożne społeczności. Dostrzeżenie tego, iż ruch oraz przepływ zależą od różnorodnych form stabilności, materialnego wymiaru życia społeczno-kulturowego, a nawet spowolnienia (Bissell 2007: 277-298; Bissell, Fuller 2010; Cresswell 2012: 645-653; Salazar, Smart 2011: iix;), powoduje, że „nowe mobilności” to narzędzie pozwalające na opis dynamicznej sieci relacji łączących lokalność z globalnością, mobilność z niemobilnością i zastoje, płynność ze stabilnością. Wszystkie formy ruchu są współzależne od różnorodnych czasoprzestrzennych stałości i są z nimi ściśle powiązane. Uważamy, że dopiero takie ujęcie mobilności, która nie jest w opozycji do bezruchu i lokalności, mogło uczynić je cennym w kontekście przeprowadzonych przez nas badań etnograficznych.

Niemal każda przydrożna, konkretnie zlokalizowana miejscowość, którą odwiedzaliśmy, udowadnia z jednej strony, że ruch i przepływ są faktem, z drugiej zaś, że obserwowane w ich obrębie różnorodne przepływy nie mogłyby być zrozumiane bez odwołania się do lokalności, a także że w większości wypadków nie zawsze są tym, co pozostawałoby w gestii aktorów społecznych. Ponadto nasze początkowe problemy z kategorią mobilności w dużej mierze wynikały z metodologii projektu zakładającej wprawienie w ruch samych badaczy. Celem tej swoistej mobilizacji była realizacja badań, jako serii ujęć z różnych perspektyw. Zwłaszcza zaś chodziło nam o zestawienie ze sobą interakcji między ideologiami modernizacyjnymi a ich realizacją na poziomie lokalnym. Modernizacje związane z rozwojem infrastruktury dla mobilności nie tyle okazały się warunkowane lokalnymi sytuacjami, co raczej restrukturyzowały lokalność na poziomie mikropolityki, oddolnych ekonomii czy codziennych reakcji i co oczywiste – narracji i dyskursów. Etnografia wielomiejscowa wymagała potraktowania terenu jako przestrzennie rozproszonego, poprzez który badacze poruszali się

w sposób dosłowny, przemieszczając się z jednego miejsca do drugiego, korzystając z różnorodnych drogowych środków transportu oraz podążając wzdłuż lokalnych ścieżek, wykorzystywanych przez przemieszczające się różnorodne grupy ludzi. W metodach tych jednak wiele zjawisk okazało się niezauważalnie umykać.

Dynamiki przepływu nie da się zaobserwować, gdy jest się tylko i wyłącznie jego częścią. W którymś momencie należy się zatrzymać i z perspektywy przydrożnej spojrzeć na lokalne konsekwencje przepływu. Istotne, jak się wydaje, jest również wyważenie interpretacji mobilności między jej globalnymi i lokalnymi kontekstami. W warunkach przepływu kontekstów jest wiele. W naszym przypadku zmuszeni byliśmy nieustannie zestawiać ze sobą modernizacyjne dyskursy wyrażane w procesach rozwoju i podtrzymania infrastruktury drogowych z globalnymi trendami i nieprzewidywalnymi bieżącymi sytuacjami polityczno-ekonomicznymi czy też zewnętrzne regulacje prawne z ich lokalnymi, w tym samorządowymi, realizacjami. Uznaliśmy też, że musimy pozostawać wyczulonymi na oddolne wykonawstwo mobilności, ponieważ zawsze jest ono zakorzenione w określonych systemach znaczeń i wartości. Problematyczność kategorii mobilności, z którą się borykaliśmy mogliśmy rozwiązać przez jej krytyczne ujęcie, ponieważ tylko wówczas mogliśmy się pokusić o obnażenie złożonych praktyk, które kreują przedmioty i procesy mobilności. Ich odkrycie pozwoliło nam dostrzec i zrozumieć alternatywne i oddolne sposoby na radzenie sobie z reżimami przepływu.

#### OD TRASY E8 PO DK92, CZYLI „NASZA STARA DWÓJKA”

Droga krajowa nr 92, przy której bezpośrednio położone są obserwowane przez nas miejscowości, stanowiła główny temat rozmów, jakie przeprowadziliśmy z kilkuset osobami. Byli to mieszkańcy zajmujący różne miejsca w strukturze społecznej, wóldarze gmin, miasteczek i wsi, lokalni aktywiści, przedsiębiorcy prowadzący przydrożne bary, sklepy spożywcze, stragany z najczęściej tylko

pozornie lokalnymi produktami, stacje benzynowe i parkingi, motele i hotele, przedsiębiorcy trudniący się wszelkiego rodzaju usługami skierowanymi do zróżnicowanych użytkowników infrastruktury drogowych, pracownicy zatrudniani przez tych przedsiębiorców, dalej z kierowcami czy to ciężarówek dalekobieżnych czy to busów transportujących wschodnio- i środkowoeuropejskich emigrantów zarobkowych do krajów Europy Zachodniej, turystami, prostytutkami pracującymi na poboczach oraz na terenie większych centrów obsługi transportu dalekobieżnego, inżynierami i robotnikami drogowymi, różnego szczebla pracownikami zatrudnianymi przez Autostradę Wielkopolską itd. Mimo iż naszym najbardziej bezpośrednim celem było dotarcie do opinii oraz lokalnych historii powiązanych z faktem otwarcia w 2011 r. nowego odcinka autostrady A2, opowieści o „starej dwójce” zdecydowanie dominowały ujawniając donośne znaczenie tej drogi dla lokalnych społeczności. Przepływ tą drogą, nie autostradą A2, okazał się najistotniejszy. „Stara dwójka” to nie tylko wyrazisty infrastrukturalny i krajobrazowy element odwiedzonych przez nas wsi i małych miasteczek, lecz także coś, co z jednej strony decyduje o dynamice lokalnej ekonomii, relacjach społecznych oraz komforcie i jakości życia codziennego, z drugiej ujawnia mobilności i przepływy, nad którymi mieszkańcy nie mają żadnej władzy i nie mogą ich kontrolować.

Pierwszym najbardziej widocznym i oczywistym rodzajem przepływu jest po prostu ruch drogowy. Podstawowym źródłem informacji o jego natężeniu są w Polsce Generalne Pomiary Ruchu, a uzyskane na ich podstawie dane są wykorzystywane przez państwową administrację drogową w celu zarządzania, utrzymania i planowania rozwoju sieci drogowej. Dane te używane są również do analiz środowiskowych i ekonomicznych, których wyniki decydują o realizacjach modernizacyjnych. Pierwsze pomiary ruchu w Polsce koncentrowały się w miastach, gdzie liczono ruch na głównych traktach miejskich w okresach wzmożonej aktywności ludności, takich jak zjazdy sejmików, targi czy odpusty. Regularne pomiary ruchu miejskiego zaczęto organizować w okresie międzywojennym ub. w., a pierwsze pozamiejskie badanie przeprowadzono w 1926 r. Badania te straciły rację bytu w okresie wojennym, by zostać wznowionymi

w 1954 r.<sup>2</sup> Współcześnie badania te realizowane są w odstępie pięcioletnim. Z perspektywy projektu „Ruchome modernizacje” warto odwołać się do dwóch ostatnich pomiarów z 2010 oraz 2015 r. W roku 2010 dzisiejsza droga krajowa 92 była jeszcze oznaczona numerem 2. W rezultacie oddawania do użytku kolejnych etapów autostrady A2, poprzednie fragmenty DK 2 równoległe do niej oznaczano jako droga krajowa nr 92, a na badanym przez nas odcinku zabiegu tego dokonano 30 listopada 2011 r., w przeddzień oficjalnego oddania do użytku autostrady. Tego roku na odcinku, wzdłuż którego zlokalizowane są odwiedzane przez nas miejscowości, dobowo przejeżdżało ponad 17 tys. pojazdów silnikowych, w tym 7,5 tys. ciężarówek wraz z przyczepami. W roku 2015, a więc cztery lata po otwarciu autostrady A2 pomiędzy Świekiem a Nowym Tomyślem, drogą krajową nr 92 przejechało ponad 8,2 tys. pojazdów silnikowych w ciągu doby, w tym blisko 3,5 tys. ciężarówek z przyczepami<sup>3</sup>. Zmiany w przepływie pojazdów są więc statystycznie znamienne i z pewnością „stara dwójka” utraciła dotychczasowy status najważniejszej drogi tranzytowej pomiędzy wschodnią a zachodnią granicą Polski<sup>4</sup>. Przytaczamy te dane, ponieważ w wielu wypowiedziach naszych rozmówców wciąż powtarzała się narracja o niezmienności natężenia ruchu drogowego na 92 po okresie, gdy za przejazd autostradą A2 zaczęły obowiązywać opłaty.

No dla nas to ta autostrada praktycznie, że nic nam nie dała. Bo tu jest świat Poznań-Świecko, nie? No i tutaj zobacz pani ile tych tirów tu jedzie! [Mieszkaniec Bolewic]

2 Generalny Pomiar Ruchu w roku 2010: [www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu](http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu) (data dostępu 20.03.2017). Por. Ludewicz M. (2012) Handlarze ze „starej” drogi nr 2 znów żyją nadzieją, „Głos Wielkopolski” 18 maja 2012, [www.gloswielkopolski.pl/artykul/577431,handlarze-ze-starej-drogi-nr-2-znow-zyja-nadzieja-zdjecia,id,t.html](http://www.gloswielkopolski.pl/artykul/577431,handlarze-ze-starej-drogi-nr-2-znow-zyja-nadzieja-zdjecia,id,t.html) data dostępu 20.03.2017).

3 Generalny Pomiar Ruchu w roku 2015: [www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015](http://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015) (data dostępu 20.03.2017).

4 Warto dla porównania przytoczyć dane odnoszące się do pomiaru ruchu autostradą A2 na odcinku Świecko-Nowy Tomyśl. W roku 2015 dobowo przejeżdżało nią średnio ponad 17 tys. pojazdów, w tym 5 tys. ciągników siodłowych z naczepami. Zob. [www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015](http://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015) (data dostępu 20.03.2017).

Mimo że powstała autostrada – ciut, może się nieco zmniejszył ten ruch, ale on jest nadal intensywny, bardzo intensywny... [Właściciel restauracji z Bolewic]

Ta autostrada to jest wielka pomyłka, przecież Ruskie, Litwini, wszystkie pchają się tędy. [Mieszkaniec Chociszewa]

Do czasu kiedy nie wprowadzono płatności na autostradzie ludzie byli zadowoleni, a teraz powiem brzydko – szlag nas trafia. Bo jest bzdura. To wszystko, cały transport ciężki idzie tędy. W Bolewicach wyjeżdżają na rondzie i pędzą do granicy tędy. [Mieszkaniec Brójec]

Ruch był mniejszy, o wiele mniejszy, bo tam była autostrada bezpłatna. Wiadomo – wprowadzili opłaty, z powrotem wróciło tutaj to samo. [Pracownica sklepu w Trzcielu]

W nocy jak nieraz jedzie, to do zwariowania, człowiek się zerwał i nie wiedział, czy pali się czy wali się. Jak tak czterech przejechało, to ludzie, można było zwariować naprawdę! Człowiek stanął w nocnej koszuli... Ruskie i Anglicy, Szwabę jakie tylko... [Mieszkanica Brójec]

Zagęszczony przepływ drogą krajową nr 92 jest w dużej mierze wyobrażony, a jego odczuwanie i znaczenie subiektywne. Różnie był opisywany przez mieszkańców, których domy położone są bezpośrednio przy trasie, przez tych, którzy zamieszkują obrzeża miejscowości z dala od ruchu drogowego; przez drobnych przedsiębiorców zajmujących się obsługą transportu dalekobieżnego – towarowego bądź pasażerskiego; osoby, które dojeżdżają do pracy poza miejsce zamieszkania; tych, którzy stracili w wypadkach drogowych bliskich czy ukochane zwierzęta; robotników drogowych, policjantów, strażaków; przydrożnych handlarzy. Wzmożony ruch, hałas, nieustający przepływ zwłaszcza tirów w narracjach naszych rozmówców często były prezentowane jako coś istniejącego od zawsze i nie tracącego na intensywności. Tymczasem przepływ dzisiejszą DK92 na dobre zainicjowany został wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej oraz otwarciem granic w związku z wstąpieniem w 2007 r. do strefy Schengen.

Powiem tak... Jak otworzyli granice trzy dni, dzień i noc, dzień i noc kolejka była na drodze, dzień i noc, dosłownie, dzień i noc samochody jechały za granicę. Tak, że non-stop, ot było. No, jak otworzyli granicę, jak żeśmy weszli do Unii, nie? To wtedy taki był duży boom, bo to i Niemcy do nas przyjeżdżali i Polacy wyjeżdżali tam, nie? Tak, że non-stop sznurek był, ale dzień i noc. Później się już uspokoiło i tak jest, moim zdaniem bez przerwy, tak samo jest. [Przedsiębiorczyni z Torzymia]

Historia DK92 niemal nie funkcjonuje w świadomości mieszkańców jej okolic i o dawnych czasach wspominali nieliczni:

Ruch jest nie do porównania, nie? Kiedyś w nocy, to żeś mógł tańcować na dwójce, nie? Ale to już są cywilizacyjne zmiany związane z tym, że w rodzinie są po trzy samochody i nie jeździmy już trabantami, nie? Klamoty coraz to szybsze i tak... jest jak jest. [Myśliwy od 30 lat polujący w okolicach Bolewicka]

Kiedyś ani samochodu, ani PKS-u. Nie było tak, bo jak myśmy przyjechali, to nie była dwupasmówka, szosa taka wąska. Nie było ruchu, bo to tylko same gospodarze byli, to konika i wozik i to był ruch. [Mieszkaniec Pniowa]

Jakich czasów ten cały ruch w ogóle sięga? Pamiętam za chłopaka, to tu była taka zwykła asfaltówka, to my tu w piłkę na ulicy grali. Od czasu do czasu tylko jakiś żuk przejeżdżał, to wtedy ktoś krzyczał „żuk jedzie!” i schodzili. Musiało się jakoś po okrągłym stole zacząć, że tak jeździli. Teraz jak się chce wyjechać od siebie to nie można, bo jeden za drugim ciągną. [Pracownik Portu 2000 w Mostkach]

Ta droga, jak ja pamiętam, to ona nie była taka. Był asfalt po Niemcach, tylko że wąski. Boczny ten piasek był, ale to w pięćdziesiątym chyba już pierwszym roku zaczęli poszerzać, zrobili tego... Drzewa wycięli, poszerzyli i teraz dobrze się jeździ. A przedtem była wąska droga. [Mieszkaniec Koryt]

Dawniej, to praktycznie żaden samochód tu nie jechał powiem szczerze, bo niemiecka granica była zamknięta, a tylko tam były samochody. A na wsi, to dopiero może w 1975 albo gdzieś w tych granicach chyba, to pierwsza Syrenka tu się pojawiła, no to, o czym my mówimy, nie? [Mieszkaniec Mostek]

W latach 1962-1985 dzisiejsza droga krajowa nr 92, nakładająca się na przebieg międzynarodowego szlaku prowadzącego od Paryża, przez przejście graniczne w Świecku z NRD do przejścia granicznego w Terespolu z ZSRR, była oznaczona jako E8<sup>5</sup>. Na przełomie lat 70. i 80. ub. w. wdrożono nowy system numeracji i jej następcą stała się trasa E30, o niemal identycznym przebiegu, jednak wydłużona i obejmująca zasięgiem Irlandię, Białoruś i europejską część Rosji. W 1985 r. Polska przyjęła nowy system numeracji dróg krajowych, a trasy europejskie otrzymały numery krajowe używane zamiennie z międzynarodowymi. Trasa E30 otrzymała numer 2. Pod względem ideologicznym dzieje DK92, dawniej E8, przypominają pompatyczne, modernizacyjne dyskursy tworzone wokół budowy oraz otwarcia nowego odcinka autostrady A2. Trasa ta zyskała na szczególnym znaczeniu zwłaszcza w połowie lat 70. w związku z mającym się odbyć VII Zjazdem PZPR. Wśród dokumentów ilustrujących ideologię modernizacyjną okresu PRL bezpośrednio powiązanych z interesującą nas tu drogą, znajduje się m.in. materiał filmowy Wytwórni Filmów Dokumentalnych wydany jako 45 odcinek Polskiej Kroniki Filmowej z 1975 r. o znamienym tytule *Przed VII Zjazdem PZPR. Aby Polska rosła w siłę...* W trzeciej minucie tej propagandowej prezentacji pojawia się sielankowy obraz ruchu samochodowego na zmodernizowanej E8. Towarzyszy mu krótka narracja: „Aby sprostać potrzebom, musimy w transport inwestować: dużo, szybko, efektywnie. I nie tylko na kolei. Na miarę jutra podjęliśmy w tym pięcioleciu budowę dróg szybkiego ruchu. Ciężkie maszyny drogowe zastępują pracę tysięcy ludzi”<sup>6</sup>. Postęp gospodarczy, jaki zachodził w Polsce w pierwszej połowie lat 70. ub. w. był faktyczny. Składały się na to liczne i pomyślane z rozmachem inwestycje przemysłowe i socjalne, zakupione za granicą

5 Bieżący system oznaczeń tras europejskich został wprowadzony w 1975 r. na podstawie Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego zawartej w Genewie 15 listopada. Jego wprowadzanie w życie rozpoczęto w pierwszej połowie lat 80. Zob. *Umowa Europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR)*, sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. (Dz. U. z dnia 11 marca 1985 r.), [www.web.archive.org/web/20070929000720/www.park.pl/prawo/1980-1990/du198500100035.html](http://www.web.archive.org/web/20070929000720/www.park.pl/prawo/1980-1990/du198500100035.html) (data dostępu 17.05.2017).

6 Polska Kronika Filmowa 45/75 A, [www.repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/10114](http://www.repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/10114) (data dostępu 12.04.2017).



licencje nowych technologii oraz wzrost produkcji i oferowanie dóbr konsumpcyjnych, a jednym z elementów wzmacnianych ideologię nowego stylu życia była budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej (zob. Pawlak, Wójtowicz 2009: 121-124). W związku z tym peerelowska hierarchia ogłosiła w trakcie VII Zjazdu PZPR, że Polska wkracza „w etap budowy rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego”<sup>7</sup>. Ideologiczne znaczenie trasy E8 udowadnia spotkanie Edwarda Gierka z budowniczymi E8 w Poznaniu, udokumentowane również przez Polską Kronikę Filmową<sup>8</sup>. Poznańskim inżynierom drogowym zaangażowanym w budowę dzisiejszej DK92 wręczano nawet specjalne brązowe medale mające upamiętniać ten pronarodowy projekt<sup>9</sup>.

O trasie E8 jako drodze przyszłości pisano także w niewielkim artykule na łamach czasopisma „Młody Technik” z 1974 r. O jej nowoczesności miały zaświadczać: dwupasmowość umożliwiająca bezkolizyjne poruszanie się samochodów „zdążających z jednego końca Polski na drugi”, przebieg w pobliżu miast, oświetlenie jasnymi lampami, większa przelotowość, kuliste, futurystyczne w formie słupki z aparatami telefonicznymi, których można było użyć w awaryjnych sytuacjach, estetyka zajazdów wybudowanych wzdłuż trasy w jednym stylu, różniących się jedynie nazwami, prowadzonych przez Gminne Spółdzielnie i oferujących nie tylko jedzenie, lecz także w razie potrzeby umożliwiających skorzystanie z części hotelowej<sup>10</sup>.

Również w połowie lat 70. Wojewódzki Ośrodek Informacji Turystycznej w Poznaniu wydał specjalną ulotkę pt. *Trasa E-8 przez*

7 8 grudnia 1975 r. VII Zjazd PZPR, więcej na [www.nowahistoria.interia.pl/kartka-z-kalendarza/news-8-grudnia-1975-r-vii-zjazd-pzpr;nld,2317711#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=firefox](http://www.nowahistoria.interia.pl/kartka-z-kalendarza/news-8-grudnia-1975-r-vii-zjazd-pzpr;nld,2317711#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=firefox) (data dostępu 10.05.2017).

8 Jest to sekwencja Kroniki XXX-lecia. Poznańskie, Polska Kronika Filmowa 75/07A, 1975, [www.kronikarp.pl/szukaj,53715,tag-691983,strona-9](http://www.kronikarp.pl/szukaj,53715,tag-691983,strona-9) (data dostępu 10.05.2017).

9 Medale te można do dziś nabyć w sklepach internetowych, m.in. na Allegro. Na ich rewersie znajduje się następujący napis: „W XXX ROCZNICĘ PROJEKTANTOM I BUDOWNICZYM ZDMiZ-WZDP-WZDiU POZNAŃ”.

10 Mowa tu o zajazdach-gościńcach „Otwarte Wrota” w Sępólnie, „Hajduczek” w Pniewach, „Podbipięta” w Iwnie, „U Kmiecia” w Wilcznej oraz „Zerwikaptur” w Dąbrowicach.

*Wielkopolskę*, w której to opisane zostały ważniejsze miejscowości położone pomiędzy Świeckiem a Warszawą. Autorzy ulotki podkreślają międzynarodowość, nowoczesność oraz narodowe znaczenie trasy wiodącej z Paryża do Moskwy: „Trasę tą przebywa duża część turystów zagranicznych z Zachodniej Europy do Polski, tędy jadą tranzytem turyści do Związku Radzieckiego, tędy też na odcinku od Pniew prowadzi najkrótszy szlak łączący Gorzów, Szczecin i Zachodnie Wybrzeże z centrum kraju (...) W roku 1974 oddano do eksploatacji pierwszy odcinek zmodernizowanej Trasy E-8, z Poznania do Wrześni, jednej z najnowocześniejszych w Polsce” (*Trasę E-8 po Wielkopolsce*: 1). Ulotka jest turystyczna w swoim charakterze, dlatego skupia się na atrakcyjności krajobrazowej trasy zwłaszcza na odcinku od Świecka do Lwówka, „dalej krajobraz jest mniej ciekawy” (*Trasę E-8 po Wielkopolsce*: 1). Na trasie tej wskazano na liczne walory estetyczne wielu miejscowości, które objęliśmy naszymi badaniami. Można w niej znaleźć informacje na temat Świecka, Rzepina, Torzymia, Pożrzadła, Gronowa, Mostek, Wilkowa, Świebodzina, Brójec, Lutola Suchego, Trzciela, Miedzichowa, Sępólna oraz innych położonych między Pniewami a Poznaniem. Wspomina się też o przydrożnych parkingach, czynnych niemal całą dobę stacjach benzynowych i wygodnych gościńcach.

E8 miała być prezentem dla społeczeństwa na XXX-lecie Polski Ludowej, ale jej budowa opierała się także na czynie społecznym, m.in. realizowanym przez mieszkańców Wielkopolski. „To z inicjatywy KW PZPR w Poznaniu środowisko budownictwa drogowo-inżynierskiego podjęło zadanie budowy E8 jako zadanie ponadplannowe, jako czyn wielkopolskich drogowców dla uczczenia 30-lecia Polski Ludowej” (za: Nosal 2015). Trasa ta zyskiwała wciąż nowe określenia, stając się raz „trasą warszawską”, a innym razem „eurostradą” – przykładem PRL-owskiego infrastrukturalnego sukcesu z jej „zieloną falą” w sygnalizacji świetlnej, bezkolizyjnymi węzłami czy przejściami podziemnymi. Dziś nazywana bywa przez mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż niej nie tylko „naszą starą dwójką”, „naszą autostradą” ale także „drogą śmierci”. Miano to DK92 zawdzięcza dużej liczbie wypadków i kolizji, o których opowiadała większość naszych rozmówców. Za jeden z najbardziej

kultowych wręcz wypadków na tej trasie uznaje się wypadek Broniśława Geremka w 2008 r. na wysokości miejscowości Lubień kilka kilometrów od Miedzichowa.

Ten odcinek tu z Miedzichowa do Poznania, on tu nazywany był drogą śmierci, tu m.in. Geremek, on tu rozbił się! No i tego tam, mieliśmy wypadków śmiertelnych bardzo dużo! Ten łuk tam potem zrobili, tak więc na tym odcinku tutaj 5-kilometrowym mieliśmy wypadków bardzo dużo! W tej chwili wypadki trzeba powiedzieć, o ileś tam procent! Znaczny procent! Już nawet jakieś wypadki są kolizyjne, natomiast śmiertelnych coraz mniej! To tak przedtem tych śmiertelnych.... części tych krzyży już nie ma, ale przedtem ta droga była zasłana dosyć tam tymi postawionymi krzyżami. [Mieszkaniec Miedzichowa]

Jednak za najbardziej spektakularne uznawane są wypadki powodowane przez zasypiających lub nietrzeźwych kierowców ciągników siodłowych<sup>11</sup> – niekiedy śmiertelne, częściej skutkujące rozsypaniem się lub rozpierchnięciem przewożonego ładunku (np. żywy inwentarz, mięso, kawa, kwiaty), który bywa szabrowany przez miejscowych. I tak np. jesienią 2016 r. w okolicach Świebodzina doszło do wypadku, w czasie którego załadowana wieprzowina ciężarówka została przewrócona na bok. Przy okazji akcji ratunkowej mięso musiało zostać usunięte z naczepy na zewnątrz, a jego zabezpieczenie zlecono jego właścicielowi, czego nie uczynił. W konsekwencji dzień później policja otrzymała zgłoszenie, że w miejscu wypadku odbywa się handel żywnością. Był to dokładnie ten towar, który jechał w rozbitej ciężarówce<sup>12</sup>. Faktycznie jednak wypadki na całej długości tej drogi stanowią 1,7% ich ogółu na wszystkich drogach krajowych w Polsce (*Wypadki drogowe w Polsce 2016*: 20-22).

„Nasza stara dwójka” do niedawna nazywana była również K3. Jest to określenie slangowe stosowane głównie przez cyklicznie przemierzających tę trasę kierowców ciężarówek oraz policjantów;

11 Zob. *Trasa śmierci*, „Newsweek Polska” 12.03.2006, [www.newsweek.pl/polska/trasa-smierci,14912,1,1.html](http://www.newsweek.pl/polska/trasa-smierci,14912,1,1.html) (dostęp 10.03.2017).

12 Zob. [www.4oton.net/drodze-nr-92-mozna-bylo-kupic-mieso-rozbitej-naczepy-niestety-nadawalo-sie-spozycia/](http://www.4oton.net/drodze-nr-92-mozna-bylo-kupic-mieso-rozbitej-naczepy-niestety-nadawalo-sie-spozycia/) (data dostępu 19.05.2017) oraz materiał filmowy lokalnej stacji telewizyjnej Świebodzin TV: [www.swiebodzin.tv/wiadomosci/358,przydrozny-handel](http://www.swiebodzin.tv/wiadomosci/358,przydrozny-handel) (data dostępu 19.05.2017).

to skrót oznaczający „kurwy, krasnale i koleiny” (zob. Żarnoch-Chudzińska 2011; Koźlenko 2013)<sup>13</sup>. K3 pojawiło się też w odniesieniu do miejscowości Miedzichowo:

13 Notabene w roku 2012 ukazała się płyta „Nasza dobra klasa” autorstwa satyryka i piosenkarza Krzysztofa Daukszewicza, na której znajduje się utwór zatytułowany „Droga do granicy”. Tekst tej piosenki inspirowany jest rozmową z byłym kierowcą tira, którego piosenkarz spotkał na parkingu pod Gorzowem Wielkopolskim. Kierowca w rozmowie tej wspominał o tzw. K4, czyli o koleinach, kurwach, karłach i krasnalach, decydujących o specyfice polskich dróg. Nie da się też nie powiązać tego utworu z procesami związanymi z wejściem Polski do UE, otwarciem granic oraz wzmożonym przepływem międzynarodowym.

Kupiłem nowe auto,  
żeby wreszcie ruszyć w Polskę,  
bo w starym odwiedziłem już,  
co było koło domu blisko  
ale przez radio mówią,  
że nad morzem ciągle pada  
a w górach w środku lata,  
tego roku, lodowisko  
Postanowiłem więc wyjechać,  
ruszyć w Europę  
bo ni paszportu nie potrzeba teraz  
ani żadnej wizy  
Wystarczy dowód osobisty,  
śpiwór w bagażniku  
a reszta jak to mówią starzy kumple,  
ryzyk-fizyk.  
Może tu jeszcze wrócę  
lub nie wrócę tutaj wcale  
żegnajcie koleiny, kurwy, karły i krasnale  
Po drodze wyprzedzają mnie furciaki  
na szlifierkach  
ich motocykle wyją na najwyższych  
już obrotach  
lecz to ich życie, ich wiatr w oczy  
czasem jedna chwilka  
Ja nie wiem co mnie bardziej kręci  
Wersal czy robota  
Kierowcy na postoju mówią:  
– Koleś olej Danię  
bo w kraju tym nie cierpią dzisiaj  
czarnych i Polaków  
więc pies ich ganiał,  
trzeba mieć swój jakiś własny honor  
Niech sami grzebią w kiblach  
albo stoją na zmywaku

Tutaj ta miejscowość była nazywana kiedyś Krainą Trzech Ka... przepraszam za cytat, ale tak to się nazywało: kurwy, krasnale i koleiny. To była miejscowość trzech ka! I tak jak to z opowieści wiem, jak ciężarówka się wywróciła się z kawał na przykład, to zanim przyjechała straż pożarna, to tubylcy żyli ze sprzedaży kawy przez następne półtora roku. Także koczowniczy tryb życia gdzieś w rdzeniach, w korzeniach został! I ta chęć przedsiębiorczości to jest minimalna, tak? Najlepiej wziąć, a czy dostanę coś... Jest też problem społeczny tzw. patologii społecznej, tak? Bo tutaj po lasach mieszka dużo ludzi gdzie z tej krainy trzech ka dużo spuścizny zostało, bo to nie wszystko było legalne... No, przeróżne rzeczy się tutaj działy, przeróżne! Ale widzę zmiany w Miedzichowie. Widzę zmiany kultury osobistej ludzi. Czy ona jest powierzchowna, czy głęboka, to nie ma w tym momencie jakiegoś większego znaczenia! Ważne, że jest. A jak już się dokonała jakaś zmiana, to już jest proces ewolucyjny! W jakim kierunku on pójdzie? No, nie wiadomo! My nie mamy wpływu na to co się dzieje od góry. A ludzie uczą się bardzo szybko! [Artysta i przedsiębiorca z Miedzichowa]

---

Może tu jeszcze wrócę  
lub nie wrócę tutaj wcale  
żegnajcie koleiny, kurwy, karły i krasnale  
A na poboczach stoją  
bardzo chętne skoroświtki  
i pokazują napalonym  
co im mogą zrobić w minut kilka  
A za zakrętem misie przyczajone  
w srebrnej Vectrze  
za swoje marne pensje  
chcą się wyżyć na mobilkach.  
I już granica, nikt nie węszy  
nikt tu już nie wrzeszczy  
Minęły czasy tych pajaców  
z dawnego NRD-owa  
Teraz już tylko w moim aucie  
gaz do dechy  
– Cześć upierdliwy kraju  
co się topisz w głupich słowach  
Może tu jeszcze wrócę  
lub nie wrócę tutaj wcale  
żegnajcie koleiny, kurwy, karły i krasnale.

Nazwa K<sub>3</sub> ugruntowana jest w do niedawna najbardziej wyrazistych cechach DK92, lecz aktualnie nie ma już uzasadnienia i w obiegu znajduje się wyjątkowo rzadko. Trzy zjawiska: kurwy, krasnale i koleiny znajdują się w zaniku. Przydrożna prostytutka oczywiście nadal funkcjonuje<sup>14</sup>, jednak po pierwsze w ostatnich latach w dużej mierze została zredukowana poprzez skuteczne działania policji karzącej prostytutkę, zwane „grzybiarkami”, „leśnymi ssakami” bądź „jagodziankami”, mandatami za zaśmiecanie lasów (por. Woźniak 2016), po drugie przeniosła się na tereny parkingów oraz większych centrów obsługi transportu dalekobieżnego np. w Mostkach, Pożrzadle czy Boczowie. Na trasie DK92 znajdują się też co najmniej dwa kluby nocne – w Korytach i Mostkach. Pracujące w nich prostytutki nazywane są z kolei przez mieszkańców tych miejscowości „naszymi/miłymi paniami/dziewczynami”.

Ale tu gdzieś od roku jest spokój. Przedtem tu chyba były Bułgarki, nie? Przyjeżdżały, czy, czy... ale od roku już ich nie ma. No, ale to wiadomo, jedzie się np. w stronę Słubic, to też widać. Na każdym CPN-ie stoją. Ale od roku czasu, bo tak tutaj Bułgarki stały, ale od roku czasu ich nie ma. Po prostu policja... One gdzieś tu koczują, bo te gachy ich, ja na nich mówię gachy, bo to ja widzę nieraz, bo one przychodziły sobie tu do sklepu nieraz kosmetyki fajne kupić, taką chemię kupowały do tego, nie? No, jedzenie kupowały, nie? One naprawdę pieniądze zostawiały, no pieniądź z nimi był (...) bo one sobie kupowały i picie, no wszystko. Wszystko, co było możliwe, nie? No, tylko mówię, jak takich gachów ich widzę, to takie capy... o Jezu, ja to nie mogę normalnie. Przerypane miały kobity. No, nie raz, to one przyszły tak, ale bały się, nie chciały mówić. No, te dziady, co one im robiły, no szkoda mi było tych dziewczyn! No, naprawdę szkoda mi ich było. Dawno ich nie widziałam, a było tych dziewczyn trochę. A to mówię, policja jak zaczęła w zeszłym roku ich sprawdzać i od tej pory ich właściwie tutaj nie ma. [Pracownica sklepu w Trzcielu]

Jeszcze kiedyś był tutaj taki boom na takie panie, które nazywaliśmy grzybiarki (...) tego już nie ma. I całe szczęście, bo to taki głupi trochę wizerunek był. Niech sobie będą domy publiczne, bo

---

14 Patrz mapa czynnej prostytutki przydrożnej: [www.gdziestoja.pl/województwo/4/lubuskie/](http://www.gdziestoja.pl/województwo/4/lubuskie/) (dostęp 10.02.2017).

każdy, każdy, uważam, że każdy biznes to jest biznes. Jeżeli ktoś chce, to co mi do tego. Jeżeli ktoś chce pracować swoją pupą, to niech sobie pracuje... no! [Przedsiębiorca z Jasieńca]

No tutaj zaraz, zaraz za tym, no! Za tym naszym już zakretem, na Trzciel, za [hotelem] „Wiktoria”, o tam dalej już stały przecież wszędzie. Straszne było, strasznie ich dużo rzeczywiście było. To najgorzej było kiedy się jechało nawet z dziećmi, albo coś, a one wszędzie przy trasach stały i wiadomo jak ubrane, nie? Wstyd normalnie! [Pracownica sklepu w Brójcach]

Z pewnością zanikowi ulega od co najmniej dekady handel krasnalami oraz innymi figurami ogrodowymi, którego nie da się bezpośrednio powiązać z otwarciem nowego odcinka autostrady i odpływem na nią części tranzytu osobowego i turystycznego. Handel ten kwitł przede wszystkim w latach 90., by systematycznie słabnąć wraz z początkiem nowego milenium (por. Ludewicz 2012; Koźlenko 2013). Zanik handlu krasnalami należy wyjaśniać szerzej, przede wszystkim nasyceniem tego typu produktami rynku zachodniego, zwłaszcza niemieckiego, ubożeniem społeczeństwa rosyjskiego, które jeszcze do niedawna stanowiło główną siłę nabywczą ozdób ogrodowych, a także zmianami w modach i wzorach konsumpcji:

Każdy ma swój marketing i wie, co jest dla niego najlepsze. Dobrze jeżeli tak jest. Gorzej jak ktoś robi biznes, a totalnie nie kuma bazy i narzeka. Zmienia się, no zmienia się, zmieniają się. No, ile można sprzedawać krasnali?! [Przedsiębiorca z Jasieńca]

Ja Polaków nie nazywam biznesmenami, to gady są... Nie potrafili się znaleźć w odpowiednim miejscu, w odpowiednim czasie, z odpowiednią ofertą. I tyle i koniec. [Mieszkaniec Brójec]

Obecnie też jakość techniczna DK92 na badanym przez nas odcinku systematycznie ulega poprawie, a trasa ta znajduje się właściwie w permanentnym procesie modernizacji. Wymienić tu można choćby budowę sygnalizacji świetlnej w Bolewicach czy Sękowie w 2008 r., doznakowanie łuków poziomych, utworzenie azylów przy przejściach dla pieszych bądź szkołach, np. w Trzciel i Boczowie w 2009 r.<sup>15</sup>, remont obwodnicy Świebodzina w 2010 r., remont

15 [www.gddkia.gov.pl/pl/a/6882/droga-krajowa-nr-2](http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/6882/droga-krajowa-nr-2) (data dostępu 20.05.2017).

nawierzchni w Pniowie i Torzymiu w 2011 r.<sup>16</sup>, czy wreszcie ostatnia modernizacja trasy na odcinku pomiędzy Boczowem a Torzymiem realizowana w latach 2014-2015<sup>17</sup>.

Trasa między, powiedzmy od Trzciela tutaj do Świecka, to jest no, dobra dróżka, no! [Kierowca tira pauzujący na parkingu w Boczowie]

Niemniej w narracjach naszych rozmówców postrzeganie jakości oraz bezpieczeństwa DK92 wyraźnie było zróżnicowane, uzależnione od doświadczeń codzienności. Uogólniając jednak mieszkańcy poszczególnych miejscowości, choć świadomi niebanalnej roli, jaką odgrywa ta trasa dla lokalnej ekonomii, często na nią narzekali. Jednym z typowych przykładów może być historia mieszkanki Mostek, której dom znajduje się zaraz przy drodze:

Czekaliśmy bardzo długo, fakt, że w tej chwili oni tę drogę utrzymują w stanie dobrym, przedtem to były, żadna była, bo te pieniądze, jakie były, takie były. To znaczy przed unijnymi pieniędzmi, o tak bym powiedziała, bo w tej chwili to chyba ze środków unijnych. Dom, to trzeba było po prostu rok rocznie odnawiać. Prowadziłam wojny z Dyrekcją Dróg, bo to wszystko pękało. Okna są trzeci raz wymienione. Sól, to wszystko spływa, tiry jadą i jest dla nas takim wielkim uciążeniem, że naprawę, kto nie mieszka przy drodze, to nie ma nawet pojęcia. Prosiłam, żeby jakieś ekrany... Zrobiliśmy nową elewację, no szkoda jej, no od razu jechał tir, jak chlupnął, to... Były momenty, że było otwarte okno, jak deszcz padał i nie było tu odprowadzenia, teraz jest, jeszcze po moim wojowaniu zrobili tak, wycięli tu w asfalcie, że ta woda troszeczkę odchodzi. Ale to wcale nie rozwiązuje problemu. A przedtem to do domu, po prostu jak chlupnął, to kałuża wpadała. Raz, że jest tu tak niebezpiecznie, że wypadków masa. A po drugie, no uciążliwie mieszkać. Ani okna otworzyć, ani nic, bo jak się otworzy okno, to już się telewizora nie słyszy. No i budynki niszczyją, przede wszystkim to, to jest najgorsze. No i spaliny, ołów, to wszystko wpływa na nasze zdrowie. Wszystko wpływa, no ale co mamy zrobić? Już ile razy, już zrobili tych wyseppek, niby to... No

16 [www.lubuskie.pl/uploads/pliki/Biuro\\_prasowe/Informacja%20o%20inwestycjach%20drogowych.pdf](http://www.lubuskie.pl/uploads/pliki/Biuro_prasowe/Informacja%20o%20inwestycjach%20drogowych.pdf) (data dostępu 20.05.2017).

17 [www.gddkia.gov.pl/pl/a/14321/Remont-drogi-krajowej-nr-92-w-Torzymiu](http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/14321/Remont-drogi-krajowej-nr-92-w-Torzymiu) (data dostępu 20.05.2017).

pisałam pisma, o Jezus, nawet, więc tak mi odpisali, że będą się przyglądać. O! nawet jedno pismo mam. O! „Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze. W nawiązaniu do pisma...” I to jest 2006 rok... że... „będzie prowadziła obserwacje w działaniach kanalizacji deszczowej odprowadzającej wodę z nawierzchni podczas opadu deszczu. O postępie i sposobie rozwiązania problemu poinformujemy oddzielnym pismem.” O takie było odbijanie! Więc zrobili, wycięli taki kawałeczek tego asfaltu, żeby ta woda szła. To są źle studzienki rozłożone, ciągle podwyższają, ciągle podwyższają... Jest utrudnienie dla nas tu wzdłuż ulicy. Z kim by pani nie rozmawiała, wszyscy to potwierdzą. Mamy dość. Naprawdę mamy dość. Raz niebezpieczeństwo dzieci, pomimo że to światło jest.

„Stara dwójka” z jej charakterystycznym krajobrazem, dynamiką, relacją wobec nowej, potężnej infrastruktury dla mobilności jaką jest autostrada A2, jest trasą obdarzaną ogromnym zainteresowaniem i sentymentem m.in. wśród dziennikarzy i artystów. Jest bohaterką onirycznego filmu *Na trasie Poznań-Świecko*, autorstwa Anny Raczyńskiej<sup>18</sup>, felietonu „Stara dwójka” – moja droga ucieczki lub startu Agaty Żrałko (2014b), opublikowanym w zielonogórskim wydaniu „Gazety Wyborczej”<sup>19</sup>, czy reportażu radiowego *Droga cudów* Rafała Regulskiego i Marcina Wesołowskiego, wyemitowanego w Polskim Radio Merkury<sup>20</sup>.

18 *Na trasie Poznań-Świecko/On the road between Poznań-Świecko* (2013), reż. A. Raczynski, [www.vimeo.com/76995618](http://www.vimeo.com/76995618) (data dostępu 12.04.2017).

19 Felieton napisany z okazji plebiscytu „Nasze 25-lecie” ogłoszonego przez „Gazetę Wyborczą” z okazji 25-lecia transformacji ustrojowej w Polsce, którego celem było wskazanie najważniejszych wydarzeń i procesów, które uformowały na nowo Zieloną Górę, Gorzów i region, a także ludzi, którzy mieli największy wpływ na przemianę.

20 Reportaż wyemitowano w 2008 r. i jest zainspirowany przystąpieniem polski do układu z Schengen. Autorzy reportażu reklamują go w następujący sposób: „Koleiny i burdele, krasnale, miód, grzyby i prostytutki. Wiklinowe kosze, przydrożne krzyże, kolorowa Nevada, sztuczne palmy w Las Vegas i cofanie liczników przez całą dobę. Polski blichtr i kicz, polska droga i setki tysięcy TIR-ów. Obejrzeliliśmy tę drogę dokładnie. E30, czyli po polsku – dwójka, to kwintesencja polskiej tandety. Tandety, którą tak chętnie kupują”, [www.stary.radiomerkury.pl/index.php?art=24596](http://www.stary.radiomerkury.pl/index.php?art=24596) (dostęp 20.05.2017).

Bez wątpienia DK92 podziela z nowym odcinkiem autostrady A2 ideologiczną i dyskursywną historię, która jednak dla tej pierwszej kończy się symboliczną degradacją – odebraniem jej statusu drogi składającej się na sieć dróg europejskich. Znamionym jest także nasz sposób postrzegania tych dwóch dróg: autostrady A2 jako reprezentantki wielkiej infrastruktury i nowoczesności, DK92 jako po prostu trasy, krajówki obciążonej negatywnym efektem transformacji systemowej, globalnych przemian politycznych i ekonomicznych oraz aktualnie podejmowanych przedsięwzięć modernizacyjnych.

Jeśli odczytamy mobilność jako konstruowaną w procesach historycznych oraz społecznych, to natychmiast zauważymy, iż jest ona ściśle powiązana z budową i rozwojem infrastruktury, będącej wyrazem politycznych intencji integracji europejskiej, z której jak wyżej wspomnieliśmy DK92 została wyłączona. Teoretycznie infrastruktury mobilności przekraczają to co lokalne, obejmując autostrady, drogi ekspresowe oraz drogi krajowe tworzące sieć dróg o charakterze międzynarodowym. Rozwój tych sieci usprawnia i przyspiesza transport, a wobec tego dzięki niemu możliwe są szybkie połączenia pomiędzy postnarodowymi makroregionami w Europie (McNeill 2004: 134).

Drogi i autostrady stanowią obecnie jeden z istotniejszych krajobrazów narodowych, o czym rozprawia m.in. Pete Merriman w książce pt. *Driving spaces: a cultural-historical geography of England's M1 motorway* (2007). Istotność rozwoju infrastruktury drogowej warto jednak rozpatrywać w kontekście procesu integracji europejskiej rozpoczętym w XX w. (Schipper 2008; Van der Vleuten, Kaijser 2006). Jej najlepszym przykładem jest tzw. *E-road system*, czyli system dróg europejskich rozwinięty przez *United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE) w celu umożliwienia mobilności transgranicznej. System został zaprojektowany już w latach 40. XX w., ale w pełni został zreorganizowany w 1975 r., w czasie gdy badany przez nas odcinek DK92 został oddany do użytku. Budowa i rozbudowa infrastruktury (tj. budowa mostów, autostrad, wiaduktów, tuneli, kładzenie torów etc.), to czynienie z terytorium Europy dynamicznej przestrzeni dla zwiększającego swoją intensywność przepływu. Innymi słowy, infrastruktura tylko

z pozoru jest statyczna – z jej ujednoczonym krajobrazem, na który składają się dzięki stosowaniu tych samych technologii podobne elementy oraz rozwiązania od architektonicznych przez ergonomiczne. To właśnie ta monstrualna przestrzennie konstrukcja prowokuje, konstytuuje i kanalizuje ruch. Paul Virilio w *Open sky* (1997) pisze, że rozwój olbrzymich infrastruktur mobilności eliminuje topograficzne wyobrażenie krajobrazu jako czegoś, co jest tworzone z terytorialnych i lokalnych znaczników, które zawsze odgrywały istotną rolę w tworzeniu tożsamości narodowych. W opozycji do tych procesów tylko pozornie należałoby rozpatrywać DK92. Mimo jej silnego wpływu na lokalność, jej lokalne doświadczanie i społeczne znaczenia, to jednak przepływający nią różnorodni ludzie i rozmaite rzeczy decydują także o jej ponadnarodowości.

#### PRZEPŁYWY (TRANS)LOKALNE I TRANZYT

Wsie oraz miasteczka położone wzdłuż DK92 między Nowym Tomysłem a Świeckiem to miejsca intensywnego ruchu. Jest to masowy przepływ różnego rodzaju towarów wiezionych w naczepach dalekobieżnych ciężarówek, przepływ emigrantów zarobkowych i turystów, oraz codzienna mikromobilność mieszkańców. Każdy rodzaj tego ruchu, jego wykonawstwo, kierunki oraz intensywność warunkują ekonomiczną kondycję obserwowanych przez nas przydrożnych społeczności. Miejsca ich codziennego życia to nakładające się na siebie strefy złożonych przepływów: tranzytowego i międzynarodowego, lokalnego – zarówno publicznego jak i prywatnego, turystycznego i migracyjnego – zewnętrznego i wewnętrznego, a także przepływu rozmaitych kapitałów oraz rzeczy. Przepływy te „dzieją się” z jednej strony w warunkach lokalności, rozumianej jako zaktowiczenie i peryferyjność, z drugiej transgraniczności, która decyduje o kulturowych, społecznych i ekonomicznych fluktuacjach. Innymi słowy, w tym przypadku siłą rzeczy teren badań musiał posiadać charakter wielomiejscowy i translokalny.

Koncepcje lokalności oraz miejsca powiązane są z symbolicznymi i praktycznymi działaniami ludzi, którzy je kreują, podtrzymują ich

trwanie i nadają im społeczno-kulturową wartość. Są więc kategoriami wyłaniającymi się poprzez *praxis*. W teoriach antropologicznych miejsce bywa analizowane jako: a) lokalizacja (*location*), która odnosi się do przestrzennej dystrybucji socjoekonomicznych działań, b) przywiązanie do miejsca (*sense of place*) oraz c) miejsce akcji (*locale*), w którym ludzie działają w określony sposób (Rodman 1992: 640-656). Miejsca są więc uwikłane w sieci o charakterze przestrzennym tworząc ramy dla działań i sprawczości.

Naszym zdaniem w odniesieniu do wiedzy terenowej, jaka wyłoniła się dzięki przeprowadzonym przez nas badaniom, należy zwrócić się ku pojęciu translokalności. Jest to kategoria, która pojawia się w rozważaniach wiodących antropologów społecznych, takich jak Ajrun Appadurai (2005) czy Ulf Hannerz (1988: 235-256; 2003: 201-216). Jednak w ich rozumieniu translokalność jest sposobem konstytuowania społeczno-kulturowych przestrzeni mobilności, wymiejscowienia czy deterioryzacji. Używają tego pojęcia w celu uchwycenia sensu płynnych granic oraz nowoczesnych tożsamości oraz skupiają się na procesach makroskalowych, w pewnym sensie ignorując fakt, że mobilność zawsze jest w pewien sposób zlokalizowana oraz zawsze posiada określony kontekst. Z tej przyczyny bliżej nam do koncepcji George’a Marcusa, który pisze o etnografii wielomiejscowej, współcześnie koniecznej, ponieważ każda praktyka społeczno-kulturowa jest konstruowana przez ludzi działających w różnych miejscach i sytuacjach (Marcus 1995). Marcus definiuje translokalność jako całość analiz i jednocześnie sieć miejsc, w której pomiędzy tymi miejscami lokują się pogłębione badania etnograficzne. Jest to podejście zgodne z koncepcją Michaela P. Smitha również opisującego translokalność w odniesieniu do badań małoskalowych i długoterminowych (Smith 2011: 181-199).

Ruch na DK92 opisujemy w kategorii przepływu, który rozumiemy jako przemieszczenie się w czasie z jednego miejsca do kolejnego, bycie w ruchu oraz mechanizmy jego podtrzymywania. Nie jest więc dla nas jedynie transportem, transmisją namacalnych form ze ściśle określonymi znaczeniami, lecz raczej niekończącą się serią przekształceń w czasie i przestrzeni, czymś, co kształtuje i rozmywa znaczenia, granice oraz formy kulturowe (por. Appadurai 1990:

1-24; Hannerz 2000). Warto też zwrócić uwagę na relatywność szybkości zawierającej się w przepływie, który jest przecież cykliczny, sezonowy oraz regulowany wciąż zmieniającym się reżimami logistyki. Oznacza to, że przepływy zawsze podlegają jakiejś kontroli i regulacji odbywając się wedle ustalonych zasad, w określonych warunkach społeczno-kulturowych, politycznych i gospodarczych.

Nim zidentyfikujemy najważniejsze naszym zdaniem grupy ludzi oraz rzeczy przepływających DK92 chcielibyśmy dookreślić ogólny charakter ruchu na tej drodze. „Stara dwójka” co najmniej do początku XXI w. słynęła z przepływu nielegalnych towarów, który aktualnie stracił na znaczeniu. Z ekonomicznego punktu widzenia nie ma już większego sensu ani nielegalny handel tytoniem i alkoholem, ani zajmowanymi ubraniami czy kosmetykami. Są to te dobra, do których wszyscy mamy dziś swobodny dostęp. Beata Bielecka w artykule *Kiedys był tu raj dla przemytników, dziwek i złodziei*, opublikowanym w 2015 r. na łamach „Gazety Lubuskiej”, relacjonuje: „Most na Odrze łączący Słubice i Frankfurt to dziś spokojne miejsce, gdzie można spotkać głównie mieszkańców obu miast idących spacerkiem do sąsiadów. Nikt już dziś, tak jak w latach 90., nie łamie barier, przy których dokonywano kontroli granicznej, żeby nielegalnie przekroczyć granicę ukradzionym gdzieś na Zachodzie samochodem. Nikt nie rzuca z mostu sztang z papierosami (zmusiło to Niemców do zbudowania wysokich na kilka metrów zapór, które powodowały, że przechodzień czuł się jak w klatce)” (Bielecka 2015).

Przestępczość przygraniczna nie jest jedynie fenomenem na granicy polsko-niemieckiej. Podobne problemy towarzyszą wielu obszarom pogranicza, choć każdy teren ma swoje cechy szczególne. Przy czym istotne są tutaj zarówno rodzaje przestępstw, jak i specyfika regionu. Na granicy polsko-niemieckiej problem przestępczości zmieniał się przez lata. Przeobrażenia ustrojowe i zmiany na granicach państwa polskiego spowodowały, że w początkach lat 90. nastąpił znaczny wzrost przestępczości granicznej. Jednym z najczęstszych rodzajów przestępstw popełnianych na granicy, obok nielegalnej migracji, była przestępczość gospodarcza wprawiająca w ruch głównie towary akcyzowe, samochody oraz narkotyki. Wędług niemal wyszeptanych, wypowiedzianych w tajemnicy przez

naszych rozmówców informacji przemysł na badanym terenie odbywał się bardzo często na „zamówienie” – zwłaszcza jeśli chodzi o samochody oraz zajmowały się nim zarówno pojedyncze osoby, jak i zorganizowane grupy przestępcze. Choć po włączeniu Polski do strefy Schengen nastąpił wzrost przepływu kradzionych samochodów i ciężarówek (zwłaszcza z Niemiec do krajów za wschodnią granicę Polski) oraz zintensyfikował się przepływ narkotyków, to na tle statystyk z lat 90. dane pokazują spadkową tendencję przemytu. Z pewnością dziś nie zdarzają się już przeszukania polskich klientów w niemieckich supermarketach, zniknęły także bandy przemytnicze, które swoje bazy wypadowe miały tuż przy granicy po polskiej stronie (Łada 2014: 5-20). Jak powiedział jeden z naszych rozmówców: „Dziki przygraniczny kapitalizm odszedł do lamusa”.

Przepływ dzisiejszą DK92 bez wątplenia zawsze znajdował się pod wpływem przemian politycznych, a na jego najbardziej aktualną dynamikę najwyraźniej wpłynęło wejście Polski do UE, globalny kryzys ekonomiczny z 2008 r. oraz konflikt ukraińsko-rosyjski toczący się od 2014 r. I tak w następstwie przystąpienia Polski do UE otwarcie zachodnioeuropejskich rynków pracy spowodowało nie napływ ludzi z zewnątrz, tylko mobilizację Polaków i ich emigrację zarobkową, dla miejscowości położonych wzdłuż DK92 o tyle specyficzną, że głównie sezonową i wahadłową.

No, połowy wioski nie ma. Niemcy, Holandia, Anglia, Norwegia... Tu całymi rodzinami w sumie wyjeżdżali. Stąd pojechały dwie siostry, jedna wdowa z czwórka dzieci, druga mężatka do męża z trzema chłopakami. To już ładnych kilka lat temu, następne tam rodzeństwo pojechało, jeden z żoną i z synem, drugi kawaler, tam się żeni, ale tu przyjedzie kiedyś mieszkać. [Mieszkaniec Chociszewa]

Początkowy boom na przepływ turystów, klientów zainteresowanych lokalnymi dobrami, systematyczny rozwój polskiej polityki transportowej znacząco zintensyfikował ruch tą drogą, która jednak wraz z kryzysem ekonomicznym znalazła się w regresie. Wielu naszych rozmówców, zwłaszcza przedsiębiorców – tych, których biznesy przetrwały ze względu na ich umiejętność przebranzawiania się czy w efekcie prowadzenia wielu firm na raz, wskazywało, że to

ogólnopolskie, a nawet globalne fluktuacje ekonomiczne są temu regresowi winne. Mówili, że to nie autostrada A2 miała wpływ na upadające stacje benzynowe, przydrożne bary, hotele czy restauracje. Uważają, że regres już był, a otwarcie nowego odcinka autostrady, jedynie „wykończyło” niektóre lokalne działalności gospodarcze. Jednocześnie wierzą w potencjał tkwiący w A2. Ogólny, lokalny kryzys, nową biedę, o której pisze Waldemar Kuligowski w jednym z rozdziałów tej książki, trzeba by rozpatrywać również w kontekście zwiększającego się nadzoru nad przepływem oraz zmianami technologicznymi. Przykładem niech będzie nielegalny handel paliwem, który zasilał nie tylko lokalne kieszenie, ale również przemierzających DK92 wschodnioeuropejskich kierowców ciężarówek. Dziś, choć gdzieś mogliśmy obserwować ten proceder, jest on nieporównywalnie rzadszy ze względu na stosowanie przez przewoźników elektronicznych czujników poziomu paliwa.

Wszystko upadło. Cały handel upadł. Podatki nas zjadają. Podatek, a szczególnie ZUS. Nie jest dobrze, nie jest dobrze! Polityka jest do luzu. Żeby się ta polityka zmieniła. [Przedsiębiorczyni z Sępólna]

Przeptyw DK92 nigdy też nie odbywał się jednostajnie i z tym samym natężeniem, podlegając sezonowości i specyficznej rytmice. Z etnograficznego punktu widzenia, zwłaszcza tranzyt, można by nawet rozpatrywać jako regulowany cyklicznością roku obrzędowego – ruch na DK92 zamiera w święta kościelne i narodowe. Posiada też charakter przerywany przez wzgląd na ogólnoeuropejskie regulacje czasu pracy i jazdy kierowców ciągników siodłowych. Przeptyw tranzytowy znajduje się więc poza kontrolą i sprawczością mieszkańców, wpływając na jakość ich codziennego życia. Lokalna ekonomia to nie jedynie przydrożne przedsiębiorstwa dostosowujące się lub nie do zmieniających się warunków gospodarczych, politycznych i społecznych, to także fakt tego, iż stanowanie miejscowości tranzytowej, jest kosztocłonne. Innymi słowy codzienny przepływ nie tylko współkształtuje wielozmysłowo doświadczany krajobraz wsi i miasteczek położonych wzdłuż DK92, ale również eksploatuje ich przestrzeń. Staje się odpowiedzialny za rozjeżdżanie dróg gminnych,

uszkodzenia budynków, ulicznych balustrad, wysepek azytowych, chodników i krawężników.

Uogólniając, przepływy DK92 są niejednorodne w swoich charakterze i można mówić o co najmniej trzech ich rodzajach – o przepływie lokalnym, translokalnym oraz tranzycie. I tak obserwowaliśmy migracje wewnętrzne czyli przemieszczanie się mieszkańców małych osad i wsi, zlokalizowanych w głębi poszczególnych gmin do miejscowości położonych bliżej DK92 i autostrady A2, zwiększające tym samym szansę przeprowadzających się ludzi i ich rodzin na lepszy dostęp do rynku pracy, edukacji czy usług publicznych; dalej migracje reprezentantów klasy średniej, decydujących się na życie na wsi, a zatem napływ tzw. nowych osadników z większych miast z terenu województwa lubuskiego i wielkopolskiego, dla których gminy przecięte autostradą stały się atrakcyjne ze względu na możliwość szybkiego przemieszczania się. Ponadto oczywiste jest codzienne poruszanie się do i z pracy<sup>21</sup>, do i ze szkoły, którym służy jeszcze komunikacja publiczna. Codzienna mobilność obejmuje też przemieszczanie się w celach konsumpcyjnych – na zakupy, do miejsc rozrywki takich jak baseny, kina oraz do placówek kulturalno-oświatowych, których oferta wykracza poza tę zagwarantowaną lokalnie.

21 Chodzi tu o przepływ mieszkańców do i z pracy poza miejscem ich zamieszkania. Wiele osób jest zatrudnionych w dużych zakładach produkcyjnych o globalnym zasięgu. Są to m.in.: Molex w Sulęcinie, ale także Phoenix Contact Wielkopolska wytwarzająca złącza elektrotechniczne, Aesculap Chifa należąca do międzynarodowego koncernu B. Braun Melsungen AG. produkująca narzędzia medyczne w Nowym Tomysłu, SECO/WARWICK Europe S.A. – światowy lider w produkcji pieców przemysłowych oraz urządzeń do obróbki cieplnej, Recaro produkująca fotele samolotowe w Świebodzinie, Ikea w Zbąszynku, Steinhilf w Rzepinie – firma zajmująca się produkcją mebli tapicerowanych. Ponad to są to polskie przedsiębiorstwa, takie jak: działająca od 1945 r. Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska TOP-TOMYSŁ w Nowym Tomysłu, Sprick Rowery rocznie produkująca ponad 300 tys. jednoślądów, Eldrob S.A. Lubuskie Zakłady Drobiarskie w Świebodzinie, Mercord – producent odzieży ochronnej w Świebodzinie. Wiele osób znajduje także zatrudnienie w supermarketach (Tesco, Biedronka, Lidl, Netto, Intermarché, Dino, Mrówka, NeoNet, MediaExpert) zlokalizowanych w miastach, a także w Obwodach Utrzymania Autostrady Iłanka w Torzymiu, Bolewice oraz Biały Mur w Myszynie. Pojedyncze osoby dojeżdżają również do pracy do Słubic, Poznania czy Zielonej Góry.



## PRZEPIŁYWY LOKALNE

Spółeczna ruchliwość mieszkańców poszczególnych miejscowości jest jednak wysoka tylko z pozoru, a rzeczywisty potencjał mobilności przesłania ich położenie względem wielkich infrastruktur dla mobilności oraz całodobowego wzmoczonego ruchu samochodowego. Badany przez nas teren boryka się z licznymi problemami społeczno-ekonomicznymi wygenerowanymi przez transformację ustrojową w 1989 r., kiedy to parcelacji uległy PGR-y. Większość miejscowości wchodzących w skład badanych przez nas gmin, objęta była tą formą socjalistycznej własności ziemskiej. Wiele z nich nadal nie ma dostępu do internetu, gazociągu czy kanalizacji, a dojazd do nich bywa utrudniony na skutek priorytetowo traktowanych dróg bezpośrednio łączących się z autostradą oraz DK92. Mamy tu więc do czynienia z kolejną warstwą zjawiska mobilności, tj. z jej nierówną i zhierarchizowaną „dystrybucją”.

Wymienione wyżej procesy przemieszczania się mają wymiar codzienny i oczywisty, same w sobie nie są stanowią jeszcze o szczególności przepływu obserwowanego na DK92. O jego specyfice decyduje przede wszystkim tranzyt towarowy oraz emigracyjny. DK92 to nieprzerwany strumień ciągników siodłowych, ciężarówek i lawet, także busów wiozących do krajów Europy Zachodniej emigrantów zarobkowych z Polski, Ukrainy, Litwy czy Białorusi, busów transportujących bagaże tych, którzy zdecydowali się na podróż samolotem oraz ogromne ilości paczek, w których kryją się materialne dobra zaświadczone o transnarodowych więziach rodzinnych.

Przebieg lokalny odbywa się przede wszystkim przy udziale mieszkańców badanych przez nas miejscowości, którzy na co dzień poruszają się nie tylko DK92, ale drogami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi, składającymi się na ogólną sieć połączeń drogowych w obrębie województwa lubelskiego i wielkopolskiego. Poruszają się także, w razie potrzeby, tylko lokalnie znanymi objazdami, zwłaszcza w czasie robót drogowych lub poważniejszych wypadków samochodowych czy awarii ciężarówek dalekobieżnych. Przykładem może być „leśna obwodnica” w Torzymiu, omijająca

remontowaną w latach 2014-2015 na całym odcinku tego miasteczka DK92. Prace modernizacyjne tej trasy wymagały wprowadzenia ruchu wahadłowego, który powodował momentami kilometrowe korki, co znacząco wpływało na codzienną mikromobilność mieszkańców Torzymia. Sytuacja ta została jednak przewidziana i na czas remontu DK92 powstał objazd, zwany przez miejscowych *bypassem*. Była to utwardzona wcześniej leśna droga ciągnąca się północnymi obrzeżami miasteczka. Do jej powstania przyczyniła się gmina dostarczając materiał do utwardzenia, wcześniej pozyskany bezpłatnie od Autostrady Wielopolskiej (był to gruz powstały w czasie budowy autostrady) oraz główny wykonawca robót na DK92 firma Eurovia, która wykonała utwardzenie. Interesujący wydaje się również fakt, że na podobnej zasadzie jak leśna obwodnica była w tamtym czasie wykorzystywana także A2. Wiele osób wracających do domów z kierunku od granicy polsko-niemieckiej chcąc uniknąć korków powodowanych remontem wybierało płatny odcinek autostrady.

Codzienny przepływ mieszkańców tam i z powrotem wzdłuż starej dwójki powodowany jest sprawami oczywistymi: siecią powiązań pokrewieństwa, wspominaną wcześniej potrzebą dojeżdżania do pracy, szkoły, sklepów, ośrodków opieki zdrowotnej czy urzędów.

To, co pozostaje charakterystyczne dla tego terenu to postępująca redukcja komunikacji publicznej:

Wszyscy muszą mieć samochód. Do Świebodzina jest dosyć sporo. Jest taki prywatny [autobus], ale w stronę Międzyrzecza i Trzciela prawie żadnego. Gdzieś jechać do lekarza, czy jakieś te, to trzeba kombinować. [Ekspedientka w sklepie w Brójcach]

W ogóle jesteśmy odcięci, nasza wioska to jest odcięta od świata. Torzym jeszcze ma pociąg, pociągi. Sulęcín, autobusy, a my to już środkowa wioska, taka sobie. Dwa autobusy na krzyż i to wszystko. [Mieszkaniec Koryt]

Rodziny mają po kilka samochodów, mieszkańcy przydrożnych miejscowości rzadko poruszają się pieszo czy rowerami – DK92 jest niebezpieczna, brakuje przy niej infrastruktury dla pieszych

i rowerzystów<sup>22</sup>. Połączenia autobusowe realizowane przez przewoźników z Zielonej Góry, Gorzowa Wielkopolskiego powszechnie są uznawane za fatalne ze względu na ich niepraktyczny dzienny rozkład jazdy, a także twierdzi się, iż są odpowiedzialne za demobilizację seniorów, którzy często nie posiadają prawa jazdy i samochodów i są zależni od transportu prywatnego, odpłatnie najmowanego np. u sąsiadów. Niemniej redukcja lokalnych połączeń autobusowych związana jest z ogólnymi zmianami demograficznymi oraz zmianami w systemie szkolnictwa. Dziś dzieci i młodzież dowożona jest do szkół podstawowych oraz gimnazjów szkolnymi autobusami i w większości przypadków nie musi korzystać z tzw. pekaesów.

Te, które jeździły rano wiozły np. do miasta tylko dwie osoby. Wiadomo, że nikomu to się nie opłacało. Coraz więcej osób jeździ samochodami, więc autobusy są puste. [Mieszkanka Pniowa]

Jednym ze specyficznych dla zachodniej części badanego przez nas odcinka DK92 jest autobusowy przepływ pracowników sulęcińskiej filii amerykańskiej firmy Molex, produkującej złącza elektroniczne i elektryczne. Transport zagwarantowany przez tę korporację o globalnym zasięgu nie jest jednak transportem zakładowym – to dostosowany do ustalonego systemu zmianowego tzw. pekaes, którym do i z pracy przemieszczają się pracownicy Moltexu, traktowani priorytetowo oraz niekiedy młodzież dojeżdżająca do szkół średnich w Sulęcinie.

- I ile mniej więcej osób w tym Molexie pracuje? Pan tak wozi to może się orientować.
- Na pierwszej zmianie miałem 25 osób, teraz też gdzieś koło 20 było (...) Teraz to się ustabilizowało, kiedyś była bardzo duża rotacja, pokombinowali, przyjmowali ludzi, zwalniali i przyjmowali nowych, bo do nowych mieli dotacje, prawda, i takie kombinacje odchodziły (...) Codziennie rano pierwszą zmianę zawożę, później 12:20 do Sulęcina, z Sulęcina do Torzymia i zabieram drugą

22 Do wyjątków należy sieć szlaków rowerowych między Trzcielem a Miedzichowem. Są to jednakowoż szlaki turystyczne, z których trudno skorzystać na zasadzie alternatywnej trasy komunikacyjnej. Zob. [www.miedzichowo.pl/szlaki-turystyczne.html](http://www.miedzichowo.pl/szlaki-turystyczne.html) (data dostępu 10.05.2017).

zmianę znowu wkoło i teraz zabiorę tych z pierwszej zmiany i odwiozę do domu.

- A oprócz tego normalni ludzie, tak jak ja też jeżdżą, tak?
- Też jeżdżą, też zdarza się. O, teraz właśnie młodzież z miesięcznymi idzie do nas.
- Czyli uczniów pan też zabiera, to też na jakieś miesięczne bilety?
- I rano to dwie osoby jeżdżą do innej firmy, a tak to wszystko do Molexu. To jest typowo pod Molex zrobiony autobus, linia...
- Acha, czyli to jest tutaj konkretnie pracowniczy?
- To nie jest pracowniczy, ale przystosowany do godzin pracy (...) Są jakieś powiązania, oni mają tańsze bilety miesięczne, coś tego, takie rzeczy, no nie? Ale ogólnie to jest normalnie linia, dlatego mogłem pani sprzedać bilet, bo to jest normalnie linia. [Kierowca autobusu]

Ponieważ naszymi badaniami objęliśmy miejscowości zlokalizowane w większości w województwie lubuskim, to w kontekście mobilności zawodowej warto wspomnieć, iż Lubuskie należy do regionów średnio uprzemysłowionych, a charakterystyczną cechą gospodarki tego regionu jest obecność zakładów przemysłowych różnej wielkości, wśród których dominują podmioty małe i średnie. W produkcji przemysłowej duże znaczenie mają: produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, produkcja wyrobów z drewna, korka, słomy i wikliny, produkcja artykułów spożywczych. Według raportu Europejskiego Portalu Mobilności Zawodowej „EURES” w końcu 2015 r. w województwie lubuskim działało ponad 700 podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego (w tym 74 z nich z kapitałem przekraczającym 1 mln dolarów). Stopa bezrobocia na koniec grudnia 2015 r. kształtowała się na poziomie 10,6%. W powiatach, które objęliśmy badaniami odnotowano następującą stopę bezrobocia: międzyrzeckim – 15,8%, sulęcińskim – 12%, świebodzińskim – 9,2%<sup>23</sup>. Dane statystyczne GUS zebrane w kwartalnie przeprowadzonym Badaniu Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL)

23 *Informacje na temat rynku pracy. Lubuskie* (2015), [www.ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=2793&acro=lmi&mode=&recordLang=pl&lang=pl&parentId=&countryId=PL&regionId=PL4](http://www.ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=2793&acro=lmi&mode=&recordLang=pl&lang=pl&parentId=&countryId=PL&regionId=PL4) (data dostępu 02.02.2017).

praktycznie nie wykazują różnic w poziomie bezrobocia kobiet i mężczyzn (kształtuje się on na poziomie około 6%)<sup>24</sup>. Ponieważ jednak są to dane odnoszące się do ogólnego rynku pracy w Lubuskim, to nie do końca odzwierciedlają specyfikę mobilności zawodowej mieszkańców przydrożnych miejscowości zlokalizowanych wzdłuż DK92. W sposób oczywisty lokalny rynek pracy związany jest z obsługą szeroko rozumianego transportu zarówno w jego towarowym jak i osobowym wymiarze. Prace, które można podjąć na badanym przez nas terenie lokują się w takich branżach jak handel, hotelarstwo, gastronomia oraz inne usługi im towarzyszące. Przydrożny rynek pracy jest więc zgenderyzowany oferując zatrudnienie przede wszystkim kobietom, które pracują między innymi w motelach i hotelach jako recepcjonistki, sprzątaczkę czy menedżerki, w restauracjach i barach – głównie jako kucharki, barmanki i kelnerki, w sklepach, na stacjach benzynowych głównie jako kasjerki. Ponadto, to kobiety są zatrudniane we wcześniej wymienionych zakładach produkcyjnych ze względu na stereotypowe pojmowanie ich potencjalnych umiejętności związanych głównie ze zręcznością.

Jest zatrudnienie dla jakiejś grupy osób z okolic, bo część pracuje też na autostradzie, ale z drugiej strony ta 92 też tutaj nas utrzymuje, bo grono ludzi, więcej kobiet, pracuje po hotelach, restauracjach, stacjach. I Sulęcín, co tam są te kabelki. Jakiegoś potężnego zakładu nie ma. To jest wszystko rozdrobnione. Większość ludzi to te stacje, bary. Tu jest Pożrzadło Nevada, koło Boczowa jest dużo stacji, między Torzymiem a Boczowem jest zagęszczenie tych stacji, hoteli. Dużo ludzi pracuje, jeżeli chodzi o kobiety, to w kabelkach, część dojeżdża. Trochę ludzi w budownictwie, małe firmy budowlane, a większość to jakieś bary, hotele, takie autohofy. [Mieszkaniec Koryt]

Lokalna mobilność to także mobilność biznesów, małych i średnich firm, które wędrują z rąk do rąk, najczęściej w obrębie całych rodzin. Jest to strategia, dzięki której przedsiębiorstwa w złej kondycji finansowej zyskują ciągłość w postaci nowej firmy, której

24 *Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL)* (2015), [www.stat.gov.pl/informacja-o-badaniach-ankietowych/badanie-aktywnosci-ekonomicznej-ludnosci-bael/](http://www.stat.gov.pl/informacja-o-badaniach-ankietowych/badanie-aktywnosci-ekonomicznej-ludnosci-bael/) (data dostępu 02.02.2017).

odsprzedawana jest marka oraz przede wszystkim środki trwałe, wyposażenie i inne towary. Nierzadko małe firmy bywają zamykane pod koniec obowiązywania preferencyjnych składek Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Przepływ tego rodzaju obserwowaliśmy w terenie bazując jednak na wcześniejszych kwerendach działalności gospodarczych rejestrowanych na badanych przez nas terenach po 1989 r.

Żeśmy zmieniali trzy razy, bo tak było, żeby nie wejść w danym momencie w kasę, trzeba było zmienić właściciela. Bo tak, brakowało mojej żonie pół roku do emerytury i teraz przejąłem ja na siebie, pół roku, nie. I w tym pół roku musieliśmy z powrotem odwrócić na małżonkę ze względu na to, że ja przekraczałem w pół roku to przekroczenie te 30 tys. tam obrotowe. I trzeba było szybko zmieniać. No, ale mamy córkę, która tam też po studiach jest, była na praktykach w urzędzie, w ZUS-ach. [Przedsiębiorca z Koryt]

Mobilnymi z pewnością można nazwać także przedsiębiorstwa wielomiejscowe, prężnie działające i nabierające ponadlokalnego charakteru. Wśród nich najczęściej znajdują się splatające się ze sobą rodzinne firmy. Przykładem zrodzonego lokalnie przedsiębiorstwa, którego kapitał można określić jako wielomiejscowy, jest Grupa Port 2000<sup>25</sup> – firma założona w 1998 r. przez zielonogórską rodzinę, dziś w posiadaniu sieci jest pięć stacji partnerskich pod szyldami największych marek w Polsce i świecie trasie A3, S3 oraz na trasach krajowych nr 92 (Mostki i Boczów) oraz 22, obecnie zaś inwestująca w nowe centrum obsługi transportu dalekobieżnego przy węźle autostrady A2 w Torzymiu.

Pytałem o to, skąd jest (...) Powiedziałem, że jestem ciekawy, czy to lokalna inicjatywa itd. Z Zielonej Góry są, odpowiada wreszcie z uśmiechem. Tylko jeździli tą drogą do pracy i mąż pomyślał, że taki interes by się przydał. I sami własnymi siłami, jako interes rodzinny, rozkręcili. Gdyby nie to, to byłoby tu dalej tylko ściernisko (...) Zaczyna od tego, że „oczywiście” A2 wpływa niekorzystnie na ich interes, bo jest zmniejszony ruch. Różne mieli lata, ale teraz zdecydowanie jest mniej przyjeżdżających i to najbardziej bezpośrednio jest związane z autostradą. W jej ocenie przy okazji

25 Zob. [www.port2000.pl/](http://www.port2000.pl/) (data dostępu 20.05.2017).

tej rozmowy, zostali głównie trowcy, wyobraża sobie, że autokary i osobówki głównie jeżdżą autostradą. Na przykład, w związku z tą modernizacją, mniejsze punkty, albo „prawie wszystkie” do 55 kilometra od Poznania, jaka to miejscowość, nie pamięta – odcinka „wyginęli”. Tylko tutaj, na tym odcinku bliżej granicy się ostali – i to głównie więksi. Mimo to, Portowi udało się przetrwać. Oni już i tak wkładają w to wszystko i starają się o tych kierowców dbać i zapewnić im wszystko czego mogą potrzebować. Zdarzają się w związku z tym nawet tacy, którzy zjeżdżają z A2 na ten odcinek, np. w Jordanowie, bo tutaj w Porcie mają te wszystkie usługi i to miejsce, które znają. Ale mówi, że modernizacja w postaci A2 ma też pozytywne strony, bo była potrzebna i odciążała te miejscowości po drodze, bo wcześniej na drodze sunął niekończący się sznur ciężarowców. Więc są plusy i minusy oczywiście. Przy okazji ogólnej oceny ich obecnej sytuacji względem A2 i ogólnie stanu biznesu, dodaje, że wiadomo, że zawsze są jakieś utrudnienia, „kłody pod nogi”. Na przykład niedawno, w tamtym roku, organizowano przedłużające się, niezorganizowane remonty na 92, w kilku miejscach naraz, blokujące jeszcze dodatkowo przejazd, ograniczające i tak zmniejszony już ruch. Inny problem, to pojawienie się jakichś wzmianek na temat tego, żeby wprowadzić opłaty również za przejazd 92, co byłoby dla Portu wielkim ciosem, bo skoro trzeba płacić za drogę, to wybór będzie oczywiście padał na drogę, którą się przynajmniej szybko i łatwiej jeździ. Władze powinni się nimi tutaj, i innymi takimi przedsiębiorcami lokalnymi interesować, oferować ulgi, bo przecież gdyby nie oni, to nie byłoby tu nic. To oni własnym kosztem i wysiłkiem stworzyli to miejsce, które teraz płaci wysokie podatki, do tego zusu, itd. Już nie wspominając o miejscach pracy. Nie podkreślała sama tego tematu, nie wykorzystywała do budowania ich obrazu przede mną, ale też mówiła, że po PRL miejsca pracy padły, więc ich interes jest też dla okolicy pod tym względem korzystny. Autostrada nie pozwala tym lokalnym na prowadzenie biznesu, bo wszystkie miejsca wzdłuż niej są własnością tych, którzy są właścicielami autostrady. Nie powinno się pozwolić na taką monopolizację. Dużo zjazdów z autostrady w okolicy nie ma. Są najwyższej „techniczne”, jak mówi. Ale zjazdy i tak nie rozwiązałyby jej zdanem problemu (wszystkich), bo korzystałoby tylko ci, którzy są najbliżej. A wszyscy powinni być uwzględnieni, kiedy stwarza się

takie programy modernizacyjne jak autostrada. Nie powinna być zamknięta i niedostępna dla przedsiębiorców z terenów, przez które przebiega. Tymczasem oni sami, właściciele Portu, zaczynają myśleć o inwestycjach gdzieś indziej, bo boją się tych potencjalnych zmian. Mimo że jest wolniej, to jakoś funkcjonują, ale jeżeli sytuacja będzie się dalej zmieniać, to muszą być zabezpieczeni. Próbują znaleźć inne inwestycje. Mają np. jedno miejsce na S3. [Fragment notatek z rozmowy ze współzałożycielką Portu 2000 autorstwa Łukasza Krokoszyńskiego, 08.07.2015]

W lokalnym przepływie znajdują się także małe mobilne biznesy. Jest to handel obwoźny, czyli mobilna sprzedaż chemii z Niemiec, dywanów, sezonowej odzieży i obuwia, kur niosek, która na chwilę zatrzymuje się w poszczególnych miejscowościach – pod upadłymi sklepami, na placach lub pod kościołami. Ten rodzaj działalności to również mobilne piekarnie, sklepy spożywcze i lodziarnie, a także sezonowy handel przydrożny.

W 1989 zacząłem ja sam, zacząłem od chlebka tak, później coraz lepiej, coraz lepiej, coraz lepiej. Później taki kolega mnie narzucił, że jest w Gorzowie auto dosyć ciekawe na handel obwoźny. Pojechałem na taką licytację i ten, co tam stoi, to żem kupił te auto, wylicytowaliśmy jakoś – z kolegami moimi, którzy kiedyś pracowali w zaopatrzeniu. I tak zaczęliśmy tym jeździć jak to się zaczęło już tego, tak coraz więcej tych ludzi, coraz więcej. Były bardzo dobre czasy, były bardzo dobre czasy w handlu wtenczas. Można się było bardzo szybko dorobić, nie było tych przepisów takich jeszcze jak dzisiaj, tych, tych różnych, wie pani, kontroli. No, sanepidową przechodziło się lekko. No, a później zaczęło się. Już zaczęli się czepiać. No i to już było, już coraz gorzej. To pojechaliśmy, w interes żeśmy weszli z synem, żeśmy ściągnęli te auto z Holandii. I ściągnęliśmy te auto i tak już zaczęło się, nie, już chłodnia i zamrażarki, wszystko chodziło, że jak się odłączy od prądu, to 10 godzin w terenie działa mi z baterii. I to przeszło sanepid, przeszło wszystkie te wymogi i tak jeździmy sobie (...) No najwięcej to akcyza, urząd, nie, i sanepid. Ale sanepid to tak praktycznie chyba dwa lata jakoś dali spokój, no bo do czego się czepić mają. Jak jest tam w miarę, ja nie mówię, że jest na 100%, na 100% w żadnym sklepie nie ma, zawsze coś się znajdzie. Ale nie, bo który jest samochód w ruchu,

wiadomo coś przesunie się, coś się tego. Druga rzecz, że to jest samoobsługa, samoobsługa. Tu wchodzi ludzie i każdy sobie wybiera, nie, idzie z koszykiem do kasy i już, nie. Oczywiście jak we wszystkich marketach kradną, to normalne. I łapie się też, ale co zrobić. A nieraz jak chcą, to nieraz ktoś powie „*panie, a może pan to przywieźć? No dobra, no to ja przywieżę*”. Jak ktoś zamówi coś takiego, co nie mam a potrzebuję, to ja mu tam przywieżę, nie ma problemów, nie? No te babcie akurat mają dobrze, jak ktoś pod dom pojedzie. Ci ludzie, co nie mają, po prostu są, nie mają pojazdów, są w wieku starszym, dla tych ludzi, to nic lepszego nie trzeba. Oni zadowoleni, oni, ja nie wiem, ja bym też chciał, żeby ktoś jeździł później jak ja będę, żeby później tak zatrąbił. [Właściciel mobilnego sklepu „U Broni” z Koryt]

Sprzedaż przydrożna powszechnie kojarzy się z nie do końca legalną działalnością, jednak polskie prawo wyraźnie wskazuje, iż osoba, która chce sprzedawać towary na części pasa drogowego, musi liczyć się z tym, że konieczne będzie uzyskanie różnego rodzaju zezwoleń i poniesienie opłat, których wysokość zależy od zajmowanego obszaru i czasu jego wykorzystania. Decyzję administracyjną w tym zakresie wydaje zarządca drogi. Za handel bez zezwolenia lub zaaranżowany w sposób utrudniający ruch drogowy grożą grzywny od 20 zł do 5 tys. zł lub kara nagany<sup>26</sup>. Ten rodzaj aktywności ekonomicznej jeszcze do niedawna stanowił o estetycznej specyfice DK92. Dziś podejmowany jest coraz rzadziej, głównie jako efekt zmian we wzorach konsumpcji i odpływie dotychczasowych klientów, zarówno zagranicznych jak i polskich. Małe straganiki na poboczach drogi, w zatoczkach leśnych, na skrzyżowaniach czy na chodnikach kojarzą się jako lokalne i swojskie, a także mają stanowić dowód na ekonomiczną zaradność mieszkańców przydrożnych miejscowości. Tymczasem rzeczywistość przy DK92 bywa zupełnie inna, bowiem zarówno sprzedawcy jak i sprzedawane na straganach produkty z lokalnością nie mają nic wspólnego. Sprzedawcami na tymczasowych straganach, np. z runem leśnym czy sezonowymi

<sup>26</sup> Zob. *Handel przydrożny. Co grozi za handlowanie bez zezwolenia?*, [www.infor.pl/prawo/wykroczenia/charakterystyka-wykroczen/291014,Co-grozi-za-handlowanie-bez-zezwozenia.html](http://www.infor.pl/prawo/wykroczenia/charakterystyka-wykroczen/291014,Co-grozi-za-handlowanie-bez-zezwozenia.html) (data dostępu 17.04.2017).

owocami, ale także utrzymywanych permanentnie jak np. punkty sprzedaży ozdób ogrodowych, często okazują się albo pracownikami zatrudnianymi sezonowo, albo są to osoby pochodzące z innych regionów Polski niż Lubuskie czy Wielkopolska.

Jestem tu już trzeci rok... Znaczący ja to po prostu wyprzedają po prostu komuś. Ja u kogoś tu pracuję (...) Trzy lata temu, jak jeszcze nie była otwarta autostrada, była częstotliwość ruchu i sprzedaż była dość dobra. Dlatego tutaj był punkt czynny dzień i noc. Teraz jestem tylko sam i tylko w dzień. Ile można po prostu wyprzedać... także mówię... tu czasem nawet jedna osoba nie utrzyma się z tego (...) No tej wikliny to już jest końcówka. Nie ściąga się już po prostu towaru świeżego, no po prostu co jeszcze zostało i dlatego jest. Obniża się ceny, 25% obrotu taniej... W tej chwili jeśli kupują to Polacy i ze wschodu bardziej. I jak ja tutaj jestem trzy miesiące to może miałem tutaj czterech Niemców. W tej chwili to się już po prostu zmieniło. Wtedy, tyle co wiem, że była sprzedaż dość ładna, a teraz tak jak mówię – jedna osoba się nie utrzyma z tego wszystkiego. Ewentualnie trzeba kupić sam sobie towar, daną ilość, swój narzut i to wtedy próbować wyżyć (...) Ja jestem z Dolnego Śląska. 300 km stąd – z Kotliny Kłodzkiej. Ja tutaj nie mieszkam. Ja tylko tutaj przyjechałem sobie na wakacje. Mieszkam u tej Pani, co ma to właśnie. Rancho Colorado i no, to jest tej pani... To znaczy... wszystko się po prostu zaczęło od miodu już kilka lat wcześniej. Po prostu dowoził jej miód kolega, nie? I tak jak dowoził ten miód, to jak potem szukała jak to się mówi na sezon... no i tak polecił mnie kumpel, no i tak zostało... wakacje mam. Tylko ja mówię... kiedyś to było przyjemne z pożytecznym, a teraz to tak jest cienko. [Sprzedawca miodu i ozdób ogrodowych w Bolewicku]

Niekoniecznie osoba sprzedająca grzyby przy drodze jest też osobą, która je zbierała:

Ja tu jestem 6 lat (...) Wcześniej 7 lat krasnale (...) – od 1993 do 2000 (...) Miody i grzyby... Ja kupuję je... ja tylko biorę od kogoś. Od kogoś, po prostu z jednego miejsca już biorę kilka lat, z pieczątką, nie z marketu, jak grzyby – to mają atest. Mają z tyłu – jest grzyboznawca. Ja, tego, tych rzeczy pilnuję. Ja nie jestem w stanie nazbierać tam 10-20, czy tam 15 kilogramów grzybów... Po prostu osoba, która nazbiera nie idzie do skupu, tylko przychodzi tutaj, a ja

dają więcej jak na skupie (...) Do południa przynoszą. Idzie o 5.00, a 10.00-11.00 przyniesie. Bo ja już np. o 5.00, czy o 3.00 po południu nie wezmę, bo co? Przecież ja chcę świeży towar! Jak ja przyjadę o 9.00, się rozstawię, to on za godzinę już jest (...) Najlepiej idzie w sobotę, niedzielę. Jeszcze do interesu nie dołożyłem (...) Osobówka zjedzie i jeszcze sobie odpocznie, zapali papierosa i jeszcze pójdzie się załatwi do lasu (...) No, kiedyś jak było, tego, stara A2 to ja byłem pierwszy. A tutaj np. kilka lat temu, kiedy nie było autostrady, to odtąd do Miedzichowa było 12-15 ludzi. Pojedziecie normalnie do Miedzichowa – nie ma nikogo. Są dalej krasnale przy drodze na Miedzichowo, czy tam przy CPN-ie i dalej, tam z przodu jest jakiś blaszaczek, który ma trochę krasnali, trochę miodu, trochę tego, i więcej nie ma! Ja jestem jeden! (...) No, ja mam tu wszystkie dookoła skupy opanowane. Wszystkich znam, bo ja handlując krasnalami też handlowałem kurką, szparagiem czy jagodą. Ja tutaj robię już 20 lat... A dokładnie krasnale już 23, bo krasnale otworzyliśmy w 1992 r. [Handlarz grzybami w Bolewicach]

Budowa autostrady A2 przyczyniła się także do zmiany tras i ścieżek pokonywanych przez te grupy ludzi, których praca bezpośrednio powiązana jest lasami. Pojawienie się tej wielkiej infrastruktury dla mobilności zdecydowała o tym, że zbieracze runa leśnego, myśliwi oraz leśniczy musieli zmienić swoje zwyczaje związane z przemieszczaniem się.

Z praktycznego punktu widzenia najpierw, dla leśników no to jest przedzielenie nadleśnictwa tak naprawdę na pół, i to nie jest tak jak stara trasa, gdzie można ją przekroczyć w każdym miejscu i to jest jakby... to nie stanowi problemu większego, ale w momencie tutaj autostrada wiadomo to się łączy z ogrodzeniami i tylko jakieś konkretne miejsca gdzie można przejechać. Leśniczy, leśniczowie mają utrudnienie w dostępie do swojego lasu, tak że wiadomo muszą objeżdżać. Wiadomo, że to dłużej zajmuje czasu, no. [Inżynier nadzoru w nadleśnictwie Torzym]

Tu konsekwencje budowy autostrady są najbardziej widoczne, ale jej przebieg nie był zaskoczeniem dla mieszkańców. Jej historia sięga przecież lat 40. XX w., a ślady „hitlerowskiej” autostrady pozostały i były oddolnie wyróżnianym elementem lokalnego krajobrazu.

Tutaj miejscowa ludność była jakby historycznie przyzwyczajona do pewnych spraw, ponieważ tutaj w okresie wojennym Hitler postanowił, że będzie tu biegła droga... autostrada Berlin-Moskwa i dokładnie na tym... w tym miejscu prowadził prace ziemne, których nie zakończył. Tam pracowali jacyś... jakieś obozy żydowskie, których pracowników później wymordowano, także no... ten pomysł był tutaj powiedzmy sobie nienowy. [Pracownik nadleśnictwa w Bolewicach]

Oczywiście skutkiem inwestycji jest jego fragmentacja, ale w żadnym miejscu A2 nie rozpruwa badanych przez nas miejscowości na pół i skomunikowanie pofragmentowanych gmin jest na tyle dobre, że mieszkańcy mogą się relatywnie swobodnie przemieszczać korzystając np. z przejść pod wiaduktami. Dla regularnych mieszkańców ingerencja w krajobraz na skutek modernizacji poprzez autostradę nie ma więc większego znaczenia i z naszych obserwacji wynika, że wyraźnie mało korzystają z zasobów leśnych.

Tych dróg publicznych w tych lasach jest dosyć gęsta sieć. To są oczywiście..., bo jak ktoś słyszy droga publiczna, to myśli sobie to chociaż asphalt, ale to często są jakieś stare bruki, taki już nawet, nawet że tak powiem zabytkowe, bo to są ponad 100-letnie drogi, albo po prostu drogi gruntowe, które mają status dróg publicznych czy to gminnych czy powiatowych, i w tych miejscach część tych dróg została utrzymana. Tak więc powstały jakieś podziemne przejazdy albo nadziemne. [Inżynier nadzoru w Nadleśnictwie Torzym]

Jeśli chodzi o zwierzęta leśne to początkowo budowa A2 wpłynęła na ich mobilność, ograniczyła dotychczasowy dostęp do pożywienia czy możliwość ukrycia się. W efekcie zwiększyła się liczba przypadków niszczenia przez zwierzęta leśne upraw rolnych oraz ich udziału w kolizji na drogach.

Tylko ci ekolodzy i zieloni, oni uważają, że zwierzęta jest tak głupia, że jak im się przetnie drogę, to ona zgłupieje i zdechnie z głodu, bo już sobie nie poradzi. Taka jak mądra jest zwierzęta, to nawet człowiek nie jest mądry. A wiadomo, że ekolodzy, to oni walczą o pieniądze i wymyślają cuda. Bo są porobione przejścia podziemne, są porobione tunele dla jeży, dla żab, dla ślimaków, no są, są. Jest

siatka, że nie przejdzie tam, tylko musi iść tak daleko, aż trafi na ten tunel, nie? Zwierzyna sobie radzi. [Myśliwy z 30-letnim stażem]

Interesujące rozwiązanie na fragmentację przestrzeni lasów rozciągających się pomiędzy autostradą A2 a DK92 oraz w ich okolicach znaleźli lokalni zbieracze runa leśnego, którzy by szybciej przedostać się z jednej strony drogi na drugą korzystają z podziemnych przejść dla mniejszych zwierząt.

Pod autostradą w wielu miejscach są takie mniejsze tunele. To są najczęściej z takiej jakby ryflowanej blachy zrobione (...) Jak ja przechodzę to muszę być zgięty prawie w pół żeby przejść, to są takie przejścia dla płazów. Człowiek się tam zmieści tak, tak, tak... Niektórzy grzybiarze się tamtędy pchają na drugą stronę. [Inżynier nadzoru w nadleśnictwie Torzym]

Z tych przejść dla zwierzyny nie powinno się korzystać, ale jeśli jest na tyle dostępne, no to trudno, nie stoi tam żaden strażnik, nikt nie pilnuje, żeby kogoś tam zatrzymać na siłę, to nie o to chodzi. Jak jest przejście, rowem dla płazów czy dla drobnej zwierzyny, to nikt tam się nie będzie czołgał, żeby przechodzić z jednej strony na drugą. [Zastępca nadleśniczego w Świebodzinie]

Pozyskiwaniem runa leśnego, zwłaszcza grzybów nie zajmują się wyłącznie miejscowi. Do lubuskich lasów przyjeżdżają grzybiarze z całej Polski, a budowa nowego odcinka autostrady A2 jawi się dla nich korzystnie:

Najwyżej daje możliwość szybszego dojazdu, bo grzybiarze przyjeżdżali tu i z Wrocławia i z Poznania, także szybciej przyjadą, szybciej odjadą. Więcej czasu mogą poświęcić na grzyby! Miałem niedawno nawet telefon od takiego obywatela, który był bardzo niezadowolony, że aż tyle samochodów stoi na drogach leśnych. Ruch jest bardziej związany z intensywnością wysypu grzybów, a niżeli z... chociaż też może... z tymi drogami dojazdowymi. Bo to zawsze, jeżeli jest łatwiejszy dojazd to więcej osób dojedzie, bo samochodem, bo to, bo tamto. [Pracownik nadleśnictwa w Bolewiczach]

Jednak według jednego z pracowników Nadleśnictwa w Świebodzinie autostrada miała mniejszy wpływ na mobilność na grzybiarzy niż na gospodarkę leśną czy rolnictwo.

Dla rolnika w tym momencie, jeśli odcięli mu pole, do którego przejeżdżał z jednej części na drugą i jedzie kilka kilometrów, to tak można mnożyć po prostu. Mnożyć, mnożyć te konieczne wydłużenia czasu lokalnych jazd. W ramach, w ramach przejazdu takiego krajowego nazwijmy to, to się skraca. Ale lokalnie, lokalnie autostrada spowodowała wydłużenie, wydłużenie przejazdów i to właśnie przez gospodarkę leśną, wywóz drewna dla firm transportowych itd., to się wszystko, wszystko tutaj nakłada, no nie? Też mamy duży odcinek, można powiedzieć, że na terenie nadleśnictwa, oprócz zjazdu w Jordanowie, to następny jest dopiero zjazd w Torzymiu. Mogłoby być gęściej te zjazdy, chociaż z drugiej strony jak gdzieś jedzie się w świat i się wie, że 20 km ta miejscowość docelowa jest od zjazdu z autostrady, to się wydaje, że to jest idealnie, nie, że tutaj gęściej nie musi być.

## PRZEPIŁY WY TRANSLOKALNE

Przeptyw translokacyjny w naszym rozumieniu to wciąż następujące, otwarte i nieliniarne procesy przemieszczania się, które generują zróżnicowane i nie dające się uniknąć złożone relacje łączące różne miejsca oraz ludzi. Jest efektem znajdujących się w nieustannym ruchu zarówno rzeczy oraz osób jak i informacji oraz wartości. Przeptyw ten skutkuje silnymi i kontekstowymi powiązaniem wykraczającymi poza lokalność. Powiązania te mogą być przy tym rozmaite: ekonomiczne, polityczne, społeczne, subiektywne i emocjonalne. To, co w przeptywie translokacyjnym dla nas najistotniejsze, to to, iż nie pozostaje bez wyraźnego wpływu na lokalność przydrożnych miejscowości, które przecina DK92. Mowa tu m.in. o wahadłowym poruszaniu się tą trasą lokalnych ludzi poza granice Polski, przede wszystkim w związku z pracą. Jest to nie tylko sezonowa migracja zarobkowa najczęściej do Niemiec czy Holandii, ale także dojeżdżanie do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Brandenburgii, zwłaszcza w okolicach Berlina. Wielu mieszkańców wsi i miasteczek położonych w bliższych granicy polsko-niemieckiej punktach badawczych dojeżdża do pracy codziennie, inni wracają na weekendy, jeszcze inni wówczas, gdy otrzymają wypłatę. Firmy, w których

pracują nasi rozmówcy zajmują się m.in. wysyłkową sprzedażą odzieży i butów<sup>27</sup>, sortowaniem śmieci recyklingowych, paczek kurierskich. To także masarnie czy ubojnie kurczaków. Dla pracowników tych podberlińskich firm typowe jest wspólne, codzienne dojeżdżanie do pracy przy użyciu jednego samochodu osobowego, dzięki czemu obniżeniu ulegają koszty transportu.

Rozmówczyni ma ponad 50 lat, męża, który zajmuje się małym rolnictwem oraz trójkę dzieci: syna, który uczy się w gimnazjum, córkę na rencie oraz córkę, która wyszła za mąż. Rozmówczyni nie pochodzi z Mostek ale z pobliskich Przelazów. Wiedziała, że jej przypadek jest interesujący, ponieważ już w pierwszych jej słowach pojawiła się kwestia emigracji zarobkowej. Określiła się jako osoba, która załapała się na zmiany ekonomiczne jakie zaszły pod wpływem otwarcia autostrady – jest ofiarą okresu, w którym przez pół roku A2 była za darmo. Spowodowało to niemal całkowity zanik tranzytu, który w konsekwencji doprowadził do zwolnień pracowników centrów obsługujących ludzi transportu. Rozmówczyni pracowała w kuchni w barze w Centrum Las Vegas. Akurat ona została zwolniona. Potem po pół roku, kiedy A2 stała się płatna pojawiła się możliwość powrotu do pracy, ale już na innych zasadach – w grę zaczęły wchodzić wyłącznie umowy zlecenia i o dzieło, co nieszczerólnie interesowało rozmówczynię. Jak stwierdziła „mam już tyle lat, że nie mogę sobie na coś takiego pozwolić”. W konsekwencji podjęła decyzję o emigracji zarobkowej. Najpierw były to prace sezonowe przy zbiorach, obecnie zaś rozmówczyni pracuje w trybie wahadłowym w firmie zajmującej się produkcją wyrobów mięsnych. Podkreśliła, że nie jest to ubojnia. Pracę znalazła dzięki konotacjom rodzinnym. Uważa, że korzystanie z ofert pośredników pracy jest bez sensu, ponieważ

27 Mowa tu o podberlińskich magazynów niemieckiej firmy Zalando, która w roku 2012 została oskarżona o nierówne traktowanie i wyzysk Polskich pracowników. W lipcu 2012 r. niemiecka telewizja ZDF wyemitowała reportaż o centrum logistycznym działającym dla Zalando, w którym pokazano, że pracownicy niektórych działów, przyjeżdżający do pracy z Polski nawet z odległości około 200 km, są objęci zakazem siadania. Zob. *Im Zalando-Lager ist den Arbeitern Sitzen verboten* (2012), [www.golem.de/news/zdf-zoom-im-zalando-lager-ist-den-arbeitern-sitzen-verboten-1207-93501.html](http://www.golem.de/news/zdf-zoom-im-zalando-lager-ist-den-arbeitern-sitzen-verboten-1207-93501.html) (data dostępu 20.05.2017) oraz dokument ZDF pt. *Zalando - wie seine Mitarbeiter ausgebeutet werden!*, [www.youtube.com/watch?v=qOh88oH4TZs](https://www.youtube.com/watch?v=qOh88oH4TZs) (data dostępu 20.05.2017).

pośrednicy oszukują rodaków. Do pracy dojeżdża razem trzema koleżankami – składają się na transport. Z roboty wróciła wczoraj, stąd nie bardzo chciała dłużej rozmawiać. Byłam świadkiem tego jak otrzymała telefon od jednej z koleżanek, współemigrantek w sprawie tego, kto kogo zabiera. Rozmówczyni powiedziała, że z Mostek w rzeczony firmie pracuje 5 osób. Co do długości wyjazdów – jest różnie. Są osoby, które mogą pracować dłużej, inne krócej – jak ona. Wraca chyba ze względu na chore dziecko. Stwierdziła, że generalnie wraca się jak się dostaje wypłatę. Mówiła o tym, że lokalnie nie ma pracodawców, którzy zapewniali by godną pracę, stąd wielu ludzi decyduje się na emigrację. Do Mostek wedle jej słów wróciły dwie rodziny, ale jest to związane z nieatrakcyjnością terenu. [Fragment notatki z rozmowy z mieszkanką Mostek autorstwa Agaty Staniszk, 15.09.2014]

Podobnej cykliczności podlega praca kierowców ciężarówek dalekobieżnych, którzy zatrudnieni są w firmach przewozowych trudniących się transportem na terenie całej Polski i części krajów zachodnioeuropejskich. Podejmują oni pracę w różnych systemach zmianowych i bywają w trasie od jednego tygodnia do czterech. W systemie jedno-dwutygodniowym pracuje mąż jednej z naszych rozmówczyń z Torzymbia, która od niedawna prowadzi niewielki punkt sprzedaży odzieży używanej:

Obecnie jest zatrudniony średniej wielkości firmie spedycyjnej, której baza znajduje się kilkadziesiąt kilometrów od Torzymbia. Mąż pracuje w systemie 1-2 tygodniowym, często wraca na weekendy. Zjeżdża w piątek w nocy, w sobotę jeszcze musi jechać do Gorzowa, żeby załatwić papierkową robotę. Jedzie w trasę z niedzieli na poniedziałek. Czasem zostaje w trasie na dwa tygodnie. Kiedyś pracował u innego przewoźnika i wówczas jeździł przez 4 tygodnie, ale jak raz musiał zostać na 6 tygodni zażądałam, aby zmienił firmę – co zrobił. Życie z kierowcą, to życie w pędzie: wróci w nocy w piątek, od razu ubrania do prania, w sobotę zakupy, przygotowywanie jedzenia na trasę, wygoszparowanie czasu dla siebie, żeby z dziećmi pobyć, jedzie się do jednych, drugich rodziców, czasem trzeba coś w domu porobić i mija. Wszystko w pędzie. Kiedy nie ma męża, też żyję w pędzie, bo muszę wszystko ogarnąć sama – robię sobie listy, tego co mam zrobić, wiem



na lodówce i odhaczam. Odkąd mąż jeździ śpię z telefonem w ręce, dopiero jak zjeżdża do domu, telefon odkładam na bok.

O translokacyjności można także mówić w przypadku biznesmenów od lat podróżujących drogą DK92, głównie z sentymentu i przyzwyczajenia, zasilających jeszcze budżety podupadających hoteli, barów i restauracji:

Może ktoś jeszcze w wakacje, na przykład 1-2 ludzi, przyjedzie z sentymentu? Czy z zagranicy? Ale też już coraz mniej. Ci starsi to już mówię, są za starzy, pewnie już samochodami nie jeżdżą, a ci młodzi już nie znają. Ale jeszcze się tam coś trafi, że ktoś przyjedzie i może dla tych ludzi, co z sentymentu przyjeżdżają, a jest ich na prawdę jednostki, już nie dziesiątki. Jednostki. [Właścicielka Zajadu Otwarte Wrota w Sępólnie]

To także regularnie, co roku przyjeżdżający myśliwi z Francji, Holandii, Niemiec i innych regionów Polski; coraz rzadziej wschodni Niemieccy klienci klubów nocnych, których zanik to efekt procesu wyludniania się miast w Brandenburgii po 1990 r. (por. Jurkowska 2013: 163-177). Wraz z systematycznym odpływem ludności brandenburskiej do zachodnich landów oraz starzeniem się pozostałej kluby nocne utraciły dotychczasowych klientów i większości przypadków rację bytu. Tym samym ich nieobecność odbija się na tych mieszkańcach, którzy do tej pory dorywczo trudnili się transportem prostytutek do klientów oraz klientów do klubów nocnych.

Wypadli też klienci niemieccy, którzy przyjeżdżali w te okolice na dziwki do licznych klubów nocnych. Większość z nich padło, Alibi ledwo przędzie. W Korytach są ponoć tylko trzy panienki – Rumunki. Nie ma klientów, a jeśli zdarzają się to jest problem z obsługą – przyjedzie 7 klientów, a są 3 dziwki tylko, więc po imprezie. [Menadżer jednego z hoteli w Torzymiu]

Translokalnemu przemieszczaniu się podlegają również inżynierowie i robotnicy drogowi. Modernizacja infrastruktury drogowej czy to w postaci budowy autostrady A2 czy rozpoczętego późnym latem 2014 r. remontu nawierzchni DK92 pomiędzy Boczowem a Torzymiem wiązała się z napływem robotników mobilizujących

lokalną ekonomię, która musiała odpowiedzieć na zapotrzebowanie na dodatkowe miejsca noclegowe czy zwiększenie się grupy klientów branży gastronomicznej. We wszystkich tych działaniach modernizacyjnych brali udział pracownicy pozalokalni pochodzący praktycznie z całego kraju zatrudniani przez międzynarodowe, globalne firmy takie jak Strabag czy Erovia. W konsekwencji prócz już istniejących hoteli i moteli, w miejscowościach położonych wzdłuż DK92 powstawały tymczasowe pensjonaty.

Tutaj my mieliśmy duży ruch. W jednym i drugim hotelu. Oni stąd byli wywożeni na różne odcinki autostrady. [Pracownik Ośrodka szkoleniowo-wypoczynkowego w Trzcielu]

W końcowej fazie mieliśmy tutaj firmę z Kłodzka, ale to już naprawdę w końcowej fazie. I jeszcze jakąś firmę, ale nie pamiętam. Nie pamiętam już nazwy, ani skąd oni byli. Gdzieś chyba zza Koina. [Gospodarz w Gościńcu Pod Dębem w Jasieńcu]

No, ludziom było dobrze jak była budowa, tym okolicznym, bardzo dobrze było. Bo i wynajem jakichś tam mieszkań, domków. [Właściciel klubu nocnego Alibi w Korytach]

Na obecności robotników drogowych skorzystali też lokalni przedsiębiorcy działający w branży gastronomicznej:

Karmimy autostradę, karmimy Eurowię, karmimy szpital w Torzymiu, policję. Wszystkich. Mamy tanie obiady i dobre. Pomysł się zrodził, jak się zaczęła budować autostrada, bo na początku z kolegą karmiliśmy autostradę. Woziliśmy co dzień ponad 300 obiadów. A on ma restaurację, ja przeszedłem, zrobiłem coś takiego na mniejszą skalę, już dla siebie samego. W restauracji około 2-3 lat się robi, żeby przekonać klienta, zrobić jakąś markę, a ja po 2 miesiącach już nie potrzebowałem. Tylko, że inaczej, jesteśmy znani w rejonie jako rodzina gotująca. Mam to z siostrą, moja druga siostra gotuje, a od jutra wchodzimy na Węgrzyn jeszcze. Tam mamy kantinę, ale na zasadzie, że poszczególne pory roku mamy, gdzie są poligony. 1,2 tys. ludzi na poligonie i otwieramy kantinę (...) Do mnie firmy dzwonią, teraz z Tych przyjechała firma, będzie przez 2 miesiące robić autostradę, naprawiać i zadzwonili, wykupują sobie obiady u mnie dla pracowników. Tutaj budują stację

Orlena u góry, też firma z Tych, czy tamtych rejonów, tak samo u nas je..." [Właściciel firmy cateringowej w Torzymiu]

W oczach większości naszych rozmówców tymczasowa możliwość zarobienia dodatkowych pieniędzy na przepływie pracowników firm budowlanych jest jednym z najbardziej pozytywnych skutków modernizacji infrastruktury drogowej<sup>28</sup>. Niemniej ponieważ przepływ ten nie ma charakteru stałego i następuje raczej falami oraz obecnie już ze znacznie mniejszą częstotliwością i intensywnością niż w okresie budowy autostrady A2, to czują się zawiedzeni.

Jednocześnie trudno odpowiedzieć na pytanie czy pojawiają się firmy ze względu na autostradę, czy może i bez niej by się pojawiały. Ludzie mogą czuć się zawiedzeni, bo budowa autostrady oczywiście dawała kasę w sposób bezpośredni – ludzie pracujący przy niej musieli gdzieś spać, musieli coś jeść i musieli kupować, ale to się skończyło. Zjawienie się dużej firmy zawsze powoduje pojawienie się kolejnych, mniejszych, np. niezbędnych do obsługi tej większej. Lokalni narzekają, bo skończyły się szybkie i namacalne efekty związane z budową autostrady. Obwiniają autostradę za niepowodzenia ekonomiczne, które nie mają z autostradą wiele lub nic wspólnego. [Mistrz organizacji ruchu drogowego pracujący w jednym z OUA]

Budowy A2 a także remont DK92 okazały się wprawiać w ruch szczególnego rodzaju rzeczy takie jak drobny sprzęt (np. agregaty), paliwo, piasek, gruz czy inne materiały budowlane. Ich przepływ przy tym nie zawsze jest legalny<sup>29</sup>.

28 Pojedynczy mieszkańcy badanych przez nas miejscowości w trakcie budowy autostrady A2 dorabiali także zapewniając transport archeologom pracującym przy wykopaliskach lub też byli przez nich zatrudniani do wykonywania prostych prac, takich jak oczyszczanie znalezisk.

29 Place budów autostradowych często są narażone na kradzieże i budowa A2 nie należy w tym względzie do wyjątków. Przy czym zaznaczamy, że wykonawcami tych nielegalnych i sprzecznych z prawem działań są często sami pracownicy. Por. *Ukradli paliwo i maszynę z terenu budowy* (2011), [www.lubuskie.onet.pl/ukradli-paliwo-i-maszynę-z-terenu-budowy/fq3s7](http://www.lubuskie.onet.pl/ukradli-paliwo-i-maszynę-z-terenu-budowy/fq3s7) (data dostępu 10.04.2017); *Kolejne kradzieże z placu budowy autostrady* (2012), [www.wirtualnyzgierz.pl/aktualnosci/2408,2012,kolejne-kradzieze-z-placu-budowy-autostrady](http://www.wirtualnyzgierz.pl/aktualnosci/2408,2012,kolejne-kradzieze-z-placu-budowy-autostrady) (data dostępu 10.04.2017); *Plaga kradzieży na budowach autostrad* (2012), [www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/595302,Plaga-kradziezy-na-budowach-autostrad](http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/595302,Plaga-kradziezy-na-budowach-autostrad) (data dostępu 10.04.2017).

Ponadto geograficzna bliskość badanego przez nas terenu przyczynia się do przepływu i napływu cudzoziemców (np. Ukraińców, Bułgarów, Turków), którzy wynajmują pokoje w miejscowościach takich jak Torzym czy Boczów i dojeżdżają do pracy do Niemiec. Są oni jednak niewidoczni w przestrzeni publicznej, a ich obecność pozostaje ukryta. To także translokálny przepływ polskich emigrantów z lat 80. i wczesnych 90. Są to osoby na stałe mieszkające za granicą – w Niemczech lub Holandii, które po uzyskaniu odpowiedniego statusu majątkowego mogły sobie pozwolić na zakup domów letniskowych na terenie krajobrazowo najbardziej atrakcyjnych miejscowości, takich jak np. Przełazy w gm. Mostki czy Garbicz w gm. Torzym. Miejscowi określają ich jako polskich Niemców.

Do najciekawszej grupy translokálnej należą alokowani na wschód funkcjonariusze celni zatrudniani w straży granicznej, urzędach oraz izbach celnych. Ze względów logistycznych byli oni mieszkańcami miejscowości położonych najbliżej granicy polsko-niemieckiej. Po zniesieniu kontroli granicznej i otwarciu granic po wejściu do Unii Europejskiej, byli przenoszeni na uszczelnianą granicę wschodnią począwszy od roku 2004. Wielu z nich nie zdecydowało się na przeprowadzkę wraz z rodzinami, pozostawiając je na miejscu. Sytuacja ta wytwarza charakterystyczne dla translokálności powiązania społeczne, ekonomiczne i emocjonalne.

Także rzeczy sprzedawane jako lokalne produkty mogą być rozumiane jako translokálne – często nie są wytwarzane na miejscu. Dotyczy to przy tym tak charakterystycznych dla przydrożnego handlu krasniali ogrodowych, wyrobów z wikliny, grzybów, sezonowych owoców i warzyw czy miodów, w które lokalni przedsiębiorcy zaopatrują się w hurtowaniach spoza województw lubuskiego czy wielkopolskiego. Chyba najbardziej znamienitym przykładem są wyroby wiklinowe.

Hurtowo i przeważnie za granicę sprzedają. Przedtem się woziło. Ja mam stałych i mnie nie potrzeba. Ja tu nie muszę mieć reklamy, ja nie muszę nic mieć! (...) Sprowadzam z rzeszowskiego. Z tamtych stron. Sprowadzam i tutaj i tylko ja mam... Byli też miejscowi, ale już się wykruszyło. Młodzi nie chcą robić, a starzy już wykru-

szają się (...) Plantacje za drogie, opryski za drogie, robocizna za droga i ludzie nie sadzą (...) A koszyki, leżaki, gotowe wszystko to stamtąd jest. Bo stamtąd są tańsze. Tu są drogie wyroby. [Przedsiębiorczyni z Bolewicka]

Jeżeli my tu grzyba nie załatwimy, to my grzyba załatwimy z Polski, założmy ze Strzelec Opolskich. [Przydrożny handlarz z Bolewic]

Rzeczy lokalne są także eksportowane lub wprawiane w ruch przez przepływających DK92 turystów. Dawniej odbiorcami przydrożnie sprzedawanych produktów byli klienci niemieccy, dziś już tylko hurtownicy z Rosji i Ukrainy lub w przypadku produktów sprzedawanych przez wyżej cytowaną przedsiębiorczynię z Niemiec i Holandii:

Rynek uległ nasyceniu, teraz wschód kupuje i wywozi. Czasy, w którym zajeżdżały wycieczki z Ruskimi się też skończyły, nie stać ich. [Przedsiębiorca z Miedzichowa]

Najlepszy biznes to jak Mur Berliński był zniesiony. Niemcy brały co szło... nie patrzyli! A w tej chwili to już każdy Niemiec się liczy z każdym centem. Ale na początku to ja powiem co było: Niemcy brali jak ja mówię... jakbyście owinęli w złotko gówieńko, to też by kupiły! No, nie było rzeczy, której by Niemcy u nas nie kupowały! Wszystko od nas brały! Jak głupie wszystko wykupywało! A teraz już koniec! Pieniądze im się skończyły i nędza! [Przedsiębiorczyni z Bolewicka]

Odbiorcami lokalnych płodów leśnych są stali klienci, ale dzisiaj rzadko kupuje się, „ot tak przy drodze”. Niezależnie od tego, czy są to grzyby świeże, suszone, zaprawiane, czy szparagi, czereśnie lub borówka amerykańska coraz częściej są one kupowane „na telefon” („się zamawia, się zbiera”). Charakterystyczne jest również przemieszanie towarów w punktach przydrożnych, w których handlarze próbują, przez wzgląd na kryzys, sprzedawać obok siebie krasnale i bociany ogrodowe, dewocjonalia i wiklinowe krzesła, miody, świeże owoce i grzyby. Stali klienci najczęściej kupują najwięcej, przyjezdni „o ile po jednym”, Niemcy zatrzymują się po miód, a kierowcy ciężarówek po „grzybki do wódeczki”.

Mobilne rzeczy od zawsze miały wpływ na miejscową ekonomię. Przykładem może być niewielka wieś Koryta, w której do połowy lat 90. funkcjonowało kilka sklepów z odzieżą sprowadzaną z Łodzi.

PGR-y zostały zlikwidowane i zaproponował później GS dzierżawę budynku, bo nie chcieli likwidować. Tak przejeźliśmy z żoną i początkowo prowadziliśmy odzież, bo było w Korytach takie małe Eldorado z odzieżą. Było chyba z 5 sklepów odzieżowych. Przyjeżdżali ludzie z różnych stron. Ciuchy były z Polski, z Łodzi, z Warszawy z tych bazarów, no i później przerobiliśmy na spożywkę, bo tam był przy drodze sklep spożywczy, ale tam później zamknęli zrobili ciuch na całości, my zrobiliśmy spożywkę. Te sklepy koło jakieś 7-8 lat prosperowały, a później już rynek zaczął się wypełniać towarami wszędzie i zaczęli likwidować stopniowo, bo już coraz mniej ludzi przyjeżdżało. [Właściciel sklepu spożywczego w Korytach]

Z kolei przez Boczów od wielu lat przepływają rzeczy używane sprowadzane z Niemiec. Miejscem, w którym rzeczy te tymczasowo „stacjonują” jest sklep Lamus. Historia powstania tego przedsiębiorstwa w sięga końca lat 80., kiedy na skutek transformacji ustrojowej możliwa stała się adaptacja byłych magazynów GS. Dziś firma składa się z 11 pawilonów, w których znajdują się niezliczone ilości przedmiotów sprowadzanych są głównie z Niemiec, Holandii, Belgii jak i Francji: „Lamus to także miejsce, które ma swój niepowtarzalny klimat, jakiego nie znajdziesz w żadnym innym powszechnie dostępnym sklepie. Każdy klient odwiedzający Boczów znajdzie tu coś dla siebie i nie zawsze są to rzeczy materialne. Jedni przyjeżdżają po to, by dokonać konkretnych zakupów, a inni by w świecie przedmiotów z duszą odetchnąć od natłoku spraw codziennych. Warto dodać że Lamus liczy sobie wielu klientów zagranicznych. Wszyscy Nasi klienci to ludzie wyjątkowi, reprezentujący różne zawody i różne zainteresowania. W ciągu ponad 20-letniej działalności firmy LAMUS pomiędzy kadrą pracowniczą a klientami, wytworzyła się specyficzna więź. Nasi klienci nawet będąc przejazdem w Boczowie nie wyobrażają sobie nie odwiedzić naszej firmy”<sup>30</sup>.

30 Ze strony internetowej firmy: [www.lamusboczow.cba.pl/historia-lamusa.html](http://www.lamusboczow.cba.pl/historia-lamusa.html) (data dostępu 17.05.2017).

Lamus to ma szrot, mówię szrot, rzeczy przywożone z Niemiec. Pełno tam tego jest. Nawet szczoteczki do zębów. Z Niemiec, ja tam też chodzę, tam czasem sobie zobaczą tak raz-dwa razy do roku, nie. No, ale tam ludzie też pracują, nie? Muszą umyć to wszystko czy lodówki, pralki, tam dobre rzeczy ma, nie? [Właściciel motelu w Boczowie]

U nas największym biznesmenem w Boczowie jest pan z Lamusa. To jest tam, taki największy biznesmen. To na początku było takie, że on kupił to, zaczął remontować, coś tam, coś tam. Na początku miał tylko jeden ten domek, później tam coś przywiózł z tych Niemiec, coś tam ludzie kupili. I to się zaczęło podobać. On nawet teraz, miesiąc temu, w lipcu kupił ziemię kolejną pod kolejny barak, jakieś coś tam. Jesteśmy obławowani tutaj jego tymi wszystkimi rzeczami. Jak przywozi coś z Niemiec to jest pełno wszystkiego. Gratów, jakichś tam pierdół i w ogóle. I on to wszystko wystawiał, nie, jakieś doniczki, szkła, pobite szyby. Tam się zdarzało, bo oni mają taką firmę z Niemcami podpisaną, że ktoś umiera w Niemczech, jakiś starszy pan. On nie ma tego komu przepisać, nikt tam, nie ma rodziny. Wpada ta firma, zbiera wszystko z domu i przywozi tu. Nawet tak się zdarzyło kiedyś mi, że ja tam poszłam jakieś sobie, coś jakieś talerzyki czy coś oglądać. I tak jak wiesz, jak zostawili tam jedzenie na stole, to tak to przywieźli. Właśnie o to chodzi, że to nie jest tak, że oni jadą, mają jakąś tam firmę i oni to zbierają, sobie takie fajne antyki i oni to przywożą tu i sprzedają. Nie. Tam wchodzi firma, zabiera wszystko co z chałupy tam, wszystko, no wszystko. Pampersy, majtki – jest wszystko. [Sołtyśka Boczowa]

W kontekście translokacyjności miejscowych przedsiębiorstw na znaczeniu zyskuje także wieś Mostki w gm. Lubrza, w której to funkcjonuje, m.in. istniejąca od dekady polska filia ukraińskiego koncernu produkującego baseny przeznaczone głównie na rynek niemiecki:

Firma istnieje od paru lat, a właścicielem nie jest Polak. A kto? Ukrainiec. Nie ma go tutaj. Pracuje u nas 4 Polaków, jeden z Mostek, dwóch ze Świebodzina, i jeden skądś. Inni nie chcą, bo jak już skończą szkoły, to nie chcą w takim czymś pracować. Do tego załoga składa się z 7 albo 8 Ukraińców (...) Szukali miejsca, które by było blisko granicy z Niemcami, i tutaj znaleźli taką halę, przy

92, ale nie sprzedają tym, co przejeżdżają. Większość przez internet i zdecydowana większość produktu podróżuje do Niemiec, gdzie dowożą je ich własne samochody dostawcze (...) Sprzedajemy teraz halę, bo sąsiadka narzekała. Nie, hałas, to smród jej przeszkadzał: zapach żywic, z których wyrabia się te baseny. Nie, wcale nie znaczy to, że firma będzie zamykana. Przeciwnie, że będzie się rozrastać. Znaleźli już inne miejsce w drugiej części Mostek. [Pracownik firmy Pooldream z Mostek]

Przez badany przez nas teren przepływają również określone marki sklepów czy koncernów paliwowych. I tak wzdłuż DK92 nie da się nie zauważyć obecności supermarketów Biedronka, należących do portugalskiego konsorcjum Jeronimo Martins, francuskiego Carrefour czy reprezentujących polskie sieci handlowe sklepów Dino, Lewiatan, Chata Polska czy budowlana Mrówka. Kwestia pojawiania się tzw. sieciówek była przez naszych rozmówców ujmowana ambivalentnie, bowiem z jednej strony odpowiedzialne są za ostateczny upadek małych, lokalnych sklepików, z drugiej zaś odpowiadają na zapotrzebowanie współczesnego klienta, który oczekuje odpowiedniej różnorodności produktów, a także ich dostępności. Ponadto sklepy te poszerzyły lokalny rynek pracy dając zatrudnienie na stanowiskach różnego szczebla. Pośrednio też doprowadziły do zmian w codziennej mikromobilności mieszkańców dotąd udający się na zakupy niemal wyłącznie do większych miast takich jak: Świebodzin, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Sulęcín, Słubice, Frankfurt nad Odrą, a nawet Poznań. Likwidacja miejscowych sklepików spożywczo-monopolowych to nie tylko kwestia „sieciówek”, ale także problem przedsiębiorców związany z nieumiejętnością dostosowania się do zmieniających się oczekiwań potencjalnych klientów. Nierzadko oferowały produkty zbyt drogie, mało zróżnicowane lub nieświeże.

Natomiast w momencie, kiedy jest Biedronka, kiedy jest Dino, to z jednej strony jest to jest fajnie jechać do sklepu, szybko kupić, zrobić zakupy i mieć ten towar. Z drugiej... czy to wykończyło? Trudno mi powiedzieć, bo to by trzeba było jednak zobaczyć jak one sobie radziły wcześniej. Bo ja myślę, że ten kryzys małych sklepików zaczął się wcześniej, to jest bardzo, to jest takie kółko zamknięte. One przestały mieć atrakcyjny towar, ludzie przestali

przychodzić do tych, był towar czasami przeterminowany, reklamacje, bo i takie, takie mieliśmy sytuacje. A jednocześnie, no na okrągło kupowanie tego, jest jeden serek, tak, no to nie jest fajne. [Mieszkanka Torzymia]

## TRANZYTY I ZASTOJE

Przepływy tranzytowe dotyczą głównie kierowców ciężarówek dalekobieżnych oraz przewożonych przez nich towarów, polskich i wschodnioeuropejskich emigrantów zarobkowych zmierzających do zachodnich krajów Unii Europejskich, turystów i wielu kategorii rzeczy począwszy od aut sprowadzonych z Niemiec, ukraińskiego paliwa, przez podlegające wymianie waluty, na emigranckich bagażach kończąc.

Codziennosc kierowców bardzo często usytuowana jest w przestrzeniach, które z antropologicznego punktu widzenia można określić jako Augéowskie nie-miejsca (Augé 1995). Przebywanie w tego typu przestrzeniach nie tylko generuje swoiste doświadczenia rozciągające się od percepcyjnej intensywności doznań wielozmysłowych, lecz także stawia pod znakiem zapytania oczywistość mobilności i ruchu, które przypisywane są podmiotom odpowiedzialnym za transport oraz mającym ucieleśniać szybkość i przepływ. Innymi rodzajami nie-miejsca, które kanalizują oraz konstytuują specyfikę tranzytu kierowców ciągników siodłowych są przestrzenie charakterystyczne dla infrastruktury mobilności – wszelkiego rodzaju drogi (w tym autostrady i drogi krajowe), centra obsługi transportu, parkingi, pobocza i obrzeża zarówno wielkich miast, mniejszych miasteczek, a nawet wsi (por. Normark 2006b: 241-252).

Intensywność tranzytu ciągników siodłowych, a więc normy pracy kierowców, reguluje Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>31</sup>. Praca tej grupy zawodowej zawsze realizowana jest według uregulowanego prawnie grafika, teoretycznie nie dając

żadnych możliwości wyjścia poza określone ramy czasowe. Czas pracy oraz jazdy kierowców (obojętnie czy w wymiarze dobowym czy tygodniowym) jest złożony. Prawo określa możliwość pracy do 90 godzin w ciągu dwóch tygodni, o ile nie zostanie przekroczone 56 godzin w pierwszym tygodniu (oznacza to, że jeśli kierowcy przejadą 56 godzin w danym tygodniu, w kolejnym czasie ich pracy może wynosić maksymalnie 34 godziny). W konsekwencji dzienny czas prowadzenia od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym nie może przekroczyć 9 godzin, choć zezwala się na jego przedłużenie do nie więcej niż 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu. Po 4,5 godzinach prowadzenia musi nastąpić obowiązkowa przerwa oznaczająca okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy. Musi być wykorzystana wyłącznie do wypoczynku i wynosić co najmniej 45 minut<sup>32</sup>. Do tego dochodzi regulacja dziennego okresu odpoczynku, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje regularny lub skrócony dzienny okres odpoczynku. Pierwszy z nich oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin, drugi zaś odpoczynek 9-godzinny, ale krótszy niż 11 godzin. Podobnie wygląda regulacja odpoczynku tygodniowego, który musi się rozpocząć nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Regularny tygodniowy okres odpoczynku powinien trwać co najmniej 45 godzin. W przypadku jego skrócenia należy go jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 9 godzin.

Kierowca musi wykręcić pauzę, musi pospać sobie. Kręcą pauzy, śpią, idą do baru, zjedzą, tankują. [Pracownik stacji paliw w Janisławcu]

31 [www.copernic-avocats.pl/publikacje-artykuly/2006-03-15-Rozporzadzenie-561-2006.pdf](http://www.copernic-avocats.pl/publikacje-artykuly/2006-03-15-Rozporzadzenie-561-2006.pdf) (dostęp 10.02.2015).

32 Alternatywnie kierowca może wykorzystać przerwę długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami.

Jednocześnie rozporządzenie to nie definiuje ani miejsca takiego odpoczynku, ani jego sposobu. Norma ta określa jedynie, że odpowiednio wyposażona kabina pozwala na tzw. odbiór odpoczynku. Kierowcy realizujący przewozy drogowe, poruszający się autostradą A2 nierzadko mają problem ze znalezieniem odpowiedniego miejsca postojowego w celu realizacji obowiązkowych przerw. W szczególności zaś w okresach „weekendowych” bądź przed świętami państwowymi kiedy to zagęszczenie pojazdów na autostradowych parkingach jest bardzo duże. Na odcinku autostrady A2 pomiędzy Poznaniem a Świeciem, po jej obu stronach funkcjonuje 6 Miejsc Obsługi Pasażerów (tzw. MOP-y), w tym 3 z nich posiada infrastrukturę zapewniającą względny komfort odpoczynku (są to MOP-y II i III kategorii)<sup>33</sup>. Liczba miejsc parkingowych na autostradowych MOP-ach, a także niedostatek pożądaných przez kierowców udogodnień kierują ich przepływ wprost na DK92, przy której znajduje się aż 29 punktów parkingowych, w tym 9 z nich to wyspecjalizowane w kompleksowej obsłudze transportu towarowego. Zlokalizowane są pomiędzy Janisławcem a Boczowem<sup>34</sup>.

33 Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) to teren wydzielony w pasie drogowym (w bliskim sąsiedztwie drogi), wyposażony w parking oraz w infrastrukturę zapewniającą komfort i odpoczynek podróżnym. MOP-y w Polsce dzielimy się na trzy kategorie: MOP kategorii I – o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii; MOP kategorii II – o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 1, oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej, MOP kategorii III – o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2, obiekty noclegowe oraz inne obiekty handlowo-usługowe w zależności od potrzeb. (zob. [www.gddkia.gov.pl/pl/a/9174/coraz-wiecej-miejsc-obslugi-podroznich-coraz-wieksze-wplywy-z-dzierzawy](http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/9174/coraz-wiecej-miejsc-obslugi-podroznich-coraz-wieksze-wplywy-z-dzierzawy) (data dostępu 20.05.2017)). Jadąc z kierunku Świecka są to MOP-y: Gnilec-Sosna zaraz przed samą granicą polsko-niemiecką, Walewice-Koryta, Chociszewo-Rogoziniec, Wytomyśl-Kozielaski, Zalesie-Sędzinko oraz Dopiewiec-Konarzewo. Trzy z nich to właściwie jedynie miejsca parkingowe zaopatrzone w toaletę, punkt poboru wody oraz automat z napojami, pozostałe są bardziej komfortowe dając kierowcą możliwość skorzystania z barów czy restauracji, prysznic, sklepu, bankomatu, wymiany waluty; na nich znajdują się także stacje benzynowe.

34 Owe 29 punktów parkingowych posiada zróżnicowaną infrastrukturę, poruszając się z kierunku Poznań – Świecko punkty te znajdują się w następujących miejscowościach: obrzeża Poznania na ul. Dąbrowskiego, Tarnowo Podgórne przy Hotelu 500, Piersko, Sękowo, Chełmno, Pniewy (dwa parkingi), Berdychowo, Paproc, Sępólno,

Jadą tędy, no z tego względu, że mogą paliwo, że mogą coś zjeść po drodze, europalety mogą sprzedać... No i są takie coś jak te domy uciechy i oni, oni z tego korzystają. A na autostradzie tego nie ma – nie sprzedadzą paliwa, ani nic. Dlatego jemu lepiej zjechać, sprzedać, zjeść dobrze. A tam musi ze swojej kieszeni i jeszcze nic nie sprzeda. [Mieszkanca Brójce]

Wiadomo, jakieś tutaj bary, które są przy takiej drodze... niektóre ciężarówki nie zjeżdżają, nie? Polscy kierowcy zjeżdżają, bo wiadomo, bo im pasuje jedzenie, bo tu im pasuje parking, bo tu sobie umyją samochód, bo tu sobie zaparkują... są tacy co oszczędzają czas, a są i tacy co oszczędzają pieniądze, nie? Bo jednak za autostradę trzeba płacić, nie? [Pracownik stacji paliw w Bolewiku]

Niemcy nie jeżdżą do Polski i dalej. Ruscy jadą 92-ką ze względu na jedzenie, bo jest lepsze niż u nich. [Polski kierowca jadący w kierunku Francji]

Pracuję już ponad połowę życia i jestem zadowolony, że jeżdżę teraz tędy, bo tu jedzenie jest lepsze, przypomina bardziej domowe, a nie takie, jak jest w Niemczech, z półproduktów. W Niemczech są hot-dogi i tyle, i tak samo jest na tej waszej autostradzie teraz. Powinno być więcej zjazdów z autostrady. [Kierowca białoruski]

W kontekście przepływu kierowców ciężarówek zakładaliśmy szczególny potencjał ukutego przez Marca Augé pojęcia nie-miejsca. Wedle oryginalnej koncepcji nie-miejsce jest opozycyjne względem „miejsc antropologicznych”, które rozumieć należy jako przestrzenie lokalne, istotne dla poczucia przynależności i funkcjonowania mechanizmów tożsamościowych, np. tworzonych w oparciu o pamięć zbiorową. Innymi słowy miejsca antropologiczne są historycznie zdefiniowane, określone czasoprzestrzennie i ich zawartość tworzy niezbędne dla głębszych relacji społecznych punkty odniesienia. Augé twierdzi, że miejsca tego rodzaju są coraz częściej wykluczane przez nowo wyłaniające się w kontekście wzmożonej mobilności supernowoczesne krajobrazy. Flagowymi przykładami takich przestrzeni są

Miedzichowo, Trzciel, Lutol Suchy, Brójce, Świebodzin, Wilkowo, Janisławiec, Mostki (Las Vegas), Mostki (Port 2000), Stok, Gronów, Poźdzadło (Nevada Center), obrzeża Torzymia, Torzym-Kolonia Poręby, Pniów, Boczów (4 punkty). Zob. [www.autostradypolska.pl/](http://www.autostradypolska.pl/) (data dostępu 20.05.2017).

dla Augé supermarkety, lotniska, wielkie hotele, autostrady, miejsca przed ekranami telewizorów, terminale komputerowe, a także cała komputerowa sieć internetu. Idąc dalej, przez swoje właściwości estetyczne czy funkcyjną standaryzację mają one eliminować poczucie linearności czasu, a więc generować taki rodzaj relacji między ludźmi, które pozbawione są lokalności czy „tubylczości” (Augé 1995: 75-115).). Bez wątplenia kierowcy przebywają w przestrzeniach nie mających charakteru antropologicznego, w których relacje międzyludzkie są temporalne, a ich jedyny kontekst stanowi bycie w ruchu. Najbardziej typowymi nie-miejscami są przede wszystkim parkingi – od wielkich w obrębie centrów obsługi transportu dalekobieżnego, przez usytuowane przy stacjach benzynowych, po niewielkie, kilkunastanowiskowe przy barach, sklepach bądź motelach.

Pomimo ustaleń Marca Augé bycie w tych przestrzeniach, a właściwie ich czasowe zamieszkiwanie, niekoniecznie musi skutkować poczuciem zawieszenia czasoprzestrzennego oraz znajdowania się jednocześnie wszędzie i nigdzie. Nie zawsze jest tak, że przestrzenie określane jako nie-miejsca uniemożliwiają nawiązanie relacji z tym co lokalne czy podejmowanie aktywności posiadających jakieś znaczenia społeczne. W rzeczywistości w odniesieniu do środowiska kierowców ciężarówek, z którymi mieliśmy okazję rozmawiać i przebywać, kategoria nie-miejsca staje się wybitnie niejednoznaczna. Po pierwsze, to na parkingach dokonywane są próby zawłaszczania przestrzeni, przejawiają się więzi transnarodowe, manifestowane są przynależności narodowe, a czas w ujęciu całościowym (w relacji do trybu pracy) nabiera charakteru cyklicznego. Po drugie, parkingi ujawniają specyfikę dynamiki przepływu kapitału opartą na relacjach i interakcjach pomiędzy wieloma systemami produkcji oraz logistyki, zawsze znajdującymi się pod wpływem globalnych polityk i ekonomii. Po trzecie wreszcie, ilustrują wpisujące się w mobilność zastój i spowolnienie.

Tranzyt towarowy DK92 to przede wszystkim przepływ ciężarówek z Rosji, Białorusi, Litwy, Łotwy, Ukrainy oraz Polski. Nasi rozmówcy – mieszkańcy miejscowości położonych przy tej trasie wielokrotnie powtarzali, że „tędy jedzie cały Wschód”, choć jego obecność na poziomie lokalnym sprowadza się do miejsc parkingowych.

Każdy goni. Czas to pieniądz, każdy chce jak najszybciej dojechać, tym bardziej, że kierowcy ciężarówek, jak oni i tak na czas i pauza (...) Jeśli chodzi o samochody dostawcze, ciężarowe, to 80% jeździ po starej drodze, w związku z tym, że pracodawcy, jednak każdy liczy pieniądze. Na starej drodze nie musi płacić, natomiast na autostradzie musi płacić. Jeżeli ma dostawę na zachód, na czas, terminowo, wtedy goni po autostradzie. Jeżeli mu się nie spieszy, to jadą starą drogą. Przede wszystkim to Litwini, Białorusini, Ukraińcy, Rosjanie. Przede wszystkim, jak mówią jadą „na Germanię”, lecą też dalej, na Hiszpanię. W tej chwili nie jest tak, jak kiedyś, że wyjeżdżał z ładunkiem z domu, jechał w miejsce X i wracał z powrotem. Nie, teraz jest tak: jedzie, rozładowuje i czeka za telefonem od szefa, czy dyspozytora i on mu mówi „jedziesz nie do domu, tylko z Hiszpanii nawet na Anglię, załadujesz się, z ładunkiem jedziesz na Włochy”. W ten sposób teraz robią. Kierowcy potrafią po 2-3 miesiące nie wracać do domu. Jadą do Niemiec, do Francji, Anglii, Hiszpanii, wszystko, co łączy się tutaj z tym, na Austrię, Szwajcarię... Wszystko wożą, czasami rzeczy, że nie można wierzyć, że włożą do samochodów ciężarowych. Dokładnie wszystko. Tu, jak widzicie Litwini jadą, lawety z samochodami starymi, nowymi, używanymi, porożbijanymi, prosto z fabryki. Natomiast też wożą rzeczy, które ciągną z zachodu do siebie, na Litwę. Na przykład Litwin tam jedzie z ładunkiem na Polskę, rozładuje w Polsce, z Polski wraca do siebie do domu na pusto. U nas jedni kręcą pauzy krótkie, inni długie. Przede wszystkim teraz się trochę zmieniło, bo latem był zakaz ciężarówek ruchu w piątek, sobotę, tzn. nie całe dni, ale w niedzielę od 8 do 22 był zakaz ruchu ciężarówek, samochodów powyżej 12 ton. Tylko te mogły się poruszać, które wiozły żywność, paliwo, czy produkty łatwo psujące się. Np. żywiec jak ktoś woził, kury, kaczki, gęsi, świnia, bydłaki. A i zatrzymują się. [Pracownik stacji paliw w Pniowie]

Wiemy już, że zatrzymują się na w takich parkingach jak Port 2000 czy Las Vegas w Mostkach, Nevada Center w Pożrzadle czy Shell w Boczowie, głównie ze względu na komfort. To miejsca, w których mogą zrobić zakupy, wykąpać się, wyprać ubrania, zjeść domowy obiad, naprawić awarie CB-radia, skorzystać z myjni czy bezprzewodowego internetu. Jednak to nie jedyna przyczyna, dla której kierowcy przepływają DK92. To nie tylko wygoda czy sentyment zmuszają kierowców do pauzowania na parkingach wzdłuż tej trasy.

Niejednokrotnie wymaga tego polityka firm przewozowych, w których kierowcy są zatrudnieni. Firmy te dla oszczędności nakazują wybierać drogi nieodpłatne, tankować paliwo wyłącznie na określonych stacjach benzynowych, myć ciągniki siodłowe i naczepy w myjniach, z którymi podpisują umowy lojalnościowe. W efekcie wielu kierowców posługuje się kartami flotowymi, które znajdują się w ofercie każdego koncernu paliwowego. Karty te umożliwiają bezgotówkowe tankowanie paliw lub zakup usług na wybranych stacjach objętych programem flotowym. Dodatkowo umowy lojalnościowe wzbogacane są o gratyisy dla kierowców w postaci znaczących zniżek na jedzenie czy darmowej kawy.

My przede wszystkim, mamy swoich stałych klientów, którzy jeżdżą od lat i są przywiązani do danej stacji i na tym się opieramy (...). Nawet przy autostradzie jakby chciał zatankować auto to ceny paliw są dużo wyższe niż tutaj. Ja myślę, że każda stacja ma takich swoich stałych klientów. W większości, jeżeli można powiedzieć samochody ciężarowe, to są to stali klienci, którzy już kilka razy albo kilkanaście razy tutaj byli. Na początku była sama stacja, myjnia już była, i powoli później cała reszta była jakoś sukcesywnie. Teraz mamy parking na około 250 tirów. Największy ruch myślę, że jest na weekendy... oni, przede wszystkim są zakazy weekendowe, jeszcze były wszędzie na wakacje, teraz w niedzielę też są zakazy więc oni muszą gdzieś stać, nie mogą się poruszać tymi ciężarowymi autami, więc stoją wtedy. Praktycznie wszystkie parkingi tutaj w okolicy są oblegane jak najbliższej granicy. Jednak chcą dojechać ustawić się i czekać na to kiedy będą mogli wyjeżdżać. Ogólnie Shell ma to do siebie, że moim zdaniem ma bardzo dużo klientów ze wschodu, jeżeli chodzi o auta ciężarowe. Każdy kierowca ma kartę flotową, tak, czyli kartę Shella, on nie zatankuje na BP choćby chciał. Nie zatankuje na Orlenie choćby chciał, więc to jest tak – oni mają kartę i oni muszą, on musi znaleźć sobie Shella czy w Torzymiu czy na Świecku, bo nie będzie miał czym zapłacić na BP. [Kierownik administracyjny stacji paliw w Boczowie]

W zasadzie na każdej stacji kierowcy mają bony, czy talony, czy gratyisy i mogą sobie zakupić za tą wartość. Czym więcej zatankujesz, tym większą wartość dostaje bon. Kupuje sobie na sklepie,

może iść na restaurację za wartość bonu coś kupić. [Pracownik stacji paliw w Pniowie]

Przeplątanie kierowców ze wschodu odciska piętno na lokalności przede wszystkim w warstwie językowej badanego terenu. Wspominaliśmy już, że wiele reklam i ogłoszeń, które wpisują się w przydrożny krajobraz DK92 jest zapisanych cyrylicą; parkingi, bary i stacje benzynowe rozbrzmiewają językiem rosyjskim i ukraińskim. W językach tych reklamują się przez CB radio mniejsze i większe bary, w każdym motelu i zajeździe dostępne są rosyjskojęzyczne kanały telewizyjne. Niemniej świat parkingowy jest hermetyczny i niezwykle rzadko zdarza się, by kierowcy udawali się do centrów miejscowości. Dzieje się to niekiedy i raczej wyjątkowo, gdy uczestniczą w festynach czy meczach lokalnych drużyn piłkarskich. Jeśli kierowcy są z lokalnością powiązani inaczej niż przez fakt cyklicznego pauzowania na wybranych parkingach, to będą to romantyczne relacje z miejscowymi kobietami, często pracującymi w przydrożnej branży gastronomicznej czy hotelarskiej. Przykładem może być kierowca Sasza z zachodniej Ukrainy, który jest w „związku” z kilkoma kobietami żyjącymi i pracującymi w miejscowościach położonych przy zazwyczaj pokonywanych przez niego trasach:

Mógłbym wydać te 20-30 euro na ładną prostytutkę na parking, ale z jakiegoś powodu wolę nieco mniej zgrabne dziewczyny... może z jakimś brzuszkiem, może z krótszymi nogami. One na mnie czekają. Na prezenty dla nich wydam więcej, 60-80 euro. Sam nie wiem, dlaczego to robię. Przecież one mają i innych facetów (...) jakoś przyjemniej jest jak wiesz, że one czekają tam na ciebie i twoje prezenty (...) choć nie gotują i wiesz, że chcą tylko jednego...

Motyw nieustannie jadących tirów wciąż powtarzał się w narracjach naszych rozmówców i ich przeplątanie uznajemy za najbardziej charakterystyczny element lokalnego krajobrazu. Mówiono wciąż, że tiry wciąż jadą i jadą, powodują wypadki, robią podmuchy, które nie pozwalają spokojnie przemieszczać się chodnikami, robią hałas, który zmusza do zamykania okien i zgłaśniania telewizorów, niszczą drogę, to jest robią koleiny, zatrzymują się nie tam gdzie trzeba, mają awarie na środku drogi i powodują korki. Opowieści



o samych kierowcach jednak brakuje, ponieważ lokalni ludzie nie mają z nimi do czynienia. Parkingi raczej nie są przeznaczone dla ogółu mieszkańców, choć do wyjątków z pewnością należy zaliczyć centrum obsługi transportu dalekobieżnego Port 2000 w Mostkach i mieszczące się w jego obrębie mini-zoo, które w weekendy, zwłaszcza w niedziele odwiedzane jest przez okoliczne rodziny z małymi dziećmi. Stacje paliw nierzadko też są miejscami rozrywki dla miejscowej młodzieży, gdy stają się jedynymi miejscami gdzie w nocy można nabyć alkohol, a przydrożne bary oferują możliwość gry na automatach.

Przepływ tranzytowy możliwy do obserwacji na parkingach dotyczy również emigrantów zarobkowych przewożonych przez tzw. busiarzy. Emigranci ci pochodzą praktycznie z całego kraju i nierzadko trasę DK92 pokonują także busy ukraińskie, białoruskie czy litewskie. Przewóz osób busami jest w Polsce jedną z dynamiczniej rozwijających się działalności gospodarczych po wejściu Polski do UE i jej przystąpieniu do strefy Schengen, kiedy to dla Polaków otworzyły się zachodnioeuropejskie rynki pracy. Z pasażerskiego transportu drogowego korzystają przede wszystkim emigranci sezonowi i wahałowi przez wzgląd na jego niższy koszt, możliwość przewiezienia większej ilości bagaży, a także na specyficzny dla tej usługi system podwożenia klientów pod wskazany adres. Emigranckie busy poruszają się przede wszystkim autostradami, jednak ich obecność na DK92 nie jest przypadkowa. Przydrożne stacje paliw, restauracje i zajazdy oferują firmom przewozowym umowy lojalnościowe, dzięki którym kierowcy busów korzystają z rabatów sięgających od 50% do 90% dostarczając w zamian dodatkowych klientów w postaci przewożonych emigrantów. Miejscem, w którym tranzyt busów jest najbardziej widoczny jest „Zajazd Chrobry” w Torzymiu.

U mnie zatrzymuje się tutaj dużo busów, nie? To nie chcę panu skłamać, ale tygodniowo to, co u mnie się przewija, co wyjeżdża na zachód, ale oni jeżdżą do pracy, wracają i tak dalej. Nie wiem, tu się przewija jakieś tygodniowo może z półtora tysiąca osób w jedną stronę, w drugą stronę co jadą. Jadą tam, pracują, wracają. Jedni wożą i przywożą tych ludzi. W ten sposób. Taka rotacja. Lecą tutaj

na Niemcy, Belgię, Holandię. Jest bardzo dużo ludzi, bardzo dużo wyjeżdża. [Właściciel „Zajazdu Chrobry” w Torzymiu]

Ten torzymski zajazd posiada wyjątkową lokalizację względem autostrady A2 znajdując się około 1,5 km od jej zjazdu, na skrzyżowaniu DK92 z DW 138. W ten sposób busy z emigrantami zatrzymują się w tym miejscu zarówno jadąc w kierunku zachodu jak i wchodu. „Zajazd Chrobry” niejako żegna i wita polskich obywateli pracujących sezonowo na terenie całej Europy Zachodniej. Jest to ostatnie miejsce przed granicą polsko-niemiecką i pierwsze miejsce zaraz za nią, gdzie można relatywnie tanio spożyć prawdziwy polski posiłek. To w tym miejscu emigranci wracający do domów w okresie świątecznym zaopatrują się w kilogramy pierogów z kapustą i grzybami czy wędliny wyrabiane tradycyjnymi metodami.

Klient „Zajazdu” zmienił się. Obecnie głównymi klientami są busiarze i ich pasażerowie. Busiarze zawsze się tu zatrzymywali, ale od 3-4 lat jest ich znacznie więcej. Początkowo byli to stali klienci, których dobrze znają kelnerki. Wprowadziliśmy w Zajazdzie system lojalnościowy – najpierw w żaden sposób nierejestrowany polegający na tym, że kierowca busa dostaje jedzenie za darmo (wszystko z menu), a drugi kierowca 50%. Jednak kierowcy zaczęli to wykorzystywać, np. ci jadący na pusto. Podobnie z emigrantami. Nie da się tego w tej chwili opanować, bo tych busów i kierowców jest bardzo dużo. Początkowo kelnerki znały wszystkich kierowców, w tej chwili jest to niemożliwe. Wprowadziłam karty lojalnościowe, co w niektórych kierowcach wzbudza oburzenie, że muszą je pokazywać. Jest to niezrozumiałe. Nigdzie przy 92 nie ma takiego systemu lojalnościowego – maksymalna zniżka dla kierowców to 60%. [Kierowniczka „Zajazdu Chrobry”]

Na niewielkim parkingu przez Zajazdem często mają miejsce przesiadki z jednego busa do drugiego, a także przeładunki i załadunki drobnych towarów, paczek czy bagaży tych osób, które wybrały drogę lotniczą, ale ich rzeczy, ze względu na oszczędność, podążają drogą lądową, busami. Wzdłuż DK92 istnieje oczywiście więcej takich miejsc oczekiwania i przystanków, na chwilę hamujących tranzyt. Są to parking na obwodnicy Świebodzina, która trasą

S3 prowadzi bezpośrednio do zjazdu z A2 w Jordanowie czy Port 2000 w Mostkach.

Starą dwójką coraz rzadziej przepływają turyści zarówno ci zagraniczni (niemieccy zwani „zagranicznymi” oraz rosyjskojęzyczni zwani „ruskimi” niezależnie od tego czy są to Rosjanie, Ukraińcy czy Białorusini) jak i polscy (wycieczki szkolne, wycieczki seniorów, w tym organizowanych np. przez Koła Gospodyń Wiejskich, pielgrzymki do Świebodzina i figury Chrystusa Króla oraz Sanktuarium Miłosierdzia Bożego). Przyczyny odpływu turystów są złożone, a jego konsekwencje najbardziej znamienne dla badanego przez nas terenu. Niemal całkowity zanik przepływu autokarów turystycznych stanowi bezpośrednią przyczynę upadku wielu przydrożnych restauracji, moteli i hoteli położonych wzdłuż DK92. Autokary nie tylko jadą autostradą A2, ale także częściowo utraciły rację bytu i redukcja tranzytu autokarowego powodowana jest zmianami we wzorach podróżowania. Szybciej, bezpieczniej, wygodniej i taniej jest podróżować drogą lotniczą. Proces jego zaniku rozpoczął się w roku 2004, kiedy w Polsce pojawiła się oferta tanich linii lotniczych obsługiwanych przez przewoźników niskobudżetowych (*low cost*) oferujących usługi przewozu lotniczego osób po cenach niższych niż tradycyjne linie lotnicze. Rynek tanich przelotów w Europie na dobre rozwinął się w 2000 r., ale pierwszymi firmami oferującymi taką usługą są od 1991 r. Ryanair oraz od 1995 EasyJet (Gross, Schröder 2007).

Skoro jadą DK92 to znaczy, że chcą zaoszczędzić. Tym bardziej nie będą wydawać na cokolwiek przy tej drodze. Nie będą się zatrzymywać w barach, na stacjach. Ponadto nie ma potrzeby na zatrzymywanie się. Jednak mamy do czynienia z przyspieszeniem, dziś szybko się jedzie, bezpieczniej się jedzie, zmieniła się technologia przemieszczania się, więc hotelarstwo przydrożne przestaje być potrzebne. Przemieszczenie się od wschodniej granicy do zachodniej to nie jest jakaś gigantyczna odległość, więc rozmówców po chuj mi hotel? [Menedżer jednego z przydrożnych hoteli]

Jednakże upadanie hoteli, moteli, barów dawniej obsługujących turystykę dalekobieżną, to nie tylko kwestia zmian „technologii przemieszczania się”. Proces ten należy wiązać z brakiem konstruktywnych strategii restrukturyzacji i modernizacji przedsiębiorstw

działających w branży hotelarskiej i gastronomicznej, które byłyby praktyczną odpowiedzią na oczekiwania współczesnego turysty-konsumenta. Charakterystyczny jest brak zorientowania na konkretny target, który przecież jest zróżnicowany – oczekiwania turystów polskich, niemieckich czy rosyjskich są odmienne. Jeden z naszych rozmówców zmiany w mentalności i praktykach potencjalnych klientów określił jako „cywilizowanie się konsumenta”, który chce bezproblemowego dostępu do internetu, wyremontowanych toalet, miejsc przeznaczonych dla małych dzieci czy dietetycznej kuchni. Tymczasem na badanym terenie dość opornie następują zmiany w jakości tych usług lub mają one nadto rozproszony charakter chcąc jednocześnie obsługiwać turystów zagranicznych, korporacje na wyjazdach integracyjnych, konferencje, czy lokalne uroczystości rodzinne.

Turystów było u nas kiedyś bardzo dużo, na ulicy to w ogóle, czy w barze. To się jedno z drugim wiąże, nie ma ludzi, nie ma biznesu, nie ma baru... [Właścicielka sklepu w Trzcielu]

Uważam, że autostrada to nie jest to bezpośrednia przyczyna, że ci goście tu przyjeżdżają czy nie. To jest kwestia... to jest kwestia naszego marketingu, miejsca, polecenia. I to jest chyba istotne... najbardziej chyba istotne, bo autostrada, no co? Ktoś śmiga, gdzie dalej, tyle! [Właściciel gościńca w Jasięcu]

Autokary... one wypadały wcześniej. No, niech już nie zganiają nie wiadomo ile na autostradę! O, już dawno padło... to już dużo wcześniej padało. Jakoś tak słabo, słabo, słabo. Wszystko od zarządzającego zależy, co nie? [Sprzedawczyni w sklepie w Brójcach]

Tranzyt turystyczny spowalnia przede wszystkim w zachodniej części badanego przez nas terenu a zjawisko to powodowe jest raczej geografiją, przygranicznym położeniem takich miejscowości jak Torzym czy Boczów. W miejscowościach tych w porównaniu do tych już poza granicami Polski niższe są ceny za noclegi, jedzenie, alkohol czy papierosy. Tu w kontekście mobilności związanej z turystyką interesujący jest Torzym. Stanowi on bowiem strefę przejściową dla zorganizowanych grup polskich i niemieckich turystów, którzy zwiedzają Berlin oraz korzystają z parku rozrywki i wypoczynku

„Tropical Island” w Krausnick. Wiele zorganizowanych wycieczek w celu obniżenia kosztów zatrzymuje się na noc właśnie w torzym-  
skich motelach, w których korzystają także z cateringu oraz dodat-  
kowych rozrywek, np. w postaci wieczorków integracyjnych. Two-  
rzy to specyficzną tymczasową wahadłowość – turyści w ciągu dnia  
odpływają, po to by wrócić wieczorem.

Jeśli jeszcze turyści zatrzymują się na nocleg, bo albo dlatego, że  
jest to połowa drogi, albo że jest to baza wypadowa. [Właściciel  
jednego z hoteli w Torzymiu]

Warto także wspomnieć o toczącym się od 2014 r. konflikcie  
ukraińsko-rosyjskim, który negatywnie odbija się na przydrożnej  
branży hotelarskiej, ostatnio utrzymującej się głównie z turystów  
rosyjskich. Po pierwsze konflikt ten powoduje ubożenie się spo-  
łeczeństwa rosyjskiego, po drugie wzrost negatywnych reakcji na  
obywateli Federacji Rosyjskiej. Wydarzenia takie jak wywieszenie  
we wrześniu 2014 r. na drzwiach jednej z sopockich restauracji  
kartki z napisem „Nie obsługujemy Rosjan” sprawiło, iż rosyjscy tu-  
ryści boją się zatrzymywać w polskich restauracjach z obawy przed  
napiętnowaniem.

Każdy rodzaj opisanego powyżej tranzytu doznaje na badanym  
terenie przestoju, pauzy, ulega spowolnieniu w zajazdach, barach, na  
parkingach, motelach, hotelach. Zjawisko bezruchu współdefiniuje  
mobilność kierowców, emigrantów zarobkowych oraz turystów, to  
swoiste pauzowanie stanowi nie tylko immanentną cechę przyływu  
tych grup ludzi, ale również dalekobieżnego transportu drogowego  
w ogóle. Wobec wyobrażenia bezruchu, spowolnienia oraz zastój  
jako opozycyjnych względem prędkości przepływu napędzającego  
globalny światowy kapitał przykład badanych przez nas przydroż-  
nych miejscowości pokazuje, jak bardzo dla lokalnej gospodarki staje  
się zastój i spowolnienie.

David Bissell i Gillian Fuller w edytowanej przez nich książce pt.  
*Stillness in a Mobile World* (2010) dekonstruuje prostą z pozoru dy-  
chotomię między bezruchem oraz zastojem wywołującymi bezwład  
i chaos a mobilnością oraz przepływem generującymi akumulację  
kapitału i napędzającymi gospodarkę. W odniesieniu do systemów

zarządzania przepływem ludzi i dóbr bezruch i związane z nim cze-  
kanie oraz przerwy nie mogą być rozpatrywane jako zdemobilizowa-  
ne bycie w świecie. Owo czekanie i zastój to nie jedynie zwolnienie  
rytmu przepływu oraz opozycja szybkości i bycia w ruchu, lecz po-  
czątek trwania czegoś, co ma się wydarzyć oraz konieczność zacho-  
wania płynności i elastyczności tranzytu. Pauzowanie i oczekiwanie  
tylko z pozoru są zjawiskami braku wyraźnej aktywności. Na pewno  
nie z perspektywy mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż  
DK92, dla których przerwy w tranzycie przynoszą wymierne korzy-  
ści ekonomiczne. Każda przestrzeń stanowiąca część infrastruktury  
ruchu i przepływu jest przestrzenią spowolnienia. Bezruch jest  
formą antycypacji oraz formą kontraktu pomiędzy oczekującymi  
i pauzującymi, a tym co ma nadejść (zob. Cresswell 2012: 645–653).  
Jest więc swoistego rodzaju produktywnym środkiem na dotarcie do  
czegoś, co ma swój cel. Obietnica, że wydarzy się to, na co się czeka  
definiuje bezruch i zastój (Bissell 2007: 277–298).

DK92:  
pobocza, infrastruktury, ludzie

Pomiędzy Boczowem a Świebodzinem, wrzesień 2014,  
fot. Mariusz Forecki



































Rozległy, kiedyś całkowicie wybrukowany, rynek dzisiaj nazywa się Placem Wiosny Ludów. To centrum Brójec. Są tutaj wszystkie najważniejsze sklepy: przemysłowy, rzeźnicki, spożywczy ABC, kwaciarnia oferująca też nasiona, księgarnia ze zniczami, punkt apteczny. Między pokrzywioną wiatą przystanku autobusowego a nową kostką kiosku Ruchu czasem rozkłada się stragan warzywno-owocowy, czasem z tanią odzieżą. Na wysokich schodach przed domami siadają rodziny, sąsiedzi, znajomi. Przy ABC swoje miejsce mają amatorzy pitego na powietrzu alkoholu. Bywa, że realizują swoją pasję od rana.

Na uliczkach przylegających do rynku zachował się dawny układ urbanistyczny. Zabudowa jest zwarta, gdzieniegdzie pod tablicami z nazwami ulic widać jeszcze litery gotyckiego pisma. Ruch na uliczkach jest niewielki, ale szum aut słychać niemal bez przerwy. To oddalona o kilkaset metrów od rynku droga krajowa numer 92. Dla Brójec prawie wszystko się na niej kończy i wszystko zaczyna.

Dawne rzemieślnicze miasteczko, po II wojnie zdegradowane do statusu wsi, jest otoczone krajówką niczym ramieniem. O śmiertelnych wypadkach na tej drodze opowiadać może każdy. Zwłaszcza o owianym złą sławą „zakręcie latających trupów”. Zakręt niby nie nadzwyczajny, droga płaska, ale auta się roztrzaskiwały, a ludzie ginęli. Teraz stoi tam fotoradar na słupie i wymusza zmniejszenie prędkości. Jest lepiej.

Co ciekawe, oddalona o zaledwie 3 kilometry nitka autostrady A2 nie skłania do wylewnych rozmów. Pięciu mężczyzn pije piwo pod sklepem. Siedzą na ławce, mają akurat przerwę w pracach

remontowych: „Tutaj jest pizda, cipa i gówno – mówi jeden z nich – Autostrada ani niczego nam nie dała ani nie zabrała. Dla naszych Brójce to bez znaczenia. Nie ma pracy, nie ma nic. Kiła i mogiła.” Pracował kiedyś w Irlandii i Niemczech. Gdy musiał wrócić na pogrzeb matki, chciał znowu od razu wyjeżdżać. „Bo tu się źle żyje. Nawet przy drodze nie ma już niczego, żadnych usług.” Opowieści o emigracji zarobkowej słyszy się bardzo często, można odnieść wrażenie, że co druga rodzina ma krewnych zarabiających pieniądze w Anglii, Irlandii, Norwegii.

Z usadowionego na brójeckim rynku przystanku autobusy odjeżdżają trzy razy, dojechać można tylko do Trzciela i Międzyrzecza. Głównie jednak w „dni nauki szkolnej”, w wakacje to już właściwie nigdzie. Więc albo ma się samochód i prawo jazdy, albo jest się zdany na Brójce. To ostatnie brzmi niemal jak wyrok, ale miejscowi tak właśnie postrzegają swoje usytuowanie. Jest to tym wyraźniejsze, że do lepszego miejsca wcale nie jest daleko: „Jak się dostałem do kliniki do Poznania, jak wszedłem na oddział, to myślałem, że w innym kraju jestem. Nie żartuję. Wszedłem ze szpitala w Gorzowie, to dom wariatów. A tam normalnie. Poznańskie to jest inny kraj już, podsumowuje swoje doświadczenia jeden z mieszkańców – Wielkopolski do tego bajzlu lubuskiego nie porównujcie. To jest koniec świata.” Te radykalne opinie nie są odosobnione. W podobny sposób postrzega różnicę między regionami pani z brójeckiej księgarni: „Ten nasz rejon jest niby blisko granicy, zachód Polski, świadomy, nie taki ciemnogród, jak tam, gdzieś dalej na Wschodzie. Ale rynku pracy nie ma. A wystarczy do Wielkopolski wjechać, to się zmienia wszystko. Tam od razu inaczej. Tam się rozwija jakoś wszystko. Inaczej się gospodarzą.”

Siwa sprzedawczyni z kiosku ma na ten temat wyrobioną opinię: „Młodzi ludzie tutaj żyją z dnia na dzień. Niczym się nie interesują. Nawet polityką. Jak szli do wyborów, czy ostatnio do referendum, to nawet nie wiedzieli, w jakiej sprawie.” Ostatni komentarz był odpowiedzią na moje pytanie o tygodnik „Polityka”: „Panie, tutaj nikt jej nie kupuje, to ja nie zamawiam.” Niedawno działał jeszcze w Brójcach tzw. klub, czyli przydrożny domu publiczny. Zajmował piętrowy, pomalowany na szaro klocek, otoczony wysokim płotem.

Teraz z tarasu zwisa płachta z wielkimi czarnym napisem „Sprzedam lub wynajmę” (i numerem telefonu)<sup>1</sup>.

Raczej negatywnie postrzega obecną sytuację także najemca lokalnego Lewiatana, oddalonego od rynku o nieco ponad kilometr, wciąż jednak blisko ramienia DK92. „Ja nie widzę zbyt dużej różnicy po wybudowaniu A2. Kiedyś było więcej prostytutek, ale i tak rzadko je widziałem, bo rano, jak jechałem tu z Trzciela, to nie stały przy drodze.” Z jego perspektywy, ruch w sklepie jest taki, jaki był, czyli za mały. Podkreśla, że uruchomienia A2 nie miało „żadnego wpływu” na funkcjonowanie jego sklepu. Nie orientuje się też, jak działają przydrożne bary i restauracje, bo po prostu z nich nie korzysta. Ma jednak żal do inwestora i „Kulczyka”, że nie zaprosili mieszkańców na otwarcie autostrady: „Nawet burmistrza tam nie było!”

Inny mieszkaniec Brójce miał do powiedzenia nieco więcej, jakkolwiek jego poglądy nie odbiegały od krytycyzmu pomieszanego z fatalizmem. Był akurat pod lekkim wpływem alkoholu: „Napiłem się dzisiaj, bo można – wyjaśniał (była sobota) – Poza tym zmarł mój kolega.” Jak twierdził, przez 7 lat pracował przy pracach wykopaliskowych poprzedzających budowę autostrady. Pracował jako pomoc fizyczna, ale zdarzało im się „wykopywać różnego rodzaju wytwory kultury łużyckiej”. Te „dzbanki i pierścienie” wysyłano potem do Poznania do Muzeum Archeologicznego. „Grosze płacili, ale robota jakaś była. Dużo ludzi stąd pracowało przy tym, ale się skończyło.”

Najgorsze, jego zdaniem, jest to, że w Brójcach nic się nie dzieje. Owo „dzianie się” odnosi do kwestii zatrudnienia: „Nie ma pracy, młodzi uciekają. Jak nie było autostrady, to ruch był większy i wszystko przy drodze prosperowało.” Teraz ruch na DK92 jest taki sam, jak wcześniej, ale „interesy przydrożne siadły”. Podobnie, jak najemca Lewiatana, jako widoczny symptom kryzysu postrzega zniknięcie prostytutek. Jak deklaruje, „bułgarki” nawet kiedyś

<sup>1</sup> Gdy pojawiłem się tam po raz pierwszy, we wrześniu 2014 r., „klub” zdawał się jeszcze funkcjonować, o czym zaświadczała biała kartka umieszczona na bramie (nad nią tablica „Uwaga! Zły pies”) o treści (pisownia oryginalna): „Przepraszamy nie ma nikogo proszę dzwonić pod numer... Closs ples call... Закрыты пажалуйста званиц...”

u siebie nocował: „Było spokojnie, nawet jak przychodzili po nie alfonsi. Proboszcz i sołtys wykleli mnie za to.”

Impulsu do zmiany sytuacji upatruje w budowie zjazdu z autostrady. Utrzymuje zresztą, że taki zjazd planowano w pobliżu Myszęcinnie (6 km z Brójec). „Jakaś pani” kupiła nawet ziemię na obszarze tego potencjalnego zjazdu, ale teraz leży ona odłogiem i nikt nie chce jej kupić. Mężczyzna dodaje, że według „odgórnych” ustaleń, zjazd z autostrady w pobliżu Brójec powstanie, ale nie prędzej niż w 2025 r.

Wieszająca pranie w ogrodzie przed domem, 40-letnia kobieta była bardzo skora do rozmowy. I do narzekań, jak się później okazało. „Autostrada zabrała pracę. Ci kierowcy, co zostawiali pieniądze przy drodze krajowej, teraz jeżdżą autostradą – przekonywała – Na krajówce ciągle ruch, ale to same ciężarówki. Oni się nie zatrzymują u nas, a jak śpią, to tylko w swoich kabinach. Kiedyś była tak dobrze, teraz nie ma nic.” Wcześniej kobieta pracowała przez 3 lata w pobliskim hotelu „Victoria”. Zwolniono ją jednak kilka miesięcy wcześniej, bo „nie było co robić”. Pamięta jednak inne, lepsze czasy, gdy w tym samym hotelu na jednej zmianie pracowały aż trzy kobiety. Teraz, co prawda, ma inną pracę, ale wcześniejsza, w hotelu, była lepsza. „Autostrada zepsuła wszystko.”

Zrozumiałe jest, że inną perspektywę, wynikającą z pełnionych obowiązków, ma sołtys Brójec. Energiczna, ponad 60-letnia kobieta jest aktywnym urzędnikiem. W swoim biurze przyjmuje petentów potrzebujących rady w kwestiach podatkowych czy zaciągnięcia pożyczek albo zwyczajnej rozmowy. Jej opinia nie pokrywa się z cytowanymi wyżej narzekaniami „Tutejsi ludzie często są pasywni. Rada sołecka się stara, ale napotyka na mur, bo ludzie nie wyciągają rąk i czekają aż ktoś zrobi wszystko za nich. Tak samo jest w temacie pracy: jak ktoś chce pracować to pracę znajdzie.” Jako pozytywne przykłady aktywności wskazuje festyny przykościelne, coroczne dożynki, konkursy zarządów okolicznych wsi. Potwierdzeniem jej słów są wiszące na ścianach dyplomy i wyróżnienia, a także pyszniące się na półce puchary, niektóre przyznane za zwycięstwa w takich niestandardowych kategoriach, jak rzut trampkiem do kosza czy slalom z miotłą. Ostatnio, dodaje, miało miejsce „spotkanie

Brójec w Brójcach”, na które przybyli mieszkańcy Brójec Łódzkich (powiat łódzki-wschodni). Integrację dwóch wsi o podobnych nazwach anonsował nawet popularny prezenter Maciej Orłoś w telewizyjnym „Teleexpresie”.

Pani sołtys lojalnie przyznaje, że wiele lokalnych wydarzeń to inicjatywa proboszcza miejscowej parafii, osoby bardzo obrotnej i mającej liczne kontakty. Zarządzający brójecką parafią jest faktycznie zaangażowany w życie lokalnej społeczności. Dostrzega także skutki otwarcia A2, polegające choćby na tym, że zmniejszyła się liczba wypadków drogowych. Z własnego doświadczenia kapłana pamięta ponadto, że przejście na drugą stronę drogi krajowej z konduktem pogrzebowym do znajdującego się tam cmentarza, wymagało czekania na lukę w sznurze aut, czasem nawet 15 minut. Teraz to się raczej nie zdarza. Pozostałe sprawy nie przedstawiają się jednak tak pozytywnie: „Taką konkretną rzeczą, która się zmieniła jest to, że 20 osób zatrudnionych w gastronomii i w hotelach straciło pracę. Te panie są na bezrobociu w tej chwili. Z tej miejscowości.”

Jeśli idzie o ocenę sytuacji Brójec sprzed i po uruchomieniu autostrady A2, pani sołtys nie odbiega od współziomków: „Nic się nie zmieniło od wybudowania autostrady, nam się żyje tak, jak się żyło.” Młodzi ludzie chcą z Brójec wyjechać, a starzy zostają, bo już im niewiele potrzeba. Narzeka, że w okresie poprzedzającym otwarcie A2 nie rozmawiano na ten temat na zebraniach wiejskich. Mówiło się jedynie o mającym powstać w okolicy zjeździe z autostrady, co miało pozytywnie wpłynąć na sytuację w Brójcach. „Niektórzy nastawili się na zysk z budowy i poinwestowali w ziemię, której teraz nie mogą się pozbyć”, komentuje. Pamięta, że kiedyś w okolicy były tu jakieś „bunkry”, pozostałości nazistowskiej budowy, które nazywano „Biały mur” (dzisiaj w pobliżu funkcjonuje Obwód Utrzymywania Autostrady „Biały Mur”) „Gdy policja kogoś ściagała, to jak się ukrył w tych bunkrach, to mogli go miesiąc szukać i by nie znaleźli.”

Jej dalsze uwagi mają już znacznie bardziej krytyczny wydźwięk. Pani sołtys zauważa, że mocno zmalał ruch osobowy na DK92, za to nadal jeździ tą trasą mnóstwo tirów. „Biznesy przydrożne popadały: hotel *Victoria* tutaj, hotel *Sen* w Myszęcinnie i *Klara*. Hotel *Pan Tadeusz* w Rzeczycy również się chyli ku upadkowi. Generalnie

wszystko przy drodze pada, nawet tutejsza stacja benzynowa.” Z konfidencjonalnym uśmiechem stwierdza jedynie, że „w lesie to tu były różne rzeczy”, odnosząc się w ten sposób – dość powszechny na badanym przez nas terenie – do niegdysiejszych aktów prostytucji i przemytu.

Rozmowa dotycząca autostrady nie mogła pominąć tematu wypadków. Pani sołtys przyznała, że kumulowały się one na wysokości dwóch brójeckich hoteli: „Victorii” i „Marii”. Poinformowała także, że walczy o wybudowanie dla mieszkańców kładki nad wciąż ruchliwą i niebezpieczną DK92. Niestety, dostaje odmowne pisma od krajowego zarządu dróg i autostrad.

Jak już wspominałem, ostatni odcinek autostrady A2, ze Świecka w Lubuskim do Nowego Tomyśla w Wielkopolsce, oddano do użytku pierwszego grudnia 2011 r. Było to o pół roku wcześniej niż zakładał przyjęty terminarz robót. Dodatkowym atutem stała się wiadomość, że przez sześć pierwszych miesięcy podróz tym odcinkiem będzie darmowa. W rezultacie tysiące ludzi z Pomorza, Kujaw i Wielkopolski wybrały się na samochodowe wycieczki do Niemiec. Przeprowadzone badania – wspólny sondaż AWSA i „Gazety Wyborczej” z października 2012 r. – przekonywały o szerokiej akceptacji i entuzjazmie dla nowej autostrady. We wspomnianym sondażu 73% Poznaniaków uważało, że dzięki A2 Polska zyskała szybkie i bezpieczne połączenie z Europą, 31% przy planowaniu urlopu brało pod uwagę oferty niemieckich lotnisk i biur podróży, a 25% zaczęło dzięki niej korzystać z oferty turystycznej Berlina oraz innych miast europejskich (*A2 do Świecka w ocenie Poznaniaków 2012*).

Wyrazistym kontrastem w stosunku do tych postaw jest „język biadolenia i narzekania” (Buchowski 1996: 60), z jakim stykałem się wielokrotnie podczas badań. Miał rację Michał Buchowski, że język/dyskurs ten utwierdza podzielane poglądy, stając się czymś na kształt potocznego *perpetuum mobile*. W skład tego języka wchodziły różne komponenty, tworzące swoiste *continuum*: od agresywnego i oskarżycielskiego narzekania (*Cały ten kryzys jest winą Kulczyka*), po fatalistyczne biadolenie (*Bo tu się źle żyje*). Należy zaznaczyć, że bazą tego języka nie jest spójna identyfikacja polityczna, ale

raczej podzielane doświadczenie wielkiej zmiany, poczucie braku sprawstwa i nagle wytrącenie z oswojonej normalności.

Ogólnopolskie media pokazywały uśmiechniętych podróżnych, ganiąc jednocześnie kierowców nie potrafiących stosować się do obowiązujących na autostradzie przepisów ruchu drogowego. Wydarzyło się jednak coś jeszcze, coś o czym nie mówiły pozytywne postawy wobec A2, „zaświadczone” przez opinię mieszkańców Poznania, traktujących ją czysto użytkowo, w kategoriach nowoczesnego udogodnienia i wsparcia w praktykach konsumenckich. Oto droga krajowa 92, potocznie nazywana „dwójką”, główny wcześniej korytarz komunikacyjny na zachód, stereotypowo słynący z przydrożnej sprzedaży krasnali, stojących po lasach tirówek czy pokątnej sprzedaży paliwa, stała się nagle drogą peryferyjną.

Stara „dwójka” to legenda. Ciągnęła się od Warszawy do Rzepina na granicy. Dla jednych była korytarzem na zachód, to nią wyprawiali się tam handlarze, gasterbeiterzy, przemytnicy. Dla innych stanowiła koszmar, kojarzący się z korkami, oszalałymi kierowcami tirów, śmiertelnymi wypadkami. Ich symbolem była choćby śmierć Bronisława Geremka, w lipcu 2008 r. Na DK92 w pobliżu miejscowości Lubień (gmina Miedzichowo), około 10 kilometrów od zjazdu z nieukończonyj wtedy autostrady A2, prowadzony przez byłego ministra spraw zagranicznych i wybitnego polityka mercedes, zjechał na przeciwny pas jezdni, zderzając się czołowo z samochodem dostawczym.

Dla wielu ludzi żyjących na jej skraju, „dwójka” była natomiast miejscem pracy. W przydrożnym barze, restauracji, punkcie sprzedaży małej architektury, hotelu, motelu, warsztacie samochodowym, stacji paliw. Albo po prostu na skrawku pobocza, skąd sprzedawało się grzyby, jagody, szparagi. „Dwójka” żywiła, karmiła, pozwalała niektórym na stworzenie małych fortun. Złote czasy skończyły się nagle, jednego dnia, owego pierwszego grudnia. „Przed otwarciem autostrady jeździło tędy 40 tys. samochodów dziennie! – opowiada o tym jeden z restauratorów – Dosłownie zderzak w zderzak. A potem budzę się rano i słyszę straszną ciszę.” Inny dodaje: „Kiedyś czekało się pół godziny, żeby przejechać na drugą stronę. A tu nagle można stanąć na środku 92 i nic się nie dzieje!”

Podawane przez naszych rozmówców liczby są raczej przesadzone; to zresztą częsty przypadek, z jakim spotykaliśmy się w terenie. Jeden z rozmówców z Miedzichowa twierdził, że „tiry jeżdżą tam bez przerwy, przeszkadzają i hałasują”. Na podstawie ponawianych, 3-godzinnych obserwacji tej miejscowości, mogą stwierdzić, że w ciągu 60 minut pojawia się tam co najwyżej kilka tirów. Wrażenie nadmiaru dużych i hałaśliwych samochodów pozostaje jednak faktem społecznym. Również według Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w okresie przed otwarciem autostrady drogę 92 pokonywało dziennie niespełna 8 tys. (w tym około 1,7 tys. samochodów ciężarowych z przyczepą<sup>2</sup>), a nie 40 tys. aut, jak podawali właściciele restauracji. Bez względu na te rozbieżności, skala zmiany, jak się dokonała, była naprawdę ogromna. Jak mantra w opowieściach o otwarciu autostrady pojawia się bowiem wspomnienie „wielkiej” albo „strasznej” „ciszy”.

Ukończenie budowy ostatniej nitki autostrady A2 oficjalnie, jak już pisałem, przedstawiano jako wielkie wydarzenie, mające napędzać lokalne ekonomie. Swoje oczekiwania związane z uruchomieniem autostrady miały też lokalne władze. Pamięta je dobrze choćby sołtys Bolewic: „Mieszkańcy mieli wtedy takie przekonanie, że jak zbudują autostradę, to przyjdą inwestorzy. Z Poznania, czy z gdzieś dalej, że ta gmina ożyje. No ale niestety, nie wyszło.” Owszem, około 10 mieszkańców Bolewic znalazło zatrudnienie w obwodach utrzymania autostrady. Gmina otrzymała także od inwestora kruszywo z przeznaczeniem na naprawę dróg gminnych. Subiektywnie, zdaniem sołtysa, poprawiło się także bezpieczeństwo na DK92, przebiegającej przez środek Bolewic, oddaliła się jednocześnie szansa na budowę obwodnicy. Oczekiwania były jednak znacznie większe.

Podobnie, jak w Miedzichowie. „Oj, były duże oczekiwania! W naszych dokumentach planistycznych, w strategiach, ujmowano jako mocne strony gminy właśnie bliskość autostrady”, wyjaśnia sekretarz gminy. Zakładano, że powstaną bazy logistyczne, warsztaty

<sup>2</sup> Dane na podstawie ponawianego co 5 lat przez Krajową Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Generalnego Pomiaru Ruchu (2010 r., punkt pomiarowy Bolewicko-Lwówek). Dane dostępne na stronie: [www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010](http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010) (data dostępu: 10.09.2016).

samochodowe, że rozwiną się usługi. Prywatni przedsiębiorcy masowo zwracali się do urzędów z wnioskami o zwolnienia podatkowe, chcąc przyciągnąć dzięki temu nowych klientów. Urzędnicy liczyli na remonty dróg lokalnych, budowę potrzebnych obwodnic. Autostrada miała podnieść atrakcyjność terenów, które wcześniej były raczej zapomniane. „Pod względem infrastruktury gospodarczej od dwóch czy trzech lat nie dostrzegamy żadnych istotnych zmian w powstawaniu nowych podmiotów gospodarczych, które by mogły oprzeć swoją działalność na ruchu tranzytowym”, kwituje urzędnik z Miedzichowa. Zastępca burmistrza Trzciela nie wypada na tym tle oryginalnie. Zauważa zmianę w strukturze ruchu samochodowego, polegającą na tym, że zmniejszył się ruch aut osobowych, liczba tirów pozostała z kolei na stałym poziomie. Podkreśla poza tym brak dodatkowych, infrastrukturalnych inwestycji. „Na tej zmianie zyskały tylko dwa centra parkingowe dla tirów”, puentuje.

Widowym i często wymienianym znakiem skutkiem „modernizacji przez autostradę” są przydrożne prostytutki. A raczej ich brak. „Panie, przed otwarciem autostrady tylko na 10 kilometrach trasy z Rzepina do Boczowa stało ich 14 – wspomina stary taksówkarz – Teraz jedna, może dwie.” Kierowca pamięta klienta, który długo nie mógł się zdecydować na wybór żadnej z dziewczyn, każąc się wozić w tę i z powrotem przez godzinę. A jak już wreszcie jedną wybrał, to wrócił szybciotko, już po paru minutach. Ludzie, którzy wynajmowali im kwatery, pamiętają te dziewczyny jako ciche, czyste i sympatyczne. W większości określano je jako „bułgarki” (także „ssaki leśne”, „automaty do lodów”), powtarzając stereotypową wiedzę na temat ich pochodzenia. Oczywiście, nikt im nie sprawdzał dokumentów.

Prostytutki stały kiedyś przed każdym prawie motelem czy zajazdem. Przydrożny sprzedawca z Trzciela stwierdza, że z całej grupy „bułgarek” obecnie została tylko jedna. Pracownik zajazdu „Otwarte Wrota” w Sępólnie zauważa, że kiedyś na przyległym parkingu kręciło się wiele prostitutek. Gdy jednak niemal cały ruch tranzytowy przeniósł się na darmową A2, wszystkie zniknęły. Podobnie w „klubie” w Brójcach. „W dzień to tam nigdy nikt nie stał, samochody



podjeżdżały w nocy – opowiada sprzedawczyni z tamtejszej księgarni – A te panie chodziły po Brójcach, je się znało. Zakupy robiły, jedna z dzieckiem. Bardzo przyjemne były, rozmawiały normalnie, dzień dobry i nic strasznego nie było z nimi.” I stamtąd jednak „sympatyczne” panie zniknęły, a budynek „klubu”, jak wspominałem, wystawiono na sprzedaż. „Super dziewczuchy to były. Ale to się skończyło. Tego nie ma. Ale mówiąc szczerze, to takiemu szarakowi jak ja, czy kto inny, to nikomu nie przeszkadzało”, wyrokuje jeden z mieszkańców Brójec.

Można w tym miejscu sformułować pewną generalizację. Z jednej strony, usłyszeliśmy wiele opowieści o przygodach klientów z prostytutkami, o miejscach ich pracy, podglądaniu je w lesie przez dzieci i nastolatków, także o niepisanych umowach z miejscową policją. Opowiadaniom tym towarzyszyły zwyczajowo mrugnięcia, znaczące uśmiechy i pochrząkiwania. Pikantny temat zachęcał do dzielenia się informacjami i skracaniu dystansu między rozmówcami. Z drugiej strony, obecność i nieobecność prostitutek zaczęto traktować jako poważny marker zmian. Ich brak stawał się namacalnym dowodem na regres, na odpłynięcie klientów i pieniędzy, przekształcając się w jedną z metafor „modernizacji przez autostradę”.

Wspomniana wcześniej figura „wielkiej ciszy” to inna metafora tego samego procesu. Funkcjonuje ona zarazem jako wstęp do rozpisanej na wiele głosów opowieści o kryzysie, jaki przyniosło otwarcie A2. Oczywiście, lokalni przedsiębiorcy znali plany rządu, spodziewali się mniejszej liczby klientów i spadku swoich dochodów. Ich rachuby były jednak zbyt optymistyczne.

Gdy wszedłem do restauracji „Pan Tadeusz” w Rzeczycy, kucharka na mój widok zakrzyknęła: „O Boże, klient!” Po czym od razu poinformowała, że nie ma pieczeni ani golonki. Jej miejsce pracy znajduje się w rozległym, piętrowym budynku, z białymi kolumnami podtrzymującymi taras wieńczący wejście. Wewnątrz trofea myśliwskie, drewniane rzeźby, obrazy na ścianach, stylizowane meble. Wrażenie wykwintności i polor szlacheckiego dworku. Po uruchomieniu A2 „Pan Tadeusz” trwa jedynie dzięki zatrzymującym się tam kierowcom z Litwy i smakoszom, którzy zagląдают czasem w poszukiwaniu smacznego, zdaniem właścicieli, tatara.

Właściciel „Pana Tadeusza” szacuje, że jego obroty spadły o 80%. „Stało się to z godziny na godzinę. Gości mamy tak teraz mało, że musiałem pozwalniać ludzi.” Dobrze pamięta też pierwszy – dla niego feralny – dzień funkcjonowania darmowej autostrady, gdy stanął na środku DK92 i rozglądał się na wszystkie strony, wyglądając samochodów. Jego zdaniem, gwoździem do trumny przydrożnych interesów jest jednak brak zjazdów z A2. „Jeden jest w Trzcielu, drugi w Torzymiu. To nas zabija. Komu się chce przejechać tyle kilometrów, żeby do nas trafić?”, pyta.

„Kiedyś do mojej restauracji ustawiały się kolejki – opowiada właściciel hotelu „Maria” z Brójec – Zatrudniałem prawie 30 osób, dzisiaj zostały 4, w tym ja i moja żona. Ale komu teraz chce się zjeżdżać z autostrady żeby zjeść coś dobrego?” Jego biznes znajduje się tuż przy DK92, nieopodal „zakrętu latających trupów”. Restauracyjny taras wychodzi bezpośrednio na trasę i parking. Pokoje hotelowe znajdują się w dwóch połączonych budynkach – rozbudowa jest pamiątką po latach prosperity, długo przed uruchomieniem A2. Nazwa hotelu pochodzi od imienia żony jego właściciela. Właściciel „Marii” zaczął w 1991 r., w trzy osoby. Szybko zjednał sobie klientów, w godzinach szczytu, między szesnastą a dwudziestą chętni, by skorzystać z restauracji ustawiali się przed drzwiami. Opowiada o tym z dumą, ale i smutkiem. „Potem była makabra”, zauważa.

Hotelarz jest dobrze zorientowany w kulisach budowy A2 i wielu lokalnych sprawach: to wieloletni radny i społeczny aktywista. W 2014 r. brał udział w spotkaniu z przedstawicielami AWSA i wojewodą lubuskim, na którym zwracał uwagę na zbyt wysoko wybudowany przepust wodny przy autostradzie. Jest on przyczyną podtopień działek rolniczych, a także fundamentów jego hotelu, co ponoć przed powstaniem A2 się nie zdarzało. Ostatnio wspierał także prace porządkowe na zaniedbanym XVII-wiecznym cmentarzu ewangelickim, znajdującym się po drugiej stronie DK92. Dzisiaj jest to nie tylko miejsce spoczynku, ale także malowniczy park z tablicami edukacyjnymi poświęconym występującym tam gatunkom ptaków i roślin (lelek kozodój, dzierzba gąsiorek, orlik pospolity).

Właściciel „Marii” pamięta prosperitę na DK92. Wielokrotnie obserwowwał, że w czasie, gdy autokarowi turyści jedli w jego restauracji

obiad, kierowcy udawali się do pobliskiego baru – prowadzonego przez niejakiego „Szaszę” – aby kupić tańsze paliwo. „Szasza” i jego nieodległy bar zniknęły, ale do dzisiaj wspomina się, że specjalizował się w nielegalnym kupnie i sprzedaży paliwa. Jedni kierowcy je u niego „spuszczali”, inni wlewali do swoich aut. Poza tym, „Szasza” handlował także produktami spożywczymi, np. kiełbasą i smalcem.

Jako osoba przewidująca, zakładał, że otwarcie A2 zmniejszy ruch na drodze krajowej. Szacował, jak mówi, spadek obrotów o 50% – okazało się, że sięgnął on 90%. „Pozostali u nas klienci ze Wschodu – Rosja, Litwa, Białoruś. Jadą na wycieczki do Brukseli, Paryża, Berlina, a tutaj zostają na noc.” Jest to możliwe dzięki kontaktom nawiązanym i utrzymanym przed laty, szukanie klienta dzisiaj byłoby znacznie trudniejsze. Poza tym trafiają się pojedynczy kierowcy, także głównie z wschodniej granicy. Większość z nich wybiera jednak ogromne centra obsługi, położone już dalej na zachód. Gdy trafi się zaprzyjaźniony estoński chór, można liczyć na darmowy mini koncert po kolacji. Ale poza tym jest coraz gorzej. „Nikt o nas nie pamięta – dopowiada brójecki hotelarz – Autostrada to wielkie pieniądze, my ich nie mamy, więc rząd jest głuchy.” Na co? Przede wszystkim na wnioski dotyczące budowy nowych zjazdów, mogących umożliwić łatwe i szybkie dotarcie do lokalnych restauracji i hotelików, takich jak „Maria”.

Po drugiej stronie DK92, bliżej niesławnego „zakrętu latających trupów”, znajduje się inny brójecki hotel. Duży, rozłożysty kompleks kryty jest spadzistym dachem, który chroni pokoje dla 70 osób. Jasny, z tarasem i wielką salą taneczną, otoczonym zielenią. Inny niż przydrożny standard. Obok ulokowano stację paliw. Na pierwszy rzut oka „Victoria” zdaje się być zaprzeczeniem opinii o regresie i „wielkiej traumie”.

Pierwsze sygnały o mylnym wrażeniu wysyła dziewczyna, pracująca na sąsiadującej z „Victorią” stacji paliw. „Ruch jest mały, klientów prawie nie ma. Tirowcy to tyle, że śpią na parkingu – rozkłada ręce – W weekendy to nawet nie przychodzi kucharka, bo to się nie opłaca.” A jeśli komuś zachce się jeść? „Ja mogę tylko odgrzać zamrożoną zupę.” Ruch na stacji rzeczywiście okazuje się być znikomym. Na towarach osiadł kurz, zielsko w wielu miejscach przerasta przez asfalt.

W hotelu także dziwna cisza i bezruch. Parking pusty, okna odbijają niebo, drzwi zamknięte. Po naciśnięciu na guzik, okazuje się, że „Victorii” pilnuje starszy mężczyzna, ojciec właściciela. Przygłuchy, więc nie zawsze słyszy dźwięk dzwonka. „Ludzie dzisiaj są biedni, nie stać ich na hotele – tłumaczy, ścisząc tranzystor nastawiony na Radio Maryja – Przestrzegałem syna przed tą budową. Nadchodził już światowy kryzys, u nas było złodziejskie uwłaszczenie. A potem jeszcze zbudowali autostradę. To się nie mogło powieść.”

„Victoria” narodziła się z dość niezwykłego pomysłu. To nie miał być kolejny motelik dla kierowców. Chodziło o stworzenie miejsca rozrywki dla lokalnej społeczności, z naciskiem na osoby powyżej 40. roku życia. W istniejącym już wcześniej hotelu powstała więc sala bankietowa wyposażona w dobry sprzęt nagłaśniający i system oświetleniowy. Na ścianach położono tapety w wyszukane wzory i zaplanowano organizację cyklicznych imprez. Miało się powieść, bo przecież w okolicy, jak przekonywano, mieszka „dużo kulturalnych obywateli”, a inne, nastawione na podobną działalność obiekty są dopiero w Zielonej Górze, Gorzowie i Poznaniu. Właściciel spoglądał szeroko: „W promieniu 20 km mieszka tutaj sto kilkadziesiąt tysięcy ludzi: Międzyrzecz, Babimost, Szczaniec, Świebodzin, Trzciel, nawet do Sulechowa moglibyśmy sięgnąć.” „Impuls do zabawy” okazał się jednak słaby. Co więcej, średni utarg ze stolika nie przekraczał 50 złotych, bo klienci „robili podkład” przed wyjściem z domów.

Szybko okazało się, że niekonwencjonalny pomysł trafił w próżnię. Dodatkowo trzeba było jeszcze dbać o część hotelową. Dla osiągnięcia rentowności potrzebne byłoby systematyczne obłożenie, niestety wycieczkowe autokary podjeżdżały nieregularnie (głównie z Litwy i Łotwy). Dzisiaj pojedynczy goście gonią echo na długich korytarzach. Zdesperowany właściciel próbował już sprzedać hotel, ale nie ma chętnych. Ostatnim pomysłem na przetrwanie jest przeobrażenie hotelu na dom spokojnej starości, nastawiony na klientów z Niemiec. Z tym wiąże się jednak konieczność przeprowadzenia poważnego remontu: poszerzenie otworów wejściowych, przeróbki w łazienkach, budowa windy. Sala bankietowa mogłaby służyć za salę do ćwiczeń i rekreacji. Ale skąd wziąć na to pieniądze?

„Ludzie którzy jechali do Niemiec sprzedać jakiś tam towar, wracali tutaj i zasilali markami tą trasę. Ona żyła dzień i noc. Tu kiedyś było Eldorado – podsumowuje właściciel „Victorii” – W tej chwili duże korporacje, autostrada, czy sieciowe CPN-y przejmują to i przejmą do końca, prędzej czy później.”

Pod Torzymiem, na stoisku z wyrobami gipsowymi i wikliną, puisto, jak w „Victorii”. Niemcy już się nimi znudzili, a przejezdnych ze Wschodu nie ma tak wielu. „Dla nich, im bardziej coś się świeci, im bardziej jest jaskrawe, tym ładniejsze i lepsze – stwierdza sprzedawca – Ale są biedniejsi od Niemców.” Obok rzeczywiście jaskrawych krasnali, sarenek i goryli leży też atrapa granatów i portret Putina o złowrogim wyrazie. „Takie czasy” – mówi.

„Kiedyś interes szedł wszystkim. Od Poznania dotąd było 47 takich punktów. My byliśmy 48. Teraz są 3” – komentuje właściciel przydrożnego stoiska z Miedzichowa. W sprzedaży są rzeźby z betonu, dużo wzorów włoskich, także malowane krasnale z żywicy, używanej do budowy łodzi. Do tego wyroby z wikliny, drewna, skóry. Pytany o obroty, zdecydowanie odpowiada, że nie jest tak dobrze, jak 20 lat temu, „kiedy za cokolwiek się człowiek chwycił, to wychodziło.” Za brak klientów i dochodu wini autostradę, ale także częściowe zablokowanie ruchu ze wschodu ze względu na wojnę na Ukrainie. Twierdzi, że są dni, podczas których przy jego sklepie nie zatrzymuje się ani jedna osoba. „Dzisiaj jesteś pierwszy”, kwituje. Na zegarku godzina czternasta.

Znając skłonność do przesady w podawaniu danych liczbowych dotyczących natężenia ruchu na DK92, postanowiliśmy sprawdzić, czy narzekania na brak klientów i w tym wypadku nie są wyolbrzymione. Ponawiane obserwacje potwierdzają jednak, że liczba zjeżdżających do punktu klientów jest znikoma, to średnio kilka osób dziennie. Determinacja sprzedawców jest jednak tak duża, że pracują również w niedziele i święta (np. w Boże Ciało). Według jednego z postronnych rozmówców działalność ta – raczej nieopłacalna – prowadzona jest jedynie po to, by zapewnić systematyczne wpłacanie składek emerytalnych. Dwa z opisanych wyżej stoisk przetrwały przede wszystkim dzięki temu, że stoją na gruncie odziedziczonym po przodkach, nie wymagającym więc płacenia za dzierżawę.

Osobnym zagadnieniem jest pytanie o to, jak radzą sobie osoby, które zmuszone zostały do likwidacji tego typu punktów. Wiadomo na ten temat niewiele, nasi rozmówcy najczęściej nie orientowali się w tej kwestii. Z nielicznych, fragmentarycznych danych można wywnioskować, że sytuacja jest zróżnicowana. Wiele osób wykorzystyła możliwość przejścia na emeryturę, znamy przypadek „przekwalifikowania się” na jubilerstwo i zatrudnienie w firmie córki, a także zajęcie się prowadzeniem zorientowanego agroturystycznie hotelu („Rancho Colorado”).

W wielu miejscach przy DK92 widać stare, nieaktualne szyldy po upadłych punktach usługowych. Niektóre z nich w języku niemieckim, np. „Pilze, trocken, Marinade” (grzyby, susz i marynata). Na poboczach walają się też pozostałości pawilonów, ławek, stolików, drewnianych albo wiklinowych ogrodzeń. Czasem towarzyszą im ogłoszenia o chęci sprzedaży gruntu – „Tanio”. Niektóre z owych szyldów wciąż jednak anonsują istniejącą usługę czy sprzedaż.

W Lutolu Suchym nadal drobną sprzedażą zajmuje się starsza kobieta. W ofercie ma bogaty wybór przetworów, wyeksponowanych na specjalnym stojaku: wiele gatunków grzybów, jagody, ogórki, paprykę, kompoty owocowe. Z rozrzewnieniem wspomina wizytę dziennikarzy niemieckiej telewizji, tym milej, że zostawili jej za rozmowę drobną sumę pieniędzy. Mieszka tuż obok, schodzi zatem do swojego stoiska, gdy pojawia się klient. Ale jest ich coraz mniej. Zyski ze sprzedaży traktuje zatem wyłącznie jako uzupełnienie świadczeń emerytalnych. Poza autostradą, skarży się na sąsiadów, którzy podobno systematycznie sprowadzają na nią kontrole, a w konsekwencji – konieczność płacenia mandatów.

Z całą pewnością należy do rudymentów dawnego zjawiska. „Jak otwarli granice, pod koniec lat 80., kto co miał, to sprzedawał. Jeden z drugim szli sobie nabierać grzybów i na drogę z nimi! Sprzedali, znowu do lasu i mieli na nalewkę albo i na co innego. Wszyscy handlowali przy drodze. Dzieciaki po szkole chodziły do lasu zbierać grzyby, jagody i też sprzedawały”, wspomina 60-letnia mieszkanka Miedzichowa. Pamięta, że bez przerwy jeździły tiry z zagranicznymi rejestracjami: niemieckimi, belgijskimi, holenderskimi. „Potem jakoś tak samoczynnie... Autostrada jak powstała, to już ruch zamarł.”

Jednym z niezwykle istotnych – chociaż już pozaekonomicznych, a raczej kulturowych – powodów regresu wywołanego przez otwarcie A2 był emocjonalny stosunek do autostrady. Wbrew oficjalnej retoryce władz centralnych i głównego inwestora, emocje lokalnych społeczności wobec A2 bliższe były Tuanowskiej topofobii (Tuan 1990) niż entuzjazmowi. Na postawie tej zaważyło kilka czynników. Pierwszym z nich była specyficznie rozumiana „eksterytorialność” nowej autostrady (Kochaniewicz i in. 2016).

Eksterytorialność jest pojęciem z zakresu prawa międzynarodowego, oznaczającym wyłączenie spod jurysdykcji państwa miejscowego pewnego obszaru jego terytorium. Nie chcąc wikłać się tutaj w prawnicze detale, porzestaną na takim ogólnym stwierdzeniu, tym bardziej, że przywołane pojęcie pełni raczej rolę symbolu. Należy jednak zaznaczyć, że podczas naszych badań słowo to także się pojawiało, a rozumiane było właśnie w taki uproszczony, niemalże potoczny sposób.

Właścicielem najbardziej nas interesującego odcinka autostrady A2 jest, jak już zaznaczałem, Autostrada Wielkopolska II SA. Przeprowadzone przez nas rozmowy i zyskane dzięki nim opinie, każą stwierdzić, że spółka wykreowała coś na kształt eksterytorialnego obszaru, na którym gospodaruje według własnych reguł. Przy tym nie chodzi wyłącznie o zapisane w umowie z rządem prawo do dzierżawy w ramach 40-letniej koncesji (obowiązującej do 2037 r.). Idzie raczej o demonstrowany społecznie sposób zarządzania ową koncesją.

Najjaskrawszym dla większości naszych rozmówców wyrazem odseparowania się koncesjonariusza od lokalnej społeczności były, opisywane już, uroczystości z okazji otwarcia ostatniego odcinka A2. „Wybitni Polacy uświetnili uroczystość otwarcia autostrady A2”, entuzjazmowała się „Nasza Wielkopolska”, internetowy miesięcznik Ruchu Regionalnego Wielkopolan<sup>3</sup>. Byłoby rzeczywiście wspaniale, gdyby tylko uwzględniono oczekiwania lokalnej społeczności, która wyrażała spontaniczną chęć uczestniczenia w tym wielkim święcie modernizacji. Tymczasem teren uroczystości został w promieniu

3 „Nasza Wielkopolska”, nr 120, maj 2013, [www.nasza-wielkopolska.eu/old/archiwum/120/120.pdf](http://www.nasza-wielkopolska.eu/old/archiwum/120/120.pdf) (data dostępu: 24.11.2014).

kilkuset metrów od węzła Trzciel zabezpieczony szczelnie przez ochroniarzy, którzy nie dopuszczali nikogo „z zewnątrz”. Okoliczni mieszkańcy mogli tylko z daleka popatrzeć na czubki namiotów i wsłuchać się w dźwięki grającej orkiestry. Wielokrotnie powracał żal z powodu takich okoliczności święta, tak samo obecny w rozmowach z przedstawicielami lokalnych władz, jak i zwykłych mieszkańców. Jednoznacznie ocenił to zdarzenie radny Rady Gminnej w Trzciel: „Jako Rada Miasta nie odczuliśmy tego zaproszenia. Działo się to jakby na terytorium eksterytorialnym, na terytorium autostrady.”

Wrażenie eksterytorialności ma także swój drugi wymiar. Obszar autostrady odcina się od krajobrazu bardzo konkretną granicą, wyznaczaną przez wysoki, metalowy płot. Ten niedostrzegany zwykle element drogowej infrastruktury był głównym aktorem historii, która wydarzyła się w Chociszewie.

Dla mieszkańców niewielkiej, pustoszejącej wsi wybudowany w odległości kilkuset metrów McDonald’s stanowił nie lada atrakcję. Tym większą, że urozmaiconą o wydzieloną strefę kawiarnianą McCafe oraz pokój zabaw dla najmłodszych, Gym&Fun. W istocie w lokalnym krajobrazie pojawiły się nawet dwie restauracje tej globalnej sieci, po obu stronach autostrady, współtworząc Miejsce Obsługi Podróżnych. Należy dodać, że są to jedyne restauracje tej marki w okolicy; McDonald’sa nie ma w pobliskim Świebodzinie, a najbliższy znajduje się dopiero w Zielonej Górze (ponad 50 km od Chociszewa).

Nie ulega wątpliwości, że wraz z autostradą do Chociszewian zawitała także wizytówka „wielkiego świata”, przestrzeni rozrywki i konsumpcji, jakiej wcześniej nie mogli doświadczyć w tak bliski sposób. Tym boleśniejsze zapewne okazało się doświadczenie jej eksterytorialności. McDonald’s i cały teren MOP-u są bowiem ogrodzone płotem, i to w kilku miejscach podwójnym. Jest ponadto brama, ale ciągle zamknięta. Jako MOP przestrzeń ta jest wyłączona z użytku okolicznych mieszkańców. Uprawnionymi do przebywania na jej terenie są – poza pracownikami – tylko osoby podróżujące autostradą. Miejskowa młodzież, najbardziej bodaj zainteresowana dostaniem się do środka, zmuszona była przeskakiwać

przez ogrodzenie. Czasem pomagał pracujący akurat na zmianie znajomy; wtedy, po uprzednim umówieniu się, można było ukradkiem wejść przez bramę. Starsi ludzie przez płot jednak nie przeskoczą. Co więcej, spotkaliśmy też komentarze sugerujące, że „ktoś” z wewnątrz autostrady smaruje górną część płotu zużytym olejem samochodowym. Miała to być forma walki z „intruzami z zewnątrz”. Jeden z mieszkańców Chociszewa mówi, że mieszkańcy chcieliby w niedzielę rowerem chociaż do okienka podjechać, złożyć zamówienie i odjechać. Najmłodszy z kolei chcieliby pójść z rodzicami do „pokoju zabaw Gym&Fun”, miejsca, które nie ma odpowiednika na wsi. Na dialog jednak nie liczą.

Na niewiele liczą obecnie także przedstawiciele lokalnych władz samorządowych. Oczekiwania wójtów i sołtysów w fazie planowania budowy A2 wiązały się z ciążącą na nich odpowiedzialnością, wynikającą choćby z zaleceń Prezydenta RP: „zadania organów władzy w jednostkach samorządu terytorialnego każdego szczebla samorządu są bardzo odpowiedzialne, a od ich efektywnej i profesjonalnej realizacji zależy komfort życia mieszkańców danego regionu<sup>4</sup>”. Tę odpowiedzialność, zgodnie z *Ustawą o samorządzie gminnym* z dnia 8 marca 1990 r., biorą na siebie władze samorządowe, a także organy administracji samorządowej oraz rządowej na terenie województwa. Nadzieje na pozytywne zmiany podsycaly dodatkowo, obecne także w Polsce, dyskursy rozwojowe. Każda inicjatywa, każda nowość, nawet każde przedsięwzięcie infrastrukturalne ma w ich myśl prowadzić do „rozwoju”, który postrzegany jest nie tylko jako środek, ale i cel sam w sobie (Cowen, Shenton 1995: 28). Niestety, projekty mające prowadzić do oczekiwanych pozytywnych zmian, często są rozwojowe tylko z nazwy. Dla wielu naszych rozmówców tak stało się właśnie wraz z otwarciem A2. Wprawdzie część mieszkańców znalazła zatrudnienie przy obsłudze już funkcjonującej autostrady, ale jest ich niewiele. Jak podsumował, śmiejąc się, jeden z rozmówców: „Potencjał to tutaj jest i zawsze był. Każda kolejna władza miała pełne usta potencjału. No jakoś do tej pory nic z tego nie wyniknęło.”

4 Cytat ze strony [www.prezydent.pl](http://www.prezydent.pl) (data dostępu: 30.11.2014).

Fetowane przez władze centralne oraz głównego inwestora święto modernizacji okazało się – w kontekście przywołanych w tym rozdziale przykładów – fetą klasy rządzącej i elity finansowej. „Modernizowanie przez autostradę” ujawniło z kolei złożoność procesów transformacyjnych na każdym poziomie: finansowym, społecznym i kulturowym. Aktualna antropologiczna debata dotycząca modernizacji i nowoczesności (Kuligowski 2012) stara się pochwycić wieloaspektowość i nieciągłość tego typu procesów. Zgadza się, że praktyki dotąd pomijane i lekceważone – takie, jak „rytuały wycofania” i „spektakle przegranych transformacji” (Sulima 2003), „zrządzenie” (Kędziorek 1996), „biadolonie” (Buchowski 1996) – są konstytutywnymi elementami modernizacji, a nie tylko jej kalekim rewersem. Akceptujemy stwierdzenie, że nie było i nie ma jednej „właściwej” (np. zgodnej z dyskursami rozwojowymi) transformacji, lecz stanowi ona niejednorodny efekt przemian instytucjonalnych i oddolnych (Giza-Poleszczuk, Marody, Rychard 2000). Ponadto, sprawczość i podmiotowość w obliczu nagłej zmiany warunków życia i pracy może przybierać różne formy, takie jak doraźne rzemiosło, półlegalny handel, zbieractwo odpadów lub płodów natury (Rakowski 2009), spontaniczne usługi, wynajem ziemi i budynków itp. Większość z nich nie jest postrzegana jako elementy procesów modernizacyjnych.

Należy także zauważyć, że nie zamierzamy wpisywać się tutaj w dyskurs tranzytowy, nawiązujący do przemian wywołanych rozpadem Bloku Wschodniego. Dzieje się tak z dwóch zasadniczych przyczyn. Po pierwsze, badane przez nas procesy jedynie w pośredni i nieoczywisty sposób nawiązują do wydarzeń zapoczątkowanych przed ponad ćwierćwieczem. Co więcej, dość szybko odrzucano sugestię jakoby transformację roku 1989 dało się sensownie postrzegać jako jednorodny i uniwersalny proces: „Transformacja środkowo-wschodniej Europy, zapoczątkowana w 1989 r., przebiega w radykalnie różnych kierunkach w poszczególnych krajach naszego regionu”, zauważał w przedmowie do obszernego tomu poświęconego jej analizom János Brendel (1999: 9). Po drugie, nie ma powodu, by odwoływać się do opisowych i interpretacyjnych ram transformacji, gdyż badane przez nas obszary zmieniały się

bezustannie, w każdej dekadzie; w tym kontekście „modernizowanie przez autostradę” jest tylko kolejną odsłoną przemian o charakterze społecznym, kulturowym i ekonomicznym. Stąd osadzenie tych uwag w ramach długotrwałych procesów modernizacyjnych, symbolicznie ujmowanych w pierwszych dwóch dekadach XXI w. jako „doganianie Europy”.

Wychylające się bez przerwy wahadło zmian – które w efektywnym skrócie można ująć jako przechodzenie od „represyjnej tolerancji” do „opresyjnej wolności” (Gorlach, Saręga 1991) – można wyraźnie dostrzec także na badanym przez nas obszarze. Przed otwarciem autostrady A2 niemal cały lokalny sektor handlowo-usługowy był ulokowany przy najważniejszym drogowym korytarzu z centrum Polski do Europy zachodniej, czyli przy drodze krajowej nr 92. Wachlarz tych usług był szeroki: bary, restauracje, motele, hotele, kluby nocne, stacje paliw, parkingi, warsztaty samochodowe, myjnie dla aut, sklepy wielobranżowe, sezonowa sprzedaż runa leśnego, sprzedaż elementów małej architektury. Gigantyczny transfer aut ciężarowych, osobowych oraz autobusów zapewniał stały dopływ klientów i pieniędzy. Klientelę tego sektora stanowili zarówno polscy użytkownicy drogi, jak i osoby pochodzące z wielu krajów Europy zachodniej, środkowej oraz wschodniej. Znaczącym elementem lokalnego krajobrazu były także praktyki nielegalne: prostytucja, handel kradzionym paliwem, przemyt towarów i ludzi. Stały i intensywny ruch na DK92 pociągał za sobą zarówno przepływ pieniędzy, jak i przestępstw, a także wysoki poziom wypadków drogowych. Stan taki traktowano jednak jako „normalny”.

Nie ulega wątpliwości, że otwarcie autostrady A2 – przebiegającej w bezpośredniej bliskości DK92 – było dla lokalnych społeczności zerwaniem z oswojoną „normalnością”. Zerwanie to miało rozliczne konsekwencje. Jedną z nich stało się negatywne nastawienie do autostrady traktowanej w kategoriach czegoś obcego, postrzeganego jako obiekt „eksterytorialny”. Trudno jest oszacować zasięg i intensywność tej postawy, nie można wszak w tym względzie oprzeć się na danych ilościowych. Powracające jednak w prowadzonych przez nas rozmowach wątki – „nie korzystam z autostrady”, „autostrada nic nam nie dała”, „płoty”, „hałas” – pozwalają

stwierdzić istnienie takiej emocjonalnej dyspozycji, funkcjonującej jako fakt społeczny.

Innym skutkiem uruchomienia A2 szybko okazało się zmniejszenie transferu ludzi oraz aut na drodze krajowej. O skali tej zmiany świadczy fakt, że w pierwszym roku funkcjonowania A2 od granicy z Niemcami do Poznania, przejechały nią 4 mln pojazdów. Niebagatelny wpływ na masowe przeniesienie się tego ruchu miała decyzja o udostępnieniu odcinka Świecko-Nowy Tomyśl bez opłat (w okresie od 1 grudnia 2011 r. do 21 maja 2012). Z danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika z kolei, że w marcu 2012 r. dobowy ruch na DK92 sięgał poziomu 3,5 tys. tys. samochodów, czyli był niemal trzykrotnie mniej niż w listopadzie 2011 r., przed otwarciem darmowego odcinka autostrady (Ludewicz 2012).

Autostrada nie tylko przejęła dużą część ruchu samochodowego. Wykluczyła jednocześnie mieszkańców regionu z partycypacji w czerpaniu z niego zysków. Infrastruktura usługowa przy autostradzie sprowadziła się bowiem do istnienia stacji paliw i restauracji, należących do wielkich koncernów (i niedostępnych dla najbliższych nawet sąsiadów). Drobnny handel i usługi pozostały za ogradzającym autostradę płotem.

Nasze badania pokazują, że uruchomienie zachodniej części A2 wywołało wiele różnych konsekwencji, nie mieszczących się ani w modernizacyjnym dyskursie władzy, ani wspierających ją mediów. Negatywne zjawiska najsilniej zaznaczyły się w miejscowościach leżących przy DK92, dawnej drodze tranzytowej, a obecnie zdegradowanych i „odsuniętych”. Nie można mieć wątpliwości, że złota era przydrożnego handlu elementami małej architektury (z betonu, gipsu, plastiku itp.) minęła. W tym sensie DK92 nie powróci do swojej dawnej, wspomianej z nostalgią postaci. Zdecydowały o tym zarówno czynniki ekonomiczne, jak i kulturowe: (1) odpływ samochodów osobowych i autobusów wycieczkowych na A2 (właściciela punktu oraz pilota wycieczek często wiązała rodzaj nieformalnej umowy opartej na obopólnych korzyściach); (2) ograniczenia dotyczące wagi bagażu własnego kierowców tirów; (3) nasycenie rynku towarami tego typu i zmiana gustów estetycznych; (4) spadek zaufania do wyrobów sprzedawanych „przy

drodze”; (5) wprowadzenie akcyzy na papierosy, w sytuacji, gdy większość tego rodzaju punktów handlowych bazowała na handlu papierosami przywożonymi ze wschodu. Wyliczone tutaj czynniki zmiany można, rzecz jasna, odnosić nie tylko do sektora drobnego, przydrożnego handlu, ale także – w pewnej mierze – do sektora gastronomicznego i hotelarskiego.

Jak wspominałem, nie ma jednej, poprawnej formy modernizacji (także „poprzez autostradę”), ludzka podmiotowość i sprawczość mają wiele obliczy, a społeczna pamięć i oczekiwania wobec teraźniejszości mogą zaskakiwać. Przekonałem się o tym, rozmawiając przy płocie posesji, przylegającej do DK92. Starsza pani, mieszkająca w tamtym miejscu od lat, widziała niejedno. Straszne wypadki, zabitych ludzi, krew. „Kiedyś panie to prawie codziennie – kręci głową – Było więcej wypadków, niż teraz, było. Ale teraz nie ma nic. Nie ma ruchu, nie ma pieniędzy.”

Ta krótka konstatacja – powstała w oparciu o jak najbardziej „empiryczne” obserwacje dokonywane przez lata z perspektywy własnego podwórka – odsyła do znacznie szerszego pola problemów. Pisał o nich Arjun Appadurai, wskazując na złożoność „nowej, globalnej ekonomii kulturowej” (Appadurai 2005: 51). Hindusko-amerykański antropolog uczulał w tak zarysowanym kontekście na zjawisko „dysjunkcji”, czyli rozchodzenia się dróg ekonomii, polityki i kultury. Co to znaczy? Dysjunkcja unieważnia – albo marginalizuje – stosowane wcześniej modele wyjaśniania, wyrażane w parach opozycji: centrum-peryferie, wypychanie-przyciąganie, nadwyżki-deficyty oraz konsumenci-producenci. W badaniach kulturowych konsekwencji budowy i uruchomienia A2 przekłada się to na przekonanie o rozchodzeniu się trzech ważnych dyskursów: rozwojowego (ekonomia), modernizacyjnego (polityka) i traumy wielkiej zmiany (kultura). Nie sumują się one w jedną homogeniczną całość, wypowiedane są z odmiennych poziomów hierarchii społecznej, budowane w oparciu o rozbieżne przesłanki, służą także rozmaitym celom. Autostrada otwarta 1 grudnia 2011 r. nie jest tylko przejawem triumfującej modernizacji ani pogłębiających się nierówności społecznych. Odwołując się do uwag Appaduraia można powiedzieć więcej: A2 nie reprodukuje systemu

centrum-peryferie, ale również go nie unieważnia; w tym samym czasie generuje procesy wypychania, jak i przyciągania; u różnych aktorów ekonomicznych powoduje pojawienie się nadwyżek, jak i deficytów, w niejednoznacznym zresztą rytmie (kogo uznać za głównego beneficjenta tej gigantycznej inwestycji?); w znacznym stopniu zaburza również, gdzie indziej być może przejrzysty, podział na tych, co konsumują i tych, co produkują, wzmacniając w zamian znaczenie sektora usługowego.

W rozdziale poświęconym „nowej biedzie” można, ponownie za Appaduraim, powiedzieć na pewno tyle: „Bieda oznacza wiele rzeczy, wszystkie z nich złe. To materialna deprywacja oraz desperacja. To brak ochrony i godności. To narażenie na ryzyko i wysokie koszty wątpliwego komfortu. To zmateriałizowana nierówność. To pomniejszanie ofiar owej nierówności. To także sytuacja dotycząca zbyt wielu osób na całym świecie, nawet jeśli relatywna liczba tych, którzy wydostali się z najgorszej formy ubóstwa, rośnie” (Appadurai 2013: 185). Tego faktu żadna wizja transformacji ani dysjunkcji nie jest w stanie zasłonić. To jest rzeczywistość wywołana „modernizowaniem przez autostradę”; ale nie jedyna, o czym w następnym rozdziale.

## DK92: nowa przedsiębiorczość

Miejsce pracy pana Felka wygląda tak: pod drzewem stoi stolik ze skrzynką pełną szparagów, przy nim fotelik turystyczny. Po drugiej stronie drogi jest samochód z resztą towaru. Dzięki temu można obsługiwać kierowców po obu stronach DK92. Dodatkowo dwa szyldy w języku polskim i niemieckim („Szparagi/Spargel”, „Frische, bilig”, czyli świeże i tanie). W przeddzień Bożego Ciała pojawia się także tablica z napisem „dzisiaj taniej”. Towarzyszy temu domowej roboty znak „P”, „dla bezpieczeństwa”, jak wyjaśnia sprzedawca. Do pracy potrzebne są ponadto korki w uszach, tłumiące męczący drogowy hałas. Trasa między Starym Folwarkiem a Miedzichowem do cichych nie należy.

Tak oznaczone miejsce handlu jest dobrze widoczne. Pytamy więc o kwestię legalności. „Policja mnie nie goni. Przecież wiedzą, że trzeba z czegoś żyć”, mówi sprzedawca. Potem okazuje się jednak, że pomaga nie tylko bezinteresowna przychylność policji, ale też okoliczności zawodowe. Sprzedawca pracował kiedyś w lokalnym oddziale wojewódzkiego zarządu dróg (zwolniony w trakcie redukcji) i podczas jakiejś wizyty policji dogadał się, że przecież „starego drogowca nie będą karać”. Teraz znajomy, i uświadomiony, policjant wręcz macha mu przejeżdżając obok.

Pan Felek zajmuje się sprzedażą i uprawą szparagów od 30 lat. Dzieci go za to przeklinają, bo najpiękniejsze miesiące „na to idą”. Najpiękniejsze, czyli maj i czerwiec. Nawet w czasie handlowania, gdy zdarzą się dni bez deszczu, musi iść na pobliskie pole, żeby podlać uprawy. Na skraju tego pola stoją kukły, mające odstraszyć dziki i sarny, które przechodząc przez zagony, rozsypują ziemię i odsłaniają szparagi.



Mieszkańcy wspominają, że w latach 70. i 80. zaczęło powstawać lokalne „zagłębie szparagowe”. Pędy tego warzywa wożono wtedy nawet do hotelu Bazar w Poznaniu, gdzie uchodziły za rarytas. Wiele osób uprawia dzisiaj małe poletka, traktując zbiory jako uzupełnienie domowego jadłospisu. „Kiedyś to był dobry interes, ludzie się podorabiali na tym, jak jeszcze handel przygraniczny kwitł. Z tych upraw i tonę naraz zabierał samochód za jednym razem. Jechał z Niemiec, wieczorem załadował tonę, na drugi dzień już był po następnej”, opowiada starsza kobieta z Miedzichowa. I zaraz dodaje, że to była ciężka praca. Szparagi sadzi się na płaskim terenie, w „rajach” jak objaśnia, za pomocą germanizmu mówiąc o „rzędach”. „Rosną jak choinki”. Potem trzeba te łodygi poobcinać i obsypać ziemią. Zbierać można dopiero po trzech latach. Wszystko ręcznie – zbierało się ręcznie, myło, cięło na kawałki, sortowało. „Teraz to już się nie opłaca – ocenia – Zostało dwóch, trzech plantatorów.”

Dane mieszkanki Miedzichowo mogą nie być dokładne: według oficjalnych statystyk na terenie jej gminy uprawa szparagów zajmuje areał 40 hektarów<sup>1</sup> (w całym kraju to 1,7 tys. hektarów). Warzywo znano lokalnie już przed II wojną światową i wysyłano wówczas do Berlina. Nie myli się jednak mieszkanka Miedzichowo, oceniając, że obecnie staje się zajęciem coraz mniej powszechnym. Rzeczywiście, uprawa szparagów była niegdyś na badanych przez nas terenach popularna i dochodowa. A jednym z najbardziej znanych plantatorów, ekspertem wypowiadającym się w prasie, był właśnie pan Felek (poprawniej byłoby napisać, ze względu na jego wiek, Feliks). Gleba szóstej klasy, gliniasto-piaskowa i umiarkowanie wilgotna doskonale nadaje się do tego typu upraw. Każdy hektar swojej plantacji musiał najpierw wzbogacić obornikiem. W sumie nawiózł 80 ton naturalnego nawozu. Potem glebę odkwasił, by wreszcie po dwóch latach móc nasadzić „karpy”. Czyli kłącza, z których następnie wyrastają „choinki” asparagusa. *Asparagus officinalis* jest warzywem z rodziny liliowatych, należy do najstarszych uprawianych przez człowieka roślin jadalnych. W Polsce szparagi znano co najmniej od połowy XVIII w., wspomina o nich Adam Mickiewicz w *Panu Tadeuszu*: „po chłodniku szły raki, kurczęta, szparagi”

1 Dane ze strony internetowej: [www.powiatnowotomyski.pl](http://www.powiatnowotomyski.pl) (data dostępu: 04.08.2016).

(Halbański 1986: 180). Szparag to przy tym roślina bardzo kapryśna i delikatna. Rok po roku należy ją nawozić, często odchwaszczać, zapewniać odpowiednią wilgotność.

Zbiór przeznaczonych do sprzedaży i konsumpcji pędów odbywa się przez kilka tygodni. To gorący czas, kluczowy dla powodzenia całorocznej inwestycji. Wiosenny wzrost zależy od temperatury powietrza. Trzeba stale kontrolować, na jakiej głębokości są wypustki, czyli pędy trafiające potem na stoły. Gdy są już wysoko, a ziemia zaczyna pękać, usypuje się charakterystyczne wały i czeka jeszcze dwa tygodnie. Na początku lat 90. w rejonie Miedzichowa i Trzciela trwał w najlepsze szparagowy boom. Mnożyły się kilkuhektarowe plantacje. Zbyt na warzywa zapewniała początkowo nowotomska Spółdzielnia Ogrodnicza. Szybko jednak pojawili się prywatni pośrednicy, oferujący wyższe ceny skupu. Cenowa bitwa doprowadziła najpierw do upadku państwowej firmy, potem zniknęli także pośrednicy. Kolejnym etapem szparagowego boomu stała się sprzedaż bazarowa. Ostatnia dekada okazała się schyłkowa dla tej branży. Pan Felek zaś jest jednym z ostatnich, którzy nadal uprawiają i sprzedają szparagi przy DK92.

Jako osoba pracująca bezpośrednio przy drodze krajowej, ma wiele czasu na jej obserwację i formułowanie wniosków. „Tiry ze wschodu jadą na początku tygodnia w kierunku Niemiec. Wracają w czwartek, piątek. W weekend jest mniejszy ruch tirów, bo Niemcy ich nie wpuszczają, albo nie zawsze wpuszczają. Jest za to więcej osobówek, zwłaszcza tych *lekarzy*, co mają swoje domy w okolicy. Ci zjeżdżają już w piątek po południu, a wracają do Poznania w niedzielę wieczorem.” Z drogi krajowej nadal korzystają np. kierowcy aut z przyczepami kempingowymi. Turyści chcą bowiem zobaczyć coś więcej niż monotonne pobocza autostrady. „A2 zabrała *białe kołnierzyki* w osobówkach”, zauważą, mając na myśli dobrze sytuowanych kierowców.

Z jego obserwacji wynika ponadto, że liczba wypadków na DK92 się zmniejszyła. Nadal jednak można zauważyć ryzykowne zachowania kierowców, aż „włos się jeży na głowie”. Zdaniem pana Felka „kobiety są najgorsze”, bo się podczas prowadzenia samochodu czeszą, malują, telefonują. A kierowcy tirów non stop z telefonami

przy uchu. W dodatku jedzą i palą. Przekonuje, że większość wypadków spowodowana jest właśnie rozmowami przez telefon, a policja czasem znajduje „w wypadkowym telefonie” niezakończony połączenie. Na poprawę bezpieczeństwa ma wpływ także to, że coraz mniej jest bardzo starych samochodów, „składanych z pięciu niemieckich”, przywiezionych w częściach z zachodu, zaostrzyły się ponadto przepisy drogowe, a kierowcy obawiają się mandatów i punktów karnych.

Mimo alternatywy w postaci autostrady, ciągle jednak zdarzają się klienci, którzy zjeżdżają w Nowym Tomysłu z A2, jadą do niego po szparagi i wracają autostradę w Trzciel. Wśród tych stałych klientów są Poznaniacy. Ci zawsze się targują. „Mówią, że teraz w Poznaniu szparagi są tańsze. Proszę wtedy, żeby kupili w Poznaniu... U mnie mają od ręki i świeże.” Akurat ma przy sobie kilka kilogramów warzyw. Deklaruje, że będzie siedział przy drodze tak długo, aż je sprzeda. Wieczorem pana Felka na stoisku nie ma.

Nasze badania przekonują, że sprzedaż szparagów odbywa się obecnie także w miejscach dość nieoczekiwanych. Pani Danuta pracuje na miedzichowskiej poczcie od 30 lat. Jedną z jej córek jest nauczycielką, druga studiuje ogrodnictwo. Jej rodzina nadal zajmuje się uprawą szparagów, mają dwa hektary. Podobnie, jak inni podkreśla, że praca przy ich uprawie i zbiorach jest ciężka. W dodatku trudno o znalezienie ludzi do tej pracy. Zarabiają u niej dziewięć złotych za godzinę, czyli sporo. Ale „ich nie goni”, wie przecież, że trzeba się schylać, że piach w nosie i w zębach i albo słońce, albo deszcz, a jeszcze muchy wlatują do ust. Jak się później okazuje, „nie goni ich”, bo pracownicy okazują się być członkami rodziny: „Tak czy siak trzeba wszystkim płacić, bo to nie taka prosta pomoc, a zarobek.” Przy zbiorze pracują najpierw rano między szóstą a siódmą, potem przed wieczorem, żeby szparag nie zdążył sfoletowieć.

Pani Danuta przyznaje, że mają „swojego” odbiorcę, który szparagi zawozi do Gubinka przy granicy. To ponad 100 km. Tam ma stoisko, gdzie sprzedaje je Niemcom („chyba po dwa euro pęczek”). Nie sprzedają szparagów przy drodze, bo przestało się opłacać. Od niedawna jednak pracownica poczty sprzedaje pędy w miejscu

pracy, czyli na poczcie właśnie. Tak się składa, że potwierdzeniem jej słów jest nowa klientka.

W średnim wieku, bardzo zadbana, w designerskich okularach. Podczas rozmowy wyjaśnia powody swojej wizyty. Pochodzi z oddalonej o kilkanaście kilometrów wsi Silna, pod Pszczewem. Od wielu lat kupowała szparagi w Trzciel od tamtejszego plantatora. Z powodu suszy, musiał jednak zrezygnować z uprawy i zaorać pole. Dlatego szuka teraz równie dobrego towaru. Muszą to być szparagi pierwszego gatunku, równe, ani za chude, ani za grube. Bo zabierze je do Niemiec, gdzie będzie robić obiad dla 20 osób. I jak co roku muszą być na tym obiedzie szparagi. Dla pewności dopytuje, ile lat ma plantacja pani Danuty. Z satysfakcją przyjmuje informację, że 9. Zadowolona, zamawia 30 kilogramów. Odbiór za trzy dni, w sobotę.

Pani Danuta – tak samo, jak przywołany wcześniej pan Felek – jest przykładem drobnej przedsiębiorczości, poszukiwania nowych rozwiązań w obliczu zmieniających się okoliczności, elastycznego dopasowywania się do realiów wywołanych „modernizacją przez autostradę”. Jej aktywność nie sprowadza się do biernego akceptowania zastanego stanu rzeczy, ale przyjmują formę pomysłowej sprawczości. Nawet jeśli skala realizowanych przez nich innowacji nie jest znacząca, to na tle dominującego regresu zasługuje na uwagę.

Tak się przy okazji składa, że pani Danuta zaangażowana jest w przemysł wikliniarski, kolejną, „tradycyjną” wizytówkę regionu. To interesujące, że w okolicach Miedzichowa i Nowego Tomysłu początki uprawy wikliny zbiegają się z pierwszymi plantacjami szparagów, datując się na początek XX w. O dobrej jakości uzyskiwanych tam pędów wierzbowych świadczy fakt, że były one chętnie kupowane przez rzemieślników z Bawarii, uchodzących za ekspertów w tej dziedzinie. Równolegle rozwijał się przemysł plecionkarski, a pierwsza wystawa wyrobów wikliniarskich odbyła się w Nowym Tomysłu w 1937 r. Okresem hossy dla tego przemysłu były lata 70. (Maciołek 2004: 19).

Wiklina była najpopularniejszym na terenie całej Polski surowcem plecionkarskim. Stosowano ją od dawna, o czym poświadczają wykopaliska archeologiczne (Biskupin, Międzyrzecz). Występowała dość powszechnie w stanie dzikim, zwykle na terenach

nadrzecznych, a jej największe skupiska znajdowały się nad War-  
tą, Obrą, Prosną i Notecią (Podlewski 1960: 475-476). W artykule  
z „Gazety Poznańskiej” z 1972 r. gorąco zachęcano do podejmowa-  
nia produkcji: ceny skupu zwiększyły się o 30%, zwiększono kwoty  
pożyczek dla plantatorów, a „coraz śmielsze propozycje wyrobów  
z wikliny znajdują nabywców w Stanach Zjednoczonych, Szwecji,  
Norwegii, Anglii, NRE, Włoszech, Grecji, Szwajcarii, Holandii  
i Danii”, przynosząc tak potrzebne dewizy. W ich pozyskiwaniu  
wyróżniało się pozytywnie Poznańskie Przedsiębiorstwo Wikliniar-  
sko-Trzciniarskie Przemysłu Terenowego. Dziennikarz puentował:  
„Powiat nowotomyski był pierwszym, gdzie założono plantacje wi-  
kliny. Ma możliwości dalszego ich rozszerzenia. Warunki zostały  
stworzone”<sup>2</sup>. Głębokie zmiany przyniosła transformacja 1989 r.:  
zlikwidowano państwowe przedsiębiorstwo „Wiklina Polska”, a pry-  
watni wytwórcy musieli na własną rękę szukać odbiorców.

Wiklinę zbiera się jesienią. Gotowana w żelaznych kotłach, zy-  
skuje czerwony kolor. Dla uzyskania białej, pędy zbiera się w stycz-  
niu i lutym, żeby do wiosny nie zdążyła wyschnąć. Potem następuje  
moczarkowanie: pędy wkłada się do wody, żeby puściły korzenie  
i listki, potem oczyszcza się z kory, odsłaniając pożądaną biel. Jest  
to zajęcie wymagające wprawy i doświadczenia, trzeba szybko re-  
agować na zmiany atmosferyczne i umieć robić wiele rzeczy „z wy-  
czuciem”. Wiklinę sady się ręcznie, „trzy sztoby/flance na stopę”, jak  
wyjaśnia pani Danuta. Sadzonki uzyskuje się natomiast z pociętych,  
ukorzenionych już witek. Jak szparag, jest to roślina wymagają-  
ca. „Wiklinę trzeba opryskiwać przeciwko szkodnikom, jeśli ktoś  
to zaniedba, to jest wtedy do dupy, bo łamie się podczas plecienia”,  
wyjaśnia pani Danuta. Ostatnio doszły jeszcze do tego kłopoty z bo-  
brami. Rośnie ich populacja, pojawia się coraz więcej budowanych  
przez nie tam, które powodują zalania. Ponadto, bobry „tną” wikli-  
nę, a że są gatunkiem chronionym, „nikt nie chce do nich strzelać”.

P.P.H.U. „Albert” w Zachodzku zajmuje się sprzedażą gotowych  
wyrobów wikliniarskich. Hala magazynowa, jakkolwiek ma ponad  
tysiąc metrów kwadratowych, nie rzuca się w oczy. Wzroku nie

przyciągają sugestywne reklamy. Na skromnej stronie internetowej  
można przeczytać: „W magazynie znajdziecie Państwo 1000 wzo-  
rów wyrobów wiklinowych, w zależności od zamówień lakierowa-  
nych, malowanych, obszytych folią lub materiałem. Wykonujemy  
zamówienia według wzorów dostarczonych przez klientów. Prowa-  
dzimy obecnie współpracę z firmami na terenie Francji, Niemiec,  
Belgii, Czech, Słowacji oraz Holandii. Na życzenie dostarczamy  
towar do klienta. Kontakt w języku angielskim, francuskim, nie-  
mieckim i polskim. Zapraszamy!”<sup>3</sup>. Informacje podano także w wersji  
francusko-, anglo- i niemieckojęzycznej.

W rzeczonym magazynie rzeczywiście piętrzą się stopy rozma-  
itych koszy, koszyków, krzeseł, foteli, stolików, donic, wieszaków,  
nosideł dla psów i kotów. Wygląda na to, że lokalna tradycja ple-  
cionkarska jednak całkiem nie zamarła. Właścicielka wyjaśnia jed-  
nak szybko, że sprowadza gotowy towar z Rzeszowa. Sama wiklina  
jest, co prawda, stąd, ale wytwarza się z niej przedmioty na sprze-  
daż już gdzie indziej. „Miejscowi nie chcą pracować. A tam bio-  
rą tylko dwa złote za godzinę pracy plus materiał. Razem pracują  
wielodzietne rodziny: mama robi dno, dziecko po szkole pałąk,  
dziadek resztę i kosz gotowy.” Tutaj takie stawki są zbyt niskie. Ale  
chodzi, jej zdaniem, nie tylko o pieniądze: „To w ogóle jest czarna  
dziura, gdzie nic się nie udaje – pozwala sobie na uwagi ogólniej-  
sze – Jak ktoś ma 2,5 tys. zapomogi na 5 dzieci (rozmowa odbywała  
się przed wprowadzeniem programu 500+), to nie będzie pracowa-  
wał. Młodzi uciekają, bo nie widzą perspektyw. Gdy otwierali nową  
dyskotekę w Trzcielu, to od razu przyszła ekipa z innej wsi, była  
bijatyka i lokal zamknięto. Już nawet sklepy działają tylko do 16.”

Halę dzierżawi do dwóch lat. W pierwszym roku opłatę za wynaj-  
em miała rozłożoną na raty, teraz już nie. Dlatego jest ciężko. Towar  
wysyła głównie do Francji, a Francuzi to bardzo wybredni klienci.  
„Kosze na drewno do kominka muszą być w środku wyłożone flanelą,  
żeby sobie palców nie pokaleczyli”, macha ręką. Francuski kierunek  
eksportu lokalnej wikliny podyktowany jest sytuacją życiową. Mę-  
żem właścicielki jest bowiem Francuz, poznany na lokalnej dyskotecce.

2 *Oplaca się uprawiać. Dewizy za wiklinę*, „Gazeta Poznańska”, 1972 (skan artykułu  
w archiwum autorów).

3 Cytat ze strony internetowej: [www.nored.pl/index.php?w=firma](http://www.nored.pl/index.php?w=firma) (data dostępu:  
04.08.2016).

Interesujący jest wątek relacji ze wspomnianym „Rzeszowem”. Powracał on w wielu rozmowach. W istocie chodzi zapewne o Rudnik nad Sanem, szczytający się sięgającymi XIX w. tradycjami wikliniarskimi. „Przemysł wikliniarski obecnie daje zajęcie i utrzymanie około 900 rodzinom. Na terenie gminy funkcjonuje ponad 35 hurtowni z wikliną, ponadto działa ok. 50 mniejszych podmiotów zajmujących się handlem tymi artykułami”, można przeczytać na oficjalnej stronie Rudnik nad Sanem<sup>4</sup>. Miasto konsekwentnie reklamuje się jako „Polska stolica wikliny”, a przed siedzibą urzędu miejskiego, podobnie jak w Nowym Tomyślu, można podziwiać wyroby miejscowych rzemieślników. Oba ośrodki konkurują ze sobą, nie tylko na poziomie wizerunkowym. To także rywalizacja na polu ekonomicznym, sprowadzająca się do tego, że w województwie podkarpackim akceptuje się stawki wynagrodzenia odrzucane jako zbyt niskie w województwie lubuskim i wielkopolskim. Stąd sytuacja, w której wiklinowy surowiec uzyskuje się w jednym miejscu, natomiast przerabia go na wyroby do sprzedaży w innym.

Pan Wojciech z Miedzichowa, plecionkarz z kilkunastoletnim stażem, ma na ten temat swoje zdanie: „Kiedyś wiklinę brali z Rzeszowa na plecenie i tam to przerabiali, bo to biedne tereny są. Ale w ogóle coraz mniej się sprzedaje, bo ile można tego do domu kupić? A kiedyś, jak się zatrzymał zaprzyjaźniony autobus, to Niemcy jak leci.” Wcześniej pracował w fermie drobiu, obecnie jest na emeryturze. Plecieniem wikliny próbuje sobie dorabiać. Narzeka jednak na coraz trudniejszy zbyt. Sam sprzedaje swoje wyroby w pobliskiej hurtowni wikliny, „to mnie ratuje”. Własne wyroby przechowuje w dwóch garażach, blisko bloku, w którym mieszka. Poza raczej typowymi koszykami jest tam coś przypominającego bocianie gniazdo, wykańczone brzezina. Zamówiła to klientka, ale ostatecznie nie kupiła, bo się rozmyśliła. Gdy pan Wojciech porównuje ceny wikliny, robocizny i np. gotowego koszyka, to widzi, że coraz mniej się to opłaca.

Nie jest to pierwszy wiklinowy „kryzys”. Pan Mieczysław, brat pani Danuty z poczty, potrafi owe kryzysy precyzyjnie wskazać. Jego zdaniem były to lata: 1968, 1974 i lata 90. (zauważmy, że

<sup>4</sup> Patrz oficjalna strona Urzędu Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem: [www.rudnik.pl](http://www.rudnik.pl) (data dostępu: 05.08.2016).

środkowy kryzys niemal pokrywa się z cytowanym wyżej artykułem prasowym z 1972 r., utrzymanym w jakże optymistycznym dla plantatorów tonie). „Zawsze jednak jakoś interes odbijał.” Rodzina pamięta, że w latach 60. zdesperowani brakiem zbytu plantatorzy masowo palili wiklinę, ale ich ojciec postanowił ją przechować. Można to robić przez kilka lat, „jeść nie woła”. Po dwóch latach, gdy koniunktura powróciła, zarobił duże pieniądze, bo właściwie nie miał konkurencji. Do kryzysu lat 90. przyczynić się miała, jak twierdzi pan Mieczysław, intensyfikacja upraw i przerobu wikliny na wchodzie Polski. Konkurencja doprowadziła do obniżenia cen, aż poza granicę opłacalności.

Pan Mieczysław razem ze szwagrem i kuzynem uprawiają jednak wspólnie 30-hektarową w sumie plantację wikliny. We wsi Prądówka, gdzie mieszka, istnieje też od 2005 r. ich Firma Usługowo-Handlowa „Wiklina”. Jak sobie radzą ze zbytem? Wytwarzają rzeczy raczej praktyczne, a nie ozdobne, które rzeczywiście „się przejadły”. Są to np. maty z nieokorowanej wikliny, bardzo grube i wytrzymałe, które można wykorzystać choćby jako podkłady do umocnienia dróg gruntowych lub innych. Jakkolwiek w gospodarstwie pana Mieczysława znajduje się maszyna do korowania wikliny (a także moczarka, suszarka, kocioł), korowania zaniechał, skupiając się wyłącznie na wyrobach z nieokorowanej wikliny. Odbiorcy takiego asortymentu są głównie w Niemczech. „Ale nie jest łatwo”, mówi, pokazując przygotowane do transportu maty i zalegający stos gotowego towaru, na który nie ma już odbiorcy, bo „kontrakt się skończył”. Być może nadzieją na zmianę będą inne zastosowanie. Wiklina jest bowiem, jak twierdzi, dobrym źródłem energii odnawialnej. Używa się do tego specjalnej wikliny, tzw. energetycznej, która ma bardzo duży przyrost roczny, sięgający ponad 2,5 metra.

Pytany o przyszłość coraz mniej opłacalnego zajęcia, pan Mieczysław pomrukuje. Potem jednak pokazuje nowy opryskiwacz. Lepszy, bo nie będzie wjeżdżał i niszczył pola, tylko opryska od razu 50 metrów plantacji. A chemiczne opryski są konieczne, w przeciwnym razie szybko pojawiają się szkodniki i atakują zdrowe uprawy. Inwestycja w nowy sprzęt przekonuje – lepiej niż słowne deklaracje – że w tej rodzinie nadal poważnie myśli się o uprawie wikliny.

Poszukuje się przy okazji nowych form jej wykorzystania, nie tylko dla coraz wymyślniejszych wzorów, ale również w charakterze potencjalnego paliwa dla energii odnawialnej.

Odbyte rozmowy i spotkania każą wspomnieć o jeszcze jednej okoliczności. Otóż rodzina pani Danuty i pana Mieczysława wypracowała specyficzny stosunek do pracy z wikliną i szparagami nie tylko ze względów, które dałoby się zaliczyć do ekonomicznych. Często wyrażali szacunek dla zmarłego ojca. Musiała to być postać wyrazista, pełna aktywności i otwarta na nowe doświadczenia. To on na własną rękę w 1967 r. podciągnął do domu prąd. Gdy kupił telewizor, cała wieś schodziła się na oglądanie popularnych programów, aż „w pokoju nie było gdzie siedzieć”. Kolejne wprowadzane przez niego innowacje to pierwsza w Prądówce łazienka. Kiedy został sołtysem, w domu założono telefon. Mam wrażenie, że wiele w postawie członków tej rodziny wynika właśnie z jakiejś wewnętrznej odpowiedzialności wobec spuścizny ojca. Nie tylko tej materialnej, ale też wyrażającej się w stosunku do świata, w aktywności, w duchu przedsiębiorczości. Felietonowym symbolem tej międzypokoleniowej relacji mógłby być rosnący na podwórku olbrzymi, prawie 500-letni dąb. Poratowany ostatnio przez dendrologa. I trwający nadal.

Należy w tym kontekście uwypuklić pewne inicjatywy władz lokalnych, związane z wikliniarską tradycją regionu. Myślę o „Szlaku wiklinowym”. Funkcjonuje on jako oficjalna atrakcja gminy Miedzichowo. Szlak obejmuje pięć punktów, będących jednocześnie adresami lokalnych hodowców i producentów wikliny. Wśród nich jest zarówno wspomniana wyżej firma „Albert” z Zachodzka, jak i gospodarstwo pana Mieczysława z Prądówki. W folderze turystycznym można przeczytać, że przemysłowa odmiana wikliny (wierzba amerykańska) w przemyślny sposób została przywieziona do Europy w 1885 r. przez mieszkańca nieodległego Trzciana! To jego przedsiębiorczość dała początek lokalnym tradycjom plantatorskim, nie tylko w regionie, ale także w wymiarze kontynentalnym, bowiem 70% wszystkich europejskich upraw wikliny dotyczy właśnie tej odmiany. Co ciekawe, w podobny sposób o pochodzeniu wikliny w regionie opowiadali nam także jej producenci. Należy

dodać, że w ramach działań akcji promocyjnej „Szlaku wiklinowego”: „Zamontowano 15 drogowskazów oraz zaktualizowano mapkę (turystyczną – przyp. W. K.). Całość operacji wyniosła 10 307,40 zł, z czego kwota 6704,00 zł. stanowi dofinansowanie w ramach działania 413 „Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju” – mały projekt Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013”<sup>5</sup>.

Marzeniem wójta gminy, zapisanym także oficjalnie w dokumencie pod nazwą „Strategia rozwoju gminy Miedzichowo na lata 2015-2020”, jest coś większego niż pojedynczy szlak. Z przejęciem opowiadał nam o pomysle utworzenia w Miedzichowie zupełnie nowej „wioski tematycznej”. Miałaby ona być poświęcona miejscowym tradycjom wikliniarskim (to nic oryginalnego), ale także jeszcze starszym tradycjom związanym z wytopem miedzi. Rzeczywiście, Miedzichowo (dawna niemiecka nazwa Kupferhammer, „Kuźnia miedzi”) było wsią, w której rozwijało się hutnictwo. Funkcjonowała tam kuźnica miedzi i żelaza zwana Kopernym Młynem. Działała jeszcze w 1859 r. Młyny napędzane były wodą, a metale wytapiano z rudy darniowej. Wszystkie drogi prowadzące do tego miejsca utwardzone były szlaką, czyli pozostałościami po wytopie. Do dzisiaj zachowały się pozostałości dawnego stawu młyńskiego (Goldman 1912). Niezbędna w tym procesie była ruda darniowa, skała osadowa powstająca na torfowiskach. Dla pozyskania z niej miedzi budowano dymarki. W tych kamiennych piecach wytapiano metale przy użyciu węgla drzewnego. „Pięknie byłoby odbudować te stare dymarki. Hasło reklamowe jest proste: *Mieź i Miedzichowo!*”, snuje plany wójt.

Nie wiadomo, ile z tych planów uda się zrealizować i czy budowa wioski tematycznej zadziała jak turystyczny magnes. We wspomnianym dokumencie, definiującym strategiczne cele gminy, zapisano punkt zakładający budowę „skansenu Dymarki Miedzichowskie”. W jego ramach miałyby powstać scena, biesiadnik oraz inne potrzebne wyposażenie. Rozważając szansę tej inicjatywy warto zwrócić uwagę na tak zwany skansen górniczo-hutniczy „Dymarki kaczańskie”, funkcjonujący obecnie w okolicach Złotoryi. W 2000 r. członkowie lokalnego Towarzystwa Tradycji

5 Cytat ze strony: [www.miedzichowo.pl/szlak-wiklinowy.html](http://www.miedzichowo.pl/szlak-wiklinowy.html) (data dostępu: 12.08.2016).

Górnicy zaczęli organizować pokazy dawnych rzemiosł (kontynuując tradycję zainicjowaną jeszcze w 1967 r.). Obywatelska aktywność stała się następnie podwaliną dla powstania w 2011 r. Centrum Kulturowo-Archeologicznego, zaprojektowanego w formie ścieżki dydaktycznej (piec, huta, sztolnia, kopalnia, szybk, kamieniołom, karczma, izba tradycji). Poza konwencjonalną ofertą dla szkół (pomocna jest baza noclegowa), sztandarowym wydarzeniem promocyjnym jest coroczne święto „Dymarek”, z licznym korowodem, pokazami rzemiosł, występami muzycznymi, stoiskami twórców ludowych. Miedzichowo nie ma ani tak długiej tradycji hutnictwa, ani tak rozbudowanego zaplecza. Być może jednak, połączenie atrakcyjnie eksponowanego wikliniarstwa i wytopu miedzi miałyby walor nowości i oryginalności. Przy projektowaniu tego typu oferty, należy także pamiętać o łączeniu dydaktyki z rozrywką (*edutainment* – Kuligowski 2013; Kuligowski 2014b) oraz nastawieniu współczesnego odbiorcy na iwenty wielozmysłowe (Szlendak 2010).

Oczywiście, najbardziej interesują mnie w tym rozdziale te przykłady nowej – wywołanej przez uruchomienie autostrady A2 – przedsiębiorczości, które są przejawem działań pojedynczych, oddolnych, a nie takie, które mieszczą się w polu kompetencji władz samorządowych. Pozostawiam zatem wątek planów strategicznych gminy, a przejdę do przykładów, które są raczej realizacją strategii dostosowania i innowacji na poziomie pojedynczych podmiotów. Oczywiście, praktyki adaptacji do zmieniających się warunków są silnie zdeterminowane przez pozycję społeczną jednostki i związane z tym kompetencje kulturowe. Elementami tych praktyk są m.in. „wszelkie sposoby na omijanie prawa czy wykorzystywanie luk w przepisach dla realizacji własnych interesów” (Buchowski 1996: 17). Nasze badania pokazują jednak, że o ile tego typu strategie były dość powszechne przy DK92 w latach tuż po 1989 r., o tyle obecnie są w zdecydowanej defensywie.

Z taką właśnie strategią dostosowania i innowacji spotykamy się w barze „Pod sosną”. Usytuowany na skraju Brójec, oparty o sosnowy las, znajduje się niedaleko opisywanych w poprzednim rozdziale hoteli „Maria” i „Victoria”. Bardzo jednak jest od nich różny, nie

tylko ze względu na rozmiar: buraczkowo-czerwony budynek kryje blacha, a z boku okala mały ogródek dla klientów. Jego atutem jest na pewno łatwo dostępne miejsce postojowe – wystarczy po prostu przy sztydzie „Bar. Kurczak z rożna” i wykrzywionej latarni zjechać z DK92, by zaparkować tuż przed jego drzwiami. „Pod Sosną” istnieje od 1997 r., w oficjalnych dokumentach zarejestrowany jako „ruchoma placówka gastronomiczna”, z kategorią „restauracja fast-food” oraz „restauracja z potrawami narodowymi”. Mimo administracyjnych przyporządkowań („ruchoma placówka”), działa od lat w tym samym miejscu. Czy rzeczywiście serwuje „potrawy narodowe”? To trudne pytanie, które wymagałoby analizy z zakresu tradycji kulinarnych, które jednak opierają się jednoznacznie na demarkacjom narodowym (Burszta, Kuligowski 2005: 88-123). Wiadomo, że na początku największą popularnością cieszyły się kiełbaski w cenie 6 złotych, w tym bułka i porcja musztardy. Obecnie prym wiedzie z kolei kurczak z rożna.

Trudno uwierzyć, że ten niepozorny i mało atrakcyjny wizualnie na tle hotelowej konkurencji bar może być ulubionym miejscem postoju kierowców. A jednak. Pracująca tam od 10 lat kobieta potrafi tych kierowców wymieniać po imieniu. Gdy wchodzi do baru, rozpoznaje ich twarze, razem z nimi ogląda rodzinne fotografie, dzięki czemu widzi, jak szybko rosną ich dzieci. Rozmawiają o wszystkim, wystarczy kilka minut. I tak przez cały rok. Prawie „Najgorzej jest od grudnia do stycznia. Mało ludzi. Ale nawet rano w Wigilię są klienci, zatrzymują się na schabowego. Polacy, Rosjanie, nawet kierowcy z Anglii”, opowiada.

Kiedyś na noc „Pod Sosną” zatrzymywały się również tiry, „nie było takiej kontroli tachografów”. Przyjeżdżali też „Bułgarzy” z „dziewczynkami”, zwykle w parach. Zachowywali się normalnie, jak inni klienci. Gorsza od nich była polska prostytutka, która rok temu kręciła się przy barze przez cały tydzień. Była wyzywająca, zaczepiała kierowców, a na zwróconą sobie uwagę, odpowiedziała, że „każdy może spacerować”. Zdarzyło się i tak, że jeden ze stałych klientów przyjął kiedyś prostytutkę u siebie w aucie, obok baru. Gdy jednak zastukano w szybę, grzecznie odjechał. Brzmi to jak paradoks, ale kobieta jak najpoważniej stwierdza, że nigdy nie bała się

klientów, nawet najróżniejszych. Za to, gdy musiała kiedyś w nocy wyjść do magazynu za barem i spojrzeć w czarny las, zamarła i znieruchomiała.

Lęk budziła „Pod Sosną” także „wielka cisza”, echo uruchomienia A2: „Najgorsze były pierwsze miesiące po otwarciu autostrady. W styczniu i lutym zastanawialiśmy się nawet, czy nie zamknąć interesu. Ale teraz jest już trochę lepiej – wspomina właścicielka – Zresztą ruch na krajówce robi się znowu coraz większy<sup>6</sup>. Ludzie nie chcą płacić za autostradę.” Prowadzące bar małżeństwo pochodzi z Mazur. Pracują w nim oboje, do pomocy zatrudniają jeszcze dwie panie. Jest to ich jedyne źródło dochodu.

Pytanie o powody powodzenia baru „Pod Sosną” każą odwołać się do dwóch poziomów: kulinarnego i społecznego. Zaczę od tego pierwszego: bar serwuje bardzo proste dania. Jak pisałem, są to kielbaski i kurczaki. Jedno i drugie na ciepło, z zasilanego gazem grilla, który przyjemnie ogrzewa małe, schludne wnętrza. Dodatkowym atutem jest to, że dania są szybko podawane. Można zamówić do nich kawę, herbatę, zimne napoje, ale także popularne słodkie i papierosy. Samemu można dozować sól, pieprz, Maggi, cukier. Oferta nie jest bogata, ale dobrze przemyślana, odpowiadająca doraźnym potrzebom wielu kierowców. Przystępne są także ceny, niezwykle istotny motywator dla klientów. Również klientów miejscowych: „Jak nie masz obiadu, to idziesz tutaj kurczaczka kupić za 20 złotych i naprawdę rewelacja!”, zachwala jeden z mieszkańców Brójec. Tanie, proste, a jednak atrakcyjne menu udało się połączyć ze specyficzną atmosferą. Na drugim, społecznym poziomie „Pod Sosną” jest nie tylko miejscem nie zobowiązującym, gdzie można pojawić się w klapkach, podkoszulku albo ubraniu roboczym (jakkolwiek barmanka nosi fartuch). To także przestrzeń nie

<sup>6</sup> Warto w kontekście tej wypowiedzi powrócić do kwestii natężenia ruchu. Jedną z kluczowych obietnic oficjalnie powtarzanych przed otwarciem A2 – że to na nią przeniesie się główny ciężar ruchu z drogi krajowej – teraz wygląda na naiwność. I nie chodzi tylko o kierowców i firmy przewozowe, które z oszczędności wybierają tańszy tranzyt. W ostatnich 4 lat w Polsce co miesiąc przybywało prawie 300 firm przewozowych oraz ponad pół tysiąca ciężarówek. Nie malał także napływ aut z zagranicy (Popiel 2014: 70). Więc nawet jeśli autostrada przejęła jakąś część tego ruchu, to rozwój sektora przewozów międzynarodowych na nowo zapełnił starą „dwójkę”.

anonimowa, gdzie rozpoznaje się stałych klientów i pamięta o ich upodobaniach. Tego rodzaju zorientowanie oferty i atmosfery baru okazało się trafne. Użytkownicy DK92 zaakceptowali to miejsce, nie skazując go na zniknięcie.

Innym przykładem innowacyjnej strategii są działania podjęte przez właścicielkę baru „Słoneczko” w Starym Folwarku, przy drodze między Trzcielem a Miedzichowem. Jego właścicielka przyznaje, że plany budowy autostrady znane były lokalnym przedsiębiorcom na długo przed ich urzeczywistnieniem, był zatem czas, by zastanowić się nad nadchodzącymi w związku z tym zmianami. Pani Joanna, właścicielka „Słoneczka”, absolwentka szkoły handlowej, początkowo, od 1992 r., zajmowała się przydrożną sprzedażą figur ogrodowych. Po kilku latach zdecydowała się jednak na zmianę branży, uruchamiając mały bar. Historia „Słoneczka” na dobre rozpoczyna się w 1996 r., gdy został on rozbudowany, a w jednym z pomieszczeń ulokowano smażalnię ryb. Ryby stały się specjalnością zakładu, a wybór ten szybko okazał się biznesowym sukcesem. Do „chatki Baby Jagi” – jak utarło się mówić – klienci zaglądali często i chętnie. W roku 2003 lokal ponownie powiększono, rozbudowując salę konsumpcyjną i nowoczesną smażalnię z piecami gazowymi, elektrycznymi patelniami oraz przemysłowymi pochłaniaczami. Mimo dużego zainteresowania, pani Joanna poszukiwała nie tylko klientów podróżujących DK92, ale zwróciła się także ku lokalnej społeczności. W obliczu rychłego otwarcia A2, było to posunięcie strategiczne.

Niemal w tym samym czasie, gdy uruchomiono odcinek Świecko-Nowy Tomyśl bar „Słoneczko” rozbudował się po raz kolejny. Tym razem wzbogacił się o drugą, dużą salę konsumpcyjną oraz dwie toalety przystosowane dla osób niepełnosprawnych. „Pomysł był mojego syna i synowej – tłumaczy pani Joanna – Ja jestem wdową, ale próbuję to jakoś sama wszystko... No to jest moje życie”. Ta inwestycja – wsparta przez pozyskane środki unijne – była już otwarciem nastawioną na klientów lokalnych. Nowa duża sala pozwoliła bowiem na organizowanie przyjęć okolicznościowych: chrzcin, komunii, 18. urodzin, wesel, styp, czasami szkoleń. Mimo że okoliczna konkurencja w tym względzie właściwie przestała

istnieć (tymczasem bowiem zakończyło działalność kilka pobliskich punktów gastronomicznych), czas tuż po otwarciu ostatniego, przez pół roku darmowego, odcinka A2 był trudny. W „Słoneczku” powtórzyła się historia opowiadana już przez innych przedsiębiorców. „Ruch na trasie bardzo się zmniejszył. Ale jeszcze jak nie było tutaj autostrady, to wydawało się, że w okresie zimowym już nie damy rady. Pieniądze przekładało się z miejsca na miejsce: za co najpierw zapłacić ZUS, pracownikom...”

Elastyczność w poszukiwaniu klientów oraz formatowaniu oferty przyniosła ostatecznie pozytywny skutek. Obecnie w „Słoneczku” pracuje, wraz z właścicielką, pięć osób, a na stronie internetowej bar reklamuje się hasłem; „Najsmaczniejsze ryby w drodze do Świecka”<sup>7</sup>. W menu znajdziemy zróżnicowaną ofertę ryb, zarówno słodkowodnych (karp, pstrąg, sandacz), jak i morskich (halibut, dorsz, miruna, łosoś, sola, sandacz, miętus). Ich cena, za sto gramów, nie przekracza 10 złotych. Ryby pozyskiwane są dwóch źródeł: z hurtowni z Świebodzinie oraz z pobliskich stawów hodowlanych. Bar sprzedaje ponadto kilka rodzajów pierogów, zup (węgierska, pomidorowa, grochowa, flaki wołowe), dania mięsne (golonka pieczona, kurczak z rożna, smażona kiełbasa śląska z cebulką, bigos domowy), zestawy (kotlet schabowy, ziemniaki opiekane lub frytki, zestaw surówek; zawijaniec drobiowy, ziemniaki lub frytki, zestaw surówek), a oprócz tego dodatki (ryż, pieczywo) oraz wybór napojów gorących (kawa, herbata, barszcz, bulion). Cena żadnego dania głównego nie przekracza 20 złotych.

Oczywiście, sukces przedsięwzięcia pani Joanny nie bazuje tylko na atrakcyjności cen. Jego filarem są także jakość podawanych potraw, używanie szklanych naczyń, metalowych sztućców, wrażenie czystości i schludności, a więc walory wcale nie tak powszechne w przydrogowej rzeczywistości gastronomicznej. W ciepłych miesiącach bar powiększa się jeszcze o przestrzeń zewnętrzną, którą tworzą drewniane altany, otoczone donicami z kwiatami. Podobnie, jak w przypadku opisywanego wyżej „Pod Sosną” i tutaj atutem jest na pewno pojemny parking, na który bardzo łatwo można zjechać z drogi krajowej.

7 [www.barsloneczko.pl/](http://www.barsloneczko.pl/) (data dostępu: 05.01.2017).

Właścicielka „Słoneczka” z dumą podkreśla, że ma stałych klientów, którzy dla możliwości stołowania się w jej barze, zjeżdżają z autostrady w Trzciel, by powrócić na nią kolejnym zjazdem w Nowym Tomysłu. Celnym pomysłem okazało się ponadto przyjmowanie zamówień telefonicznych. Miałem okazję obserwować, jak kelnerka na wolnym stoliku pod oknem ustawiła dwa parujące gorącym dania obiadowe, zawinięte w chusteczki zestawy sztuczków oraz napoje. Po chwili pod bar zjechał dostawczy samochód, a do zastawionego stołu zasiedli dwaj panowie. Po 10 minutach uścili rachunek, serdecznie pożegnali się z barmanką, pomachałi i odjechali w swoją drogę. „Mamy nawet CB radio – opowiada pani Joanna – Grzecznie próbowałam sobie nieraz na tym 19 kanale zapraszać kierowców na obiad czy kolację. No, a kierowcy się odzywają nieraz, że proszę panią, koleżanko, to już nie są te czasy, co kiedyś. Zarabiamy bardzo mało, sytuacja wiadomo, jaka jest w Polsce.”

Pomysłem kluczowym okazało się jednak zwrócenie ku potrzebom społeczności lokalnej. Organizacja przyjęć zapewnia dopływ gotówki, ruch przy barze i zainteresowanie lokalem, który przestał być uzależniony wyłącznie od kaprysów przejezdnych i zmian pogody. Obecnie, „Słoneczko” funkcjonuje od 8.00 do 21.00 (w zimie) lub 22.00 (latem). Jest jednym z coraz mniej licznych przykładów lokalnej przedsiębiorczości ulokowanej przy DK92, która przetrwała – i to z powodzeniem – uruchomienie autostrady A2. Kolejne części składowe kompleksu barowego, pochodzące z początku lat 90., drugiej połowy tamtej dekady, początku XXI w., wreszcie z roku 2011, są świadectwami elastyczności myślenia jego właścicielki, umiejętności dostosowywania się do zmiennych warunków, a także daru przewidywania kierunku i skali nadchodzących zmian. Rodzinne przedsięwzięcie nie ma jednak, o paradoksie, pewnej przyszłości. Pytana o to, kto przejmie kierowanie baru, pani Joanna rozkłada ręce: „Nie ma kto tego przejąć. Syn już się wykształcił i ma super pracę... Nie wiem, może wnuki: wnuczka ma 3 lata, a wnuk 10 lat...”

Podobne elementy myślenia o przedsiębiorczości znajdziemy także w przypadku gospodarstwa agroturystycznego „Rancho Colorado”.



Znajduje się ono pod Trzcielem, w otoczeniu lasów i stawów hodowlanych, a dojazd zapewnia jedna gruntowa droga. Właścicielka gospodarstwa, pani Anna, nie narzeka jednak na brak klientów, zwłaszcza w okresie świąt Bożego Narodzenia, kiedy ma komplet. Ten sukces jest jednak efektem wielu lat doświadczeń oraz elastyczności.

Pani Anna zarejestrowała działalność gospodarczą w 1993 r. Jak wielu innych przedsiębiorczych mężczyzn i kobiet, zajęła się wtedy przydrożnym handlem. Jak sama mówi, „załapała się na złoty okres, kiedy wszyscy zarabiali”. Sprzyjający wysokim zyskom klimat skończył się jednak już pod koniec dekady. Dodatkowym impulsem do myślenia o zmianie sposobu zarobkowania stały się informacje o planach zakończenia budowy A2. Pani Anna skorzystała wtedy z atutu, jakim był zbudowany w 1999 r. dom – zaczęła go mianowicie otaczać infrastrukturą spełniającą wymogi agroturystyki. Wspierając się kredytami bankowymi i środkami pozyskanymi dzięki grantom unijnym, w 2005 r. uruchomiła „Rancho Colorado”. Obecnie jest to kompleks, w skład którego wchodzi wolnostojące domki oraz budynek hotelowy (pokoje z łazienkami, TV, WiFi), mogące przyjąć jednorazowo 80 gości. Atrakcją są zwierzęta: psy, koty, kozy, króliki oraz konie, które można wynająć pod wierzch.

„Rancho Colorado” nie leży w bezpośrednim sąsiedztwie ani DK92, ani A2, ale pomiędzy przebiegiem obu tych dróg. Stanowi jednak ciekawy przykład szukania alternatywnych rozwiązań w sektorze turystyczno-hotelarskim. Pani Anna specjalizuje się nie tylko w przyjmowaniu klientów indywidualnych – jak o okresie świątecznym – ale organizuje szkolenia, „zielone szkoły”, a także wesela. Nie od rzeczy będzie dopowiedzieć, że podczas realizacji badań pilotażowych, zatrzymałem się tam z grupą studentów.

Na zakończenie tej części, chciałbym zaprezentować jeszcze jeden przykład. To Zajazd „U Sosny”, ulokowany w Torzymiu, niedaleko rzeczki Ilanki, 700 metrów od przebiegu trasy DK92 i półtora kilometra od lokalnego zjazdu na autostradę A2. Rodzice obecnej właścicielki, pani Moniki, na początku lat 90. zaczęli od wynajmowania we własnym domu pokoi dla „dewizowych” myśliwych. W roku 2001 podjęli ryzyko i postanowili swoją działalność rozszerzyć, ale też unormować, otwierając mały hotelik. Budowa była

kredytowana, udało się jednak tak prowadzić działalność, że pierwotne założenie – jak w przypadku opisywanych wcześniej hoteli „Maria” w Brójcach czy baru „Słoneczko” w Nowym Folwarku – było w kolejnych latach powiększane. Obecnie zajazd oferuje 30 pokoi, salę restauracyjną, saunę, pojemny parking, a także rowery do wynajęcia (pięć złotych za godzinę).

W początkowym okresie, nie istniała żadna wypracowana strategia prowadzenia hotelu. Mąż właścicielki – były zawodowy żołnierz, mający na koncie służbę za granicą i pracę w Brukseli – twierdzi, że uruchomienie autostrady, a zwłaszcza budowa pobliskiego zjazdu, pomogły w prowadzeniu przez nich działalności. Oczywiście, także „U Sosny” odczuli efekt udostępnienia A2 za darmo w okresie grudzień 2011 – maj 2012. Szybko podjęli jednak środki zaradcze. Jednym z nich okazało się umieszczenie oferty na popularnym portalu bloking.com. Szczegółowy opis miejsca, hotelu, cen i lokalnych atrakcji dostępny jest dzięki temu portalowi w ponad 40 językach (m.in. angielski, rosyjski, niemiecki, hiszpański, czeski). W 10-stopniowej skali ocen, jaką stosuje Booking.com, zajazd utrzymuje dość wysoką ocenę 8,2, a powtarzające się komentarze klientów podkreślają takie cechy, jak „cisza”, „spokój”, „czysto”, „blisko granicy”, „świetna baza wypadowa na 1-dniowe podróże do Poczdamu, Berlina, a także na tzw. Ostwall czyli zespół fortyfikacji wojskowych”. Dzięki temu w zajeździe pojawiają się klienci indywidualni z wielu krajów – najczęściej z Niemiec i Białorusi („z sąsiadami trzeba dobrze żyć”) – a niektórzy z nich potem powracają. Znaczącą grupą są osoby zainteresowane skorzystaniem z oferty Tropical Island, niemieckiego parku rozrywki, do którego autostradą można dojechać z Torzymia w półtorej godziny. Funkcjonowanie zajazdu na Booking ma także inne konsekwencje: pracownicy podkreślają, że „klientowi trzeba czapkować, bo liczą się jego opinie”.

Drugą strategią rozwojową „U Sosny” stało się nastawienie na przyjmowanie grup wycieczkowych. Zwykle są to turyści z Litwy, Ukrainy i Białorusi, podróżujący do miast zachodniej Europy. Pojawiają się w zajeździe późnym wieczorem, zjadają zamówiony posiłek, a następnie drugi, wcześniej rano. „Chcą się najeść”, mówią pani z obsługi, więc serwują gościom na śniadanie wędlinę, ser,

dziem, chleb, parówki, kawę, herbatę. Niezbędna ponadto okazała się elastyczność: organizacja „zielonych szkół”, a także niewielkich okolicznościowych przyjęć w sali głównej, która może pomieścić 40 osób. Właściciele wyznaczyli sobie dwa priorytety: z jednej strony chcą utrzymać umiarkowaną cenę noclegu (obecnie to 60 złotych od osoby), bo zdają sobie sprawę z atrakcyjności i istotności tego elementu ich oferty. Z drugiej natomiast, chcieliby podnieść standard zajazdu i oznaczyć go dwoma gwiazdkami w pięciostopniowej kategoryzacji, jaka obowiązuje w Polsce. Według obowiązujących standardów oznaczałoby to, że zajazd u „U Sosny” jest prostym hotelem średniej klasy o funkcjonalnych pokojach wyposażonych w łazienkę, telefon, telewizor, śniadanie wliczone w cenę noclegu i inne pomniejsze cechy (na podstawie Rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki z dn. 16.11.2011). Priorytet związany z podniesieniem standardu zajazdu należy do rzadkich przypadków w badanym przez nas obszarze, w większości przypadków właściciele hoteli, moteli i zajazdów mówią bowiem o „walce o przetrwanie” ich przedsięwzięć, nie zaś o chęci doskonalenia oferty. W tym sensie „U Sosny” jest wyjątkiem.

Przedstawione w tym rozdziale przykłady przekonują, że modernizacja ułokalniona, zachodząca w skali małych miejscowości i wsi, w regionach traktowanych jako peryferyjne, zrodziła nie tylko „nową biedę”. Innym jej efektem jest bowiem także nowa przedsiębiorczość (Tarkowska 2000). Być może bary „Pod Sosną” i „Słoneczko”, zajazd „U Sosny”, uprawa i sprzedaż szparagów, lokalne wikliniarstwo i gminne plany utworzenia „wioski tematycznej” nie są przedsięwzięciami o dużej skali ani wyróżniającym je poziomie innowacyjności. Nie zawsze mogą ponadto okazać się skuteczne w wymiarze długookresowym. Stanowią jednak przejaw oddolnej (wyjąwszy plany gminy), nowej przedsiębiorczości, podejmowanej w obliczu nowych warunków wywołanych „modernizowaniem przez autostradę”.

Przedsiębiorczość ta wymaga aktywnego wykorzystywania nowych narzędzi technologicznych – strony internetowe, międzynarodowe portale dla podróżnych – elastycznego nastawienia na realizację potrzeb społeczności lokalnych, a także otwarcia na kontakt ze

zróżnicowaną narodowo i etnicznie klientelą, która w różnych celach przepływa przez A2 i DK92. Wydaje się, że te trzy umiejętności (pomijając w tym miejscu determinację poszczególnych osób i inne dodatkowe, ale raczej przypadkowe okoliczności) zdecydowały o tym, co można określić jako nową przedsiębiorczość w warunkach wyznaczonych „modernizowaniem przez autostradę”.

Ciśnię się na papier określenie „kapitał przedsiębiorczości”, zainspirowane oczywiście terminologią zaproponowaną przez Pierre’a Bourdieua. Gdyby z takiej perspektywy spojrzeć na opisywane przypadki, okazałoby się – poza czynnikami wskazanymi w poprzednim akapicie – że jego składową jest także gender. W nazbyt licznych przypadkach, by dało się je zlekceważyć jako incydenty, podmiotem przedsiębiorczości są kobiety. W różnym wieku, z odmiennym kapitałem edukacyjnym, społecznym i materialnym. To one podejmowały decyzje o przebranzawianiu się, o zmianie strategii biznesowych w obliczu spodziewanej zmiany, kojarzonej z otwarciem ostatniego odcinka A2, one pozyskiwały środki unijne, skutecznie występowały o kredyty bankowe.

Nie należy zapominać o tym, że w ten właśnie sposób rekrystalizuje się i redefiniuje przydrogowa infrastruktura. Historycznie rzecz ujmując, pojęcie infrastruktury odnosiło się przede wszystkim do dróg i systemów nawadniających, jednak wraz z rozwojem nowoczesnych rozwiązań transportowych i komunikacyjnych, a także w wyniku rewolucji technologicznej, rozumienie tego pojęcia uległo zmianie. Obecnie więc przyjmuje się, że infrastruktura odnosi się do tych „ułatwień i usług, które są konieczne do (płynnego) funkcjonowania państwa bądź organizacji (...) Obejmuje ona systemy transportu i komunikacji, systemy wodne i energetyczne, a także instytucje publiczne, takie jak szkoły i szpitale” (Jackson, Edwards, Bowker, Knobel 2007). Co ważne, dla rozwoju infrastruktury, zwłaszcza lokalnej, konieczne jest to, by jej systemy były połączone, przystosowane do konkretnych wymogów lokalności oraz zestandaryzowane (Korpela 2016: 114). Mam wrażenie, że wymienione przez Marię Korpelę własności odpowiadają temu, jak prywatną infrastrukturę tworzą oddolnie i rozwijają lokalni przedsiębiorcy. Połączenie z wielkimi systemami (międzynarodowa autostrada,

droga krajowa, portale internetowe), dostosowanie do lokalnych wymogów (urządzenie przyjęć, „zielonych szkół”, szkoleń itp.) oraz standaryzacja (dążenie do uzyskania wyższych standardów, mogących równać się z zachodnimi) są wszak kluczowymi posunięciami, umożliwiającymi, uruchamiającymi nową przedsiębiorczość.

Oczywiście, nową przedsiębiorczość można traktować także inaczej, mniej optymistycznie, bo w kategoriach aktywności wymuszonej przez struktury zewnętrzne. Sprawczość rzemieślników, sprzedawców, plantatorów i właścicieli barów jawi się wówczas głównie jako pochodna zewnętrznych sił władzy i ekonomii. Mielibyśmy tutaj sytuację rozpoznaną już przez badaczy operujących w polu ekonomii kulturowej, którzy pytali: „Jak można uznawać rzeczywistość, siłę i władzę struktury społecznej, a zarazem przypisywać jednostce swego rodzaju *sprawczość*, czyli pewną zdolność do autonomicznych decyzji?” (Wilk, Cliggett 2001: 130). W takim ujęciu, wobec struktury – sił władzy i ekonomii – wszystko wydaje się już ustalone i „naddeterminowane”. Jednak zachowania jednostek okazują się często nieprzewidywalne i niezeterminowane. Małe punkty usługowe, drobne plantacje i niewielkie hoteliki są w stanie sukcesywnie funkcjonować w starciu z gigantycznymi inwestycjami koncernów i zmienioną w konsekwencji logiką działania. Potwierdzałyby się tym samym, przywołane w rozdziale o „nowej biedzie” przekonanie Appaduraia o dysjunkcji ekonomii, polityki i kultury. Tyle że tym razem rozbieżność ta nie przynosi cierpkich owoców.

Spośród wszystkich miejscowości znajdujących się na trasie DK92 do jednych z bardziej interesujących należy miasteczko Torzym – typowo przydrożne i wyraźnie tranzytowe. Położone jest na terenie powiatu sulęcińskiego w województwie lubuskim i pełni funkcję miasta gminnego. Jego powierzchnia obejmuje 9,11 km<sup>2</sup> i zamieszkuje je 2,5 tys. osób<sup>2</sup>. Lokalność Torzymia na pierwszy rzut oka może wydawać się nieciekawa. Charakteryzuje go ciągły przepływ, przez co błędnie może być ujęte jako miejsce „mało antropologiczne”, a więc idealne do rozpatrywania go w kategorii Augé’owskiego nie-miejsca (Augé 1995).

Architektonicznie Torzym nie różni się znacząco od pozostałych miejscowości, które przecina DK92 na odcinku między Nowym Tomyślem a Świeckiem. Większość budynków mieszkalnych i gospodarczych na terenie gminy i miasta wybudowano w okresie przed II wojną światową. Jest to przeważnie budownictwo jedno lub dwurodzinne, jednokondygnacyjne. Od końca lat 70. nastąpił

- 1 Pojęcie „łącznika” zapożyczamy z reportażu radiowego pt. *Torzymski łącznik* autorstwa reporterek Radia Zachód Doroty Zyiń-Horbaczewskiej i Justyny Rapickiej z 2015 r. Reportaż przedstawia efekty walki o zjazd z autostrady A2 w gminie Torzym oraz wpływ tej społecznej batalii na integrację mieszkańców. Bohaterami reportażu są m.in.: burmistrz miasta i gminy Torzym Ryszard Stanulewicz, przewodnicząca Rady Miejskiej w Torzymiu Zbigniew Wołoncewicz, dyrektorka Gminnej Biblioteki Publicznej w Torzymiu Łucja Zasada, prezes Stowarzyszenia „Integracja Pokoleń” w Torzymiu Danuta Matusiak oraz mieszkańcy gminy Torzym. Zob. [www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/) (data dostępu 30.05.2017).
- 2 Dane Głównego Urzędu Statystycznego – *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 112. [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc-ludnosc-stan-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc-ludnosc-stan-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017).

znaczny postęp w budownictwie mieszkalnym na bazie realizowanego budownictwa spółdzielczego i zakładowego – wówczas w Torzymiu zaczęły powstawać blokowiska.

Torzym był kiedyś miastem. Po wojnie został spalony, dość doszczętnie zniszczony i utracił te prawa miejskie. Do 1994 r. była to wieś i nie miał praw miejskich. Jest tu pseudo rynek, były ratusz, ale dla mnie zawsze mentalnie będzie to miastem. Jednak ma ten status miasta. Nie mam nic przeciwko wsi, bardzo lubię ciszę, spokój. Teraz droga jest remontowana, to jest dość duże zamieszanie. Torzym bardzo ucierpiał, dlatego nie ma tego miejskiego wyglądu. Chociaż te uliczki brukowe są, kamieniczki są. I są te wszystkie placówki pod kościołem. Tu wszędzie były budynki za czasów II wojny światowej. To wszystko zostało zniszczone, z czasem rozebrane czy rozkradzione. Tu był piękny ratusz, tu gdzie jest ten plac, który pojechał do Warszawy na odbudowę. Jakoś ważne jest to dla mnie to miasto Torzym. Przyszła stolica Polski. Jest grupa ludzi, którzy traktują to miasto bardzo poważnie jak dom rodzinny. Toronto. Rozrywek nie ma za bardzo. Duża część korzysta z Orlika, sportowo jest skatepark<sup>3</sup> obok Orlika. To jest tak jakby kompleks. W planach są jeszcze hala sportowa, ale plany planami, zobaczymy jak to wyjdzie. Życie kulturalne jest jakieś. [Młody pracownik Torzymskiego Ośrodka Kultury]

Pierwsza pisemna wzmianka o tej miejscowości to informacja o grodzie noszącym nazwę Sternberg z 1300 r., ale prawa miejskie zostały mu nadane dopiero w 1375 r. Od mniej więcej XVI w. ziemia torzymska cieszyła się złą sławą ze względu na często zdarzające się tam napady *raubritterów* (rycerzy-zbójników) na kupców i podróżników (Pankow 2002). Leżący na uboczu szlaków handlowych Torzym nigdy nie zyskał większego znaczenia jako ośrodek handlowy. Od XV do XVIII w. znajdował się w posiadaniu rodziny von Winningów. W latach 1759-1762 okupowały go wojska rosyjskie. W 1870 r. uzyskał połączenie kolejowe na linii Frankfurt – Poznań. Pomimo to nie rozwinął się znacznie, za to po I wojnie światowej

3 Otwarcie skateparku odbyło się w czerwcu 2012 r. Zob. Wiśniewska K. (2012) *Jak promować male miasto?* 22 czerwca 2012, [www.kingawisniewska.natemat.pl/20239,jak-promowac-male-miasto](http://www.kingawisniewska.natemat.pl/20239,jak-promowac-male-miasto) (data dostępu 20.05.2017).

stał się popularną miejscowością sanatoryjną. W latach 1940-1942 funkcjonował na jego terenie niemiecki obóz pracy przymusowej, w którym więziono w nim około 300 Żydów zmuszanych do pracy przy budowie autostrady, której podwaliny częściowo wykorzystano współcześnie przy budowie A2. Pod koniec wojny miasto uległo zniszczeniu w 85%. W 1945 r. ludność niemieckojęzyczną wysiedlono, a na jej miejsce pojawili się polscy przesiedleńcy z Kresów Wschodnich.

To jest ziemia, która... ja sama teraz widzę, jak ciężko np. znaleźć korzenie, tradycje, zwyczaje, bo my jesteśmy ludnością napływową. Są to ludzie, którzy gdzieś tam stamtąd przyjechali. Tradycja jest, ale stamtąd. Także to trudne jest... Tutaj nie ma rdzennych. [Nauczycielka, lokalna aktywistka, mieszkanka Torzymia]

Skala zniszczeń spowodowała utratę praw miejskich, które odzyskano dopiero w 1994 r. (Szczepaniak i in. 2014). O dawnym rolniczym profilu tego miasta opowiadała większość naszych rozmówców i nie dziwnym jest, iż traktują je bardziej jak wieś. Do jego charakterystyki najczęściej używali słowa „specyficzne” (np. „specyficzne miasto”, „specyficzna gmina”, „specyficzni ludzie”, „specyficzna lokalizacja”, „specyficzne życie ekonomiczne”, „specyficzny motel”, „specyficzny ośrodek kultury”, „specyficzny samorząd” itd.).

Druga sprawa to, że gmina Torzym jest bardzo specyficzna, bo wszystkie sołectwa to wsie popegeerowskie czyli ubogie, z ludźmi, którzy nie poradzili sobie z transformacją, którzy w życiu rodzinnym, społecznym tkwią w pewnego rodzaju marazmie i zastoju. Na to czasem mówi się patologia, ale ja sam nie używam tego pojęcia, bo jest krzywdzące. Nic nie jest oczywiste. [Proboszcz parafii pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Torzymiu]

Obecnie gmina Torzym to 21 sołectw, które nadal borykają się ze społeczno-ekonomicznymi konsekwencjami trwającego do 1995 r. procesu likwidacji państwowych przedsiębiorstw gospodarki rolnej. Do tego czasu cechą charakterystyczną gminy było rolnictwo o dominacji dużych, państwowych gospodarstw rolnych, przy czym przeważały wśród nich gospodarstwa hodowlane. Niska gęstość

zaludnienia obszarów wiejskich przy relatywnie wysokim stopniu koncentracji przestrzennej miejsc pracy w byłych PGR-ach, skupiająca nawet do 80% lokalnych zasobów pracy, spowodowała obecnie główny problem społeczno-gospodarczy, czyli tzw. bezrobocie strukturalne.

Kiedyś tutaj były GS-y, był tartak, szpital... szpital wiadomo, też kurwa ludzi pozwalniał. PGR-y wszędzie były – tutaj, Koryta, Przęślice, Grabów, Boczków... Wszędzie PGR-y. W Torzymiu to kółko, SKR był, nie? Rolników to było od cholery, na każdej ulicy jakaś krowa była. I byli kolejarze i mieli działki te pracownice i każdy z tego korzystał, nie? Miał tam 20 arów łąki powiedzmy i 40 arów ziemi, to on uchował dwa świniaki, krowę. Było czym wyżywić i dzieci i wszystko. Teraz nie ma nic, ja chyba ostatni sprzedałem krowę. Już nie ma w Torzymiu krowy (...) Ja wiem? Tu większość to tak w lasach pracuje... ci popegeerowcy... i w lasach i gdzieś tam. Była piekarnia, były te magazyny te zbożowe... teraz nie ma. Dzisiaj prywatni kurde! Zakłada sobie firmę jednoosobową, nie dostanie tam 40 tys., żeby kupić narzędzia i tak dalej, poistnieje dwa lata i koniec, to tylko zostają mu narzędzia i a roboty nie ma, chyba że na czarno, ZUS-y to wszystko wykańczają! [Mieszkaniec Torzymia, emerytowany rolnik]

Torzym jest małą miejscowością bardzo blisko graniczącą z granicą ogólnie Niemiec, bardzo dużo terenów popegeerowskich, które można było wykorzystać, ale ktoś głupi się uparł i nie chciał przystąpić do powiatu poznańskiego i teraz jesteśmy najzwyczajniej w świecie biednymi popegeerowcami. Taka prawda jest i koniec. Wszystko wyjeżdża za granicę, robią u Niemca za wszawę grosze, nie? [Właścicielka sklepu wielobranżowego w Torzymiu]

Mi się żyje lepiej niż poprzednio za czasów komunistycznych. Ale wtedy też dobrze mi było, teraz może mi lepiej jest, ale powiem szczerze nie popieram tego systemu teraz. To jest taki system dla mnie po prostu, jak by to określić, zdarty typowo z ustroju socjalistycznego, tylko zamieniono go, że wszystko jest prywatne. Socjalizm był to, że nie pozwolono w socjalizmie prywatyzacji, wolny rynek żeby w prywatyzacji był. Nie wszystko było potrzebne w zlikwidowaniu, część można było zostawić. Ja uważam dużym błędem było to, że zlikwidowano wszystkie od ręki PGR-y.

No, można im było dać wolną rękę, żeby próbowały jakoś działać samodzielnie, nie? Ale tego nie zrobiono. Zachód miał interes w tym, żeby to kurczę upadło wszystko. Przecież u nas było wtedy, ile było tego, można powiedzieć nadwyżka była tego. No owce były, mięso baranie, przecież tu wszędzie były owczarnie na tym terenie... przecież tutaj Koryta, to same owczarnie. Wszystko zlikwidowano. Kto to teraz odbuduje? Nikt tego nie odbuduje. [Właściciel skupu runa leśnego w Torzymiu]

No, było rolnictwo. To była też wieś letniskowa, tutaj było sanatorium, nie szpital, tylko sanatorium, więc przyjeżdżali kuracjusze tutaj z chorobami płuc, leczyć się później jak już przemianowano na szpital, to też pulmonologiczny ze względu na lasy jodłowe jakie mamy. Natomiast było dużo rolników, ale był tak i szpital i SKR i tartak i szkoła i nadleśnictwo i poczta, no wiele takich punktów, które no, nie mają związku właściwie z rolnictwem. Czyli to taki, taki trochę misz-masz był, bo nie można powiedzieć, że to typowa wieś rolnicza czy jakaś przemysłowa. Nie, nie. Wszystkiego po trochu było, ale zakładów produkcyjnych jako tako specjalnych nie. PGR-y dawały mleko, dawały ziemniaki, dawały mięso, więc ludziom się to należało. Inaczej ludzie funkcjonowali i tak jak PGR-y upadły, to już katastrofa. Ludzie czekają na pomoc w większości. Młode pokolenie to już trochę inaczej, ale to starsze na branie nastawione jest. [Mieszkanca Torzymia]

Uważa się, że specyfika obszarów wiejskich gminy Torzym wymaga działań interwencyjnych, nietypowych i niekonwencjonalnych na tle tego co robią inne gminy. Rolnictwo bowiem, nie jest w stanie zagospodarować zasobów pracy na wsi, ani też samo pobudzić ożywienia ekonomicznego w gminie. Decyduje o tym zarówno brak mieszkań, jak i postępowanie technologiczne. W warunkach obecnej struktury gospodarczo-przestrzennej gminy nie widać realnych perspektyw ograniczenia bezrobocia na wsi inaczej niż poprzez inwestycje powiązane z jej tranzytowym i transgranicznym położeniem (*Strategia Rozwoju Gminy Torzym 2005-2020 r.*: 28-35).

Torzym jest już takim miastem międzynarodowym, tranzytowym... cały czas towar płynie. Jak mieliśmy gości z innych stron Polski, to mogli się napatrzeć na nowe samochody, na to jak cały czas tętni droga. Ludzie mieli jakieś korzyści, że przez miasto przepływał to-

war. Na kolei mieli pracę... No powstawały CPN-y, co prawda był jeden tylko. No, ale był. Wiadomo w Polsce to nic się nie działo do tych ruchów takich wolnościowych. W 90. latach później jak się ustrój zaczął zmieniać, to tak. Powstawały nowe CPN-y, restauracje, motele, hotele i tak dalej (...). Po 1989, no więcej zakładów usługowych, bo fabryki jako takiej ani takich zakładów produkcyjnych nie ma, ale no dosyć dużo jest zakładów usługowych, typu właśnie hotele, motele bary, CPN-y, no i w tym kierunku to poszło. Był tu zakład, ale niestety ze względu na to, że no otrzymał gdzieś tam jakieś takie dogodności w Sulęciniu, więc tam się osiedlił. Kabelki tzw. parę lat tutaj funkcjonowały w Torzymiu. No, ludzie wykupili ziemię... wszystkie są związane właśnie z tą drogą. Część z tych hoteli i moteli trochę podupadła, „Sen” np. tutaj niedaleko jest taki, nie wiem czy on jest zamknięty czy tam ledwo działa. Wydaje mi się, że to zależy od jakiś takich umiejętności menedżerskich trochę właścicieli, bo koło tego trzeba chodzić. Im się wydawało, że jak otworzą to ludzie będą sami wchodzić i już tam nic więcej nie trzeba. W tej chwili jest więcej takich punktów i tym bardziej trzeba o klienta zabiegać. No, a to kiedyś było dobrze jak był CPN jeden właściwie w stronę Świecka. No, to tam naprawdę tym co pracują się bardzo dobrze powodziło. No, ale w tej chwili myjni i CPN-ów jest co kawałek, co kilometr niemalże, więc no, muszą w jakiś sposób o klienta zabiegać. Kto tego nie robi, nie potrafi, to podupada. [Mieszkanka Torzymia]

Z perspektywy lokalnej gospodarki, w tym także biorąc pod uwagę specyfikę zachowań ekonomicznych mieszkańców gminy można mówić o istniejącej w niej barierze kapitałowej<sup>4</sup>. Jej przełamywanie, co dla nas najbardziej interesujące, systematycznie następuje wraz z otwarciem nowego odcinka autostrady A2 oraz redefinicją przydrożnych biznesów, które coraz lepiej odpowiadają na charakteryzujący gminę przepływ ludzi i towarów. Niemniej gmina Torzym

4 Bariera kapitałowa wiąże się ze wspomnianym syndromem popegeerowskim, który decyduje o powszechnej społecznej aprobacie dla długotrwałego bezrobocia, nadmiernego korzystania z pomocy społecznej, braku mobilności zawodowej, a także podejmowaniu działań nielegalnych i w szarej strefie. To także efekt niedostatecznych zasobów finansowych miejscowej ludności i biznesu oraz niskie wpływy do budżetu gminy. W roku 2015 budżet gminy Torzym wynosił ponad 24 mln, zob. [www.bip.wrota.lubuskie.pl/ugtorzym](http://www.bip.wrota.lubuskie.pl/ugtorzym) (data dostępu 20.05.2017).

jako część powiatu sulęcińskiego nie znajduje się w dobrej kondycji finansowej<sup>5</sup>. Powiat sulęciński, ze względu na zadłużenia, bierze obecnie o udział w tzw. programie naprawczym (podobnie z resztą jak objęte naszymi badaniami powiat świebodziński i słubicki). Program ten został przyjęty w sierpniu 2015 i obejmuje lata 2015-2017. Składają się na niego oprócz objęcia subrogacją całości zadłużenia powiatu także liczne oszczędności, w tym przede wszystkim na remonty, modernizacje i inwestycje oraz redukcja wydatków na wynagrodzenia osób zatrudnionych przez Starostwo Powiatowe czy wręcz likwidacja etatów (od sprzętaczek, przez referentów po szkolnych logopedów)<sup>6</sup>.

Z pewnością A2, a także bliskie sąsiedztwo gminy z przebiegającą około 50 km od Torzymia drogą ekspresową S3 stanowią najważniejsze czynniki ożywienia gospodarczego, które należy wiązać z nowymi sposobami eksploatacji zasobów terenów inwestycyjnych. Dochody z tytułu uzyskiwanych podatków wykorzystywane są dla poprawy wielu usług publicznych w gminie oraz dla rozwoju bazy turystycznej.

Ja twierdzę jedną rzecz, że dzięki tym samochodom gmina prosperuje dobrze. I ci, którzy najczęściej narzekają, ci najczęściej chodzą do burmistrza po pieniądze. Żeby dać pieniądze, to trzeba skądś je wziąć. No, a skąd je wziąć? Gmina największe przychody ma z podatków od nieruchomości, tak? Niech pan zobaczy, ile w gminie jest stacji przy tej drodze. Teraz te dwie, co się budują, to zapłacą dla burmistrza około, spokojnie pół miliona rocznie podatku od nieruchomości. To ci wszyscy mieszkańcy, którzy tak narzekają łącznie, łącznie nie zapłacą tyle podatku, co te dwie stacje, które się budują, nie? [Przedsiębiorca z Torzymia]

Można więc rzec, iż profil ekonomiczny, zwłaszcza miasta Torzym, dostosowany jest do jego statusu jako strefy przydrożnej i transgranicznej – jest bowiem nastawiony na obsługę transportu dalekobieżnego, zarówno towarowego jak i osobowego. I tak

5 W 2015 r. całkowity dług powiatu sulęcińskiego wynosił 16 860 000,00 zł, co stanowiło 46,26% planowanych dochodów budżetu w 2015 r. Zob. [www.bip.powiatsulecinski.pl/system/obj/4847\\_RP\\_13\\_62\\_15.pdf](http://www.bip.powiatsulecinski.pl/system/obj/4847_RP_13_62_15.pdf) (data dostępu 21.05.2017).

6 Ibidem.

w Torzymiu znajduje się około 10 moteli<sup>7</sup> oraz niemal tyle samo punktów gastronomicznych<sup>8</sup>, 5 stacji paliw<sup>9</sup>, a w ich pobliżu strzeżone parkingi, 5 kantorów wymiany walut, zakłady bezpośrednio obsługujące automobilność, takie jak zakłady wulkanizacyjne i naprawcze czy myjnie samochodowe<sup>10</sup>. Miejsca te kreują charakterystyczną estetykę miasteczka, które poza tym odznacza się dobrze rozwiniętą infrastrukturą dedykowaną przede wszystkim jego mieszkańcom. Infrastruktura ta obejmuje sklepy spożywcze<sup>11</sup>, odzieżowe<sup>12</sup>, budowlano-ogrodnicze, bank oraz liczne drobne usługi<sup>13</sup>, urząd miasta i urząd pocztowy, dwie szkoły oraz przedszkole<sup>14</sup>, bibliotekę publiczną i ośrodek kultury, boiska, ośrodek zdrowia i szpital, a także nadleśnictwo, straż pożarną i policję.

7 Są to: Hotel „Paradise”, Zajazd „Chrobry”, Motel U Sosny, Motel Miltex, Motel Petro, Motel Marco, Złota Grota oraz pensjonaty takie jak Prima, Motel u Romana czy Motel u Miry.

8 Branżę gastronomiczną reprezentują: restauracja w Hotelu „Paradise”, bar Petrolek działający przy niewielkiej stacji paliw, restauracja Zajazd „Chrobry” oraz działający przy nim Bar pod Basztą, catering U Sosny, Doner Kebab, Swojska Chata Torzymiaka oraz restauracja Złota Grota.

9 Są to stacje należące do koncernu PKN Orlen, firmy Olkop współpracującej z koncernami Lotos Paliwa oraz PKN Orlen, Petro należące do kompleksu Przedsiębiorstwa Handlowo-Usługowego „PETRO”, brytyjsko-holenderskiego koncernu Shell czy stacja Grupy Ekopetrol.

10 Aktualna liczba działalności gospodarczych w wymienionych branżach mogła przy tym ulec zmianie. Źródła podanych informacji pochodzą z roku 2015. Dane te zostały zebrane w trakcie pogłębionych badań terenowych oraz na podstawie kwerend archiwalno-internetowych prowadzonych od roku 2014, głównie w oparciu o wpisy w Krajowym Rejestrze Sądowym.

11 Są to zarówno niewielkie lokalne sklepiki, jak i reprezentujące sieci handlowe Biedronka, Dino czy Lewiatan.

12 Są to co najmniej 4 lumpeksy oraz 2 sklepy z nową odzieżą.

13 To m.in. zarówno usługi fryzjerskie i kosmetyczne, jak i firmy ubezpieczeniowe, księgowość, sprzedaż butli gazowych, kwaciarnie czy obsługa instalacji elektrycznych.

14 Na podstawie informacji pozyskanej na X posiedzeniu Rady Miejskiej w Torzymiu w dniu 17 września 2015 r. wiemy, iż w torzymskich szkołach uczy się obecnie ponad 600 uczniów oraz w przedszkolach ponad 200 przedszkolaków. Dane te zostały podane przez przewodniczącą komisji ds. społecznych, która funkcjonowanie szkół w gminie podsumowała w następujący sposób: „nasze szkoły są ładne i kolorowe... w miarę. 1 września były gotowe na przyjęcie uczniów”, zob. [www.torzyn.pl/asp/\\_drukuj.asp?typ=13&menu=37&sub=6&dzialy=37&schemat=1&akcja=artykul&art ykul=570](http://www.torzyn.pl/asp/_drukuj.asp?typ=13&menu=37&sub=6&dzialy=37&schemat=1&akcja=artykul&art ykul=570) (data dostępu 20.05.2017).

W Torzymiu da się żyć, ale trzeba mieć samochód. Bez problemu można zrobić zakupy, można iść do fryzjera, na solarium, jak się uprzesz to jest gdzie się spotkać na piwie, jest biblioteka, można być aktywnym społecznie, można pochodzić na zumbę i aerobik, jest bank, poczta, ośrodek zdrowia, są szkoły, przedszkole, można pograć w piłkę. Gorzej z ciuchami, elektroniką czy dodatkowymi zajęciami. Miejsca do spacerowania mnóstwo, latem jest gdzie pływać, można uprawiać sporty wodne, jazdę konną, łowić ryby. Jeśli nie myśli się kategoriami miejskimi – jest całkiem nieźle. [Mieszkaniec Torzymia]

Torzymska gospodarka to przede wszystkim podmioty z sektora małych i średnich przedsiębiorstw z tzw. produktem lokalnym. Chodzi tu o przetwórstwo drzewa, rolnictwo ekologiczne, przetwórstwo mleczarskie i mięsne. Niemniej w strukturze ekonomicznej gminy dominują usługi. Warto też nadmienić, iż na jej terenie oraz w okolicach z powodzeniem funkcjonują firmy z udziałem kapitału zagranicznego, które znacząco poszerzają lokalny rynek pracy.

Jeden zakład większy jest w Sulęcinie – „Molex” i sporo ludzi tam pracuje. No i te markety, ale w tych marketach takie rotacje są pracowników, zatrudniane są osoby chyba na czas określony. A tak nic nie ma. Jest jeden jeszcze sklep, trzyma się, naprzeciwno, ale z tego względu, że to wycieczki, goście. Piekarnia jest cały czas i ma się dobrze, bo pieczywo jest nie tylko tutaj sprzedawane, ale i Sulęcina i do Gorzowa wożony jest. Ta piekarnia i jest jeszcze masarnia, też miejscowy zakład. Ale to nie są zakłady, że zatrudniają nie wiadomo ile osób. Tutaj był spożywczy sklep, to pani zajmuje teraz się starociami, ma taki lamus, coś jak w Boczowie, też rodzinna firma. A bardzo dużo młodzieży wyjechało. Wśród znajomych nawet jak się rozmawia, to nie ma rodziny, żeby ktoś nie wyjechał – Holandia, Niemcy, Belgia. Z tych znajomych moich są osoby, które owszem po 6-8 latach już pospłacały kredyty, mogły zainwestować, kupić jakieś mieszkanie tutaj i tutaj kupują mieszkania, ale jeżdżą dalej. Już niby jest takie zabezpieczenie, że w razie czego ma gdzie wrócić, ale wracają do pracy póki jeszcze mają pracę. Żadne takie firmy nie powstały, żeby dawały później zatrudnienie. Takie są przypadki w Gądkowie, dużo się zauważa nowych budynków, wyremontowanych starych. To przeważnie

osoby, które pracują za granicą. Powstają takie skupiska domów jednorodzinnych. To przeważnie ludzie, którzy mieszkali do tej pory w blokach, na uboczu i budują sobie domki. Są też dwa chyba skupki grzyba. No i można zauważyć 20-go każdego miesiąca ile ludzi po zasiłek idzie. Z drugiej strony widać, przez to, że tych sklepów nie ma, jest mnóstwo budynków opuszczonych, na sprzedaż, wynajęcie. Jest „Chrobry”. To jest bardzo operatywny ten właściciel. Ma kilka takich moteli. I w Anglii ma jakiś sklep mięsny z krowami polskimi. W Krośnie ma masarnię. Odkąd pamiętam, on zaczynał jako cinkciarz w latach 80., później zainwestował w te motele i to jest taki najważniejszy zakład pracy, tutaj pracują ludzie. Właśnie dużo młodzieży pracuje u niego, przyjmuje sezonowo młodzież szkolną. W wakacje, czy w ferie mogą sobie dorobić. Park rozrywki powstanie i będą nowe stanowiska pracy. Jest Natura 2000, ale tutaj nawet nie są zagospodarowane jeziora. Okazuje się, że to wszystko własność Urzędu Marszałkowskiego, za bardzo samorząd nie może się angażować, bo to nie ich. Tylko doraźnie, jakieś naprawy, czyszczenie. A żeby jakiś kompleks wypoczynkowy powstał – nic nie ma takiego. Tutaj pan właściciel „Chrobrego” kupił zamek w Garbiczu i ten zamek wyremontował i tam nie dość, że ma też motel, pięknie to zrobione, to jeszcze rehabilitację dzieci niepełnosprawnych tam prowadzone są. Tam większość Niemców przyjeżdża. Na tym kompleksie koło autostrady, tam policja jest, to też jak przyjmowano do pracy to był warunek znajomości j. rosyjskiego. W Pniowie też jest taki motelik i stacja benzynowa to też ze znajomością j. rosyjskiego szukali pracowników. Dużo kierowców z Ukrainy i Rosji jeździ. Niemcy może w bardziej ekskluzywnych hotelach się zatrzymują, a Rosjanie to wiadomo. [Pracowniczka biblioteki publicznej w Torzymiu]

Torzym tworzą przede wszystkim strefy przepływu zarówno w sensie przestrzennym jak i społecznym, w obrębie których możliwe jest obserwowanie mobilności w znaczeniu fizycznego ruchu oraz potencjału przemieszczania. Strefy te nakładają się na siebie, a ich dynamika pozostaje płynna i ściśle powiązana z bliskością do granicy polsko-niemieckiej. Odległość między Torzymiem a przejściem granicznym wynosi 40 km, a czas w którym można do niego dojechać to ok. 30 minut niezależnie od tego, czy podróż odbywa się DK92 czy płatną autostradą A2. Poziom natężenia ruchu

samochodowego w Torzymiu należy określić jako wysoki, choć charakteryzuje go tendencja spadkowa od momentu otwarcia nowego odcinka autostrady. Według oficjalnych danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w roku 2010 przez Torzym, drogą krajową nr 92 przejeżdżało 17 tys. samochodów dziennie<sup>15</sup>. Lokalny samorząd na rok 2015 szacuje spadek tego ruchu do 10 tys. samochodów na dobę<sup>16</sup>. Tranzyt przez DK92, w tym przez Torzym, to przede wszystkim przepływ samochodów ciężarowych zarówno w kierunku wschód-zachód jak i zachód-wschód. Z perspektywy mieszkańców przepływ ten uległ zmniejszeniu jedynie w okresie pomiędzy grudniem 2011 a majem 2012 r., kiedy to nowo otwarty odcinek autostrady był bezpłatny. Wraz z wprowadzeniem wysokich opłat za przejazd autostradą, na DK92 powrócił transport towarowy. Ponadto przez Torzym równoległe do DK92 oraz autostrady A2 przebiega trasa kolejowa oraz trasa autobusowa. Dziennie na stacji Torzym zatrzymuje się około 10 pociągów osobowych jadących w kierunku Rzepina oraz Zbąszynka oraz kilkanaście autobusów obsługiwanych przez PTH Transhand Słubice i PKS Gorzów Wielkopolski. Ponadto przez Torzym przejeżdżają krajowe i międzynarodowe busy zaliczane do tzw. transportu *door to door*. Co jednak pozostaje najistotniejsze w Torzymiu to istniejący na jego obrzeżach węzeł autostradowy, a wraz z nim Obwód Utrzymania Autostrady.

Materialną, ekonomiczną i społeczną przestrzeń tego miasteczka odczytujemy jako niejednorodną. Metaforycznie rzecz ujmując

15 Dane pochodzą z raportów Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.: [www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010](http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010) (data dostępu 15.11.2015).

16 Dane nieoficjalne na podstawie szacunków Urzędu Gminy w Torzymiu, które zostały przedstawione w trakcie X Posiedzenia Rady Miejskiej w Torzymiu w dniu 17 września 2015 r. O prawdopodobieństwie tych szacunków świadczą wykonywane przez badaczy terenowych liczenia przejeżdżających DK92 samochodów na odcinku pomiędzy Świebodzinem a Boczowem w miesiącach maj-wrzesień w 2015 r. Obniżenie się poziomu dobowego natężenia ruchu samochodowego, to konsekwencja odpływu transportu osobowego na autostradę A2. Samochody osobowe, które nadal poruszają się DK92 należą do mieszkańców Torzymia i innych miejscowości wchodzących w skład gminy. Jest to ruch przede wszystkim lokalny. Por. Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r.: [www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015](http://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015) (data dostępu 20.05.2017).



składają się nań nie do końca koherentne rzeczywistości, których łącznikiem pozostaje infrastruktura drogowa – autostrada A2 oraz DK92. Jest więc w Torzymiu rzeczywistość polityczna, szkolna, zawodowa, robotnicza, rodzinna, zbieracka, nadleśnicza, tranzytowa, handlowa, emigrancka, autostradowa, kulturotwórcza i inwestycyjna. Innymi słowy przydrożność i tranzytowość Torzymia ujawniały się na każdym kroku czy to w samorządowych dyskursach czy to narracjach naszych rozmówców (zwykłych mieszkańców i przedsiębiorców). O jej istotności dla życia codziennego może świadczyć choćby treść jednego z odpustowych kazań wygłoszonych w 2015 r. w miejscowym kościele, w którym pojawiały się metafory drogowe, np. wówczas gdy kapłan wyjaśniając znacznie i wagę życia odwoływał się do statystyk policyjnych dotyczących wypadków i kolizji drogowych na DK92.

#### STRATEGIE ROZWOJOWE I LOKALNY KRAJOBRAZ EKONOMICZNY

Za osnowę osi konstrukcyjnej rozwoju gminy uznaje się infrastrukturę drogową, zwłaszcza prowadzącą ze wschodu na zachód, a zatem korytarz paneuropejski autostrady A2 oraz DK92, która jednak oficjalnie utraciła swoją dotychczasową pozycję wśród sieci dróg europejskich. Proponowane w strategii województwa lubuskiego przedsięwzięcia modernizujące układ komunikacyjny mają stanowić podstawę osiągnięcia europejskich standardów dostępności transportowej i sprawnego tranzytu autostradą A2 w powiązaniu z istniejącym w Torzymiu węzłem autostradowym. Istnienie tak ważnego szlaku komunikacyjnego łączącego gminę z otoczeniem jest uznawane za wyznacznik kierunków w przestrzennym zagospodarowaniu. Gmina Torzym wraz z osiągnięciem najważniejszego celu w tym zakresie, w efekcie skutecznych zabiegów lobbingsowych, tj. budowy węzła autostradowego, skutecznie realizuje strategię określone jeszcze w 2005 r. z perspektywą do roku 2020. Wśród nich znalazły się: zagospodarowanie gruntu inwestycyjnego przy węźle, opracowanie planów budowy i modernizacji dróg

gminnych ich realizacja, pozyskanie środków zewnętrznych na inwestycje budowy i modernizację dróg gminnych z uwzględnieniem drogi w Korytach, budowa ekranów dźwiękochłonnych przy drodze DK92, monitoring jakości dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych i zgłaszanie potrzeb inwestycyjnych oraz remontów w tym zakresie, partycypacja w kosztach remontu i budowy dróg chodników i urządzeń infrastruktury innej niż gminna oraz pozyskanie środków zewnętrznych na inwestycje budowy i modernizacji dróg (*Strategia Rozwoju Gminy Torzym 2005: 37-45*).

We wrześniu 2015 r. wzięliśmy udział w Spotkaniu Informacyjnym dotyczącym realizacji lokalnej strategii rozwoju w latach 2014-2020, zorganizowanym w Torzymiu przez Stowarzyszenie Kraina Szlaków Turystycznych – Lokalna Grupa Działania<sup>17</sup>. Wzięli w nim udział: przedstawiciele lokalnych organizacji pozarządowych, nadleśnictwa, Urzędu Gminy, poszczególnych sołectw i lokalni niezrzeszeni aktywiści. Spotkanie dotyczyło możliwości pozyskania środków unijnych w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020, ale przybrało formę warsztatów w trakcie których przeprowadzono analizę SWOT gminy. Celem konsultacji było stworzenie strategii działania na kolejne, nadchodzące rozdanie środków unijnych. W poprzedniej edycji Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich LGD zdobyła 11 mln, a gmina Torzym złożyła i zrealizowała najwięcej projektów, w tym sam Urząd Gminy złożył ich 10. Dzięki temu dofinansowano: Motel „U Sosny”, odbudowano staw w Walewicach, wybudowano świetlicę i stanicę rowerową w Lubowie, szlak konny w Garbiczach, zmodernizowano place zabaw i świetlice wiejskie w pozostałych miejscowościach gminy. W nowej edycji, co nie pozostaje bez znaczenia dla lokalnych strategii ekonomicznych, 50% środków, które LGD pozyska ma być przeznaczony na budowę i rozwój mikroprzedsiębiorstw. Przeprowadzona analiza SWAT pozwoliła na wyłonienie wielu mocnych stron gminy, w tym na pierwszym miejscu wymieniono: jej położenie geopolityczne z naciskiem na bliskość do granicy z Niemcami i dogodne położenie komunikacyjne (przy czym

<sup>17</sup> Zob. [www.kst-lgd.pl/files/220harmonogram\\_spotkan\\_-\\_plakat\\_zmiana\\_6.10.2015.pdf](http://www.kst-lgd.pl/files/220harmonogram_spotkan_-_plakat_zmiana_6.10.2015.pdf) (data dostępu 30.05.2017).

chodziło wyłącznie o autostradę A2). Jednocześnie wśród słabych stron wskazano m.in. na tranzytowość gminy, zwłaszcza Torzymia, przez co nie stanowi miejsca docelowego, lecz takie, przez które się przejeżdża. Na podstawie plusów i minusów, jak czyni się w typowych analizach SWAT, oszacowano również szanse i zagrożenia dla gminy. Wśród szans bezpośrednio powiązanych z jej przydrożnym charakterem znalazły się: rozwój turystyki, nowe inwestycje związane z węzłem autostradowym, które oznaczają nowe miejsca pracy, położenie geograficzne (choć z perspektywy mieszkańców gminy wszędzie jest daleko, ponieważ przykładowo muszą jechać 40 km na basen, to z perspektywy mieszkańców dużych miast, takich jak Berlin, Poznań, Szczecin czy Wrocław, dzięki A2 i S3 Torzym jest blisko). Do zagrożeń zaś zaliczono migracje zarobkowe do krajów Europy Zachodniej, brak zainteresowania terenem ze strony biznesu, istnienie na terenie gminy obszaru Natury 2000, który blokuje pewne przedsięwzięcia lub je przedłuża oraz wykluczenie społeczne jako konsekwencja braku komunikacji publicznej. Największymi problemami gminy okazały się: bezrobocie, brak oferty turystycznej, informacji turystycznej oraz spójnej strategii marketingowej i promocyjnej, brak centrum w Torzymiu oraz wspomnianą tranzytowość (por. *Lubuska mapa potrzeb i aspiracji 2011*).

W trakcie realizacji projektu Torzym odwiedzaliśmy kilkakrotnie: w kwietniu i we wrześniu 2014 r. oraz w maju i wrześniu 2015, a także wcześniej jeszcze na etapie tworzenia głównych założeń projektu w czerwcu 2013. Łącznie w miasteczku tym spędziliśmy dwa miesiące, a trzyletni zakres podejmowanych przez nas wizji lokalnych pozwolił nam na bezpośrednią obserwację zachodzących w nim zmian, zwłaszcza w przestrzeni publicznej oraz w kontekście rozmaitych przedsięwzięć gospodarczych. W tym czasie byliśmy świadkami otwarcia w Torzymiu tzw. sieciówek, takich jak Biedronka oraz Dino, które bezpośrednio wpłynęły na proces likwidacji małych sklepów spożywczych, wprowadzania nowej strategii marketingowej w Motelu „U Sosny”, remontów w Zajeździe Chrobry, powstania dziś prężnie działającej firmy cateringowej „Swojska Chata Torzymiaka”.

Obserwowaliśmy Torzym w trakcie wyborów samorządowych w 2014 r., mechanizmy działania międzynarodowej inwestycji w parku rozrywki w Kownatach, położonych około 4 km od zjazdu z autostrady A2, budowy nowej stacji paliw oraz filii Portu 2000, dwuletni remont DK92, upadki licznych małych, zazwyczaj jednoosobowych działalności gospodarczych, systematyczną redukcję połączeń autobusowych i kolejowych, wzmagający się przepływ emigranckich busów, zmiany w intensywności transportu towarowego powodowanym rosyjskim embargiem na produkty pochodzące z państw Unii Europejskiej<sup>18</sup> (Nowak 2015; *Skutki rosyjskiego embarga 2015*), polsko-rosyjskimi wojnami transportowymi, chwilowym przywracaniem kontroli granicznych w latach 2013-2016.

Na placu Wolności wyremontowano jeden budynek. Opustoszałe sklepy naprzeciwko Torzymskiego Ośrodka Kultury nadal nie są zagospodarowane i od roku nic się nie zmieniło. Na placu stoją nowe, poplenerowe rzeźby (tzw. witacze) z drewna w stylu historycznym. Te z zeszłego roku zostały rozdyskrebowane po Torzymiu, głównie ławeczki z rzeźbami powędrowały, m.in. kawałek dalej na ulicę Walki Młodych, pod budynek Domu Strażaka oraz budynek Urzędu Gminy. Między Zajazdem „Chrobry” a zjazdem na A2, przy DW 138 znajdują się aż trzy kantory wymiany walut – pierwszy to budka po prawej stronie jeszcze przed cmentarzem prawosławnym, kolejny po lewej zaraz przy cmentarzu komunalnym oraz kolejny już przy nowej stacji Orlen. Ze zmian na Sulęcińskiej: pojawiły się nowe banery widoczne przy wjeździe z A2 do Torzymia. Są to reklamy Motelu „U Sosny”. Podobny baner wisi przy DK92 na budynku zaraz przed skrzyżowaniem z DW 138, widoczny z kierunku Boczowa. „U Sosny” reklamuje się najniższymi cenami i najwyższą jakością. Pojawił się też baner z reklamą Hotelu i Restauracji „Paradise”, który znajduje się przy wjeździe do Torzymia od strony Świebodzina. W ich reklamie położono nacisk na bezpłatny parking strzeżony dla autobusów.

<sup>18</sup> Zakaz importu został wprowadzony przez Rząd Rosji w sierpniu 2014 r. jako odpowiedź dla krajów, które wcześniej, w marcu tego samego roku, nałożyły lub przyczyniły się do nałożenia na Rosję sankcji ekonomicznych, w związku z jej rolą w konflikcie ukraińskim. Rosja zaczęła wykorzystywać embargo jako element walki politycznej z krajami, które sprzyjały Ukrainie i negowały legalność działań podejmowanych przez Rosję.

Kolejna zmiana to stacja Orlen – w zeszłym roku w trakcie badań pilotażowych byliśmy świadkami kończenia budowy tej stacji. To raczej mała stacja, a mieszczący się na niej sklep zaopatrzonej jest standardowo w słodycze, alkohol, hot-dogi i kawę. Zmiany w tym miejscu na stacji paliw się jednak nie kończą. W ciągu tego jednego roku wzniesiono obok niej olbrzymi budynek, który będzie hotelem i restauracją. Rok temu nie było jeszcze fundamentów. To inwestycja Portu 2000. Przy Sulęcińskiej prowadzącej do zjazdu na A2 znajdują się aż trzy cmentarze: prawosławny, który wcześniej był cmentarzem ewangelickim, żydowski (zrujnowany, ukryty w lasku – trzeba nieco zboczyć z Sulęcińskiej i wejść w las) oraz komunalny, najbliżej A2. Tworzy to pewien dysonans akustyczny – z jednej strony cmentarz kojarzony z ciszą i spokojem, z drugiej hałas natężenia ruchu drogowego. Przed cmentarzem znajduje się budka, w której można kupić znicze i wiązanki z kwiatów naturalnych oraz sztucznych. Cmentarz jest niewielki. Znajdują się na nim nagrobki zarówno katolików, jak i prawosławnych. Dominują nagrobki „made in China”. Na końcu cmentarza stoi murowana wiata z niemal opierającym się o nią starym krzyżem. Pod wiatą znajduje się polowy, również murowany ołtarz. Całość wygląda jak przystanek autobusowy, na który spadł krzyż. W centrum Torzymia zlokalizowany jest rzymsko-katolicki kościół. Na jego podwórku znajduje się kapliczka z figurą Matki Boskiej. Pod daszkiem kapliczki zamontowano atrapę kamery monitorującej. Na prawo od kościoła skręca się w ul. Walki Młodych. Jedyną rzeczą, która się w tym miejscu zmieniła to wymiana ławki, która stoi zaraz na skrzyżowaniu z DW 138, na ukos do Torzymskiego Ośrodka Kultury. Stara i zmurszała została zastąpiona drewnianą kłodą z rzeźbą w zajazdowym stylu. Ulica Walki Młodych to właściwie jeden wielki zakręt, który prowadzi albo do 92 (jeśli skręci się za sklepem Mini-Mrówka w lewo), albo do marketu Dino (trzeba skręcić w prawo). Zaraz koło Dino znajduje się budynek straży pożarnej. Przestrzeń publiczna przed tym sklepem charakteryzuje się: a) obecnością miejscowych mężczyzn, którzy spożywają alkohol, b) ogłoszeniami przyczepianymi do drzew (ogłoszenia o handlu obwoźnym, np. sprzedaży runa leśnego, sezonowych owoców, kur niosek, odzieży czy niemieckiej chemii). Jest to miejsce z małym zieleńcem, hałaśliwe, a w czasie remontu DK92 stanowi punkt, w którym ustawiana jest przenośna

sygnalizacja świetlna, regulująca ruch wahadłowy. Tu także znajduje się zjazd z DK92 do sklepu. Kierując się na zachód znów wchodzi się na trasę DK92, która po remoncie okazała się wzbogacić o pokazną ilość strzałek i wysepek. Naprzeciwko Dino, w niewielkim barczku kiedyś musiał działać albo sklep monopolowy, albo bar piwny. Na fasadzie widnieje niedziałający już lightbox reklamujący piwo Lech. Budka jest do wynajęcia lub sprzedaży – ogłoszenie o tym wisi tam co najmniej od dwóch lat (od mojej pierwszej wizyty w Torzymiu). Na ogrodzeniach domów pomiędzy którymi stoi owa budka znajdują się ogłoszenia o sprzedaży butli gazowych i ich nabijaniu. Na wysokości ulic prowadzących do Nadleśnictwa na jednym z wielorodzinnych budynków znajduje się tabliczka z informacją o tym, że prowadzona była tam firma wulkanizacyjna Jamo (stan podwórka wskazuje na to, że firma już tam nie działa). Z kolei dokładnie po drugiej stronie ulicy widoczna jest reklama innej wulkanizacji „Elmo” na ul. Mickiewicza 7 (ulica na której znajduje się szkoła). Przy Wojska Polskiego 12 z krzaków wyłania się bardzo stara tabliczka z odręcznie namalowanym napisem „kwatery do wynajęcia”, pod spodem markerem został dopisany numer telefonu. W tym miejscu, w którym znajduje się ta tabliczka, także w krzakach widnieje stary spłowiały lightbox reklamujący Pepsi, a ktoś go kiedyś dodatkowo przewiązał sznurkiem, żeby się nie rozpadł. Za tymi krzakami stoi niewielki budynek-budka, w której kiedyś mieścił się sklep. Tabliczka z kwaterą znajduje się przy budynku wielorodzinnym (tego typu kwatery były wynajmowane przez robotników drogowych m.in. w czasie budowy A2). Dalej, na budynku, w którym mieści się poczta otwarta do godziny 16.00 widnieje duży baner informujący o możliwości wynajęcia lokali. Niemal naprzeciwko na jednym z wielorodzinnych budynków ogłoszenie „sprzedam mieszkanie”. Kilka budynków dalej znajduje się bank SGB z wewnętrznym bankomatem (drugi bankomat jest w Biedronce, wewnątrz sklepu więc można z niego skorzystać wyłączając w godzinach otwarcia sklepu). Nagromadzenie usług oraz śladów po nich znajduje się koło Urzędu Gminy – naprzeciwko niedziałający sklep spożywczo-przemysłowy, obok niego Kebab, sklep odzieżowy i „Swojska Chata Torzymiaka”. Naprzeciw tego niedziałającego sklepu znajduje się zarośnięta działka do sprzedaży. Obok UG budynek, na piętrze którego znajdują się dwa lokale „Studio uro-

dy” oraz „Odzież”. Przed wejściem na osiedle bloków zlokalizowanych po lewej stronie w kierunku Świecka (osiedle ciągnie się od UG po Motel Marco, jest ogrodzone) znajduje się tabliczka reklamująca usługi ubezpieczeniowe Compensa. Tabliczka wygląda na starą. Naprzeciw jeszcze na płocie przy UG widnieją dwa duże banery – jeden z nich reklamuje Naukę Jazdy Edu-Med. (firma szkoleniowa, która mieści się w Boczowie), drugi Biuro Rachunkowe Vademecum mieszczące się przy ul. Saperskiej (według danych z KRS działalność założona rok temu). Dalej znajduje się reklama salonu fryzjerskiego na ul. Młyńskiej, motel „Sen” od co najmniej 2013 r. wystawiony na sprzedaż (na ogrodzeniu zawieszono ogłoszenie z numerem telefonu – kierunkowy wskazuje, że właściciele mieszkają w Niemczech<sup>19</sup>), motel „Marco” i w końcu dom z tablicą ogłoszeniową reklamującą kapelę weselną. Zaraz obok tego domu mieści się w niskim, parterowym budynekku przeznaczonym na działalność handlową (dwa lata temu był tam jeszcze sklep spożywczo-monopolowy) mieści się biuro Eurovii – firmy, która remontuje obecnie DK92. Dokładnie naprzeciwko niego znajduje się budka, w której można przebić sobie rejestrację (punkt ten nigdy nie jest otwarty – właściciele dla wygody zostawili numer telefonu, co oznacza, że mieszkają gdzieś w pobliżu). Dalej po stronie bloków stara tablica reklamująca firmę Campol produkującą odzież sportową (tablica stara, firma nie istnieje), następnie tablica reklamująca usługi związaną z autonaprawą (sprawdziłam, działa, mieści się na ulicy Krótkiej); noclegi „Ewa” – zielonkawy barak, który nie działa co najmniej od dwóch lat (nie ma tam nikogo, na banerze w głębi podwórka jest numer telefonu). Z danych KRS wynika, że ten motel, motel „Sen”, motel „Nad Potokiem” oraz „Alaska” to noclegownie, które przestały działać na terenie Torzymia. Następnie po prawej stronie ciągnie się te-

19 „Zamknęli. Nie mogę zrozumieć, bo wszystko normalnie prowadził, nie wiem, nie wiem czemu, wyprowadził się. Teraz do wynajęcia. Stoi to zarośnięte. No, jest do wynajęcia, no. Nie, nie mieli, nie rozumiem. Ktoś jak wynajmuje, to tak, ktoś, jak chce wynająć komuś mieszkanie, to nie doprowadza do takiej ruiny. Tam rośnie wszystko, porosło. No kto pójdzie na coś takiego? Na zachodzie to widzę, że jak ktoś chce sprzedać mieszkanie jakiegokolwiek czy tam wynająć coś, no przecież to maluje się ściany, odnawia się tak, żeby się komuś spodobało. A tego nie rozumiem. Nie wiem, a wiem, że na kredyt był dom kupiony, bo to od sąsiada kupili, nie? Jak na kredyt kupili to muszą płacić te raty i tak. Nie wiem. Nie rozumiem. Czasami zajadą, skoszają, dalej wyjadą.” [Mieszkaniec Torzymia]

ren Lubuskiego Szpitala Specjalistycznego Pulmonologiczno-Kardiologicznego. Część nieruchomości jest na sprzedaż, a dwa budynki obecnie są w remoncie. Jeszcze przed szpitalem na skrzyżowaniu z ul. Piastowską (ulica, która właściwie jest leśną drogą prowadzącą aż do A2) widnieje tablica z ogłoszeniem o sprzedaży działki (także wypisana ręcznie). Naprzeciwko szpitala dwupiętrowy budynek z kiedyś działającym tam Night Clubem oraz Kebabem AS. Zaraz obok znajduje się coś, co jest reklamowane jako Autogielda – to kawałek ogrodzonego podwórka, na którym stoją wraki samochodów. Teren jest pilnowany przez psa. Jeszcze nie udało mi się zauważyć, by ktokolwiek tam był – znowu strategia z numerem telefonu. Następnie nadal naprzeciwko szpitala apteka Ziko oraz noclegi „Prima” reklamowane jako tanie noclegi oraz Zimmer – na dwóch osobnych tablicach. Apteka ma także swoją reklamę 100 m dalej i wyjątkowo jest ona skierowana przodem do Świecka. Za apteką znajduje się tablica reklamowa wulkanizacji – prawdopodobnie istniała w miejscu, w którym teraz znajduje się Autogielda. Kilka metrów dalej jest już budynek, w którym mieści się sklep z częściami samochodowymi, filia banku PKO, kantor wymiany walut, Lotto i czego wcześniej nie zauważyłam także solarium i motel „Miltex”. Przy stacji kolejowej jest drogowskaz na noclegi „Mira” (stary, zdecydowanie starszy niż napis na samym budynku „Miry”, który wznosi się na jego płaskim dachu). Stacja nie działa. Od strony peronów okna są zabite płytą OSB. Przed dworcem jest przystanek autobusowy – nie ma rozkładu jazdy. Nieco wcześniej stoi słup ogłoszeniowy, a na nim ogłoszenie o zumbie, która odbywa się we wtorki i piątki w gimnazjum (prowadzona przez trenerkę fitness), plakat reklamujący pracownię w TOK, które wystartowały od 22 września, tj. plastyczną dla dzieci i dorosłych, rzeźbiarską i fotograficzną, ogłoszenie o liceum dla dorosłych oraz szkoleniach zawodowych. [Fragment notatek terenowych autorstwa Agaty Stanisław, 24.09.2015]

Pod koniec 2013 r., w konsekwencji wcześniejszej działalności gastronomicznej, jaka rozwinęła się dzięki budowie autostrady A2, generującej duże zapotrzebowanie na posiłki dla pracowników tej inwestycji, w Torzymiu powstała jedna z dynamicznie rozwijających się rodzinnych firm „Swojska Chata Torzymiaka”. Jest to firma cateringowa, którą można określić jako jednocześnie lokalną

i mobilną. Rodzina, która ją prowadzi działa w branży gastronomicznej od 20 lat. „Swojska Chata Torzymiaka” to minimalistycznie urządzona jadłodajnia znajdująca się przy DK92 w lokalu po zlikwidowanym sklepie, swojego czasu przejętym przez komornika. Firma nastawiona jest na wydawanie posiłków na wynos oraz obsługę stałych klientów – zarówno indywidualnych jak i zbiorowych.

Prowadziłem motel, robię imprezy, plenerówki i obiady codziennie do ludzi, ale codziennie inny obiad, to nie jest restauracja! Mamy swoich klientów stałych. Mamy tanie obiady i dobre (...) wcześniej to prawie rok stało puste, a przede mną był tutaj sklep (...) wynajmowałem od komornika, jesteśmy w trakcie wykupu tego, bo komornik pozabierał wszystko (...) Pomysł się zrodził, jak się zaczęła budować autostrada, bo na początku karmiliśmy autostradę. Woziliśmy co dzień ponad 300 obiadów (...) Od Ośrodka Kultury mamy też imprezy plenerowe. Teraz będziemy karmić, bo to 25-lecie praw miejskich Torzymia. Jak oni mają jakieś imprezy to gotujemy dla nich. Teraz dwa plenery, jakieś inne rzeczy, się dogadujemy zawsze... Wszystko – stypy, wesela, urodziny, chrzciny. Najwięcej jest chrzciny i styp, i osiemnastek (...) Jak brałem tą budę, to przez pierwsze miesiące wkładałem swoje pieniądze, a później wystarczało na inwestycje z tych pieniędzy, co są tutaj. Jesteśmy znani w rejonie jako rodzina gotująca. Mam to z siostrą, moja druga siostra gotuje.

Szybki rozwój firmy już w 2014 r. pozwolił jej właścicielom na poczynienie kolejnych inwestycji, m.in. organizację sezonowej kantyny w Ośrodku Szkolenia Poligonowego Wojsk Lądowych w położonym około 30 km od Torzymia Wędrzynie. Ośrodek ten przystosowany do ćwiczeń bojowych, m.in. na jego terenie znajdują się strzelnice do prowadzenia strzelań przez pododdziały czołgów i piechoty oraz inne rodzaje wojsk. Ciekawostką poligonu jest wybudowany w latach 70., jeden z największych w Europie, Centralny Ośrodek Zurbanizowany, na którym szkolą się jednostki z całej Polski oraz wojska państw NATO z prowadzenia walki w mieście.

Od jutra wchodzimy na Węgrzyn jeszcze. Tam mamy kantinę, ale na zasadzie, że poszczególne pory roku mamy, gdzie są poligony. 1,2 tys. ludzi na poligonie i otwieramy kantinę – wchodzimy na

budynek na miesiąc czasu. Oni kończą, ja wyjeżdżam. W listopadzie przyjeżdża znowu 1,2 tys. osób i znowu pojawia się z jedzeniem, towarem.

Budynek, w którym znajduje się „Swojska Chata Torzymiaka” dała jej właścicielom możliwość podjęcia także innej działalności, a mianowicie wynajmu mieszkań:

Ja nie jestem typowym motelem, mam takie pokoje, wolę nająć rodzinom. Mam spokój, nie interesują mnie codzienne zmiany gości. Na każdym segmencie mam rodzinę. Zrobiłem se czyszówkę. Mam 6 pokoi z kuchniami. Są 2 pokoje, aneks kuchenny i łazienka. Ogólnie na górze jest ponad 300 m. Jest 6 pomieszczeń wydzielonych plus korytarz. To będzie 50-parę metrów. Płaci się typowy czynsz. Nie daję internetu, ale prądu nie płacą. To na jednym liczniku, przecież nie będę ludzi obciążał. Prąd wcale nie jest drogi tutaj, nie ma jakichś tragicznych kosztów.

Powodzenie firmy jest efektem kilku czynników. Poza lokalnym popytem na usługi cateringowe, który generuje obecność Obwođu Utrzymania Autostrady oraz cykliczny przepływ pracowników modernizujących okoliczną infrastrukturę drogową oraz zatrudnianych przy realizacji rozmaitych inwestycji budowlanych, jest to z pewnością przyjęcie odpowiedniej strategii marketingowej, a także umiejętność konstruktywnego wykorzystania lokalnych, w tym również rodzinnych, powiązań i uwarunkowań:

Nie mam konkurencji. Ja nie mam restauracji, żeby się bał konkurencji! Do mnie przychodzą ludzie tego typu – codziennie zjeść obiady, wziąć obiady do domu. Oplacałoby się panu za 11 zł gotować obiad w domu? Przy 2 osobach się w ogóle nie oplaca. Przy 3-4 już kalkulacja jest taka na plus, ale przy 2 osobach nie ma opcji, żeby pan ugotował za 22 zł (...) Wie pan jak zdobywaliśmy klienta? Na dzień przed otwarciem firmy nakazałem nagotować różnego typu jedzenia, położyć na tacy i pojechałem po firmach. Poznań do mnie dzwoni codziennie, zabezpieczenie autostrady ma połączenie przez Poznań i oni zamawiają. 2010, kwiecień, się zaczęło kręcić. Było dużo, ponad 300 obiadów dziennie. Teraz mieliśmy propozycję karmienia szpitala w Torzymiu, ale zepsulibyśmy sobie markę. Tam jest stawka żywieniowa dziennie 10,50 zł, to są pieniądze, za które można sobie zepsuć opinię, a nie wykarmić

ludzi. Jakieś minimum trzeba dać ludziom, my nie karmimy chałą. Normalnie mięsa kupujemy, mamy masarnie swoje z poznańskiego, lubuskiego. Codziennie porównujemy ceny. Skoro mamy tanie jedzenie muszę kupić tani towar. Mamy swoje babcie, które mają swoje ogródki, dla nas prowadzą.

Do szczególnych powiązań lokalnych, które współdecydują o sprawnym funkcjonowaniu „Swojskiej Chaty Torzymiaka” są, wieloletnie z resztą, relacje jej właściciela z najbardziej reprezentatywnym dla miasteczka innym rodzinnym przedsiębiorstwem jakim jest Zajazd „Chrobry”.

Byłem przez 12 lat kierownikiem w „Zajeździe”. Wszyscy się znali. Droga nas przyciągała. Robiliśmy zawsze. W czasie budowy autostrady karmiłem pod szyldem Zajazd „Chrobry”. Jakaś współpraca mnie interesuje. Jak mam problemy, to jadę do niego, on ma, to jedzie do mnie. Nie jesteśmy konkurencją dla siebie żadną. Ja mam inny sposób karmienia ludzi, ja mam tanie jedzenie, dla klienta z Torzymia. Teraz przykładowo spodziewam się dużego ruchu. Żeby zabezpieczyć się w masę targową pojechałem do „Chrobrego”, żeby mnie eksponował. Właśnie mam 1000 żołnierzy – dużo napoi, dużo wszystkiego. Dużo pieniędzy bym musiał w towar wsadzić. Wolę przez miesiąc wziąć sobie termin. On ma swoje hurtownie, jadę do niego, dogaduję się na termin i on zarabia i ja zarabiam.

Przykładem innej działalności gospodarczej, także prowadzonej od 20 lat, jest największy w Torzymiu skup grzybów. Powodzenie tej działalności jest oczywiście rezultatem bliskości miasteczka względem bogatych w runo leśne terenów. Jej fluktuacje są determinowane nie tylko corocznymi zmiennymi i nigdy do końca przewidywalnymi warunkami atmosferycznymi, lecz także obowiązującymi w Polsce zasadami gospodarowania zasobami leśnymi<sup>20</sup>. Niemniej profil tej działalności można powiązać z jej komunikacyjnym i przygranicznym usytuowaniem.

<sup>20</sup> Przykładowo systematyczna wycinka pewnych fragmentów lasu w celu pozyskania drewna na sprzedaż w dużej mierze wpłynęła na nieopłacalność zbieractwa i następnie skupu jagód leśnych. Ich pozyskiwanie oczywiście nadal się odbywa, ale raczej w niewielkim zakresie, najczęściej indywidualnym.

Ja skupuję od 1997 r. Jak się zaczęło? Taki pan, ja chodziłem po drodze i zbierałem grzyby, no i taki pan mnie namawiał do skupywania tych grzybów. Chodził tu za mną, chodził... Ja nie chciałem – żona mnie namówiła i żeśmy spróbowali tych skupowanych grzybów. No, na początku to wiadomo było to takie słabe skupywanie. Co ja tu będę ukrywał – początki były ciężkie. Ja tu przez trzy lata czy cztery... to faktycznie to była zabawa! Chodziłem do lasu zbierałem, sprzedawałem, coś tam zabierali... a później przyszedł taki okres lepszy. Poznałem... ściągnął mnie taki pan, co miał firmę tutaj koło Krosna [Odrzańskiego]. On taki pan, on wywoził te grzyby on z Niemiec, w Niemczech mieszka i on tam mnie ściągnął i tam parę lat do niego woziłem. Tutaj on miał chłodnię i on z chłodni zabierał i woził do Niemiec i on też tam sobie koszyczkował i tak to się zaczęło. No i później, i później tutaj zapoznawałem firmy i woziłem gdzieś dalej.

Firma zajmuje się przede wszystkim eksportem grzybów do Niemiec. Innymi słowy produkt lokalny zyskuje na mobilności dzięki przyjętej strategii sprzedażowej:

Wszystkie kurki idą na eksport do Niemiec, bo ja wywożę do firmy. Firma ode mnie odbiera i eksportuje grzyby. To idzie na eksport, borowik też idzie do Niemiec na eksport. Jedyny co zostaje na naszym rynku to jest podgrzybek. To jest wszystko na susz, bo z tego nic nie można zrobić, ewentualnie co jeszcze to krajanki mrożą. To odbiera jakiś pan ode mnie, to tylko robię mu przysługę, bo skupuje, bo to rynek krajowy. Ja zajmuję się kurką i borowikiem. Potem to tam do sklepów idzie (...) mają dużo zamówień do Kauflandu, chyba. No i jeszcze tam rozwożą na takie tam różne stoiska, bazy w Niemczech.

Skup ten nie jest jedynym funkcjonującym w Torzymiu. W czasie, gdy realizowaliśmy badania, obok niego funkcjonowały co najmniej dwa inne, choć o mniejszym znaczeniu i prowadzone raczej doraźnie. Istotnym jest natomiast, że wszystkie one sezonowo zasilają budżety domowe wielu mieszkańców gminy.

Właściwie, to każdy dorabia jak jest tylko wysyp grzyba. Najwięcej korzystają z tego ci co nie mają stałej pracy. Emeryci dorabiają też, renciści... Każdy kto chce i jeśli tylko potrafi zbierać grzyby – dzieci nawet, no młodzież powiedzmy (...) Oni zbierają z tej stro-

ny autostrady i z tamtej. Każdy ma swoje miejsce, każdy gdzieś tam wie, gdzie pójść, gdzie coś znaleźć. Nie trzeba daleko chodzić na grzyby, wystarczy tu na górkę pójść. Jak jest tak zwany wysyp to one są wszędzie, nie?

Status lokalnych przedsiębiorstw w Torzymiu, najczęściej jednoosobowych działalności gospodarczych oraz niewielkich firm rodzinnych, zależy nie tylko od uwarunkowań strukturalnych i przestrzennych, lecz także od czynników zupełnie subiektywnych, związanych z życiem osobistym prowadzących ich osób. Uwarunkowania strukturalne odnoszą się do poziomu rozwoju ekonomicznego zarówno ogólnopolskiego, regionalnego jak i lokalnego, struktury sektorowej gospodarki, dynamiki działalności produkcyjnej i usługowej, wielkości i struktury szeroko rozumianego eksportu, struktury sektorowej pracujących oraz struktury zamieszkania ludności (Adamczyk-Łojewska 2003). Biznesy zawsze są uzależnione od polityki gospodarczej oraz socjalnej państwa, i w naszym przypadku należy je rozpatrywać w kontekście przydrożności. Jednakże znikanie starych, pojawianie się nowych oraz trwanie już od dawna funkcjonujących biznesów nie znajduje się pod jednoznacznym wpływem ani budowy autostrady A2, ani też samej DK92. Uważamy, że to raczej interrelacja między tymi drogami oraz lokalne realizacje „małych modernizacji” decydują dziś o specyficznym profilu działalności gospodarczych w Torzymiu, w tym o procesach ich nieustannego transformowania.

Najlepszym przykładem bezpośredniego wpływu „małych modernizacji” na zanikanie miejscowych mikroprzedsiębiorstw są remonty dróg, w tym przede wszystkim drogi wojewódzkiej nr 138 oraz drogi krajowej nr 92. Remont pierwszej z nich jest konsekwencją budowy autostrady A2 wraz z torzymskim węzłem. Zrealizowano go w 2013 r. dzięki dofinansowaniu w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Była to inwestycja mająca na celu usprawnienie połączenia tej części województwa lubuskiego z autostradą A2 (Tramaś-Zielińska 2012). W opisie projektu przebudowy DW 138 na odcinku obejmującym Torzym podkreślono, iż dla tego miasta jest to inwestycja, „która leży w szeroko pojętym interesie mieszkańców regionu, przedsiębiorców, turystów, w tym

głównie podróżujących, którzy korzystać będą z nowo zbudowanego węzła autostrady A2”<sup>21</sup>. Niemniej, w skutek samego remontu swoją działalność zakończyła większość niewielkich sklepów zlokalizowanych właśnie przy tej drodze. Ich upadłość zbiegła się też z otwarciem marketu Dino:

Tamte sklepy co tam były poupadały, to ze względu na remont drogi, który się ciągnął przez dwa lata, przecież też było głośno w telewizji, tam zamknęły się dwa sklepy. Spożywcze dwa sklepy, odzieżowe, nie? To ze względu na remont drogi, który się przeciągnął dwa lata, bo firma wzięła pieniądze i bankrutowała. Po tem kogoś tam szukali odpowiedzialnego. Zanim znaleźli, zanim tego... to upadły. [Mieszkanca Torzymia]

Z drugiej strony jeden z naszych rozmówców twierdził:

Nie słuchajcie tych zwykłych ludzi! Oni głupoty gadają, ci kurwa, co nic nie robią i tylko narzekają na wszystko. Jak były drogi do dupy, to narzekali. Jak się teraz robi, też narzekają. No i kiedyś to trzeba było zrobić. Tutaj z 500 metrów od tej krzyżówki do autostrady był remont. Trwał gdzieś ponad pół roku, prawie rok, pół kilometra. Narzekali, a teraz droga elegancko zrobiona. Nie ma co, bardzo dobrze, że robią. Ci narzekają, co przedtem mówili – dziury, chaty im się trzęsły, lokale im pękały. Rozumiesz, ci narzekają teraz, że są utrudnienia. I oni zawsze będą narzekać. I później też będą narzekać, bo oni zawsze będą narzekać. A robią też korzyść dla nas. [Przedsiębiorca z Torzymia]

W oczach mieszkańców Torzymia, zwłaszcza drobnych przedsiębiorców, podobne konsekwencje miała modernizacja DK92 realizowana w latach 2014-2015. I tak właścicielka niewielkiego punktu zlokalizowanego przy tej drodze, w pobliżu Urzędu Gminy, twierdziła, że:

21 *Przebudowa drogi woj. nr 138 (relacji od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica) stanowiącej dojazd do węzła autostrady A2 w m. Torzym*, [www.zdw.zgora.pl/PL/28/264/Przebudowa\\_drogi\\_woj\\_nr\\_138\\_relacji\\_od\\_drogi\\_krajowej\\_nr\\_29\\_do\\_m\\_Debrznica\\_-\\_stanowiaczej\\_dojazd\\_do\\_wezla\\_autostrady\\_A-2\\_w\\_m\\_Torzym/k/](http://www.zdw.zgora.pl/PL/28/264/Przebudowa_drogi_woj_nr_138_relacji_od_drogi_krajowej_nr_29_do_m_Debrznica_-_stanowiaczej_dojazd_do_wezla_autostrady_A-2_w_m_Torzym/k/) (data dostępu 20.05.2017) oraz [www.lubuskie.pl/uploads/pliki/Biuro\\_prasowe/Prezentacja\\_podpisanie%20decyzji%20z%20dzia%C5%82ania%201%201.pdf](http://www.lubuskie.pl/uploads/pliki/Biuro_prasowe/Prezentacja_podpisanie%20decyzji%20z%20dzia%C5%82ania%201%201.pdf) (data dostępu 20.05.2017).

Interes idzie tak sobie. Jestem w stanie go utrzymać, ale zazwyczaj wychodzę na zero lub delikatnie ponad zero. Ten biznes jest niestabilny – raz idzie, a raz nie i nie potrafię stwierdzić czym jest to powodowane. Na pewno remont 92 dał się we znaki, podobnie jak pozostałym sklepom tutaj w tym miejscu, ponieważ Eurovia nie zrobiła nam wjazdu. Wszystkie odnotowałyśmy znaczący spadek obrotów. Nieraz mi mówiły koleżanki, że „ja bym do ciebie przyjechała, ale jak pomyślę, że ja mam tam jechać...” Panie prowadzące w tym miejscu biznesy ponoć próbowały wywalczyć zjazd, chodziły do Urzędu Gminy, ale bez skutku. Trzepie mnie, jak pomyślę o tym, że będzie znowu remont ze względu na konieczność położenia nawierzchni raz jeszcze.

O wpływie remontu na obroty opowiadała również właścicielka jednego z jeszcze działających się w Torzymiu sklepików wielobranżowych. Sklep zlokalizowany jest w newralgicznym miejscu – na skrzyżowaniu DW 138 z DK92, naprzeciwko Zajazdu „Chrobry”. Remont starej dwójki znacząco utrudniał możliwość parkowania przed sklepem, eliminując tym samym zmotoryzowanych klientów.

Z tego co wiem to tu przerobią drogę tutaj i stracę na tym, bo nie będę miała przejazdu, tylko będzie parking na 4 samochody. Nawet już tak miejscowi nie będą tak zajeżdżać, bo po prostu wiadomo jak każdy dzisiaj, jakie jest tempo życia – wszyscy się spieszą, gdzie nie wiadomo dokąd, więc jeżeli on wjedzie i będzie musiał cofnąć i później stać na skrzyżowaniu, czy ogólnie na rondzie to już... już nie mam klientów samochodowych, bo oni sobie najwyczejniej w świecie pojedą gdzie indziej, nie? [Właścicielka sklepu wielobranżowego w Torzymiu]

Powodzenie tego niewielkiego przedsiębiorstwa należy rozpatrywać w kontekście jego lokalizacji, ponieważ to ona zapewnia mu klientów, spośród których większość to przepływający DK92 pasażerowie emigranckich busów. Z pewnością miejsce to zaspokaja potrzeby zarówno miejscowych jak i przejeżdżających. Sklep oferuje nie tylko artykuły spożywcze, prasę, wyroby tytoniowe czy alkohol, ale także chemię, karmy dla zwierząt i drobne przedmioty, tak jak gumki do włosów, rajstopy, biżuteria czy akcesoria wędkarskie.

No, jeden sklep jest jedynie koło „Chrobrego”, tam na tej dużej krzyżówce. Tam może trochę więcej ludzi przychodzi. Utrzymuje się dlatego, że busy i do sklepiku. [Mieszkaniec Torzymia]

Proces wycofywania się z rynku lokalnych sklepów, zwłaszcza spożywczych, postępował systematycznie od roku 2013 i należy go wiązać z pojawieniem się w Torzymiu popularnych w całym kraju dyskontów, takich jak Dino oraz Biedronka:

W 2013 r. zaczęło się budować się Dino. Przed Dino prosperowały wszystkie sklepy, tzn. tam ABC na górze, tutaj gdzie teraz jest biuro Eurovii też był sklep. Tutaj, niżej trzy sklepy były. Ta Chata Polska była, Pestka i taki jeszcze spożywczy tu, 200 metrów stąd. No i ten, wszystko pięknie prosperowało. Powstało Dino, przez 3 miesiące, w czerwcu otworzyli, no i pierwszy kto był? To była pani Maria, już zamknęła, bo ludzie po prostu zaczęli... i tak powoli, powoli. No, chyba najdłużej, do sierpnia wytrzymał ten, ten... No, także wszystko, wszystko... No Biedronka to już chyba, Biedronka to tylko, już chyba nie tego, bo już pozamykali wszyscy się. Przed Biedronką zamknęli się wszyscy. [Właściciel jednego z moteli w Torzymiu]

Niemniej z perspektywy rynku pracy dyskonty te zapewniają zatrudnienie większej liczbie mieszkańców:

Te duże sklepy przyczyniły się do upadku tych mniejszych, ale powiem szczerze... te sklepy mniejsze opierały się na interesach rodzinnych, sporadycznie kogoś tam zatrudniono. Jak w Torzymiu była raz ta Pestka, no to Pestka była zatrudniała trochę więcej. Później był tutaj jeden sklep, tutaj drugi. Gdzie tu jeszcze jakieś były, co upadły? Tam dwa upadły spożywcze, to cztery. No to w sumie po ile w tych sklepach pracowało? Po 3 osoby? W Dino pracuje 21 osób, czy 22, to ogólnie, globalnie biorąc, no to mi się wydaje, że Dino zatrudnia więcej ludzi. Biedronka też na pewno ze dwadzieścia parę osób. 40 osób zatrudnionych! A te sklepiki co prowadziły małą działalność, no nie? Zatrudniały tyle po 3 osoby, no w każdym sklepie było po 3 osoby, no 4, czy 5 sklepów upadło to jest 15 osób, a często się odbywało, że wszyscy z rodziny, tata czy tam brat, czy siostra, czy jakieś kuzynka... [Mieszkaniec Torzymia]



Do najbardziej charakterystycznych przedsiębiorstw dla przydrożnego i tranzytowego Torzymba należą te, które działają w branży hotelarsko-gastronomicznej. Są to przedsiębiorstwa, których biografie sięgają pierwszych lat po transformacji ustrojowej, i które przeszły do lat obecnych wiele przemian, będących wyrazem umiejętności dostosowywania się do zewnętrznych warunków gospodarczych i infrastrukturalnych (ogólnokrajowych oraz globalnych), dynamicznie przekształcającego się kontekstu lokalnego oraz nieprzewidywalnych sytuacji i wydarzeń, jakie niesie ze sobą codzienne życie osobiste. Torzym wraz z jego motelami, hotelami i pensjonatami wyróżnia się na tle innych miejscowości, które obserwowaliśmy w trakcie prowadzonych przez nas badań. Funkcjonowanie tych lokalnych, mniej lub bardziej prężnych biznesów, możliwe jest naszym zdaniem dzięki geopolitycznemu usytuowaniu Torzymba – blisko granicy polsko-niemieckiej w miejscu, w którym jadąc zwłaszcza z kierunku wschodniego po prostu wypada się zatrzymać. Ta znakomita, z punktu widzenia omawianej branży, lokalizacja została wzmocniona budową autostrady A2 wraz ze zjazdem usytuowanym około 1 kilometra od centrum miasteczka.

No jest to połowa drogi z Rosji czy tam z Białorusi, ze wschodu aż po Anglię. I to jest właściwie Torzym. A tam jest drożej, nie? W Niemczech właściwie nie ma hoteli przy autostradzie, nie? A tutaj zawsze można zjechać. [Właściciel jednego z moteli w Torzymiu]

Od blisko 20 lat w torzymba krajobraz wpisuje się Zajazd „Chrobry” – przydrożny kompleks zlokalizowany na skrzyżowaniu DK92 i DW 138 dziś prowadzącej do węzła autostradowego. Na Zajazd składa się motel, restauracja, bar, kantor, sklep monopolowy oraz parking. Jego szczególność spoczywa w jego niepowtarzalnej zamkowej stylistyce. Estetyka obiektów tworzących kompleks jest trudna do opisanego i co najwyżej można ją podsumować jako „historyzującą”, napęczniałą i obfitą w detal. Wszystkie zabudowania są wzniesione z pustaków i gazobetonu. Całość obłożona została kamieniem (od zwykłych kamieni po piaskowiec), drewnem, korkiem oraz różnie potraktowanym tynkiem. Innymi słowy, jest to swobodnego rodzaju zamczysko ozdobione miniaturowymi wieżyczkami,

okienkami, balkonikami, w restauracji zaś głowami martwych zwierząt, wypchanymi ptakami, świstakami z toporami, przeszkleniami, lustrami oraz ciężkimi stołami i ławami. Także motelowe pokoje mają swój charakter, a ich styl jest konsekwencją tego zewnętrznego, wobec czego zajazdowe pokoje są komnatami. Ich ściany najczęściej są wytapetowane, lampy to mosiężne kinkiety, łóżka często okazywane są zbite z różnych fragmentów mebli, na podłogach znajdują się kafelki – różne, od glazury po gres stylizowany na kamień, leżą na nich tureckie dywany. Dolne części ścian to otynkowane kompozycje, górne zdobią reprodukcje, często o tematyce historycznej.

Skąd pomysł na Chrobrego? Troszkę chciałem podkreślić polskość, że Chrobry tutaj był, bo powiem, że jestem trochę takim patriotą. Jak w tych latach 90. wszyscy, wszyscy... imbiss, pub... w ogóle polskich nazw nie było. I każdy jeden, te imbissy... Ja do imbissu nigdy nie zjechałem, nie? Mamy swoje polskie nazwy – bary, restauracje, gospody, zajazdy! A nie jakieś tam robić jaja. W latach 90., to chyba co drugi był imbiss. A ja może tak na przekór zrobiłem, żeby podkreślić, że to jest zajazd, Polska, Chrobry. Chrobry aż pod Łabę doszedł. No, może takie trochę chciałem... patriotyzm, no! I m.in. dla ojca swojego, który zawsze mówił, że Niemcy tu przyjdą, bo to niemieckie ziemie. Ja mówię: „Tato, jak niemieckie, jak polskie, ty historii nie znasz. Tu był Chrobry”.

Historia Zajazdu „Chrobry” jest przykładem biznesu wpisującego się w krajobraz potransformacyjnego kapitalizmu w Polsce. Wprowadzenie wolnorynkowego systemu gospodarczego niemalże natychmiast zaowocowało spektakularnym rozwojem, wręcz eksplozją przedsiębiorczości, co przejawiało się m.in. w dużej liczbie nowo tworzonych mikroprzedsiębiorstw. Choć sam Zajazd zaczął funkcjonować w Torzymiu dopiero w połowie lat 90., to jego genezy można poszukiwać wcześniej, w latach 80., kiedy to jego założyciel podejmował się pierwszych działań biznesowych:

W 1994 otworzyłem. Tu była Spółdzielnia Kólek Rolniczych i tutaj była wulkanizacja, takie kiedyś ciągniki robili, takie usługi. I ja to kupiłem i to zmieniłem. Zrobiłem zmianę sposobu użytkowania i to jest właściwie przebudowane wszystko. No i dobudowane – cały czas coś dobudowuje, na okrągło przez te 20 lat. Skąd się wziął

pomysł? Kiedyś do Berlina jeździłem w latach 80., przed otwarciem granicy jeszcze. I taki pomysł się narodził w Niemczech właściwie. Głupio się zaczęło, przypadek. Przyczepa gastronomiczna była tam i tam z kolegą chcieliśmy tę przyczepę kupić i wpadł na pomysł, bo przyczepa była bardzo tania. I co zrobimy w tej przyczepie? No, otworzymy gastronomię. No, w końcu żeśmy tej przyczepy nie kupili, ale gastronomię żeśmy otworzyli. Na Świecku żeśmy otworzyli. My żeśmy otworzyli w 89., zaraz po Okrągłym Stole, jak można było, ja wiem, może miesiąc dwa po Okrągłym Stole żeśmy otworzyli. Dosłownie! Jak można było tylko otwierać. No i wszyscy jechali wtedy na ten zachód, to my byliśmy przy granicy na Świecku, to tam żeśmy sprzedawali tego tonami. Pierwsi byliśmy na trasie, no i całą dobę czynny był. To były najlepsze czasy. Pieniądze się zarabiało – bardzo dużo. To był złoty interes. No i inwestowałem, nie? Ale tam nigdy nie składałem pieniędzy na książeczkę, nawet nie mam konta. Ciągłe inwestuję, także... Ja nie mam nawet karty kredytowej, tylko gotówka wchodzi w grę. Tylko gotówka. Nie mam żadnych oszczędności, cały czas wydaje, buduję, coś robię. Mnie się pieniądze nie trzymają, ja nigdy nie miałem oszczędności. Ja nie umiem oszczędzać, może tak bym powiedział. Kupuję, robię coś, wydaję, inwestuję. Lubię inwestować, o tak bym powiedział. Mam jeszcze hotel w Sulęcinie, mam tu pałac w Garbiczu, mam masarnię w Krośnie. O takie! Duża firma! Duża firma, moim zdaniem duża. Syn prowadzi masarnię w Krośnie. Żona prowadzi hotel w Sulęcinie i ja tutaj prowadzę.

Przedsiębiorstwo jest zarządzane tak, by efektywnie odpowiadać na tranzytowy i przygraniczny charakter Torzymia, zwłaszcza zaś na zmieniający się wciąż profil przepływających przez Zajazd „Chrobry” ludzi. Dawniej byli to biznesmeni podróżujący w interesach na zachód, niemieccy turyści, wycieczki autokarowe. Dziś są to przede wszystkim emigranci zarobkowi, niewielkie wycieczki traktujące zajazdowy motel jako bazę wypadową do Berlina, klienci lokalni, organizujący w restauracji uroczystości rodzinne czy firmy nastawione na imprezy integracyjne. Odpowiedzią na te zmiany są nowe pozycje w menu, np. wprowadzenie do menu bardziej wykwintnych polędwiczek z kurkami, steku wołowego, czy nie do końca pasującego do reszty dań spaghetti, przeznaczonego

dla zatrzymujących się w Zajazdzie szkolnych wycieczek. To także wygospodarowanie specjalnego pomieszczenia w restauracji dla dzieci, dzięki czemu zyskuje ona klientów weekendowych w postaci miejscowych rodzin. Było to także poszerzenie oferty całego kompleksu o całodobowy sklep monopolowy, kantor wymiany walut, smażalnię kurczaków czy bar z fast-foodowymi daniami, takimi jak zapiekanki czy pizza.

W Torzymiu nie ma miejsc, do których można byłoby się udać w niedzielę na lody. Zaczęli przychodzić do Zajazdu. Ponadto w Zajazdzie organizowane są komunie. W tym roku na raz odbywały się trzy. Dwie na dole i jedna na górze. [Menedżerka restauracji w Zajazdzie Chrobry]

W samej restauracji funkcjonują cztery zmiany. W czasie jednej pracuje 4-5 kelnerek (w tym jedna z nich zajmuje się barem), kierowniczką zmiany oraz dwóch ochroniarzy. W kuchni pracują: szefowa kuchni, która zajmuje się przygotowywaniem większości potraw (robi zupy, przygotowuje mięsa, przyprawia etc.), *pani patelniowa*, która smaży, *pani surówkowa*, która zajmuje się nakładaniem surówek i robi sałatki, *pani okienkowa*, która wydaje gotowe jedzenie, *pomoc kuchenna* (pomaga przy wszystkim) oraz *pani na zmywaku*. W czasie imprez zorganizowanych zatrudniane są dodatkowe kucharki i kelnerki, i są to zazwyczaj licealistki bądź studentki. Dodatkowo w restauracji zatrudniony jest mężczyzna, który od 9 lat codziennie zajmuje się przygotowywaniem potraw mącznych – robi pierogi, makaron, kopytka, kluski śląskie. Tygodniowo produkuje około 300 kilogramów tych produktów. Pracownik ten dodatkowo produkuje pierogi sprzedawane później w zajazdowym sklepie w Sulęcinie, a także w okresie bożonarodzeniowym na specjalne zamówienie wracających do domów emigrantów zarobkowych.

Większość półproduktów, z których komponowane są potrawy serwowane w Zajazdzie są pozyskiwane lokalnie:

Zupy i w ogóle wszystko robione jest z produktów własnej produkcji – mięso, warzywa, zioła, ryby... Grzyby kupowane są w miejscowych skupach, szczaw zbierany jest na okolicznych łąkach – tym

szczawiem dorabiają sobie kucharki, które zbierają go i potem wekują. Szczawiową wszyscy się zajadają, nigdzie przy 92 nie da się zjeść zupy szczawiowej, zwłaszcza z takiego szczawiu, z pokrojonego, a nie zmielonego, który można kupić w zamrożonej formie. Nad smakiem potraw czuwa szef, który zawsze mówi, że wszystko ma smakować, tak żeby jemu smakowało. Szef uwielbia gotować i mimo iż może stołować się w swojej restauracji, to gotuje także w domu. Jest bardzo wyczulony na tym punkcie – ma być tak jak zawsze, potrawy o innych, przekombinowanych smakach nie przejdą. Nie przyprawia się ich jakimiś wymysłami, podstawą jest sól i pieprz, nie używa się żadnych rosółków czy warzywek. [Menedżerka restauracji w Zajeździe „Chrobry”]

Zajazd czynny jest 24 h („ja nawet klucza nie mam do Zajazdu, nie ma go”), także w czasie świąt religijnych oraz narodowych. Wówczas Zajazdem zajmują się pracownicy-ochotnicy. Przepływ klientów jest mniejszy i zmienia się ich profil, np. w czasie pasterki do Zajazdu przychodzi młodzież, studenci, którzy „chcą ze sobą pobyc”. Kelnerki twierdzą, że w dniu tym na skrzyżowaniu DK92 i DW 138 ludzie się rozdzielają – część udaje się do kościoła, a część idzie do Zajazdu. W pozostałe święta w Zajeździe zjawiają się głównie rodziny, w tym także niemieckie. „W ogóle Niemcy, to w większości stali klienci, którzy uwielbiają Zajazd – są zachwyceńni wystrojem, mięsem, no i oczywiście cenami. Taka rodzina jest w stanie się najeść za 50 euro. Ci klienci siedzą w Zajeździe dłużej z 2-3 godziny.”

Konsekwencje budowy autostrady A2 oraz węzła w Torzymiu są przez prowadzących to przedsiębiorstwo rozpatrywane pozytywnie. Sam proces budowy zasilają jego budżet dodatkowymi klientami w postaci pracowników firm budowlanych, którzy nocowali w motelu i korzystali z oferty cateringowej restauracji. Perspektywa zaś budowy parku rozrywki w Kownatach, położonych 4 km od Zajazdu „Chrobry” oraz pojawienia się nowych, zagranicznych klientów generują plany dalszej rozbudowy i zmian. I tak planowany jest choćby zakup kolejnego budynku i przeznaczenie go na hotel:

Powinno się też pójść w kierunku klientów, którzy zatrzymują się tu na dłużej, bo często mają pretensje, że warunki są takie, a nie inne. Tymczasem jest to zajazd, miejsce przeznaczone do tego żeby zjeść, wymyć się, przespać i pojechać dalej – stąd nie ma lodówek, czajników, biurek, szaf. [Menedżerka restauracji w Zajeździe „Chrobry”]

Motelem, którego początki także sięgają lat potransformacyjnych jest Motel „U Sosny”. Przedsiębiorstwo to, podobnie jak Zajazd „Chrobry” jest biznesem rodzinnym. Przez ostatnie lata borykało się z licznymi problemami, by w końcu dzięki wymianie pokoleniowej oraz przyjęciu nowoczesnej strategii marketingowej, podnieść się ze stanu niemal upadłości. „U Sosny” mieści się około pół kilometra od DK92, przy ulicy Krośnieńskiej, w lesie, blisko Jeziora Ilno, właściwie już prawie na obrzeżach Torzymia. Na stronie internetowej tego lokalu można przeczytać: „Motel położony jest w otulinie lasów sosnowo-swierkowych nad rozlewiskiem bobrowym, przy trasie A2 w miejscowości Torzym, 30 km od przejścia granicznego w Świecku. Dogodna lokalizacja, łatwy dojazd z autostrady A2 i drogi E92 dają możliwość szybkiej komunikacji w celach rekreacyjno-turystycznych i biznesowych. Dbamy o satysfakcję gości zgodnie z dewizą najwyższa jakość za optymalną cenę. U nas się wyśpierz!!! Spokojne otoczenie, czyste sanatoryjne powietrze, czysta woda, śpiew ptaków, ograniczony ruch gwarantuje spokojny, głęboki SEN”<sup>22</sup>.

Nowa strategia, to przede wszystkim przeprowadzenie remontu w motelu i podwyższenie jego standardu, który odpowiada oczekiwaniom klientów, zarówno polskim, jak i zagranicznym. Standard jest bliski hotelowemu, o czym świadczą bardzo dobre opinie wystawiane motelowi na licznych portalach turystycznych. Klienci prócz komentarzy dotyczących stosunku ceny do jakości motelu

22 Podobna informacja dostępna jest również w języku niemieckim, angielskim oraz rosyjskim, np. „Motel 'u Sosny' it is located next to the highway A2 in the small beautiful town called Torzym, 30 km far away from the Polish-German border Świecko. A convenient location and nice surroundings gives a lot possibilities for the good rest before further way to explore Poland. We organize banquettes, weddings, reception for groups about 80 people. We offer you monitored parking lot, Internet hot-spot – free of charge”. Zob. [www.usosny.republika.pl/index.html](http://www.usosny.republika.pl/index.html) (data dostępu 20.05.2017).

czy wielojęzyczności obsługi, często poruszają kwestię jego dogodnej lokalizacji:

Motel u Sosny w Torzymiu to świetna baza wypadowa na jednodniowe dniowe podróże do Poczdamu, Berlina, a także na tzw. Ostwall czyli zespół fortyfikacji wojskowych zbudowanych przez Hitlera tuż przed wybuchem II wojny światowej, które znajdują się obecnie po polskiej stronie granicy... [Opinia polskiego klienta na booking.com]

Blisko 92. Doskonałe miejsce na nocleg podczas wyprawy do Niemiec. [Opinia polskiego klienta na booking.com]

Bardzo dobra lokalizacja motelu – niedaleko autostrady na trasie do Niemiec. [Opinia polskiego klienta na booking.com]

Firma zaczęła być obecna na portalach turystycznych, takich jak Booking.com, Trivago, Tripadvisor, Eturysta, Holidaycheck, E-turysta, ViaMichelin, Resporti w roku 2013, co także należy uznać za element nowej strategii. Motel obsługuje przede wszystkim klientów zbiorowych, a także nastawiony jest na organizację imprez czy to rodzinnych czy firmowych. W odróżnieniu od wielu innych naszych rozmówców, w tym także działających w branży hotelarskiej<sup>23</sup>, prowadzący Motel „U Sosny” kładą nacisk na reklamę i działania marketingowe.

Torzyn jest miejscowością, w której masowo nocują wycieczki z zachodniej granicy, zwłaszcza z Mińska i Moskwy, to ostatnia taka miejscowość przed granicą... wiadomo ceny. Jesteśmy proaktywni – dziś trzeba się starać, trzeba jeździć po targach (np. do Berlina) i się pokazywać. [Obecny współwłaściciel Motelu „U Sosny”]

Dajemy sobie radę, bo dostosowujemy się do zmian – zmienia się klient, zmieniają się oczekiwania. Remontujemy się. Kiedyś „U Sosny” było cało w drewnie – już śmierdziało, nie dało się w tym mieszkać. My i mąż starej daty, więc tak to wyglądało. Przyszli mło-

23 Wielokrotnie spotkaliśmy się z opinią lokalnych przedsiębiorców, nie tylko z Torzymia, że nie potrzebują reklamy, ponieważ najskuteczniejsza bywa tzw. poczta pantoflowa: „Poczta pantoflowa i to jest najlepsze. Ja stoję 20 lat, już mnie znają” [właściciel jednego z moteli w Torzymiu].

dzi, przywieźli kapitał z zagranicy, to zmieniają. Trzeba cały czas dbać, cały czas pracować. Dzisiaj np. „U Sosny” odbywa się impreza na 50 osób. [Małżonka założyciela Motelu „U Sosny”]

Z problemami wygenerowanymi m.in. budową autostrady A2 boryka się Hotel i Restauracja „Paradise” mieszczący się przy DK92 przy wjeździe do Torzymia od strony Świebodzina. Firma powstała w 1993 r. i obecnie jest spółką cywilną tworzoną przez trzech wspólników. „Paradise” pod względem architektonicznym, wystroju wnętrza oraz oferty gastronomicznej nie wyróżnia się niczym szczególnym. To typowy przydrożny hotel i restauracja o estetyce, która mimo przedsięwziętych remontów i zmian nadal przywołuje wczesne lata 90. Proces transformacji hotelu to zmiany zachodzące w jego ofercie i jest wyrazem prób adaptacji działalności do potrzeb potencjalnych, dziś nie do końca zdefiniowanych, klientów (np. dostęp do Wi-Fi, kort tenisowy, boisko do siatkówki, grill, oczko wodne z fontanną). Hotel reklamuje się poprzez stronę internetową i portale turystyczne. Dystrybuuje również ulotki reklamowe oraz prezentuje się na przydrożnych banerach i billboardach, których obecność odnotowaliśmy zarówno przy DK92 jak i np. w Sulęcinie. Obecnie nastawia się na każdego klienta i trudno mówić o jego specjalizacji bowiem obsługuje zarówno imprezy rodzinne (weseła, śluby cywilne, jubileusze, chrzciny, komunie, wieczory kawalerskie i panieńskie), szkolne (studniówki, zjazdy klasowe), wycieczki (zwłaszcza te, które traktują Torzym jako miejsce wypadowe do Brandenburgii czyli zwiedzające Tropical Island oraz Berlin), jak i konferencje, spotkania biznesowe, integracyjne oraz inne imprezy firmowe (od imprez bankierów po spotkania kółek myśliwskich). W ciągu ostatnich czterech lat hotel stał się przyjazny także dla zwierząt. Ponadto w hotelu nierzadko odbywają się spotkania handlowo-targowe w rodzaju sprzedaży pościeli czy garnków za nierzwykłe ceny.

Od kilku lat, zwłaszcza od końca 2011 r., kiedy oddano do użytku nowy odcinek autostrady „stacza się po równi pochyłej – z roku na rok spadają obroty, właściwie hotel utrzymuje się na styk”.

Spółki nie stać na kredyty, jeszcze się utrzymuje, ale nie jest w stanie inwestować. Ostatnie, sprzed kilku lat jakieś innowacje w stylu

kort tenisowy, stawek, grill nawet, zostały sfinansowane z grantów. Klientów jest coraz mniej – A2 wykosiła całkowicie klientów indywidualnych oraz niemal całkowicie wycieczki. Hotel był nastawiony na obsługę przede wszystkim wycieczek, ale także turystów indywidualnych i to głównie ze wschodu. Od kilku lat ich prawie nie ma, a odkąd trwa wojna na Ukrainie zdarzają się jeszcze rzadziej, dodatkowo jeśli jakieś autobusy z Rosji czy Ukrainy się w „Paradise” zatrzymują, to klienci nie zostawiają pieniędzy. My wręcz dokładamy do tych autobusów, bo to zniżki dla kierowców, pilotów wycieczek, a turyści nie zamawiają jedzenia – ewentualnie coś do picia i zupę. Niemal wcale się już nie zdarza, żeby cała wycieczka coś jadła w restauracji. Najczęściej z jednego autobusu zapełnią 1-2 stoliki. Busy się nie zatrzymują w „Paradise” – jadą do Zajazdu. [Menedżer Hotelu „Paradise”]

Zarządzający hotelem za najpoważniejszy problem uznają nowopowstające inwestycje Portu 2000 przy zjeździe z A2 do Torzymia, a także park rozrywki w pobliskich Kownatach. Są to te inwestycje, które należy rozpatrywać jako bezpośrednią konsekwencję budowy autostrady wraz z torzymskim węzłem, tak skutecznie wywalczonym przez kooperujących ze sobą miejscowy samorząd oraz lokalnych przedsiębiorców.

To nam odbierze „Paradise” resztę klientów. Z drugiej strony to może z trudem się utrzymać. Budynek jest olbrzymi, infrastruktura łącznie z parkingiem, restauracją, sklepem będzie wymagała zatrudnienia około 100 osób. Teren jest potężny – podatki, utrzymanie... Oni budują ten MOP wyłącznie pod inwestycję w Kownatach, choć ja nie wierzę w ogóle, aby to powstało. Łopata nie została wbita, za to to się ciągnie latami. Ta inwestycja jest ściemą – ktoś kupił ziemię i z samych dopłat ma 1,5 mln i albo będzie trzymać, albo za jakiś czas odsprzeda. Ale chyba tylko powstanie tego parku mogłoby Torzym uratować, bez niego wszystko padnie i usługi hotelarskie i gastronomiczne, a miasteczko będzie jedynie miejscem tranzytu towarowego. Zostanie droga, urząd gminy, Biedronka i szkoła, która i tak w końcu padnie ze względu na niż demograficzny. Tylko że moda na tego typu parki w Europie już minęła, nie wierzę w to, żeby ludzie z Berlina, Poznania, Wrocławia

tu przyjeżdżali do Kownat. Nie oszukujmy się jest to wielce ryzykowna inwestycja. [Menedżer Hotelu „Paradise”]

Choć przez wiele lat powodzenie działalności tego hotelu spoczywało na jego przydrożności, to dziś jego lokalizacja współdecyduje o jej kryzysie:

„Paradise” to fatalne położenie – A2 które odebrało dotychczasowych klientów oraz 92, która pozostałych odstrasza. Jest hałas. Jeśli ktoś się decyduje wrócić, to za drugim razem chce pokoje od strony pól, nie od 92. Nie pomagają żadne strategie marketingowe. Wesel jest coraz mniej, bo pojawia się coraz więcej domów weselnych, które specjalizują się wyłącznie w tego typu imprezach i praktycznie nie mają żadnych kosztów. No i nie są to lokale działające non-stop. Widać, że moda na imprezy integracyjne, firmowe przeminęła, szkoleń jest coraz mniej. Są inne oczekiwania czyli imprezy, które oferują coś więcej niż nocleg, żarcie i picie, bo ile można siedzieć i się upijać? Firmy mają na to coraz mniej pieniędzy, poza tym teren w okolicach „Paradise” nie jest atrakcyjny. Nic tu nie ma, a ludzie nie będą się podniecać lasami, w których i tak nie ma ścieżek, ani żadnych atrakcji. Nie ma co tu robić – nie ma klubów, barów, sklepów. Nie ma nic, co mogłoby tu przyciągać. [Menedżer Hotelu „Paradise”]

Przytaczany przez nas powyżej menedżer Hotelu „Paradise” w znakomity sposób dokonał diagnozy obecnej sytuacji, w której znajdują się lokalne biznesy. W dużej mierze się z nią zgadzamy. Otóż przede wszystkim należy wziąć pod uwagę, iż badane przez nas przydroże krajobrazy ekonomiczne to nie tylko kwestia obecnej interrelacji infrastruktury drogowych – autostrady A2 oraz DK92, lecz także efekt wpływu nie dających się przewidzieć wydarzeń i sytuacji politycznych i gospodarczych o zasięgu makroregionalnym oraz globalnym.

Niczego nie da się dzisiaj przewidzieć ze względu na to, że po pierwsze wszystko się ze sobą łączy. Ot, wojna na Ukrainie wykosiła resztę klientów z Rosji i Ukrainy. Ludzi nie stać na wycieczki, ludzie niechętnie wydają pieniądze, bo jest za drogo. Media przyczyniły się do tego, że wschodni klienci są przekonani o tym, że są nie mile widziani w Polsce. Weźmy przykład restauracji w Sopocie

rozdmuchany w Rosji<sup>24</sup>. I teraz nieraz zdarza się, że zatrzymujące się wycieczki z rosyjskimi turystami pytają się, czy „Paradise” ich w ogóle obsłuży. Inny przykład to zmiany we wschodnich Niemczech – odpływ ludzi, wyludnienie miast. Zostali sami emeryci i teraz brak klientów, którzy dotychczas masowo korzystali z polskich klubów nocnych i burdeli. Zmienił się system wartości. To się nazywa zachodniocentryzm, który powoduje zamiany w stylu żywieniowym turystów, którzy wolą McDonald’sa czy hot-dogi na stacjach benzynowych. Dziś inwestycje bardzo często są spekulacjami i nie mają realnego wpływu na to, co dzieje się lokalnie. Wszystko płynie, wszystko jest od siebie zależne i lokalnie nie ma się na nic wpływu. Kiedyś było lepiej, ludzie mieli wolny czas. To wyobrażenie na temat dobrobytu, kapitalizmu było błędne. O, np. taka znajoma, która postanowiła rzucić pracę i została putzfrau w Niemczech. W tej chwili nadal myje kible, ma dom, ma samochód oraz męża, którego widzi raz, dwa razy w roku i mówi, że zmarnowała swoje życie, bo jej pieniądze nic nie dały. Sieroctwo emigracyjne... dzieci boją się własnych rodziców, bo od lat wychowywane są przez dziadków. Turystyka, która nie ma sensu, bo wszędzie jest to samo – te same atrakcje, te same sklepy, to samo jedzenie, identyczne zwiedzanie w biegu i tak samo wyglądające hotele. Także wydaje się, że przydrożne hotelarstwo i gastronomia, nie tylko przy 92, są skazane na śmierć i to nie jest kwestia autostrady, tylko upadku drogowego transportu pasażerskiego, spowodowanego tanimi liniami lotniczymi. Komu się chce teraz tłuc po 8 godzin, kiedy może dostać się do jakiegoś miejsca w godzinę czy półtorej?! [Menadżer Hotelu „Paradise”]

Około jednego kilometra od zjazdu z autostrady A2 do Torzymia znajduje się wiadukt wzniesiony nad przepływającą pod spodem rzeką Ilanka, a kilkanaście metrów na północ od niego zlokalizowana jest jeszcze jedna lokalna inicjatywa biznesowa, a mianowicie gospodarstwo rolno-rybackie. Jest to nie tylko kolejny przykład do brze funkcjonującej rodzinnej firmy, ale i przedsiębiorstwa, którego

24 Chodzi o sytuację, do jakiej doszło w sierpniu 2014 r. w Sopocie, w którym właściciel jednej z restauracji wywiesił na drzwiach wejściowych kartkę z informacją „Nie obsługujemy Rosjan”, twierdząc, że to forma protestu przeciwko działaniom Rosji na Ukrainie. Zob. [www.trojmiasto.pl/wiadomosci/W-sopockiej-restauracji-nie-obsluguja-Rosjan-n83113.html#tri](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/W-sopockiej-restauracji-nie-obsluguja-Rosjan-n83113.html#tri) (data dostępu 20.05.2017).

krótka biografia w znakomity sposób ilustruje sposoby radzenia sobie z biurokracją Unii Europejskiej oraz takich instytucji jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Państwowe Gospodarstwo Leśne.

Łowisko składa się z trzech stawów oraz infrastruktury zapewniającej pełny komfort wędkarzom – zadaszone miejsce na ognisko, altany, mały domek, ławki, pomościki, a nawet ekologiczny basen. Teren tego gospodarstwa obejmuje 18 ha i został zakupiony przez jego obecnych właścicieli w 2004 r. w momencie, kiedy zaczęły zmieniać się przepisy i regulacje prawne w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Spowodowało to, że proces tworzenia firmy trwał przez dwa lata, aż do 2006 r. Nie tylko nowe przepisy, których wówczas w Polsce nie potrafiono efektywnie wdrażać, oznaczały komplikacje, ale także fakt, że teren łowiska został objęty programem Natury 2000. Nie bez znaczenia pozostawała także bliskość do pasa drogowego, wymuszająca na tych przedsiębiorcach wchodzenie w zbiurokratyzowane relacje z nadleśnictwem, ochroną środowiska, GDDKiA oraz gminą.

Właściciele gospodarstwa kupując teren nie byli świadomi, że obok niego ma przebiegać autostrada. Niemniej na fakt ten nie narzekają.

Budowa autostrady nie była uciążliwa, nawet nam pomagali – wyrównali nam miejscami teren, gdzieindziej podsypali torfu, uporządkowali teren, aczkolwiek tylko do końca pasa drogowego. Generalnie było w porządku. Autostrada Wielkopolska zobowiązała się do obsadzenia wykarczowanych fragmentów lasu i to zrobiła. Tu przy łowisku zostały wycięte świerki, w tej chwili miejsce to jest już obsadzone drzewami liściastymi. Ogólnie w ogóle nie narzekam, tylko że gmina do tej pory niespecjalnie się interesuje tą inwestycją, a przecież jest to miejsce, którym można byłoby się promować – dopiero w tym roku po raz pierwszy zagościł u nas burmistrz z okazji 45-lecia Kółka Rybackiego „Amur”. Obiecał, że utwardzi drogę prowadzącą do łowiska. [Właściciel gospodarstwa rolno-rybackiego w Torzymiu]

Przedsiębiorstwo to jako jedno z pierwszych w Polsce składało wnioski o grant w ramach projektu związanego z Naturą 2000, co nie przyniosło jednak pożądanego efektu, ponieważ nikt nie

wiedział wówczas jak pisać projekty. Był pierwszy i ostatni raz, kiedy właściciele łowiska skorzystali z zewnętrznej usługi w tym zakresie, kolejne projekty pisali już sami. Cała inwestycja opiera się na finansowaniu prywatnym oraz na środkach pozyskiwanych z grantów. Inicjator tego przedsięwzięcia jest członkiem Lokalnej Grupy Rybackiej, stąd składa projekty w jej ramach.

W gminie powinien być ktoś, kto pomaga przy pisaniu projektów, kto będzie się orientował, dzwonił, dokszałcał, ale w gminie nie ma nikogo takiego. Torzym w ogóle nie pozyskuje środków na tej drodze. Wszyscy powinni pisać projekty, bo są pieniądze i trzeba je wykorzystywać. Problemem jest jednak polska biurokracja i nie chodzi mi o prawo, ale urzędników, którzy utrudniają, nie znają się, robią na złość. A ja znam różnicę, bo mam wielu przyjaciół w Niemczech, którzy podobnie jak ja prowadzą biznesy w oparciu o różnego rodzaju dofinansowania. [Właściciel gospodarstwa rolno-rybackiego w Torzymiu]

W czasie, gdy prowadziliśmy stacjonarne badania w Torzymiu we wrześniu 2015 r. właściciele łowiska ubiegali się doprowadzenie prądu, by móc nadal inwestować i rozbudowywać się:

To się ciągnie, bo papiery krążą między nadleśnictwem, poznańskim i zielonogórskim oddziałem GDDKiA a Eneą. Koszt to ponad 30 tys. Będą ciągnąć kable od oczyszczalni. Generalnie ten prąd zostanie dociągnięty, żadna z tych instytucji nie robi problemów, tylko trwa to długo. Po dociągnięciu prądu na terenie powstaną dwa domki, w których będzie można przenocować. Staram się, żeby obiekty stawiane na tym terenie były naturalne. A za jakiś czas zaczniemy rozwijać hodowlę koni polskich. W planach mam przejażdżki tymi konikami oraz bryczką. [Właściciel gospodarstwa rolno-rybackiego w Torzymiu]

Prócz oferty skierowanej do indywidualnych klientów, tj. wędkarzy przyjeżdżających na łowisko nie tylko z lubuskiego, ale także dzięki infrastrukturalnym drogowym, jakim jest autostrada A2 oraz droga ekspresowa S3 z wielkopolskiego i dolnośląskiego, gospodarstwo nastawione jest na organizację imprez grupowych – urodzin, spotkań integracyjnych czy innych wyspecjalizowanych w rybołówstwie. Firma nie oferuje cateringu, ale w tym zakresie współpracuje

z innymi torzymskimi firmami, takimi jak opisane przez nas wcześniej „Swojska Chata Torzymiaka” czy Motel „U Sosny”.

## MAŁE MODERNIZACJE I LOBBY PERYFERII

Od dziecka mieszkam w Torzymiu, od dziecka mówiono o autostradzie od Berlina do Warszawy i w końcu ją wybudowali. Ja myślałam, że to tylko ktoś bajki opowiada, ale w końcu ją wybudowali.  
[Mieszkanka Torzymia]

Uważamy, że małe, lokalne modernizacje zawsze są w powiązane z tymi wielkimi. W tym kontekście chcemy się bliżej przyjrzeć konsekwencjom zakończonej sukcesem walki torzymskiego samorządu wspólnie z ugruntowanymi w regionie politykami oraz lokalnymi przedsiębiorcami o budowę zjazdu z autostrady A2. W jej efekcie mamy do czynienia z następującymi po sobie seriami „małych modernizacji”. Można do nich zaliczyć remont DW 138 łączącej zjazd z autostrady, z centrum Torzymia, gruntowny remont DK92 na odcinku między Boczowem a Torzymiem, nową siedzibę komendy policji, która znajduje się na terenie Obwodu Utrzymania Autostrady „Ilanka”, budowy, zaraz przy węźle, nowej stacji paliw oraz filii centrum obsługi transportu dalekobieżnego Port 2000, a także najbardziej imponującą holendersko-belgijską inwestycję jaką jest rozpoczęta w 2016 r. budowa parku rozrywki Mayaland w położonych 4 km od Torzymia Kownatach.

Przykład Torzymia może być przy tym pretekstem do refleksji nad niejednoznacznością opozycji między centrum a peryferiami, a także nad lokalną, przede wszystkim samorządową, sprawczością przejawiającą się w formie działań lobbingowych. Według badań Instytutu Spraw Publicznych zrealizowanych w latach 2009-2010 na szczeblu samorządu terytorialnego lobbing stosują na pierwszym miejscu samorządowcy niższych szczebli, następnie organizacje społeczne i w końcu przedsiębiorcy. W obszarze ich zainteresowań najczęściej leży wpływ na lokalne inwestycje i ochronę środowiska oraz sprawy związane z pomocą społeczną, sportem, czy edukacją. Z raportu ISP

wynika też, że urzędnicy szczebla wojewódzkiego, zarówno członkowie zarządów, jak i dyrektorzy departamentów oraz radni nie uznają lobbingu za sprawę naganną. Traktują go jako jedną z form dialogu władzy ze społeczeństwem i są nań otwarci. Najprościej rzecz ujmując lobbing to wywieranie nacisku na decydentów w celu podjęcia decyzji korzystnych dla różnego rodzaju grup interesariuszy. I tak rozumieją go właśnie przedstawiciele samorządu terytorialnego (Makowski 2010; Piechowicz 2013: 192-202).

Właściwie każde z obserwowanych przez nas społeczności, można opatrzyć etykietą społeczności peryferyjnych. Bez wątpliwości przecież, tym co charakteryzuje miejscowości, w których żyją są: brak przemysłu, niedorozwinięte rolnictwo, problemy z transportem publicznym, relatywnie wysoki poziom bezrobocia, niska dzietność oraz odpływ reprezentantów młodego pokolenia za granicę lub większych miast w Polsce. Dodatkowo większość z nich to wsie popegeerowskie. Nie inaczej jest w przypadku Torzymia. Jednakże pojęcie peryferii nigdy nie zostało użyte przez naszych rozmówców i ani razu nie pojawiło się w ich autonarracjach. Mieszkańcy przydrożnych miejscowości położonych między A2 a DK92 niekoniecznie postrzegają je jako peryferyjne. Z pewnością nie czynią tego reprezentanci samorządów ani też lokalni przedsiębiorcy. Zresztą pojęcie peryferii w odniesieniu do rozwoju jednych z najważniejszych infrastruktur drogowych, jakimi są w Polsce autostrady, nie ma do końca uzasadnienia. Metaforyczne znaczenie oddania do użytku zwłaszcza nowego odcinka autostrady A2, przecinającej badany przez nas teren to domknięcie mentalnego procesu połączenia Wschodu z Zachodem oraz ugruntowanie Polski wśród krajów Europy Zachodniej. Innymi słowy modernizacja, o których staramy się opowiedzieć w niniejszej książce nie mogą być traktowane jako wyłącznie lokalne czy peryferyjne.

Ponadto sądzimy, że przypadek Torzymia w sposób szczególnie ujawnia praktyczny wymiar ideologii decentralizacji, wyrażonej tu poprzez sprawczość nie tylko samorządu terytorialnego, lecz także zwykłych mieszkańców. Z tej przyczyny jesteśmy winni porzucić tradycyjne rozumienie peryferii jako wyłącznie zależnych od centrum i w zamian przyrzeć się łączącym je bilateralnym

powiązaniom, zwłaszcza w kontekście akcesji Polski do Unii Europejskiej w 2004 r., kiedy to samorządy stały się odpowiedzialne za planowanie i realizację regionalnych strategii rozwojowych.

Pojęcie peryferii niemal bez wyjątku pojawia się w naukach społecznych w towarzystwie pojęcia centrum, a relacje pomiędzy nimi interesowały badaczy od dawna. Obecnie jednak coraz częściej dostrzegana jest możliwość odejścia od tradycyjnie ujmowanego uzależnienia peryferii od centrów na korzyść koncepcji uznającej występowanie dwustronnych zależności pomiędzy wskazanymi obszarami. Co więcej, w obliczu postępującej globalizacji, przyczyniającej się do akcentowania tendencji separatystycznych, sprzyjających osłabieniu więzi i znaczenia centrum politycznego oraz gospodarczego kraju, zwiększają się perspektywy rozwoju regionalnego. Stwarza to możliwość wypracowania nowego układu sił, w którym życie społeczne na peryferiach nie może być postrzegane wyłącznie jako pasywna reakcja na bodźce płynące z centrów. W tym sensie to działania lokalnych i regionalnych aktorów muszą być uznane za najistotniejsze.

Plusem dla gminy Torzym ogólnie jest zjazd i wjazd na autostradę. To jest wielki plus. Tego plusu miało nie być. Proszę sobie wyobrazić, że pierwotnie plan autostrady nie przewidywał ani zjazdu, ani wjazdu w Torzymiu. To byłby ten minus. To jest wywalczone przez byłych i obecnych samorządowców, którzy do Warszawy jeździli, drzwiami wchodzili, wyrzucali ich, wchodzili oknem z powrotem, byli wyrzucani. Znam to od podszewki, bo przewodniczący rady i obecny burmistrz jeszcze to są, to są, że tak powiem moi koledzy, że tak powiem z ławy szkolnej znamy się. Była naprawdę, naprawdę bardzo wielka batalia. Mało tego, było poparcie od nie tylko tutaj okolicznych samorządowców ale również od posłów z naszego terenu i gdzieś to tam wałkowane, przerabiane, wałkowane, przerabiane aż w końcu gdzieś to udało się. Po prostu udało się. No, jest to okno na świat jakby nie było, to jest pierwszy zjazd od granicy! [Mieszkaniec Torzymia]

Walka o torzymski zjazd rozpoczęła się w 2004 r. zaraz po otwarciu odcinka autostrady A2 między Nowym Tomyślem a Poznaniem-Komorniki i okazało się, że infrastruktura ta, głównie



ze względów finansowych, będzie budowana etapami. Przyszłość zjazdów autostradowych w Torzymiu, a także położonym od niego 66 km Trzcielu stanęła pod znakiem zapytania, ponieważ ich budowę uzależniono od rentowności dotąd wybudowanego odcinka. W oczach mieszkańców Torzymia, a także jego okolic, sytuacja ta jawiła się jako niedopuszczalna i potencjalnie niebezpieczna. Do tej pory pokładano w dalszej budowie autostrady ogromne nadzieje, wiążąc je głównie z możliwością poczynienia nowych inwestycji:

Kiedy rozpoczynała się budowa autostrady A2, potem mającej przecinać Lubuskie dokładnie na pół, wszyscy przedsiębiorcy zacierali ręce. Brali kredyty i inwestowali w przyszłość. Wierzyli, że kiedy autostrada w końcu powstanie, zarobią jeszcze więcej pieniędzy. W tamtym momencie bali się, co będzie dalej. [Reprezentant samorządu w Torzymiu]

W roku 2005 prezes celowej spółki akcyjnej Autostrada Wielkopolska S.A. w liście do burmistrza Torzymia napisał: „Stanowisko nasze wynika z faktu ponoszenia przez Autostradę Wielkopolską SA całkowitego ryzyka finansowego przedsięwzięcia. Jakikolwiek zmiany, które stanowią dodatkowe, niemożliwe do pokrycia przez AWSA w okresie budowy i eksploatacji, muszą mieć zabezpieczenie finansowe ze strony wnioskujących lub zostać odłożone w czasie”<sup>25</sup>. Według burmistrza list ten stał się bezpośrednim bodźcem dla przedsięwzięcia działań lobbujących na rzecz budowy węzła autostradowego w Torzymiu oraz Trzcielu. I tak przedstawiciele samorządów tych miasteczek rozpoczęli je od prób przekonania reprezentantów polskiego rządu, co do pełnej gotowości gmin na budowę węzłów:

Pisaliśmy, rozmawialiśmy, że tereny w okolicach przyszłego węzła są już uzbrojone, że wszystko jest gotowe pod budowę. Wskazywaliśmy na zalety miast powiatowych, np. Sulęcina, gdzie znajduje się oddział ratunkowy, który na A2 jest w stanie dojechać w 10 minut. To jednak nie dało żadnego efektu. [Burmistrz Torzymia]

<sup>25</sup> Treść listu została nam udostępniona dzięki uprzejmości burmistrza Torzymia Ryszarda Stanulewicza.

Wcześniej, jeszcze w czerwcu 2004 r., Rada Miejska Torzymia przyjęła specjalną uchwałę, której treść wysłała do ówczesnego premiera, Ministerstwa Infrastruktury, parlamentarzystów województwa lubuskiego, marszałka lubuskiego, wojewody lubuskiego, GDDKiA i prezesa spółki Autostrada Wielkopolska S.A.<sup>26</sup> W uchwale tej można wyczytać, że Rada Miejska wyraża sprzeciw z tytułu pominięcia budowy węzła komunikacyjnego w Torzymiu; że nie do przyjęcia jest fakt, iż Autostrada Wielkopolska zamierza budować odcinek autostrady od Nowego Tomysła do Świecka, nie uwzględniając w tej fazie budowy realizacji węzła komunikacyjnego w Torzymiu; że zamiar realizacji inwestycji przez Inwestora z pominięciem węzła w Torzymiu, to zahamowanie rozwoju regionalnego i lokalnego miejscowości na bliżej nie określony czas, a praktycznie utrata korzyści z tytułu wyłączenia obszaru przygranicznego z rozwoju gospodarczego; że niewybudowanie węzła spowoduje, iż gmina stanie się obszarem tranzytowym i ponosić będzie wyłącznie ciężary i niedogodności.

Przyjęcie oraz dystrybucja tej uchwały także początkowo nie odniosły skutku.

W każdym razie i tak nic to nie dało. Do starosty szły petycje. Podpisy zbierał sulęciński społecznik Zaborowski, obecnie facet walczy o przywrócenie np. połączeń kolejowych na tym terenie. Batalia o zjazd to spory wysiłek nie tylko dla nas samorządów, ale także poseł Bożeny Sławiak i starosty Stanisława Kubiaka. W konsekwencji udało się wprowadzić zmiany w projekcie. Poszło od góry, od Ministerstwa Infrastruktury i GDDKiA. Walka zakończyła się w 2008 r. [Burmistrz Torzymia]

Zjazd z autostrady A2 dla gminy Torzym, dla mieszkańców, przedsiębiorców od początku był istotny. Kroki samorządu sprostawały się do tego, aby przekonać decydentów, Ministerstwo Infrastruktury, aby zjazd z autostrady w Torzymiu był wybudowany i oddany do użytku we wcześniejszej fazie, nie jak to było w ustaleniach dopiero w kolejnych latach funkcjonowania autostrady, tak jak jest to zapisane jeśli chodzi o węzeł w Łagowie i Myszęcinie.

<sup>26</sup> Uchwała Nr XIX/150/04 Rady Miejskiej w Torzymiu z dnia 30 czerwca 2004 r.

Pisaliśmy, monitowaliśmy, ja też osobiście miałem okazję brać udział w kilku spotkaniach w ministerstwie. Odpowiedzi, opinie na nasze stanowisko były negatywne, ale samorząd ma to do siebie, że my się tak łatwo nie poddajemy. Toczyliśmy dalej walkę o ten węzeł przedstawiając argumenty mieszkańców, przedsiębiorców i potencjalne korzyści ekonomiczne, gdzie te korzyści już są widoczne. Gdyby nie był wybudowany ten węzeł, nasze prawa miejskie praktycznie byłyby zatarte. Wyrwaliśmy się z tej biedy, z tej popegeerowskiej biedy, z tego marazmu, który tutaj panował. Dzisiaj ludzie zaczynają pytać kiedy wreszcie tam się zacznie coś budować, tzn., że wiążą z Torzymiem, z gminą swoją przyszłość, a nie chcą stąd uciekać. I to największe, co mogliśmy osiągnąć przez te 25 lat miasta i 25 lat samorządu. Zjazd z autostrady spowodował to, że znaleźli się inwestorzy, którzy zakupili grunt i inwestują budując infrastrukturę. Jakby nie było tego zjazdu, tego węzła, byłby księżycowy krajobraz, jak też byłyby tu pola. Gdyby nie było węzła, to żaden inwestor na pewno nie podjąłby się inwestować tutaj, dlatego że po prostu nie byłoby łączności pomiędzy zachodem a wschodem. Nie byłoby możliwości dojazdu. Węzeł autostradowy to łącznik. Jako zwyczajna droga, droga wyjazdu i dojazdu. Mam nadzieję, że bardziej dojazdu. Natomiast jest to też taki łącznik w sensie metaforycznym, kiedy już informacja o tym, że coś się z powodu tego węzła tu wydarzy ludzie łączą się w tej euforii. [Burmistrz Torzymia]<sup>27</sup>

Dla samego Torzymia, to jednak ten zjazd to jest dobrodziejstwo. Proszę, teraz budują się dwie stacje. Potężny MOP się buduje. Także dla samego Torzymia... Ale chyba tylko Torzym zyskał, tylko Torzym. Dosłownie. Tu najwięcej zjeżdża. No, lepiej jest – w każdej jednej branży, ale to jest Torzym... Ale tak ogólnie powiem, że inne miejscowości wszystkie straciły. Dla samego Torzymia ma pozytywny wpływ, ponieważ jest bliźniutko zjazd i nawet ci, co jadą autostradą, to żeby zatankować, to tu sobie zjadą, zatankują. Przejadą tych parę kilometrów i wjedzie znowu na niepłatną, czyli Torzym zyskał, ale tylko Torzym. To znaczy, część ludzi, to oni zjeżdżają. Są tacy jednak, co nie jedzą tego McDonalda. Oni

27 Fragment wypowiedzi burmistrza Torzymia z reportażu „Torzymski łącznik”, autorstwa reporterek Radia Zachód, Doroty Zyrń-Horbaczewskiej i Justyny Rapickiej z 2015 r., [www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzymski-lacznik/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzymski-lacznik/) (data dostępu 30.05.2017).

wiedzą, że tu jest kilometr i on zjedzie i zje. Na szczęście nie wszyscy jedzą w McDonalдах czy w KFC. Każda jedna miejscowość, po kolei od Torzymia, wszystkie straciły. Gmina Torzym zyskała, tylko gmina Torzym! Torzym, Boczów i tak dalej. Prosty przykład. Tam się stacje zamykają, a tu się budują. Dwie! Jedna koło drugiej. I w Torzymiu, zaraz panu powiem, ile jest. Kurwa, no policzmy, ile jest stacji. Już ile jest? W samym Torzymiu... 6 stacji. W takiej kurwa dziurze! Czyli tu zjeżdżają, bo jest blisko i nawet jeżeli już tu zjedzie, zatankuje, on nie musi zjeżdżać na autostradę, 10 km i wskakuje tam na niepłatną. Natomiast inne miejscowości, wszystkie od Poznania straciły. Każda jedna miejscowość! Autostrada tam ma negatywny wpływ. I to panu gwarantuje na 1000%. [Właściciel jednego z moteli w Torzymiu]

W roku 2013 w Torzymiu rozpoczęły się pierwsze rozmowy dotyczące budowy parku rozrywki na terenie pobliskiego sołectwa Kownaty. W ich rezultacie zmieniony został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wskutek czego 200 hektarowy teren, na którym inwestycja miała powstać, został odrolniony<sup>28</sup>. Należy zaznaczyć, że gmina w inwestycji tej występuje jako tzw. partner pomocniczy, którego zadaniem jest prowadzenie negocjacji w Starostwie Powiatowym czy Urzędzie Marszałkowskim. Można powiedzieć, że choć jest traktowana przez inwestorów instrumentalnie, to jednak podjęła wyzwanie ze względu na wiele potencjalnych korzyści płynących z parku (podatki gruntowe, nowe miejsca pracy, rozwój małych przedsiębiorstw, remont drogi powiatowej, zafikacja i kanalizacja w Kownatach).

O tych korzyściach już wiemy. Przede wszystkim te podatki, które będą spływały i zasilają budżet gminy. Na pewno nie będą to małe kwoty. Ponadto miejsca pracy, gdzie obsługa tego parku biorąc pod uwagę już funkcjonujące parki w Europie tego typu, to sądzę, że tak jak przedstawiano nam około 100 miejsc pracy na pewno będzie potrzebna. Na chwilę obecną stopa bezrobocia jest to 7%, ale na pewno dla każdego samorządu, dla mieszkańców gminy istotne jest to, że będą mogli znaleźć miejsca pracy. Będąc samorządowcem trzeba być umiarkowanym optymistą. Niewątpliwie

28 Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Części Gminy Torzym w Rejonie Miejscowości Kownaty. Załącznik nr 1 do uchwały nr XXVI/161/13 Rady Miejskiej w Torzymiu z dnia 27 marca 2013 r.

ten optymizm był i wierzyłem w to, że jednak firma, właściciele gruntu którzy już zainwestowali niemałe, niemałą materię w to przedsięwzięcie prędzej czy później znajdą partnera do realizacji tej inwestycji. [Burmistrz Torzymia]<sup>29</sup>

Główny inwestor, holenderskie konsorcjum United Mementum Group, początkowo prowadził rozmowy z francuską firmą, która wybudowała park historyczny Puy du Fou w Les Epesses<sup>30</sup>. Firma jednak z bliżej nie znanych przyczyn wycofała się ze współpracy, zanim podpisano umowy wstępne. Na jej miejsce w kooperację z konsorcjum w połowie 2014 weszła belgijska firma Plopsa Group, która jest właścicielem 6 tematycznych parków rozrywki w Belgii, Holandii i Niemczech. Firma ta posiada prawa autorskie do postaci Pszczółki Mai, która zostanie wykorzystana w przypadku Kownat (Howska-Walkowiak 2014; Żrałko 2014a; 2015b):

Te dwie firmy przystąpią do budowy parku Holiday Park Kownaty<sup>31</sup>, w którym to parku przewodnią rolę będzie odgrywała Pszczółka Maja. [Burmistrz Torzymia]

Zmiany inwestorów oraz długi proces, związany z biurokracją, na wielu poziomach zrodziły spore wątpliwości mieszkańców Torzymia, co do realności całego przedsięwzięcia. W rozmowach z nami często powtarzali: „burmistrza wychujali”, „nic nie będzie i to ściema, wałek”.

Jestem pewien, że to powstanie, ale w opowiadaniu o tym na forum publicznym staram się być ostrożny, ponieważ ludzie nie rozumieją, że to wymaga czasu. [Burmistrz Torzymia]

29 Fragment wypowiedzi burmistrza Torzymia z reportażu Torzymski łącznik autorstwa reporterek Radia Zachód Doroty Zyrń-Horbaczewskiej i Justyny Rapickiej z 2015 roku, [www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/) (data dostępu 30.05.2017).

30 Zob. *W gminie Torzym ma powstać historyczny park rozrywki*, 27 marzec 2013, [www.lubuskie.onet.pl/w-gminie-torzym-ma-powstac-historyczny-park-rozrywki/eyhbv](http://www.lubuskie.onet.pl/w-gminie-torzym-ma-powstac-historyczny-park-rozrywki/eyhbv) (data dostępu 20.05.2017).

31 Holendersko-polski Holiday Park Kownaty (Wakacyjny Park Kownaty) jest inwestorską kooperatywą, będącą inicjatywą konsorcjum Momentum Capital. Jej zadaniem było pozyskanie partnerów przedsięwzięcia, którą jest wspomniana Plopsa Group oraz belgijskie Studio100. Zob. [www.holidayparkkownaty.com/](http://www.holidayparkkownaty.com/) (data dostępu 30.05.2017).

Było właśnie bardzo dużo osób, którzy już przestali wierzyć, którzy śmiali się też za plecami, że to nieprawda, że zrezygnowali, że nic się nie dzieje. Teraz zapaliło się zielone światło i myślimy właśnie, że po prostu już nie zgaśnie, bo już jest podpisane wszystko z tego co wiem. I, i aby do przodu. Na początku baliśmy się wszyscy jak to będzie, tak? [Była sołtys Kownat]

O zainteresowaniu tym terenem zadecydowała lokalizacja Kownat względem autostrady A2, a więc możliwość szybkiego i komfortowego przemieszczenia się z Berlina, Szczecina, Poznania i Wrocławia.

Kownaty są atrakcyjne z powodu komunikacyjnego przede wszystkim. Duga sprawa to jest też bliskość do rynku niemieckiego. Natomiast prawda jest, że dla nas najistotniejsze jest to, że mamy dostęp do autostrady A2 i tak na dobrą sprawę inwestycja jest oddalona o 3 km od węzła komunikacyjnego i to też dla nas jest bardzo korzystne usytuowanie. Zawsze weryfikujemy to, co jest na rynku lokalnym, jaki mamy dostęp do pracowników i podmiotów gospodarczych, które na naszym terenie działają i jeśli spełniają kryteria bardzo chętnie współpracujemy i taka sytuacja już ma miejsce z kilkoma podmiotami. [Pracownik Holiday Park Kownaty]<sup>32</sup>

Budowa parku rozrywki oznacza także „małe modernizacje” w samej wsi Kownaty. Będą to zmiany znaczące z perspektywy tej niewielkiej, mającej około 100 mieszkańców, miejscowości. Owe „małe modernizacje” to pewne bonusy, które Kownatom obiecali inwestorzy i są to m.in. dociągnięcie nitki gazociągu (w Kownatach nie ma nie tylko gazu, ale także kanalizacji, oświetlenia na ulicach i internetu), budowa kanalizacji, przekazanie ziemi pozyskanej z wykopów pod budowę na dowolny użytek i w końcu remont drogi biegnącej przez wieś od krzyżówki z DW 138 do mającego powstać parku. Przy czym remont ten leży w gestii nie inwestorów lecz powiatu. Zarys projektu modernizacji tej trasy był gotowy w roku 2015 i miał być konsultowany z lokalną społecznością. W rzeczywistości wymienione bonusy okazują się trudne do realizacji, czego

32 Por. *Kraina Pszczółki Mai powstanie w Torzymiu. Wywiad z Danielem Heinstem, prezesem Holiday Park Kownaty*, 20.05.2015, [www.parkmag.pl/parkipl/kraina-pszczolki-maji-powstanie-w-torzymiu/](http://www.parkmag.pl/parkipl/kraina-pszczolki-maji-powstanie-w-torzymiu/) (data dostępu 23.09.2015).

przykładem jest niemożliwość skoordynowania remontu kownackiej drogi z dociągnięciem gazu, a potem budową kanalizacji.

Biurokracja! To nie ode mnie zależy, to wszystko niestety jest procesem. To biurokracja związana z prawem o zamówieniach publicznych, pozyskiwaniem środków zewnętrznych, papierologią na linii gmina-powiat-inwestorzy. [Burmistrz Torzymia]

Z budową nowego odcinka autostrady A2 najbardziej bezpośrednio wiąże się ulokowanie na terenie Torzymia, zaraz przy wywalczonym zjeździe Obwodu Utrzymania Autostrady (OUA)<sup>33</sup>. OUA są „centrami dowodzenia” kilkudziesięciokilometrowymi odcinkami autostrady i jednocześnie zapleciami technicznymi do jej utrzymania. Celem ich funkcjonowania jest zabezpieczenie autostrady od jej strony technicznej, infrastrukturalnej oraz organizacyjnej – po to, aby podróżni byli na autostradzie bezpieczni. Utrzymanie autostrady posiada oczywiście charakter sezonowy – letni oraz zimowy. Okresy te wymagają odmiennych działań:

Latem kosi się trawę, zimą sypie się solą. Na autostradzie śnieg nigdy nie leży tak długo jak na drogach np. krajowych. Zimą sól to rarytas. Bez soli autostrada zimą leżałaby i kwiczała. [Pracownik średniego szczebla OUA „Ilanka” w Torzymiu]

Dbanie o autostradę to: pielęgnacja terenów zielonych, podtrzymywanie bezpiecznego stanu nawierzchni, systemu i urządzeń odwodnienia, ogrodzeń i barier dźwiękochłonnych, zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez prawidłowe oznakowanie drogi oraz zapewnienie czystości elementów infrastruktury autostrady; dalej organizacja i realizacja odpowiednich, zakontraktowanych napraw infrastruktury autostradowej, w tym przeprowadzanie przeglądów bieżących w zakresie: odwodnienia autostrady, ogrodzeń, ekranów akustycznych, stanu skarp i nasypów, obiektów mostowych, oznakowania poziomego i pionowego;

33 OUA „Ilanka” w Torzymiu nie jest jedynym, jakie zostały wybudowane na trasie koncesyjnej autostrady A2. Przy czym nie wszystkie zlokalizowane są przy zjazdach. Ich umiejscowienie wynika z regulacji prawnych, nakazujących ich budowę co kilkadziesiąt kilometrów. I tak na badanym przez nas terenie są to także OUA Biały Mur w Myszęcinie oraz OUA Bolewice.

w końcu zapewnienie wysokiego poziomu jakości prowadzonych działań oraz wysokiej kultury pracy w kontakcie z użytkownikami autostrady.

Autostrada to znacznie wyższy poziom utrzymania, a do tego niezbędne są służby autostradowe, które cały czas monitorują i reagują na to co się dzieje. Oczywiście najlepiej dla wszystkich, jeśli tych służb nie widać, bo to zaświadcza o tym, że wszystko działa. O istnieniu czegoś takiego jak służby OUA ludzie dowiadują się w sytuacjach tragicznych – kolizji bądź wypadków. W tych przypadkach potrzebni są odpowiedni pracownicy – ludzie, którzy są na miejscu, dlatego wykorzystuje się lokalne zasoby ludzkie. Chodzi tu o to, aby mogli w jak najkrótszym czasie dotrzeć do miejsca wypadku. Liczy się czas dojazdu. Staramy się nie nadużywać pojęcia wypadku. Wolimy kolizje – zatem wypadki nawet karambолоwe, w których ludzie nie giną lub nie zostają uszkodzeni ciężiej niż ze wskazaniem na do 7 dni szpitala. [Pracownik średniego szczebla OUA „Ilanka” w Torzymiu]

Konsekwencją „obecności” OUA w Torzymiu jest poszerzenie lokalnego rynku pracy, dzięki czemu zatrudnienie mogły znaleźć osoby mieszkające w okolicach:

Warunkiem zatrudnienia jest np. miejsce zamieszkania, które pozwala na dojechanie do pracy w czasie nie dłuższym niż godzina. Czyli „ludzie z bliska” to niekoniecznie ludzie z Torzymia. [Pracownik średniego szczebla OUA „Ilanka” w Torzymiu]

Praca dla spółki Autostrada Eksploatacja S.A. to nie tylko zatrudnienie w OUA, ale także na stacjach poboru opłat czy Miejscach Obsługi Podróżnych, choć mieszkańcy zarówno Torzymia jak i innych miejscowości położonych wzdłuż A2, byli zatrudniani przede wszystkim w czasie jej budowy:

Przed wszystkim tu dużo miejsc pracy się tworzy, to jest duży plus. Tu sąsiad pracuje jeden na autostradzie – on chyba pracuje na warsztacie samochodowym. I tu też mój drugi sąsiad na warsztacie jako mechanicy pracują, nie? To tutaj blisko nie? Tak to wygląda no. Ja sam pracowałem. My żeśmy pracowali w logistycznie, myśmy się najwięcej zajmowali, no rozmieszczeniem znaków

drogowych, ale jak nie było pracy to coś innego żeśmy robili, no. Wszystko się robiło, no. Strabag – on był podwykonawcą i on zatrudniał ludzi. Dużo żeśmy robili – no, właśnie żeśmy ustawiali na autostradzie, ale nie tylko. Na tej dwójce też żeśmy robili, bo tam też trzeba było ustawić znaki, bo zmiana ruchu czy inne rzeczy. To się tak odbywało, bo tam budowali np. na Pożrzadle autostradę i tam trzeba było wprowadzić jakąś zmianę ruchu to w dużej mierze dużo żeśmy znaków przestawiali. No cóż jeszcze? Tam robili różne poprawki. Miałem takie fajne zadanie, powiedzmy przez 12 godzin jechał frezarką, a ja mierzyłem czy on dobrą grubość zdzierła tego asfaltu. Dosyć dobrze płacili, nie, ale wykorzystywać to wykorzystywali – nadgodzin nie płacono. [Mieszkaniec Torzymia]

Wielu młodych dostało zatrudnienie przy sadzeniu drzewek, takie wakacyjne prace. Sadzenie drzewek, sianie trawy. Lokalni byli do drobnych prac i jak się ludzie dowiedzieli to poprzystosowywali sobie na wynajem, np. sklep, który na chwilę obecną jest przystosowany do zamieszkania. Więc to też troszkę biznes dla mieszkańców, też było, bo moja sąsiadka przystosowała jeden pokój pod wynajem dla pracowników autostrady. [Młody mieszkaniec Torzymia]

Kilka miejsc pracy w tych... przy autostradowych bramkach. W tych punktach to tak kilkanaście osób znalazło pracę. Wiem, że tam, w biurówcu, niekoniecznie. Wiem, że tylko moja koleżanka pracuje i być może jakieś osoby dojezdne. Bardzo dużo mężczyzn miało zatrudnienie w różnych typu pracach takich budowlanych typowych, więc tutaj były firmy podwykonawcy i tak dużo, bardzo dużo... Autostrada budowała dwa trzy lata, więc przez ten okres mieli zatrudnienie jeszcze. Jak ktoś miał jeszcze uprawnienia na kierowanie czy na posługiwanie się koparką, tym sprzętem ciężkim to naprawdę ładne pieniądze zarabiali tutaj. Na bramkach wiem, że kilka dziewczyn, chyba 5 dziewczyn się dostało na autostradę. Widzę też dwóch panów z Torzymia... nie wiem ochraniające, w kamizelkach, nie wiem, jaką funkcję pełnią, ale stoją przy tych bramkach po prostu. [Mieszkaniec Torzymia]

Firma jaką jest założona w 2001 r.<sup>34</sup> celowa spółka akcyjna Autostrada Eksploatacja SA realizuje oczywiście idee związane ze społeczną odpowiedzialnością biznesu (CSR – *Corporate Social Responsibility*). Koncepcja CSR zakłada, że przedsiębiorstwa na etapie budowania strategii muszą uwzględniać interesy społeczne, ochronę środowiska, a także relacje z różnymi grupami interesariuszy. Bycie odpowiedzialnym nie oznacza tylko spełniania przez organizacje biznesowe wymogów formalnych i prawnych, ale oprócz tego również zwiększone inwestycje w zasoby ludzkie, w ochronę środowiska i relacje z różnego rodzaju grupami ludzi, którzy mogą mieć faktyczny wpływ na efektywność działalności gospodarczej tych organizacji oraz ich innowacyjność: „Każdego dnia autostradą A2 tysiące pojazdów, a w nich tysiące podróżnych i tony ładunków, przemieszczają się ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód. Dziś drogi, w tym autostrady stanowią krwioobieg życia gospodarczego. Nad sprawnym funkcjonowaniem naszego, ponad 250-kilometrowego odcinka tego systemu czuwają każdego dnia dziesiątki osób. Nasza rola to dbać o to, by ten krwioobieg funkcjonował w sposób nieprzerwany i bezpieczny dla ludzi i otoczenia. Tak postrzegamy naszą odpowiedzialność”<sup>35</sup>.

Co roku, począwszy od 2009 r., firma publikuje raporty odpowiedzialności społecznej<sup>36</sup>. W pierwszym z nich, jeszcze przed przystąpieniem do budowy odcinka autostrady pomiędzy Nowym Tomysłem a Świeckiem, w raporcie tym pisano: „Nie można zapominać, że inwestycje autostradowe zawsze wiążą się z pewnymi oczekiwaniami lokalnych społeczności, które m.in. liczą na nowe miejsca pracy oraz napływ nowych inwestycji zwiększających dynamikę rozwoju społeczno-gospodarczego. Tak też się dzieje. Wolą inwestorów było wyjść naprzeciw tego typu społecznym oczekiwaniom i dlatego powołaniu firmy Autostrada Eksploatacja towarzyszyło założenie, że miejsca pracy, które powstaną, będą miejscami

34 Krajowy Rejestr Sądowy Autostrada Eksploatacja SA, [www.krs-online.com.pl/autostrada-eksploatacja-s-a-krs-3481.html](http://www.krs-online.com.pl/autostrada-eksploatacja-s-a-krs-3481.html) (data dostępu 02.05.2017).

35 [www.aesa.pl/firma/odpowiedzialnosc-spoleczna-csr/](http://www.aesa.pl/firma/odpowiedzialnosc-spoleczna-csr/) (data dostępu 20.05.2017).

36 W latach 2008-2009 nosiły one tytuł *Autostrada Eksploatacja a jej otoczenie*, w kolejnych Autostrada Eksploatacja. Podróżni – Pracownicy – Przyroda. Zob. [www.aesa.pl/firma/odpowiedzialnosc-spoleczna-csr/](http://www.aesa.pl/firma/odpowiedzialnosc-spoleczna-csr/) (data dostępu 20.05.2017).

pracy dla lokalnej społeczności. Działalność, jaką prowadzi AESA, generuje miejsca pracy na terenach, na których nie ma zbyt wielu atrakcyjnych pracodawców, w tym wiejskich, które szczególnie zagrożone są procesem wykluczenia społecznego. Firma oferuje godziwe warunki pracy oraz szanse rozwoju, dając gwarancję stabilności życiowej. Firma znana jest w społecznościach lokalnych i postrzegana jako dobry pracodawca (w grudniu 2008 r. AESA otrzymała nominację do tytułu Solidny Pracodawca).” (*Autostrada Eksploatacja a jej otoczenie 2009: 2*).

Infrastruktura drogowa, zwłaszcza o znaczeniu międzynarodowym, oznacza dla regionu szansę na rozwój. Budowa i funkcjonowanie nowego odcinka autostrady A2 oznacza dodatkowe wpływy do budżetów gospodarstw domowych w regionie. Dochody, które przekładają się na zwiększoną konsumpcję lub inwestycje. Zyskują na tym kolejni lokalni przedsiębiorcy, co pośrednio przyczynia się także do tworzenia kolejnych miejsc pracy w zupełnie innych sektorach gospodarki. To również wpływy do budżetów gospodarstw domowych pracowników Autostrady Eksploatacji i pracowników firm bezpośrednio lub pośrednio związanych z autostradą (np. stacji benzynowych, restauracji, centrów logistycznych i magazynów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych). Według ostatniego raportu odpowiedzialności społecznej z 2015 r. jest „to szczególnie istotne na Ziemi Lubuskiej, która od wielu lat boryka się z problemem wysokiego bezrobocia”. I tak, w raporcie ekonomisty Marka Rekowski pt. „Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski”, na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z nią działalnościami. Przekłada się to w przybliżeniu na 22,5 tys. miejsc pracy w regionie (Rekowski 2011).

Autostrada wpłynęła pozytywnie na Torzym. Przyczynia się do jego rozwoju, np. zapewniając miejsca pracy, albo powodując, że ludzie osiedlają się w okolicach. Praca i dodatkowi ludzie to konsumpcja czyli zostawianie pieniędzy na miejscu. Torzym znajduje się dokładnie po środku, w bardzo dogodnym miejscu pomiędzy Berlinem a Poznaniem – 100 km w tą i 100 km w tamtą. Na autostradę nikt nie może narzekać, aczkolwiek widzę w dyskursach

pewnego rodzaju paranoję polegającą na tym, że nie da się nigdy dogodzić dwóm stronom. [Pracownik średniego szczebla OUA „Ilanka” w Torzynie]

Kolejną inwestycją, która jest konsekwencją pozytywnego zakończenia batalii o torzyski węzeł jest inwestycja firmy Port 2000 z Mostek.

Powstaje właśnie centrum obsługi transportu tam powstanie. To jest Port 2000, który jest w Mostkach i właściciel buduje tutaj coś podobnego, czyli też taki kompleks, duży parking, zaplecze sanitarne, można się przespać, umyć, zjeść. I to będzie duża szansa na znalezienie miejsc pracy. [Pracownik Torzyskiego Ośrodka Kultury]

Wraz z filią Portu 2000 ma powstać obwodnica łącząca tę inwestycję, zlokalizowaną zaraz przy samym zjeździe z autostrady A2 z DK92 na wysokości Hotelu „Paradise”. Projekt obwodnicy wraz z centrum obsługi transportu powstał właściwie zaraz po zakończeniu negocjacji w sprawie budowy zjazdu i został zaakceptowany w 2011 r. przez spółkę Autostrada Wielkopolska i następnie w 2013 r. w ramach miejscowego planu zagospodarowania miasta Torzym<sup>37</sup>.

Pierwszą inwestycją, jaka powstała jest to stacja paliw. Ona już funkcjonuje. Ponadto inwestor buduje hotel, potężny. W chwili obecnej jest już zakończony stan surowy. [Burmistrz Torzymia]

Na zakończenie warto się jeszcze przyjrzyć toczącemu się w latach 2014-2015 remontowi DK92 na odcinku między Boczowem a Torzymiem. Gmina starała się o niego od 2006 r. przyjmując strategię zarzucania różnego rodzaju petycjami oraz urzędowymi pismami zarówno Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, jak i Ministerstwo Finansów oraz Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego. Chodziło nie tylko o wymianę nawierzchni (np. „koleiny, które wyjątkowo utrudniały mieszkańcom życie zwłaszcza po deszczach – nie można było poruszać się chodnikami, bo woda nagromadzona w koleinach była rozpryskiwana przez ciężarówki”),

37 Patrz Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu położonego w m. Torzym przy ulicy Sulęcińskiej – uchwała nr XXX/196/13 Rady Miejskiej Torzymiu z dnia 30 października 2013 r.

ale również poprawę bezpieczeństwa poprzez stworzenie azylów oraz przejść dla pieszych. Wedle burmistrza gmina była zbywana aż do 2012 r., kiedy to otrzymała pozytywną odpowiedź z GDDKiA, lecz z tzw. wielkim ale. Warunkiem modernizacji DK92 było zaangażowanie Ministerstwa Finansów. Interwencje gminy w stolicy dały skutek, bo odcinek drogi przebiegający przez Torzym został wpisany do planu remontów na 2013 r., a dzięki wsparciu zielonogórskiego oddziału GDDKiA remont DK92 w Torzymiu znalazł się na 8 miejscu na liście priorytetów drogowych, wśród ponad 500 pozycji:

Ujęto tę modernizację do planu i jesteśmy na 8 miejscu, jeśli chodzi o potrzeby inwestycyjne w całym kraju. Sądzę, że poprzez tą modernizację przede wszystkim podwyższy się bezpieczeństwo naszych mieszkańców. Wierzimy w to, że w przyszłym roku ta inwestycja będzie zrealizowana. [Burmistrz Torzymia]

W rezultacie remont miał być zrealizowany w ramach Programu Redukcji Ofiar Śmiertelnych czyli w latach 2013-2014. Roczne przesunięcie prac modernizacyjnych wiązało się nie tylko z problemami pozyskania odpowiedniego finansowania z budżetu państwa, ale także z koniecznością modyfikacji projektu remontu:

Bo pomimo usilnych próśb gminy – począwszy od 2006 r. o stworzenie przejścia dla pieszych przy osiedlu Lech, a dziś koło Biedronki, w projekcie go nie uwzględniono. Nie chcieli zrobić tego przejścia, bo to jest na zjeździe z górki. Więc gmina wywalczyła to w ITD fotoradar i dopiero przy wsparciu tej instytucji udało się projekt zmienić. Zgoda na zrobienie tego przejścia nadeszła w lutym 2014 r. [Burmistrz Torzymia]

W konsultacjach związanych z remontem od początku uczestniczyli mieszkańcy Torzymia i to właściwie oni wywalczyli wspomniane przejście dla pieszych przy os. Lech. Na tym jednakże korekty projektu się nie zakończyły. Dokonywano ich na bieżąco dzięki funkcjonowaniu przy radzie miasta specjalnej komisji bezpieczeństwa, która zajmowała się wyłapywaniem błędów popełnianych przy remoncie 92. Wskutek tego ulegał on ciągłej prolongacie:

Też potem chodziło o wyjazd z osiedla, koło Biedronki na 92, który całkowicie został przesłonięty dziwnie zaprojektowanym chodnikiem odgradzonym żółtymi barierkami. Tak pod ostrym kątem, tak, że nie było widać samochodów jadących 92. To na bieżąco zostało skorygowane. [Pracownik Torzymskiego Ośrodka Kultury]

Jest jeszcze jedna rzecz, która w trakcie remontu Eurovia musiała poprawiać, a mianowicie azyle na przejściach dla pieszych, które były zbyt wysokie, wszystkie trzeba było obniżyć. Tu ewidentnie spartaczyli, bo na projekcie były takie jak trzeba. [Pracownik Ochotniczej Straży Pożarnej w Torzymiu]

We wrześniu 2015 r. mieliśmy okazję obserwować ostatni etap remontu DK92. W tym czasie okazało się, iż na nowej nawierzchni zdążyły się pojawić koleiny. W konsekwencji firma będąca głównym wykonawcą robót musiała kłaść od nowa 10-centymetrową nawierzchnię na 5-kilometrowym odcinku, właściwie niemal w całości obejmującym Torzym. Na początku tego samego miesiąca w lokalnym wydaniu „Gazety Wyborczej” pojawił się krytyczny artykuł pt. *Cieżarówki jechały, stały, a droga nie mogła „odpocząć”*: „Powiedzieć, że mieszkańcy nie są zadowoleni z efektów, to chyba za mało. Zaledwie pół roku po zakończeniu pierwszego etapu przebudowy na drodze znów pojawiły się koleiny. ‘Rynny’ ciągną się niemal przez cały Torzym – od szpitala pulmonologiczno-kardiologicznego aż po hotel „Paradise”. – Koleiny zaczęły się wyrzucać już w ub. miesiącu. Najlepiej je widać, gdy spadnie deszcz: woda, zamiast spływać bokami do studzienek, zalega na środku. Dziś różnica w wysokości może mieć nawet kilka centymetrów. Jak to zostało zrobione? – dziwi się pan Andrzej. – Nie dość, że remont trwa już ponad rok, tiry blokują miasto na amen, to jeszcze firma będzie się poprawiać?! To jakiś żart! – dodaje jeden z mieszkańców. Takich głosów jest o wiele więcej” (Żrałko 2015a).

## MÓJ TORZYM W KIERUNKU AUTOSTRADY

To jest mój Torzym, to miasto moje. Tutaj przeżyłam najlepsze dni, pięknie dni. To jest mój Torzym, to miasto moje. Tutaj poznałam co znaczy żyć. [Refren piosenki wykonywanej przez członkinię Stowarzyszenia „Integracja Pokoleń w Torzymiu”<sup>38</sup>]

We wrześniu 2016 r. w ramach projektu Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Torzym do 2020 r. został opublikowany przeznaczony do konsultacji społecznych raport diagnozujący potencjał społeczny, gospodarczy, środowiskowy oraz przestrzenny gminy, a także wskazujący domeny wymagające działań rewitalizacyjnych i modernizacyjnych. Opracowanie to powstało dzięki dotacji ze środków Funduszy Europejskich Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014-2020 na realizację projektu opracowania planu rewitalizacji dla gminy i miasta<sup>39</sup> i było przedmiotem lokalnych dyskusji i konsultacji społecznych w październiku 2016 r. Konsultacje zostały przeprowadzone za pośrednictwem strony internetowej gminy oraz Biuletynu Informacji Urzędu Miejskiego, na których zamieszczony został Projekt oraz formularz uwag. W czasie konsultacji społecznych nie przesłano żadnej uwagi dotyczącej projektu, dlatego kolejnym etapem pracy jest po prostu jego uchwalenie przez Radę Miejską.

Raport jest wykonany z ogromną pieczołowitością, a jednym z jego elementów jest analiza uwarunkowań gospodarczych gminy. Rozpoczyna się ona od wskazania jej bardzo korzystnego położenia terytorialnego pod względem rozwoju usług, których celem jest zapewnienie obsługi kierowców samochodów ciężarowych. Lokalne strategie ekonomiczne zostały w nim opisane jako bezpośrednio i pośrednio związane z ruchem drogowym, poprzez świadczenie usług gastronomicznych, hotelarskich, a także usług skierowanych

38 Wykonanie tej piosenki zarejestrowały Dorota Zyń-Horbaczewska i Justyna Rapicka w reportażu Torzyski Łącznik z 2015 roku, [www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzyski-lacznik/) (data dostępu 30.05.2017).

39 Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Torzym do 2020 roku (2016), Torzym, [www.torzyski.pl/asp/pliki/aktualnosci/2016-09-27\\_lpr\\_torzyski\\_23.09.2016\\_do\\_konsultacji.pdf](http://www.torzyski.pl/asp/pliki/aktualnosci/2016-09-27_lpr_torzyski_23.09.2016_do_konsultacji.pdf).

na zapewnienie sprawności przemieszczających się samochodów, czyli ich naprawy mechaniczne, myjnie, stacje paliw (*Lokalny Program Rewitalizacji 2016: 39*).

Z przeprowadzonej analizy liczebności osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą wynika, iż liczba firm utrzymuje się na stałym poziomie, oscylującym w granicach 300 podmiotów, które rzeczywiście w znacznym stopniu związane są ze wspomnianą działalnością skoncentrowaną na zapewnieniu obsługi ruchu ciężarowego. Analizując sytuację Torzyska, zauważono też występowanie przestrzeni, na których znajdują się opuszczone sklepy oraz dostrzeżono niesprzyjającą sytuację w zakresie rozwoju działalności handlowej, powodowaną pojawieniem się sklepów dyskontowych, które zapewniają niższe ceny i sprawiają, że w mniejszym stopniu opłacalne jest prowadzenie małych punktów handlowych (*Lokalny Program Rewitalizacji 2016: 40*).

Jednocześnie za jeden z ważniejszych elementów sprzyjających przyszłości Torzyska wskazano zlokalizowany na północ od miasta węzeł autostradowy. Już w *Strategii Miasta i Gminy Torzym na lata 2005-2020* (2005) atrakcyjne tereny inwestycyjne, w sąsiedztwie autostrady A2 z opracowaniami planistycznymi atrakcyjne położenie wskazywane są jako mocne strony gminy. Polityka dotycząca zagospodarowania przestrzennego gminy uwzględnia jej perspektywiczny model funkcjonalny, opiera się na realizacji zapisów definiujących warunki rozwoju jakim jest ulepszenie przestrzeni inwestycyjnej opartej na głównej osi rozwojowej gminy w oparciu o istniejący układ komunikacyjny wzdłuż DK92 i autostrady A2. Potencjał węzła autostradowego daje możliwości dalszego wykorzystania korzystnego położenia gminy w bliskości ważnych drogowych szlaków komunikacyjnych oraz ośrodków miejskich, takich jak Frankfurt nad Odrą, Berlin, Poznań, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski. Przez centrum gminy przyjeżdża kilka tysięcy samochodów na dobę. Torzym to jedno z ostatnich miast przed terminalem odpraw celnych w Świecku i granicą z Niemcami. Dlatego właśnie większość kierowców ciężarówek dalekobieżnych i samochodów osobowych, którzy jadą do Świecka i dalej, do Europy Zachodniej jest klientami lokalnych sklepów, tankuje baki, ostatni raz



korzysta z noclegu w jednym z torzymskich moteli. Zgodnie z *Planem Inwestycyjnym i Promocji Gospodarczej Województwa Lubuskiego* (PIiPG WL) w kwietniu 2016 r. przez Zarząd Województwa Lubuskiego w gminach zlokalizowanych wzdłuż kluczowych szlaków komunikacyjnych (przede wszystkim droga ekspresowa S3 i autostrada A2, ale również niektóre drogi krajowe) wskazano na zasadność powstawania nowych lub dozbierania istniejących terenów inwestycyjnych, stref aktywności gospodarczej lub podstref specjalnych stref ekonomicznych. Z gmin wcześniej niewymienionych są to m.in. Torzym (*Lokalny Program Rewitalizacji 2016*: 82).

Miasto generalnie się rozbudowuje w kierunku autostrady. Tutaj coś jest, coś się buduje, o i będzie coś nowego, nowe miejsca pracy, jakaś rozrywka, można gdzieś pójść, spotkać się ze znajomymi, nieznanymi, poznać nowych ludzi. Ludzie łączą się w oczekiwaniu na to nowe, które tutaj przyjdzie, na te inne możliwości, innych sposobów zarabiania na życia i takie rzeczy nas tu chyba łączą. Do dobrego zawsze szybko się przyzwyczajamy. Mamy ten łącznik, jest fajnie, jesteśmy zadowoleni, że coś się stało, że jest jakaś inwestycja, że coś się dzieje. Wydaje mi się, że ludzie pomalu zapominają, że jednak tego nie było. Oczekiwania są coraz większe, bo to jest na zasadzie dostaniesz małego cukierka i chcesz coraz więcej. Mała inwestycja – cieszymy się, ale chcemy coraz więcej. [Burmistrz Torzymia]

Bardzo znaczący w kontekście naszych badań jest fakt, że w humanistyce i naukach społecznych ostatnich kilku dekad pojęcie mobilności (oraz pojęcia pochodne) występuje z taką częstotliwością, jak nigdy wcześniej. Co więcej, metody, narzędzia, idee i praktyki określane jako mobilne prezentowane są jako najbardziej innowacyjne i w adekwatny sposób oddające logikę globalnej, płynnej, podwubiegunowej rzeczywistości. Mobilność podniesiono do rangi kategorii niemal uniwersalnej – opisowej, diagnostycznej i objaśniającej jednocześnie. Skutkuje to choćby proliferacją bytów „podróżujących”: pojęć (Mieke Bal), teorii (Edward Said, James Clifford), jednostek (Walter Benjamin), kapitałów i społeczeństw (John Urry), a nawet ludzkości (ONZ). Bez przesady można stwierdzić, że przełom XX i XXI w. okazał się w naukach o kulturze „czasem mobilności”.

Oczywiście, jak każde pojęcie/zwrot, również w tym przypadku mamy do czynienia z procesem narastającym, rozłożonym na lata. Jak słusznie zwracają uwagę Simon Borja, Guillaume Courty i Thierry Ramadier (2015) „genealogia mobilności” sięga lat 20. XX w. Amerykański socjolog Pitrim Sorokin, zajmujący się klasą średnią, odwołał się wtedy do pojęcia „mobilności społecznej”. Miało ono odnosić się do obserwowanego przezeń rozwoju tej klasy i wizji woluntaryzmu, połączonego z osobistym spełnieniem. To Sorokin usystematyzował i spopularyzował analogię przestrzenną, podkreślając, że miejsce jednostki w przestrzeni społecznej wyznacza jej relacje wobec innych jednostek, wynikające z różnic ekonomicznych, zawodowych i politycznych. Autor *Ruchliwości społecznej* (2009) wprowadził klasyczne dzisiaj pojęcia ruchliwości poziomej i pionowej, a także jednostkowej i grupowej. Równoległe zaczęto stosować „perspektywę przemieszczania się” w zarządzaniu

miastem, a w latach 30. pojawiły się statystyki miejskich przepływów oraz inżynierowie ruchu drogowego.

Drugi etap „genealogii mobilności” wiąże się z latami 70. Specjaliści, tacy jak geografowie, psychologowie czy ekonomiści, badali wtedy subiektywne wymiary mobilności, w tym koszty przemieszczeń i stojące za nimi motywacje. Stąd był już tylko krok do etapu ostatniego, w ramach którego mobilność skojarzono z łatwością poruszania się, dotyczącą tyleż jednostki, co i całego społeczeństwa. W socjologii sformułowano teorię „kapitału mobilności”, a Urry opublikował wpływową *Socjologię mobilności* – w oryginale *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century* (Urry 2012b). Był to swoisty manifest, w którym Urry przedstawił nowy socjologiczny język, analizując przepływy ludzi, pieniędzy, przedmiotów, informacji i obrazów oraz konsekwencje tej nowej mobilności dla rozumienia i doświadczenia miejsca, czasu i przestrzeni.

Do zrekonstruowanej przez Borję, Courty’ego i Ramadiera „genealogii mobilności” należy dodać kilka istotnych elementów. Pominięto w niej bowiem, jakże ważne w humanistyce, lata 80. Oto w 1982 r. Edward Said opublikował artykuł „Traveling theory” (Said 1982), wielokrotnie potem umieszczany w antologiach, cytowany i komentowany. Said wprowadził w nim pojęcie „podróżujących teorii”. Przyjął w nim tezę, iż teorie, traktowane jako szczególnie rodzaj obiektu, ulegają „przeszczepianiu, przenoszeniu, cyrkulacji i handlowi”. Wskazane jest zatem, przekonywał, wspólne rozpatrzenie dwóch pojęć: teorii i podróży (Said 1982: 42). Bazując na przykładzie Lukácsowskiego marksizmu, Said pytał w związku z tym o miejsca powstania, odbioru, przekazu i oporu wobec teorii jako takiej. Ogólnie określił je jako „warunki akceptacji i oporu”, umożliwiające późniejsze akty reinterpretacji i ożywienia niektórych propozycji teoretycznych. W analizowanym przez niego przypadku były one na tyle istotne, że pierwotny potencjał wyrotowy koncepcji György Lukácsa, został potem – w trakcie „podróży” – udomowiony i zinstytucjonalizowany.

W końcu tej samej dekady intrygujące uwagi na temat związków podróżowania z teorią sformułował James Clifford (1989). Badacz ten przypomniał starogrecką etymologię pojęcia *theorein*, według

której jedno z jego znaczeń odnosiło się wprost do „praktyki podróży i obserwacji”. W tym kontekście, kontynuował Clifford, teoria jawi się przede wszystkim jako efekt przemieszczania się, ruchu, zmiany miejsca. Tworzenie teorii wymaga z kolei porzucenia tego, co oswojone, stając się aktem wykroczenia poza przestrzeń udomowioną. Etymologiczna „praktyka podróży i obserwacji” nakazuje wystawienie się na to, co nowe, nieznanne, nieoczekiwane. W konsekwencji zatem, każdy teoretyk wystawia się na wahadłowy ruch między „tutaj” a „tam”, o tyle skomplikowany, że jasne granice i przewidywalne ruchy należą raczej do rzadkości. „W końcu XX w. rzeczywistość podróżujących teoretyków nie jest prosta”, konkludował Clifford (1989: 177).

Należy dodać, że Cliffordowskie „notatki o podróży i teorii” powstały w ramach specjalnej tematycznej konferencji zatytułowanej „Predicaments of Theory”. W 1989 r. zorganizowały ją Group for the Critical Study of Colonial Discourse oraz Center for Cultural Studies Uniwersytetu Kalifornijskiego w Santa Cruz. Poruszane w jej trakcie zagadnienia warte są przypomnienia: (1) europocentryzm w głównych tradycjach teoretycznych; (2) autorytet „pierwszego świata”; (3) chronotopy teorii; (4) skutki eksportu, importu i lokalnych implementacji teorii metropolitarnych; (5) teorie elit. We „Wprowadzeniu” do materiałów pokonferencyjnych Clifford i Vivek Dhareshwar pisali: „Teoria jest czymś więcej niż tylko aktem lokalnym (...). Teorie nie dają się już dłużej zsumowywać, ponieważ podróżują. W ich zróżnicowanym zakorzenieniu i odkorzenianiu, teorie podlegają nieustannemu przekładowi, zawłaszczaniu, podważaniu i przeszczepianiu. Teorie podróżują; podobnie teoretycy. W końcu XX w. twórcy i odbiorcy teorii nie mogą być dłużej sytuowani na jako-tako stabilnej mapie Pierwszego Świata i w lokalizacjach Trzeciego Świata. Ta mobilność i ruchliwość stawia przed nami nierozwiązane problemy, wymagające systematycznej refleksji (Clifford, Dhareshwar 1989: 1).

W bardzo podobny sposób do tej problematyki powróciła na początku nowego milenium holenderska krytyczka kultury Mieke Bal. Ufundowała bowiem określenie „wędrujące pojęcia”, uruchamiając dzięki niemu nową odsłonę mobilności (Bal 2012). Badaczka

prześledziła proces „wędrówki” pewnych pojęć między dyscyplinami, okresami historycznymi i rozproszonymi geograficznie wspólnotami uczonych. Jednym z przeanalizowanych przez nią przypadków było pojęcie hybrydowości; Bał trafnie wskazała na skomplikowaną trajektorię jego przemieszczania się – od dyskursu biologicznego, gdzie hybryda funkcjonowała w kategoriach innego jako czystego egzemplarza, którego obecność prowadzi do bezpłodności, poprzez dyskurs imperialistyczny, po idealizowany obraz postkolonialnej różnorodności.

Oczywiście, wskazane wyżej przykłady są jedynie wycinkiem naukowej refleksji poświęconej mobilności, wypracowanej w ciągu ostatnich dziesięcioleci. Nie ma jednak sensu, by ten wątek tutaj rozbudowywać, tym bardziej, że jak zauważają Borja, Courty i Ramadier (2015) – powracam, bowiem do ich wywodów – popularności pojęcia mobilność nie mogła zagwarantować tylko jego nośność na poziomie dyskursu naukowego. Przypisywane mobilności pozytywne cechy – w rodzaju podróży, postępu, nowych doświadczeń – były przecież także żywiołem i materią sztuki. Przykładów tego procesu można wskazać aż nadto: od promowanego przez Charlesa Baudelaire’a *flâneura* i niezatapialnego „Nautilusa” Juliusza Verne’a, poprzez „Akt schodzący po schodach” Marcela Duchampa, futurystów, suprematystów, do „miejskiego dryfu” sytuacjonistów i koncepcji „detytorializacji” Gillesa Deleuza i Feliksa Guattariego. Nie mam wątpliwości, że dyskurs artystyczny stał się jednym z kluczowych nośników pojęcia mobilności.

Kolejnym dyskursem sojuszniczym mobilności stała się w II połowie XX w. polityka. Przyjrzyjmy się najpierw temu związkowi na poziomie ponadnarodowym. Od 1990 r. ONZ-owski Instytut ds. Badań i Szkoleń realizuje – we współpracy z Międzynarodową Organizacją ds. Migracji (IOM), ONZ-owskim Funduszem Ludnościowym (UNPF), Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO) – „Human Mobility Programme”. Corocznie w ramach tego programu szkoli się, również w Polsce, przedstawiciele władz lokalnych i regionalnych, zaangażowanych w tworzenie polityki wobec migrantów. Oczywiście, szkolenia te oparte są na konkretnym pakiecie dokumentów. Jednym z kluczowych jest opublikowany w 2009 r.

raport o przełamywaniu barier, mobilności ludzi i rozwoju (*Human Development Report 2009*). Rozdział pierwszy tego dokumentu nosi znaczący tytuł: „Freedom and development: how mobility can foster human development”.

Zwraca się tam uwagę, że mobilność w wymiarze międzynarodowym pociąga za sobą wiele kosztów, zarówno materialnych, jak i emocjonalnych. Bez względu na nie, corocznie miliony ludzi decydują się jednak na zmianę miejsca życia, chcąc w ten sposób poprawić warunki bytowe swoje i swoich rodzin. Po rozważeniu motywów, częstotliwości i trajektorii współczesnych ruchów ludnościowych, raport informuje: „Mobilność to wolność – możliwość przemieszczania się jest tej wolności sprawdzianem. Rozumiemy mobilność jako pozytywną, a nie tylko negatywną wolność (...) Możliwość przemieszczania się jest wymiarem wolności, który jest także częścią rozwoju” (*Human Development Report 2009*: 13-15). Widać w tym świetle wyraźnie, że perspektywa ONZ-owska ściśle łączy ze sobą pojęcia rozwoju, wolności i mobilności; ich synergia i współzależność jest przedstawiana jako motor postępu w wymiarze planetarnym.

W tym kontekście szerszego znaczenia nabiera akt nazwania autostrady A2 mianem „Autostrady Wolności”, co 4 czerwca 2014 r. proklamowali wspólnie prezydenci Polski i Niemiec. Wydarzenie to przekonuje, że kojarzenie autostrady jako medium mobilności z wolnością, jest czymś nieledwie powszechnym. Jeden z publicystów „USA Today”, oceniając po półwieczu program „Federal Aid Highway Act” (o którym była już mowa), stwierdził: „Najczęściej mówimy o pięciu wolnościach, wynikających z pierwszej poprawki do Konstytucji Stanów Zjednoczonych – religii, prasy, słowa, petycji i zgromadzeń. W związku z 50. rocznicą rozpoczęcia budowy autostrad, powinniśmy mówić także o specjalnej szóstej wolności – podróżowania darmowymi autostradami” (Neuharth 2006).

Mobilność wykorzystywana jest także na poziomie polityk regionalnych (myślę tutaj o Unii Europejskiej) oraz krajowych. Dotyczy to zwłaszcza rynku pracy i edukacji. W latach 60. francuski prezydent Charles de Gaulle wyjaśniał, że mobilność jest kluczowa na rynku pracy, pozwala bowiem na swobodny wybór i naukę zawodu.

Szybko mobilność stała się atrybutem rynku pracy, a nawet proberem oceny takich jego segmentów, jak sektor kreatywny. Od 2007 r. przy Radzie UE działa zespół ekspercki o nazwie Grupa ds. mobilności artystów i innych osób zawodowo działających w dziedzinie kultury. Rok 2006 Komisja Europejska ogłosiła „europejskim rokiem mobilności pracowników”. W 2010 r. ta sama instytucja zainaugurowała program „Mobilna młodzież”, mający być elementem strategii Europa 2020. Mobilność uczyniono bowiem tymczasem elementem myślenia o edukacji, nie tylko wyższej. We francuskiej ustawie o zmianach w szkolnictwie z 2013 r. zapowiadano: „Będziemy rozwijać, indywidualnie i grupowo, mobilność uczniów, jak również nauczycieli” (Borja, Courty, Ramadier 2015: 4). Studentów wszystkich szczebli zachęca się do korzystania z dobrodziejstw programów mobilności: Erasmus, Erasmus Mundus, Erasmus+. Programy Staff Mobility skierowane są z kolei do naukowców, mających udoskonalać swój warsztat badawczy i dydaktyczny właśnie dzięki umożliwianej dzięki nim mobilności.

Dopełnieniem wspomnianych już wyżej dyskursów mobilności jest oczywiście sfera technologiczna. Najbardziej znanym przykładem jest na tym polu telefonii komórkowa i powiązane z nią urządzenia (*mobilphone*) oraz różnego typu aplikacje. Mobilność cechuje nie tylko sieci telefoniczne (od lat 80.), ale także cyfrową łączność radiową, rozwiązania typu WiFi i WLAN, technologie Bluetooth i GPS, a także rosnący zbiór urządzeń, takich jak smartfony, tablety, palmtopy, notebooki, PlayStation Portable i inne. Mobilne stają się kolejne sektory: bankowość, edukacja, rozrywka, konsumpcja, transport. Wyraźny i ekspansywny trend, polegający na przenoszeniu czynności wykonywanych wcześniej na urządzeniach stacjonarnych do środowiska urządzeń mobilnych, pozwala na mówienie o „erze mobilności” (Sznajder 2014: 20).

We „Wprowadzeniu” do naukowego „słownika mobilności” – pomyslanego jako swoista odpowiedź na *Keywords* napisane przed laty przez Raymonda Williama – możemy przeczytać, że myślenie w kategoriach mobilności, postrzeganej jako „asamblaż ruchu, wyobrażeń i doświadczenia”, stała się bazą dla *mobility turn* w teorii społecznej i podstawą dla sformułowania „paradygmatu nowej

mobilności” (Salazar 2016: 3). Idzie w tych zmianach zarówno o krytykę teorii sedentaryzmu oraz deterytorializacji, jak i o nowy rodzaj postrzegania współczesnego kapitalizmu. Kluczową optyką staje się bowiem skala i zróżnicowanie możliwych mobilności. By zdać sobie sprawę z rozległości tej problematyki, wystarczy wymienić główne typy mobilnych jednostek: turysta i pielgrzym, migrant i uchodźca, dyplomata i przedsiębiorca, misjonarz i pracownik NGO, student i nauczyciel, sportowiec i artysta, żołnierz i dziennikarz, dziecko i partner, a także osoba pracująca dla międzynarodowych organizacji czy należąca do którejś z transnarodowych sieci, o personelu towarzyszącym wyżej wymienionym nie zapominając. Noel B. Salazar nie ma w związku z tym wątpliwości: „Mobilności są centralną strukturą życia wielu ludzi. W wielu częściach świata, mobilność jest postrzegana jako ważny sposób przynależności do współczesnego społeczeństwa” (Salazar 2016: 2).

Z powyższego wynika jedno: współczesne dyskursy i praktyki – na polu nauki, ekonomii, polityki, edukacji, technologii itd. – pełne są mobilności. Mobilność stała się jedną z kluczowych cech rzeczywistości, jej rzekomo neutralną, a nawet pożądaną, własnością. Rozpowszechnione imaginariusz mobilności tworzy coraz szersze pole semantyczne, obejmujące postęp, nowoczesność, globalizację, wolny rynek, liczbę przebytych kilometrów. Pojęcie to szybko połączyło się z listą życzeń liberalnych wspólnot i ich liderów: z kreatywnością, płynnością, dostępnością, elastycznością, rozwojem, a nawet wolnością. Powstał w ten sposób metadyskurs mobilności, swoisty rodzaj nowego paradygmatu, obecny we wszystkich wymiarach kultury. Ostatecznie, mobilność przekształciła się w bardzo ekspansywną wizję świata, społeczeństwa, kultury, jednostek i ich wolności. Różnorodne „mitopraktyki” (Sahlins 2006) mobilności są najdoskonalszą bodaj kwintesencją „świata w ruchu”, „prze-strzeni przepływów”, „informacyjnej superautostrady”, a wreszcie także „płynnej nowoczesności” jako takiej.

Uderzające jest przy tym, jak łatwo ów metadyskurs mobilności „przykrył” i znaturalizował swój mityczny charakter – ruchliwość i przemieszczanie się uchodzi obecnie za naturalne, samo przez się zrozumiałe, nie potrzebujące uzasadnień. Przecież jednak porządek

mobilności, będący porządkiem kapitalizmu, uprzestrzeniającym stosunki społeczne, potrzebuje nie tyle nawet uzasadnień, co raczej celnych pytań i pogłębionych analiz.

Przedsmaku owych krytycznych analiz dostarcza raczej zapomniana, wydana ponad pół wieku temu, książka Lewisa Mumforda *The City in History* (1961). Amerykański socjolog i filozof technologii, wiele uwagi poświęcający badaniom miast i miejskiej architektury, zawarł w niej spostrzeżenia, których wagę możemy w Polsce docenić dopiero po latach. Szczególnie interesująco brzmią uwagi Mumforda poświęcone wpływowi ruchu samochodowego na przemianę – a raczej dekompozycję – tkanki miejskiej. Analizując rozwój przestrzeni zurbanizowanych, badacz stwierdził, że przedmieścia powstałe w okresie 1850-1920 zostały ukształtowane dzięki kolei; te bliżej centrów natomiast, rozbudowywane po 1895 r., związane były z upowszechnieniem się tramwajów, a następnie metra. Przedmieścia owe nie były duże, zazwyczaj liczyły do 10 tys. mieszkańców, a ich rozmiar był zdeterminowany odległością od stacji kolejowej, pokonywaną zwykle pieszo. Stan ten uległ gwałtownej zmianie wraz z pośpiesznym rozwojem motoryzacji indywidualnej. Znikła „piesza” skala dawnych przedmieść z ich indywidualnością i unikalnością, zastąpiona przez skalę „samochodu”. Pojawiła się, jak pisał Mumford, estetyka w nieludzkiej skali: ogromne bilbordy i plansze reklamowe („McDonald’s”, „Hipermarket”), rozmiarami dostosowane do zmotoryzowanego widza.

W momencie, gdy auto indywidualnego właściciela stało się substytutem komunikacji publicznej, przedmieścia zaczęły się gwałtownie rozrastać. Samochód wchłonął to, co było walorem przedmieścia, czyli przestrzeń. Zamiast zadrzewionych budynków w parkach, pojawiły się budynki na parkingach. Co więcej, przemieszczanie się pieszo stało się aktywnością niebezpieczną – z uwagi na masowy ruch samochodowy – a nawet mało sensowną, zważywszy na fakt, że liczba miejsc, do których można dotrzeć w ciągu 10-minutowego spaceru, radykalnie się zmniejszyła. Do lamusa odszedł antyczny, rzymski standard dróg o szerokości 15 stóp; współcześnie przyjęła postać wielopasmowych arterii z wielopoziomymi

koniczynami węzłów o powierzchni często przekraczającej 10 hektarów (Mumford 1961: 572-581).

Nie sposób nie dostrzec zaskakującej zbieżności poglądów Mumforda z aktywnym kilka dekad później filozofem Marshailem Bermanem. W wydanej w 1982 pracy *Wszystko, co stałe rozplywa się w powietrzu*, Berman zwrócił mianowicie uwagę na to, że jednym z wcielenń nowoczesności jest – nie mniej, ni więcej – „świat autostrad” (Berman 2006). „Tu w Bronxie – pisał – nowoczesność spod znaku wielkomiejskiego bulwaru została uznana za przestarzałą i starta na proch przez nowoczesność spod znaku międzystanowej autostrady. *Sic transit!* Bycie nowoczesnym okazało się dużo bardziej problematyczne i niebezpieczne, niż mnie uczoneo” (Berman 2006: 383).

Berman odwołuje się w przywołanym fragmencie do własnych doświadczeń mieszkańca nowojorskiej dzielnicy Bronx, która stała się w latach 50. przedmiotem „modernizacji poprzez autostradę”. Za radykalnym planem przebudowy istniejącej infrastruktury stał Robert Moses, urbanista, którego rozmach i bezwzględność w realizacji planów porównuje się często do pracującego w Paryżu Georgesa Haussmanna. To Moses doprowadził do tego, iż przebito się przez środek dzielnicy, burząc kilkanaście osiedli i wysiedlając 60 tys. ich mieszkańców. Inwestycja ta wpisywała się w wieloletni program modernizacyjny Mosesa. Jeden z harwardzkich wykładowców uznał jego działalność za ukoronowanie dziejów nowoczesnej architektury, a autostradowe ślimaki i koniczynki w Nowym Jorku porównał do kubistycznych obrazów i abstrakcyjnych rzeźb oraz instalacji jednocześnie. Przekonywał dodatkowo, że znaczenie i piękno epoki nie daje się już uchwycić z pojedynczego punktu widzenia, ale tylko w ruchu: „Typowe dla naszej epoki odczuwanie czasu i przestrzeni rzadko kiedy jest tak żywe jak podczas jazdy samochodem” (Berman 2006: 390). Z sedentarystycznej perspektywy osoby zakorzenionej w jednym miejskim kwartale – osoby nie posiadającej, o paradoksie!, samochodu, której rytm życia wyznaczała dzielnica i metro prowadzące do centrum – modernizacja oznaczała jednak koniec znanego świata. Berman przyznaje, że postać Mosesa, on i jemu podobni, szybko utożsamili z opisywanym

przez Allena Ginsberga Molochem z bitnikowskiego poematu *Sko-  
wyt*: „sfinksem z cementu i aluminium (...) którego budowlę są wy-  
rokiem” (Ginsberg 1984: 17).

Z przyczyn oczywistych i już w tej książce opisywanych, polski krytyczny dyskurs mobilności rozwinął się na dobre dopiero w drugiej dekadzie XXI w. We wcześniejszej partii książki wspominałem o działalności grup ekologicznych, których symbolem i kulminacją stał się protest przeciwko budowie przebiegu autostrady przez Górę św. Anny. Nie tylko jednak trudno mówić o sukcesie tego protestu; podobnie trudno założyć, że formułowane przez ekologów postulaty ukształtowały coś na kształt publicznego dyskursu krytycznego. Znamienny w polskich warunkach jest fakt, że dyskurs taki powstał raczej na bazie politycznej niż związanej z ochroną ekosystemu.

Przypomnę w tym miejscu, że dyskurs modernizacyjny – zakorzeniony w pozytywnym waloryzowaniu mobilności i przekonaniu o niemal dziejowej konieczności budowy sieci autostradowej – nasilił się w Polsce w okresie poprzedzającym 2012 r. Był to rok, w którym Polska oraz Ukraina miały wspólnie zorganizować mistrzostwa Europy w piłce nożnej. Gdy w kwietniu 2007 r. Michel Platini, prezydent UEFA, ogłosił, że tę dużą imprezę sportową powierza się Polsce i Ukrainie, „euforia sięgnęła zenitu, ludzie wpadli w szał radości, zaczęli się ścisnąć, skakać do góry, niektórzy płakali ze wzruszenia, strzelały korki od szampanów (...) W Poznaniu, tak samo jak w Warszawie, Wrocławiu, Chorzowie i Krakowie tysiące osób zgromadziły się przed telebimami w oczekiwaniu na ogłoszenie organizatora Euro 2012” (*Mamy Euro 2012*, 2007). „Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 to największe pod względem organizacyjnym przedsięwzięcie realizowane dotychczas w Polsce oraz trzecia co do wielkości impreza sportowa na świecie”, można przeczytać w dokumentach ministerstwa Sportu i Turystyki (*Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012*, 2011). Pokonanie Włoch oraz Austrii i Chorwacji w staraniach o organizację Euro dość powszechnie potraktowano jako międzynarodowy wyraz uznania dla Polski jako kraju należącego już do zachodnioeuropejskiej wspólnoty: zarówno pod względem kulturowym, jak i cywilizacyjnym.

Jakkolwiek istniały wcześniej nakreślone plany budowy autostrad, po słowach Platiniego ich realizacja stała się priorytetem. Chodziło o to, by spodziewane tysiące kibiców mogły dotrzeć na polskie stadiony wygodnie, własnymi samochodami. Nie ulega przy tym wątpliwości, że efektywna organizacja Euro stała się kluczowym zadaniem dla rządów Platformy Obywatelskiej. Co prawda w kwietniu 2007 r. – gdy UEFA ogłosiła swoją decyzję – premierem rządu był Jarosław Kaczyński, jednak w okresie listopad 2007-listopad 2015 Radą Ministrów kierowali liderzy PO: najpierw Donald Tusk, potem Ewa Kopacz. Dodatkowo, premier Tusk afiszował się jako zagorzały kibic futbolu (zwłaszcza klubu Lechia Gdańsk), a także osoba czynnie uprawiająca ten sport (w formie cotygodniowych meczy rozgrywanych z udziałem członków rządu, PO i bliskich współpracowników). Połączenie prywatnej pasji z publiczną funkcją sprawiło, że głównym politycznym podmiotem stojącym za przygotowaniem Euro 2012 w Polsce był właśnie Tusk.

Premier Tusk cyklicznie składał UEFA relacje z przebiegu prac nad budową i rozbudową stadionów, hoteli i autostrad. „Mamy jeszcze bardzo dużo pracy do wykonania. Dotyczy to stadionu, lotnisk, a także bazy hotelowej. To są bardzo ambitne projekty, ale zapewniłem Pana przewodniczącego, że damy radę. Z wielką satysfakcją przyjąłem słowa Pana Platiniego, że Polska jest konkretnym i wiarygodnym partnerem w tym przedsięwzięciu”, czytamy w jednym z takich oświadczeń, z lipca 2008 r. (*Oświadczenia szefa polskiego rządu*, 2008). Bardzo szybko przygotowaniu do Euro przekształciły się w wielki narodowy program modernizacji Polski, przedstawiany jako przełomowy cywilizacyjny skok. Jego istotnym elementem była oczywiście budowa autostrad, w tym A2.

Polityka budowana w oparciu o planowany rozwój infrastruktury wkrótce stała się wizytówką rządów PO i programem samego Tuska. „Niektóre sprawy idą szybciej, niektóre wolniej. Budujemy autostrady, pieniądze z UE wydajemy najlepiej w Europie, znieśliśmy pobór, mamy armię zawodową – mówił Tusk w 2010 r. – Wolę politykę, która gwarantuje, jak niektórzy mówili złośliwie, ciepłą wodę w kranie. Bo wielu wita to z uznaniem, że jest wreszcie silna partia, która jest powściągliwa i skromna, jeśli chodzi o narzucanie

ludziom wielkich celów, która daje za to wielką stabilizację. A ja uważam, że Polska potrzebuje wielkich zmian” (*Wolę politykę ciepłej wody w kranie*, 2010). Szczególnie wyraźnie zaakcentowano wagę modernizowania Polski poprzez autostrady w przemówieniu Komorowskiego – sprawującego urząd prezydencki dopiero od miesiąca – wygłoszonym we wrześniu 2010 r. podczas dożynek na Jasnej Górze: „Leciałem tutaj do Państwa prawie przez całą Polskę, bo z Wybrzeża (...) Leciałem nad wspaniałymi, budzącymi polską dumę autostradami i nowymi drogami. To szczególne dożytki – po 30 latach możemy patrzeć na plon polskiej wolności, wtedy odzyskanej. Należy się cieszyć tą wolnością. Należy być dumnym”<sup>1</sup>. Pomijając wymogi poetyki przemówień wygłaszanych w katolickim sanktuarium w czasie cyklicznego święta rolników, warto dostrzec w powyższych słowach znaczące połączenie. Oto wolność i duma (a zwłaszcza „polska duma”) urzeczywistniły się i ucieleśniły w autostradach oraz „nowych drogach”. Wyraźnie postawiono tutaj znak równości między mobilnością a wolnością. O ile jednak „typowe dla naszej epoki odczuwanie czasu i przestrzeni” w sposób najbardziej adekwatny percypowano w latach 50. w USA – o czym z sarkazmem pisał cytowany wyżej Berman – podczas jazdy samochodem, o tyle efekty inwestycji infrastrukturalnych w roku 2010 w Polsce najlepiej oglądało się z powietrza. Tym samym okazało się, że efektywna modernizacja wymaga nowego sposobu postrzegania, nowej, mobilnej, wertykalnej perspektywy – dostępnej z powietrza, z góry. Perspektywy, dodajmy, dostępnej tylko elitom i władzy na mocy reguł opisanych przez Yi-Fu Tuana: „Wszystko, co lepsze czy doskonałe, jest wyżej, kojarzy się z poczuciem fizycznej wysokości (...) Bogaci i wpływowi (...) osiągną większą przestrzeń wizualną” (Tuan 1987: 55-56).

Za swoistą kwintesencję tak zdefiniowanej polityki wewnętrznej można uznać inną wypowiedź prezydenta Komorowskiego, który cztery lata po mowie jasnogórskiej, w 2014 r., w dniu święta 3 maja deklarował: „Ten kto chce zagwarantować rozwój, bezpieczeństwo

i wolność Ojczyzny musi być gotów do jej ciągłej modernizacji, ciągłej pracy na rzecz nowoczesności, ciągłego wysiłku na rzecz pojawiających się nowych wyzwań, nowych zagrożeń i nowych szans. Świątowanie 25-lecie ponownego odzyskania wolności, jest jednocześnie świętowaniem 25 lat trudnego, ale owocnego procesu modernizacji kraju” (*Nie ma wolności bez nowoczesności!*, 2014).

Powyższe cytaty dobrze uzmysławiają, jak sądzę, nie tylko generalne ramy programu polskiej polityki wewnętrznej, ale także sposób myślenia rządzących na temat modernizacji/nowoczesności/mobilności. O powstałym dzięki temu połączeniu polu semantycznym, pisałem na początku rozdziału. W tym miejscu chciałbym jednak raz jeszcze podkreślić, że budowa autostrad uznana została przez polskie rządy przełomu pierwszej i drugiej dekady obecnego stulecia za projekt nie tylko o charakterze politycznym, ale wręcz cywilizacyjnym. Po wstąpieniu Polski do NATO (marzec 1999), przyjęciu do Unii Europejskiej (maj 2004) oraz powierzeniu jej współorganizacji Euro 2012 (kwiecień 2007), powstanie polskich autostrad miało stać się przypieczętowaniem i zwieńczeniem procesu włączania Polski w strukturę zachodniego świata. Ów modernizacyjny program rządzącej partii stał się potem w kolejnych latach – po zmianie ekipy rządzącej – przedmiotem zmasowanej krytyki.

Zanim jednak przejdę do wydarzeń z pola polityki, chciałbym zauważyć istotną okoliczność. Otóż dyskurs legitymizujący modernizowanie Polski poprzez autostrady nie był produktem początku XXI w., ani też oryginalnym narzędziem retorycznym PO. Jego korzenie tkwią bowiem w latach wcześniejszych, u narodzin transformacji roku 1989. Trafnie wychwyciła kluczowe metafory polskiej transformacji amerykańska badaczka Lea Burdette (1996). Zauważyła ona, że w okresie w PRL oficjalny dyskurs polityczny przepełniony był określeniami, w których gospodarka przedstawiana była jako wielki „plac budowy”. Podstawowa metafora marksizmu przekonywała, że gospodarka ma strukturę podobną do budynku mieszkalnego, składając się, jak „normalny” dom, z bazy i nadbudowy. To zaś upoważniało do przekonania, że zarówno gospodarke, jak i budynek, można precyzyjnie zaplanować, a potem według tego planu zbudować. Logika analogii była w tym wypadku rozciągana

<sup>1</sup> [www.wpolityce.pl/polityka/105364-prezydent-poetycki-lecialem-smiglowcem-i-patrzyłem-na-poorane-pola-na-znaki-zwiezionych-plonow-na-dachy-nowych-domow](http://www.wpolityce.pl/polityka/105364-prezydent-poetycki-lecialem-smiglowcem-i-patrzyłem-na-poorane-pola-na-znaki-zwiezionych-plonow-na-dachy-nowych-domow) (data dostępu: 13.02.2017).

dalej – zaplanowana gospodarka miała być trwała, solidna i chroniąca przed wpływami z zewnątrz, a w dalszej kolejności miała przyjąć piętrową strukturę i formę hierarchicznego zarządzania. Propagandowymi wyrazami myślenia w kategoriach wielkiej budowy i równie wielkiego planu były popularne hasła w rodzaju „budujemy nową Polskę”, „budujemy socjalizm”, „budujemy wspólny dom”.

W przeciwieństwie do zdominowanego przez obrazy domu i budowy języka PRL, język transformacji krystalizował się wokół pojęcia ruchu. W epoce wcześniejszej, metafor odwołujących się do ruchu było niewiele; jako przykłady można wskazać odniesienia do „ruchu wewnętrznego”: współzawodnictwa socjalistycznego czy przekraczania planów (na zasadzie kontrastu mówiono również o inspirowanym przez kapitalistyczny Zachód „wyścigu zbrojeń”). Po roku 1989 w dominującym dyskursie polityczno-ekonomicznym nastąpiła wyraźna zmiana. „Bardzo powszechna konstelacja metafor kojarzy ekonomię z ruchem” (Burdette 1996: 20). Dokonało się mianowicie przejście od dyskursu sedentarystycznego (budowa wielkiego domu/gospodarki) do dyskursu mobilności (prędkość, zmiana, gonienie). Wskazując na jakże liczne przykłady wyrażen odnoszących się do ruchu, Burdette zaproponowała pogrupowanie ich w dwa zbiory. Pierwszy z nich odnosił się do nowego porządku ekonomii: „spadły ceny akcji”, „wzrost ekonomiczny”, „rosnące ceny”, „płynność budżetowa”, „napływ kapitału”. Drugi zbiór metafor wiązał się natomiast z aspiracjami politycznymi: „wchodzeniem do Unii” i „przechodzeniem ze wschodu na zachód”. Można w związku z tym powiedzieć, że dyskurs mobilności i nowoczesności przełomu pierwszej i drugiej dekady XXI w. uwyraźnił i wyostrzył znaczenie ruchu jako takiego. Mniej zajmowano się jednak już oswojoną ekonomią neoliberalną, skupiając się raczej na konieczności zakończenia procesu „przechodzenia ze wschodu na zachód”, co ostatecznie miało się ziścić dzięki wielkim nakładom na budowę polskich autostrad. Co znaczące, już ponad 20 lat temu cytowana badaczka zastrzegła: „Nie wszyscy są oczarowani tym ruchem” (Burdette 1996: 22).

Jak miało się okazać, dominujący dyskurs triumfującej modernizacji zaczęły jednak zakłócać – najpierw z rzadka – odmienne

tonacje. W 2009 r. jeden z dziennikarzy wyrażał zdziwienie, że rząd tak łatwo zaakceptował rosnące koszty budowy autostrad, a dodatkowo pozwolił na pobieranie opłat za ich użytkowanie prywatnym podmiotom, udzielając im nawet wysokiej publicznej pomocy (Kublik 2009). Było to o tyle zaskakujące, że gdy w połowie lat 90. – postanowieniem rząd SLD i PSL – przyznano prywatnym konsorcjom koncesje na budowę autostrad, wyrażano radość, że decyzja ta odciąży budżet państwa. W rezultacie, państwo najpierw pomogło prywatnym inwestorom dając gwarancje na zaciągane przez nie kredyty, by następnie udzielić im jeszcze pomocy ze środków publicznych. W grę wchodziły ogromne sumy: „Koszty budowy autostrad przez prywatnych inwestorów nie wydają się niskie. Budowa betonowej autostrady przez AWSA ma kosztować 12,2 mln euro za 1 km” (Kublik 2009)<sup>2</sup>.

Zaledwie dwa lata później jeden z komentatorów stawiał kwestię modernizowania poprzez autostrady znacznie już ostrzej, pisząc o „infrastrukturze wykluczenia” (Templewicz 2011). „Skąd się wziął znak równości między modernizacją a autostradami? Jako jedno ze źródeł można tu wskazać przyjęty model transformacji. W latach 90. prywatnemu przyznawano pierwszeństwo przed publicznym (...). Wprowadzaniu radykalnych rozwiązań w gospodarce towarzyszyła kampania promująca odpowiednie postawy i nowy *kapitalistyczny* typ osobowości (...). Wszystko, co wiązało się z Ameryką, nabierało magicznej mocy (...). A jednym z atrybutów *amerykańskości* są właśnie samochody, które mkną po niekończących się autostradach” (Templewicz 2011: 127). W swojej krytycznej analizie Karol Templewicz wskazywał na dwa współbieżne zjawiska: z jednej strony prymat prywatyzowania i wyprzedazy majątku publicznego, z drugiej natomiast promocję amerykańskiego *way of life*, którego symbolem jest przecież bezproblemowe przemieszczanie się dzięki sieci *highways*. Jego zdaniem, w Polsce nie odbyła się żadna dyskusja na temat zasadności i potrzeby budowania autostrad – uznano je za bezalternatywne rozwiązanie, tym bardziej

<sup>2</sup> Pod cytowanym artykułem znajduje się tylko jeden komentarz czytelnika: „Złodziej” (kargul\_82).



uzasadnione, że postrzegane jako fundament „amerykańskiej opcji” transformowania Polski.

W efekcie, trzy czwarte środków przeznaczonych na rozwój infrastruktury, przeznaczono na budowę bezkolizyjnych dróg. Oryginalnicy takiego rozwiązania uznali, że wielopasmowe drogi od granicy do granicy są Polsce niezbędne, że staną się one *spiritus movens* całej modernizacji. Przyjęto, iż przyszłość należy do samochodów, skupiono się na powstaniu korytarzy, pozwalających szybko przemieścić się od granicy do granicy, zaniehbując lokalne drogi, a włodarze gmin dali się przekonać, że przebiegająca przez zarządzane przez nich tereny autostrada zmaterializuje nadzieję na rozwój. Widoczny kłopot polega jednak na tym, zauważał Templewicz, że budowane w Polsce autostrady wywołały przede wszystkim „efekt tunelu”. Polega on na tym, że małe ośrodki położone w pobliżu przebiegu autostrady nie korzystają z jej istnienia. Przyautostradowa infrastruktura usługowa nie należy bowiem do lokalnych przedsiębiorców, a kierowcy mknący autostradami, mijanych miejscowości nawet nie zauważają. Co więcej, użytkownikami autostrad zostali ci, których stać na płacenie relatywnie wysokich opłat za korzystanie z nich, a „z cywilizacyjnej trampoliny spadli ci, których dotknie *efekt tunelu*” (Templewicz 2011: 133). Całą sytuację pogarsza ponadto fakt – wynikający z dystrybucji władzy – że krytycy obowiązującej hierarchii wydatków stygmatyzowani są jako „oszołomy”.

To wymowne, że oba powyższe krytyczne osądy dotyczące modernizowania przez autostradę wypowiedziane zostały przez przedstawicieli środowisk bądź to raczej sympatyzujących z rządem PO (Kublik, „Gazeta Wyborcza”), bądź lewicowych (Templewicz, „Krytyka Polityczna”) – nie traktowanych jako strategiczny przeciwnik elit rządzących ówczesnie w Polsce. Polityka „cieplej wody w kranie”, której elementem stały się gigantyczne inwestycje w budowę sieci autostrad, stała się bowiem obiektem zmasowanej krytyki w okresie przed wyborami prezydenckimi i parlamentarnymi w 2015 r. W wyniku podwójnego zwycięstwa Prawa i Sprawiedliwości we wspomnianych wyborach, doszło do radykalnej wymiany elit władzy – najpierw centralnej, potem także na niższych

szczeblach – z zachowaniem mechanizmów rozpoznanych przed laty przez Vilfreda Pareta (1935). Wskazówki barometru politycznego wychyliły się w konsekwencji w przeciwną stronę, głęboko przewartościowano priorytety i zgoła inaczej zdefiniowano program polityki wewnętrznej. Modernizowanie i inwestycje w infrastrukturę uznano za szkodliwe naśladowanie wzorców zachodnich, odległe od rzekomo niezbędnej polityki odwołującej się do wartości konserwatywnych i religijnych. Uderzający jest fakt, że w retoryce PiS modernizację utożsamiono z modernizmem, obu tym procesom przypisując destrukcyjny wpływ na zbiór wartości i norm określanych jako tradycyjne.

„Polityka ciepłej wody w kranie to polityka minimalizmu, która od 6 lat towarzyszy obywatelom Rzeczypospolitej Polskiej”, napisano na portalu [prawysierpowym.pl](http://prawysierpowym.pl)<sup>3</sup>; „Ciepła woda w kranie, czyli żart dekady”, w podobnym tonie donosił „Dziennik Polski”<sup>4</sup>. Odwołano się również do cytowanego wcześniej przemówienia prezydenta Komorowskiego na Jasnej Górze: „Obrońcy poprzedniej ekipy będą tłumaczyć, że przecież rządy Tuska i Kopacz mogą pochwalić się też sukcesami. Tu sztandarowy jest przykład *inwestycji w infrastrukturę*, która ponoć zbliżyła nasz kraj do Zachodu. Dowodem na to jest przemówienie byłego prezydenta Bronisława Komorowskiego na Jasnej Górze, kiedy to opowiadał, jak leciał nad Polską i widział sieć nowych dróg i autostrad. Moim zdaniem, przemówienie godne peerelowskich dygnitarzy”<sup>5</sup>.

Autostrady szybko stały się negatywnym symbolem „złych” rządów i trudnym ideologicznie balastem dla PO. Konrad Niklewicz, dyrektor *think tanku* Instytut Obywatelski – bezpośrednio związanego z partią Tuska – jeden ze swoich komentarzy zatytułował wprost: „Przekleństwo autostrad” (Niklewicz 2015: 6). Utrzymał w nim, że tytułowe „przekleństwo” nie jest metaforą, ale faktem, „generującym niszczące emocje”. Niklewicz tłumaczył, że gdy

3 [www.prawysierpowym.pl/index.php/tag/polityka-cieplej-wody/](http://www.prawysierpowym.pl/index.php/tag/polityka-cieplej-wody/) (data dostępu: 12.02.2017).

4 [www.dziennikpolski24.pl/artykul/3865743,ciepla-woda-w-kranie-czyli-zart-dekady,id,t.html](http://www.dziennikpolski24.pl/artykul/3865743,ciepla-woda-w-kranie-czyli-zart-dekady,id,t.html) (data dostępu: 12.02.2017).

5 [www.wgospodarce.pl/opinie/33279-ciepla-woda-z-dziurawego-kranu-czyli-co-z-tym-dlugiem](http://www.wgospodarce.pl/opinie/33279-ciepla-woda-z-dziurawego-kranu-czyli-co-z-tym-dlugiem) (data dostępu: 11.02.2017).

w 2007 r. PO obejmowała władzę, w Polsce było tylko kilka odcinków dobrych dróg, a ogólny stan infrastruktury pozostawał wiele do życzenia. Mimo trudnej sytuacji międzynarodowej (kryzys finansowy) koalicyjne rządy PO i PSL „zbudowały sieć autostrad i dróg ekspresowych, zmodernizowały tysiące kilometrów linii kolejowych, położyły tysiące kilometrów wodociągów, postawiły setki oczyszczalni ścieków (...) Polska widziana z zewnątrz się zmieniała. Kłopot w tym, że miliony Polaków takiej samej zmiany nie czuły równie intensywnie w swoim życiu” (Niklewicz 2015: 6). Polska, pisał Niklewicz, zmodernizowała się kosztem niemal powszechnego rozgoryczenia. Autostrady i nowoczesna infrastruktura rozbudziły aspiracje, którym nie były w stanie pozytywnie odpowiedzieć. To z kolei oznacza, konkludował analityk, że dawne hasło „Teraz Polska!” winno się przeformułować do postaci „Teraz Polacy!”.

Nie tylko jednak zmianą rządu i priorytetów politycznych w Polsce należy tłumaczyć wykrystalizowanie się krytycznego dyskursu modernizacyjnego. Perspektywa kilku lat od uruchomienia pierwszych po 1989 r. autostrad, a także czas, jaki upłynął od sportowego megaiwenty w postaci piłkarskich mistrzostw Europy, pozwoliły na formułowanie ocen mających więcej wspólnego z naukową analizą niż *stricte* światopoglądową deklaracją. Ocen takich pojawiło się wiele, także w środowiskach nie sympatyzujących z obozem PiS. „Donald Tusk zapewne zakładał, że obywatele docenią wysiłek modernizacyjny jego rządów, będą jakoś wdzięczni rządzącym, że włali tysiące ton betonu na polskie drogi – sugerowali komentatorzy tygodnika „Polityka” – Ta optyka zniekształciła Platformie społeczne realia, bo nie uwzględniała (...) potrzeb symbolicznych (...) PIS po raz kolejny odkrył, że inny beton się liczy, ten, który wlewa się do głów Polakom” (Janicki, Władysław 2016: 14). „Zbliżyć się do Europy to nie tylko zbudować autostradę – dodawał znawca poezji i profesor filologii – Bo ona nigdy nie zostanie dobrze zbudowana przez ludzi, którzy mają gdzieś poczucie przynależności do wspólnoty – powiem bombastycznie – budowniczych kultury” (*Poezja to sprawa gardłowa* 2016: 15). Jeszcze inne powody dla krytycznego spojrzenia na modernizowanie Polski poprzez autostradę zaprezentował Marek W. Kozak, profesor w Centrum Europejskich

Studiów Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Warszawskiego: „80 procent środków (z Unii Europejskiej – przyp. W.K.) idzie na wielkie budowanie. W ten sposób wydajemy pieniądze na wygodę i jakość życia. Jak bogacze. A miały iść na rozwój. (...) Nie ma naukowych dowodów na wpływ infrastruktury na rozwój, są natomiast liczne przykłady, że można budować w nieskończoność bez efektów. W oficjalnych polskich dokumentach mówi się o *infrastrukturze służącej rozwojowi*, ale to zaklinanie rzeczywistości” (*Co wymyśli chodnik* 2015: 28).

Niezwykle było obserwowanie procesu, w trakcie którego modernizacja, mobilność i autostrady utraciły swoją uprzywilejowaną pozycję w dyskursie politycznym, a potem także na poziomie dyskursu potocznego. Zwroty na scenie politycznej były owego procesu jedynie akceleratorami; przewartościowanie myślenia i wartościowania tego, co określamy tutaj jako modernizowanie poprzez autostrady dokonywało się bowiem na wielu poziomach i w sposób ciągły. To, co w Stanach Zjednoczonych i krajach Europy Zachodniej wymagało dziesięcioleci, w Polsce – ponownie, zauważmy – odbyło się w ciągu jednej dekady. Znalazło to swoje odzwierciedlenie również w naszych badaniach. We wrześniu 2014 r. rozmawiałem na temat autostrady z uczniami trzeciej klasy gimnazjum w Zespole Szkół w Bolewicach. Przez tą dużą wieś (prawie 2 tys. mieszkańców) przebiega nitka DK92, natomiast autostrada A2 i zjazd w Nowym Tomyślu oddalone są o niespełna 5 km.

Gimnazjaliści najpierw stwierdzili, że oni i ich rodzice właściwie nie korzystają z autostrady. „Jeździmy drogami, gdzie się nie płaci”, wielokrotnie powtarzali. Odstępstwem od tej reguły są szczególne sytuacje, np. wyjazd „nad morze” albo „na wakacje do Berlina”. Jeden z uczniów trafnie przy tym zauważył, że „do Świecka jest taniej niż do Poznania”, bardziej zatem opłaca się podróżować za granicę niż wewnątrz kraju. Pytani twierdzili ponadto, że nie odczuli zmiany w natężeniu ruchu drogowego w samych Bolewicach, choć jednocześnie dodawali, że „tirów jest mniej”. Z pewnością mamy tutaj do czynienia z mechanizmem subiektywnej oceny skali ruchu samochodowego, o czym pisałem już we wcześniejszych rozdziałach.

Co znaczące, gigantyczna inwestycja infrastrukturalna była tym młodym ludziom raczej obojętna. Wielkie emocje budziły za to inne inwestycje, w o wiele mniejszej skali. Okazało się, że lokalnie istotną sprawą było wybudowanie w centrum wsi „galerii handlowej” – w związku z czym „jest lepiej”, zgodnie grzmiąca grupa. „Można się spotkać, zrobić dobre zakupy”, tłumaczyli uczniowie, z czego wynika przy okazji, że wcześniej, w „zwykłych” sklepach, zrobienie „dobrych” zakupów nie było możliwe. Entuzjazm ten, należy dodać, dotyczył wydarzenia sprzed zaledwie pół roku: w marcu 2014 r. otwarto bowiem w Bolewicach sklep sieci Chata Polska. Stał się on główną przestrzenią handlową w Galerii Bolewice, wybudowanej na miejscu dawnego kompleksu Gminnej Spółdzielni, a obejmującej także kwiaciarnię, agencję pocztową, dwa sklepy odzieżowe oraz zakład fryzjerski.

Ciekawe wyniki przyniosło także pytanie o przyszłość, o to, co Bolewicom i jego mieszkańcom byłoby najbardziej potrzebne w ciągu kolejnych 10 lat. „Pizzeria!”, „basen” (najbliższy jest w Nowym Tomysłu, oddalony o 10 km), „Kino jeszcze. Kino! Kino mogłoby być!”, przy czym bilet na seans nie mógłby być droższy, jak ustaliliśmy, niż opłata za przejazd autostradą do Poznania (wówczas była to kwota 16 zł). Nie ma zatem wątpliwości, że aspiracje wiejskiej młodzieży zasadniczo sprowadzają się do bezpośredniego dostępu do miejskiej infrastruktury, związanej z rozrywką i spędzaniem wolnego czasu. Oczywiście, są to aspiracje sformułowane w sytuacji, gdy nieopodal funkcjonuje autostrada, a przez centrum miejscowości przebiega droga krajowa. Konsekwencją tej sytuacji – owego podłączenia do krajowej i międzynarodowej sieci drogowej – jest jednak wzmożone poczucie swoistego bezruchu, mobilności dostępnej i użytkowanej jedynie potencjalnie, umożliwiającej wszak dotarcie do miejsc, w których infrastruktura („pizzeria”, „kino”, „basen”) znacznie przewyższa lokalny, wiejski standard.

Dwa lata później, w listopadzie 2016 r., zorganizowaliśmy konferencję podsumowującą wyniki naszych badań. Z założenia było to spotkanie przeznaczone dla przedstawicieli społeczności, wśród których i z którymi pracowaliśmy. W sali konferencyjnej hotelu „Nevada” w Pożrzadle pojawili się lokalni burmistrzowie, sołtysi,

przedsiębiorcy, działacze organizacji społecznych, dziennikarze (Torzym, Świebodzin, Szczaniec, Łągów, Brójce, Stok, Stary Folwark). Podczas spotkania każdy z nich wypełnił krótką ankietę, zawierającą kilka pytań otwartych. Zebrane w ten sposób informacje w interesujący sposób dopełniają opinie wypowiedziane wcześniej przez gimnazjalistów z Bolewic.

Pierwsze pytanie ankiety dotyczyło powodów, dla których „lubię autostradę A2”. W udzielonych odpowiedziach najczęściej występowało „poczucie bezpieczeństwa”, odnoszone zarówno do użytkowników A2, jak i DK92 oraz mieszkańców miejscowości położonych w ich pobliżu. W dalszej kolejności wyróżniono możliwość szybkiego przemieszczania się, do Poznania i do Niemiec, odcięcie DK92, a także pojawienie się nowych inwestorów (to refleksja przedstawicieli władz). Drugie pytanie było negatywną wersją wcześniejszego. Wyjaśniając, dlaczego „nie lubię autostrady A2”, wskazano na kilka przyczyn: koszty przejazdu, małą liczbę zjazdów, negatywny wpływ autostrady na środowisko oraz odcięcie lokalnych przedsiębiorców od ruchu i klientów.

Druga grupa pytań skupiała się na kluczowych potrzebach lokalnych społeczności, ujętych w dynamicznej perspektywie czasowej. Pierwsze z nich brzmiało „Pięć lat temu moja gmina najbardziej potrzebowała?”. Wskazania skupiły się na braku inwestorów, dostępu do autostrady (gdy ona jeszcze nie istniała), dostępu do zjazdu z autostrady (tam, gdzie one nie powstały, mimo wcześniejszych planów) oraz „rozwoju wokół autostrady”. Drugie pytanie było przedłużeniem wcześniejszego: „Dzisiaj moja gmina najbardziej potrzebuje?”. Udzielone tym razem odpowiedzi nie odbiegały od tych, które miały mieć charakter refleksji retrospektywnej. Okazało się, że lokalne społeczności żyjące w sąsiedztwie A2 najbardziej potrzebują obwodnic swoich miast i wsi, rozwoju gospodarczego oraz miejsc pracy.

Czy można te dwa typy danych jakoś zsumować? Umożliwia to perspektywa, na jakiej skupiłem się w rozdziale „Autostrada jako mit”, a także w niniejszym. Modernizowanie doświadczane z pobocza autostrady – przez mieszkańców miast i wsi leżących w sąsiedztwie A2 – jednoznacznie wskazuje, że w lokalnych społecznościach

nadal trwa konflikt między rozbudzonymi nadziejami a realnymi skutkami infrastrukturalnych inwestycji. Autostrada, która miała przynieść rozwój, miejsca pracy, pojawienie się nowych inwestorów i nowych możliwości biznesowych okazuje się bowiem neoliberalnym mitem. Nastolatkiwie komplementujący powstanie wiejskiej galerii handlowej i samorządowcy wciąż oczekujący na „więcej rozwoju” są aktorami tej samej sceny, wyrażającymi, w sposób właściwy swojemu wiekowi i zajmowanej pozycji społecznej, poczucie rozczarowania oraz bezradności. Owszem, autostrada zwiększyła bezpieczeństwo ruchu drogowego, odciążyla też zakorkowaną do granic drogę krajową, ale nie na tym miał polegać efekt modernizowania. To po prostu zbyt mało. Na tyle mało, by pytania o korzyści płynące z powstania autostrady traktować ze śmiechem, lekceważeniem lub niedowierzaniem, czego wielokrotnie podczas badań doświadczyłem.

Sądzę, że rozczarowanie formą, przebiegiem i skutkami modernizowania pozwala na sformułowanie jeszcze innych wniosków. Z punktu widzenia badaczy zajmujących się geografiami humanistyczną, przestrzeń jest powszechnie rozpoznawanym na Zachodzie symbolem wolności; przestrzeń stoi otworem, zachęca do działania, sugeruje istnienie lepszej przyszłości, nęci tym, co jeszcze nieodkryte (Tuan 1987). Autostrada miała się stać bramą do tej przestrzeni, do efektywnych działań, do lepszego jutra. Zanim A2 stała się „Autostradą Wolności”, była przecież autostradą nowoczesności, mobilności i rozwoju – przynajmniej na poziomie dominującego dyskursu polityczno-ekonomicznego. Pewien kulturowy symbol został tutaj zawłaszczony i wykorzystany jako operator neoliberalnej ideologii: „Przeźrenność jest blisko związana z poczuciem wolności (...). Podstawą jest możliwość przekraczania istniejących warunków, a przekraczanie w najprostszym sposobie przejawia się jako elementarna możliwość poruszania się” (Tuan 1987: 72). Ideologia ta poniosła fiasko, zrównując możliwość poruszania się po autostradzie z możliwością zamieszkiwania w dobrobycie.

Nie mylił się Yi-Fu Tuan zauważając, że: „Życie człowieka jest dialektycznym ruchem między bezpiecznym schronieniem a przygodą, przywiązaniem a wolnością” (Tuan 1987: 75). Nie mylił się,

ponieważ ostatnie lata w polskim życiu społecznym i politycznym – co nasze badania uwyraźniają – były właśnie takim „dialektycznym ruchem”. Okazało się wszak, że za gęstą zasłoną figur retorycznych w rodzaju mobilności i nowoczesności, ale także sedentaryzmu kryje się znacznie głębsza kulturowa ambiwalencja i normatywna sprzeczność. To sprzeczność między wolnością a bezpieczeństwem. W sporze o modernizowanie Polski poprzez autostrady dopatrywałbym się w związku z tym elementu większej całości: kluczowego światopoglądowego konfliktu o kształt społeczeństwa (narodu) i kraju (ojczyzny). Byłby to konflikt między wolnością – uosabianą tutaj przez możliwość przekraczania granic, przynależność do ponadnarodowych struktur, a także przekonanie o potrzebie posiadania medium mobilności w postaci autostrad – a bezpieczeństwem – kojarzonym z nastawieniem na osiadłość, zakorzenienie, tradycjonalizm, a także raczej obronę własnych zasobów niż ich otwieranie i włączanie w ponadlokalne i ponadnarodowe sieci.

Opozycje ruch-bezruch i mobilność-zamieszkiwanie w zmieniającym cyklu naznaczają polskie życie publiczne. Autostrada nie jest w tym kontekście tylko mitem neoliberalizmu i symbolem XXI-wiecznego modernizowania Polski. To także jakaś dziwaczna kulturowa dialektyka: od „Autostrady Wolności” do „Autostrady Pamięci”<sup>6</sup>. Nie znam trafniejszej metafory Polski pierwszych dekad nowego wieku.

6 W połowie 2015 r. krakowska Fundacja Prudentia et Progressus oraz Społeczny Komitet Uczczenia Pamięci Żołnierzy Wyklętych zainicjowały ideę nazwania autostrady A4 „Autostradą Pamięci Żołnierzy Wyklętych”. Inicjatorzy akcji zbierają podpisy pod apelem w tej sprawie skierowanym do GDDKiA. Liczą także na poparcie parlamentu i prezydenta Andrzeja Dudy ([www.autostradapamieci.pl/tabela.pdf](http://www.autostradapamieci.pl/tabela.pdf), data dostępu: 17.02.2017).

## Appendix 1: między A2 a DK92

*Coś się rozwija, coś idzie do przodu.*  
Pracowniczka biblioteki publicznej w Miedzichowie

Wyjaśniliśmy już, że teren badań, początkowo ze względów logistycznych, podzieliliśmy między siebie na dwie części<sup>1</sup>. Badania objęły zachodni fragment województwa wielkopolskiego, to jest przydrożne miejscowości wchodzące w skład gminy Miedzichowo w powiecie nowotomyskim oraz miejscowości położone na terenie sześciu gmin (Trzciel, Szczaniec, Świebodzin, Lubrza, Łągów oraz Torzym) w powiatach międzyrzeckim, świebodzińskim oraz sułecińskim w województwie lubuskim. Pierwsza część terenu, która przypadła w udziale Waldemarowi Kuligowskiemu obejmowała miejscowości w nowotomyskiej gminie Miedzichowo oraz kilka innych także zlokalizowanych na pograniczu wielkopolsko-lubuskim. Druga część stanowiła domenę moich działań badawczych, które zrealizowałam w przynależących do województwa lubuskiego wsiach oraz miasteczkach na odcinku od Świebodzina po Boczów. Podział ten okazał się nakładać na różną percepcję zmian społecznych, ekonomicznych oraz przestrzennych, które interesowały nas w odniesieniu do interrelacji między infrastrukturami drogowymi, którymi są autostrada A2 oraz DK92 na odcinku między Nowym Tomysłem a Świeckiem. I tak w narracjach mieszkańców pogranicza wielkopolsko-lubuskiego wyraźne było niezadowolenie z aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej zarówno na poziomie lokalnym jak i ogólnopolskim. Jego ekspresja następowała w momencie, gdy nasi rozmówcy dokonywali porównań między ich przydrożnością a przydrożnością społeczności żyjących bliżej

<sup>1</sup> Wyjaśnienia te znajdują się w podrozdziale Projekt: miejsca i odcinki, s. 26.

granicy polsko-niemieckiej, a także w wypowiedziach afirmujących Wielkopolskę jako region niemal miodem i mlekiem płynący.

Tu nigdy nie było nie wiadomo jakiego rozwoju. Ja zawsze mówię, że jak ja stąd wyjeżdżam to ja jadę w inny świat. [Pracowniczka jednego ze sklepów w Brójcach]

Ogólnie ci co wyjeżdżają twierdzą, że jest wiocha i w ogóle. Ogólnie tutaj jest jak jest, nie? [Właścicielka jednego ze sklepów w Trzcielu]

Ten nasz rejon jest niby blisko granicy, zachód Polski, świadomy, nie taki ciemnogród jak tam gdzieś dalej może na wschodzie, ale rynku pracy nie ma. Dopiero Poznań najbliższy, tam jest dużo młodzieży. Nowy Tomyśl to też już się rozwija, też już lepiej. No, Wielkopolska! Tam od razu inaczej. Tam się rozwija jakoś wszystko. Wielkopolska! Inaczej się gospodarzą jednak. [Mieszkanca Brójec]

Poznańskie jest inny kraj już! Takiego łajdactwa i dziadostwa jak jest tu obecnie nie znajdziesz! No może w Albanii, w Rumunii... Tu w Polsce perspektywy... No, nic! Nam tylko umierać tutaj, a młodzi wszyscy uciekają. I Wielkopolski tu do tego bajzlu lubuskiego to nie porównujcie. To jest koniec świata! To jest koniec świata! Nie ma nic. Polski bałagan. [Mieszkaniec Brójec]

Jednakże pomimo tego, iż teren naszych badań okazał się niejednorodny i dwoisty w odniesieniu do lokalnych strategii ekonomicznych oraz rozumienia i realizacji sprawczości w tym zakresie, to oba obszary we wszystkich pięciu punktach badawczych<sup>2</sup> mają ze sobą wiele wspólnego. Wielkopolskiej części terenu obserwowanego przez Waldemara Kuligowskiego społecznie i kulturowo obecnie bliżej jest do Ziemi Lubuskiej. Najistotniejszym łącznikiem społecznym, mikropolitycznym i ekonomicznym miejscowości, o których opowiadamy w tej książce, jest infrastruktura drogowa. Jej obecność i oddziaływanie na lokalność redukuje choćby różnice historyczne. Naszych rozmówców wiele więc łączy, zwłaszcza że współpraca z nimi była zorientowana na refleksję dotyczącą małych ekonomii i małych modernizacji, a nie tożsamości, pochodzenia i dziedzictwa kulturowego. Przykładowo, do typowych dla

<sup>2</sup> Ibidem.

całego terenu narracji należały odnoszące się do upadku PGR-ów, w szczególności te o wykupie budynków popegeerowskich. Nie do końca można te narracje określić jako sentymentalne, a takich stereotypowo można byłoby się spodziewać. Były to raczej opowieści o współczesności w kontekście lokalnej i ponadlokalnej ekonomii. Miejscowy biznes eksplodujący w pierwszych latach po transformacji ustrojowej w Polsce znacząco skorzystał na prywatyzacji i możliwości niedrogiego wykupu budynków po PGR-ach, SKR-ach czy GS-ach. To nie nostalgia za PRL-em, lecz za „złotymi latami 90.,” kiedy nie było konkurencji i praktycznie nie trzeba było się starać, za „Eldorado lat 90.,” „za wolnością i swobodą” potransformacyjnego kapitalizmu stanowią osnowę zasłyszanych przez nas historii.

Były bardzo dobre czasy w handlu wtenczas. Można się było bardzo szybko dorobić. Nie było tych przepisów takich jeszcze jak dzisiaj – tych, tych różnych kontroli. Jest odgórnie i trzeba się do tego dostosować. Nie dostosujesz się, no to zaraz przyjadą jakieś kontrole czy urzędownicy. A wiecie jacy są urzędownicy. Oni jak kogoś złapią na tego, jak wyrwią coś, no to Polska w Polsce. Wszystko na czarno, na czarno. [Obwoźny handlarz z Koryt]

Właściwie rzadko operowano nawet pojęciem PRL-u, komuny, komunizmu i jeśli w ogóle, to raczej mówiono o socjalizmie. Chyba nikt nie użył często kojarzonego ze wsiami popegeerowskimi czy polską prowincją sloganu: „za komuny to było lepiej”. Wspominano natomiast o pegeerowskiej produktywności i gospodarności.

Ludzie byli produktywni. Te gospodarki – to wszystko działało. Mimo PGR-u to jeszcze ludzie byli gospodarni. Później wszystko takie smętne szukało roboty gdziekolwiek indziej. [Mieszkanca Pniowa]

Podkreślano jednak, że było inaczej – niekoniecznie lepiej, niekoniecznie gorzej. Świadomość mechanizmów rządzących lokalną i ponadlokalną ekonomią była dla nas początkowo zaskakująca. Dziś wiemy, że jest efektem nieustannego niuansowania w dynamicznie zmieniających się warunkach politycznych, rozumianych zarówno jako ogólnopolskie jak i globalne.

Jesteśmy na wędce rybaka, ale tym robakiem, który ryba albo nie zje albo wypłuje, bo jej nie smakuje. No, a ryba to jest te obce kraje, gdzie wyłapują tą naszą społeczność, najlepszych fachowców. To jest ta ryba! I ona nie chce tutaj takiego zwykłego Polaka. [Sołtyś Chociszewa]

Odnosi się to zwłaszcza do lokalnych przedsiębiorców, choć także w wielu przypadkach do osób, które pracują w filiach globalnych przedsiębiorstw. Ich wciąż zmieniająca się aktywność ekonomiczna to historia transformacji ustrojowej i ekonomicznej, a wraz z nimi kulturowej i społecznej.

Kiedyś co było kapitalistyczne, to socjalizm przyszedł i wszystko zniszczyli. Teraz przyszedł kapitalizm i wszystko socjalistyczne zniszczyli. Co było to zniszczyli. Zła jest polityka... pod względem polityki... tę politykę... przecież wiadomo każdy przedsiębiorca jak prowadzi jakąś działalność, obojętnie jaką działalność, czy hotelarstwo czy jakąś produkcję czy stolarnię czy w o ogóle, nie? To są bardzo wysokie podatki. Trzeba dobrze kombinować, żeby po prostu rocznie wyjść na... żeby cokolwiek zarobić. [Przydrożny sprzedawca runa leśnego z Boczowa]

Zawsze coś tam się kombinowało, nie? To takie tereny są, że trzeba kombinować. Są czasy na takie działania, są teraz czasy na inne działania. No, już teraz to jest po zawodach, to już są ostatki takich rzeczy. Bardzo dużo mieli tam lewizny do porobienia. I różne lewe tematy, jak nie paliwko to piaseczek, jak nie piaseczek to drewno jakieś. No, jak to budowa, jak za komuny, jak się most budował, to zaraz osiedle domków powstawało obok, nie? To nic się nie zmieniło, to tylko się nazwa zmienia, nie? Tak to ludzie się nie zmieniają, że się system zmienił, to co z tego? Zawsze jest temat, coś się dzieje, to i ludzie przy tym się pasą, nie? [Właściciel klubu nocnego w Korytach]

Pojęcie transformacji w naukach społecznych bywa definiowane jako proces bądź efekt zmian społeczno-gospodarczo-politycznych (Wojtaszczyk 2009: 11). Sfera jego zastosowań bywa jednak problematyczna, głównie ze względu na wciąż powracające pytanie o to, czy transformacja postkomunistyczna już się dokonała (Kozłowski 2004: 65-72)? Z naszej perspektywy pojęcie transformacji

postkomunistycznej należy traktować jako jedną z form całościowej, kierunkowej zmiany społecznej, ogół planowanych jak i żywiołowych zmian w procesie odchodzenia od społeczeństwa komunistycznego. Przy czym uważamy, że procesy te nie były i nie są wyłącznie efektem oddziaływania ponad 25-letniej demokracji politycznej oraz dominacji własności prywatnej w gospodarce. Impulsy owych zmian mogą być, o czym przekonaliśmy się dzięki oddolnemu spojrzeniu na lokalne strategie ekonomiczne, zarówno endogenne (np. kryzysy gospodarcze czy zmieniające się wizje polityczno-gospodarcze) jak i egzogenne (m.in. presje otoczenia międzynarodowego, aktualnie dominujące na świecie wzory efektywnej gospodarki i właściwego systemu politycznego, a także aktualne sytuacje geopolityczne) (por. Chałubiński 2010: 19-28). Transformacja postkomunistyczna czyni też naszym zdaniem społeczeństwa bardziej otwartymi na dyfuzję kulturowe, zewnętrzne wpływy, a więc intensyfikuje procesy globalizacji. Te zaś działają modyfikująco na różne instytucje o komunistycznej proveniencji (Ziółkowski 1998; Wiatr 2006). „Transformacja (czy raczej transformacje) to *history in making* (historia aktualnie dziejąca się), na którą składa się wiele szybkich, dynamicznych zmian” (Chałubiński 2010: 25).

Wydarzenia 1989 r. umożliwiły przede wszystkim wzrost liczby osób pracujących na własny rachunek, zakładających najczęściej jednoosobowe oraz rodzinne działalności gospodarcze. Wzrost ten jest konsekwencją transformacji ustrojowej z jednej strony, z drugiej zaś, z uwagi na ich udział w tworzeniu polskiej klasy średniej oraz znaczenie dla procesów gospodarczych, politycznych i społecznych, okazał się czynnikiem sprzyjającym dalszym przekształceniom transformacyjnym, które określamy jako „ruchome modernizacje” (por. Gardawski 2001; Mielczarek-Żejmo 2010: 87-100).

Ekonomiczne niedomagania gmin miedzichowskiej oraz trzcielskiej, a także częściowo szczanieckiej oraz świebodzińskiej, w porównaniu, zwłaszcza w oczach mieszkańców tych pierwszych, z gminami położonymi bliżej granicy polsko-niemieckiej, mimo funkcjonujących w ich obrębie węzłów autostradowych w Nowym Tomysłu, Trzcielu oraz w Jordanowie, nie do końca są efektem

splotu czynników strukturalnych z historycznymi. Nie da się ich również w prosty sposób wyjaśnić różnicami kulturowymi, które teoretycznie mogłyby mieć wpływ na „przedsiębiorcze habitu-sy” i efektywną realizację strategii ekonomicznych. „Nowa bieda”, upadek wielu przydrożnych biznesów są w dużej mierze powodowane po prostu geograficznym usytuowaniem tych gmin. To ono w obliczu otwarcia nowego odcinka autostrady A2, modernizacji DK92, zmian we wzorach turystycznego przemieszczania się czy rozwoju technologii transportowej zadecydowało o tym, że obecnie nie powstają na ich terenie duże centra obsługi transportu daleko-bieżnego, nie otwierają się stacje paliw oraz obecne są znaczące trudności w pozyskiwaniu inwestorów, którzy rozwijałoby lokalny rynek pracy w branżach bezpośrednio powiązanych z infrastrukturą drogową, zwłaszcza dziś bardzo opłacalnych – logistycznych i przemysłowo-magazynowych.

To chyba za daleko. Zbyt dużo takich przestrzeni jest przed Nowym Tomysłem. Te Amazony i inne... To jeszcze nie ten czas. [Mieszkaniec Trzciela]

Innymi słowy, na tym obszarze potencjał przepływu jest wykorzystany i przechwycony przez Nowy Tomyśl oraz miejscowości położone między Pniewami a zachodnią obwodnicą Poznania<sup>3</sup>. Bariery pozyskiwania inwestorów bywają jednak i inne, znacznie łatwiejsze do określenia, czego przykładem może być brak dostępu do gazu ziemnego w gminie Miedzichowo lub regulacje związane z terenami Natury 2000.

Powiem tak, że tutaj jest Natura 2000 i tu się liczą kormorany, nie? Żaby, muchy i kijanki w stawkach, a że ludzie nie mają co jeść i że topią się i ulewy są, to tym się nikt nie martwi. Ochrona środowiska tak pozamykała tu szczelnie te wszystkie wejścia dla inwestorów, że tu się boją wejść w ogóle. Tak i mieliśmy teraz na Brójcach, taką firmę – robili w miedzi dla Arabii Saudyjskiej. Naprawdę potężny

3 Jest to droga stanowiąca część trasy ekspresowej S11. Prowadzi od węzła Poznań Północ do autostrady A2 (węzeł Poznań Zachód) przez tereny gmin Tarnowo Podgórne i Rokietnica. Według pierwotnych planów obwodnica miała być w całości otwarta w 2011 r. Stało się to jednak dopiero w 2014 r. W okolicach tej obwodnicy na ostatnim etapie realizacji projektu przeprowadziliśmy badania uzupełniające.

ten i zniszczyli go. Musieli ścieki przetwarzać, musiał, dwa-trzykrotnie, no i zbankrutował i dzisiaj do Poznania i w Poznaniu jeździe, nie? [Właściciel sklepu w Chociszewie]

Zatem „nowa bieda” zawsze jest w jakiś sposób generowana problemami z szeroko rozumianą infrastrukturą. Społeczności te pokładają więc nadzieję w rozwoju turystyki, co zresztą jest trendem ogólnopowiatowym, na przykład w kontekście Nowotomyskiego. Chodzi tu o wykorzystanie regionalnych zasobów kulturowych, z jego specyficznym elementem jakim jest wikliniarstwo i plecionkarstwo. Gmina Miedzichowo i gmina Trzciel pod względem potencjału dla rozwoju branży turystycznej rzeczywiście wydają się atrakcyjne. Charakteryzuje je niebanalny, nieuprzedmiotowiony krajobraz o wysokiej lesistości i obecnością licznych czystych jezior. Nadzieje związane z turystyką, zwłaszcza modnymi od co najmniej dekady agroturystyką oraz powiązanym z nią rolnictwem ekologicznym to zresztą nie tylko gminy wschodniej części terenu naszych badań. Także w takich gminach jak Lubrza, Łągów czy Torzym obecne jest myślenie proturystyczne.

Pojęcie rozwoju, jakie można zidentyfikować na podstawie przeprowadzonych przez nas rozmów z mieszkańcami wszystkich przydrożnych miejscowości jest wszędzie podobne. Oczywiście odnosi się do modernizacji poprzez autostradę, a więc zwiększonych szans na mobilność. Jednakże na poziomie codzienności rozwojowe wydaje się coś innego, choćby pojawienie się sklepów sieciowych oraz dyskontowych, dostęp do internetu, wybrukowane chodniki, sprawnie działająca kanalizacja sanitarna, drogowa sygnalizacja świetlna, przyzwoicie wyglądające budynki użyteczności publicznej czy budowa ścieżek rowerowych. Rozwój to także „zmiany w mentalności”. Konsolidacja, zwłaszcza lubuskiego na poziomie społecznym nigdy nie była do końca udana (zob. Dulczewski 1961; Labuda 1966; Markiewicz, Rybicki 1967; Kwilecki 1970; Jasiewicz 1973, 1999; Sakson 2006; Bazuń, Kwiatkowski 2015). Dopiero współcześnie można mówić o zmianach społecznych, które nabrały tempa wraz ze wzrostem sprawczości młodego pokolenia. W ich konsekwencji transformacji ulegają sposoby zarządzania lokalną tożsamością, która przecież zawsze jest kolektywna i publiczna. Zróznicowania



narodowościowe, religijne i pochodzeniowe nie odgrywają większego znaczenia w odniesieniu do lokalnych zjawisk społeczno-ekonomicznych. Te identyfikatory uległy zamazaniu i łatwiej jest dziś mówić o tym, co jest wspólne. Istotniejsze jest więc po prostu zróżnicowanie klasowe i nierówności społeczne rozciągające się od „biedy, patologii, dysfunkcji, postpegeeru po lokalnych milionerów”.

To był trzeci świat, to można było porównać tylko do Indii, kurwa, wiesz – do takich rzeczy. [Przedsiębiorca z Koryt]

Młode pokolenie zaczyna myśleć inaczej. Widzą potrzebę działania, ale nic ponad własną dupę – mierz siły na zamiary. [Mieszkaniec Torzymia]

By zrozumieć dynamikę zmian w lokalnych krajobrazach kulturowych warto też zwrócić uwagę na przekształcanie się podejścia do własności prywatnej oraz przestrzeni publicznej. Jego nowa jakość ujawniła się dopiero po wejściu Polski do Unii Europejskiej, a nie w latach 90., kiedy proces szeroko rozumianej prywatyzacji przebiegał najintensywniej (zob. Fic 2005: 99-129). Dopiero ostatnia dekada to dbałość o własność prywatną, zainteresowanie jakością przestrzeni publicznej oraz zaangażowanie w sprawy lokalnych społeczności. Te mechanizmy są obecne zarówno na pograniczu wielkopolsko-lubuskim, jak i na Ziemi Lubuskiej, którą przez długi czas charakteryzował przesiedleńczy syndrom niepewności i poczucie niezakorzenia. Wraz z nowym podejściem do lokalności pojawiło się tzw. nowe osadnictwo, zmieniające nie tylko przestrzenną, społeczną i kapitałową jakość przydrożnych wiosek i miasteczek. Jego specyfika na badanym przez nas terenie polega na tym, że „nowymi osiedleńcami” są raczej wewnątrzni migranci z poszczególnych gmin czy powiatów – rodziny przemieszczające się z mniejszych, zupełnie nieatrakcyjnych pod względem rynku pracy miejscowości do większych, dogodniej położonych względem interesujących nas infrastruktur drogowych. To również reemigranci z Niemiec, Holandii, Anglii czy Irlandii, którzy powracają na stałe, choć częściej wahadłowo, w rodzinne strony. W przypadku gminy Miedzichowo są to mieszkańcy dużych miast, takich jak Poznań, Wrocław, Szczecin, Zielona Góra, którzy „wybierają życie

na prowincji”. Nowe osadnictwo nie jest jednak odpowiedzią na proces wyludniania się wsi, dlatego czynnik demograficzny musimy uznać za współdecydujący w upadaniu lokalnych biznesów, takich jak sklepy wielobranżowe oraz rozmaite usługi dla ludności (zob. Gołdyka 2005:11-28). Warto też być świadomymi, iż fluktuacjom podlegają nie jedynie małe biznesy, ale i większe, czego przykładem jest amerykańska firma Molex z Sulęcina (tzw. kabelki), która w konsekwencji kryzysu ekonomicznego z 2008 r. dziś zatrudnia o połowę mniej pracowników (pracownic).

Ponadto badany przez nas teren to także kwestia różnie rozumianych pograniczy. Przy czym interesujące jest zarówno pogranicze polsko-niemieckie, jak i wielkopolsko-lubuskie. Dalej to także historia samorządności terytorialnej, powstawania organizacji pozarządowych, nabywania coraz większych kompetencji w zakresie pozyskiwania środków finansowych, rozwój kapitału ludzkiego oraz oddolnej demokracji (zob. Żuk 2004; Nitschke, Flakowski 2009). Teren ten to te same procesy jak wszędzie indziej, natomiast były one wyraźne w naszych badaniach ze względu na przyjęte przez nas założenia metodologiczne – były to badania wielomiejscowe i mikroskalowe.

## WIELOMIEJSCOWOŚĆ PRZYDROŻNYCH SPOŁECZNOŚCI

Uważamy, że wielopoziomowy formalny opis całości obserwowanego przez nas terenu nie jest konieczny. Przede wszystkim wymagałyby on prezentacji województwa wielkopolskiego i lubuskiego, następnie wchodzących w ich skład powiatów, wreszcie gmin i poszczególnych miejscowości. Niuanse historyczne, kulturowe i społeczne kształtujące każdy z tych poziomów są zbyt liczne, a nasza opowieść jest opowieścią o współczesności. Chcemy ją osadzić przede wszystkim w kontekście struktur terytorialnych, jaką są gminy oraz dokonać ogólnego opisu odwiedzonych przez nas wsi i miasteczek. Uznajemy tę perspektywę za wystarczającą dla zrozumienia lokalnych uwarunkowań strukturalnych, społecznych

i przestrzennych. Fakt, iż badania realizowaliśmy niemal wyłącznie w miejscowościach położonych wzdłuż DK92, na odcinku między Nowym Tomysłem a Świeckiem, pozwala nam uniknąć wikłania się w zbędny naszym zdaniem detalizm, zwłaszcza, że konteksty procesów społeczno-ekonomicznych w znakomity sposób ilustrują narracje i historie naszych rozmówców. Wolimy też, by uogólnioną prezentację terenu naszych badań traktować jako element charakterystyki lokalnych krajobrazów kulturowych.

W 1925 r. amerykański geograf Carl O. Sauer zdefiniował krajobraz kulturowy jako zmodyfikowany przez działalność człowieka (dokładniej zaś określoną grupę kulturową) krajobraz naturalny (za: Fleming 1998: 112-117). Tak rozumiane pojęcie krajobrazu przez dekadę było aplikowane m.in. w ramach paradygmatu antropologii ekologicznej, służąc głównie do opisu przestrzennych ram życia danej społeczności (np. Hirsch, O'Hanlon 1995). W sposób oczywisty taki krajobraz musiał być uznany za wyróżniający się czymś, co dookreślało odrębność i specyfikę badanej grupy. W naszym przypadku uznajemy, iż jest to przydrożność wraz z „obecnością” zmieniającej się infrastruktury drogowej w jej przestrzennym oraz symbolicznym znaczeniu. Wobec tego społeczności, które zamieszkują miejscowości położone wzdłuż DK92 określamy jako przydrożne. Oczywiście różnią się one między sobą wielkością, dominującą w nich strukturą społeczną, przynależnością regionalną, wojewódzką, a nawet biografią potransformacyjną etc. Niemniej są to niuanse. Mieszkańców badanych przez nas miejscowości, m.in. dzięki ich krajobrazowej lokalizacji w sferze nieustannego przepływu i tranzytu, można rozpatrywać jako całość.

Pojęcie krajobrazu jest niestety obciążone przyrodniczością (Myga-Piątek 2005: 71-77), a nas nie do końca interesuje przyrodniczy aspekt przydrożności i głównie z tej przyczyny krajobraz ujmujemy metaforycznie. Zdecydowaliśmy się na użycie tego terminu, podobnie jak w przypadkach innych kategorii analitycznych, intuicyjnie. W zrealizowanym przez nas projekcie, a także w niniejszej książce staramy się prześledzić wpływy infrastruktury drogowej na lokalne społeczności, na konteksty ich życia, pośród których nie da się nie uwzględnić przestrzennego aspektu krajobrazu decydującego

o charakterystycznej przydrożnej estetyce, rytmie codzienności oraz kierunkach ekonomicznych przedsięwzięć.

Przydrożny krajobraz kulturowy jest więc swoistym zapisem dialogu między naturą a infrastrukturą, odbiciem długotrwałych relacji między ludźmi i środowiskiem ich życia. Życie codzienne mieszkańców badanego przez nas obszaru, wszystkie niemal zjawiska związane z położeniem wzdłuż DK92 oraz pomiędzy nią a autostradą A2, stosunki społeczne i gospodarcze znajdują wyraźne odbicie w formach zarówno przydrożnego jak i ekonomicznego krajobrazu. Uwzględniamy też, iż pełen jest on ukrytych znaczeń i symboli – kodów przestrzennych, strukturalnych oraz społecznych będących świadectwem niepowtarzalnej historii poszczególnych miejsc. Ponadto, iż kształtowany jest przez określone procesy zarówno o charakterze lokalnym, jak i globalnym, o różnej jakości, wymiarze, skali i tempie (Raszeja 2007: 75-77, 2009: 205-224).

Powtórzmy, podstawowy teren naszych badań rozciągał się na odcinku między Nowym Tomysłem a Świeckiem wzdłuż starej dwójki przecinającej 23 miejscowości wchodzące w skład 7 różnych gmin, tj. gminy Miedzichowo (pow. nowotomyski) w Wielkopolsce, gminy Trzciel (pow. międzyrzecki), Szczaniec, Świebodzin, Lubrza, Łągów (pow. świebodziński) oraz Torzym (pow. sulęciński) w Lubuskiem. W końcowej fazie projektu obszar ten został poszerzony o inne wielopolskie gminy zlokalizowane pomiędzy zachodnią obwodnicą Poznania a gminą Miedzichowo, obejmując gminę Tarnowo Podgórne w pow. poznańskim, gminę Kaźmierz oraz Pniewy w pow. Szamotulskim, a także gminę Lwówek w pow. nowotomyskim oraz od strony zachodniej miejscowości położone pomiędzy Boczowem a Świeckiem w powiecie słubickim. Przy czym przeprowadzone w nich badania miały charakter uzupełniający i za najważniejsze uważamy scharakteryzowanie miejsc objętych badaniami głównymi. Ich krajobrazowa specyfika to kompleks zróżnicowanych, lecz spójnych zjawisk o charakterze społecznym i kulturowym, a więc efekt splatania się wielu uwarunkowań i procesów, od geograficznych przez historyczne i ekonomiczne, po polityczne i społeczne.

PIERWSZY ODCINEK BADAŃ:  
„NIE JEST DOBRZE, NIE TO, CO 20 LAT TEMU”

DK92 przebiega przez wiejską gminę Miedzichowo w jej południowej części przecinając takie miejscowości jak Bolewice, Bolewiko, Sępólno, Miedzichowo oraz Stary Folwark. Gmina ta należy do największych w powiecie nowotomyskim (stanowi 20,61% jego powierzchni<sup>4</sup>), a jej przynależność do tej jednostki terytorialnej posiada odmienną historię niż pozostałe gminy; w latach 1975-1998 wchodziła w skład województwa gorzowskiego<sup>5</sup>. Pod względem geograficznym zlokalizowana jest w zachodniej części Wielkopolski, a jej siedziba znajduje się w Miedzichowie<sup>6</sup>, położonym w odległości 19 km od Nowego Tomysła i 81 km od Poznania. Teoretycznie jej atutem jest dobre położenie względem autostrady A2<sup>7</sup>. Na jej terenie znajduje się wjazd i zjazd z autostrady – tzw. węzeł nowotomyski, a odległości między nią a badanymi przez nas miejscowościami wahają się między 3 a 6 km. Za szczególnością gminy Miedzichowo na tle innych gmin nowotomyskich przemawia jej przestrzenny charakter, tj. rozproszone i nieregularne osadnictwo, wysoki poziom zalesienia (70% obszaru) i niski poziom uprzemysłowienia oraz brak działającego na jej terenie ośrodka kultury<sup>8</sup>. Podstawowe zadania tego typu instytucji przejął Urząd Gminy,

4 [www.polskawliczbach.pl/gmina\\_Miedzichowo](http://www.polskawliczbach.pl/gmina_Miedzichowo) (data dostępu 06.06.2017).

5 Dz.U. 1975 nr 16 poz. 91. Ustawa z dnia 28 maja 1975 r. o dwustopniowym podziale administracyjnym Państwa oraz o zmianie ustawy o radach narodowych, [www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19750160091](http://www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19750160091) (data dostępu 06.06.2017).

6 Miedzichowo nie należy do największych miejscowości w gminie. Znacząco większą są prawie dwutysięczne Bolewice. Swego czasu odbyło się referendum w sprawie przeniesienia siedziby gminy do Bolewic, jednak większość mieszkańców opowiedziało się za utrzymaniem siedziby w Miedzichowie. Zdecydowała o tym niska frekwencja w Bolewicach i bardzo wysoka w Miedzichowie. Świadczy to o znacznych różnicach w aktywności, samorządności i zainteresowaniu sprawami gminy mieszkańców obu wiosek.

7 Autostrada A2 przecina gminę w kilku miejscach od południa przy granicy z gminą Nowy Tomysł oraz na południowym zachodzie przy granicy z województwem lubuskim.

8 [www.miedzichowo.pl/2-54-o-gminie.html](http://www.miedzichowo.pl/2-54-o-gminie.html) (data dostępu 06.06.2017).

aktywizując życie kulturalne poprzez współpracę z placówkami oświatowymi i organizacjami społecznymi.

Według danych statystycznych z 2016 r. gmina Miedzichowo była zamieszkiwana przez 3658 osób, w tym około 1,9 tys. w Bolewicach, 150 w Bolewiku, 450 w Miedzichowie, 24 w Sępólnie oraz 117 w Starym Folwarku<sup>9</sup>. Uogólniając, mieszkańcy tych miejscowości borykają się ze zmianami o charakterze ekonomicznym, będącymi konsekwencją utraty przez DK92 statusu głównej trasy łączącej zachodnią i wschodnią część Polski. Otwarcie autostrady A2 pod koniec 2011 r. zdecydowało o znaczącym spadku tranzytu turystycznego, odbierając tym samym klientów sektorom usługowym powiązanim w szczególności z branżą hotelarską i gastronomiczną. Niemniej w ich miejsce zaczęły rozwijać się, położone najczęściej w głębi gminy, liczne gospodarstwa agroturystyczne. „Agroturystyka na terenie gminy ma duże szanse i możliwości rozwoju, gwarantuje to przede wszystkim czyste powietrze, warunki klimatyczne oraz życzliwość gospodarzy. Położenie kwater agroturystycznych stwarza możliwość uprawiania pieszych i rowerowych wycieczek turystycznych, a bogactwo runa leśnego umożliwia zbieranie grzybów i jagód” (*Gmina Miedzichowo – Nie da się ukryć! Daj się skusić!* 2012: 25).

Historia gminy Miedzichowo związana jest z obszarami leśnymi. W XVIII w. powstawały na jej terenie liczne wsie ołederskie (Pelczyk 1997, s. 40-42) i do dziś zachowała się ich charakterystyczna zabudowa. Są to luźno rozrzucone gospodarstwa, znajdujące się często w znacznej odległości od siebie. Wobec tego badane przez nas miejscowości wyraźnie odróżniają się od pozostałych tworzących gminę Miedzichowo, bowiem o ich układzie przestrzennym i estetyce decyduje przede wszystkim obecność DK92. Zabudowa tych wsi jest zwarta i prostopadła do szosy. „Najważniejsze miejscowości Gminy usytuowane są przy drodze nr 92, co tylko uwydatnia

9 Zob. *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 154, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017) oraz strona internetowa Gminy Miedzichowo, [www.miedzichowo.pl/miejscowosci-w-gminie.html](http://www.miedzichowo.pl/miejscowosci-w-gminie.html) (data dostępu 30.05.2017).

dogodne położenie turystyczne i inwestycyjne” (*Gmina Miedzichowo – Nie da się ukryć! Daj się skusić!* 2012: 19).

Rozproszenie miedzichowskich miejscowości przekłada się na brak rozbudowanych więzi sąsiedzkich oraz trudności związane z organizacją wydarzeń kulturalnych. Więzy te były z resztą niełatwe do wytworzenia po II wojnie światowej ze względu na mieszany charakter struktury społecznej mieszkańców poszczególnych wsi – od „od zawsze” polskich Bolewic (interesujących ze względu na lokalną endogamię przekładającą się na system ksywek i endonimów) (Rutkiewicz 1998, s. 141-169), po miejscowości z przeważającym udziałem ludności z Kresów Wschodnich (zwłaszcza z okręgu stanisławowskiego i tarnopolskiego), także repatriantów z USA czy przymusowych wysiedleńców z terenów Niemiec. Wśród naszych rozmówców znalazły się osoby, które spędziły wczesne dzieciństwo na Kresach Wschodnich. Pochodzenie to, w sposób oczywisty przekłada się na praktyczną zawartość pewnych tradycji kulturowych (Stanisz 2015c). Do charakterystycznych cech infrastrukturalnych gminy z pewnością należy przecinająca ją wzdłuż i wszerz sieć szlaków rowerowych, które wykorzystywane są w lokalnych działaniach ekonomicznych oraz oświatowo-kulturalnych nastawionych na turystykę. Ponadto gmina posiada dość dobrze rozbudowaną infrastrukturę techniczną. Na jej terenie znajdują się wszelkie potrzebne mieszkańcom instytucje: Urząd Gminy z siedzibą w Miedzichowie, Zespoły Szkół wraz z boiskiem wielofunkcyjnym w Miedzichowie oraz „Orlikiem” w Bolewicach, urzędy pocztowe, ośrodki zdrowia, Bank Spółdzielczy, biblioteka publiczna, stacja paliw, komisariat policji i kilka jednostek Ochotniczej Straży Pożarnej.

W gminie funkcjonują również założone w pierwszych latach XXI w. organizacje pozarządowe, takie jak: Stowarzyszenie Społeczno-Kulturalne Aktywnych Kobiet Bolewic, Stowarzyszenie Społeczno-Kulturalne Przyjaciół Ziemi Miedzichowskiej, Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Kultury, Sportu i Promocji Sołectwa Grudna, które organizują i wzbogacają życie kulturalne własnej wsi, Stowarzyszenie Uśmiech Pokoleń, Fundacja Jeziora Silna Duża, a także Stowarzyszenie Miedzichowo – Bezpieczna Gmina, działające głównie na rzecz poprawy bezpieczeństwa mieszkańców.

Stowarzyszeniem specjalizującym się w zakresie krzewienia kultury fizycznej jest Klub Sportowy „Dąb Bolewice”<sup>10</sup>.

Gmina Miedzichowo od wielu lat jest znanym producentem wikliny oraz jej wyrobów, takich jak kosze, plecionki, meble czy ozdoby. Z danych historycznych wynika, że w roku 1933 w regionie Miedzichowa uprawiano 600 ha wikliny, na nieco ponad 2 tys. ha w całym kraju, co było znaczące i dawało opinię wiodącego. Od 1968 r. uprawa wikliny w okolicach Miedzichowa zaczęła raptownie spadać. Popularyzację wikliny Miedzichowo zawdzięcza sąsiedztwu Trzciela, od którego zaczęła się wędrówka wikliny po całej Polsce (Juchniewicz 1993: 249-266; Guzenda 1998). Choć w ostatnich latach okoliczne plantacje wikliny znacząco się skurczyły, to ślady tej działalności gospodarczej są jeszcze widoczne np. w sezonowo otwieranych punktach handlowych, usytuowanych wzdłuż DK92.

Jeśli chodzi o produkcję wikliny, gospodarzy trudniących się tym zostało tylko kilka, a najprężniej działające jest w Prądówce (uprawa oraz wyrób mat). Czynniki, które powodują zanikanie działalności wikliniarskiej są: brak popytu spowodowany względnym nasyceniem rynku produktem i modą, dominacja praktyczniejszych i tańszych towarów plastikowych, nadużycia ze strony prywatnych skupujących towar, niskie ceny (w porównaniu ze stałymi i godnymi cenami firm państwowych), spiski cenowe, konkurencja w postaci „wiklinowego zagłębia rzeszowskiego”, brak rąk do pracy i wysokie oczekiwania pracowników co do wynagrodzenia. Uprawa wikliny, produkcja i sprzedaż mat jest zajęciem o wiele bardziej zyskowym niż chałupnicze wyplatanie produktów i ich sprzedaż. Obecnie przydrożna sprzedaż produktów plecionkarskich z wikliny odbywa się tylko w dwóch położonych w gminie punktach sprzedaży figur ogrodowych (oba w Miedzichowie). Zarówno pomoc przy uprawie szparagów i wikliny, jak i plectenie wikliny stanowią dla części osób możliwość dodatkowego zarobku. [Fragment notatki terenowej autorstwa Joanny Książek, 08.06.2015]

Innym wyróżniającym gminę produktem są szparagi, na które sezon trwa od maja do końca czerwca. Znaczący wpływ na obecność plantacji szparagów w tym rejonie ma występowanie piaszczystych

<sup>10</sup> [www.miedzichowo.pl/stowarzyszenia.html](http://www.miedzichowo.pl/stowarzyszenia.html) (data dostępu 06.06.2017).

gleb. Szacuje się, że uprawa tego szlachetnego warzywa na terenie gminy wynosi ok. 40 ha (por. Brożek 2008b; Nijak 2015).

Uprawa typowego sezonowego produktu jakim są szparagi z roku na rok traci na popularności. Opłacalność uprawy spada, zwłaszcza w połączeniu z kosztami nowych nasadzeń) co około 15-20 lat. Powoduje to starzenie się plantacji i w końcu rezygnację z upraw. Głównymi problemami, które napotykają „szparagowcy” są brak rąk do pracy i wysokie oczekiwania pracowników co do wynagrodzenia za nią, nadużycia ze strony handlujących pośredników, masowa, zmechanizowana produkcja w Niemczech dająca produkt tańszy lub w porównywalnej cenie. Sprzedaży przydrożnej podejmuje się najbardziej wytrwali, a ich motywacją jest ominięcie pośredników handlowych, których działalność postrzegana jest jako wyzysk. Handel przydrożny szparagami jest coraz trudniejszy, np. z uwagi na dostępność taniego produktu zarówno w Niemczech, jak i w supermarketach w Polsce. Nieoczywistym powodem są tutaj zmiany mentalnościowe młodego pokolenia w tym i współczesnych kierowców podróżujących DK92, polegające na tym, że cechy zapobiegliwości i oszczędności (które kazały kierowcy zatrzymać się przy drodze, by kupić tańszy i często lepszy jakościowo produkt) oddają pole niefrasobliwości finansowej oraz preferowaniu szybkiego stylu życia. Z drugiej strony można sobie wyobrazić, że wzrastająca w społeczeństwie świadomość ekologiczna może ograniczać kupowanie produktów nie tylko sprzedawanych, ale i uprawianych przy dużych i uczęszczanych drogach, jako zanieczyszczonych. [Fragment notatki terenowej autorstwa Joanny Książek, 08.06.2015]

Do najważniejszych przedsiębiorstw w gminie zaliczane są: sklep ekologiczny „W Krainie Natury” sprzedający certyfikowane produkty ekologiczne, organiczne i naturalne; działający na rynku od 1996 r. producent wyrobów z wikliny, obecnie sprzedający swoje wyroby za pośrednictwem serwisu ogłoszeniowego OLX, promujący swoją działalność w blogosferze<sup>11</sup>; firma wikliniarska Kotwiczopłot

11 Jest to założony w 2013 r. blog noszący taką samą nazwę jak firma – Wyrób i sprzedaż wyrobów z wikliny – Małgorzata i Henryk Napierała. W jednym z pierwszych wpisów można przeczytać: „Plecionkarstwo i wikliniarstwo to ginące zawody. Wyroby z wikliny są wypierane z naszego rynku za sprawą tańszych zamienników z Chin. Ale czy dorównują im jakością? Oczywiście, że nie! Na tym blogu chcemy pokazać,

działająca od 1999 r. w Miedzichowie, wcześniej w Niemczech pod nazwą Flechtanke<sup>12</sup>; Usługowy Zakład Prac Leśnych MAR-WIR działający w Bolewicach od 1993 r.; firma P.P.H.U Elektro-Sław z 2007 r. wykonująca prace związane z instalatorstwem elektrycznym; położony na poboczu DK92 na wysokości Starego Folwarku Bar „Słoneczko” założony w 1992 r.; translokalna firma Wasser Mann istniejąca od 1999 r. – wyłączny dystrybutor na Polskę technologii pomp ciepła wiodącej francuskiej firmy Thermatis Technologies; działający od 1994 r. warsztat samochodowy w Starym Folwarku; utrzymujący się na rynku już 27 lat Usługowy Zakład Stolarki w Bolewicach oraz agroturystyczne Rancho Colorado w Trzcielu Odbudowie<sup>13</sup>.

Największą miedzichowską miejscowością są Bolewice, które po II wojnie światowej znalazły się w powiecie nowotomyskim, a po likwidacji powiatów w województwie gorzowskim. Jednak nadal pozostały ściśle związane z Nowym Tomysłem. W tamtym czasie utworzono na ich terenie Spółdzielnię Kółek Rolniczych, jednak we wsi nie powstał PGR i rolnicy pozostali właścicielami ziemi. Miało to duże znaczenie, gdyż w miejscowościach pegeerowskich, po likwidacji państwowych gospodarstw pojawiło się bezrobocie, co w dużej mierze ominęło Bolewice. Nie tylko w Bolewicach z resztą i podobnie jak w całej Wielkopolsce pojawiło się zjawisko dwuzawodowości – ludzie pracowali zarówno na roli jak i w tworzonych

---

że w Polsce istnieją jeszcze fantastyczni rzemieślnicy z pasją! Jesteśmy producentem wyrobów z wikliny z wieloletnim doświadczeniem. Zaczęło się kilkanaście lat temu i nieprzerwanie trwa do dzisiaj. Nie ma dla nas rzeczy niemożliwych, o czym na pewno przekonacie się niebawem. Do tej pory mieliśmy wiele bardzo niepotrzebnych zleceń, którym podołaliśmy. Kosztowało nas to wiele wysiłku i starań, ale satysfakcja była ogromna. Oprócz wyrobów na zamówienie specjalizujemy się w naszych typowych produktach”. Zob. [www.wyroby-z-wikliny.blogspot.com/2013/](http://www.wyroby-z-wikliny.blogspot.com/2013/) (data dostępu 10.06.2017).

- 12 Jej właściciel podczas III Spotkania Przedsiębiorców w 2015 r. w Miedzichowie otrzymał nagrodę „Kreatywny Przedsiębiorca 2014” za wkład w modernizację i rozwój wsi Miedzichowo (chodzi o otwarcie niepublicznego punktu przedszkolnego w Miedzichowie, dzięki któremu dzieci nawet z najmniejszych miejscowości mają szansę na rozwój i edukację).
- 13 Przedsiębiorstwami tymi chwali się m.in. na swojej stronie internetowej Urząd Gminy Miedzichowo. Zob. [www.miedzichowo.pl/informator.html](http://www.miedzichowo.pl/informator.html) (data dostępu 10.06.2017).

po transformacji ustrojowej zakładach przemysłowych. W pierwszych latach 90. XX w. w Bolewicach powstało kilka nowych ulic, zbudowano wiele nowych domów, otwarto prywatne sklepy wielobranżowe, kawiarnie, zakłady rzemieślnicze oraz firmy nastawione na obsługę intensyfikującego się tranzytu DK92. Z drugiej strony likwidowano SKR oraz zmniejszono stan zatrudnienia w funkcjonującym we wsi nadleśnictwie. W tym okresie większość mieszkańców na stałe przeszło z rolnictwa do przemysłu i handlu, wielu z nich pracuje w Nowym Tomyślu. W prawie każdej rodzinie są też osoby, które przynajmniej sezonowo wyjeżdżają do pracy za granicę, głównie do Niemiec.

Około 5 km od centrum Bolewic zlokalizowane jest Bolewicko. Położone jest 8 km na wschód od siedziby gminy. Powstało jako wieś olęderska w XVIII w., toteż na jego terenie znajduje się wiele zabytkowych budynków<sup>14</sup>. W pobliżu Bolewicka przebiega pięć łącznikowych szlaków rowerowych. Na specyfikę wsi składa się znajdujący się w niej Ośrodek sportowo-rekreacyjny z całorocznymi kortami tenisowymi oraz Szkolne Schronisko Młodzieżowe obsługujące tzw. zielone szkoły, biwaki i inne wycieczki szkolne.

Między Bolewickiem a Miedzichowem mieści się licząca około 20 mieszkańców osada Sępólno, w której dawniej funkcjonował okręg wiejski. To w tej osadzie znajduje się wybudowany w latach 70. XX w., dziś podupadły gościniec „Otwarte Wrota”.

Ten zajazd działa od 1974 r., a ja oczywiście od 1975 r. całe dzieciństwo i do tej pory. Wpierw z rodzicami żeśmy to prowadzili, potem rodzice mi to przekazali. To było w pierw w agencji, potem było w dzierżawie i na koniec żeśmy to wykupili. I w miarę, jakoś tam w miarę... nie dorobiliśmy się majątku, ale dobrze żeśmy sobie żyli. I w momencie kiedy powstała autostrada skończyło się wszystko. Obroty spadły do 70%. I przebranzowiłam to. Uciekłam

14 Poolęderska scheda jest jednym z tych elementów kulturowych, którymi gmina Miedzichowo stara się promować. Bolewicko choćby w folderach reklamowych jest wskazywane jako najciekawiej położone, idealne na piesze i rowerowe wędrowki. Zob. *Gmina Miedzichowo – Nie da się ukryć! Daj się skusić!* (2012), Miedzichowo: Urząd Gminy Miedzichowo, s. 6, [www.miedzichowo.pl/files/file/FOLDER\\_gmina\\_miedzichowo.pdf](http://www.miedzichowo.pl/files/file/FOLDER_gmina_miedzichowo.pdf) (data dostępu 10.06.2017).

po prostu do tego, żeby nie płacić podatku, prądu, bo to wszystko było, wiadomo jak w zakładach to się robi, to wszystko 100% więcej się płaciło i ja zrobiłam sobie z tego miejsca agroturystykę. Ale mimo wszystko jednak... Już w tej chwili pozwaliałam pracowników. Została tylko rodzina, która mi pomaga. To jest straszne! Ja strasznie to przeżywam, bo myślałam, że tutaj do końca mojego życia będzie tak, że będę pracowała i bo po prostu kochałam ten zawód! No ale niestety. Jakoś w tej chwili wystawiłam to na sprzedaż, ale od roku czasu jesteśmy w biurze nieruchomości i nie było żadnego zainteresowania (...) Proszę sobie wyobrazić, że są dni takie, że nikt nie przyjeżdża. Są dni takie, że sprzedam jedną herbatę! Hotel to już w ogóle! Na hotelu prawie nie mam nigdy niko- go. Nie wiem dlaczego to się stało (...) Bardzo dobrze mi się jeździ autostradą, ale powiem szczerze: nienawidzę jej! Nienawidzę jej! [Właścicielka gościńca „Otwarte Wrota” w Sępólnie]

Miejscowością położoną już przy granicy z województwem lubuskim, 3 km od Trzciana jest Stary Folwark, w którym zaraz przy DK92 wznosi się charakterystyczny trzykondygnacyjny budynek młyna z około 1920 r., od wielu lat bezskutecznie wystawiany jest na sprzedaż w ramach oferty inwestycyjnej gminy Miedzichowo. Po zdemontowaniu wyposażenia młyna budynek pełnił funkcję magazynu. Dalej na zachód, po obu stronach DK92, jeszcze na terenie Starego Folwarku, rozciąga się zespół stawów rybnych, wybudowany w latach 70. XX w., dziś wykorzystywany głównie na użytek działalności, jaką jest agroturystyka. Pod względem krajobrazu ekonomicznego w miejscowości tej najbardziej charakterystyczne są dwie firmy: założona w 2004 r. specjalizująca się w imporcie i eksporcie używanych pojazdów ciężarowych, specjalistycznych, maszyn budowlanych oraz naczep firma MAKU Eksport Import oraz działający od 1992 r. bar „Słoneczko”<sup>15</sup>. Stary Folwark to także podupadający

15 „Do 1996 r. firma funkcjonowała jako mały bar z dość niewyspecjalizowaną ofertą produktów. W 1996 r. obiekt został rozbudowany i w oddzielnym pomieszczeniu zaczęła funkcjonować smażalnia ryb. Od tej pory ryby są głównym daniem w ofercie baru ‘Słoneczko’. W związku z dużą sprzedażą dań rybnych w 2003 r. lokal został rozbudowany – powiększono salę konsumpcyjną oraz wybudowano oddzielne pomieszczenie przystosowane do smażenia ryb, wyposażone w patelnie elektryczne, piece gazowe oraz pochłaniacze przemysłowe. Na sali konsumpcyjnej znajduje się obecnie ok. 20 miejsc konsumpcyjnych. Miejsca dla gości restauracji znajdują się również na zewnątrz lokalu – w kwiatowych altanach przy ławostołach (ok. 30

przydrożny zakład autonaprawczy, który swojego czasu zajmował się również handlem używanymi samochodami. Ograniczanie liczby klientów przydrożnego warsztatu samochodowego w Starym Folwarku nie jest powodowane otwieraniem kolejnych odcinków autostrady. Wpływ na to miało najpierw korzystanie z lawet, zamiast sprowadzania używanych aut „na kołach”, a więc usprawnienie w obszarze handlu autami używanymi w ogóle, a następnie nowe regulacje prawne i celne oraz dynamiczny rozwój pierwotnego rynku motoryzacyjnego w Polsce poprzez rozwój sieci kredytów i leasingów.

#### DRUGI ODCINEK BADAŃ:

#### „TU WSZYSTKIEGO BRAKUJE, BO TU SIĘ NIC NIE DZIEJE”

Gminą usytuowaną na pograniczu wielkopolsko-lubuskim należącą do powiatu międzyrzeckiego jest miejsko-wiejska gmina Trzciel. Samo miasto będące siedzibą gminy w latach 1975-1998 administracyjnie należało do województwie gorzowskiego<sup>16</sup>. Sieć osadniczą gminy tworzy 16 miejscowości, w tym 12 sołectw, spośród których interesowały nas Jasieniec (wraz z niewielką przydrożną osadą Bieleń), Lutol Suchy oraz Brójce. Gmina Trzciel położona jest 100 km od granicy polsko-niemieckiej, z zachodu na wschód przecina ją autostrada A2 oraz DK92. Na południe od Trzciela zlokalizowany jest węzeł autostradowy, a koło Chociszewa Miejsce Obsługi

---

miejsce). W 2010 r. uzyskaliśmy pozwolenie na kolejną rozbudowę lokalu z salą konsumpcyjną przeznaczoną dla ok. 60 osób oraz dwie toalety przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Ta inwestycja, sfinalizowana ze środków własnych jest obecnie na ukończeniu. Poza właścicielem, firmę tworzy 5 osób zatrudnionych na umowę o pracę oraz 2 osoby pracujące na umowę zlecenie. Obsługę księgową prowadzi biuro rachunkowe. Klientom oferujemy głównie ryby słodkowodne i morskie, których sprzedaż zwiększa się z roku na rok – np. w miesiącu czerwcu 2011 r. wynosiła 300 kg”, [www.barsloneczko.pl/?page\\_id=5](http://www.barsloneczko.pl/?page_id=5) (data dostępu 06.06.2017).

16 Jeszcze wcześniej przed II wojną światową Trzciel nazywał się Tirschtiegel. Miasto przecinała granica, wytyczona Traktatem Wersalskim po zakończeniu I wojny i Powstania Wielkopolskiego. Jego większa, zachodnia część znajdowała w Niemczech, wschodnia zaś w Polsce. Dzięki położeniu w dwóch państwach Trzciel stał się stolicą przemysłowców na zachodnich rubieżach II Rzeczypospolitej. Do Niemiec szmuglowano przede wszystkim żywność i przepędzano stada gęsi, a do Polski przemycano artykuły gospodarcze.

Podróżnych III klasy. Ważnymi szlakami komunikacyjnymi są także: droga wojewódzka nr 137 łącząca Trzciel z Międzyrzeczem oraz linia kolejowa Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski z dwoma stacjami w Panowicach i Lutolu Suchym. Do Zbąszynia i linii kolejowej Warszawa – Berlin jest 15 km, a do lotniska w Babimoście – 30 km.

Całą gminę zamieszkuje obecnie 6545 osób, w tym 2494 żyje w samym Trzcielu. Interesujące nas miejscowości różnią się co do wielkości oraz liczebności ich rezydentów. I tak w Jasieńcu wraz z Bieleniem jest to około 340 osób, Lutolu Suchym około 500, a w Brójcach blisko tysiąc<sup>17</sup>.

W gminie nie ma dużych zakładów przemysłowych. Trzciel znany jest z uprawy wikliny, szparagów i stolarstwa. Dominuje w niej więc handel i usługi, szczególnie zaś agroturystyka. Samo miasto Trzciel przez naszych rozmówców było określane jako „miasto emerytów i rencistów”.

Trzciel to miasteczko ponemieckie, nadal się to pamięta. Ludzie napływowi, głównie ze wschodnich ziem. Ma się wrażenie, że wszyscy się znają, mówią sobie dzień dobry i przystaną choć na słówko. Dodatkowo z rozmów dowiedziałam się, że miasteczko jest bardzo bezpieczne, nie ma złodziei ani chuliganów. Można spokojnie się poruszać o każdej godzinie dnia i nocy i nic się nie stanie. Trzciel jest podzielony na stare miasto – to ta część, gdzie jest kościół i ulica Kolejowa czyli była granica polsko-niemiecka, którą nadal symbolizują tory. Nowe miasto jest tu gdzie rynek, bloki, cmentarz komunalny. Granica przebiega na moście, nad Obrą. W Trzcielu są dwa większe markety czyli Biedronka i Dino. Z restauracji to Omtel: „jakaś Ukrainka go prowadzi ale jedzenie dobre”. Oprócz tego wymieniam się bar „Słoneczko”. Są też dwa bary czyli Ramona i caffe bar „U Jacka”. Generalnie widzi się na ulicach emerytów lub młodzież uczącą się. Kilka osób w średnim wieku, kilka zaledwie dziewczyn z wózkami. [Fragment notatek terenowych autorstwa Ewy Krygiel, 03.09.2015]

---

17 Zob. *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 112, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017).

Życie kulturalne gminy skupia się przy Ośrodku Kultury, Bibliotece Publicznej i miejscowych szkołach. Gmina jest aktywna we współpracy międzygminnej i należy m.in. do Stowarzyszenia Gmin Rzeczpospolitej Polskiej Region Kozła, Euroregionu Pro Europa Viadrina, Lokalnej Grupy Działania Regionu Kozła oraz Lokalnej Grupy Rybackiej Obra – Warta.

Na infrastrukturę społeczną gminy Trzciel składają się: Urząd Gminy i Miasta, Gospodarczy Bank Spółdzielczy w Trzcielu wraz z punktem kasowym w Brójcach, Urząd Pocztowy w Trzcielu oraz Agencja Poczтовая w Brójcach, Niepubliczny Zakład Opieki w Trzcielu i Brójcach, prywatny gabinet stomatologiczny w Trzcielu, posterunek policji w Trzcielu, Gminny Ośrodek Kultury i Sportu, Biblioteka Publiczna oraz jej filie w Brójcach i Lutolu Suchym, Zespół Edukacyjny w Trzcielu i Brójcach, Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Trzcielu, Nadleśnictwo Trzciel oraz Ośrodek Pomocy Społecznej w Trzcielu.

Gmina jest bogata pod względem organizacji pozarządowych, na sieć których składają się liczne kluby sportowe (Klub Olimpijczyka, Klub Sportowy „Chrobry”, Uczniowski Klub Sportowy „Orlęta”, Ludowy Uczniowski Klub Sportowy „Galmar” w Brójcach, Miejsko-Gminny Ludowy Klub Sportowy „Obra” i „Orlęta”, Gminny Szkolny Związek Sportowy, Uczniowski Klub Sportowy „Orkan” oraz Uczniowski Klub Sportowy „Obra” w Trzcielu), Ochotnicze Straże Pożarne w Trzcielu, Brójcach, Chociszewie, Lutolu Mokrym i Suchym, Sierczu oraz Sierczynku; dalej – Stowarzyszenie „Chociszewo – Wspólna Przyszłość” oraz Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna im. 1-go Maja w Chociszewie, Fundacja „Nasz Dom” w Lutolu Mokrym 48, Stowarzyszenie Zastępczego Rodzicielstwa oraz Stowarzyszenie Koło Gospodyń Wiejskich w Sierczynku, Stowarzyszenie „Nasza Wieś Jutro” w Starym Dworze. W samym Trzcielu z kolei działają: Stowarzyszenie Miłośników Trzciela, Koło Terenowe Związku Sybiraków w Trzcielu, Fundacja Rozwoju Inicjatyw Społecznych FRIS w Trzcielu, Stowarzyszenie Trzcielscy Seniorzy, Trzciel XXI – jednostka terenowa Stowarzyszenia Lubuskie XXI, Trzcielskie Stowarzyszenie Wędkarskie oraz Koło PZW Trzciel.

Od co najmniej 2010 r. gmina walczy o budowę obwodnicy, która miałaby połączyć autostradę A2 z krajową „dwójką” oraz odciążyć z ruchu samochodowego (zwłaszcza ciężarówek) centrum miasta (Krzemiński 2011; *Trzciel odetchnie przy A2* 2012). Do tej pory miasto nie doczekało się objazdu pierwotnie mającego powstać do 2014 r. Stało się tak zarówno ze względów organizacyjnych oraz finansowych (zob. Kordyjalik 2013), jak i na skutek problemów generowanych na poziomie władz samorządowych<sup>18</sup> (Brożek 2010).

W Trzcielu od lat mówi się o wybudowaniu zachodniej obwodnicy miasta, która miałaby połączyć autostradę z drogą krajową nr 2 oraz drogami do Pszczewa, Międzyrzecza i resztą regionu. Na razie tylko się mówi i na dobrą sprawę nie wiadomo, kiedy ruszy wyczekiwana przez mieszkańców inwestycja. Autostrada przecież nie spadła z nieba. Od kilkunastu lat było wiadomo, że powstanie. Władze skupiły się na walce o węzeł. Zapomniały natomiast, że trzeba do niego dojechać. [Fragment artykułu z „Gazety Lubuskiej” *Autostrada A2 gotowa, ale tiry na nią nie wjadą* (Brożek 2011)]

Ponadto gmina Trzciel, jako najmniejsza i najbiedniejsza w powiecie międzyrzeckim, nieustannie boryka się z problemami związanymi z niską jakością dróg zarówno gminnych jak i powiatowych (por. Brożek 2008a). Infrastruktura drogowa była jedną z najczęściej negatywnie komentowanych spraw w narracjach większości naszych rozmówców z Trzciela. Wywołuje to pewien dysonans wobec faktu, iż otwarcie nowego odcinka autostrady A2 w listopadzie 2011 r. odbyło się na terenie węzła „Trzciel”. Uroczystość ta przybrała przecież formę pompacyjnej celebracji modernizacji poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej. To właśnie w jej

18 W 2010 nietrzeźwy burmistrz Trzciela spowodował wypadek drogowy – wjechał w policyjny radiowóz. W konsekwencji burmistrz sam poddał się karze i uzgodnił ją z prokuratorem. Otrzymał 6 miesięcy więzienia w zawieszaniu na dwa lata, 3 tys. złotych grzywny i zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres dwóch lat. W wyborach samorządowych osoba ta została, po przymusowej przerwie w latach 2010-2013, ponownie wybrana na stanowisko burmistrza Trzciela. Warto dodać, że funkcję tę wcześniej pełniła od 1998 r.



trakcie ówczesny Prezydent RP Bronisław Komorowski mówił o wyzbywaniu się „kompleksu polskich dróg”<sup>19</sup>.

Drugą co do wielkości, po Trzcielu, miejscowością w gminie są Brójce – niegdyś miasto, aktualnie wieś położona około 14 km na południowy zachód od Trzciela. Z perspektywy historycznej oraz etnograficznej miejscowość tę należy uznać za interesującą przez wzgląd na jej dawną wielokulturowość. Przez stulecia w Brójcach żyli obok siebie Polacy, Niemcy i Żydzi, o czym świadczą resztki zabytkowych cmentarzy (ewangelicki i żydowski kirkut), oraz dwie świątynie (budynek synagogi zachował się, ale utracił dawne cechy). W czasie II wojny światowej na północ od miasta powstał obóz karny Brätz, zlikwidowany dopiero na początku 1945 r. Początkowo więziono w nim Żydów, później przekształcono w tzw. obóz pracy wychowawczej dla Polaków i więźniów z całej Europy. W 1945 r. Brójce zostały ponownie przyłączone do Polski. Dotychczasowych mieszkańców wysiedlono do Niemiec, zasiedlając miejscowość ludnością pochodzącą z Kresów i z centralnej Polski. Miasteczko pozbawione przedwojennych rzemieślników i kupców nabrało charakteru wiejskiego i w 1946 r. utraciło prawa miejskie, a w latach 1973-1976 wieś była siedzibą gminy Brójce<sup>20</sup>.

Obecnie w miejscowości tej znajdują się m.in. dwa hotele z restauracjami, bank, stacja benzynowa, poczta, ośrodek zdrowia, szkoła z halą sportowa, sklepy i mała gastronomia.

Tu jest rolniczo, znaczy gmina jest podzielona na takie dwa regiony, tutaj jest rejon słabo, słaby w gruntach, grunty są słabej jakości. Lepszej jakości są na terenie Brójec i Lutola Suchego, Łagowca, Chociszewa, to są nasze tutaj wioski przyległe i tam rolnictwo troszeczkę ma inny, a tutaj, ma inny wydźwięk. Jeżeli tutaj są jakieś, rolnicy są to parają się hodowlą zwierząt no i tutaj mamy też, jesteśmy w granicach parku krajobrazowego, jesteśmy w otulinie tego parku, bo już za 2-3 km zaczyna się park, Pszczewski Park Krajobrazowy, no i też mamy pewne obwarowania związane z tym. Bo to już jako otulina parku to wiadomo, że i budownictwo itd. nie może iść w jakimś

19 Materiał filmowy TVN24 pt. *Mamy szansę na pozbycie się kompleksu polskich dróg*, 30.11.2014, [www.tvn24.pl/www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/mamy-szanse-na-pozbycie-sie-kompleksu-polskich-drog,192453.html](http://www.tvn24.pl/www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/mamy-szanse-na-pozbycie-sie-kompleksu-polskich-drog,192453.html) (data dostępu 20.05.2017).

20 [www.ziemialubuska.pl/855,822.html](http://www.ziemialubuska.pl/855,822.html) (data dostępu 20.03.2014).

tam czy otwieranie zakładów przemysłowych. Niektóra ziemia jest uprawiana tylko po to, żeby była uprawiana, żeby nie doczepili się inspektorzy (...). Powstała w naszej gminie baza hotelowa w miejscowości Brójce i hotel „Wiktoria”, ale przede wszystkim tutaj hotel „Maria” – to jest rodowity nasz mieszkaniec, który zaczął od małego barku i do tego dobudowywał, dobudowywał, aż doszedł do tego momentu. „Wiktoria” też powstała w tym samym sensie (...). Poza tym stacja benzynowa tam jest też przy tym „Wiktoria” (...). Tutaj też są prywatne kwatery i też motel jest przy stacji, który „Omtel” się nazywa. „Omtel” z tego względu, żeby obniżyć... bo to kiedyś motel pisało na tym, ale tam są pewne chyba standardy czy w podatkach, czy w czymś i jeżeli zrobisz nazwę inną, to możesz utrzymać inny standard pokoi itd. „Omtel” – zamienione litery i już masz, nie masz standardu motelu, to jest tak jakby kwatery prywatna i to już wtedy na innych zasadach jest traktowane, nie? Polak potrafi, przedsiębiorczy jest. Tutaj na pewno daje dużo pracy wulkanizacja, zmiana opon i obsługa autostrady przede wszystkim. Tu młodzież nawet pracowała, taka w wieku przed studiami, na McDonaldzie, kilka osób na pewno pracuje na bramkach przy pobieraniu opłat i wydawaniu, ale to nie jest to, co żeśmy się spodziewali, że będzie jakiś boom gospodarczy, rozwojowy. Fakt, że teraz są lata kryzysu, że tak powiem i nie ma takiej koniunktury, żeby rozwijać. [Członek Rady Gminy w Trzcielu, mieszkaniec Jasieńca]

Pomiędzy Trzcielem a Brójcami znajdują się trzy pozostałe trzcielskie miejscowości, które systematycznie odwiedziliśmy zarówno w trakcie badań pilotażowych, jak i pogłębionych. To niewielki Jasieniec, wraz z osadą Bieleń, oraz Lutol Suchy. Są to miejscowości, w których charakterystyczna jest specjalizacja gospodarcza nastawiona na „małą” obsługę transportu – ich mieszkańcy prowadzą niewielkie firmy transportowe, na ich terenie znajdują się parkingi oraz myjnie dla tirów, a także mała gastronomia. Warto także wspomnieć, że wsie te dość często stają się bohaterkami lokalnych mediów, jako miejsca licznych wypadków i kolizji samochodowych<sup>21</sup>.

21 Np. *4 osoby zginęły w wypadku na drodze nr 2 w Lubuskiem* (2011), [www.wiadomosci.wp.pl/drukuj.html?wid=13196008](http://www.wiadomosci.wp.pl/drukuj.html?wid=13196008) (data dostępu 19.03.2014); *Jedna droga, dwie godziny, dwa wypadki, trzy ofiary* (2011), [www.motoryzacja.interia.pl/news-jedna-droga-dwie-godziny-dwa-wypadki-trzy-ofiary,nld,1388422#utm\\_source-](http://www.motoryzacja.interia.pl/news-jedna-droga-dwie-godziny-dwa-wypadki-trzy-ofiary,nld,1388422#utm_source-)

TRZECI ODCINEK BADAŃ:  
„W TEJ CHWILI DROGI TO JEST NASZE JEDYNE,  
JEDYNE OGROMNE OSIĄGNIĘCIE”

W obrębie gminy Szczaniec jedyną interesującą nas miejscowością jest oddalony 14 km od Trzciela i niespełna 10 km od Świebodzina Myszęcina, który w latach 1975-1998 administracyjnie należał do województwa zielonogórskiego. Jest to wieś ulicowo-placowa, o metryce średniowiecznej i populacji około 600 mieszkańców (15% ogółu mieszkańców gminy Szczaniec)<sup>22</sup>. Działa w nim nieformalne stowarzyszenie „Równe Babki” (od 2008 r.), które m.in. w 2009 r. zainicjowało budowę placu zabaw na terenie po byłej Szkole Podstawowej, założony w 1965 r. klub piłkarski KS Zenit Myszęcina oraz Ochotnicza Straż Pożarna. W miejscowości tej nie znajduje się ani szkoła, ani przedszkole, a miejscami spotkań lokalnej społeczności pozostają sala wiejska oraz kościół. Innymi słowy pod względem infrastruktury społecznej Myszęcina jest raczej ubogi. Do specyficznych elementów krajobrazowo-architektonicznych tej miejscowości należy XIX-wieczny pałac wraz z założeniem parkowym, który po II wojnie światowej został przejęty przez Skarb Państwa w zarządzie PGR. W latach 1968 i 1975 przeprowadzono w nim kompleksowe prace remontowo-adaptacyjne, a od 2004 r. założenie stanowi własność prywatną.

Myszęcina w strukturze osadniczej gminy Szczaniec jest jednym z trzech najważniejszych ośrodków. Można go określić jako ośrodek o funkcji rolniczej oraz obsługi podróżnych i komunikacji. To jedna z 11 miejscowości sołectw tej gminy, położona o 3 km od jej siedziby w Szczańcu. Nadmienimy, iż gminę cechuje duże

=paste&utm\_medium=paste&utm\_campaign=firefox (data dostępu 20.05.2017); *Wypadek w pobliżu miejscowości Bielen, zginęły dwie osoby* (2011), [www.polskati-mes.pl/drukuj/423022,lubuskie-wypadek-w-pobliżu-miejscowosci-bielen-zginely-dwie-osoby,id,t.html](http://www.polskati-mes.pl/drukuj/423022,lubuskie-wypadek-w-pobliżu-miejscowosci-bielen-zginely-dwie-osoby,id,t.html) (data dostępu 18.03.2014); *Bielen. Wypadek i zablokowana droga krajowa nr 92* (2012), [www.lubuskie.naszemiasto.pl/artykul/bielen-wypadek-i-zablokowana-droga-krajowa-nr-92-sprawdz,1648849,t,id.html](http://www.lubuskie.naszemiasto.pl/artykul/bielen-wypadek-i-zablokowana-droga-krajowa-nr-92-sprawdz,1648849,t,id.html) (data dostępu 18.03.2014); *Wypadek w Bieleniu. Ranne zostały trzy osoby* (2014), [www.kostrzyn-nadodra.naszemiasto.pl/artykul/wypadek-w-bieleniu-ranne-zostaly-trzy-osoby-zdjecia,2385415,artgal,t,id,tm.html](http://www.kostrzyn-nadodra.naszemiasto.pl/artykul/wypadek-w-bieleniu-ranne-zostaly-trzy-osoby-zdjecia,2385415,artgal,t,id,tm.html) (data dostępu 20.05.2017).

<sup>22</sup> [www.szczaniec.pl/art,190,z-kart-historii.html](http://www.szczaniec.pl/art,190,z-kart-historii.html) (data dostępu 06.06.2017).

rozdrobnienie, a składające się na nią wsie należą do kategorii wsi małych. Wyposażenie tych miejscowości w usługi jest elementarne i stanowi je przeważnie: kościół, sklep, świetlica, remiza i boisko sportowe. Codzienną mobilność lokalnych społeczności umożliwia jednak zwartość gminy – niewielkie odległości poszczególnych wsi od ośrodka gminnego, a także relatywnie dobra dostępność komunikacyjna. Oprócz przecinającej Myszęcina DK92 ważną rolę w lokalnym przepływie odgrywa droga wojewódzka nr 303 Świebodzin – Smardzewo – Babimost – Wolsztyn, zapewniająca dojazd do lotniska Babimost oraz do drogi krajowej nr 32 Sulechów – Poznań. Układ dróg stwarza powiązanie komunikacyjne we wszystkich kierunkach, a przede wszystkim w kierunku wschodnim do Poznania i Warszawy oraz zachodnim do drogowego przejścia granicznego z Niemcami w Świecku. Teoretycznie z gospodarczego punktu widzenia położenie gminy jest korzystne, a istniejąca sieć dróg powiązana z drogami o znaczeniu krajowym i regionalnym jest elementem sprzyjającym w obsłudze transportowej. Dominującymi gałęziami gospodarczymi na terenie gminy Szczaniec są usługi oraz przemysł związany z budownictwem. Według danych Krajowego Rejestru Sądowego na koniec 2015 r. zarejestrowanych było 248 podmiotów gospodarczych (sektor rolniczy – 16, przemysłowy – 36, budowlany – 36), wśród których dominowała drobna działalność usługowa, szczególnie w branży budowlano-remontowej, mechanika pojazdów i naprawa sprzętu, a także usługi transportowe<sup>23</sup>.

Myszęcina jest jedną z trzech miejscowości na badanym przez nas terenie, gdzie przecinają się autostrada A2 oraz DK92. Warto wspomnieć, iż w rejonie tego przecięcia znajduje się miejsce po byłym obozie karnym, założonym w styczniu 1940 r., w którym więziono ludność pochodzenia żydowskiego, zatrudnianą przy budowie autostrady Berlin-Poznań. W 1942 r. obóz przekształcony został w karny obóz pracy i więziono w nim Polaków, Czechów, Rosjan, Greków, Holendrów, Francuzów i Jugosłowian. Zamordowano

<sup>23</sup> [www.zielonagora.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_lubuskie/portrety\\_gmin/powiat\\_swiebodzinski/Gmina\\_Szczaniec.pdf](http://www.zielonagora.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_lubuskie/portrety_gmin/powiat_swiebodzinski/Gmina_Szczaniec.pdf) (data dostępu 10.06.2017); *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Szczaniec na lata 2015-2022* (2015), Szczaniec: Centrum Badań i Projektów Europejskich „CBAiPE”, [www.bip.szczaniec.pl/system/obj/3241\\_Strategia\\_zmiana\\_2017r.pdf](http://www.bip.szczaniec.pl/system/obj/3241_Strategia_zmiana_2017r.pdf) (data dostępu 10.06.2017).

w nim ponad tysiąc osób<sup>24</sup>. To mniej więcej w tym miejscu funkcjonuje Obwód Utrzymania Autostrady „Biały Mur”.

Miejscowość ta to również kwestia niewybudowanego zjazdu z autostrady A2, który znalazł się wśród 9 węzłów zaplanowanych w umowie koncesyjnej zawartej pomiędzy ministrem infrastruktury a Autostradą Wielkopolską. Jego budowa (oraz zjazdu w Łagowie) nie doczekała się jednak realizacji, co z resztą jest zgodne z planem inwestycyjnym przedstawianym przez GDDKiA, w którym węzeł „Łagów” oraz „Myszęcín” zostały uwzględnione w VII fazie budowy autostrady A2 w roku 2030<sup>25</sup>. Ponadto według umowy koncesyjnej nie jest spełnione kryterium podstawowe dla wcześniejszej realizacji tych inwestycji – brak jest wystarczającego dobowego natężenia ruchu. Według samorządowców województwa lubuskiego, wybudowanie brakujących węzłów to priorytet – ich realizacja miałyby się przyczynić do rozwoju regionu, gdyż w obecnym stanie autostrada A2, jako najważniejsza oś komunikacyjna w regionie na linii wschód – zachód stanowi wyłącznie korytarz tranzytowy. Najwięcej do zyskania mają oczywiście gminy Łagów i Szczaniec. W rejonie tej pierwszej funkcjonuje już kilka tysięcy miejsc parkingowych z hotelami i zapleczem technicznym dla obsługi transportu towarowego, które obecnie nie są w pełni wykorzystane. Węzeł oznaczałby znaczne ożywienie przepływu, co dałoby gminie wzrost dochodów z podatków i opłat lokalnych, a więc pośrednio mogłoby się przyczynić do zmniejszenia bezrobocia. Połączenie z autostradą z lokalnego punktu widzenia jest też szansą na powstanie perspektywicznych obszarów aktywności gospodarczej o znaczeniu ponadregionalnym, nakierowanym na współpracę z aglomeracją berlińską (zob. Wachnik 2012b; *Po rozmowach w sprawie węzłów* 2013; *Temat dodatkowych węzłów na A2 powraca* 2014; Woźniak 2016).

Na budowę węzła „Myszęcín” naciska przede wszystkim gmina Szczaniec, ponieważ w jej przypadku otwarcie autostrady spowodowało regres w funkcjonowaniu lokalnych przedsiębiorstw

handlowych i usługowych. Przykładem jest położony przy DK92 Hotel Sen z 50 pokojami i restauracją, który zatrudniał 30 osób. Brak zjazdu spowodował tak znaczący odpływ gości, że hotel został zamknięty właściwie w momencie, gdy przystępowaliśmy do realizacji naszego projektu.

Bóg jeden wiedział, dlaczego ktoś to kupił swojego czasu, bo to był taki hotel, który nigdy się nie wstrzeł. Czasami jest coś takiego z inwestycją, że ona od samego początku się kula. I to była taka inwestycja. I ona tak kulała. I że teraz ktoś ją kupił w tym okresie naprawę, gdzie nieruchomości trudno jest sprzedać, to dla nas był szok. I śmiałyśmy się zawsze, że ktoś kupił, żeby zbankrutować. No i tak się stało, bo to naprawdę chyba w żadnym innym celu. Nie żeby pracować i zarabiać tam pieniądze. A Myszęcín – piękne miejsce i cudne i w ogóle świetne. Ale to koniunktura. To już na pewne rzeczy nie ma się wpływu. I to jest właśnie ta koniunktura. [Przedstawicielka branży hotelarsko-gastronomicznej ze Świebodzina]

Na terenie miejsko-wiejskiej gminy Świebodzina, która do początku 1999 r. położona była w województwie zielonogórskim bliżej przyglądaliśmy się miejscowościom Rzeczyca, Wityń, Wilkowo oraz niewielkiemu fragmentowi Świebodzina, a właściwie jego obrzeżom przez które przebiega DK92. Gmina Świebodzina należy do średnich gmin w województwie lubuskim. Jej sieć osadniczą tworzy jedno miasto i 26 innych miejscowości (wsie, osady, przysiółki, kolonie). W tym są to 23 sołectwa, które pod względem wielkości oraz położenia na obszarze gminy odznaczają się znacznym zróżnicowaniem. Gmina jest zamieszkiwana przez około 30 tys. ludzi, a największymi miejscowościami poza Świebodzinem (około 22 tys. mieszkańców) są m.in. badane przez nas Wilkowo (1 tys. mieszkańców) oraz Rzeczyca (około 500 mieszkańców)<sup>26</sup>. Sieć osadnicza gminy wyróżnia się: centralnym położeniem Świebodzina, pełniącego jednocześnie funkcję siedziby powiatu, równomiernym

24 [www.lubtur.pl/turystyka-lubuskie/zabytki-lubuskie/obiekt/oboz-karny-bratz.html](http://www.lubtur.pl/turystyka-lubuskie/zabytki-lubuskie/obiekt/oboz-karny-bratz.html) (data dostępu 10.06.2017).

25 [www.gddkia.gov.pl/pl/a/16146/Autostrada-A2-Swiecko-Nowy-Tomysl](http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/16146/Autostrada-A2-Swiecko-Nowy-Tomysl) (data dostępu 10.06.2017).

26 *Zob. Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 113, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017); [www.bip.swiebodzina.eu/376/Demografia/](http://www.bip.swiebodzina.eu/376/Demografia/) (data dostępu 20.03.2014).

rozstawieniem na całym obszarze wsi oraz rozrzedzeniem sieci osadniczej w rejonach jezior i kompleksów leśnych.

Najważniejszym czasem dla rozwoju Świebodzina była druga połowa XIX w., kiedy to uzyskało ono przemysłowe oblicze. Przemysł, zwłaszcza sukienniczy, podlegał specjalizacji i znaczną część produkcji przeznaczano na eksport. Kwitło życie społeczne i polityczne, m.in. powstawały partie polityczne, prasa lokalna, liczne stowarzyszenia, muzeum (1903 r.) i kino. Usprawniono również funkcjonowanie miasta poprzez dostęp do gazu (1865 r.), organizację straży pożarnej (1866 r.), budowę linii kolejowej (1870 r.), urządzenie sądu obwodowego (1879 r.) oraz szpitala, również rzeźni miejskiej i wodociągów (1912 r.). W okresie międzywojennym, po reglamentacji, osłabieniu porządku i władzy następowało stopniowe odrodzenie społeczne i gospodarcze w Świebodzinie. Postawiono na rozbudowę instytucji komunalnych, a w gospodarce miasta dominowały małe i średnie firmy, np. maszynowe, sprzętu rolniczego, materiałów budowlanych, cegielnie, młyny, mleczarnie, browary, tartaki i zakłady murarskie. Był to także dobry czas dla drobnego handlu, banków i firm obsługujących rolnictwo (Nowacki 2013).

Czas II wojny światowej przebiegał w Świebodzinie spokojnie, przede wszystkim z dala od walk frontowych. Prawie cała produkcja przemysłowa przestawiona została jednak na potrzeby wojenne (Nowacki 2013).

Zajęcie Świebodzina w końcu stycznia 1945 r. było początkiem czasowej administracji rosyjskiej, którą dopiero w okresie od marca do maja zastępowały stopniowo władze polskie. Wraz z przyłączeniem Ziemi Zachodnich do Polski nastąpiła całkowita wymiana ludności przybyłej do miasta i jego okolic głównie z dawnych kresów Rzeczypospolitej (Nowacki 2013).

Świebodzin jest w 70% kresowy. Dominuje Wileńszczyzna, ale jest również i Wołyń i Białoruś itd. Ukraina oczywiście. Te tereny Równego, jest wiele z tego powiatu. Tarnopol itd. Także 65-70% tj. mniej więcej. Wielkopolska myślę, że 15-20%, tak gdzieś. Centralna Polska to jest zaledwie 5% – mówię o Kielecczyźnie, Lubelszczyźnie itd. Także tu dominuje kresowa tradycja, która dziś nie ma kontynuacji po prostu. Może, no widać jeszcze troszeczkę

w tradycji – jest tutaj Związek Kresowian, który jest taki aktywny. Chociaż wpływy wielkopolskie tutaj są bardzo silne i moim zdaniem to dominacja Wielkopolski przez ileś lat i poza tym no ośrodka i kontakty... Tutaj to jest takie pogranicze właściwie. Im chyba dalej od Wielkopolski tym mniej tych wpływów wielkopolskich, ale chyba one nadal istnieją. Jakaś tam nawet taka tradycja gospodarności, czegoś takiego, ale dominuje właśnie ta świadomość kresowa, na pewno pewne tradycje kresowe, oczywiście też patriotyczne, bo tutaj wiele osób było takich zasłużonych, to byli jacyś oficerowie, prawda, jacyś tam z Kresów itd. Wielkopolska była traktowana z pewnym dystansem jako taka napierająca tutaj, ale jednocześnie przyjmowano pewne wzorce i myślę, że to jest jakiś taki miks troszeczkę w tym Świebodzinie. Całe otoczenie jest niemieckie. Całe dziedzictwo jest właściwie niemieckie. Ja z czymś takim się spotkałem tutaj, że tutaj się operuje takimi językowymi pojęciami jak Kirche, prawda kościół. Takie coś, ludzie z Kresów też mówią. No na Kresach się również spotykali z Niemcami, także... I myślę, że te osvajanie potem... Najpierw przeczekiwanie, wymiera jakieś pokolenie, potem osvajanie, a dzisiaj to właściwie wszyscy traktują to jako jesteśmy stąd. Ja rozmawiam z młodymi ludźmi, którzy mówią o swoich dziadkach, że oni gdzieś tam są zza Buga, gdzieś tam są ten. Ale ich to jak gdyby w ogóle to nie interesuje. Nie utożsamiają się z tym. Tylko ci, którzy byli świadkami, urodzili się, to oni ewentualnie wracają do tych Kresów. Tu nie ma kultury ludowej. Tu ta kultura ludowa jest taka, dalej stroje krakowskie, prawda, i pieśni kościelne takie, takie ogólnie. No, nie ma tego po prostu, bo do czego tutaj nawiązywać, prawda. Tutaj zostało bardzo niewielu Niemców – na zasadzie tej listy, prawda, korekty narodowościowej, czyli tylko ci, którzy mogli udowodnić to pochodzenie polskie, a było tak, że mniej więcej 25-30% miało jakieś korzenie polskie. To widać w księgach adresowych. Z tym, że oni już się germanizowali, ci ludzie. Przyjeżdżali z Wielkopolski, gdzieś z Pomorza, ze Śląska i mieszała się tutaj bardzo szybko. I oni tu po wojnie, część z tych ludzi została określając się jako Polacy. Większość jednak wyjechała. Większość utożsamiała się w końcu z niemiecką świadomością. Nawet też ci, którzy zostali też wyjechali później, ponieważ nie umieli się przystosować tutaj do tych warunków. Traktowali ich źle, no źle, jako Niemców, no. Bo to już mówili troszeczkę innym językiem, troszeczkę łama-

nym. Imiona mieli Otto, Gertruda... Także tu właściwie nie został żaden, jak gdyby tylko pojedyncze osoby. Właściwie to małżeństwa najczęściej... Także tutaj tego czynnika takiego obecności Niemców nie było. Tylko dziedzictwo, tylko otoczenie. Niemcy mówią, że to jest taki... że my jesteśmy depozytariuszami. Tak mówią Niemcy, ci ziomkowie stąd, że to jest depozyt taki, który oni zrobili tu. Ale ten depozyt nie może trwać wiecznie. [Dyrektor Muzeum Regionalnego w Świebodzinie]

W tamtym okresie zmieniło się radykalnie oblicze gospodarcze Świebodzina. Zarzucono zupełnie dawne tradycje browarnicze oraz włókiennicze. Od lat 60. w mieście i okolicy rozwijały się natomiast nowe gałęzie produkcji i wytwórczości: przemysł termotechniczny, meblowy, drzewny, rolno-spożywczy, a także rolnictwo i sadownictwo. Świebodzin na przełomie lat 80. i 90. zasłynął z bogatego życia politycznego, np. działalności podziemnej NSZZ „Solidarność” i głośnych w całym kraju protestów społecznych (Zwiernik 2009).

Okres transformacji polskiej po 1989 r. to pojawienie się wielu nowych firm, często z kapitałem zagranicznym, a także miejscowych firm handlowo-usługowych o specjalnościach od budowlanej po poligraficzną. Po przekształceniach rozwija się również rolnictwo i przemysł spożywczy, często w formie nowoczesnych gospodarstw, przedsiębiorstw i spółek. Największe firmy związane są z przemysłem termotechnicznym i meblowym. Funkcjonują także firmy zagraniczne, z których do największych należą „Keiper” (produkcja na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego), „Recaro” (przemysł lotniczy) oraz „Sprick” (montaż rowerów). Działają tu również firmy zajmujące się produkcją okien oraz spedycyjne. Życie społeczne w mieście budują instytucje kulturalne, takie jak Muzeum Regionalne, Dom Kultury, Biblioteka Miejska oraz szkoły i stowarzyszenia (np. prężny Świebodziński Związek Kresowian).

Sam Świebodzin obecnie kojarzony jest ze wzniesioną w 2010 r. żelbetową Figurą Jezusa Chrystusa Króla Wszechświata, która jest najwyższą rzeźbą tego rodzaju na świecie. Głównym inicjatorem i pomysłodawcą budowy pomnika był proboszcz Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Świebodzinie – ks. prałat Sylwester Zawadzki, który w 2001 r. rozpoczął działania zmierzające do wybudowania

pomnika o wielkości zbliżonej do pomnika Chrystusa Odkupiciela w Rio de Janeiro (*Największy na świecie pomnik Chrystusa Króla* 2010; *Poświęcono figurę Chrystusa Króla w Świebodzinie* 2010; Skubiś, Regmunt 2010). W roku 2006 rada miejska Świebodzina podjęła nawet uchwałę w sprawie ustanowienia Chrystusa Króla patronem miasta oraz gminy Świebodzin (*Chrystus Król patronem gminy* 2006). Pomysł ten nie został jednak zrealizowany ze względu na sprzeciw Kongregacji ds. Kultu Bożego i Dyscypliny Sakramentów.

Świebodzin to jest Jezus i to sanktuarium, ale oni się zamknęli do sanktuarium. Oni nie są zainteresowani, żeby ci goście wjeżdżali do miasta. Więc jest Jezus, autokar pod Teskiem, i zakupy tam i toaleta. Przejście do sanktuarium i te trzy tam do zbierania pieniędzy, te puszki. Ja się śmiałam ostatnio, że ksiądz był leniwy i zrobił, żeby polskich i euro razem nie wrzucali. To też nie przychodzi do centrum, bo to jest tylko wycieczka między pomnikiem a kościołem i koniec. Te autobusy nawet nie wjeżdżają do Świebodzina. Właściwie tylko kościół ma do tego prawo i absolutnie nikt nie będzie z nim wojował ani niczego robił. I kościół jest w ogóle niezainteresowany, żeby ci ludzie zjechali do miasta, bo to wtedy ich kłopot, bo nie zostawią pieniędzy w tym pamiątkarskim przy Jezusie i sanktuarium w tych puszkach. Był jakiś program „Gazety Lubuskiej”, jakiś artykuł na temat jak nam się polepszyło tutaj w związku z Jezusem. I fascynujące było to jak zadzwonił pan redaktor i spytał jaki ja mam do tego stosunek? Ja mówię, że taki, że nam się nie polepszyło, a wręcz pogorszyło, bo wydaje mi się, że miasto Świebodzin kończy się na tamtej części przy Tesco i na Osiedlu Łużyckim. I ten pan był w ogóle zbulwersowany, bo on się tak zdziwił na to co ja powiedziałam. On się tego nie spodziewał. On do mnie mówi: „Absolutnie, wie pani co, ja jestem zaskoczony, że pani coś takiego mówi, bo to jest chluba i chwała, państwo czerpięcie ogromne zyski, macie mnóstwo pieniędzy i w ogóle, bo on jest i tu ludzie zjeżdżają i tam śpicie na pieniądzach”. I potem ja byłam w szoku, bo rzeczywiście artykuł opierał się na tym, że jest tak cudownie i wspaniale i że tam z punktu widzenia jakichś tam pojedynczych mieszkańców, że to jednak się nie przyczyniło. Ale w ogóle, że się tak przyczyniło, że my tu nic nie robimy, tylko

śpimy na pieniądzach. Odbijamy kupony od Jezusa<sup>27</sup>. [Przedsiębiorcy z centrum Świebodzina]

Badany przez nas fragment Świebodzina to około 7-kilometrowy odcinek DK92 pomiędzy niewielką wsią Grodziszczce po wieś Wilkowo. Na tym odcinku „stara dwójka” przebiega pod wiaduktem drogi ekspresowej S3 oraz krzyżuje się z dawną drogą krajową nr 3 (dziś drogą gminną), prowadzącą do autostradowego węzła w Jordanowie. Szczególnie zaś interesowały nas okolice tego ostatniego skrzyżowania, gdzie funkcjonuje niewielki kompleks obsługi transportu dalekobieżnego – stacja paliw, bar, parking dla tirów, market oraz punkt naprawy CB. To także przystanek autokarowego tranzytu turystycznego oraz coraz częściej busów wiozących emigrantów zarobkowych do krajów Europy Zachodniej.

Komunikacyjne położenie Świebodzina wydaje się wyjątkowo atrakcyjne. Węzeł w Jordanowie znajduje się 10 km od centrum miasta, a na sieć lokalnych połączeń drogowych prócz DK92 oraz „starej trójki” na linii Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Świebodzin – Zielona Góra – Legnica – Jelenia Góra – Szklarska Poręba, składają się także droga wojewódzka nr 276 pomiędzy Świebodzinem a Krosnem Odrzańskim oraz droga wojewódzka nr 303 prowadząca do Babimostu.

Pewne rzeczy się powoli wyłaniają właśnie z tego położenia na skrzyżowaniu tych szybkich dróg. Trochę firm jest. Zawsze te firmy chyba biorą pod uwagę tę lokalizację, bo tu jest to skrzyżowanie nie tylko dróg, ale również kolei. Ta główna kolej jest modernizowana, to też jest ważne. Ale myślę, że Świebodzin za bardzo nie pracuje na to. My widzimy, że tutaj ludzie biznesu przychodzą, pytają o plan, pytają o burmistrza. Po prostu zjawiają się. Miasto nie musi za bardzo dbać i nie dba. Powiedzmy szczerze, że nie jest miastem, które strasznie się promuje. Tu jak gdyby taki mechanizm sam działa. Jest tutaj też paru takich rzutkich przedsiębiorców, którzy właśnie też tutaj sprowadzają biznesy do tego miasta. Także wpływ tych dróg myślę, że jest jak najbardziej pozytywny. Zresztą ludzie się też chwalą nowoczesnością, to jednak jest nowa

27 Wspominany przez rozmówczynię artykuł to opublikowany na łamach „Gazety Lubuskiej” *Pomnik Chrystusa maszynką do zarabiania pieniędzy?* autorstwa Rafała Krzywińskiego (2013).

droga. Chociaż na razie nie zmienia to faktu, że młodzież po prostu odpływa z tego miasta i miasto wymiera właściwie. Nie ma rynku dla młodych osób. Oczywiście mogą tworzyć firmy itd., ale jednak to miasto troszeczkę wymiera i to widać. Poza tym miasto jak gdyby przestaje być atrakcyjne inwestycyjnie też. Bardzo dużo osób szuka sobie domów poza miastem. Jest problem z nieruchomościami w mieście i problem również z lokalami. W centrum lokale są puste. Także są jakieś takie trendy, ale my obserwujemy to tylko. Na razie jakiegoś takiego mechanizmu jak we wschodnich Niemczech, to tutaj nie widzimy, żeby taki totalny odpływ ludności był. Bo z drugiej strony... Te wioski wszystkie tutaj na tej trasie, to były wioski, w których się nic nie działo. Dopiero jak przychodzą ludzie, a przychodzą, bo wolą wieś od miasta. Więc to ludzie jak gdyby z miasta albo gdzieś tam reemigrują, albo gdzieś tam przeprowadzają, z różnych kierunków ludzie przychodzą. I coś się aktywizuje i ta aktywność wiosek jest duża. [Dyrektor Muzeum Regionalnego w Świebodzinie]

Pomiędzy DK92 w odległości 7 km od Świebodzina znajdują się położone niemal naprzeciwko siebie sołectwa wieś Rzeczyca oraz strukturalnie zależna od niej osada Wityń. W latach powojennych do 1954 r. Rzeczyca pełniła funkcję siedziby wiejskiej gminy o tej samej nazwie. W 1946 r. została przyłączona do województwa poznańskiego, a cztery lata później wraz z całym powiatem świebodzińskim weszła w skład nowo utworzonego województwa zielonogórskiego. Gmina Rzeczyca została zniesiona w 1954 r. wraz z reformą wprowadzającą gromady w miejsce gmin<sup>28</sup>. Na obecną infrastrukturę społeczną Rzeczycy składa się filia Biblioteki Publicznej, Ochotnicza Straż Pożarna oraz posterunek policji. Wityń z kolei to blisko 50-osobowa miejscowość, w której na terenie XIX-wiecznego folwarku z powodzeniem działa winnica „Łukasz”. Jest to rodzinna inicjatywa założona w 2009 r., bazująca na dawnych tradycjach winiarskich, znanych na tym terenie od XIV w. Od 2014 r. przedsiębiorcy ci zajmują się również hodowlą danieli.

Mieszkańcy tych miejscowości, zwłaszcza Rzeczycy, w 2011 r. weszli w konflikt z lokalnymi władzami w związku z planowaną tam

28 [www.pl.wikipedia.org/wiki/Gmina\\_Rzeczyca\\_\(województwo\\_zielonog%C3%B3rskie\)](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Gmina_Rzeczyca_(województwo_zielonog%C3%B3rskie)) (data dostępu 06.06.2017).

budową biogazowni. Protesty te w dużej mierze wiązały się z tym, że rezydentom Rzeczycy nie wyjaśniono idei działania biogazowni, sądzili więc, że jest ona tożsama ze spalarnią śmieci.

Czy teraz przez wieś mają przejeżdżać setki tirów, wioząc śmieci z Polski i Niemiec? Czy nasza wieś ma być śmietnikiem dla innych? (...) Setki jeżdżących i wożących kieszonkę samochodów to zagrożenie zarówno dla bezpieczeństwa mieszkańców, jak też okolicznych domów. Te bowiem mogą popękać. Problemem dla mieszkańców mogą też być wyzwiewy z biogazowni (...) Dlatego nie zgadzamy się na budowę” (Wachnik 2011).

Na pograniczu gminy Świebodzin oraz gminy Lubrza zlokalizowana jest wieś Wilkowo. Podobnie jak w przypadku Rzeczycy wieś ta w latach 1945-1954 pełniła funkcję siedziby gminy dla dziewięciu okolicznych wiosek, później siedziby gromady dla siedmiu wiosek. W Wilkowie egzystował najpierw Rolniczy Zespół Spółdzielczy, a potem przez lata duży, około 1200 ha PGR, który wybudował osiedle bloków mieszkalnych<sup>29</sup>.

Miejscowość ta leży 3 km na zachód od Świebodzina, 32 km na północ od Zielonej Góry i 56 km na południe od Gorzowa Wielkopolskiego. Przebiegająca przez nią DK92 stanowi barierę przestrzenną, powodując rozrastanie się wsi wzdłuż szlaku komunikacyjnego oraz destrukcję jej układu funkcjonalnego (dawniej była to wieś owalnicowa). Przestrzeń Wilkowa jest więc podzielona na część zabudowy z kościołem i jeziorem oraz mieszkaniówkę z polami. Wprowadzenie miejskich chodników, przejść dla pieszych i zmiana przestrzeni wspólnej w korytarz transportowy całkowicie zmieniła jej wizerunek.

Do charakterystycznego elementu krajobrazowego tej miejscowości należy Jezioro Wilkowskie, wokół którego istniało jeszcze do niedawna napięcie powodowane problemami z utrzymaniem czystości jego okolic, które należały do prywatnego właściciela.

<sup>29</sup> [www.lwkz.pl/monument/show/id/606/letter/W/location/245](http://www.lwkz.pl/monument/show/id/606/letter/W/location/245) (data dostępu 10.03.2014); [www.bip.swiebodzin.eu/system/obj/6465\\_uchwala\\_XLVI.619.10\\_Wilkowo.pdf](http://www.bip.swiebodzin.eu/system/obj/6465_uchwala_XLVI.619.10_Wilkowo.pdf) (data dostępu 10.03.2014).

W roku 2014 miasto wykupiło plażę nad jeziorem i zajęło się przywracaniem porządku (zob. Sitarz 2015).

Wieś posiada Klub Sportowy „Bizon”, zarejestrowane Koło Gospodyń Wiejskich. Funkcjonuje w niej również świetlica wiejska, przy miejscowej plebanii aktywnie działa Stowarzyszenie „Caritas”, mieszkańcy wsi udzielają się w chórze kościelnym oraz kołach różańcowych. W miejscowości tej natomiast brak szkół i przedszkoli, nie ma w niej także ani domu kultury, ani biblioteki publicznej.

W Wilkowie znajduje się jedno duże ponad 800-hektarowe gospodarstwo rolne zatrudniające około 100 pracowników oraz dwa mniejsze. Wszystkie specjalizują się w uprawie zbóż. Ponadto na terenie wsi funkcjonują m.in. takie firmy jak: MHS specjalizujący się w produkcji zabudów i przyczep do transportu drewna (zatrudnia około 150 osób), fabryka okien drewnianych (zatrudnia 200 osób), irlandzka spółka rolna Lambe Farm (zatrudnia 100 osób), oddział Diesel System Service zajmujący się diagnostyką i naprawą części samochodowych (zatrudnia 20 osób)<sup>30</sup>. Ponadto dla wilkowskiej przydrożności charakterystyczne są: stacja paliw Polmax wraz z usługami gastronomicznymi, parkingiem dla tirów oraz myjnią, kantory wymiany walut czy czynne całą dobę małe sklepiki wielobranżowe. Nad jeziorem Wilkowskim znajduje się też ośrodek wypoczynkowy z 30 domkami dla wczasowiczów, będący własnością prywatną, z dostępem do plaży i pomostu.

**CZWARTY ODCINEK BADAŃ:  
„LEPIEJ JEST ZJECHAĆ NA DOBRY PARKING  
I ODETCRNAĆ JAK TRZEBA”**

W odległości 3 km od Wilkowa przydrożny krajobraz badanego przez nas terenu zaczyna nabierać nieco odmiennego charakteru niż dotąd. Jego specyficzność rozpoczyna się wraz z wjazdem do osady Janisławiec, której struktura przestrzenna ograniczona jest do jednego gospodarstwa oraz średniej wielkości centrum obsługi

<sup>30</sup> [www.bip.swiebodzin.eu/system/obj/5337\\_strategia\\_1\\_-\\_Strategia\\_Gmina\\_Swiebodzin.pdf](http://www.bip.swiebodzin.eu/system/obj/5337_strategia_1_-_Strategia_Gmina_Swiebodzin.pdf) (data dostępu 06.06.2017).

transportu towarowego (parking dla ciężarówek, stacja paliw, myjnia, restauracja oraz całodobowo działający market). Jest to jeden z nowopowstałych kompleksów, podobnych do tych w położonych dalej na zachód Stoku, Pożrzadle, Torzymiu, Pniowie oraz Boczowie. W większości przypadków, tak jak w Janisławcu, kompleksy te zostały wybudowane lub rozbudowane w pierwszych latach po otwarciu nowego odcinka autostrady A2, na której poza zwykłymi parkingami nie istnieje infrastruktura odpowiadająca potrzebom kierowców ciągników siodłowych.

Janisławiec, a także oddalone od niego o niespełna 4 km Mostki, również z charakterystycznymi dla tego odcinka DK92 autoportami, w tym jednym z większych w Polsce działającym od połowy lat 90. XX w. – Portem 2000, należą do wiejskiej gminy Lubrza. Tę niewielką gminę tworzy 9 sołectw wraz z 10 innymi, mniejszymi osadami. Zamieszkuje ją 3560 osób, z czego 10 osób rezyduje w Janisławcu i około 500 w Mostkach<sup>31</sup>. Infrastruktura społeczna gminy Lubrza to m.in.: Urząd Gminy, Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, posterunek policji, gimnazjum, trzy szkoły podstawowe oraz dwa przedszkola czy pięć oddziałów Ochotniczej Straży Pożarnej.

Gmina ta jest zaliczana do jednej z tzw. Pereł Lubuskich (obok niej są to Bytnica, Lubniewice, Łagów oraz Sulęcín). „Lubuskie Perły” to międzygminne porozumienie turystyczne, zawiązane w 2012 r. w Łagowie Lubuskim. Jego celem jest współpraca na rzecz rozwoju oraz promocji turystyki, sportu i rekreacji w regionie, głównie ze względu na jego potencjał przyrodniczy, historyczny i kulturowy. I tak na terenie gminy Lubrza są to liczne zabytki sakralne (XVII-wieczne drewniane kościoły, w Nowej Wiosce i Boryszynie oraz kościoły w Przełazach, Mostkach i Lubrzy) czy potężne fortyfikacje Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego.

<sup>31</sup> Zob. *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 113, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oral-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oral-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017).

Wedle naszych rozmówców pracujących w Urzędzie Gminy Lubrza teren tej jednostki terytorialnej cechuje intensyfikacja wewnętrznych migracji ludności:

Na przykład jedna z miejscowości w przeciągu dwóch lat została zasilona 60 osobami – przeniosły się z małych i dużych miasteczek i to wywołało np. konieczność ponownej organizacji okręgów wyborczych. W okolicach jest bardzo wyraźny trend, polegający na wyludnianiu się małych miasteczek i przenoszeniu się ich mieszkańców na wieś. Tak dzieje się właśnie w Lubrzy. Wyjątkiem są Mostki, które przez swoje położenie przy dwójce nie jest w ogóle atrakcyjna. Poza tym kto mógł, to w ogóle wyjechał (...) To jest w ogóle ciekawe wobec tego, że w gminie pomiędzy 1947 a 1975 nie powstał ani jeden nowy dom. Na tych terenach po 1945 ludność przesiedlona nie potrafiła się zasymilować. Miałam okazję widzieć dokumenty, w których można było wyczytać, co dokładnie zastawali przesiedleńcy, że na teren Lubrzy pierwszymi przesiedleńcami byli ludzie z okolic Szczyrku. Przed wojną Lubrza miała charakter miejscowości uzdrowiskowej, gdzie leczono schorzenia górnych dróg oddechowych, bo tu była wysoka wilgotność oraz olejki eteryczne. Kiedyś nad samym jeziorem znajdowały się budynki sanatoryjne – potem rozebrane po zakończeniu II wojny światowej, a cegły przekazane na odbudowę Warszawy. A jeszcze powiem, znów *a propos* przesiedleń, że niemieccy mieszkańcy Lubrzy byli zmuszani do wyprowadzania się z tej miejscowości ze względu na długotrwałe, szkodliwe oddziaływanie tego mikroklimatu. [Pracowniczka Urzędu Gminy w Lubrzy]

Z pewnością też sama Lubrza krajobrazowo i geograficznie jest bardziej związana z przebiegającą w odległości około 2 km od centrum wsi autostradą A2, niż z oddaloną od niej około 8 km DK92.

Pojawienie się autostrady nie zmieniło zbytnio krajobrazu, ponieważ została poprowadzona w tym miejscu dokładnie po wyznaczonej trasie jeszcze przez Niemców w czasie II wojny światowej. Tak więc oprócz jakiejś niewielkiej wycinki lasów autostrada nie zdewastowała przestrzeni gminy. Tu także miał miejsce tylko jeden i to w dodatku jednoosobowy protest skierowany przeciwko autostradzie. Chodziło o poziom hałasu w Nowej Wiosce – położonej z resztą dalej od A2 niż sama Lubrza, bo około 5 km, nad



jeziorem Lubie. Protestował jeden mężczyzna, którego dom znajduje się nad samym jeziorem, który twierdził, że ciągle słyszy tę autostradę. Inni mieszkańcy nie słyszeli. Wykonano oczywiście pomiary, ale niczego to nie zmieniło, ponieważ były w normie. W gminie się z niego śmieją, że słyszy coś, czego wcale nie słychać. My tu z gminy Lubrza korzystaliśmy z autostrady, kiedy była już gotowa na tym odcinku, ale jeszcze nieoddana do użytku. Ludzie chodzili tam na spacer, jeździli sobie na rowerach i bardzo się to wszystkim podobało – dobra droga i można było sobie poszaleć. [Pracownik Urzędu Gminy w Lubrzy]

Stąd też odwiedzane przez nas Janisławiec i Mostki są w pewnym sensie odseparowane społecznie i kulturowo od centrum gminy – odznaczają się bowiem odmienną strukturą przestrzenną i ekonomiczną. W Mostkach oraz w jej okolicach istnieje dobrze rozwinięta sieć infrastruktury gastronomicznej, najczęściej w postaci wspomnianych przez nas wielkich kompleksów handlowo-usługowych, przeznaczonych głównie dla kierowców samochodów ciężarowych. To, co najbardziej charakterystyczne dla ich przydrożności, to niewielki autoport „Las Vegas”, zlokalizowany w samym centrum wsi, bezpośrednie sąsiedztwo klubu-nocnego z filialnym kościołem parafii w Lubrzy oraz potężny kompleks Port 2000, obsługujący transport towarowy wraz z jednym z najbardziej specyficznych miejsc dla tego odcinka DK92 mini zoo, w którym żyją m.in. egzotyczne zwierzęta, takie jak zebroidy, wielbłądy, papugi i małpy. Na terenie portu znajduje się także stadion piłkarski trzecioliigowej Formacji Port 2000.

Mostki to także zespół pałacowo-folwarczny, który w okresie powojennym został zaadaptowany na nadal w nim działającą szkołę oraz przedszkole, Zespół Umocnień Grupy Warownej Lietzmann oraz powstała w 1864 r. tzw. Wieża Bismarcka<sup>32</sup>. Ponadto przez wieś biegnie linia kolejowa Poznań – Rzepin – Frankfurt, która obsługuje zarówno ruch pasażerski jak i towarowy.

32 Mieszkańcy Mostek oraz okolic używają tego określenia, choć wszystko wskazuje na to, że nie jest jedną z prawie 240 wież wybudowanych na całym świecie. Wieża w Mostkach nie znajduje się na liście wież Bismarcka i jest to po prostu tzw. Aussichtsturm, czyli wieża widokowa.

Przydrożny krajobraz, którego specyfika wiąże się z obecnością parkingów, stacji benzynowych, barów, serwisów napraw samochodów ciężarowych, radia CB oraz nawigacji, kantorów wymiany walut, marketów, moteli i zajazdów charakteryzuje także trzy kolejne miejscowości położone w obrębie gminy Łągów. Gmina ta zajmuje centralną część województwa lubuskiego; znajduje się mniej więcej w połowie drogi między Gorzowem Wielkopolskim a Zieloną Górą, na terenie trzech obszarów krajobrazowych. Stanowi ośrodek turystyczny i wypoczynkowy, zwany Perłą Ziemi Lubuskiej (jej obszar jest zaliczany do I i II kategorii walorów turystycznych). Składa się z 12 sołectw oraz 8 osad i przysiółków. Autostrada A2 przebiega niemal przez jej środek, a znaczna część gminy znalazła się w głównym paśmie zagospodarowania związanego z układami liniowymi o znaczeniu krajowym i europejskim. Ponieważ położona jest w trójkącie małych miast (Świebodzin – Sulęcín – Rzepin), to jej potencjał inwestycyjny zaliczany jest do grupy A (*Strategia Rozwoju Gminy Łągów do 2023* 2016). W roku 2016 gminę Łągów zamieszkiwało 5014 osób<sup>33</sup>.

Już w latach międzywojennych siedziba gminy, Łągów, był znaną miejscowością letniskowo-wypoczynkową o cechach uzdrowiska i tak pozostało do dzisiaj, choć dopiero w 1974 r. oficjalnie został uznany za potencjalny ośrodek uzdrowiskowy<sup>34</sup>. W 1945 r. niezniszczona poważniej miejscowość została włączona do Polski. Jej dotychczasowych mieszkańców wysiedlono do Niemiec. Mimo głębokich zmian Łągów utrzymał swoją rekreacyjną funkcję, potwierdzoną budową ośrodków wypoczynkowych<sup>35</sup>. Struktura gospodarki gminy Łągów oparta jest na podstawowej funkcji, jaką jest turystyka. Wiodącą do czasu przemian ustrojowych w Polsce była

33 Zob. *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r.* (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, s. 113, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017).

34 Łągów jest miejscowością o miejskiej strukturze przestrzennej – w latach 1808-1932 posiadał z resztą prawa miejskie.

35 [www.pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81ag%C3%B3w\\_\(powiat\\_%C5%9Bwiebodzin\\_%C5%84ski\)](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81ag%C3%B3w_(powiat_%C5%9Bwiebodzin_%C5%84ski)) (data dostępu 31.03.2014).

funkcja rolnicza, oparta głównie na sektorze państwowym PGR. Uległa ona załamaniu na rzecz turystyki. Funkcjami pomocniczymi są przemysł i usługi pracujące na rzecz turystyki. Struktura produkcji przemysłowej jest mało zróżnicowana i opiera się o przemysł drzewny i leśny, ograniczony położeniem prawie całej gminy na obszarze Łagowskiego oraz Gryżyńskiego Parku Krajobrazowego. Strefa usług wiąże się z obsługą głównie turystyki i obejmuje handel, bankowość, warsztaty naprawcze, gastronomię, usługi pocztowe. Na podstawowy potencjał produkcyjno-usługowy gminy składają się następujące elementy: 52 obiekty turystyczne z 2,5 tys. miejsc noclegowych, kilkanaście obiektów produkcji drobiarskiej z produkcją 300-400 tys. sztuk rocznie, kilka wielkoobszarowych gospodarstw farmerskich na bazie dawnych PGR nastawionych na produkcję zbóż (właścicielami części gospodarstw są osoby z Niemiec i Holandii), indywidualne gospodarstwa rolne, dwa tartaki, stacje benzynowe, kilkanaście warsztatów związanych z obsługą ruchu drogowego, kilkadziesiąt obiektów handlowych oraz kilkanaście obiektów gastronomicznych (*Strategia Rozwoju Gminy Łagów do 2023 2016*).

Gmina Łagów to w większości duże ośrodki wiejskie, a większość z nich to owalnice z infrastrukturą urbanistyczną z okresu sprzed II wojny światowej z podstawowymi obiektami umożliwiającymi samodzielne funkcjonowanie (sklep, przystanek autobusowy, straż pożarna, kościół itp.). Tam, gdzie miały siedziby PGR-y infrastruktura zakłócona jest nowym rodzajem budownictwa wielorodzinnego (blokowego), który kontrastuje z istniejącą zabudową poniemiecką. Rzadkością są nowe (poza Łagowem) obiekty budownictwa jednorodzinnego, zrealizowanego w okresie powojennym. Dysonans architektoniczny powodują także obiekty budownictwa przemysłowego i inwentarskie, zrealizowane w okresie ustroju socjalistycznego.

Infrastruktura drogowa gminy, to nie tylko autostrada A2 oraz DK92, ale także osiem dróg powiatowych – niskiej jakości, wymagających modernizacji, 92 km dróg gminnych – najczęściej gruntowych lub utwardzonych charakterystycznym na tym terenie brukiem. Ponadto gmina pozbawiona jest gazu systemowego,

co znacząco wpływa na problemy z pozyskiwaniem inwestorów (*Strategia Rozwoju Gminy Łagów do 2023 2016*). Do jej infrastruktury społecznej można zaliczyć m.in.: Urząd Gminy, Bibliotekę Publiczną w Łagowie wraz z filiami, Ośrodek Pomocy Społecznej w Łagowie, Samorządowe Szkoły Podstawowe wraz z Oddziałami Przedszkolnymi, Zespół Edukacyjny w Łagowie, Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Gronowie, oddział Banku Spółdzielczego w Łagowie, dwa punkty apteczne, Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Łagowie. W gminie zarejestrowanych jest 12 organizacji pozarządowych, w tym 5 sportowych oraz jedno stowarzyszenie Ochotniczej Straży Pożarnej. Charakterystyczny jest brak organizacji tzw. trzeciego sektora w miejscowościach poza Łagowem, a także nieobecność organizacji nieformalnych, takich jak koła gospodyń wiejskich, zespoły śpiewacze, taneczne, organizacji zrzeszających i działających na rzecz dzieci, młodzieży, osób starszych. W Łagowie nie działa klub seniora, Uniwersytet III Wieku. Niewidoczne są też organizacje sportowe inne niż piłkarskie.

Łagowskie miejscowości, przez które przebiega DK92 to Stok, Gronów oraz Poźrzadło. Pierwsza z nich zamieszkiwana jest przez 135 osób. Do 1945 r. funkcjonowała jako niewielka osada skupiona wokół folwarku. W latach 1975-1998 miejscowość należała administracyjnie do województwa zielonogórskiego<sup>36</sup>. Stok należy do wsi popegeerowskich.

Tu były kiedyś pegeery, to jest miejscowość popegeerowska, to tak nieładnie brzmi, nie? Ale się nic nie działo. Tu nie było, tak jak na wsiach normalnych, że gospodarze. Tu się często ludzie wymieniali, kierownik odchodził, ludzie za nim szli. Drugi przychodził ze swoim ludźmi. Taka cyganeria jest tak zwana. Jak my, że za mieszkaniem. Właśnie, my tutaj jedni z ostatnich już żeśmy się sprowadzili, bo po nas już mało kto tutaj się sprowadził. [Sołtys wsi Stok]

W listopadzie 2008 r. po konsultacjach z mieszkańcami Gronowa i Stoku podjęto uchwałę o w sprawie podziału sołectwa Gronów

<sup>36</sup> [www.pl.wikipedia.org/wiki/Stok\\_\(wojew%C3%B3dztwo\\_lubuskie\)](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Stok_(wojew%C3%B3dztwo_lubuskie)) (data dostępu 25.03.2014).

i utworzenia sołectwa Stok i określenia granic tych sołectw<sup>37</sup>. W roku 2009 dawny folwark został całkowicie zniszczony, zaś na jego miejscu rozpoczęto budowę kompleksu usługowo-hotelowego, w skład którego wchodzi: motel, market spożywczo-przemysłowy oraz stacja benzynowa. Kompleks częściowo został oddany do użytku w 2010 r. (stacja benzynowa oraz market, a w 2011 r. motel<sup>38</sup>). Jego operatorem jest prężnie rozwijająca się Grupa Citronex, bazująca na polskiej rodzinnej firmie założonej w 1988 r. w Zgorzelcu. Działa w trzech sektorach biznesu: spedycja i logistyka, myjni samochodowe oraz dojrzewalnie bananów. Inwestycja Citronexu w Stoku znacząco wpłynęła na krajobraz społeczny, ekonomiczny i przestrzenny wsi.

To po prostu była taka umowa. Kiedyś poszedłem do niego, oni tu budowali hotel, nie mieliśmy żadnej świetlicy. Jako sołtys poszedłem, bo on takich tam kontenerów, z tych kontenerów. Ja mówię, żeby dał ze dwa kontenery, to dzieciom jakąś salę zrobię. A on mówi, że jak będziemy współpracować, to nam wybuduje. To w zamian za zgodę mieszkańców na lewoskręt. Wszyscy mieszkańcy podpisali panu prezesowi lewoskręt do niego, bo on nie miał. On tylko miał od strony Świebodzina wjazd. Nie miał od strony Świecka wjazdu. Więc wszyscy mieszkańcy poszli mu na rękę, więc on za to, za tą wdzięczność postawił nam świetlicę. Trochę miał więcej zrobić, ale wyszło jak wyszło. Zrobił nam dach. Myśmy czekali, bo on troszkę nam więcej obiecał, ale tak wyszło (...) To jest największy eksporter... Kiedy oni to zaczęli budować tutaj? No już jest parę lat. Szybko wybudowali to. Z pięć lat będzie. Pięć lat już jest otwarte. I ze dwa lata budowali. Troszkę drzew tam wycięli za dużo, troszkę problemów, tego, ale... tu było straszne wszystko. Te pegeery padły, to te obory, stodoły. Walało się wszystko, to strasznie wyglądało. Wjechał gościu – zrobił. I mamy z tego pożytek. Sklepu nie mieliśmy, nie? A to już też jest. W tym sklepie są rzeczy drogie i są tańsze, nie? I dochody już mają. On sobie wtedy powiększy parking, bo ta ziemia jest jego aż do granicy żelechowskiej. On to wszystko wykupił, on to wszystko szykuje. To jest wszystko jego ziemia. Od

37 Uchwała nr XXI/129/08 Rady Gminy Łagów z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie podziału sołectwa Gronów i utworzenia sołectwa Stok i określenia granic tych sołectw, [www.kopialagow.bip.net.pl/?a=145](http://www.kopialagow.bip.net.pl/?a=145) (data dostępu 11.06.2017).

38 Zob. [www.otonoc.pl/nocleg-6305-motel-picaro](http://www.otonoc.pl/nocleg-6305-motel-picaro) (dostęp 28.03.2014).

autostrady, wszystko w tę stronę. Aż tam do tego lasu, to jest jego, nie? I on ma tam myjnię, tam jest Carrefour, restauracja. I jest dwadzieścia sklepów przygotowanych do otwarcia. W przyszłości on planuje, żeby tam był na miejscu lekarz, fryzjer, usługi. On ma całą bazę w Zgorzelcu. I on chce tu całą bazę przenieść. Około tysiąca tirów, tu umowę podpisuje. Tutaj, chce przenieść tutaj. Tu chce mieć główną bazę. Tam chce mieć tylko filię, a tutaj główną mieć, bo tu jest bliżej granicy już, nie. I stąd ruszają tiry jego, bo on też ma kupę tych tirów... tę myjnię, cała obsługa tego wszystkiego, hotele itd. Tylko ciężko go złapać... on gdzieś tam, na jachcie gdzieś tam na Karaibach bez przerwy i... często jest w Peru. To jest najbogatszy człowiek, który znajduje się w pierwszej 20. w Polsce. Bogaty człowiek, jak on daje 10 baniek, to jakby dla mnie dał, to jestem do końca życia ustawiony i cały Stok. Ale jest dostępny, można z nim porozmawiać, tak że nie jest taki... normalnie tak jak z człowiekiem, on się nie wyteguje, on potrafi robotnika w dupę kopnąć jak go zdenerwuje, on taki prosty chłop. On doszedł, od zera dochodził do tego wszystkiego, nie? Ponad setka ludzi zatrudnienie znajdzie, bo to będzie duże, wielkie. To jest firma bananowa. Ja jak jakąś imprezkę robię, a potrzebuję tam, grochowy ostatnio nie? Ugotowali grochowy za darmo na dożynki. Tam kiedyś, dwa razy czy nawet trzy dali banany. To 20 kilo bananów dali raz, drugi, trzeci. Ja poszedłem, a oni „Po co pan?” – „Po banany” – „To wózkiem przyjedź, bo to ciężkie”. I tak pojechałem, taczka. No dzieciakom te banany porozdawałem, na dożynkach kiedyś mieliśmy, nie? I trzeba delikatnie, małą łyżeczką, bo jak bym za wiele żądał, to wiadomo. A tak raz, dwa razy w roku, to pomogą, nie? Coś tam pomogę jakiegoś, tych, tych, tej kostki brukowej czy tam tej zupki czy bananów. Zawsze, jeszcze się nie spotkałem, żeby odmówili, nie. Nawet salę restauracyjną udostępnił na Mikołaja, nie ma problemu. Jakby otworzyli to wszystko tak, jak zaplanuje... Niech otwierają, niech coś się dzieje. [Sołtys wsi Stok]

Stok nie jest jedynym miejscem przy DK92, w którym pojawiły się inwestycje Grupy Citronex. Wcześniej w 2005 r. firma otworzyła myjni TIR w Torzymiu. Myjnia usytuowana jest 35 km od przejścia granicznego w Świecku a stacją paliw pod szyldem BP w miejscowości Mostki<sup>39</sup>.

39 [www.citronex.pl/pl/citronex-group/historia/](http://www.citronex.pl/pl/citronex-group/historia/) (data dostępu 06.06.2017).

Niespełna 2 km od Stoku zlokalizowany jest zamieszkiwany przez 107 osób Gronów. Wieś leży w otulinie Łagowsko-Sulecińskiego Parku Krajobrazowego, od zachodu i północy otoczona jest lasami, od południa przylega do DK92 i autostrady A2. Przez wieś przebiega także droga powiatowa nr 1236F Gronów-Łagów-Sieniawa. Wieś w 1421 r. stała się własnością joannitów i pozostała nią aż do kasacji zakonu w XIX w. Z jednym folwarkiem, owczarnią i młynem wodnym przynależała do komturii w Łagowie. Od XVIII w. do Gronowa należał wspomniany folwark Stok. Wieś do zakończenia II wojny światowej znajdowała się w rękach, najpierw pruskich, później niemieckich. Przed wojną w Gronowie funkcjonowała szkoła, sklep towarów kolonialnych, browar oraz gospoda. W granicach polskich Gronów znalazł się po 1945 r. Od 1999 r. znajduje się w nowo utworzonym województwie lubuskim, powiecie świebodzińskim<sup>40</sup>. Wieś zachowała przedwojenny układ urbanistyczny z charakterystyczną zabudową wzdłuż drogi, tzw. ulicówką w kierunku Łagowa. Na terenie sołectwa Gronów funkcjonują firma wulkanizacyjna, zakład napraw samochodowych, motel, trzygwiazdkowy hotel, którego właścicielem jest PGNiG S.A., a także hurtownia budowlana.

Ja miałem firmę od 1990 r. Najpierw miałem firmę w Łagowie. A od 2000 r. wybudowaliśmy tutaj od podstaw ten zakład. Nie było tam dojazdu do samochodów ciężarowych, a była taka potrzeba, żeby zrobić przy tej drodze właśnie taki serwis. No, nie było od Poznania do Świecka. Nie było takiej firmy, która by świadczyła usługi 24 h, więc, no, ja to wymyśliłem sobie, że zrobię to. No i trzeba było szukać miejsca tutaj, bliżej gdzieś przy drodze, no i kupiłem tutaj tą ziemię. I od początku zbudowaliśmy tutaj, żeby było bliżej, bo ciężarówki po prostu nie miały dojazdu do Łagowa (...) Zakładu nie muszą tak za dużo reklamować, bo jest przy samej drodze, wszyscy widzą. Jestem na rynku od 1990 r. i ludzie trochę już mnie znają i wiedzą, że jest otwarte zawsze u mnie. Mam swoich dużo klientów. [Właściciel wulkanizacji w Gronowie]

40 [www.ziemialubuska.pl/1314,1281.html](http://www.ziemialubuska.pl/1314,1281.html) (data dostępu 29.03.2014).

Jeden rolnik był. Ale tak nie ma rolników. Kiedyś tak, wcześniej to w zasadzie każdy żył z rolnictwa, nie, to miał zawsze jakąś oborę, krowy, świnię i z tego się utrzymywał. No, a dziś, no, tutaj firm produkcyjnych za wiele nie ma, najbliżej w Świebodzinie. Tutaj większość to się zajmuje usługami. Ci co pracują, to co u nas tutaj w Gronowie, to wulkanizacja na przykład. Kiedyś jeszcze była stacja, której nie ma. No i hurtownia budowlana. No i co, mechanik jest. Kiedyś ludzie utrzymywali z rolnictwa – był pegeer, wiadomo, polskie rolnictwo. I jeszcze winiarnia, kolej tam jeszcze, to także też na stacji tak pracowali. To my pamiętamy to, bo przecież to lata 90., to transformacja była gospodarcza w latach 90., to wszystkie te zakłady upadły albo zostały sprywatyzowane, nie? (...) Taka bariera między osobami starszymi a młodymi jest bardzo widoczna. No, bo jednak te starsze osoby już nie mają takiego zaangażowania do pracy, nie, dużo mówią, ale wiadomo, mało robią. [Sołtys wsi Gronów]

W miejscowości zlokalizowana jest nowoczesna oczyszczalnia ścieków, oddana do użytku w 2011 r. Inwestycja podniosła znacznie jakość życia mieszkańców, którzy narzekali na fetor w powietrzu pochodzący ze starej oczyszczalni. Przetarg na tę inwestycję o wartości 12 mln zł ogłoszono pod koniec 2009 r. W gronowskiej oczyszczalni utylizowane są ścieki z całej gminy Łagów<sup>41</sup>.

Do wyjątkowych miejscowości na trasie DK92 należy zaliczyć ponad stuosobowe Pożrzadło – głównie ze względu na istniejące na jej terenie centrum obsługi transportu towarowego „Nevada Center”. Jest to swego rodzaju małe miasteczko podzielone na strefy parkingowe, handlowe i wypoczynku, zaprojektowane specjalnie dla kierowców i podróżnych. W kompleksie znajdują się dwie stacje paliw, kantor, butik z upominkami, sklep „Hobby”, serwisy CB, sklep z częściami i akcesoriami do samochodów, duży market oraz dwie restauracje i dwa bary czynne 24 h (w tym bar stylizowany na epokę „dzikiego zachodu”). Dla samochodów ciężarowych przeznaczony jest duży parking oraz 8-stanowiskowa myjnia. Z krajobrazowego punktu widzenia najbardziej wyróżniającym się elementem architektonicznym na terenie „Nevady Center”

41 [www.wod-kan.inzynieria.com/cat/26/art/29121/gronow-ma-nowa-oczyszczalniesciekow#jump](http://www.wod-kan.inzynieria.com/cat/26/art/29121/gronow-ma-nowa-oczyszczalniesciekow#jump) (data dostępu 29.03.2014).

jest 16-metrowa „Piramida Horusa”, w której mieści się restauracja oraz sala konferencyjna. Została wzniesiona z kamienia przy zachowaniu wszelkich kątów i proporcji; ustawiono ją także zgodnie z kierunkami świata.

Mieszkalną część Poźrzadła przecinają biegnące wzdłuż osi północ – południe drogi DK92 oraz 1236F. Po wojnie Poźrzadło zasiedliła głównie ludność z kresów wschodnich, ale także i z innych regionów Polski. Specyfiką wsi, prócz „Piramidy Horusa” jest XIX-wieczna pastorówka, w której obecnie mieści się Zagroda Agroturystyczna „Frankówka” wraz z galerią sztuki oraz salonem sprzedaży antyków.

W Poźrzadle znalazłem się, ponieważ zgubiłem psa. Bardzo romantyczna historia. Jest bardzo ładny artykuł na ten temat „Jak Franek sprowadził sztukę do Poźrzadła”<sup>42</sup>. Czyli mój pies sprowadził mnie, czyli sztukę do Poźrzadła. Jechałem do Poznania w 1989 r. na targi sztuki wschodniej, czyli wszystkie te kraje komunistyczne, tam się wystawiali. No, po drodze zgubiłem psa, uciekł za zwierzem jakimś, nie wiem (...) Przy Poźrzadle uciekł, prawda. I ja, no niestety szukałem go wiele czasu i niestety nie znalazłem, bo... Ale skorzystałem z Telewizji Poznańskiej i Poznańska Telewizja pozwoliła właśnie dać dwa komunikaty o zaginięciu tego psa. I się okazuje, że za drugim komunikatem jednak faktycznie dotarłem do ludzi, którzy się zaopiekowali tym psem. Tak, tak. I ten. No i oczywiście dzwonili do mnie do galerii tam do Brukseli, prawda, że się pies znalazł, bo ja oczywiście zasugerowałem nagrodę jakąś za znalezienie tego psa. I tak właściwie wróciłem po psa i kupiłem dom. I od tego czasu, tak płynnie biorąc mój czas, to jestem między właśnie Brukselą a Poźrzadłem (...) Tutaj naprawdę była bardzo ciężka praca. [Właściciel „Frankówki”]

Według zapisów w Planie Odnowy Miejscowości Sołectwa Poźrzadło – wieś zamieszkiwana jest przez społeczność łemkowską, kultuwującą zwyczaje przodków. Mieszkańcy w większości są wyznania grekokatolickiego.

42 Kamińska K. (b.r.) *Jak Franek sprowadził sztukę do Poźrzadła*, [www.frankowka.travel.pl/html/polski/franek.html](http://www.frankowka.travel.pl/html/polski/franek.html) (data dostępu 06.06.2017).

Ja miałem wiele pomysłów. Przede wszystkim pomysły integracji tutejszych ludzi. Pierwsza rzecz, tutaj jest bardzo ciekawe zjawisko, ale niedokończone do końca, że tutaj są dwie religie. Dwie są chrześcijańskie, ale jedna jest rzymskokatolicka, a druga jest grekokatolicka – Łemkowie są grekokatolicką. Więc ten, ja zasugerowałem na przykład, że przynajmniej powinna być raz na rok wspólna msza, prawda? Wszystko się w tym kościele dzieje tylko mają osobne msze. Grekokatolicy mają rano, prawda, a rzymskokatolicy mają po obiedzie, o 13. No, to miałem na myśli. Chciałem w ogóle zrobić rewitalizację kościoła, który wymaga tego, prawda? No, niestety wszystko się spaliło na panewce. Nie chcieli ludzie po prostu (...) Kościół nie spełnił się. Zwłaszcza, że tutaj za komuny, to była jedna msza, tylko właśnie rzymskokatolicka i ci grekokatolicy akceptowali to. Później jak dostali wolność, no to zażądali też i tej religijnej wolności dla siebie. [Właściciel „Frankówki”]

Gmina Łągów, podobnie jak gmina Szczaniec, od kilku lat skutecznie prowadzi batalię o wcześniejszą budowę zjazdu z autostrady A2 w Gronowie<sup>43</sup>. Lokalne wykorzystanie nowej autostrady jest niewielkie, m.in. przez brak węzła komunikacyjnego pozwalającego na szybsze i wygodniejsze dotarcie do gminy. O ile mieszkańcy poruszają się DK92, a także siecią dróg powiatowych i gminnych, w celu dotarcia do swojego miejsca zamieszkania oraz do miejsc pracy, o tyle problematyczny staje się przepływ turystów czy osób i podmiotów chcących skorzystać z zaplecza technicznego dla obsługi podróży zlokalizowanych wzdłuż DK92. Brak węzła, obok niedomagań infrastrukturalnych samej gminy (problemy związane z kanalizacją, gazyfikacją oraz wodociągami), blokuje zewnętrzne inwestycje o charakterze produkcyjnym i magazynowym. Jest tzw. efekt korytarza. Na poziomie lokalnym efekt ten ma charakter przestrzenny i związany z trudnościami w sprawnej komunikacji pomiędzy rozdzielonymi obszarami. O wystąpieniu efektu decydują w tym wypadku nie tyle węzły drogowe, co przede wszystkim

43 W przypadku Gminy Łągów pozostawiono rezerwę terenową pod ewentualny dodatkowy węzeł z perspektywą jego budowy w 2030 r. Obecnie gmina nie ma „dostępu” do autostrady ze swojego obszaru. W związku z takimi założeniami, w 2000 r. przyjęto uchwałą XVII/112/2000 Rady Gminy Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Łągów, obręb Gronów dla terenów położonych w rejonie drogi krajowej Nr 2 i rejonie węzła projektowanej autostrady A2.

liczba i rozmieszczenie tzw. infrastruktury prostopadłej, czyli dróg i kładek dla pieszych. Chodzi więc o problemy z dostępnością do określonych obiektów i nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2. Budowę węzła uznaje się za warunek konieczny dla rozwoju lokalnej przedsiębiorczości, zwłaszcza w sektorze logistyczno-magazynowym, a wyraźnie mniej w sferze produkcyjnej (Jurczak, Kawa 2012: 130-135; Komornicki 2013; Komża 2013).

Budowa węzła w Gronowie nadal pozostaje pod znakiem zapytania. We wrześniu 2016 r. Konwent Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego przegłosował stanowisko w sprawie konieczności wybudowania zjazdów z autostrady A2 w miejscowościach Gronów oraz Myszęcín. W ten sposób poparł wcześniej podjęte stanowisko Sejmiku Województwa Lubuskiego, podtrzymujące apel wystosowany w tej sprawie już w marcu 2012 r. oraz stanowiska wójtów gmin Łągów i Szczaniec (Kucharska 2016; Serbeńska 2016).

#### PIĄTY PUNKT BADAŃ:

**„TU SIĘ ROZBUDOWAŁO, A TO JAKIEŚ BARY WIDZĘ  
NOWE, A TO JAKIEŚ CPN-Y NOWE POWSTAJĄ”**

Najbardziej wysuniętą na zachód gminą, której miejscowości stanowiły teren przeprowadzonych przez nas badań jest miejsko-wiejska gmina Torzym. Ma ona wyjątkowy charakter głównie ze względu na istniejący na jej terenie zjazd z autostrady A2. Gmina ta jest przykładem nie tylko efektywnego lobbingu samorządowego w tym zakresie, ale również sukcesu inwestycyjnego związanego z otwarciem autostrady A2 na odcinku między Nowym Tomysłem a Świecikiem. Z tego względu poświęcamy osobny rozdział na szczegółową prezentację Torzymia. W tym miejscu chcemy się skupić na omówieniu trzech mniejszych miejscowości wchodzących w skład tej gminy – Koryt, Pniowa oraz położonego najbliżej granicy polsko-niemieckiej Boczowa.

Koryta oddalone są 7 km od siedziby gminy w Torzymiu. Są wsią sołecką zamieszkiwaną przez około 250 osób<sup>44</sup>. Mieści się w nich kościół, świetlica wiejska, siedziba Ochotniczej Straży Pożarnej, niewielki bar przydrożny oraz sklep. Ponadto na trasie autostrady A2 w Korytach mieści się Miejsce Obsługi Podróżnych klasy I. Wieś jako pierwsza otrzymała nową infrastrukturę drogową, chodniki, oświetlenie, zrealizowane w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Zapotrzebowanie w wodę odbywa się z nowo wybudowanej Stacji Uzdatniania Wody. Koryta są wsią popegeerowską, która specjalizowała się w hodowli owiec. Swojego czasu na jej terenie funkcjonowała suszarnia grzybów, a także kilka sklepów odzieżowych – Koryta były okolicznym zagłębiem odzieżowym. Dziś wyróżnia je działający na ich terenie klub nocny „Alibi” z reklamującą go sporych rozmiarów figurą półnagiej kobiety, a także mieszczące się w kamperze przedsiębiorstwo trudniące się handlem obwoźnym.

Jest bar, ale jeżeli chodzi o ten bar, to raczej autostrada mu zaszkodziła, bo ten ruch jest mniejszy i oni stracili. Choć przed otwarciem autostrady już tam rewelacyjnie nie było, miało się ku upadkowi. W okolicy nie ma chyba jakiegogo większego zakładu pracy. Jakiegogo potężnego zakładu nie ma. To jest wszystko rozdrobnione. Większość ludzi to te stacje, bary. Tu jest Pożrzadło Nevada, koło Boczowa jest dużo stacji, między Torzymiem a Boczowem jest zagęszczenie tych stacji, hoteli... była tu niby stacja, ale trudno to nazwać stacją. To był początek 2000. lat. Bardziej na ruskich bazowali, zza wschodniej granicy w ogóle. I już parę lat nie funkcjonuje (...) Jeżeli chodzi o wieś, to funkcjonuje, nie powiem. Staraliśmy się tu działać. 7-8 lat temu, to troszeczkę inaczej ta wieś wyglądała. Drogi są zrobione, świetlica odnowiona funkcjonuje. Plac zabaw, jaki jest, taki jest, ale jest. Najpierw była zrobiona tamta droga, droga gminna, od sklepu do boiska. A tę drogę, to droga powiatowa, udało nam się zrobić dzięki autostradzie, bo Strabag wykonał tę drogę w ramach rekompensaty za korzystanie z dróg lokalnych przy budowie autostrady (...) Rdzennych tu nie ma. Większość jest przesiedleńców po wojnie. Kiedyś był PGR we wsi to większość wsi utrzymy-

44 [www.pl.wikipedia.org/wiki/Koryta\\_\(wojew%C3%B3dztwo\\_lubuskie\)](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Koryta_(wojew%C3%B3dztwo_lubuskie)) (data dostępu 14.04.2014).

wała się w PGR, bądź gospodarstwa indywidualne, ale z tego, co wiem, gospodarzy większych tu raczej nie było. W tej chwili jest jeden większy gospodarz (...) Jeśli o szkoły chodzi, jeżeli chodzi o podstawówkę, to jest I-III to Walewice, a później Torzym – podstawowa i gimnazjum. Średnia głównie Sulęcín, ale też do Zielonej Góry. Parę osób też studiuje w Zielonej Górze. Mamy dwóch chłopaków, co do gimnazjum w Zielonej Górze chodziło, poszli do tej szkoły piłkarskiej, od gimnazjum tam chodzili (...) To, co mieliśmy porobione w ostatnich latach, troszeczkę było zrobione, narzekać nie możemy, bo i ta świetlica była wyremontowana. Kilka lat wcześniej, to taki był czysty PGR. To było budowane za PGR-ów i chyba czynem społecznym. Pamiętam jak tu przyszedłem, to troszeczkę funkcjonowało. Później przez lata stało zaniedbane, strasznie zdezastrowane, nikt o to nie dbał. Było doprowadzone do takiego momentu. Później jak zostałem sołtysem, chciałem to ruszyć, żeby to odnowić i zaczęliśmy się starać o Centrum Internetowe i jak już udało nam się załatwić, że to centrum będzie robione, trzeba było to pomieszczenie odremontować. Przy okazji remontowaliśmy salę i resztę. I tak stopniowo. Te Centrum Internetowe też przez kilka lat działało, początkowo był problem z dostępem do internetu. Dużo, szczególnie młodzieży, korzystało z tego Centrum, a teraz wszyscy mają swój internet (...) Jeśli chodzi o ten klub nocny to nie przeszkadza. Tutaj chyba nie ma ludzi za bardzo, żeby pluli na to. Nie spotkałem się z takim odzewem, żeby komuś to przeszkadzało. Tam kiedyś był ten stary proboszcz, to nieraz coś uszczypnął, ale walki z tym nie było. [Sołtys wsi Koryta]

Nieco mniejszą od Koryt miejscowością jest Pniów. Populacja tej wsi sołeckiej to około 180 osób – głównie są to potomkowie katolickiej społeczności pochodzącej z obwodu tarnopolskiego, przybyłej na te tereny po zakończeniu II wojny światowej<sup>45</sup>. W Pniowie znajduje się XIX-wieczny dwór z pozostałościami po zabudowie folwarcznej, który w okresie powojennym do momentu transformacji ustrojowej należał do PGR. We wsi mieści się także poewangelicki kościół.

45 [www.biuletyn.net/nt-bin/drukuj.asp?podmiot=torzym/&strona=rejestr.asp&typ=menu&a=zobacz&id=1174](http://www.biuletyn.net/nt-bin/drukuj.asp?podmiot=torzym/&strona=rejestr.asp&typ=menu&a=zobacz&id=1174) (data dostępu 15.04.2014).

W miejscowości Pniów mieszka około 190 osób, przeważnie są to ludzie starsi. Jest też grupa ludzi młodszych, ale oni jakby stanowią mniejszość. Przeważnie są to renciści, emeryci, młodzież, młodzież po studiach jest również (...) Rolnictwo jest znikome, jeżeli ktoś tam posiada, to parę hektarów gdzieś tam na własny użytek. A tak, to raczej wszyscy pracują. Ci, którzy pracują to pracują czy w gminie Torzym czy w sąsiednich gminach na różnych stanowiskach czy tam w jakichś firmach, czy w szpitalu. No, po prostu tam, gdzie jest możliwość pracy. Tu był pegeer kiedyś... To był pałac. To właśnie tam był pegeer, dosyć duży i tam dużo osób pracowało. Także to było takie jakby główne miejsce zatrudnienia, jeżeli chodzi o mieszkańców Pniowa. A jak ten pegeer po transformacji ustrojowej przestał działać, to część na pewno tutaj została i szukała innej pracy czy przeszła na emeryturę, renty. A część może i szukała gdzie indziej pracy. No, część na pewno ludzi znalazła pracę za granicą czy w Niemczech, bo tu jest blisko granica (...) Inwestycji takich tutaj na naszym terenie za bardzo nie ma. Znaczący, jeżeli chodzi o Pniów. Jest przedsiębiorca, który posiada tam kilkadziesiąt czy tam nawet kilkaset hektarów, on tu jest, jakby pochodzi stąd, mieszka w innej gminie całkiem, ale to tylko tyle, że tam parę osób jeszcze zatrudnia. Z tego co wiem, to są działki duże inwestycyjne, no przy drodze Pniów, tutaj gmina ma, są na sprzedaż. Gmina próbuje jakiś inwestorów tutaj pozyskać. [Sołtys wsi Pniów]

Pniów okazał się interesujący z dwóch względów: po pierwsze na jego terenie doszło do jedynego przypadku „eksmisji” ze względu na budowę nowego odcinka autostrady A2, po drugie w jego okolicach zastosowano kompensację przyrodniczą, która przyniosła korzyści nie tylko płazom, ale i mieszkańcom gminy Torzym.

Kompensacja polega na zaprojektowaniu, utworzeniu i utrzymaniu sztucznych zbiorników wodnych przeznaczonych dla płazów. W przypadku gminy Torzym ich wykonawcą jest zielonogórski oraz poznański oddział GDDKiA. Takich zbiorników zbudowano do tej pory 10. Na przełomie lat 2011/2012 zbudowane zostały 4 zbiorniki na odcinku wielkopolskim, a w roku 2013 kolejne 6 na odcinku lubuskim. Celem ich utworzenia była minimalizacja negatywnego oddziaływania autostrady oraz kompensacja strat w przyrodzie spowodowane jej budową i eksploatacją. Stawy są wykorzystywane

nie tylko przez żaby, ale mieszkające w ich okolicach bobry, ssaki kopytne traktujące je jako wodopoje, czy różnego gatunku ptaki jako żerowiska, a i również przez miejscową ludność, która celowo i nielegalnie je zarybia (*Skuteczna kompensacja przyrodnicza przy autostradzie A2 2016*). Wyhodowane „na dziko” ryby są następnie odławiane, np. w okresie świąt Bożego Narodzenia.

Żaby też zostały przeniesione z autostrady, bo to jest wszystko te wymogi ochrony środowiska i wiem, że tutaj rozmawiałem z kierownikiem, to budował 5 takich stawów na żaby i teraz nie chcę kłamać czy za 5 milionów złotych czy za 2 miliony, tyle kosztowały te stawy. Ponoć tam dużo jest, tam kumkają, bo kogoś pytałem, to tam jest ich, tam się namnożyło. Ale jak się dowiedziałem, że to mogło kosztować 200 czy tam niech będzie 100 tys. taki stawek, nie? Fakt, że to jest duży, tam widziałem przedsięwzięcie było duże, bo tam też nam pomagali przy okazji wyrównać humusem, który pozyskiwali oni. Przy okazji nasz staw we wsi tam troszeczkę wyrównaliśmy jego brzegi. Tak, że przy okazji troszkę skorzystaliśmy na budowie tego stawu, no bo oni też musieli się pozbyć żółtej ziemi na przykład, tej takiej tam i w ramach współpracy z miejscowością, z sołectwem Pniów, to tak troszkę nam pomogli. Tu w trakcie jak autostrada była budowana stawek nasz był troszkę czyszczony. Był czyszczony, ale to rok, no dwa lata i z powrotem zarósł. Ale też właśnie, o to m.in. przy okazji budowy autostrady burmistrz tam w ramach porozumienia załatwił, że tam przez parę dni wywozili właśnie te trzciny i tak dalej gdzieś tam. Tak że oczyszczali troszkę ten staw. [Sołtys wsi Pniów]

Wspomniana „eksmisja” mieszkańców Pniowa to sytuacja wykupu przez GDDKiA gospodarstwa położonego w pobliżu trasy autostrady A2. Na wykupionym terenie wybudowano niezbędną dla utrzymania tej infrastruktury tzw. drogę serwisową. Dotychczasowi mieszkańcy wyburzonego gospodarstwa wybudowali w Pniowie nowy dom, zlokalizowany blisko ekranów akustycznych oddzielających wieś od autostrady A2.

Oni musieli to wszystko wykupić wyburzyć i tam jest w tej chwili ogrodzenie (...) Teraz jest asfalt i taka boczna, taka autostrada. To odbywało się na zasadzie takiej, że Agencja tak się nazywa-

li Budowy Dróg i Autostrad wystąpiła w ogóle tu do urzędu i to przez urzędników. I po prostu przyjechali z informacją taką, że tutaj obok będzie przechodziła autostrada, a ten tutaj teren został ujęty prawda w ten plan zagospodarowania autostrady i to kiedyś będzie odkupione, bo to jest im potrzebne, prawda (...) To trwało 10 lat prawie. To było dosyć długo. Natomiast sama budowa autostrady poszła bardzo szybko (...) Tam było kilku rzeczoznawców... My, że tak powiem ze swojej strony nie braliśmy rzeczoznawcy, bo to autostrada mówiła, że krzywdy, które tam zostaną wyrządzone przez odebranie tego będą wyrównane z nawiązką. Wszystko liczyli, wszystko dodawali – to co tam, że tak powiem było – jakieś tam drzewa owocowe, wszystko, wszystko spisane i z nawiązką policzone, ale ta nawiązka, to się tylko tak mówi, że to jest nawiązka. Bo było np. ileś drzew w sadzie, ale żeby ten sad odtworzyć, to nie tylko wystarczy kupić drzewka – one muszą wyrosnąć. To trwa ileś czasu, co nie daje zysku, prawda? Tak samo z tym wszystkim co było pobudowane oprócz budynku mieszkalnego, który był tam z roku 1920. Później były postawione te dwa budynki i oni to później wycenili od momentu wyceny do momentu wysiedlenia. To było ileś lat, to nie było rok – dwa, tylko to było ileś lat i w międzyczasie z tej wyceny, którą oni naliczyli i wpłacili na konto minął okres czasu i później można było zrobić to, co tam jest i już więcej się nie odtworzyło z tych pieniędzy, bo po prostu czas i ceny zrobiły swoje. Tak, że no ja nie powiem, że wszyscy na tym, że tak powiem – nie zyskali, tylko stracili. To była strata po prostu. Bo nie sposób jest autostrady np. puścić pół kilometra gdzieś obok, gdzie tam w tej chwili ten śmieszny park Natura Iłanka, coś tam, coś tam... Miało być tu sztywno w tym miejscu. Tak, że ani metra nie przeszli w tą. [Syn wysiedlonej mieszkanki Pniowa]

Pniów to także restauracja, centrum usług samochodowych oraz dwa niewielkie parkingi dla ciężarówek.

Torzymską miejscowością położoną na pograniczu powiatu sulcińskiego i ślubickiego jest Boczów. Na zachód od wsi znajduje się węzeł autostrady A2<sup>46</sup>. Odległość między centrum Boczowa a węzłem w Rzepinie wynosi około 5 km. Na drodze do zjazdu z DK92 znajdują się stacje benzynowe, parkingi, kantory wymiany walut,

46 [www.pl.wikipedia.org/wiki/Bocz%C3%B3w\\_%28wojew%C3%B3dztwo\\_lubuskie%29](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Bocz%C3%B3w_%28wojew%C3%B3dztwo_lubuskie%29) (data dostępu 10.02.2014).



motele oraz centra obsługi transportu dalekobieżnego. Boczków leży nad jeziorem Rzepinko (tzw. jezioro Boczków lub jezioro Boczowskie). Na wschód od Boczowa, w kierunku Torzymia, około 2 km od centrum wsi znajduje się kolejne jezioro – Kręcisko. Zabudowania wsi są rozprzestrzenione niemal po równo po obu stronach DK92. Autostrada A2 znajduje się na północ od wsi.

W latach 1945-1954 i 1973-1976 Boczków był siedzibą gminy. W latach 1975-1998 miejscowość administracyjnie należała do województwa zielonogórskiego. Umiejscowiony był tu posterunek policji, Urząd Pocztowy, Ośrodek Zdrowia oraz Szkoła Podstawowa. Pierwsi Polacy osiedlili się w Boczowie już w czerwcu 1945 r., dokąd przybyli podobnie jak pierwsi powojenni mieszkańcy Pniowa z obwodu tarnopolskiego<sup>47</sup>. Trzon infrastruktury społecznej Boczowa tworzą: Szkoła Podstawowa oraz Publiczne Przedszkole, filia Biblioteki Publicznej w Torzymiu, punkt pocztowy, Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, poewangelicki kościół parafialny, cmentarz komunalny, boisko oraz plenerowy plac taneczny. Ponadto w Boczowie funkcjonują następujące organizacje pozarządowe: Parafialny Zespół Caritas Parafii, Ochotnicza Straż Pożarna, Spółdzielnia Mieszkanio-wa, Zespół Taneczny „Go!” oraz Sołeckie Stowarzyszenie Wspierania Aktywności Lokalnej. W Boczowie brak placu zabaw i sali wiejskiej, co stanowi przedmiot narzekań i napięć wśród mieszkańców. Od lat Boczków walczy z GDDKiA o budowę ekranów akustycznych przy położonej zaraz przy DK92 szkole podstawowej.

Boczów to ostatnia stacja przelotowa na linii, znajdująca się przed węzłem w Rzepinie. Jest to niewielki posterunek ruchu, który po modernizacji w latach 1996-1997 może pełnić jedynie funkcje techniczne – nie ma tutaj żadnych torów ładunkowych.

Ludzie są z Jezierniej, a ta część Boczowa, to ludzie z pegeeru. Bloki, to wszystko to są ludzie z pegeeru. I ja się zawsze śmieję, że Boczków powinno być dwóch sołtysów, na tamtą część wioski i na tą, bo oni jakoś tak nie zgadzają się ze sobą. To trochę tak na chłodno idzie, nie, np. jakby pani się spytała z wioski, kto to jest np. pani ta i ta, to by nie wiedzieli. Oni się nie znają. Nie znają się i to jest mała miejscowość, 600 mieszkańców, nie znają się ludzie (...) Jest szkoła,

47 Oficjalna strona internetowa Boczowa, [www.boczow.pl/](http://www.boczow.pl/) (data dostępu 06.06.2017).

mamy księdza. (...) Cały czas walczyliśmy o świetlicę. I aha, o bezpieczeństwo szkolne, bo my nie mamy ekranu przy szkole tego dźwiękochłonnego i na tym etapie jest, że Urząd Marszałkowski już ma tam teraz coś działać, ale to już trwa 9 lat. Już 9 lat walczyliśmy o ekran i to się nic w tej sprawie nie rusza. Wszyscy przepychają się. A to droga taka, a to droga taka. A teren gminny, droga krajowa. I tak cały czas jest (...) Autobusów nie ma. O 10.00 zajedziesz do Torzymia, do Sulęcina zajedziesz i nie masz czym wrócisz. Do Torzymia wrócisz a z Torzymia czym? Piechotka. Piechotka. Tym starszym osobom jest strasznie ciężko (...). [Mieszkanica Boczowa]

Kiedyś była świetlica tam przy torach. Budynek stoi i czeka latami na remonty, ale tam jest konfliktowa ta świetlica, bo tam mieszka rodzina i przeszkadza. Na przykład jak jakieś są dyskoteki czy coś, to oni tam krzyczą, bo za głośno. A miała świetlica stanąć tu, przy domu rybaka. Bardzo dobrze tutaj by było, koło przedszkola i by mieli, ten dom rybaka rozbudować, byłaby świetlica (...) Przede wszystkim sklep był żelazny na miejscu, był odzieżowy, był spożywczy, był tekstylny sklep. Wszystko było można dostać. Był obuwniczy, materiały były, bluzki, było wszystko. No, kiedyś restauracja była państwowa tam „Pod Grzybkiem”. Wszystko padło w latach 90. Jak zaczęła się wolność, wolność i swoboda to wtedy poszło wszystko do ogrodu, nie? Wolność i swoboda! Był sklep właśnie ten wielobranżowy, że garnki, talerze, i miski i wszystko. Tak samo był GS – można było kurki czy coś trzymać, ale kurki już nie wolno trzymać. Dzisiaj nawet obornika nie można wyrzucać, bo gdzie bym wyrzucała? Na ogródek wyrzucało się, to sanepid przychodził (...) Teraz jak powstał CPN, to dużo mieszkańców poszło na CPN, czyli lejkowi tak zwani, że nalewają benzynę; na kasę i jest ten taki market tutaj, dużo siedzi dziewczyn na kasie. Później na CPN-ie na pałce, na Ochmanie to samo jest – dużo młodych osób poszło tam na kasę. Później Steinpol, tapicerska firma tutaj, oni produkują meble. To jest Rzepin. I oni jeżdżą właśnie do tego zakładu. Kolarze są, do gminy trochę jest osób, parę, ale dużo też jest pod sklepem. Dużo jest takich młodych osób, którzy nic nie robią i jest takiej dużej patologii też, nie? Są rodziny patologiczne, że mama nie pracuje, tata nie pracuje, mają dzieciaków mnóstwo, ale gmina ma im dać wszystko, zasponsorować całe życie, ułożyć całe życie (...) Mamy jezioro, jest koło wędkarskie (...)

Pegeer był i było kilku rolników, kilkunastu. Jakież mieli tam pole, tutaj chyba jeden pan tylko trzymał krowy, tak od siebie. A tak był pegeer, nie było takich rolników. Później przejęli, przejęło kilka osób – taki młody chłopak po ojcu przejął, dzierżawi te wszystkie pola naokoło. Zainwestował w rolnictwo, czyli dzierżawi to wszystko, uprawia te rzeczy i on się zajmuje czystym rolnictwem, czyli on tam uprawy tylko ma. Nie ma żadnych zwierząt tylko uprawę. A tu jest jeden rolnik, któremu już krowa nawet zdechła i koń. Nie ma, nawet nie ma ani jednego takiego rolnika, typowego rolnika, że ma coś tam, nie. Pegeer, to wszystko tu to był pegeer. To wszystko, te wszystkie kompleksy Shella, te baraki, to wszystko było kiedyś jako pegeer. Tu się wszystko, świat kręcił wokół pegeerów, tak. Pegeer dawał im wszystko, tak, dawał im mieszkanie, opał, nie musieli płacić za opał, nie musieli płacić dużo za mieszkanie, mieli ciepłą wodę, my nie mamy ciepłej wody z kotłowni. My mamy, musimy, każdy musi mieć bojler swój. Tak jak mówię, oni mieli kurki, to se paszę tam na lewo i już mieli tę świnkę, tą kurkę, coś tam, tak. No i mówię, oni mieli te spotkania tam w pegeerze, bardziej się jednoczyli. A teraz już tego nie ma. Każdy sobie rzepkę skrobie i patrz, żeby mu było dobrze (...)

Tutaj przez jakiś czas było modne wyjeżdżanie tutaj do Niemiec za Landau – pakowanie tych wszystkich rzeczy, jakież coś tam. Kilka osób tu jeździło, teraz porezygnowali, bo zobaczyli, że Polacy albo kradną, albo coś tam, albo już im się nie opłaca i wrócili tak jakoś. A trochę emigrowało do Irlandii i parę osób zostało Holandii, ale to jest garstka Boczowa. A niektórzy wrócili, bo im się po prostu nie udało. Dużo jest też w Boczowie małżeństw, gdzie mąż jest kierowcą ciężarówki i wyjeżdża tak, bardzo dużo jest tego. Jeździ za granicę cały czas, cały tydzień jeździ, w sobotę, niedzielę wraca. Bardzo dużo takich małżeństw tutaj jest naokoło. To chyba jeden z najlepszych teraz zawodów tutaj, że dużo zarabiają, że się opłaca tak bardziej (...) Tu jakichś właścicieli nie ma, ale no mamy biznesmena w Boczowie tego od „Lamusa” (...) Nie mamy takiego centralnego nawet miejsca, bo teraz zrobiła się, ja to mówię na to, przemysłówka – no centrum Boczowa to nie jest kwiatki, bratki i stokrotki, tylko mamy przemysłową – jest kantor, są wały i jest „Lamus” z szesnastoma lokalami (...) Tych firm dochodzi, więcej jest może pracy, więcej może mają towaru do przewiezienia, tak stopniowo, tak kiedyś jeździły tylko Stary i jakieś tam konie i coś

tam. I później rewolucja i w ogóle, nowoczesność, tiry i w ogóle – to przybywa, przybywa. [Sołtycka wsi Boczów]

DK92 zanika w miejscu węzła drogowego „Rzepin”, gdzie jednoczy się z autostradą A2 na 17 kilometrowym odcinku prowadzącym do przejścia granicznego w Świecku. Tu dominuje typowy już krajobraz autostradowy z charakterystycznie zaprojektowaną zielenią – nasypami ziemnymi porośniętymi przystrzyżoną trawą, siatkowymi wzmocnieniami, rowami melioracyjnymi i drzewostanem ułożonym jakby od linijki. To także specyficzne dla autostrady oznakowania, barierki, ogrodzenia, zielone ekrany akustyczne, wygięte w łuk przejścia naziemne, przejścia dla zwierząt, asfaltowe drogi techniczne po bokach, wiadukty, ostatnie przed granicą Miejsca Obsługi Podróżnych „Sosna” oraz „Gnilec”, i w końcu terminal Służb Granicznych, Policyjnych i Celnych w Świecku, Odra i przejście graniczne. Na tym odcinku nie ma już mowy o przydrożności, o której chcemy opowiadać, a jedyną jej zapowiedzią są wielkogabarytowe reklamy centrum obsługi transportu dalekobieżnego w Mostkach – Portu 2000.

## Appendix 2: lokalne krajobrazy dźwiękowe<sup>1</sup>

*But what of the ethnographic ear?*

James Clifford 1986:12

Dodatkową metodą badawczą, którą zastosowaliśmy realizując projekt była metoda dziennikarsko-audiograficzna. Jest to określenie robocze, a metodę tę należy traktować jako towarzyszącą naszym działaniom zarówno na etapie badań pilotażowych jak i badań pogłębianych. Jej zastosowanie obejmowało *field recording* oraz realizację pięciu audio-reportaży, których tematy oraz bohaterowie wyłonieni zostali w oparciu o materiał etnograficzny zebrany w trakcie wspomnianych badań pogłębianych jednocześnie stacjonarnych i wielomiejscowych. Uznaliśmy, że aplikacja podejścia

---

<sup>1</sup> Za geografem Sebastianem Bernatem, od lat zajmującym się kategorią krajobrazu dźwiękowego, chciałabym powtórzyć, że jest ona jednym z wielu polskojęzycznych odpowiedników Schaferowskiego terminu *soundscape* (1977). Prócz niego w naukowym obiegu funkcjonują pejzaż dźwiękowy/akustyczny lub otoczenie/środowisko dźwiękowe, przestrzeń dźwiękowa/akustyczna. Bernat uważa, iż pomimo pewnych nieścisłości należy pozostać przy tłumaczeniu terminu *soundscape* jako krajobraz dźwiękowy (zwłaszcza w obrębie geografii). Związane to jest m.in. z tradycją badań geograficznych, których przedmiotem zainteresowań był, od początku istnienia geografii naukowej, krajobraz, pojmowany całościowo jako wizerunek regionu, świat postrzegany przez zamieszkujących go ludzi. Poza tym pojęcie „krajobraz” jest bardzo pojemne; krajobraz jest bytem wielowarstwowym. Ponieważ dźwięk jest elementem krajobrazu wpływającym na jego percepcję, to można badać dźwiękową warstwę krajobrazu, będąc świadomym jej relacji z warstwą wizualną (2015a, 2015b). Z antropologicznego punktu widzenia pojęcie krajobrazu dźwiękowego jest jednak problematyczne, a wręcz zanegowane przez takich badaczy jak Tim Ingold (2007), Stefan Helmreich (2010) czy poddane krytyce przez innych, np. Davida Samuelsa, Louise Meintjes, Anę Marię Ochoa i Thomasa Porcello w „Annual Review of Anthropology” z 2010. W naszym przypadku choć również mamy wątpliwości, użycie tego pojęcia uzasadniamy koniecznością utrzymania spójności pojęciowej z tytułem i tematyką naszego projektu, w którym stosujemy pojęcie krajobrazu kulturowego.

dziennikarskiego pozwoli nam stworzyć alternatywną i bardziej uniwersalną, w sensie jej dystrybucji oraz odbioru, reprezentację wiedzy terenowej. Zarówno nagrania terenowe jak i audio-reportaże zostały opublikowane lub/i udostępnione na licencji Creative Commons-CC BY-NC-SA 4.0<sup>2</sup>. Dzięki temu dźwiękowy efekt naszej pracy terenowej zyskuje na dostępności i otwartości. Odpowiada to także jednemu z głównych założeń metodologicznych całego projektu, a mianowicie założeniu o konieczności uwzględnienia metod mobilnych. Dystrybucja nagrań i reportaży w internecie w jednym z najbardziej popularnych formatów zapisu, to jest mp3, wprowadza je w powszechny obieg sprawiając, że stają się mobilne (zob. Atkinson 1999; Bull 2007; Hacker 2000; Haring 2000; Jones 2000, 2002; Rheingold 2002; Sterne 2006). Dodatkowo, uwzględniając ich zawartość merytoryczną nagrania te, zwłaszcza reportaże, pełnią rolę reprezentacji wiedzy terenowej o charakterze wielogłosowym. Reportaże bazują bowiem na narracjach mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż DK92, w tym również przedsiębiorców, samorządowców oraz osób zaangażowanych w proces budowy autostrady A2. To ich opowieści i ich perspektywa w najpełniejszy sposób ujawniają specyfikę badanego przez nas terenu. Współtworzą więc oni wyłaniającą się z naszych badań etnografię. Jej dźwiękowa reprezentacja to najbardziej bezpośrednia forma udzielenia głosu naszym rozmówcom, informatorom, współpracownikom, przewodnikom – niezależnie od tego jak ich określimy.

Nagrania terenowe (*field recordings*) zostały wykonane przez badaczy biorących udział w mobilnych badaniach pilotażowych we wrześniu 2014 r. oraz przeze mnie we wrześniu 2015 r. w trakcie badań pogłębionych, które przeprowadziłam w V punkcie badawczym – tj. między Słubicami a Pożrzadłem – stacjonując przez miesiąc w Torzymiu. Zebraliśmy ponad 100 nagrań, spośród których 70 zostało opracowanych i opublikowanych na audio-blogu „Miasto

dźwięków”<sup>3</sup>. Kolekcję tych nagrań należy wiązać z zastosowaniem metody etnografii dźwiękowej/audioetnografii<sup>4</sup> (Droumeva 2016; Gershon 2012, 2013; Stanisław 2012; 2015a: 305–318), a więc z antropologicznymi i etnomuzykologicznymi koncepcjami krajobrazu dźwiękowego (Schafer 1977), akustemologii (Feld 1996, 2015; Feld, Brenneis 2004), *ambiance’u* (Thibaud 2011) oraz immersji i transdukcji (Helmreich 2007, 2010). Nie bez znaczenia jest tu również idea analizy rytmów życia codziennego Henri Lefebvre’a (Lefebvre, Régulier 2004; Meyer 2008).

Nadmienimy, iż zainteresowanie dźwiękiem jako kategorią antropologiczną jest do pewnego stopnia nowością. Odzwierciedla je publikacja coraz liczniejszych prac dotyczących krajobrazu

3 „Miasto dźwięków” ([www.miastodziewiekow.blogspot.com](http://www.miastodziewiekow.blogspot.com)) jest realizowanym przeze mnie od 2009 r. projektem antropologiczno-*fieldrecordingowym*. Nagrania terenowe wykonane w trakcie badań na użytek „Ruchomych modernizacji” zostały poddane jedynie minimalnej edycji (np. ich skrócenie, zastosowanie *fade in/out*, normalizacja) i opracowane w formie 29 postów wzbogaconych o mapy, fotografie oraz krótkie opisy. Posty zostały opublikowane w lutym oraz październiku 2015 – [www.miastodziewiekow.blogspot.com/2015/02/](http://www.miastodziewiekow.blogspot.com/2015/02/); [www.miastodziewiekow.blogspot.com/2015/10/](http://www.miastodziewiekow.blogspot.com/2015/10/). Są to wpisy: *Traktor i wypompowywanie w Grodziszczach, Różnorodne brzmienie obrzeży Świebodzina, Es trzy, Przelazy przy niedzieli, Zwierzęcy Port 2000 (Mostki), Mecz Zorza Mostki - Błyskawica Lubinicko, Mostki: pomiędzy Las Vegas a przedszkolną szatnią, Wulkanizacja w Gronowie, Urodziny dziadka (Gronów), Psychodeliczne Koryta, Natura vs autostrada (Pniów), Nie-miejsca w Boczowie, Kłopotliwa DK92 (Torzym), Warszawska w Torzymiu, Budowa stacji benzynowej (Torzym), Rosyjska tv dla rosyjskojęzycznych klientów (Torzym), Sprzedaż kur kokoszek w centrum Torzymia, Ambiens znad Jeziora Ilno (Torzym), Gimbusowo: Torzym, Centrum Torzymia, Remont DK92 w Torzymiu, Krajobraz dźwiękowy skrzyżowania DK92 z DW138, Gwar u Chrobrego, Pod A2, Odpust w Torzymiu, Hałas pomiędzy, Poprzez Torzym: kolejowy transport towarowy, Torzyskie disco-polo czyli labędzi śpiew, Rozbudowa Zajazdu „Chrobry” w Torzymiu. Autorami nagrań są: Katarzyna Andrzejkiewicz, Michał Orlik, Katarzyna Przepiera, Robert Rydzewski, Adriana Siebers, Agata Stanisław, Bartosz Tyrcha. Nagrania można także ściągnąć ze strony The Freesound, gdzie funkcjonują jako tzw. *geotagged sounds* w pakietach zatytułowanych *Moving modernization project: pilot research* ([www.freesound.org/people/miastodziewiekow/packs/16240/](http://www.freesound.org/people/miastodziewiekow/packs/16240/)) oraz *Moving modernization project: Torzym 2015* ([www.freesound.org/people/miastodziewiekow/packs/18205/](http://www.freesound.org/people/miastodziewiekow/packs/18205/)).*

4 Etnografia dźwiękowa (sonic ethnography) w swojej praktyce badawczej wolę określać jako audioetnografię. Stosuję to pojęcie ze względu na to, że zawiera ono w sobie aspekt technologiczny użycia metody etnografii poprzez dźwięk, a zatem uwzględnia sprawczość użytego sprzętu, kanały dystrybucji oraz sposoby reprodukcji nagrań – w tym możliwości ich remiksowania.

2 Licencja CC BY-NC-SA 4.0 oznacza *Uznanie Autorstwa – Użycie niekomercyjne – Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe*. Przystępne podsumowanie licencji można odnaleźć na stronie internetowej Creative Commons Polska: [www.creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pl](http://www.creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pl) (data dostępu: 16.04.2017).

dźwiękowego, zmysłów i percepcji czy szerzej kultur słuchania dopiero w pierwszych latach XXI w. (np. Bull 2000; Erlmann 2004; Bull, Back 2003; Sterne 2003). Ewidentnie mamy tu do czynienia z rozwojem subdyscypliny wyłaniającej się wraz z krzepnięciem metodologii oraz teorii powiązanych z tzw. zwrotem zmysłowym w antropologii (Pink 2010; Stoller 1997). Uznajemy jednak antropologię dźwięku za ugruntowaną, a jeden z podstawowych sposobów jej praktykowania – *field recording* – za współcześnie istotny dla procesu konstruowania wiedzy zarówno terenowej jak i naukowej.

Projekty lokujące się na pograniczu antropologii oraz etnomuzykologii pojawiały się mimo to znacznie wcześniej, bo już w latach 60. XX w., kiedy to badacze tacy jak John Blacking (1967) czy Alan P. Merriam dostrzegli korelacje istniejące pomiędzy strukturami muzycznymi i społecznymi. Dzięki nim ówczesna etnomuzykologia zwróciła się ku ujmowaniu muzyki jako części kultury. Niemniej niemal natychmiast po ukazaniu się dziś już klasycznej książki autorstwa A.P. Merriama *The Anthropology of Music* (1964), zaczęło wyłaniać się alternatywne, jeśli nie opozycyjne wobec prezentowanego w niej, podejście do dźwięku, to właśnie, które pozwala nam na uznanie nagrań terenowych oraz audio-reportaży za prawomocną formę prezentacji rezultatów naszego projektu. Nowe podejście do dźwięku zawdzięczamy działalności kanadyjskiego antropologa, etnomuzykologa, językoznawcy i muzyka Stevena Felda, który odnalazł sposób na włączenie dźwięku do etnograficznej praktyki badawczej. Dzięki niemu, zwłaszcza jego konstruktywnemu wykorzystaniu metod *field recordingu* i spacerów dźwiękowych, a także nośnej koncepcji udźwiękowionej epistemologii tzw. akustemologii, antropolodzy zaczęli efektywnie łączyć ze sobą klasyczne działania etnograficzne z pogłębionym słuchaniem, eksploracją krajobrazów dźwiękowych i przede wszystkim ich dokumentacją w postaci nagrań terenowych. Zarówno Feld jak i inni badacze, w tym również i my, zainteresowani akustycznym wymiarem życia społecznego inspirowani się często *The Soundscape: Our Sonic Environment and the Tuning of the World* R. Murray'a Schafera oraz *Noise: The Political Economy of Music* Jacquesa Attali. Obie te prace, po raz pierwszy wydane w 1977, ujmują dźwięki środowiskowe oraz akustykę życia

codziennego za antropologiczny przedmiot badań. W konsekwencji przyjmuje się, że na drodze kontekstualizacji pejzaży dźwiękowych nowoczesności oraz uznania założenia o istnieniu dźwiękowej epistemologii można w nowy sposób rozważać na temat wielu różnych zjawisk społeczno-kulturowych, w tym polityki, ekonomii, tożsamości, transnacionalizmu czy nawet płci kulturowej. I tak oto mamy do czynienia z antropologią dźwięku wraz z jej praktykami, którzy z powodzeniem prowadzą udźwiękowione projekty etnograficzne, być może trudniejsze w odbiorze i uznawane za mniej istotne w obrębie akademii, ale z pewnością alternatywne wobec wszechobecnych reprezentacji wizualnych czy wyłącznie tekstowych (Meintjes 2003; Rice 2003; Fox 2004; Greene, Porcello 2005). Antropolodzy dźwięku uważają, że dźwięk stanowi doskonałe medium efektów badań etnograficznych, a ich prace odzwierciedlają nowy sposób prezentowania wiedzy i zjawisk społecznych, emocjonalnie angażujący, immersyjny i transduktywny (Helmreich 2007, 2010).

Etnografia dźwiękowa, wykorzystując wielowymiarowość dźwięku na poziomie jego rejestracji, odsłuchiwania i następnie interpretacji oraz edycji, uzmysławia soniczny kontekst życia codziennego, umożliwia też jej odbiorcom partycypację w konkretnym krajobrazie dźwiękowym, przestrzeni, miejscu czy wydarzeniu. W naszym przypadku to możliwość immersji w dźwięki charakterystyczne dla przydrożności, a więc szумы i hałasy ruchu drogowego (o różnych porach dnia, w różne dni tygodnia, w różnych warunkach atmosferycznych, nagrane z bliska i z daleka); mechaniczne dźwięki towarzyszące modernizacji infrastruktury drogowej; dźwięki życia codziennego poszczególnych miejscowości – miejsc reprezentacyjnych i tych skrytych, na uboczu; różnego rodzaju wydarzenia o charakterze religijnym, świeckim, rozrywkowym; atmosfery miejsc specyficznych dla intensywnie uczęszczanych kanałów transportowych – atmosfery barów, restauracji, moteli, stacji benzynowych, myjni samochodowych, zakładów mechanicznych; wyciszone brzmienia zwyczajnych działań mieszkańców wiosek i miasteczek położonych wzdłuż DK92 – ich rozmowy, relaks nad jeziorem, prace przydomowe; a także dźwięki nie-ludzkie, których źródłem są zwierzęta, wiatr, deszcz, woda czy budynki. W ten sposób zebrane

przez nas nagrania terenowe, jak uważamy, oddają w adekwatny i sprawiedliwy sposób specyfikę miejsc, w których żyją bohaterowie naszego projektu. Kategorie krajobrazu dźwiękowego czy atmosfery (*ambiances*) uznaliśmy więc krytyczne dla rozumienia przestrzeni i miejsca. To kompozycje składające się na daną lokalność, wpływające na uczestnictwo, doświadczanie, poznawanie i odczuwanie codzienności. To kategorie, które ujawniają dynamiczny porządek życia społecznego.

Z pewnością specyfiką kolekcji nagrań terenowych, które wykonaliśmy wspólnie z innymi badaczami jest ich hałaśliwość, co nie pozostaje bez znaczenia, bowiem hałas generowany głównie przez drogowy transport ciężki, ale także osobowy i kolejowy, stanowi ważny komponent krajobrazu dźwiękowego wszystkich miejscowości zlokalizowanych na badanym przez nas odcinku. Co więcej, w niemal wszystkich prowadzonych przez nas rozmowach, pojawiała się kwestia hałasu jako nieodłącznego elementu lokalności (por. Bijsterveld 2008):

Ta 92 też tutaj w pewnym sensie nas utrzymuje, bo grono ludzi pracuje po hotelach, restauracjach, stacjach. Tak że to jest dla nas dwuznaczne, bo z jednej strony utrudnia życie, jest ten ruch, hałas, ale z drugiej strony daje utrzymanie. [Mieszkaniec Koryt]

Wspomnijmy też, że tym, co było najbardziej wyraziste dla momentu otwarcia nowego odcinka autostrady A2 w grudniu 2011 aż do lata 2012 r. była minimalizacja hałasu drogowego, odczuwana przez wiele osób jako pewnego rodzaju pozytywny brak:

Polepszyło nam się, jak autostrada była bezpłatna. Że zrobili autostradę, pół roku było bezpłatnie, nie, mieliśmy wigilię. Auto co jakiś czas tam przejechało, było tak cicho, że uszy bolały. [Mieszkaniec Boczowa]

Prócz nagrań terenowych w ramach zastosowania metody etnografii dźwiękowej powstało pięć audio-reportaży zrealizowanych przez profesjonalnych etnografów lub/i dziennikarzy radiowych. Tematy tych małych form dziennikarskich zostały zaproponowane przez badaczy, którzy w roku 2015 przeprowadzili wielomiejscowe,

stacjonarne badania pogłębione na terenie wszystkich wyodrębnionych przez nas punktów badawczych. Reportaże te są więc ugruntowane w etnografiach i ich produkcję wiążemy z podjętą przez nas próbą stworzenia audycji o charakterze antropologicznym. O ile niekiedy przyznaje się tekstom reporterskim antropologiczność czy etnograficzność (zazwyczaj przez wzgląd na ich tematykę – często egzotyczną, pozaeuropejską), o tyle nie czyni się tego w stosunku do reportaży radiowych. Potwierdza to zatem nieuchronność podejścia wizualistycznego, które chcemy przełamać uzupełniając naszą książkę reprezentacjami dźwiękowymi, w których wprost wypowiadają się bohaterowie naszych badań.

I tak reportaż pt. *Budynek bez drzwi*, autorstwa socjolożki Joanny Janiszewskiej i dziennikarki radiowej Wandy Wasilewskiej przybliża z subiektywnych perspektyw sytuację społeczną i ekonomiczną we wsiach Gronów i Poźrzadło. Obrzeżami tych miejscowości przebiega autostrada A2, ale problematycznym dla ich mieszkańców okazuje się brak zjazdów. Głównymi bohaterami reportażu są państwo Maria i Mirosław Jasenikowie, których dom położony jest pomiędzy autostradą a DK92, oraz lokalni przedsiębiorcy Dariusz Majchrzak – właściciel zakładu wulkanizacji i Jeremiusz Jurczyk – właściciel upadłej stacji benzynowej, którzy zdecydowali się na zakup gruntów położonych blisko planowanego jeszcze w latach 90. zjazdu autostradowego. Z tej jednak racji, że nie został on wybudowany ich sytuacja finansowa, podobnie jak innych przedsiębiorców w gminie, uległa pogorszeniu. W reportażu słyszalne są także głosy odmienne, pozytywnie nastawione do obecnego stanu rzeczy – głosy kierowców ciągników siodłowych, którzy korzystają z oferty centrum obsługi transportu dalekobieżnego Nevada Center w Poźrzadlu, a także głosy jego pracowników. Ten swoisty dwugłos i niejednoznaczność w ocenie wpływu obecności autostrady A2 na lokalność w dużym stopniu odzwierciedla jej specyfikę.

Reportaż pt. *Mobiliki, jak tam droga na Świecko?* Roberta Rydzewskiego jest efektem połączenia metody *field recordingu* z dziennikarską, i wykorzystuje koncepcję audiosfery (zob. Losiak, Tańczuk 2012). Jednymi z dźwiękowych elementów wielowymiarowej audiosfery dróg i autostrad, które mają charakter *ambiansowy*

i powszechny, są huki przejeżdżających samochodów, warkot silników, piski hamulców i opon, syreny pojazdów uprzywilejowanych. Istnieją jednak dźwięki składające się na audiosferę infrastruktury dla mobilności, do których poprzez CB radio dostęp mają jedynie kierowcy ciągników siodłowych i innych samochodów ciężarowych. Dźwięki niosące fale radiowe są ważnym elementem komunikacji między uczestnikami ruchu drogowego a ludźmi pracującymi wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Transportują one nie tylko informacje o wypadkach drogowych, ruchu wahadłowym, korkach, kontrolach policyjnych, ale również są sposobem na podtrzymywanie przyjaźni między kierowcami oraz swoiste remedium na odczuwaną przez nudę powodowaną monotonnością trasy. W końcu fale radiowe na badanym przez nas odcinku DK92 są sposobem na reklamowanie przydrożnych usług gastronomicznych. Są to reklamy barów, których klientami są rosyjskojęzyczni kierowcy ciągników siodłowych. Z tego powodu te dźwiękowe zachęty nadawane przez CB radio, najczęściej przez pracujące w tych barach kobiety, wypowiedziane są w języku rosyjskim – języku, który, prócz języka polskiego, co jest przecież oczywiste, stanowi najczęściej słyszany i obecny przy DK92. W ten sposób „wschód” staje się słyszalny na „zachodzie”, na pograniczu polsko-niemieckim. Pomimo tego, że CB-konwersacje bywają przerywane, niezrozumiałe, a rozmówcy często giną wśród zakłóceń elektronicznych, to ten rodzaj komunikacji wydaje się być niezagrożony przez współczesną technologię. Dowodem na to jest tymczasowa baza nadawczo-naprawcza, stojąca na parkingu blisko skrzyżowania DK92 oraz drogi ekspresowej S3 w Świebodzinie. Jest to przyczepa kempingowa z masztem wysokim na kilkanaście metrów, która stanowi radiowe *Axis mundi*, gdzie przecinają się fale na różnych częstotliwościach. Baza należy do mężczyzny, krótkofalowca, który cały czas nasłuchuje. W jego przyczepie nieustannie trzeszcza, szumią i gadają radiostacje, radia CB oraz FM. Co jakiś czas podjeżdża ktoś z prośbą o regulację nadajnika, czy naprawę mikrofonu. Krótkofalowiec przez CB udziela informacji, kieruje zagubionych kierowców po labiryntach drogowych, służy swoim doświadczeniem. Kiedy kierowcy tirów zjeżdżają na parking, aby „wykręcić” długą pauzę i ruch na drogach

maleje, krótkofalowiec zaczyna łączyć się ze światem wysyłając głosowe pocztówki.

*Odgłosy autostrady* Filipa Frąckowskiego to reportaż prezentujący różnorodność głosów mieszkańców wsi położonych między Torzycami a Trzcielem. Jest to pewnego rodzaju kompilacja rozmów przeprowadzonych z reprezentantami różnych środowisk lokalnych. W audycji wypowiadają się zarówno władze poszczególnych gmin, jak i przedsiębiorcy prowadzący interesy w pobliżu autostrady A2. Centralnym punktem odniesienia są dostrzegane przez rozmówców Frąckowskiego zmiany, jakie zaszły w miejscowościach położonych wzdłuż DK92 po otwarciu nowego odcinka autostrady w grudniu 2011 r. Słyszalne są zarówno głosy rozgoryczenia oraz nadziei, jak i obojętności wobec tej potężnej inwestycji w infrastrukturę drogową, która posiada potencjał poprawy lokalnej sytuacji ekonomicznej. Wielkim rozczarowaniem mieszkańców jest nieobecność zaplanowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w 1996 r. węzłów łączących nową autostradę ze starą dwójką. Miały one powstać na wysokości miejscowości Myszęcina, Gronów oraz Pożrzadło, jednak ich realizacja została przesunięta do roku 2030 (por. Woźniak 2016).

Głównym bohaterem reportażu Anny Szamotoły pt. *Pod nawierzchnią* jest Radosław Radziszewski, pracujący dla firmy odpowiedzialnej za budowę oraz naprawy autostrady A2. Jest to kolejne z możliwych spojrzeń na tę drogę – z perspektywy kogoś, kto nie tylko był zaangażowany w jej powstawanie, ale także osoby, którą łączy szczególna emocjonalna więź z drogami. Reportaż jest narracją o specyfice pracy inżyniera. Opowieść snuta przez jego bohatera została przepleciona wędrówką w pobliżu węzła autostradowego w Komornikach, gdzie w sierpniu 2016 r. trwały roboty modernizacyjne.

Ostatnim reportażem jest *Żyjący z TIR-ami* Mateusza Chłystuna i jest to opowieść o mieszkańcach Boczowa, którzy z niecierpliwością oczekiwali na oddanie do użytku autostrady A2. Z otwarciem tej nowej trasy prowadzącej do granicy z Niemcami wiązali bowiem nadzieję na zmniejszenie się tranzytu tirów przebiegającej przez Boczów DK92. Do momentu otwarcia nowego odcinka A2

DK92 była najważniejszym szlakiem przewozowym prowadzącym ze wschodu na zachód, przez który dziennie przejeżdżało ponad 10 tys. samochodów. Kiedy pod koniec 2011 r. oddano do użytku autostradę, mieszkańcy Boczowa mogli odetchnąć z ulgą – nastąpiła cisza. Jednak ta cisza oznaczała bezruch i znaczący spadek przepływu. Na granicy bankructwa znaleźli się ci, dla których „krajówka” była jednym źródłem dochodu. O plajtę otarły się miejscowy motel, kilka stacji benzynowych, kantory i sklepy. Nad Boczowem zawisło widmo bezrobocia. Wszystko wróciło do „normy”, kiedy przejazd autostradą stał się płatny i w konsekwencji kierowcy tirów wrócili na DK92. Wraz z nimi powrócił nie tylko biznes, ale hałas oraz powodowane wzmożonym ruchem drogowym poczucie zagrożenia. Mieszkańcy Boczowa nieustannie obawiają się o bezpieczeństwo swoje i swoich dzieci, które, by dotrzeć do miejscowej szkoły muszą pokonać „starą dwójkę”. Hałas powodowany nieustannym przepływem gabarytowych ciężarówek zaburza także rytm pracy w szkole. By go zminimalizować mieszkańcy rozpoczęli batalię z GDDKiA o montaż ekranów akustycznych. Ich działania są jednak jak do tej pory bezskuteczne.

Zarówno wyżej opisane reportaże, jak i zebrane przez nas nagrania terenowe, łączymy z ideą wspomnianej już analizy rytmu Henri Lefebvre’a (Lefebvre, Régulier 2004). Jest to koncepcja powiązana z jego pracą badawczą nad kategorią życia codziennego (Lefebvre 2008), którą Lefebvre zapożyczył z psychologii. W kontekście interesującego nas tu dźwiękowego wymiaru życia społecznego chodzi w niej o dowartościowanie wszystkiego, co dzieje się w świecie, łącznie z hałasem i ciszą. Lefebvre pisał o tym, że poznanie i zrozumienie codzienności nie może się odbywać jedynie na drodze słuchania słów i tego, co ludzie mówią, bowiem to otoczenie dźwiękowe człowieka ujawnia dynamikę codzienności. Rozumiał ją jako nieustannie znajdującą się w ruchu, choć możliwe są w niej do zaobserwowania zwolnienia i przestoje. Podejście to należy wiązać z ideą czasu cyklicznego i linearnego zaprezentowaną w *Critique of Everyday Life* (2008). Teza o nieprzerwanym ruchu jest tu szczególnie interesująca w odniesieniu do przeprowadzonych przez nas badań, w trakcie których obserwowaliśmy różnorodność mobilności

i przepływy, warunkowane i warunkujące zarówno wielkie, ogólnokrajowe, jak i małe, lokalne modernizacje (zob. Meyer 2008). Opisanie rytmu przydrożnej codzienności, lokalnych krajobrazów kulturowych nie byłoby możliwe przy pomocy jedynie tekstu, stąd podjęta przez nas decyzja o udźwiękowieniu naszych badań. Uczyniliśmy to z nadzieją na większą przystępność ich rezultatów. Dzięki temu rytm życia mieszkańców miejscowości położonych pomiędzy autostradą A2 a DK92 na odcinku Nowy Tomysł-Świecko, staje się słyszalny z całym jego burdonowym i zaszumionym wydźwiękiem.



Oddaliśmy w ręce czytelników książkę, która w założeniach jest opowieścią o interrelacji pomiędzy autostradą A2 oraz „starą dwójką” oraz – co ważniejsze – o oddziaływaniu tych infrastrukturalnych na życie codzienne społeczności przydrożnych wsi i miasteczek położonych pomiędzy Nowym Tomysłem a Świeckiem. Nasze badania skupiły się na miejscowościach, które przecina DK92, oraz które zlokalizowane są w niewielkich odległościach od oddanego do użytku pod koniec 2011 r. nowego odcinka autostrady A2. W sposób oczywisty nasza opowieść jest jedną z możliwych. Nie rościmy sobie prawa do twierdzenia, że wszystkie racje są po naszej stronie i oto udało nam się zaprezentować kompletny i jedyny słuszny obraz przemian społeczno-ekonomicznych zachodzących pod wpływem niedokończonego procesu polskiej modernizacji.

Opowiadamy o „ruchomych modernizacjach”, zatem o czymś, co nigdy nie zyskuje na kompletności, stałości i jednorodności. Opowiadamy o procesach, starając się przy tym zrealizować zakładaną przez nas wielogłosowość. Stąd naszą książkę w dużej mierze współtworzą liczne wypowiedzi naszych rozmówców. Chcemy, by książka ta trafiła także, a może przede wszystkim właśnie do nich. Chcemy się z nimi po raz kolejny skonfrontować, mając jednocześnie świadomość, iż niesie ta konfrontacja pewne ryzyko. Wiele opowieści być może jest już nieaktualnych, wiele z nich zawiera informacje, które być może dziś nie zostały by nam udzielone, wiele z nich zyskało odmiennego znaczenia, ponieważ zestawiliśmy je i porównywaliśmy z innymi.

Wobec ogromu materiału empirycznego, który zebraliśmy wraz ze współpracującymi z nami kilkudziesięcioma badaczami, a więc wobec wielogodzinnych rozmów z setkami osób o różnicowym pochodzeniu, statusie społecznym, życiowym doświadczeniu,

„przedsiębiorczym habitusie” oraz stylu życia, a także wobec wielomiejscowego, wielosezonowego i mobilnego sposobu prowadzenia badań (przede wszystkim szeroko rozumianej obserwacji), musieliśmy dokonać wyboru prezentowanych w tej książce perspektyw, refleksji i narracji. Staraliśmy się nie naruszyć niczyjego dobra, a wszelkie informacje na temat opisywanych przez nas działalności gospodarczych są informacjami powszechnie dostępnymi, choć uzupełnionymi wyjaśnieniami naszych rozmówców. W licznych przypadkach nasi rozmówcy z łatwością zostaną rozpoznani, głównie ze względu na publiczne funkcje, jakie pełnią. Nie udzielamy w książce szczegółowych informacji na ich temat. Uznaliśmy też, że historia lokalnych strategii ekonomicznych nie musi być obudowana osobistymi i rodzinnymi biografiami. Mamy nadzieję, iż udało nam się uniknąć anegdotyczności przytaczanych przez nas wypowiedzi, spośród których wybraliśmy te, które w naszych oczach w doskonały sposób wyjaśniają konkretne sytuacje i wydarzenia. Zdecydowaliśmy się na takie poprowadzenie naszej opowieści, by nie była ona przeciążona teorią i oderwanymi od rzeczywistości naukowymi analizami. W ten sposób, być może, nie do końca jest to książka naukowa. Zależało nam na prezentacji wiedzy terenowej, perspektyw oddolnych oraz na tym, by nasi rozmówcy mogli się wypowiedzieć wspólnie z nami. To przecież oni wiedzą najlepiej, jaki jest realny wpływ autostrady A2 na ich życie, jak to jest mieszkać i pracować w warunkach nieustannego przepływu, adaptować działania ekonomiczne do zmieniających się kontekstów politycznych, gospodarczych, demograficznych, a nawet ideologicznych; jaką sprawczością dysponują samorządy terytorialne i jak wygląda proces opadania odgórnie narzucanych dyskursów modernizacyjnych, a także wykonawstwo wciąż zmieniających się regulacji administracyjnych.

Jedną ze współpracujących z nami badaczek terenowych, Joanna Książek z Katedry Etnologii i Antropologii Kulturowej UMK w Toruniu, w znakomity sposób podsumowała prowadzone przez nas badania<sup>1</sup>. Choć sama realizowała je w obrębie tylko pierwszego

<sup>1</sup> Dosłowne wypowiedzi Joanny Książek ujmijmy w cudzysłowie. Pochodzą one ze sporządzonej przez nią notatki terenowej, która pełniła funkcję podsumowania. Notatka powstała w czerwcu 2015 r.

odcinka badawczego, na terenie gminy Miedzichowo, to jej spostrzeżenia można potraktować jako uniwersalne w odniesieniu do całości obserwowanego przez nas terenu. Według Książek budowa autostrady A2 na odcinku Nowy Tomyśl-Świecko nie może być pochopnie uważana za główną „przyczynę spadku rentowności związanych z tranzytem działalności gospodarczych, a więc i ekonomicznego zubożenia mieszkańców przydrożnych miejscowości, nasilenia migracji i innych pochodnych problemów”. Przyczyny takiego stanu rzeczy są daleko bardziej złożone, niż może się to wydawać na pierwszy rzut oka, co staraliśmy się wyłożyć w niniejszej książce. Polskie „ruchome modernizacje” to kwestia szybko zmieniającej się sytuacji ekonomiczno-społecznej, która zgodnie z prawami wolnego rynku po transformacji ustrojowej, po pierwsze – odznaczała się nieprzewidywalnością, głównie ze względu na brak doświadczenia zarówno obywateli jak ustawodawców, powodując zaskakujące i nagłe zmiany koniunktury na wybrane typy usług i produktów; po drugie – nie może być postrzegana ani jako proces zakończony, ani dziejący się wyłącznie lokalnie. Wszelkie załamania dotąd dochodowych interesów, szybkie reakcje na zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne, konieczne by dostosowywać się do nowych sytuacji, zawsze mają wymiar globalny. Przedsiębiorczość i związane z nią elastyczność oraz „szybkie wdrożenie innego, odpowiedniego do wymogów sytuacji sposobu działania bywa jednak cechą, której starsze pokolenie nie zdążyło wykształcić. Problem ten w powiązaniu z dalszymi, takimi jak zmiany mentalnościowe i obyczajowe młodszego pokolenia, definiujące pomysł na życie i ekonomiczny wymiar zaspokojenia potrzeb życiowych, przyczynia się do kryzysów dając w efekcie obraz upadku i zamierania życia w danej społeczności lokalnej”.

Zmiany technologiczne, rynkowe, marketingowe i co dla nas najważniejsze – infrastrukturalne – w przypadku obserwowanych przez nas przydrożnych społeczności wymagały i będą wymagać nadal nieustannego przekwalifikowywania się ludzi i przebranżawiania lokalnych biznesów. Chcemy zaznaczyć, iż nie zawsze musi mieć to związek z ograniczeniem bądź zmianą rodzaju ruchu samochodowego na DK92, czy jego wzmożeniem trasą autostrady A2.

To, co ma wpływ zarówno na kulturową, społeczną i ekonomiczną kondycję miejscowości położonych wzdłuż DK92 to także „zmiany sposobu życia, które najbardziej widoczne są wraz ze zmianami pokoleniowymi”. W skrócie, zmiany te wiążą się z rosnącą tendencją do wygody, „szybszym” stylem życia, nowymi trendami w wychowaniu dzieci i młodzieży (związanymi z dostępnością dużej ilości dóbr materialnych i większymi swobodami obyczajowymi) skutkującymi mniejszą dbałością o zaspokajanie potrzeb rodziców i dziadków. Przy czym nie chodzi tu wyłącznie o lokalnych ludzi, lecz także przepływających „starą dwójką” i Autostradą Wolności różnej narodowości kierowców ciężarówek dalekobieżnych, turystów, emigrantów zarobkowych czy robotników drogowych. Jak uważa Książek „w obliczu ogromu dóbr konsumpcyjnych młodzi ludzie chcą zarobić łatwo, dużo i szybko, co kłóci się z praktykowanym przez ich rodziców sposobem zarabiania na życie”. Niezaprzeczalne są też w konsekwencji przemiany w obyczajowości i sposobach pielęgnowania kontaktów międzyludzkich w ramach najbliższego sąsiedztwa.

„Na konieczność zamknięcia wielu przydrożnych punktów handlowo-usługowych miał i nadal ma wpływ szereg czynników niezwiązanych bezpośrednio ani ze zmianami w natężeniu ruchu, wskutek budowy autostrady A2, ani ze zmianami jakościowymi, tzn. nie z tym ile aut jedzie, ale kto nimi podróżuje”. I tak pewne bary zostały zamknięte wskutek konfliktów pomiędzy współwłaścicielami, a wobec faktu, iż wiele małych przydrożnych biznesów to firmy rodzinne, to o ich trwaniu decyduje także dynamika relacji pokrewieństwa. Innymi słowy, śmierć czy choroba w rodzinie, rozwody i częsty w ich konsekwencji podział majątku, emigracja zarobkowa młodego pokolenia itd. mogą decydować o zamykaniu się firm. Nadmienmy też, iż wiele przydrożnych punktów gastronomicznych nie sprostało choćby wymogom sanepidu, a niektóre inwestycje okazały się nazbyt wizjonerskie i nietrafiające w lokalny rynek konsumencki.

„Słaba komunikacja publiczna, stopniowe ograniczanie małego handlu, konkurencyjność pobliskich, rozwijających się miast jako miejsc do życia i pracy, zmiany mentalnościowe z dążeniem do

wygody i wzrostem oczekiwań względem poziomu życia, rys niegospodarności w warunkach wymogów gospodarki rynkowej oraz niemożność przystosowywania się do szybko zmieniających się warunków ekonomicznych, a także spadek dzietności i wyludnianie się wsi”, powodują że obserwowane przez nas miejscowości powoli przestają być dla ich mieszkańców wystarczająco atrakcyjnym miejscem życia. Niemniej widoczne są próby rewitalizacji tych miejsc, wyrażane w powstałych w ostatnich 2-3 latach strategiach rozwoju poszczególnych gmin, wśród których dominuje przekonanie, iż jedyną szansą na lokalną modernizację jest rozwój turystyki. Jej zaczątkiem są przykładowo ścieżki rowerowe i szlaki piesze nawiązujące do wydarzeń historycznych i dawnego charakteru regionu. „O atrakcyjności regionu dla nowych mieszkańców świadczą domy i osiedla w pewien sposób wpisujących się w quasi-turystyczny nurt weekendowych mieszkańców przyjeżdżających z centrów dużych miast. Wizji tej sprzyja też fakt, że droga krajowa 92 straciła wprawdzie wielu biznesowych podróżnych, ale w porównaniu z alternatywną autostradą jest traktem tzw. *slow travel*, częściej wybieranym przez ciekawych świata, wrażeń i widoków zachodnich i polskich turystów otwartych na poznawanie nowych miejsc, zwłaszcza położonych w pięknych przyrodniczo regionach (Gardner 2009; Burmecha-Olszowy 2014: 177-184; Sukiennik 2014: 21-38).

Liczymy na to, że nasza książka zainicjuje szersze zainteresowanie infrastrukturami dla mobilności w polskich naukach społecznych i przyczyni się do twórczego wykorzystania założeń oraz koncepcji powstających w nurcie *road studies*. W szczególności zależy nam na etnografiach infrastruktury, a zatem na tym, by rozważania nad społeczno-kulturowymi wymiarami dróg, tras i szlaków zawsze były ugruntowywane w terenie. Innymi słowy opowiadamy się za jednym z postulatów amsterdamskiego antropologa Dimitrisa Dalakoglou, by rozwijać antropologiczną „dromologię”<sup>2</sup>

2 Pojęcie dromografii (z greckiego δρόμος, dromos „droga, ulica, korytarz”) oznacza porównawcze studia nad organizacją, historią, geografiami oraz logistyką lokalnych, regionalnych oraz globalnych szlaków handlowych, a także innych sieci ruchu, transportu i komunikacji. Koncepcję dromologii w naukach społecznych wprowadził w 1977 r. Paul Virilio w książce zatytułowanej *Speed and politics: an essay on dromology* (wyd. pol. *Prędkość i polityka*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2008).

(Dalakoglou, Harvey 2012: 459-465; Dalakoglou 2017a: 1-14; Dalakoglou 2017b: 21-27).

Antropologiczne zainteresowanie infrastrukturą, bynajmniej nie jest nowością. Można je przecież odszukać w powstających od końca lat 60. XX w. pracach takich antropologów jak Maurice Godelier, Maurice Bloch czy Marvin Harris, którzy wyraźnie inspirowani byli marksistowskim materializmem historycznym (Harris 1968; Godelier, Bloch et al. 1978: 763-771). Nie ma wątpliwości, co do tego, że współcześni badacze wiele zawdzięczają tym pierwszym, materialistycznym sposobom rozumienia infrastruktury. Jednakże było ono zbyt abstrakcyjne, oderwane od praktyk społecznych i nie bazowało na etnografiach. Dziś większość antropologów zainteresowanych społecznym wymiarem infrastruktury drogowej oraz (auto)mobilności kładzie nacisk na to co empiryczne pilnując (z)obowiązującego paradygmatu antropologii ugruntowanej w badaniach terenowych (Humphrey 2005: 39-58; Larkin 2013: 327-343; Dalakoglou, Harvey 2012: 459-465). Niemniej dotychczasowe badania nad szeroko rozumianą (auto)mobilnością skupiały się przede wszystkim na kontekstach pozaeuropejskich. Do szczególnie popularnych należy więc zainteresowanie procesem budowy autostrad oraz rozwojem infrastruktury drogowej w Afryce (np. Masquelier 1992: 56-69; Fairhead 1994: 15-37; Thomas 2002: 366-391; Klaeger 2012: 537-554; Nielsen 2012: 467-480), Amazonii (np. Moran 1981; Campbell 2012: 481-500), Ameryce Łacińskiej (np. Harvey 2005: 216-247; Harvey, Knox 2012: 521-536) i Azji (np. Hayano 1990; Trankell 1993; O'Hanlon, Frankland 2003: 166-188; Argounova-Low 2012: 71-88; Pedersen, Bunkenborg 2012: 555-569). Choć w znacząco mniejszym zakresie, to kwestia budowy dróg oraz (auto)mobilności staje się przedmiotem badań etnograficznych realizowanych także na terenie w Europie, np. w regionie śródziemnomorskim (np. Pina-Cabral 1987: 715-735; Roseman 1996: 836-860), na Bałkanach (np. Coles 2002: 1-18; Dalakoglou 2010: 132-149; 2012: 571-586) czy w Szwecji oraz Danii (np. Löfgren 2004: 59-76). Warto także wspomnieć o Kathleen Stewart eksplorującej przydrożność i „drogowość” w USA (Stewart 1996).

W wielu przypadkach są to prace, których autorzy dostrzegają zarówno materialność dróg jak i ich metaforyczne znaczenia, zwłaszcza w połączeniu z takimi koncepcjami jak mobilność, przepływ, prędkość, polityka, ekonomia czy rozwój. Ponieważ antropolodzy ci bazują na badaniach terenowych, to dostarczają wiedzę na temat realnego wpływu budowy dróg i autostrad na praktyki społeczne oraz życie codzienne. Wszystkich tych badaczy umieszczamy więc w nurcie *road studies* i wraz z nimi uważamy, że infrastruktura może stanowić autonomiczny antropologiczny oraz etnograficzny przedmiot badań – takich, w których drogi to nie tylko tło i kontekst, lecz także koncepcja, poprzez którą w nowym świetle możemy rozumieć już ugruntowane kategorie antropologiczne takie jak migracje, technologia, nacjonalizm, lokalność, ekonomia a nawet pokrewieństwo.

Penny Harvey oraz Hannah Knox określają ujawnianie praktycznego i oddolnego wymiaru modernizacji poprzez rozbudowę sieci drogowej jako odczarowywanie infrastruktury (Harvey, Knox 2012: 521-536). Drogi nie pojawiły się nagle wraz z potencjalnie emancypującą nowoczesnością (Mukerji 1997; Collier, Ong 2003; Joyce 2003; Mukerji 2009). To właściwie najbardziej archetypowa sieć relacji i komunikacji, tkana przez człowieka od zawsze (np. Snead i in. 2010). Oczywiście pod względem technologicznym, materialnym drogi wciąż się zmieniały. Przekształcała się inżynieria, polityka, ekonomia, tak, by w końcu spełniła się modernistyczna ambicja wykreowania takiej sieci dróg, by jej standaryzacja i uniwersalność mogły prowadzić do międzynarodowej integracji ekonomicznej i politycznej. Dziś idea ta znajduje się pod wpływem procesów neoliberalnych i turbo kapitalistycznych (Brenner i in. 2010: 327-345). Pamiętajmy, iż drogi są planowane i projektowane; nie ma w ich wytwarzaniu niczego przypadkowego ani spontanicznego. Dodatkowo stanowią wyrafinowaną obietnicę na przyszłość: że będzie lepiej, bezpieczniej, szybciej, wygodniej i nowocześniej (Ganokar, Povinelli 2002: 385-397). Generują modernizację, ale ta modernizacja bywa iluzją wspieraną przez liczby, wykresy, piktogramy, animowane wizualizacje oraz medialne peany. Bruno Latour określił tę iluzję mianem „faktyszu” (Latour 2010), w efekcie oddziaływania

którego całe populacje popadają w euforię i wierzą w niekończące się korzyści płynące z rozbudowy między innymi dróg i autostrad. Mnożna rzecz, iż zwłaszcza autostrady stały się współcześnie jednymi z najbardziej paradygmatycznych infrastruktur warunkujących rozwój społeczny, kulturowy i ekonomiczny.

Naukowe zainteresowanie drogami pojawiło się, ponieważ społeczeństwa nigdy wcześniej nie były tak mobilne i nie przemieszczały się tak sprawnie oraz na takie odległości. Dodatkowo szeroko rozumiana mobilność nigdy nie była tak „demokratyczna” – w tym sensie, że przemieszczeniom, przepływom podlegają właściwie wszyscy. Ruch i mobilność przesyca każdą warstwę i klasę społeczną (co oczywiście nie wyklucza nierówności, zastoju, nadzoru i reżimu) (Urry 2007: 3-16). Uważamy jednak, że przepływ i ruchliwość to jedno. O wiele ważniejsza staje się dziś świadomość konieczności bycia mobilnym, a więc świadomość dostępności do infrastruktury drogowej, bez której teoretycznie niemożliwy jest ani postęp, ani rozwój (Dalakoglou, Harvey 2012: 459-465).

Drogi to jednocześnie nadzieja i beznadzieja, oczekiwania i strach, miłość i nienawiść, stabilność i niestabilność, mobilność i zastój, poczucie straty, podejrzliwość, subordynacja i nadzór. Te jakże afektywne aspekty modernizacji poprzez budowę dróg są nie tylko dla nas, lecz dla wielu innych antropologów, jedną z głównych inspiracji, by się nimi zająć (zob. Dalakoglou 2017a: 1-4). To także przyczynę do ukucia na gruncie antropologii koncepcji „mitografii dróg”, które wyjawia bliskie relacje między lokalnymi narracjami a drogami (Masquelier 2002: 829–856).

Mamy więc nadzieję, że nasza opowieść przyczynia się do bardziej sprawiedliwego rozumienia rezultatów funkcjonowania wielkich infrastruktur drogowych, które by adekwatnie zrozumieć trzeba rozpatrywać na kilku poziomach, z perspektywy rozwoju różnych jednostek terytorialnych w tym województwa, powiatu i gminy. O ile z punktu widzenia kraju czy województwa budowa autostrad czy dróg ekspresowych wiąże się z wieloma korzyściami, zwłaszcza o charakterze ekonomicznym, o tyle, jak staraliśmy się pokazać, nie musi być ona wyłącznie pozytywna z punktu widzenia powiatu czy gminy (por. Zimny 2013: 159-165). Lokalnie obecność

i oddziaływanie wielkich infrastruktur drogowych jest po prostu ambiwalentne. By tę ambiwalentność zrozumieć użyliśmy nie tylko perspektyw oddolnych, ale także w specyficzny sposób, jak sądzimy, podeszliśmy do procesu pisania samej książki. Z pewnością wielu czytelnikom wyda się ona nie do końca spójna i być może niektórzy odnajdą w jej treści nawet sprzeczne ze sobą informacje, opinie i interpretacje. Jesteśmy tego świadomi. Z założenia bowiem, nie chcieliśmy tworzyć standardowego opracowania naukowego. Książkę tę pisaliśmy bazując na tym samym materiale empirycznym, jednak z pewnością odczytaliśmy kryjącą się w nich wiedzę terenową na różne sposoby. Nie zamierzaliśmy iść na żadne kompromisy w tym względzie ani ukrywać faktu, iż jesteśmy badaczami o odmiennych doświadczeniach, umiejętnościach i stażu; że inaczej byliśmy zanurzeni w terenie dzieląc go między siebie na dwie części, a także współpracowaliśmy z innymi przedstawicielami lokalnych społeczności oraz innymi badaczami. Zależało nam także, by nie ujednolicać naszych sposobów prowadzenia naukowej narracji. Naszym celem był, powtórzmy, wielogłos, poprzez który chcieliśmy dokonać materializacji nieoczywistości, niedopowiedzeń i nieadekwatności kryjących się w zebranych przez nas historiach. Nie bez przyczyny też wzmacniamy tę polifonię fotograficznym rozdziałem autorstwa Mariusza Foreckiego oraz pięcioma audioreportażami, które traktujemy jako integralne części książki, a nie jedynie uzupełniające ją dodatki.

# Moving modernizations. Between Highway of Freedom and the „old two”. Summary

This book is an attempt to portray the events, places and people, as well as emotions and economy constituting the intrinsically invisible background. The focal point of all descriptions included herein is the A2 motorway – a concrete belt surrounded by rows, acoustic barriers and high fence. With its neighboring parking spaces, service centers, toll stations, intersecting bridges, overpasses and trestles. With its traffic lights, noise, pollution and traffic regulations. The motorway might be perceived as a material object but one should primarily view it as a co-inhabitant of the local universe with its people and animals, on the border of the Wielkopolskie and Lubuskie province in the western part of Poland. It is accompanied by the national route 92 which, before releasing the motorway for use, was the most crowded land route from Wielkopolska and central Poland to Germany. The uniform infrastructural landscape of A2 and the roadside spontaneity of DK92 are two opposite poles of a scene where the local variations of “moving modernizations” emerged.

It is the place where, for over three years from 2013 to 2016, we carried out research concerning the project entitled: “Moving modernizations. The influence of A2 motorway on local cultural landscapes”<sup>1</sup>. Our efforts concentrated predominantly on speaking to people. However, not all that exists and has relevance can be put into words. With this in mind, we also observed automobile

---

<sup>1</sup> Research funded by the National Center for Science within the grant „Moving modernizations. The influence of the A2 motorway on local cultural landscapes” NCN OPUS (number 218958).

traffic, we looked at the customers of roadside pubs and bars, we read announcements placed on bus stops and posts, we archived thousands of Internet websites, studied police and fire department reports, we analyzed private and official chronicles stored in libraries, public administration and forestry district offices.

We lived near the motorway moving from place to place due to the fact that the territory of our research stretched for over a hundred kilometers. In a zone dominated by modern mobility, it was, paradoxically, not easy to move from place to place and it forced us and our partners to use bicycles, taxis, hitchhike, benefit from the kindness of people we met and even to walk along the dangerous waysides. We tried to work in the spirit of *multi-sited ethnography*, following people, objects and problems. Many times we returned to the places we visited earlier, thus employing the *jo-jo fieldwork* mode of conducting research.

Working with the data collected using an entire array of research techniques accepted in anthropology we portray places, people and processes, which, in our opinion, are a tale about the next phase of Poland's modernization process. Moreover, we focus on the authorities, economy, local businesses, privatization, old and new infrastructure, disappointments and traumas. We might even stipulate that the cultural history of designing, constructing and using the A2 – the first private motorway in Poland – might be treated as a metaphor of Poland in the first decades of the new millennium, a country schizophrenically divided between the mirages of “Highway of Freedom” and “Highway of Memory”.

Naturally, the mentioned portraits may be painted with different techniques, especially when it comes to the notion of mass portrayal generated in a specific cultural landscape, characterized by excess of objects belonging to the so-called “architecture of persuasion”. A vivid example of this architecture is not the motorway itself (built thanks to the biggest loans ever taken for an infrastructure project in Poland) but the national road number 92, which used to fulfill the role of A2 motorway as the main communication corridor from Wielkopolska and Warsaw to Germany. It was also a trade and service alley many kilometers long. What is more, it is a place where war is

waged for the attention of drivers and other traffic participants. In fact, the attention grabbing businesses include neon-lit night clubs, a hotel in the shape of a pyramid (biggest pyramid in Poland), petrol stations surrounded by fake palm trees, super-size plastic dinosaur figures, roadside zoological garden with a runway for ostriches, gigantic figure of Jesus Christ the King of the Universe (biggest such figure in the world at its completion date), dozens of flamboyant billboards and signs. This is the place where you can eat breakfast in “Nevada”, go through “Las Vegas”, in order to eat dinner in “Colorado” (having covered the distance from Poźrzadło to Trzciel).

Cliford Geertz was right writing that “It is not history one is faced in, nor biography, but a confusion of histories, a swarm of biographies (...) What we can construct (...) are hindsight accounts of the connectedness of things that seem to have happened: pieces-together patternings, after the fact” (Geertz 1995: 2). On the symbolic road between Nevada and Colorado we heard a thousand voices which did not sum up to one coherent and truly adequate story about modernizing Poland by building a motorway and the consequences of that process. We strenuously attempted to construct a narrative, always *ex post*, but at the same time, “before the facts arrived”, because the matter described in this paper is alive, fluctuating and surely has not reached its final shape and did not reveal all its meanings.

In order not to be pinned down by only one style of portraying, we decided to employ different stylistic shades but also write independent of each other, being guided solely by our own perception of the researched topics. The Polish version of the book is an intertwining narration by both authors, written in 1st person (here, due to technical issues, we resigned from this strategy). Additionally, the identifying element of the individually written chapters is something as trivial as grammatical gender – we did not mark the text in any other way. This entails certain consequences. On one hand, we hope that thanks to such a stylistic instrument, the biography of A2 will turn out to be more multifaceted, diverse and complete. We got rid of a cautionary mode of writing and the perspective of one author. On the other hand, our message is surely less explicit and

uniform. It must be pointed out, that our goal is not to formulate a new variant of “weak knowledge” in the spirit of Gianni Vattimo, however, following steps leading in different directions is a familiar experience and, having completed the research it is an experience that immediately comes to mind.

As we have mentioned, the starting point of our research, their pretext, area it covered and point of reference was the A2 motorway, the last section of which was released for use on 1 December, 2011. The “modernization holiday” celebrated by investors and central authorities which spawned the orchestra piece entitled “Fanfares to A2” was, however, not commonly accepted by everyone. It quickly turned out that the infrastructure does not solve the most pressing problems of local communities, such as unemployment or lack of perspectives, which become all the more dominant since they are felt in the proximity of a giant investment.

It is notable that the motorway received more often artistic rather than scientific recognition. This is more of a general tendency, not necessarily a particularly Polish phenomenon. This brings to mind the milestone of electronic music minimalism that was inspired by traveling on German motorways. The iconic work referred to above is the album “Autobahn” by the band Kraftwerk. Ralf Hütter, one of the leaders of the group, mentioned that he used the sound of the horn, humming of the engine, adjusting of the suspension and pressure in tires, as well as the sound used when wheels rolled onto the painted stripes. As far as the A2 is concerned, a disco-polo song has already been created about it (The Saturn Band), artistic film (Anna Raczyński), photography series (Mateusz Skóra), a regionalist from Frankfurt (Oder) organizes trips following the paths of the first Nazi investments along the stretch of land where the motorway is located today. The translator Filip Łobodziński created a Polish language rendition of Bob Dylan’s hit song “Highway 61 Revisited” giving it the title: “Autostrada A2 na nowo” (Dylan 2017: 14-15).

Although artists representing different genres saw the perception-impacting potential of the motorway, scientists remained generally inert – excluding groups of archeologists, who briskly conducted excavations, before the heavy equipment was used. It is hard

to explain this phenomenon, because the emergence of the motorway not only radically changed the landscape but was also bound to bring – as we had anticipated – equally important changes in the life of the communities, which had to live with the motorway, sometimes viewing it as a blessing and sometimes living near it against their will.

Against this inertia – yet consistently with the paradigm of new mobility – we followed our interlocutors, situations and events. The area of our research ultimately encompassed the 170 km motorway connecting the Polish-German border in Słubice with Poznań. The most intensive terrain research were conducted around the area with towns of different sizes in terms of the number of inhabitants (from Świebodzin with 22 thousand inhabitants to Jarosławiec inhabited by around a dozen people), social structure, institutional and cultural setting and the quality of public infrastructure. Despite these differences, the specific roadside aesthetics and economy remains a connecting factor. The landscape of these mostly small villages is characterized by establishments catering to long distance transportation and tourist industries (motels, hotels, petrol stations, bars, restaurants, night-clubs) and service points, the operation of which revolves around auto-mobility (purchasing pallets, tractors or trailers, stations dealing with the repair of sat-nav, retreading, service stations, car washes), warehouses or shipping and logistical centers. The visual aspects of it all can hardly be associated with urban landscapes.

Additionally, in the period when we conducted the research, this visual aspect was undergoing changes – small local shops started disappearing from the landscape of most towns. The same happened to wayside bars, petrol stations and even motels and hotels. Instead, large real estate “for sale” signs started to emerge, new service centers for long-distance transport were opened, new discount stores, so popular in Poland, were added to the scenery.

The towns with motorway exits underwent discernable but qualitatively different changes. We witnessed the modernization of DK92 in Torzyń, as well as other smaller municipal and powiat roads, creation and opening of small supermarkets, new petrol



stations, construction of new single-family houses on the outskirts of some of the towns, expansion of the bicycle infrastructure in wooden areas, expansion of public communication along with the degradation of bus stops and changes in the traffic intensity on DK92 (mainly passenger car and bus traffic).

From the very beginning it was clear that after the opening of a new section of the motorway and other global political and economic processes the examined area was affected by discernable, yet, different transformations. The towns which until recently were located near the main transit road connecting East and West, benefiting from automobile traffic resulting from modernization through expansion of mobility infrastructure and deferred post-transformative effects, were forced to invent new economic strategies and reevaluate the approach to locality in the new transit-centered setting. The “trauma” caused by these changes and the theoretical growth of the potential of mobility provoked by the “presence” of A2, made us treat the socio-economic processes, which we had the opportunity to observe, as equivocal – the regimes governing them, discourses and their manifestations as well as the manner of ascribing value, experiencing and utilizing modernization all turned out important for the understanding of the current socio-economic conditions in local Poland (Kuligowski, Stanisiz 2015: 175-194).

It needs to be emphasized that the research of dominant narratives regarding the A2 motorway and the socio-economic condition is, quite markedly, divided into two spheres. In fact, they might be described as the sphere of new poverty and the sphere of new entrepreneurship. These spheres emerged by accident in the course of the research we conducted when we were preparing logistics for group pilot research. We simply performed a division of the area into two parts along the S3 expressway, namely the “closer to the border part” or “western part” and the “closer to Poznań part” or “eastern” part, both of which turned out to be “in opposition” to each other. Agata Stanisiz was coordinating the research in the western part between Świebodzin and Boczów – area representing a new entrepreneurship and frequently euphoric about the idea of motorway-induced modernization process. Waldemar Kuligowski was allocated the eastern

part located between Bolewice and Myszęcín – area of new poverty and fatalism (Kuligowski, Stanisiz 2015: 175-194).

The research realized by us was programmed as multi-stage research. We used comparative methods, which allowed us to show many different bottom-up perspectives. All analyses, interpretations and theoretical statements are based on two types of data. Firstly, these are legacy sources, such as regional literature, official local government documents, reports and directives, acts and resolutions related with road infrastructure (published by European Commission, Ministry of Infrastructure and Construction, General Directorate for National Roads and Motorways, province authority offices, Poviát Starostys and local government offices), press articles, internet content (blogs, fanpages, municipal office websites), statistical publications, topographical and satellite maps, archive audio-visual materials (photography, video films, radio coverage, TV information). Secondly, we employed locally elicited sources which we called on-site knowledge: these include all types of materials collected by us and all field researchers in the course of site inspections, pilot research and in-depth studies employing the observation methods, ethnographic interviews, visual ethnography and audioethnography.

At every stage of field research, we reached out to the representatives of different environments, including the representatives of local key figures and activists (we conducted talks with local governments, people engaged in the activities of non-governmental organizations, policemen, firemen, priests, forest district employees, teachers, library employees, culture centers, representatives of farmers’ wives’ associations, current and former village administrators), local businessmen (owner of hotels, bars, night clubs, shops, car parks, pallet purchasing center, car washes, people conducting different types of services including those selling garden dwarfs) and their employees (from petrol station directors to people running public toilets). Moreover, we reached out to people employed in the Motorway Maintenance Centers, tollbooths, motorway construction workers, truck and bus drivers, immigrant workers, tourists and “common” inhabitants of various towns.

The use of different methods and research techniques (participant observation, non-participant observation, overt and non-overt observation, non-structured interviews and free conversations, field recording and photography) allowed us to:

- conduct direct and indirect observation of links between the opening in 2011 of the A2 motorway on the Świecko-Nowy Tomyśl section and the socio-cultural changes in the towns located near the DK92, especially in the context of the broadly understood cultural landscape;
- identification of the dynamics of bottom-up economic strategies undertaken by local communities;
- revealing the internal connections and feedback loops between the national and international development or modernization ideologies and the actions (administrative, investment, lobbying) of local governments;
- analysis of the influence of Polish modernization discourse of the recent years and “western orientation” on the discourse of local respectable key figures, entrepreneurs and the so-called “common inhabitants”, eliciting narratives about localized modernizations from different perspectives: local respectable key figures, entrepreneurs, inhabitants, tourists and other social groups constantly flowing through the given area (e.g. tractor drivers, immigrants, road construction workers);
- capturing the correlation between the technocratic and social modernization, as well as the changes of spatial social structures and the manner in which they are experienced by inhabitants of modernized areas.

It was necessary for us to conduct a selection of perspectives, reflections and narratives before presenting them herein. This necessity emerged due to the sheer amount of empirical material we gathered along with the several dozen researchers cooperating with us which translated into hours of conversations with hundreds of people of different walks of life, social statuses, life experiences, entrepreneurial proclivities and lifestyle, as well as due to multi-local and multi-seasonal and mobile manner of conducting research. We strived not to violate anybody’s private property or

well being and the information regarding the business activities described by us are publicly available, although completed with additional clarifications supplied by our interlocutors. In numerous cases our interlocutors can be recognized with ease, mainly do to the public offices they hold. The book does not provide any detailed information regarding them. We decided that the history of local economic strategies does not require any ventures into personal or family biographies. We selected fragments of conversations that, in our opinion, perfectly capture particular situations and events and we hope that they not come across as anecdotal. It was decided that our story be told in such a way, as to avoid overloading it with theory and scientific analyses detached from reality. Therefore, it is perhaps not an entirely scientific book. We wanted to present knowledge gathered in the field from a grassroots perspective and we sought to make the voices of our interlocutors heard alongside ours. It is them who know best what is the real influence of the A2 motorway on their life, they know what it is like to live and work in fleeting transitory conditions, adapt their economic endeavors to the changing political, economic, demographic and even ideological context; it is them who know what power is wielded by local governments and they experience the trickle-down effect of imposed top-to-bottom modernization discourse and enforcement of forever changing administrative regulations.

We hope that thanks to this book, humanists will no longer be accused of indifference to the phenomena which in a complete, multilayered and sudden way influence the lives of individuals and groups. Naturally, the creation of this book would not be possible had it not been for the help of our partners, both volunteers and employees. Some of them dealt with the gathering of information, others decided to share it with us. Anthropology is a discipline based on cooperation, a fact which was made even more evident by the motorway studies. We would like to extend our thanks to everyone who cooperated with us, it is you who made our work fascinating. We, on the other hand, would like now to ensure that this work becomes useful.

- 4 osoby zginęły w wypadku na drodze nr 2 w Lubuskiem (2011), [www.wiadomosci.wp.pl/drukuj.html?wid=13196008](http://www.wiadomosci.wp.pl/drukuj.html?wid=13196008) (data dostępu 19.03.2014).
- 106 km nowej autostrady prosto do Europy (2011), [www.autostrada-a2.pl/press:106\\_km\\_nowej\\_autostrady\\_prosto\\_do\\_Europy,30](http://www.autostrada-a2.pl/press:106_km_nowej_autostrady_prosto_do_Europy,30) (data dostępu 14.01.2017).
- Adey P. (2010) *Mobility*, London-New York: Routledge.
- A12 wird zur „Autobahn der Freiheit” (2014), „Die Welt”, 09.10.2014, [www.welt.de/regionales/berlin/article133096076/A12-wird-zur-Autobahn-der-Freiheit.html](http://www.welt.de/regionales/berlin/article133096076/A12-wird-zur-Autobahn-der-Freiheit.html) (data dostępu: 18.12.2016).
- A2 do Świecka w ocenie Poznaniaków (2012), [www.autostrada-a2.pl/press:365\\_dni\\_A2\\_Swiecko\\_-\\_Nowy\\_Tomysl\\_106\\_km,46](http://www.autostrada-a2.pl/press:365_dni_A2_Swiecko_-_Nowy_Tomysl_106_km,46) (data dostępu: 03.08.2016).
- Adamczyk-Łojewska G. (2003) *Uwarunkowania strukturalne i przestrzenne rozwoju gospodarczego polski*, Bydgoszcz: Wydawnictwa Uczelniane Akademii Techniczno-Rolniczej.
- Appadurai A. (1990) *Disjuncture and difference in the global cultural Economy*, „Public Culture” vol. 2(2), pp.1-24.
- Appadurai A. (2005) *Nowoczesność bez granic. Kulturowe wymiary globalizacji*, przeł. Z Pucek, Kraków: Universitas.
- Appadurai A. (2013) *The future as cultural fact: Essays on the global condition*, London-New York: Verso 2013.
- Argounova-Low T. (2012) *Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia*, „Journal of Ethnology and Folkloristics”, vol. 6(1), pp. 71–88.
- Atkinson J. (1999) *Mp3 and the Marginalization of High End Audio*, „Stereophile” (February), p. 22.
- Attali J. (2009) *Noise: The Political Economy of Music*, transl. B. Massumi, Minneapolis- London: University of Minnesota Press.

- Autostrada A4. Dlaczego w okolicach Góry św. Anny jest tak dużo wypadków?* (2010), „Nowa Trybuna Opolska”, 28.04.2010, [www.nton.pl/wiadomosci/strzelce-opolskie/art/4149091,autostrada-a4-dlaczego-w-okolicach-gory-sw-anny-jest-tak-duzo-wypadkow,id,t.html](http://www.nton.pl/wiadomosci/strzelce-opolskie/art/4149091,autostrada-a4-dlaczego-w-okolicach-gory-sw-anny-jest-tak-duzo-wypadkow,id,t.html) (data dostępu: 01.08.2016).
- Augé M. (1995) *Non-Places: An Introduction to Supermodernity*, trans. J. Howie, London-New York: Verso.
- Autostrada A2: modernizacja w okolicach Świecka* (2009), [www.auto-swiat.pl/wiadomosci/autostrada-a2-modernizacja-w-okolicach-swiecka/xssdj](http://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/autostrada-a2-modernizacja-w-okolicach-swiecka/xssdj) (data dostępu 14.01.2017).
- Autostrada A2 to podporządkowanie Polski Niemcom!* (2011), [www.poboczem.pl/naszym-zdaniem/news-autostrada-a2-to-podporzadkowanie-polski-niemcom,nId,416474](http://www.poboczem.pl/naszym-zdaniem/news-autostrada-a2-to-podporzadkowanie-polski-niemcom,nId,416474) (data dostępu 14.01.2017).
- Autostrada Eksploatacja a jej otoczenie (raport społecznej odpowiedzialności 2008)*, (2009) Poznań: Poznań: Autostrada Eksploatacja SA, [www.aesa.pl/att/raport\\_2008.pdf](http://www.aesa.pl/att/raport_2008.pdf) (data dostępu 30.05.2017).
- Autostrada Eksploatacja 2015. Podróźni – Pracownicy – Przyroda* (2016), Poznań: Autostrada Eksploatacja SA, [www.aesa.pl/att/AESA\\_Raport-CSR-za-2015.pdf](http://www.aesa.pl/att/AESA_Raport-CSR-za-2015.pdf) (data dostępu 30.05.2017).
- Autostrada jak tanie chińskie majtki po pierwszym praniu* (2011), [www.poboczem.pl/naszym-zdaniem/news-autostrada-jak-tanie-chinskie-majtki-po-pierwszym-praniu,nId,325406](http://www.poboczem.pl/naszym-zdaniem/news-autostrada-jak-tanie-chinskie-majtki-po-pierwszym-praniu,nId,325406) (data dostępu 14.01.2017).
- Baker B. (2016) *Regime*, in: *Keywords of Mobility. Critical Engagements*, N. B. Salazar, K. Jayaram (eds.), New York-Oxford: Berghahn, pp. 152-170.
- Bał M. (2012) *Wędrujące pojęcia w naukach humanistycznych. Krótki przewodnik*, przeł. M. Bucholc, Warszawa: Narodowe Centrum Kultury.
- Bazuń D., Kwiatkowski M. (2015) *Lubuskie sieci inkluzji. Tożsamość regionalna – kapitał społeczny - aktywna integracja*, Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa.
- Bernat S. (2015a), *Krajobraz dźwiękowy jako przedmiot zainteresowań geografii*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia” vol. LXX (2), s. 165-177.
- Bernat S. (2015b) *Wokół pojęcia soundscape. Dyskusja terminologiczna*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, nr 30, s. 45-57.
- Barthes R. (2000) *Mitologie*, przeł. A. Dziadek, Warszawa: Wydawnictwo KR.
- Berend T. I. (2008) *Histoire économique de l'Europe du XXe siècle: les régimes économiques, du laissez-faire à la mondialisation*, przeł. A. Nguyen, Bruxelles: De Boeck.
- Berman M. (2006) *Wszystko, co stałe rozplywa się w powietrzu. Rzecz o doświadczeniu nowoczesności*, przeł. M. Szuster, Kraków: Universitas.
- Bezpieczna droga do nowoczesności. Raport* (2011), „Mickiewicza 29”, [www.stalexport-autostrady.pl/pub/Image/raport3/autostrada.pdf](http://www.stalexport-autostrady.pl/pub/Image/raport3/autostrada.pdf) (data dostępu: 26.02.2016).
- Bielecka B. (2015) *Kiedys był tu raj dla przemysłowców, dziwek i złodziei. To już przeszłość*, „Gazeta Lubuska”, 05.04.2015, [www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/slubice/art/7487447,kiedys-byl-tu-raj-dla-przemyslownikow-dziwek-i-zlodziei-to-juz-przeszlosc,id,t.html](http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/slubice/art/7487447,kiedys-byl-tu-raj-dla-przemyslownikow-dziwek-i-zlodziei-to-juz-przeszlosc,id,t.html) (dostęp 20.05.2017).
- Bieleń. Wypadek i zablokowana droga krajowa nr 92* (2012), [www.lubuskie.naszemiasto.pl/artikul/bielen-wypadek-i-zablokowana-droga-krajowa-nr-92-sprawdz,1648849,t,id.html](http://www.lubuskie.naszemiasto.pl/artikul/bielen-wypadek-i-zablokowana-droga-krajowa-nr-92-sprawdz,1648849,t,id.html) (data dostępu 18.03.2014).
- Bijsterveld K. (2008) *Instruments of Torture: Traffic Noise as Uncivilized Behavior*, in K. Bijsterveld, *Mechanical Sound Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century*, Cambridge, Massachusetts-London, England: The MIT Press, pp. 91-136.
- Bissell D. (2007) *Animating Suspension: Waiting for Mobilities*, „Mobility” vol. 2 (2), pp. 277-298.
- Bissell D., Fuller G. (eds.) (2010) *Stillness in a Mobile World*, London-New York: Routledge.
- Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Torzymiu*, [www.bip.wrota.lubuskie.pl/ugtorzym](http://www.bip.wrota.lubuskie.pl/ugtorzym) (data dostępu 30.05.2017).
- Blacking J. (1967) *Venda Children's Songs. A Study in Ethnomusicological Analysis*, Johannesburg: Witwatersrand University Press.
- Bob Dylan. Piosenki w przekładzie Marka Zgaińskiego* (1991), Poznań: Britannica.

- Bojarski L. (2011) *Jak A2 dobijała do Europy. 11 lat prac nad autostradą*, „Gazeta Wyborcza”, 01.12.2011, [www.wyborcza.biz/biznes/1,147749,10737727,Jak\\_A2\\_dobijala\\_do\\_Europy\\_\\_11\\_lat\\_prac\\_nad\\_autostrada.html](http://www.wyborcza.biz/biznes/1,147749,10737727,Jak_A2_dobijala_do_Europy__11_lat_prac_nad_autostrada.html) (data dostępu: 01.08.2016).
- Borja S., Courty G., Ramadier T. (2015) *Dla kogo wybiła godzina mobilności?*, przeł. A. Dwulit, „Le Monde Diplomatique”, nr 3, s. 4-5.
- Brendel J. (1999) *Introduction*, in: *Culture of the Time of Transformation. The Cultural Identity of the Central-Eastern Europe*, J. Brendel (ed.), Poznań: WiS Publisher, pp. 9-10.
- Brenner N. et al. (2010) *After Neoliberalization?*, „Globalizations”, vol. 7(3), pp. 327-345.
- Brożek B. (2008a) *Trzciel – najbiedniejsza gmina powiatu*, „Gazeta Lubuska”, 18.11.2008, [www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7765055,trzciel-najbiedniejsza-gmina-powiatu,id,t.html](http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7765055,trzciel-najbiedniejsza-gmina-powiatu,id,t.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Brożek B. (2008b) *Trzciel. Szparagi to nie biznes*, „Gazeta Lubuska”, 12.06.2008, [www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7739653,trzciel-szparagi-to-nie-biznes,id,t.html](http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7739653,trzciel-szparagi-to-nie-biznes,id,t.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Brożek B. (2010) *Czy burmistrz Trzciela otrzyma zarzut spowodowania wypadku w stanie nietrzeźwości?*, „Gazeta Lubuska”, 07.05.2010, [www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7852461,czy-burmistrz-trzciela-otrzyma-zarzut-spowodowania-wypadku-w-stanie-nietrzezwosci,id,t.html](http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/miedzyrzecz/art/7852461,czy-burmistrz-trzciela-otrzyma-zarzut-spowodowania-wypadku-w-stanie-nietrzezwosci,id,t.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Brożek B. (2011) *Autostrada A2 gotowa, ale tiry na nią nie wjadą*, „Gazeta Lubuska”, 30.11.2011, [www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/autostrada-a2-gotowa-ale-tiry-na-nia-nie-wjada,10309790/](http://www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/autostrada-a2-gotowa-ale-tiry-na-nia-nie-wjada,10309790/) (data dostępu 06.06.2017).
- Budowa i eksploatacja autostrady płatnej A2 z Nowego Tomysła do Świecka – studium przypadku* (2011) [www.ppportal.pl/artykuly-polskie/budowa-i-eksploatacja-autostrady-platnej-a2-z-nowego-tomysla-do-swiecka-studium-przypadku](http://www.ppportal.pl/artykuly-polskie/budowa-i-eksploatacja-autostrady-platnej-a2-z-nowego-tomysla-do-swiecka-studium-przypadku) (data dostępu: 04.03.2016).
- Buchowski M. (1996) *Klasa i kultura w okresie transformacji. Antropologiczne studium przypadku społeczności lokalnej w Wielkopolsce*, Poznań-Berlin: DRAWA.
- Buckley D. (2013) *Kraftwerk. Publikation*, przeł. M. Szymański, Warszawa: Rebis.
- Bull M. (2000) *Sounding Out the City: Personal Stereos and the Management of Everyday Life*, Oxford: Berg.
- Bull M. (2007) *Sound moves: iPod culture and urban experience*, London: Routledge.
- Bull M., Back L. (2003) *Introduction: Into sound*, in: M. Bull, L. Back (eds.) *The auditory culture reader*, Oxford-New York: Berg, pp. 1-17.
- Burdette L. (1996) *Mówiąc o transformacji: gospodarujemy językiem*, przeł. M. Buchowski, w: *Oblicza zmiany. Etnologia a współczesne transformacje społeczno-kulturowe*, M. Buchowski (red.), Międzychód: Eco.
- Burmecha-Olszowy M. (2014) *Slow tourism – cechy i funkcje nowego nurtu w turystyce*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu”, nr 45, s. 177-184.
- Burszta W. J., Kuligowski W. (2005) *Fast food, slow food, smalec babuni*, w: (tychże) *Sequel. Dalsze przygody kultury w globalnym świecie*, Warszawa: Wydawnictwo Literackie MUZA, s. 88-123.
- Büscher M. i in. (eds.) (2011) *Mobile Methods*, London; New York: Routledge.
- Calder R. [1936] *Narodziny przyszłości. W retorcie uczonych*, przeł. I. R. Sobieszkański, Warszawa: Trzaska, Evert i Michalski.
- Campbell J. M. (2012) *Between the Material and the Figural Road*, „Mobilities”, vol. 7(4), pp. 481-500.
- Castells M. (2008) *Społeczeństwo sieci*, przeł. M. Marody, Warszawa: PWN.
- Chałubiński M. (2010) *Kilka uwag o dylematach badawczych transformacji postkomunistycznej*, „Rocznik Lubuski”, t. 36(2), *Druga dekada wolności. socjologiczne konsekwencje i zagadki transformacji*, J. Frątczak-Müller, A. Mielczarek-Żejmo, L. Szczegółą (red.), s. 19-28.
- Chrystus Król patronem gminy* (2006), „Gazeta Dzień za Dniem” nr 39 (252).
- Clifford J. (1986), *Introduction: Partial Truths*, w: *Writing Cultures: The Poetics and Politics of Ethnography*, J. Clifford, G.E. Marcus (red.), Berkeley: University of California Press, s. 1-26.

- Clifford J. (1989) *Notes on Travel and Theory*, „Inscriptions”, no 5, special issue „Traveling Theories and Traveling Theorists”, s. 177-188.
- Clifford J. (1992) *Travelling Culture*, in: *Cultural Studies*, L. Grossberg, C. Nelson, P. Treinch (eds.), New York: Routledge, pp. 96–116.
- Clifford J. (1997) *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge: Harvard University Press.
- Clifford J, Dhareshwar V. (1989) *Preface*, „Inscriptions”, no. 5, special issue „Traveling Theories and Traveling Theorists”, s. 1-5.
- Co wymyśli chodnik, czyli polska atrapa rozwoju. Rozmowa Grzegorza Sroczyńskiego z Markiem W. Kozakiem (2015) „Gazeta Wyborcza”, 30.05.2015, s. 28-29.
- Coles K. (2002) *Ambivalent Builders: Europeanization, the Production of Difference, and Internationals in Bosnia-Herzegovina*, „Political and Legal Anthropology Review”, vol. 25(1), pp. 1-18.
- Collier S. J., Ong, A. (2003) *Oikos/Anthropos: rationality, technology, infrastructure*, „Current Anthropology”, vol. 44 (3), pp. 421-426.
- Cowen M., Shenton R. (1995) *The invention of development*, w: *Power of development*, J. Crush (ed.), London: Routledge, s. 27-43.
- Creswell T. (2006) *On the move: mobility in the modern Western world*, New York: Routledge.
- Cresswell T. (2011) *Mobilities I: Catching up*, „Progress in Human Geography”, vol. 35(4), pp. 550-558.
- Cresswell T. (2012) *Mobilities II: Still*, „Progress in Human Geography” vol. 36(5), pp. 645-653.
- Czarniawska B. (2007) *Shadowing: and other techniques for doing fieldwork in modern societies*, Malmö- Oslo: Liber; Copenhagen Business School Press; Universitetsforlaget.
- Czauderna P. (2012) *A2 przejezdne przed Euro. Wizerunkowa zastona dymna rządu*, „na:Temat”, 03.06.2012, www.natemat.pl/17179,a2-przejezdne-przed-euro-wizerunkowa-zaslona-dymna-rzadu (data dostępu 14.01.2017).
- Dalakoglou D. (2010) *The Road: An ethnography of the Albanian-Greek cross-border motorway*, „American Ethnologist” vol. 37(1), pp. 132-149.
- Dalakoglou D. (2012) *'The Road from Capitalism to Capitalism': Infrastructures of (Post)Socialism in Albania*, „Mobilities” vol. 7(4), pp. 571-586.
- Dalakoglou D. (2017a) *The road. An ethnography of (im)mobility, space, and cross-border infrastructures in the Balkans*, Manchester: Manchester University Press.
- Dalakoglou D. (2017b) *Toward an Anthropology of the Road*, „Mobility in History”, vol. 8, pp. 21–27.
- Dalakoglou D., Harvey P. (2012) *Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility*, „Mobilities” vol. 7(4), pp. 459-465.
- Dalakoglou D., Harvey P. (eds.) (2014) *Roads and Anthropology: Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility*, Routledge.
- Divall C., Revill G. (2005) *Cultures of transport: representation, practice and technology*, „Journal of Transport History” vol. 26(1), pp. 99-111.
- Droga przyszłości* (1974) „Młody Technik” nr 12, www.archive.org/details/Mlody.Technik.rocznik.1974 (data dostępu 12.05.2017).
- Droumeva M. (2016), *Curating Aural Experience: A Sonic Ethnography of Everyday Media Practices. Writing About/Through Sound*, „Interference Journal” no. 5, pp.72-88.
- Dulczewski Z. (1961) *Tworzenie się nowego społeczeństwa na ziemiach zachodnich. Szkice i materiały z badań socjologicznych w województwie zielonogórskim*, Poznań: Instytut Zachodni.
- Elias N. (2011a) *O procesie cywilizacji. Analizy socjo- i psychogenetyczne*, przeł. T. Zabłudowski, K. Markiewicz, Warszawa: Wydawnictwo W.A.B.
- Elias N. (2011b) *Przemiany obyczajów w cywilizacji Zachodu*, przeł. T. Zabłudowski, K. Markiewicz, Warszawa: Wydawnictwo W.A.B.
- Elliot A., Norum R., Salazar N. B (2017), *Methodologies of Mobility. Ethnography and Experiment*, New York-Oxford, Berghahn.
- Erikson C., Snead J., Darling A. (eds.) (2009) *Landscapes of movement: the anthropology of trails, paths, and roads*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Erlmann V. (ed.) (2004) *Hearing Cultures: Essays on Sound, Listening and Modernity*, Oxford-New York: Berg.

- Fairhead J. (1994) *Paths of Authority: Roads, the State and the Market in Eastern Zaire*, „The European Journal of Development Research”, vol. 4(2), pp. 15-37.
- Falzon M.-A. (ed.) (2009) *Multi-sited Ethnography. Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, New York: Routledge.
- Feld S. (1996) *Waterfalls of song: An acoustemology of place resounding in Bosavi, Papua New Guinea*, in S. Feld Steven, K. H. Basso (eds.), *Senses of place*, Santa Fe: School for Advanced Research Press, pp. 91-135.
- Feld S., D. Brenneis (2004) *Doing anthropology in sound*, „American Ethnologist” vol. 31(4), pp. 461-474.
- Feld S. (2015) *Acoustemology*, in D. Novak and M. Sakakeeny (eds.), *Keywords in Sound*, Durham, London: Duke University Press, pp. 12-21.
- Fic M., Fic D. (2005) *Gospodarka i usługi*, w: *Województwo lubuskie w roku przyjęcia Polski do Unii Europejskiej*, Cz. Osękowski, J. Korbicz (red.), Zielona Góra: Lubuskie Towarzystwo Naukowe, s. 99-129.
- Fincham B. i in. (eds.) (2010) *Mobile methodologies*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire-New York: Palgrave Macmillan.
- Fleming K. (1998) *Cultural landscape. A Theoretical Perspective*, „Proceedings of the Society for California Archeology”, vol. 11, pp. 11-17.
- Fox A. A. (2004) *Real Country: Music and Language in Working-Class Culture*, Durham: Duke University Press.
- Friedman J. (2002) *From Roots to Routes: Tropes for Trippers*, „Anthropological Theory”, vol. 2(1), pp. 21-36.
- Ganokar D. P., Povinelli E. (2002) *Technologies of public forms. Circulation, transfiguration, recognition*, „Public Culture”, vol. 15(3), pp. 385-397.
- Gardawski J. (2001) *Przedsiębiorcy: beneficjenci czy przegrywający?*, w: *Manowce polskiej prywatyzacji*, M. Jarosz (red.), Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Gardner N. (2009) *A manifesto for slow travel*, [www.hiddeneurope.co.uk/a-manifesto-for-slow-travel](http://www.hiddeneurope.co.uk/a-manifesto-for-slow-travel) (data dostępu 10.06.2017).
- Gawęda M. (2015), *Jan Kulczyk, Najbogatszy, którego zabrakło*, „Forbes”, [www.forbes.pl/jan-kulczyk-najbogatszy-ktorego-zabraklo,artykuly,202514,1,1.html](http://www.forbes.pl/jan-kulczyk-najbogatszy-ktorego-zabraklo,artykuly,202514,1,1.html) (data dostępu: 03.04.2016).
- Gąsior M. (2012) *Dramatyczny apel podwykonawcy A2*. „Nie mam pracy, sprzedałem firmę. Co mam powiedzieć dzieciom?”, „na:Temat”, 14.05.2012, [www.natemat.pl/14405,dramatyczny-apel-podwykonawcy-a2-nie-mam-pracy-sprzedalem-firme-co-mam-powiedziec-dzieciom](http://www.natemat.pl/14405,dramatyczny-apel-podwykonawcy-a2-nie-mam-pracy-sprzedalem-firme-co-mam-powiedziec-dzieciom) (data dostępu 12.01.2017).
- Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku (GPR 2010)* (2011), Warszawa: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, [www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010](http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010) (data dostępu 30.05.2017).
- Generalny Pomiar Ruchu w 2015 roku (GPR 2010)* (2016), Warszawa: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, [www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015](http://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015) (data dostępu 30.05.2017).
- Geertz C. (1995) *After the fact. Two countries, four decades, one anthropologist*, Cambridge: Harvard University Press.
- Geertz C. (2010) *Po fakcie. Dwa kraje, cztery dekady, jeden antropolog*, przeł. T. Teszner, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Gershon W. S. (2012) *Sonic Ethnography as Method and in Practice. Urban Students, Sounds and Making Sense of Science*, „Anthropology News” vol. 53 (5), s. 5-6.
- Gershon W. S. (2013) *Vibrational affect: Sound theory and practice in qualitative research*, „Cultural Studies. Critical Methodologies” vol. 13(4), pp. 257-262.
- Greene P. D., T. Porcello (eds.) (2005) *Wired for Sound: Engineering and Technologies in Sonic Cultures* (Music/Culture), Middletown: Wesleyan University Press.
- Ginsberg A. (1984) Skowyt, w (tegoż) *Utwory poetyckie*, przeł. B. Baran, Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Girard R. (1987), *Kozioł ofiarny*, przeł. M. Goszczyńska, Łódź: Wydawnictwo Łódzkie.
- Giza-Poleszczuk A., Koryś P., Leszczyński A. (2013) *Autostrady i bezdroża polskiej modernizacji*, dyskusja, „Więź” nr 2(652), s. 37-53.

- Giza-Poleszczuk A., Marody A. M., Rychard A. (2000) *Strategie i system. Polacy w obliczu zmiany społecznej*, Warszawa: Instytutu Filozofii i Socjologii Polskiej Akademii Nauk.
- Głombicki Ł. (2012) *Pechowa A2 - czy będzie przejezdna na Euro?*, „na:Temat”, 15.02.2012, [www.natemat.pl/983,pechowa-a2-czy-bedzie-przejezdna-na-euro](http://www.natemat.pl/983,pechowa-a2-czy-bedzie-przejezdna-na-euro) (data dostępu 12.01.2017).
- Gmina Miedzichowo. *Nie da się ukryć! Daj się skusić!* (2012), Miedzichowo: Urząd Gminy Miedzichowo, [www.miedzichowo.pl/files/file/FOLDER\\_gmina\\_miedzichowo.pdf](http://www.miedzichowo.pl/files/file/FOLDER_gmina_miedzichowo.pdf) (data dostępu 10.06.2017).
- Godelier M., Bloch M. et al. (1978) *Infrastructures, Societies, and History (and Comments)*, „Current Anthropology” vol. 19(4), pp. 763-771.
- Goldman K. E. (1912) *Die letzten Wind- und Wassermühlen um Neutomischel* (przełożona na język polski wersja artykułu dostępna na stronie: [www.oledry.pl/iii-ostatnie-wiatraki-i-msyny-wodne-wokowego-tomypla-k-e-goldmann-x1912/](http://www.oledry.pl/iii-ostatnie-wiatraki-i-msyny-wodne-wokowego-tomypla-k-e-goldmann-x1912/) (data dostępu: 16.08.2016).
- Gołdyka L. (2005) *Przeobrażenia demograficzne w województwie lubuskim u schyłku XX i na początku XXI wieku*, w: *Województwo lubuskie w roku przyjęcia Polski do Unii Europejskiej*, Cz. Osękowski, J. Korbicz (red.), Zielona Góra: Lubuskie Towarzystwo Naukowe, s. 11-28.
- Gorlach K., Saręga Z. (1994) *Rolnictwo rodzinne w procesie transformacji. Czynniki i bariery upodmiotowienia*, „Wieś i Rolnictwo”, nr 38 (3-4), s. 7-20.
- Greco A., Ragazzi G. (2005) *History and Regulation of Italian Highways Concessionaires*, w: *Procurement and Financing of Motorways in Europe*, G. Ragazzi, W. Rothengatter (eds.), Oxford: Jai Press, s. 121-133.
- Gross S., Schröder A. (eds.) (2007) *Handbook of Low Cost Airlines – Strategies, Business Processes and Market Environment*, Berlin: Erich Schmidt Verlag GmbH & Co KG.
- Grzeszak A. (2012) *Najwolniejsza autostrada świata*, „Polityka Cyfrowa”, 04.01.2012, [www.polityka.pl/tygodnikpolityka/rynek/1522623,1,a2---autostrada-w-wiecznej-budowie.read](http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/rynek/1522623,1,a2---autostrada-w-wiecznej-budowie.read) (data dostępu 10.01.2017).
- Gurrutxaga M., Saura S. (2013) *Prioritizing highway defragmentation locations for restoring landscape connectivity*, „Environmental Conservation”, vol. 41(2), pp. 157-164.
- Guzenda D. (1998) *Wikliniarstwo i plecionkarstwo w Nowym Tomysłu* (praca magisterska), Poznań: Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej UAM w Poznaniu.
- Hacker, S. (2000) *Mp3: The Definitive Guide*, Cambridge, MA: O'Reilly.
- Halbański M. E. (1986) *Leksykon sztuki kulinarnej*, Warszawa: Watra.
- Hannam K., Sheller M., Urry J. (2006) *Mobilities, Immobilities and Moorings*, „Mobilities”, no. 1, pp. 1-22.
- Hannerz U. (1988) *Transnational Research*, in: *Handbook of methods in cultural anthropology*, H. R. Bernard (ed.), Walnut Creek, CA: AltaMira Press, pp. 235-256.
- Hannerz U. (2000) *Flows, boundaries and hybrids: keywords in transnational anthropology. (Working paper series)*, Oxford: University of Oxford, Transnational Communities Programme, [www.transcomm.ox.ac.uk/working%20papers/hannerz.pdf](http://www.transcomm.ox.ac.uk/working%20papers/hannerz.pdf) (data dostępu 16.05.2017).
- Hannerz U. (2003) *Being there...and there...and there! Reflection on multi-site ethnography*, „Ethnography” vol. 4(2), pp. 201-216.
- Haring B. (2000) *Beyond the Charts: Mp3 and the Digital Music Revolution*, Los Angeles: OTC Books.
- Harris M. (1968) *Cultural Materialism: The Struggle for a Science of Culture*, New York: AltaMira Press.
- Harvey P. (2005) *The Materiality of State Effect: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes*, in: *State Formation: Anthropological Perspectives*, Ch. Krohn-Hansen, K. G. Nustad (eds.), London: Pluto, pp. 216-247.
- Harvey P., Knox H. (2012) *The Enchantment of Infrastructure*, „Mobilities”, vol. 7(4), pp. 521-536.
- Hayano D. (1990) *Road through the Rainforest: Living Anthropology in Papua New Guinea*, Prospect Heights, IL: Waveland Press.
- HeimatReise* (2010), [www.kul.pl/files/234/HeimatReiseFrankfurt.pdf](http://www.kul.pl/files/234/HeimatReiseFrankfurt.pdf) (data dostępu: 04.03.2016).



- Helmreich S. (2007) *An anthropologist underwater: Immersive soundscapes, submarine cyborgs, and transductive ethnography*, „American Ethnologist” vol. 34(4), pp. 621-641.
- Helmreich S. (2010) *Listening Against Soundscapes*, „Anthropology News” vol.51(9), p. 10.
- Human Development Report 2009. Overcoming barriers: human mobility and development* (2009) New York: Palgrave Macmillan.
- Hirsch E., O’Hanlon M. (ed.) (1995) *The Anthropology of Landscape: Perspectives on Place and Space (Oxford Studies in Social and Cultural Anthropology)*, Oxford: Clarendon Press.
- Humphrey C. (2005) *Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination*, „Journal of the Royal Anthropological Institute”, vol. 11(1), pp. 39-58.
- Husserl E. (1970) *The Crisis of the European Sciences and Transcendental Phenomenology: An Introduction to Phenomenological Philosophy*, Evanston: Northwestern University Press.
- Łowska-Walkowiak M. (2014) *Torzym: za dwa lata powstanie park rozrywki Majaland*, 09.10.2014, [www.zachod.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci/torzym-za-dwa-lata-powstanie-park-rozrywki-majaland/](http://www.zachod.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci/torzym-za-dwa-lata-powstanie-park-rozrywki-majaland/) (data dostępu 30.05.2017).
- Ingold T. (2007) *Against soundscape*, in E. Carlyle (ed.), *Autumn Leaves: Sound and the Environment in Artistic Practice*, Paris: Double Entendre, pp. 10-13.
- Jackson S., Edwards P., Bowker G., Knobel C. (2007) *Understanding Infrastructure: History, Heuristics, and Cyberinfrastructure Policy*, „First Monday”, vol. 12, no 6, [www.pearl.accc.uic.edu/ojs/index.php/fm/article/view/1904/1786](http://www.pearl.accc.uic.edu/ojs/index.php/fm/article/view/1904/1786) (data dostępu: 09.01.2017).
- Jaeger J.A.G. i in. (2007) *Time series of landscape fragmentation caused by transportation infrastructure and urban development: a case study from Baden-Württemberg, Germany*, „Ecology and Society”, vol. 12(1), [www.ecologyandsociety.org/vol12/iss1/art22/](http://www.ecologyandsociety.org/vol12/iss1/art22/) (data dostępu 10.01.2017).
- Janicki M., Władyka W. (2016) *Wszystko jest propagandą*, „Polityka”, 18.05-23.05.2016, s. 14-16.
- Jarniewicz J. (2016) *All you need is love. Sceny z życia kontrkultury*, Kraków: Znak.
- Jasiewicz Z. (1973) *Przemiana kulturowa na Ziemiach Zachodnich i Północnych a ogólnopolskie procesy przeobrażeń*, w: *Zmiany kultury chłopskiej: problematyka i metody prac etnograficznych*, K. Zawistowicz-Adamska (red.), Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Jasiewicz Z. (1999) *Lokalizm i regionalizm a migracje: uwagi o związkach z terytorium na Ziemiach Zachodnich i Północnych Polski*, „Studia Etnologiczne i Antropologiczne”, nr 2, s. 105-113.
- Jedna droga, dwie godziny, dwa wypadki, trzy ofiary* (2011), [www.motoryzacja.interia.pl/news-jedna-droga-dwie-godziny-dwa-wypadki-trzy-ofiary,nId,1388422#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=firefox](http://www.motoryzacja.interia.pl/news-jedna-droga-dwie-godziny-dwa-wypadki-trzy-ofiary,nId,1388422#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=firefox) (data dostępu 20.05.2017).
- Jones, S. (2000) *Music and the Internet*, „Popular Music” vol. 19(2), pp. 217-230.
- Jones S. (2002) *Music that Moves: Popular Music, Distribution and Network Technologies*, „Cultural Studies” vol. 16(2), pp. 213-232.
- Joyce P. (2003) *The rule of freedom: liberalism and the modern city*, London: Verso.
- Juchniewicz K. (1993) *Rys historyczny wikliniarstwa w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem rejonu nowotomyskiego*, „RMNRSz” nr 19, s. 249-266.
- Jurczak M., Kawa A. (2012) *Efekty ekonomiczne budowy i eksploatacji autostrady A2 na odcinku Nowy Tomysł – Konin*, „Logistyka”, nr 2, s. 130-135.
- Jurkowska B. (2013) *Demografia a rynek mieszkaniowy we wschodnich landach niemieckich ze szczególnym uwzględnieniem Brandenburgii*, „PWSZ IPIA Studia Lubuskie” t. 9, s. 163-177.
- Kaelble H. (2010) *Społeczna historia Europy. Od 1945 do współczesności*, przeł. J. Antkowiak, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kamińska K. (b.r.) *Jak Franek sprowadził sztukę do Poźrzadła*, [www.frankowka.travel.pl/html/polski/franek.html](http://www.frankowka.travel.pl/html/polski/franek.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D. (2004) *Motility: Mobility as Capital*, „International Journal of Urban and Regional Research”, vol. 28(4), pp. 745-756.
- Kędziołek P. (1996) *Chłopskie zrządzenie*, „Konteksty. Polska Sztuka Ludowa”, nr 1-2, s. 114-123.

- Klaeger G. (2012) *Rush and Relax: The Rhythms and Speeds of Touting Perishable Products on a Ghanaian Roadside*, „Mobilities”, vol. 7(4), pp. 537-554.
- Kochaniewicz A. i in. (2016), *Motorway, modernisation, culture: Ethnographic reflections*, in: *Cultures of motorway. Localities through mobility as an anthropological issue*, W. Kuligowski, A. Stanisiz (eds.), Wielichowo: TIPI, s. 69-91.
- Kolbuszewska D. (2003) *Plany budowy autostrady Berlin-Poznań-Warszawa z 1940 roku*, „Gazeta Wyborcza”, [www.poznan.wyborcza.pl/poznan/1,36024,1666826.html](http://www.poznan.wyborcza.pl/poznan/1,36024,1666826.html) (data dostępu: 04.03.2016).
- Komornicki T. (2013) *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Warszawa: Polska Akademia Nauk, [www.wartowiedziec.org/attachments/article/18852/Raport\\_IGiPZ\\_PAN\\_prezentacja.pdf](http://www.wartowiedziec.org/attachments/article/18852/Raport_IGiPZ_PAN_prezentacja.pdf) (data dostępu 10.06.2017).
- Komu potrzebne są autostrady? Najważniejsze obszary inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną według Polaków*, [www.onboard.pl/data/file/pdf/raport\\_komu\\_potrzebne\\_sa\\_autostrady.pdf](http://www.onboard.pl/data/file/pdf/raport_komu_potrzebne_sa_autostrady.pdf) (data dostępu: 22.04.2014).
- Komża J. (2013) *Raport: wpływ inwestycji drogowych na rozwój kraju*, „Dziennik Warto Wiedzieć”, 27.11.2013, [www.wartowiedziec.org/index.php/start/felietony/18852-raport-wpyw-duych-inwestycji-drogowych-na-rozwoj-kraju](http://www.wartowiedziec.org/index.php/start/felietony/18852-raport-wpyw-duych-inwestycji-drogowych-na-rozwoj-kraju) (data dostępu 10.06.2017).
- Kordyjalik S. (2013) *Obwodnica Trzciela w realnych planach*, 02.04.2013, [www.zachod.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci/obwodnica-trzciela-w-realnych-planach/](http://www.zachod.pl/radio-zielona-gora/wiadomosci/obwodnica-trzciela-w-realnych-planach/) (data dostępu 06.06.2017).
- Korpela M. (2016) *Infrastructure*, in: *Keywords of Mobility. Critical Engagements*, N. B. Salazar, J. Jarayam (eds.), New York-Oxford: Berghahn, s. 117-136.
- Kotas J. (1997) *Drogi zabójcami zwierząt*, w: *Raport: Autostrady, drogie drogi do... nigdy* (1997) J. Polewski, T. Lisiecki (red.), Poznań: Towarzystwo Ekologiczne „Ziemia Przede Wszystkim”, s 28-30.
- Koziarski S. M. (2004) *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Kozłowski M. (2004) *Czy transformacja się zakończyła?*, w: *Demokracja spektaklu? Kondycja polskiego życia publicznego 15 lat po zmianie systemowej*, P. Żuk (red.) Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 67-72.
- Koźlenko D. (2013) *Na poboczu – życie w cieniu autostrady*, „Polityka”, 02.04.2013 [www.polityka.pl/tygodnikpolityka/spoleczenstwo/1539677,1,zycie-w-cieniu-autostrady.read](http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/spoleczenstwo/1539677,1,zycie-w-cieniu-autostrady.read) (data dostępu 22.07.2015).
- Kraina Pszczółki Mai powstanie w Torzymiu. Wywiad z Danielem Heinstem, prezesem Holiday Park Kownaty*, 20.05.2015, [www.parkmag.pl/parki/pl/kraina-pszczolki-maji-powstanie-w-torzymiu/](http://www.parkmag.pl/parki/pl/kraina-pszczolki-maji-powstanie-w-torzymiu/) (data dostępu 23.09.2015).
- Kramer-Schadt S. i in. (2004) *Fragmented landscapes, road mortality and patch connectivity: modelling influences on the dispersal of Eurasian lynx*, “Journal of Applied Ecology”, vol. 41, pp. 711-723.
- Kroeber T. (1978) *Ishi, człowiek dwóch światów*, przeł. J. Mroczkowska, Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Krzemiński M. (2011) *GDDKiA o TIR-ach rozjeżdżających Trzciel: Nie możemy zakazać zjazdu z A2. A obwodnica? Pomyślimy*, „Gazeta Wyborcza”, 28.12.2011, [www.wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,10882591,GDDKiA\\_o\\_TIR\\_ach\\_rozjezdzajacych\\_Trzciel\\_\\_Nie\\_mozemy.html](http://www.wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,10882591,GDDKiA_o_TIR_ach_rozjezdzajacych_Trzciel__Nie_mozemy.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Krzywiński R. (2013) *Pomnik Chrystusa maszynką do zarabiania pieniędzy?*, „Gazeta Lubuska”, 28.05.2013, [www.gazetalubuska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130528/POWIAT13/130529514](http://www.gazetalubuska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130528/POWIAT13/130529514) (data dostępu 06.06.2017).
- Książek M. (2015), *Droga 816*, Białystok: Fundacja Sąsiedzi.
- Kublik A. (2009) *Prywatne autostrady w Polsce dostaną prywatną pomoc*, „Gazeta Wyborcza”, 10.12.2009, [www.wyborcza.biz/biznes/1,147749,7353898,Prywatne\\_autostrady\\_w\\_Polsce\\_dostana\\_publiczna\\_pomoc.html](http://www.wyborcza.biz/biznes/1,147749,7353898,Prywatne_autostrady_w_Polsce_dostana_publiczna_pomoc.html) (data dostępu: 07.02.2017).
- Kucharczy J. (2013) *Autostrady i rewolucja obyczajowa*, „Więź” nr 2(652), s. 57-59.
- Kucharska A. (2016) *Zjazd z autostrady A2 w Gronowie powstanie szybciej?*, „Gazeta Lubuska”, 25.05.2016, [www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/zjazd-z-autostrady-a2-w-gronowie-powstanie-szybciej,10160254/](http://www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/zjazd-z-autostrady-a2-w-gronowie-powstanie-szybciej,10160254/) (data dostępu 10.06.2017).

- Kuligowski W. (2012) *Różnicowanie nowoczesności Nowa debata w antropologii społecznej*, Poznań: Wydawnictwo Nauka i Innowacje.
- Kuligowski W. (2013) *Festiwalizacja. Ludzie, sztuka, pieniądze*, „Czas Kultury”, 2013, s. 4-15.
- Kuligowski W. (2014a) *33 meters of sacrum. The analysis of discourses surrounding the statue of Christ the King of the Universe in Świebodzin*, w: *Art in Contemporary Cultural Systems. Central and Eastern Europe*, W. Kuligowski, A. Pomieciński (red.), Poznań: Wydawnictwo Nauka i Innowacje, s. 137-148.
- Kuligowski W. (2014b) *Festiwalizacja prowincji. Małe miasta wobec wielkich trendów*, w: *Małe miasta w czasach płynnej nowoczesności*, E. Nowina-Sroczyńska, T. Siemiński (red.), Pruszcz Gdański – Bytów: Jasne, s. 35-48.
- Kuligowski W., Stanisław A. (2015) *On the Road: Polish Modernization from the Perspective of the Anthropology of the Motorway*, in: *Rethinking Ethnography in Central Europe*, H. Cervinkova, M. Buchowski, Z. Uherek (eds.), New York: Palgrave Macmillan, pp. 175-194.
- Kwilecki A. (red.) (1970) *Ziemie zachodnie w polskiej literaturze socjologicznej. Wybór tekstów*, Poznań: Instytut Zachodni.
- Labuda G. (red.) (1966) *Ziemie zachodnie w granicach macierzy. Drogi integracji*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Larkin B. (2013) *The Politics and Poetics of Infrastructure*, „Annual Review of Anthropology”, vol. 42, pp. 327-343.
- Latour B. (2010) *On the modern cult of the factish gods*, Durham, NC: Duke University Press.
- Lovell N. (ed.) (1998) *Locality and Belonging*, London: Routledge.
- Lefebvre H. (2008) *Critique of Everyday Life, Volume III: From Modernity to Modernism*, trans. G. Elliott, London: Verso.
- Lefebvre H., C. Régulier (2004), *The Rhythmanalytical Project, in Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*, H. Lefebvre, trans. S. Elden and G. Moore, New York: Continuum.
- Löfgren O. (2004) *Concrete Transnationalism? Bridge Building in the New Economy*, „Focaal”, vol. 43, pp. 59-76.
- Lubuska mapa potrzeb i aspiracji (2011), [www.lubuskie.pl/uploads/pliki/strategia/30.11.11\\_%20Lubuska%20Mapa%20Potrzeb%20i%20Aspiracji.pdf](http://www.lubuskie.pl/uploads/pliki/strategia/30.11.11_%20Lubuska%20Mapa%20Potrzeb%20i%20Aspiracji.pdf) (data dostępu 23.05.2015).
- Ludewicz M. (2012) *Handlarze ze „starej” drogi nr 2 znów żyją nadzieją*, „Głos Wielkopolski”, 18.05.2012, [www.gloswielkopolski.pl/artukul/577431,handlarze-ze-starej-drogi-nr-2-znow-zyja-nadzieja-zdjecia,2,id,t,sa.html](http://www.gloswielkopolski.pl/artukul/577431,handlarze-ze-starej-drogi-nr-2-znow-zyja-nadzieja-zdjecia,2,id,t,sa.html) (data dostępu: 04.08.2016).
- Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2016 r. (2017), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-12-2016-r-6,21.html) (data dostępu 30.05.2017).
- Łada A. (2014) *Slogany czy konkrety? Polsko-niemiecka współpraca na rzecz zwalczania przestępczości przygranicznej – fakty i ocena*, Warszawa: Instytut Spraw Publicznych.
- Maciołek M (2004) *Refleksje nad historią nowotomyskiego chmielarstwa i wikliniarstwa*, „Przegląd Nowotomyski. Historia, kultura, gospodarka”, nr 1, s. 18-19.
- McNeill D. (2004) *New Europe: imagined spaces*, London: New York: Arnold; Oxford University Press.
- Majak K. (2012a) „Dramat” na budowie autostrady A2. *Mogą nie zdążyć na Euro*, „na:Temat”, 16 lutego 2012, [www.natemat.pl/1087,dramat-na-budowie-autostrady-a2-moga-nie-zdazyc-na-euro](http://www.natemat.pl/1087,dramat-na-budowie-autostrady-a2-moga-nie-zdazyc-na-euro) (data dostępu 14.01.2017).
- Majak K. (2012b) *Odcinek autostrady A2 z Konotopy do Pruszkowa otwarty. Jednak zdąży przed Euro 2012?*, „na:Temat” 23 maja 2012, [www.natemat.pl/15599,odcinek-autostrady-a2-z-konotopy-do-pruszkowa-otwarty-jednak-zdaza-przed-euro-2012](http://www.natemat.pl/15599,odcinek-autostrady-a2-z-konotopy-do-pruszkowa-otwarty-jednak-zdaza-przed-euro-2012) (data dostępu 14.01.2017).
- Makowski G. (red.) (2010) *Lobbing w samorządzie województwa. Raport z badań i monitoringu*, Warszawa: Instytut Spraw Publicznych.
- Mamy Euro 2012 – Polska w euforii* (2007), „Gazeta Wyborcza”, 18.04.2007, [www.wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,4069045.html](http://www.wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,4069045.html) (data dostępu: 07.02.2017).

- Mamy szansę na pozbycie się kompleksu polskich dróg (2011), 30.11.2011, [www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/mamy-szanse-na-pozbycie-sie-kompleksu-polskich-drog,192453.html](http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/mamy-szanse-na-pozbycie-sie-kompleksu-polskich-drog,192453.html) (data dostępu 06.06.2017).
- Mand K. (2011) *Researching Lives in Motion. Multi-sited Strategies in a Transnational Context*, w: *Multi-Sited Ethnography. Problems and Possibilities in the Translocation on Research Methods*, S. Coleman, P. von Hellerman (eds.), New York&London: Routledge, s. 41-53.
- Marcus G. (1995) *Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography*, „Annual Review of Anthropology”, no. 24, pp. 95-117.
- Marcus G. E. (1998) *Ethnography through thick and thin*, Princeton: Princeton University Press.
- Markiewicz W., Rybicki P. (red.) (1967) *Przemiany społeczne na ziemiach zachodnich*, Poznań: Instytut Zachodni.
- Masquelier A. (1992) *Encounter with a Road Siren: Machines, Bodies and Commodities in the Imagination of a Mawri Healer*, „Visual Anthropology Review” vol. 8(1), pp. 56-69.
- Masquelier A. (2002) *Road Mythographies: Space, Mobility and the Historical Imagination in Postcolonial Niger*, „American Ethnologist”, vol. 24(4), pp. 829-856.
- Matys M. (2000), *Dr Kulczyk majster-styk*, „Gazeta Wyborcza”, 22.07.2000, [www.wyborcza.pl/1,75398,18449871,dr-kulczyk-majster-styk.html](http://www.wyborcza.pl/1,75398,18449871,dr-kulczyk-majster-styk.html) (data dostępu: 01.08.2016).
- Mazur N. (2014) *Wygrała autostrada*, „Gazeta Wyborcza”, 14.02.2014, s. 1.
- Meintjes L. (2003) *Sound of Africa!: Making Music Zulu in a South African Studio*, Durham: Duke University Press.
- Merriam A. P. (1964) *The Anthropology of Music*, Evanstone: Northwestern University Press.
- Merriman P. (2007) *Driving spaces: a cultural-historical geography of England's M1 motorway*, Oxford: Blackwell Publishing.
- Meyer K. (2008) *Rhythms, streets, cities*, trans. Bandulasena Goonewardena), in Kanishka Goonewardena at al. (eds.), *Space, difference, everyday life. Reading Henri Lefebvre*, New York-London: Routledge, 2008, pp. 147-160.
- Mielczarek-Żejmo A. (2010) *Przedsiębiorcy małego miasta pogranicza polsko-niemieckiego*, „Rocznik Lubuski”, t. 36(2), *Druga dekada wolności. socjologiczne konsekwencje i zagadki transformacji*, J. Frątczak-Müller, A. Mielczarek-Żejmo, L. Szczegółą, s. 87-100.
- Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012* (2011), [www.msport.gov.pl/mistrzostwa-europy-w-pilce-noznej-uefa-euro-2012/2696-Mistrzostwa-Europy-w-Pilce-Noznej-UEFA-EURO-2-12-](http://www.msport.gov.pl/mistrzostwa-europy-w-pilce-noznej-uefa-euro-2012/2696-Mistrzostwa-Europy-w-Pilce-Noznej-UEFA-EURO-2-12-) (data dostępu: 07.02.2017).
- Mnichowski, P. (1978) *Świebodzin – Bróje 1942-1945. Miejsca pamięci narodowej województwa zielonogórskiego*, Zielona Góra: Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Świebodzińskiej i Zarząd Miejsko-Gminnego Koła ZBoWiD w Świebodzinie.
- Modernizacja najstarszego odcinka A4* (2013), [www.drogi.inzynieria.com/cat/1/art/35431/modernizacja-najstarszego-odcinka-a4](http://www.drogi.inzynieria.com/cat/1/art/35431/modernizacja-najstarszego-odcinka-a4) (data dostępu 13.01.2017).
- Modernizacja sieci dróg powiatowych w obrębie Autostrady A2* (2013), [www.pzdit.lowicz.pl/index.php?option=com\\_sobi2&sobi2Task=sobi2Details&catid=0&sobi2Id=122&Itemid=65](http://www.pzdit.lowicz.pl/index.php?option=com_sobi2&sobi2Task=sobi2Details&catid=0&sobi2Id=122&Itemid=65) (data dostępu 13.01.2017).
- Moraglio M. (2017) *Driving Modernity. Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922-1943*, Oxford: Berghahn Books.
- Moran E. (1981) *Developing the Amazon: The Social and Ecological Impact of Settlement along the Transamazon Highway*, Bloomington: Indiana University Press.
- Mukerji C. (1997) *Territorial ambitions and the gardens of Versailles*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Mukerji C. (2009) *Impossible engineering: technology and territoriality on the Canal du Midi*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Mumford L. (1961) *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York: Harcourt, Brace & World.
- Myga-Piątek U. (2005) *Historia, metody i źródła badań krajobrazu kulturowego*, w: *Przemiany środowiska przyrodniczego polski a jego funkcjonowanie. Problemy Ekologii Krajobrazu*, vol. 17, A. Szponar, S. Horska-Schwarz (red.), s. 71-77.

- Na A4 znów postoisz. *Rusza modernizacja dwóch węzłów* (2015), www.tvn24bis.pl/z-kraju,74/ruszy-modernizacja-autostrady-za-22-mln-zl,552306.html (data dostępu 13.01.2017).
- Największy na świecie pomnik Chrystusa Króla (2010), „Gazeta Świebodzińska”, 10.11.2010, www.gazeta.swiebodzin.pl/felietony-i-opinie/43-najwiekszy-na-swiecie-pomnik-chrystusa-krola (data dostępu 06.06.2017).
- Nash C. (1993) „*Embodying the nation*”: the West of Ireland landscape and national identity, in: *Tourism and Ireland. A Critical Analysis*, B. O'Connor (ed.), Cork: Cork University Pres, pp. 86-112.
- Neuharth A. (2006) *Traveling interstates is our sixth freedom*, „USA Today”, 06.22.2006, www.usatoday30.usatoday.com/news/opinion/columnist/neuharth/2006-06-22-interstates\_x.htm (data dostępu: 03.04.2015).
- Nie ma wolności bez nowoczesności! (2014), www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wydarzenia/art,2891,nie-ma-wolnosci-bez-nowoczesnosci.html (data dostępu: 07.02.2017).
- Nielsen M. (2012) *Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique*, „Mobility”, vol. 7(4), pp. 467-480.
- Nietschke B., Flakowski J. (red.) (2009) *Lubuskie jako region we współczesnym świecie*, Zielona Góra: Oficyna Wydawnicza Uniwersytetu Zielonogórskiego.
- Nijak A. (2015) *Uprawa szparagów to ciężka praca z niską zapłatą* (materiał filmowy), TVP 3 Gorzów Wielkopolski, 14.06.2015, www.gorzow.tvp.pl/20460919/uprawa-szparagow-to-ciezka-praca-z-niska-zaplata (data dostępu 06.06.2017).
- Niklewicz K. (2015) *Przekleństwo autostrad*, „Gazeta Wyborcza”, 2 lipca 2015, s. 6.
- Normark D. (2006a) *Enacting mobility. Studies into the Nature of Road-related Social Interaction*, Göteborg: Göteborg University.
- Normark D. (2006b) *Tending to mobility: intensities of staying at the petrol station*, „Environment and Planning” vol. 38(2), pp. 241-252.
- North H. (1977) *Autostrada*, przeł. Z. Kierszys, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Nosal B. (2015) 22 lipca – PR święta PRL: propaganda, przodownicy pracy i przycinane wstęgi, „Gazeta Wyborcza. Poznań”, 22.07.2015, www.poznan.wyborcza.pl/poznan/56,36037,18402595,lata-70-22-lipca-i-drogi-warszawska-i-wezel-na-golecinie,,6.html (data dostępu 22.07.2015).
- Nowacki M. (2013) *Zarys historii Świebodzina*, www.bip.swiebodzin.eu/383/Historia/ (data dostępu 06.06.2017).
- Nowak B. (2015) *Rosyjskie embargo, czyli nie taki diabeł straszny*, www.trans.info/message/view/46660/rosyjskie\_embargo\_czyli\_nie\_taki\_diabeł\_straszny.html (data dostępu 30.05.2017).
- O'Hanlon M., Frankland L. (2003) *Co-present Landscapes: Routes and Rootedness as Sources of Identity in Highland New Guinea*, in: *Landscape, Memory and History: Anthropological Perspectives*, P. Stewart, A. Strathern (eds.), London: Pluto Press, pp. 166-188.
- Office of Highway Policy Information. Public Road length 2013. Report*, (2014) Federal Highway Administration.
- Orliński W. (2012) *Route 66 nie istnieje*, Bielsko-Biała: Pascal.
- Orliński W. (2016) *Jazda przez budki*, „Duży Format. Magazyn Reporterów”, dodatek do „Gazety Wyborczej”, nr 28(1191), 14.07.2016, s. 16-18.
- Oświadczenia szefa polskiego rządu i UEFA dotyczące EURO 2012* (2008), www.premier.gov.pl/wydarzenia/aktualnosci/oswiadczenia-szefa-polskiego-rzadu-i-uefa-dotyczace-euro-2012.html (data dostępu: 07.02.2017).
- Pankow R. (2002) *Legends i historie ziemi torzymskiej i okolic*, Sulęcín: Dom Pomocy Społecznej.
- Pareto V. (1935) *The Circulation of Elites*, trans. A. Bongiorno, A. Livingstone, in: *The Mind of Society*, A. Livingstone (ed.), New York: Harcourt, Brace&Co, pp. 2026-2059.
- Pawlak G., Wójtowicz A. (red.) (2009) *Szlaki, trakty, autostrady. 190 lat centralnej administracji drogowej*, Warszawa: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
- Pedersen M., Bunkenborg M. (2012) *Roads that Separate*, „Mobilities”, vol. 7(4), pp. 555-569.
- Pelczyk A. (1997) *Budownictwo ołęderskie na Równinie Nowotomyskiej*, Sanok: MBL; Lednica: MPP.

Piechowicz M. (2013) *Lobbing wobec samorządu terytorialnego w Polsce*, w: *Współczesne wyzwania administracji rządowej i samorządowej*, D. Plecka (red.), Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, s. 192-202.

Pina-Cabral J. (1987) *Paved Roads and Enchanted Mooresses: The Perception of the Past among the Peasant Population of the Alto-Minho*, „*Man*”, vol. 22, pp. 715-735.

Pink S. (2010) *The Future of Sensory Anthropology/the Anthropology of the Senses*, „*Social Anthropology*”, vol. 18(3), pp. 331-340.

Po rozmowach w sprawie węzłów w Łagowie i Myszecinie (2013), „*Rynek Infrastruktury*”, 24.06.2013, [www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-po-rozmowach-w-sprawie-wezlow-w-lagowie-i-myszecinie-16578.html](http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-po-rozmowach-w-sprawie-wezlow-w-lagowie-i-myszecinie-16578.html), (data dostępu 06.06.2017).

Podlewski O. (1960) *Plecionkarstwo*, w: *Kultura ludowa Wielkopolski*, J. Burszta (red.), Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, s. 471-497.

Poezja to sprawa gardłowa. Z Piotrem Śliwińskim rozmawia Violetta Szostak (2016) „*Magazyn Reporterów Duży Format*”, nr 5, 04.02.2016, s. 14-17.

Popiel J. (2014) *Na wstecznym*, „*Polityka*”, nr 38, 17.09-23.09.2014, s. 70-71.

Poświęcono figurę Chrystusa Króla w Świebodzinie (2010), „*Wprost*”, 21.11.2010, [www.wprost.pl/kraj/218764/Poswiecono-figure-Chrystusa-Krola-w-Swiebodzinie.html](http://www.wprost.pl/kraj/218764/Poswiecono-figure-Chrystusa-Krola-w-Swiebodzinie.html) (data dostępu 06.06.2017).

Przed VII Zjazdem PZPR. Aby Polska rosła w siłę... *Polska Kronika Filmowa 45/75 A*, data wydania: 1975-11-06, [www.repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/10114](http://www.repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/10114) (data dostępu 20.04.2017).

Rakowski T. (2009) *Łowcy, zbieracze, praktycy niemocy. Etnografia człowieka zdegradowanego*, Gdańsk: Słowo/obraz/terytoria.

Raport: *Autostrady, drogie drogi do... nigdy* (1997) J. Polewski, T. Lisiecki (red.), Poznań: Towarzystwo Ekologiczne „Ziemia Przede Wszystkim”.

Raport o jakości transportu w krajach UE. *Miejsce Polski? W tyle* (2015), [www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-raport-o-jakosci-transportu-w-krajach-ue-miejsce-polski-w-ty,nId,1925801#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=firefox](http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-raport-o-jakosci-transportu-w-krajach-ue-miejsce-polski-w-ty,nId,1925801#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=firefox) (data dostępu 14.01.2017);

*Raport o partnerstwie publiczno-prywatnym w Polsce* (2013), J. Hausner (red.), Warszawa: Fundacja Batorego.

Raszeja E. (2007) *Interpretacja krajobrazu wiejskiego – między teorią a praktyką*, „*Czasopismo Techniczne. Architektura 5-A*”, nr 10, s. 75-77.

Raszeja E. (2009) *Krajobraz kulturowy – relikw przeszłości czy żywe dziedzictwo? Wnioski z badań na terenie wsi Stawsko i Wrześnica*, w: *Historia i kultura ziemi sławieńskiej. Tom IX: Krajobrazy okolic Sławna*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno: Fundacja „Dziedzictwo”, s. 205-224.

Ratzel F. (1885-1901) *Völkerkunde*, 3 Bände, Leipzig und Wien: Bibliographisches Institut.

Ratzel F. (1907) *Deutschland. Einführung in die Heimatkunde*, Leipzig: Grunow.

Raz, że najnowocześniejsza autostrada w Polsce, A2, że betonowa (2011), [www.polskicement.pl/aktualnosci/Raz\\_ze\\_najnowocześniejsza\\_autostrada\\_w\\_Polsce\\_A2\\_ze\\_betonowa-203](http://www.polskicement.pl/aktualnosci/Raz_ze_najnowocześniejsza_autostrada_w_Polsce_A2_ze_betonowa-203) (data dostępu: 01.08.2016).

Rekowski M. (red.) (2011) *Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski*, Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu.

Rheingold H. (2002) *Smart Mobs. The Next Social Revolution*. Cambridge: Perseus.

Rice T. (2003) *Soundselves: An acoustemology of sound and self in the Edinburgh Royal Infirmary*, „*Anthropology Today*”, vol. 19(4), pp. 4-9.

Rodman M. C. (1992) *Empowering place: multilocality and multivocality*, „*American Anthropologist*” vol. 94(3), pp. 640-656.

Rogaczewska M. (2013) *Sztuka kooperacji*, „*Więź*”, nr 2(652), s. 59-61.

Rogoziński M. (2013) *Zapomniana autostrada*, [www.marcin-rogozinski.com/polska-niemcy/stosunki-polsko-niemieckie/item/15-zapomniana-autostrada](http://www.marcin-rogozinski.com/polska-niemcy/stosunki-polsko-niemieckie/item/15-zapomniana-autostrada) (data dostępu; 29.04.2016).

Roseman S. (1996) *How We Built the Road: The Politics of Memory in Rural Galicia*, „*American Ethnologist*”, vol. 23(3), pp. 836-860.

*Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dn. 16.11.2011 zmieniające rozporządzenie w sprawie obiektów hotelarskich i innych obiektów*,

- w których są świadczone usługi hotelarskie, [www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20112591553](http://www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20112591553) (data dostępu: 01.09.2017).
- Rutkiewicz M. (1998) *Przydomki i przezdymki we wsi Bolewice koło Nowego Tomysła oraz ich formy marytonimiczne, patronimiczne i matronimiczne*, „Onomastica” nr 43, s. 141-69.
- Rymsza M. (2013) *Polska po transformacji, przed modernizacją?*, „Więź”, nr 2(652), s. 68-76.
- Rzepa R. (2011), *Inwestycja stulecia w gminie Zbąszyń*, [www.zbaszyn.naszemiasto.pl/artukul/inwestycja-stulecia-w-gminie-zbaszyn,883297,art,t,id,tm.html](http://www.zbaszyn.naszemiasto.pl/artukul/inwestycja-stulecia-w-gminie-zbaszyn,883297,art,t,id,tm.html), (data dostępu: 16.08.2016).
- Sadowski A. (2013) *Kto zapłaci ten rachunek?*, „Więź” nr 2(652), s. 61-63.
- Sahlins M. (2006) *Wyspy historii*, przeł. I. Kołbon, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Said E. (1982) *Traveling Theory*, „Raritan: A Quarterly Review”, vol. 1(3), pp. 41-67.
- Sakson A. (red.) (2006) *Ziemie Odzyskane - Ziemie Zachodnie i Północne 1945-2005: 60 lat w granicach państwa polskiego: praca zbiorowa*, Poznań: Instytut Zachodni.
- Salazar N. B. (2010) *Towards an Anthropology of Cultural Mobilities*, „Crossings: Journal of Migration and Culture”, vol. 1(1), pp. 53-68.
- Salazar N. B. (2016) *Introduction. Keywords of Mobility*, w: *Keywords of Mobility. Critical Engagements*, N. B. Salazar, J. Jarayam (eds.), New York-Oxford: Berghahn.
- Salazar N. B., Schiller N. G. (eds.) (2014) *Regimes of Mobility: Imaginaries and Relationalities of Power*, London: Routledge.
- Salazar N. B., Smart A. (2011) *Anthropological Takes on (Im)Mobility: Introduction*, „Identities: Global Studies in Culture and Power”, vol. 18(6), pp. i-ix.
- Samuels D.W i in. (2010) *Soundscapes: toward a sounded anthropology*, „Annual Review of Anthropology”, vol. 39, s. 329-345.
- Schafer R. M. (1977) *The Soundscape: Our Sonic Environment and the Tuning of the World*, Rochester: Desiny Book.
- Schipper F. (2008) *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam: Aksant.
- Serbeńska A. (2016) *Lubuskie zbiera argumenty za budową brakujących węzłów na A2*, „Rynek Infrastruktury”, 23.10.2016, [www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-zbiera-argumenty-za-budowa-brakujacych-wezlow-na-a2-55953.html](http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-zbiera-argumenty-za-budowa-brakujacych-wezlow-na-a2-55953.html) (data dostępu 10.06.2017).
- Serranoa M. i in. (2002) *Landscape fragmentation caused by the transport network in Navarra (Spain). Two-scale analysis and landscape integration assessment*, „Landscape and Urban Planning”, vol. 58, pp. 113-123.
- Sheller M., Urry J. (2006) *The New Mobilities Paradigm*, „Environment and Planning A”, vol. 38(2), pp. 207-226.
- Short J. (1991) *Imagined Country*, London: Routledge.
- Sitarz M. (2015) *Kąpieliska budzą obawy*, „Gazeta Lokalna”, 19.02.2015, [www.gazeta-lokalna.pl/kapieliska-budza-obawy/](http://www.gazeta-lokalna.pl/kapieliska-budza-obawy/) (data dostępu 06.06.2017).
- Skubiś I., Regmunt S. (2010) *Pomnik Chrystusa Króla Wszechświata – znak wielkiej nadziei*, „Niedziela. Przewodnik katolicki”, [www.niedziela.pl/artukul/93349/nd/Pomnik-Chrystusa-Krola-Wszechswiata](http://www.niedziela.pl/artukul/93349/nd/Pomnik-Chrystusa-Krola-Wszechswiata) (data dostępu 06.06.2017).
- Skuteczna kompensacja przyrodnicza przy autostradzie A2* (2016), [www.gdos.gov.pl/wiosna-plazow-przy-a2](http://www.gdos.gov.pl/wiosna-plazow-przy-a2) (data dostępu 10.06.2017).
- Skutki rosyjskiego embarga na polskie produkty. Analiza skutków w świetle danych w zakresie polskiego eksportu* (2015), Warszawa: Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
- Smith M. P. (2011) *Translocality: A critical reflection*, in: *Translocal geographies: spaces, places, connections*, K. Bricell, A. Datta (eds.), Aldershot: Ashgate, pp. 181-199.
- Smith W. D. (1980) *Friedrich Ratzel and the Origins of Lebensraum*, „German Studies Review”, vol. 3(1), pp. 51-68.
- Snead J. et al. (eds.) (2010) *Landscapes of Movement Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*, Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.
- Snyder L., T. (2006) *President Dwight Eisenhower and America's Interstate Highway System*, „American History”, [www.historynet.com/dwight-d-eisenhower](http://www.historynet.com/dwight-d-eisenhower) (data dostępu: 01.02.2016).

- Sorokin P. (2009) *Ruchliwość społeczna*, przeł. J. Słomczyńska, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN.
- Sounes H. (2008) *Bob Dylan. Autostradą do sławy*, przeł. B. Lubański, Warszawa: Twój Styl.
- Stanisz A. (2012) *Audiografia i dewizualizacja antropologii w badaniu miejskiej audiosfery*, w: R. Losiak, R. Tańczuk (red.), *Audiosfera miasta*, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, s. 99-111.
- Stanisz A. (2014a) *Ruchome modernizacje. Pre-projekt*, www.issuu.com/agatamaria/docs/pre\_projekt\_agata\_stanisz (data dostępu 15.01.2017).
- Stanisz A. (2014b) *Wizja lokalna. Notatki terenowe*, www.issuu.com/agatamaria/docs/wizja\_lokalna.\_notatki\_terenowe.\_ag (data dostępu 15.01.2017).
- Stanisz A. (2015a) *Audio-antropologia: praktykowanie dyscypliny poprzez dźwięk*, „Prace Etnograficzne” t. 42(4), s. 305-318.
- Stanisz A. (2015b) *Mobilność mimochodem czyli przydrożne społeczności i strefy przepływu. Praktyczne zastosowanie „paradygmatu nowych mobilności”*, „Prace Etnograficzne”, t. 43, nr 3, s. 213-226.
- Stanisz A. (2015c) *Powiat nowotomyski. Atlas niematerialnego dziedzictwa kulturowego wsi wielkopolskiej*, tom. 5, Szreniawa: Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie.
- Stanisz A. (2015d) *Regimes of Logistics, Pauses in the Flow, Stillness in (near) Industrial Non-places and Mobility Infrastructure*, „Studia Humanistyczne AGH”, t. 14(4), s. 73-86.
- Sterne J. (2003) *The Audible Past: Cultural Origins of Sound Reproduction*, Durham, NC: Duke University Press.
- Sterne J. (2006) *The mp3 as cultural artifact*, „New Media & Society” vol. 8(5), pp. 825-842.
- Stewart K. (1996) *A Place at the Side of the Road*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Stoller P. (1997) *Sensuous Scholarship*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Strategia Rozwoju Gminy Łagów do 2023* (2016), Łagów: Urząd Gminy Łagów.
- Strategia Rozwoju Gminy Torzym 2005- 2020 r.* (2005), Torzym: Urząd Miejski w Torzymiu, www.torzym.pl/asp/pl\_start.asp?typ=14&menu=62&strona=1 (data dostępu 30.05.2017).
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Szczaniec na lata 2015-2022* (2015), Szczaniec: Centrum Badań Analiz i Projektów Europejskich „CBAiPE”, www.bip.szczaniec.pl/system/obj/3241\_Strategia\_zmiana\_2017r..pdf (data dostępu 10.06.2017).
- Sukiennik M. (2014) *Turystyka w czasach przesyty. Slow Travel jako alternatywa*, „Turystyka Kulturowa”, nr 3, s. 21-38
- Sulima R. (2003) *O rytualnych formach komunikacji społecznej*, „Przeгляд Humanistyczny”, t. 47(6), s. 133-139.
- Sutowski M. (2013) *Polskie priorytety modernizacyjne*, „Więź” nr 2(652), s. 63-65.
- Szczepaniak B. i in. (2014) *20 lat miasta Torzym na szlaku turystycznym*, Sulęcín-Torzým-Zielona Góra: Miasto i Gmina Torzym.
- Szczerek Z. (2014), *Siódemka*, Kraków: Korporacja Ha!art.
- Szczęch M. (2012) *Przez A2 pustoszeją kieszenie przedsiębiorców*, „Gazeta Lubuska” 22.01.2012, www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/przez-a2-pustoszeja-kieszenie-przedsiębiorców,10207012/ (data dostępu 14.01.2017).
- Szlendak T. (2010) *Wielozmysłowa kultura iwentu. Skąd się wzięła, czym się objawia i jak w jej ramach oceniać dobra kultury?*, „Kultura Współczesna”, nr 4, s. 92-109.
- Sznajder A. (2014) *Technologie mobilne w marketingu*, Warszawa: Wolters Kluwer.
- Sztompka P. (1999) *Dylematy niedokończonej transformacji: kilka pytań do Marka Ziółkowskiego*, w: *Imponderabilia wielkiej zmiany. Mentalność, wartości i więzi społeczne czasów transformacji*, P. Sztompka (red.), Warszawa-Kraków: Wydawnictwo Naukowe PWN, s. 65-68.
- Sztompka P. (2000), *Trauma wielkiej zmiany: społeczne koszty transformacji*, Warszawa: Instytut Studiów Politycznych.
- Tarkowska E. (2000) *O dawnej i obecnej biedzie w Polsce*, w: *Zrozumieć biednego. O dawnej i obecnej biedzie w Polsce*, E. Tarkowska (red.), Warszawa: Typografia.



Temat dodatkowych węzłów na A2 powraca (2013), „Rynek Infrastruktury”, 29.01.2014, [www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-temat-dodatkowych-wezlow-na-a2-powraca-11105.html](http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lubuskie-temat-dodatkowych-wezlow-na-a2-powraca-11105.html) (data dostępu 06.06.2017).

Templewicz K. (2011) *Infrastruktura wykluczenia*, „Krytyka Polityczna”, nr 27-28, s. 127-133.

*The Original Highway Code. Reproduction of Highway Code Booklets from the Thirties, Forties and Fifties* (2008), London: Michael O'Mara Books.

Thibaud J.-P. (2011) *A sonic paradigm of urban ambiances*, „Journal of Sonic Studies” vol. 1(1), [www.journal.sonicstudies.org/volo1/nro1/a02](http://www.journal.sonicstudies.org/volo1/nro1/a02) (data dostępu 03.03.2017).

Thomas P. (2002) *The River, the Road, and the Rural–Urban Divide: A Postcolonial Moral Geography from Southeast Madagascar*, „American Ethnologist”, vol. 29 (2), pp. 366–391.

Tramaś-Zielińska M. (2012) „Drogi” prezent dla Torzymbia, 13-12-2012, [www.lubuskie.pl/news/11989/806/Drogi-prezent-dla-Torzymbia](http://www.lubuskie.pl/news/11989/806/Drogi-prezent-dla-Torzymbia) (data dostępu 20.04.2014).

Trankell I.-B. (1993) *On the Road in Laos: An Anthropological Study of Road Construction and Rural Communities*, Uppsala: Uppsala Research Reports in Cultural Anthropology.

*Trasa śmierci*, „Newsweek Polska” 12.03.2006, [www.newsweek.pl/polska/trasa-smierci,14912,1,1.html](http://www.newsweek.pl/polska/trasa-smierci,14912,1,1.html) (dostęp 10.03.2017).

*Trasa E-8 przez Wielkopolskę* (1974) Poznań: Wojewódzki Ośrodek Informacji Turystycznej w Poznaniu.

*Trzciel odetchnie przy A2, ale dopiero za dwa lata* (2012), „Gazeta Wyborcza. Zielona Góra”, 10.01.2012, [www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35161,10940592,Trzciel\\_odetchnie\\_przy\\_A2\\_\\_ale\\_dopiero\\_za\\_dwa\\_lata.html](http://www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35161,10940592,Trzciel_odetchnie_przy_A2__ale_dopiero_za_dwa_lata.html) (data dostępu 06.06.2017).

Tuan Y.-F. (1987) *Przestrzeń i miejsce*, przeł. A. Morawińska, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.

Tuan Y.-F. (1990) *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, New York: Columbia University Press.

*Uchwała nr XIII/62/15 Rady Powiatu Sulęcińskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie Przyjęcia Programu naprawczego dla Powiatu*

*Sulęcińskiego na lata 2015-2016*, [www.bip.powiatsulecinski.pl/system/obj/4847\\_RP\\_13\\_62\\_15.pdf](http://www.bip.powiatsulecinski.pl/system/obj/4847_RP_13_62_15.pdf) (data dostępu 30.05.2017).

*Unijna tabela wyników – poprawa w sektorze transportu państw członkowskich. Komunikat prasowy Komisji Europejskiej* (2015), [europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-6117\\_pl.pdf](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6117_pl.pdf) (data dostępu 14.01.2017).

Urry J. (2007) *Mobilities*, Cambridge, UK; Malden, MA: Polity.

Urry J. (2010) *Social network and mobile lives*, in: *Mobiles lives*, J. Urry, A. Elliot (eds.), London: Routledge, pp. 1-10.

Urry J. (2012a) *Mobility and connections*, [www.ville-en-mouvement.com/telechargement/040602/mobility.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/040602/mobility.pdf) (data dostępu: 30.05.2012).

Urry J. (2012b) *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

van der Vleuten E., Kaijser A. (eds.) (2005) *Networking Europe: transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Sagamore Beach, MA: Science History Publications.

Virilio P. (1997) *Open sky*, London-New York: Verso.

Vahrenkamp R. (2010) *The German Autobahn 1920-1945. Hafraba Visions and Mega Projects*, Lohmar-Köln: Josef Eul Verlag.

Vahrenkamp R. (2012) *The Logistic Revolution: The Rise of Logistics in the Mass Consumption Society*, Köln: Josef Eul Verlag.

Voigtländer N., Voth H.-J. (2014) *Highway to Hitler*, University of Zurich, Department of Economics, Working Paper No. 156, May 2014.

*W gminie Torzym ma powstać historyczny park rozrywki*, 27 marzec 2013, [www.lubuskie.onet.pl/w-gminie-torzym-ma-powstac-historyczny-park-rozrywki/eyhbv](http://www.lubuskie.onet.pl/w-gminie-torzym-ma-powstac-historyczny-park-rozrywki/eyhbv) (data dostępu 20.05.2017).

*W sopockiej restauracji nie obsługują Rosjan*, 4 września 2014, [www.trojmiasto.pl/wiadomosci/W-sopockiej-restauracji-nie-obsluguja-Rosjan-n83113.html](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/W-sopockiej-restauracji-nie-obsluguja-Rosjan-n83113.html) (data dostępu 20.05.2017).

Wachnik Cz. (2011) *Mieszkańcy Rzeczycy protestują przeciwko budowie biogazowni*, „Gazeta Lubuska”, 18.03.2011, [www.gazeta-lubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/mieszkanicy-rzeczycy-protestuja-przeciwko-budowie-biogazowni,10240598/](http://www.gazeta-lubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/mieszkanicy-rzeczycy-protestuja-przeciwko-budowie-biogazowni,10240598/) (data dostępu 06.06.2017).

- Wachnik Cz. (2012a) *Tiry nadal wybierają starą „dwójkę”*, „Gazeta Lubuska” 12.04.2012, [www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/tiry-nadal-wyberaja-stara-dwojke,10215874/](http://www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/pieniadze/a/tiry-nadal-wyberaja-stara-dwojke,10215874/) (data dostępu 15.01.2017).
- Wachnik Cz. (2012b) *Węzeł w Myszecinie musi poczekać?*, „Gazeta Lubuska”, 25.08.2012, [www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/wezel-w-myszecinie-musi-poczekac,10274324/](http://www.gazetalubuska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/wezel-w-myszecinie-musi-poczekac,10274324/) (data dostępu 06.06.2017).
- Wiatr J. J. (2006) *Europa pokomunistyczna. Przemiany państw i społeczeństw po 1989 r.*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Wilk R. R., Cliggett L. (2001) *Ekonomie i kultury. Podstawy antropologii ekonomicznej*, przeł. J. Gilewicz, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Williams R. (1958) *Culture and Society, 1780-1850*, London: Chatto and Windus.
- Wiśniewska K. (2012) *Jak promować małe miasto?* 22 czerwca 2012, [www.kingawisniewska.natemat.pl/20239,jak-promowac-male-miasto](http://www.kingawisniewska.natemat.pl/20239,jak-promowac-male-miasto) (data dostępu 20.05.2017).
- Wojtaszczyk K.A. (red.) (2009) *Demokratyczna Polska w globalizującym się świecie*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.
- Wołę politykę ciepłej wody w kranie (2010), „Wprost”, 20.09.2010, [www.wyborcza.pl/1,76842,8397290,Tusk\\_\\_Wole\\_polityke\\_cieplej\\_wody\\_w\\_kranie.html](http://www.wyborcza.pl/1,76842,8397290,Tusk__Wole_polityke_cieplej_wody_w_kranie.html) (data dostępu: 07.02.2017).
- Wołodźko K. (2013) *Odbudować przestrzeń publiczną*, „Więź” nr 2(652), s. 65-67.
- Woźniak A. (2016) *Lubuskie gminy – Łagów i Myszecin – walczą o budowę dwóch brakujących węzłów na autostradzie A2*, „Życie Ziemi Lubuskiej” 03.11.2016, [www.rp.pl/Zycie-Ziemi-Lubuskiej/311039803-Lubuskie-gminy---Lagow-i-Myszecin---walcza-o-budowe-dwoch-brakujacych-wezlow-na-autostradzie-A2.html#ap-1](http://www.rp.pl/Zycie-Ziemi-Lubuskiej/311039803-Lubuskie-gminy---Lagow-i-Myszecin---walcza-o-budowe-dwoch-brakujacych-wezlow-na-autostradzie-A2.html#ap-1) (data dostępu 03.03.2017).
- Woźniak N. (2016) *Mieszkańcy nie chcą prostytutek przy drogach i apelują do policji*, „Głos Wielkopolski” 11 sierpnia 2016, [www.gloswielkopolski.pl/wiadomosci/wielkopolska/a/mieszkanicy-nie-chca-prostytutek-przy-drogach-i-apeluja-do-policji,10502856/2/](http://www.gloswielkopolski.pl/wiadomosci/wielkopolska/a/mieszkanicy-nie-chca-prostytutek-przy-drogach-i-apeluja-do-policji,10502856/2/) (data dostępu 03.03.2017).
- Wypadek w Bieleniu. Ranne zostały trzy osoby (2014), [www.kostrzyn-nadodra.naszemiasto.pl/arttykul/wypadek-w-bieleniu-ranne-zostaly-trzy-osoby-zdjecia,2385415,artgal,t,id,tm.html](http://www.kostrzyn-nadodra.naszemiasto.pl/arttykul/wypadek-w-bieleniu-ranne-zostaly-trzy-osoby-zdjecia,2385415,artgal,t,id,tm.html) (data dostępu 20.05.2017).
- Wypadek w pobliżu miejscowości Bielen, zginęły dwie osoby (2011), [www.polskatimes.pl/drukuj/423022,lubuskie-wypadek-w-poblizu-miejscowosci-bielen-zginely-dwie-osoby,id,t.html](http://www.polskatimes.pl/drukuj/423022,lubuskie-wypadek-w-poblizu-miejscowosci-bielen-zginely-dwie-osoby,id,t.html) (data dostępu 18.03.2014).
- Wypadki drogowe w Polsce w roku 2015 (2016), Warszawa: Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego.
- Wyszyński M. (1996) *Autostrada na Górze św. Anny*, „Dzikie Życie”, nr 7-8, [www.dzikiezycie.pl/archiwum/1996/sierpien-1996/autostrada-na-gorze-sw-anny](http://www.dzikiezycie.pl/archiwum/1996/sierpien-1996/autostrada-na-gorze-sw-anny) (data dostępu 06.06.2017).
- Wzdłuż trasy autostrady z okresu Trzeciej Rzeszy (Reichsautobahn) (2009), [www.transodra-online.net/pl/node/6081](http://www.transodra-online.net/pl/node/6081) (data dostępu: 04.03.2016)
- Zeller T. (2007) *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, trans. by T. Dunlap, New York&Oxford: Berghahn Books.
- Zimny A. (2013), *Wzdłuż autostrady A2 – postęp, stagnacja czy regres?*, w: *Doskonalenie zarządzania w samorządach lokalnych*, R. Fimińska-Banaszak, A. Zimny, Konin: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie, s. 159-165.
- Ziółkowska A. (2005) *Obozy pracy przymusowej dla Żydów w Wielkopolsce w latach okupacji hitlerowskiej (1941-1943)*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Ziółkowski M. (1998) *Miejsce społeczeństwa polskiego w światowym systemie kapitalistycznym. Dylematy teoretyczne i praktyczne*, „Kultura i społeczeństwo”, nr. 4.
- Zwiernik P. (2009) *Region Zielona Góra NSZZ „Solidarność”*, w: *Encyklopedia Solidarności, tom IV*, J. Olaszek (red.), [www.encysol.pl/wiki/Region\\_Zielona\\_G%C3%B3ra\\_NSZZ\\_%E2%80%9ESolidarno%C5%9B%C4%87%E2%80%9D](http://www.encysol.pl/wiki/Region_Zielona_G%C3%B3ra_NSZZ_%E2%80%9ESolidarno%C5%9B%C4%87%E2%80%9D)
- Zyń-Horbaczewska D., Rapicka J. (2015) *Torzymski łącznik*, emisja 21 kwietnia 2015 w radio Zachód, [www.zachod.pl/radio-zachod/](http://www.zachod.pl/radio-zachod/)

- audycje/wedrowki-z-mikrofonem/torzymski-lacznik/ (data dostępu 30.05.2017).
- Żrałko A. (2014a) *Park rozrywki pod Torzymiem powstanie w 2016 r. Razem z Pszczółką Mają*, 02.10.2014, [www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,16738341,Park\\_rozrywki\\_pod\\_Torzymiem\\_powstanie\\_w\\_2016\\_r\\_\\_Razem.html#ixzz3ljeXQYFi](http://www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,16738341,Park_rozrywki_pod_Torzymiem_powstanie_w_2016_r__Razem.html#ixzz3ljeXQYFi) (data dostępu 23.09.2015).
- Żrałko A. (2014b) „*Stara dwójka*”- moja droga ucieczki lub startu, „Gazeta Wyborcza” 04.01.2014, [www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,15221945,\\_Stara\\_dwójka\\_\\_moja\\_droga\\_ucieczki\\_lub\\_startu\\_\\_NASZE.html](http://www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,15221945,_Stara_dwójka__moja_droga_ucieczki_lub_startu__NASZE.html) (dostęp 20.04.2016).
- Żrałko A. (2015a) *Ciężarówka jechała, stała, a droga nie mogła „odpocząć”*, 04.09.2015, [www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,18712615,ciezarowki-jechaly-staly-a-droga-nie-mogla-odpoczac-wideo.html#ixzz3li8onfXn](http://www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,18712615,ciezarowki-jechaly-staly-a-droga-nie-mogla-odpoczac-wideo.html#ixzz3li8onfXn) (data dostępu 23.09.2015).
- Żrałko A. (2015b) *Wielki park rozrywki, czyli Pszczółka Maja po belgijsku*, 04.05.2015, [www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,17855005,Wielki\\_park\\_rozrywki\\_\\_czyli\\_Pszczolka\\_Maja\\_po\\_belgijsku.html#ixzz3lje3kift](http://www.zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/1,35182,17855005,Wielki_park_rozrywki__czyli_Pszczolka_Maja_po_belgijsku.html#ixzz3lje3kift) (data dostępu 23.09.2015).
- Żarnoch-Chudzińska J. (2011) *Pożegnanie z K-3: Kiedy rządzili tu gangsterzy...*, „Gazeta Wyborcza Poznań”, 30.11.2011, [www.archiwum.wyborcza.pl/Archiwum/1,0,7513689,20111130PO-DLO,PO-ZEGNANIE\\_Z\\_K3,zwykly.html](http://www.archiwum.wyborcza.pl/Archiwum/1,0,7513689,20111130PO-DLO,PO-ZEGNANIE_Z_K3,zwykly.html) (dostęp 17.05.2017).
- Żerko S. (1998) *Stosunki polsko-niemieckie 1938-1939*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Żuk P. (red.) (2004) *Demokracja spektaklu? Kondycja polskiego życia publicznego 15 lat po zmianie systemowej*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.

Mariusz Forecki – fotograf-dokumentalista, członek Związku Polskich Artystów Fotografików. Autor wielu projektów rejestrujących zmiany zachodzące w Polsce po 1989 roku. Uczestniczył m.in. w holenderskim Noorderlicht Festival, Biennale Fotografii w Pradze, Miesiącu Fotografii w Bratysławie, Biennale Fotografii w Poznaniu, festiwalu KAUNASPHOTO w Kownie. Współtwórca (z Grzegorzem Dembińskim) magazynu fotografii dokumentalnej 5klatek, wydawanego w latach 2006-2009. Autor książek: *I Love Poland* (ZPAF OW, Poznań 2009), *Poznań – kultura na każdą porę* (Wydawnictwo Miejskie, Poznań 2011), *Kolekcja wrzesińska 2011* (Wrzesień 2012), *W pracy* (ZPAF OW, Poznań 2012), *Człowiek w ciemnych okularach* (ZPAF OW, PIX.HOUSE, Poznań 2016). Absolwent Instytutu Twórczej Fotografii Uniwersytetu Śląskiego w Opawie (Czechy). Zdobywca wielu nagród w konkursach fotografii prasowej. Laureat Nagrody Artystycznej Miasta Poznania w 2010 roku. Wyróżniony przez Związek Polskich Artystów Fotografików za osiągnięcia w fotografii dokumentalnej. Stypendysta Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Jego ostatnia książka pt. *Człowiek w ciemnych okularach* zdobyła nagrodę na Miesiącu Fotografii w Bratysławie w kategorii: fotografia współczesna. Wykładowca we Wrocławskiej Szkole Fotografii, juror w konkursach fotograficznych, współzałożyciel Fundacji PIX.HOUSE.

Mateusz Chłystun – urodzony w Poznaniu, wychowany w Pile. Pierwsze reporterskie kroki stawiał w szkolnej gazecie. Kontynuował je na stażu w polonijnym magazynie „Goniec Polski” w Londynie. Zainteresowanie kulturą krajów Europy Wschodniej pokračowało go na filologię rosyjską. Później przyszedł czas na Radio i telewizję. Obecnie dziennikarz poznańskiej telewizji WTK.

Filip Frąckowski – artysta plastyk i projektant grafiki użytkowej, interesujący się dźwiękiem. Studiował Malarstwo w Mason Gross School of the Arts w New Brunswick, New Jersey, USA oraz Projektowanie Graficzne na Uniwersytecie Artystycznym w Poznaniu.

Joanna Janiszewska – doktor socjologii, resocjalizatorka, etnolożka, wykładowczyni w Katedrze Socjologii UKW w Bydgoszczy. Pracowała jako asystentka rodzin Romów rumuńskich – społeczności podwójnie wykluczonej, żyjącej w barakach na koczowisku we Wrocławiu, a także z imigrantami przez kilka lat prowadząc Stowarzyszenie Na Rzecz Integracji Społeczeństwa Wielokulturowego „Nomada”. Watchdogini, monitorowała m.in. pracę przy obsłudze cudzoziemców w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim i w komisariatach Policji. Kilka lat była społecznym kuratorem sądowym w III Wydziale Rodzinnym i Nieletnich przy Sądzie Rejonowym Wrocław-Śródmieście. Liderka globalnej odpowiedzialności.

Robert Rydzewski – etnolog i antropolog kulturowy, doktorant w Zakładzie Studiów Europejskich i Krytyki Kulturowej na UAM w Poznaniu. Wśród jego zainteresowań naukowych znajdują się nacjonalizm, migracje, antropologia miasta i antropologia dźwięku. Prowadził badania terenowe w Polsce, Indiach, Macedonii i Serbii. Obecnie poświęca się badaniom transformacji miast post-jugosłowiańskich. W wolnym czasie reporter i reportażysta radiowy. Swoją pasję radiową zaczynał w studenckim Radu Afera. Dzisiaj współpracuje ze Studiem Reportażu i Dokumentu Polskiego Radia.

Anna Szamotuła – absolwentka kulturoznawstwa i filmoznawstwa UAM w Poznaniu, szefowa Działu Kultury w Radio Afera, autorka cyklu reportaży o projekcie 5 Zmysłów, współscenarzystka serialu radiowego „Radioterapia” w reżyserii Xawerego Żuławskiego, zrealizowanego przez 4 Program Polskiego Radia, autorka słuchowisk radiowych „Paraliz senny” i „Stupor”, oraz audycji „Stany nieważkości” na antenie radia Afera, koordynatorka „RAT: Radiowe Atelier Teatralne”.

Wanda Wasilewska – od 1991 r. dziennikarka i reportażystka Radia Poznań. Jej pasją są reportaże, które do października 2003 r. tworzyła w spółce autorskiej z Marią Blimel. Laureatka kilkudziesięciu prestiżowych nagród wspólnie z Marią i indywidualnie. Współpracowniczką Studia Reportażu i Dokumentu Polskiego Radia, Programów I, II, III oraz Radia Bis. Zajmuje się przede wszystkim publicystyką społeczną (problemy ludzi niepełnosprawnych, uzależnionych, bezdomnych, bezrobotnych) i kulturalną (teatr niezależny, literatura, sztuka, film animowany, piosenka poetycka). Od blisko 25 lat współpracuje z festiwałem Malta, Teatrem Ósmego Dnia, Centrum Sztuki Dziecka, ze Stowarzyszeniem Artystów Enter Art., z twórcami Mobilnego Centrum Kultury-Kontener Art, Festiwalami Animator i Nowa Siła Kuratorska. Autorka wielu kampanii społecznych m.in. profilaktyki uzależnień, solidarności międzypokoleniowej, promowaniu rodzinnych domów dziecka oraz aktywizacji zawodowej ludzi bezrobotnych. Prowadzi zajęcia z Pracowni Radiowej na Wydziale Dziennikarstwa i Komunikacji Społecznej oraz na Wydziale Filologii Polskiej i Klasycznej UAM w Poznaniu.

Krzysztof Jankowski – realizator dźwięku z kilkunastoletnim doświadczeniem. Na co dzień pracuje zawodowo w studiach nagraniowych i emisyjnych. Jego ulubioną formą produkcji radiowych są audycje słowno-muzyczne o charakterze publicystycznym i popularno-naukowym.

Dotychczas w serii Biblioteka *Le Monde diplomatique* ukazały się:

Étienne Balibar *Filozofia Marksa*  
Samir Amin *Wirus liberalizmu*  
Jacques Rancière *Nienawiść do demokracji*  
Stefan Zgliczyński *Antysemityzm po polsku*  
David Harvey *Neoliberalizm. Historia katastrofy*  
Michel Warszawski *Izrael i polityka planowego zniszczenia*  
Andrzej Witkowicz *Wokół terroru białego i czerwonego 1917-1923*  
Carlos Antonio Aguirre Rojas *Ameryka Łacińska na rozdrożu*  
Patrick Artus, Marie-Paule Virard *Wielki kryzys globalizacji*  
Alain Bihl *Nowomowa neoliberalna*  
Loïc Wacquant *Więzienia nędzy*  
Mike Davis *Planeta Slumsów*  
Ladislau Dowbor *Demokracja ekonomiczna*  
Deborah Johnston, Alfredo Saad-Filho (red.) *Neoliberalizm przed trybunałem*  
Beverly J. Silver *Globalny proletariat*  
Stefan Zgliczyński *Hańba iracka*  
Vincent Geisser *Nowa islamofobia*  
Urs Marti *Niedotrzymana obietnica demokracji*  
Daniel Bensaid *Wywłaszczeni*  
Ben White *Apartheid izraelski*  
Jane Hardy *Nowy polski kapitalizm*  
Norman G. Finkelstein *Gaza – o jedną masakrę za daleko*  
Jean Ziegler *Nienawiść do Zachodu*  
Jan Kurowicki *Estetyczność środowiska naturalnego*  
Walden Bello *Wojny żywnościowe*  
Enzo Traverso *Europejskie korzenie przemocy nazistowskiej*  
Michel Husson *Kapitalizm bez znieczulenia*  
Judith Butler *Ramy wojny*  
Susan George *Czyj kryzys, czyja odpowiedź*  
Pierre Macherey *Sila norm*  
Jean Ziegler *Imperium hańby*  
Anna Baumgart *Zdobywcy słońca* / Andrzej Turowski *Parowóz dziejów*  
François Chesnais *Bezprawne długi*  
Giorgio Agamben, Alain Badiou, Daniel Bensaid, Jean-Luc Nancy, Wendy Brown, Jacques Ranciere, Kristin Ross, Slavoj Žižek *Co dalej z demokracją?*  
Dorota Sajewska *Pod okupacją mediów*  
Andrzej Turowski *Sztuka, która wzniesła niepokój*  
Luis Martinez Andrade *Ameryka Łacińska. Religia bez odkupienia*

Jan Toporowski *Dlaczego gospodarka światowa potrzebuje krachu finansowego*  
Zbigniew Taranienko *Alchemia obrazu. Rozmowy ze Stanisławem Fijałkowskim*  
Eric Toussaint, Damien Millet *Kryzys zadłużenia i jak z niego wyjść. Audyt. Anulowanie. Alternatywa polityczna*  
Tadeusz Kowalik *Róża Luksemburg. Teoria akumulacji i imperializmu*  
Zofia Nawrocka, Paulina, Julia, Magda, Anna, Weronika *Gwałt. Głos kobiet wobec społecznego tabu*  
Tomasz Rafał Wiśniewski *Podmiot i wolność. Dziedzictwo heglowskie i jego wrogowie*  
Jean Ziegler *Geopolityka głodu*  
Przemysław Wielgosz (red.) *Koniec Europy jaką znamy*  
Mona Chollet *Tyrania rzeczywistości*  
John Bellamy Foster, Robert McChesney *Kryzys bez końca*  
Leokadia Oręziak *OFE katastrofa prywatyzacji emerytur w Polsce*  
Jarosław Urbański *Prekariat i nowa walka klas*  
*Ku Afryce. Poznawać. Działać. Dzielić się*  
Enzo Traverso *Historia jako pole bitwy*  
Andrzej Szahaj *Kapitalizm drobnego druku*  
Agnieszka Minich-Scholz *Marian Minich – pod wiatr*  
Marian Minich *Wspomnienia wojenne / Szalona galeria*  
Stanisław Rainko *Marks. Dwie filozofie*  
Emir Sader *Kret Rewolucji*  
Tadeusz Klementowicz *Stawka większa niż rynek. U źródeł stagnacji kapitalizmu bez granic*  
Gilbert Rist *Urojenia ekonomii*  
Jan Borowicz *Nagość i mundur. Ciało w filmie Trzeciej Rzeszy*  
Andrzej Szahaj *Inny kapitalizm jest możliwy*  
Jarosław Pietrzak *Smutki tropików. Współczesne kino Ameryki Łacińskiej jako kino polityczne*  
Ralf Fücks *Zielona rewolucja*  
David Harvey *Przestrzenie globalnego kapitalizmu*  
Janina Petelczyc, Marek Cichy (red.) *Brazylia, kraj przyszłości?*  
Konrad Pędziwiatr (red.) *Na Zachodnim Brzegu bez zmian*  
Richard Shusterman *Myslenie ciała. Eseje z zakresu somaestetyki*  
Michał Siermiński *Dekada przelomu. Polska lewica opozycyjna 1968-1980.*  
Jean Ziegler *Szwajcaria, złoto i ofiary*  
Ilan Pappé *Czystki etniczne w Palestynie*  
Łukasz Drozda *Uszlachetniając przestrzeń. Jak działa gentryfikacja i jak się ją mierzy*  
Przemysław Witkowski *Chwała supermanom. Ideologia a popkultura*  
Ewa Majewska *Tramwaj zwany uznaniem. Feminizm i solidarność po neoliberalizmie*  
Ladislau Dowbor *Co to za gra? Nowe podejścia do ekonomii*  
Paweł Mościcki *Migawki z tradycji uciśnionych*



Niewiele jest w polskiej literaturze z dziedziny nauk społecznych publikacji tak konsekwentnie i uczciwie zatopionych w empirii, z której wyłania się polifonia głosów. To opowieść fascynująca, zniuansowana, wpisująca się w najlepsze wzory naukowego rzemiosła. Rozmach projektu, ale równocześnie pokora i rzetelność badawcza imponują.

Bohaterki książki - Autostrada Wolności i tak zwana „stara dwójka”, czyli droga krajowa nr 92 - odsłaniają swoje tajemnice oddziałując na naszą wyobraźnię nie tylko poprzez tekst, ale fotografie i dźwięki. Publikacja ta inauguruje w doskonałym badawczym stylu polskie „road studies”, z pasją i radością. Czyta się jednym tchem.

z recenzji naukowej  
Dr hab. Beata Kowalskiej

Ruchome modernizacje Agaty Stanisław i Waldemara Kuligowskiego to śmiała i nowatorska próba nakreślenia antropologii polskiej modernizacji. Dwoje autorów przygląda się autostradzie A2 i „starej dwójce” (DK92), drogom łączącym Polskę z Zachodem Europy. Przejście od DK92 do A2 stanowi centralny motyw projektu mającego materialnie zintegrować nasz kraj z Unią, a zarazem przyczynić się do postępu wewnętrznego. Analiza ekonomicznych, społecznych i symbolicznych aspektów tego przejścia ma wymiar uniwersalny bo pozwala zrekonstruować zasadnicze rysy dominującego w naszym kraju modelu modernizacji. Monografia autostrady A2 to znakomity klucz do zrozumienia źródeł jego sukcesów i porażek w pierwszym kilkunastu latach XXI wieku. Zderzenie wizji nowoczesności budowanej przez inwestycje infrastrukturalne (drogi, dworce, lotniska, stadiony) z aspiracjami i interesami społecznymi pozwala zrozumieć dlaczego sukcesy polskiej modernizacji mogą nie kłócić się z realnym doświadczeniem „Polski w ruinie”.

cena 38 zł (w tym 5% VAT)

ISBN 978-83-65304-53-7



9 788365 304537



PIX.HOUSE



NARODOWE CENTRUM NAUKI