

Dr hab. Lucyna Przybylska
Instytut Geografii UG

Krzyże powypadkowe przy polskich drogach – między sacrum a profanum

Krzyże powypadkowe w Polsce są częścią powszechnego na świecie zjawiska spontanicznych miejsc pamięci przy drogach. Krzyże te, zwane w literaturze angielskojęzycznej krzyżami pamięci (memorial crosses), upamiętniają osoby, które zginęły w wypadkach drogowych. Krzyże ustawione przy drogach są częścią krajobrazu, zwanego religijnym krajobrazem przydrożnym (religious roadside landscape, Park 1994), krajobrazem śmierci (deathscape, Hupková 2014), krajobrazem straty (landscapes of loss, Maddrell 2013).

Na temat tzw. spontanicznych przydrożnych pomników (spontaneous roadside memorials) powstało wiele publikacji w różnych czasopismach (Henzel 1991; Reid, Reid 2001; Clark, Franzmann 2004; Klaassens i in. 2009; Petersson 2009; Dickinson, Hoffmann 2010; Nešporová, Stahl 2014), pracach zbiorowych (Petersson 2010; Diasio 2011; Nešporová 2011; Owen 2011; Santino 2011, red) i monografiach (Zimmerman 1995; Everett 2002; Breen 2006). Badania nad miejscami pamięci przy drogach są częścią interdyscyplinarnych studiów krajobrazów śmierci (Santino red. 2011; Maddrell, Sidaway red. 2010) albo tzw. „geografii żałoby i pamięci” (Maddrell 2013). Architekci, folklorysty, geografowie, psychologowie, socjologowie charakteryzują wygląd, rozmieszczenie i motywację ludzi wystawiających miejsca pamięci przy drogach oraz poszukują wyjaśnienia dla intensyfikacji tego zjawiska we współczesnej Europie, Ameryce Północnej i Australii.

Badacze współczesnego fenomenu tworzenia spontanicznych miejsc pamięci w przestrzeni publicznej wskazują, że są one materialnym wyrazem żalu, umożliwiającym oswojenie się ze śmiercią, wręcz narzędziami, przy pomocy których ludzie radzą sobie z intensywnymi emocjami smutku i innymi trudnymi myślami związanymi z wypadkiem (Everett 2002; Petersson 2010). Pomagają przemienić negatywne uczucia bólu i bezsilności w coś nieco bardziej uchwytne i możliwe do zniesienia. Proces powstawania przydrożnych miejsc pamięci, włączający świat niematerialnych przeżyć w środowisko geograficzne, może być skonfrontowana z koncepcją „trzech sposobów symbolizacji” antropologa Jean-Pierre Warniera (2001 za: Petersson 2010), opartej na teorii symbolizacji (theory of symbolization) psychoanalityka S. Tisserona. Z początku osoba musi oswoić się z zawartością i naturą niespodziewanego i trudnego doświadczenia, aby być w stanie włączyć je w końcu do umysłu. J. P. Warnier pierwszy etap nazywa sensomotorycznym, w którym dana osoba przeżywa wewnętrznie tragiczne wydarzenie. Kolejny etap ujawnia się w potrzebie ustanowienia pamięci o wydarzeniu poprzez namacalne ślady, na które można popatrzeć, dotknąć i poczuć; fotografie, rysunki i inne materialne rzeczy dają poczucie stabilności jednostce. Końcowym etapem jest sposób słowny przeżywania, który to polega na rozmowach z innymi o tragicznym wydarzeniu i związanymi z nim faktami, obrazami i ideami.

Przydrożne miejsca pamięci „przedłużają pamięć o zmarłych w publicznej przestrzeni i umożliwiają komunikację ze zmarłymi i ze społeczeństwem” (Reid J.K., Reid C. L., 2001, 341). Z wypowiedzi autorów miejsc przydrożnych wynika, że podstawową funkcją tych pomników jest upamiętnienie ofiar śmiertelnego wypadku drogowego, a w drugiej kolejności ostrzeżenie innych użytkowników drogi (Klaassens, 2015).

Zwraca się uwagę na związki przydrożnych miejsc pamięci z religią i sacrum. Kong (2010) zauważyła, że przestrzeń przy drogach jest rodzajem przestrzeni codziennych praktyk, która

okazjonalnie przybiera religijne funkcje i znaczenia. Hupková (2013) i Madrell (2013) rozważają przydrożne miejsca pamięci w kontekście sekularyzujących trendów w Europie. Tylko badaczka rumuńska (Stahl 2013) podała, że wzniesienie miejsca pamięci przy drodze w Bukareszcie jest czasami poprzedzone czynnościami kultowymi prowadzonymi przez prawosławnego kapłana. Ponadto badacze sugerują, że znaczenie sakralne krzyża koegzystuje współcześnie z kulturowo upowszechnionym krzyżem – symbolem śmierci i niewiele ma związku z religią chrześcijańską (Nesporova 2011; Petersson 2009). Związek przydrożnych miejsc pamięci z religią zachodzi w postaci częstego w wielu regionach świata wyboru krzyża jako markera miejsca śmierci przy czy na drodze.

Badania formy przydrożnych miejsc pamięci wykazały, że w Rumuni krzyże powypadkowe stanowią aż 98% (Stahl 2013), 65% w Czechach (Nešporová, Stahl 2014), 73% w USA (Dickinson, Hoffman 2010), 17% w Holandii (Klaassens i in. 2009). Krzyże pamięci są w większości metalowe (w Rumunii) albo drewniane (w USA) i głównie dedykowane młodym mężczyznom (Reid, Reid 2001; Stahl 2013; Klaassens i in. 2009).

Krzyże powypadkowe są wielowątkowym problemem badawczym, marginalnie obecnym w literaturze polskiej (Rogowski, 2012; Klima 2011), a o znacznym dorobku w literaturze światowej. Od 2009 autorka referatu prowadzi badania na temat krzyży powypadkowych w Polsce, a publikacje będących tego efektem skupiały się na niektórych aspektach form miejsc pamięci, prawidłowościach przestrzennych ich rozmieszczenia i opinii internautów na temat krzyży powypadkowych. Dotychczasowe badania dowodzą, około 90% miejsc pamięci przy polskich drogach oznaczona jest krzyżem lub kilkoma krzyżami; średnio co 6 km drogi krajowej stoi krzyż powypadkowy (ponad 2 500 km krajowych dróg zbadanych w różnych częściach kraju). Najczęściej stoją przy drogach krajowych, najrzadziej przy powiatowych i gminnych (Przybylska, 2015).

Wyniki ankiety internetowej opublikowanej w 2011 roku na portalu trójmiasto.pl ukazują podział opinii na temat krzyży pamięci stojących przy drogach na dwie niemal równe części ich zwolenników i przeciwników (48% przeciw, 52% za). Z kolei analiza swobodnych 614 wypowiedzi internautów (Przybylska 2014, 2015) pozwoliła na wyodrębnienie trzech płaszczyzn postrzegania problemu krzyży powypadkowych (przestrzenny, ideologiczny, kulturowy) korespondujący z trzema tradycyjnymi modelami wyjaśniającymi konflikty, czyli ekonomicznym, politycznym i kulturalistycznym (Nijkowski 2006).

W Polsce miejsca pamięci przy drogach to nielegalna, ale tolerowana praktyka społeczna i potencjalny konflikt przestrzenny trudny do rozwiązania z kilku poważnych powodów. Po pierwsze ponieważ dotyczy poważnego i drażliwego tematu, czyli śmierci i żałoby, po drugie wykorzystuje krzyż – najważniejszy symbol zakorzenionego w Polsce od wieków chrześcijaństwa, a po trzecie jest indywidualną ekspresją (w mocno indywidualistycznej współczesności), z jednej strony niezgodną z prawem, a z drugiej, przynajmniej częściowo, akceptowalną społecznie.

Przypadek Polski jawi się wyjątkowo interesujący dla badacza miejsc pamięci przy drogach. Po pierwsze Polska przoduje w statystykach wypadków samochodowych na tle Europy i krajów rozwiniętych; w 2012 roku zginęło 4 189 osób, na 100 wypadków 10 jest śmiertelnych (*Bulletin on road safety statistics in OECD countries*, 2012). Po drugie przypadek Polski jest wyjątkowy pod względem udziału krzyży w sposobach upamiętnień przy drogach, który wynosi ponad 90% (Przybylska 2014, 2015) i dorównuje wskaźnikowi liczby krzyży w ogóle form upamiętnień tylko w Rumunii (Stahl 2013).

Nierozwiązanym a interesującym problemem badawczym pozostaje motyw wyboru krzyża do oznaczenia miejsca śmiertelnego wypadku w Polsce: czy religijny, czy kulturowy. Problem ten jest przedmiotem projektu pt. Krzyże powypadkowe przy polskich drogach, finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (2016/21/B/HS1/00823), realizowanego w latach 2017-2020. Celem projektu jest opis formy i funkcji oraz wyjaśnienie znaczenia stawiania krzyży powypadkowych przy drogach publicznych w Polsce. Główne pytania badawcze projektu brzmią: Dlaczego w Polsce

stawiane są krzyże w miejscu wypadku? Przez kogo i w jakim stopniu krzyż powypadkowy jest utożsamiany z religią a w jakim stopniu z innymi kategoriami znaczeń? Wysznięto jedną hipotez: W zaleŹnoŹci od samookreŹlenia religijnoŹci badanej osoby krzyŹ postawiony w miejscu wypadku drogowego jest postrzegany albo jako symbol religijny, albo jako znak kojarzony ze Źmierci i oznaczaniem miejsc pochówku na cmentarzu charakterystyczny dla kręgu kulturowego jednostki.

KrzyŹe powypadkowe bywają częŹci sfer profanum i sacrum w rozumieniu Eliade (1993), czyli naleŹ do codziennego Źycia i zarazem do odrębnej przestrzeni i czasu, wyłączonych z codziennoŹci. Dla jednych są jednym z wielu elementów pasa drogowego doŹwiadcanych wizualnie w przestrzeni codziennych dojazdów samochodami do pracy. Dla innych, dla tych szczególnie, którzy znali ofiarę, przydroŹne miejsca pamięci „oferuj miejsce spotkań dla komunikacji, pamięci i refleksji”, wydzielone od „codziennosci”; są mostem pomiędy bólem prywatnym i zbiorowym (Everett 2002: 14).

Dowodem jak głęboo osadzone jest w tradycji polskiej zjawisko krzyŹy ustawianych w miejscu tragicznej Źmierci jest m.in. scena z filmu „Człowiek z Źelaza” Andrzeja Wajdy (Przybylska 2014). Główny bohater wbija metalowy krzyŹ przy jednej z ulic w Gdyni, po tym jak odkrywa, iŹ mogiła pochowanego na cmentarzu ojca, który zginął w zamieszkach antyrządowych w grudniu 1970 roku, została zastąpiona innymi nagrobkami. Film fabularny o wypadkach grudniowych i tych z sierpnia 1980 roku kończy się przy owym przydroŹnym miejscu pamięci, przy jezdni w pobliŹu Stoczni Gdyńskieo, dziŹ ulicy Janka WiŹniewskiego, noszącej imię jednego z ówczesnych poległych uczestników manifestacji robotniczej.

Dyskusja

Dr inŹ. Zbigniew Dymarski (Katedra Kulturoznawstwa, W. Filol. UG)

Jaki był status osób, którym postawiono krzyŹ: czy to byli ludzie religijni, jaka była ich religijnoŹć, jaki poziom wykształcenia, jakie treŹci wiz się z oznaczeniem miejsca przez krzyŹ – chwilowe czy stałe?

Odp. Nie ma opracowań na temat charakterystyki osób, którym wystawiono w Polsce przydroŹne miejsce pamięci, w tym krzyŹ. W celu odpowiedzi na pytanie o znaczenie wystawienia krzyŹa w miejscu tragicznego wypadku oraz cechy osób zmarłych i osób wystawiających krzyŹe zaplanowałam w ramach projektu finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (2016/21/B/HS1/00823, OPUS 11) pt. „KrzyŹe powypadkowe przy polskich drogach” przeprowadzenie 12 wywiadów indywidualnych z osobami, które wystawiły krzyŹe w miejscu wypadku samochodowego. Wyniki badań zostaną opublikowane najprawdopodobniej w jęz. ang. w 2019 roku.

W literaturze anglojęzycznej na temat spontanicznych miejsc pamięci wątek religijny albo nie występuje, albo sprowadza się głównie do identyfikacji przedmiotów religijnych wystawionych w miejscu wypadku (zazwyczaj krzyŹe, ale teŹ inne przedmioty kultu), podaniu zachowań religijnych przy tych miejscach (modlitwy, rzadziej poŹwięcenie miejsca przez kapłana). NaleŹy podkreŹlić, Źe w wielu pracach poddaje się analizie płeć i wiek osób upamiętnianych, a nie spotkałam się ze zmienną wykształcenia. Badacze prowadzący badania na trzech kontynentach (Europa, Ameryka Płn., Australia) są zgodni, Źe przeważają młodzi mężczyźni w grupie osób upamiętnionych przy drogach – z powodu nadreprezentatywnoŹci tej grupy w statystyce ofiar Źmiertelnych ginących w wypadkach drogowych.

Co najmniej od lat 90. XX wieku krzyŹe powypadkowe są elementem wsplczesnego krajobrazu przydroŹnego wielu państw o korzeniach chrzeŹcijańskich. Jako geograf dotychczas badałam czasową zmiennoŹć miejsc pamięci w przestrzeni, nie zwracając uwagi na (nie)trwałoŹć

przypisywanych im treści. Szukałam odpowiedzi czy są trwałym, czy efemerycznym elementem krajobrazu przydrożnego. W latach 2010-2013 przy ul. Morskiej w Gdyni znajdowało się 4-11 miejsc pamięci, w tym 0-3 miejsc nie oznaczonych krzyżami, ale zniczami, kwiatami lub zdjęciem (Przybylska 2016b). W 2017 przy tej długiej, wylotowej ulicy (w kierunku Wejherowa i dalej Szczecina) znajdowały się 4 miejsca, wszystkie oznaczone krzyżami, stojącymi już w 2010 roku. Zatem zjawisko krzyży powypadkowych charakteryzuje zarówno zmiana, jak i kontynuacja lokalizacji, niestabilność, jak i stabilność. Opierając się na literaturze przedmiotu uważam, że osoby wystawiające miejsca pamięci wiążą treści chwilowe, jak odczucia żalu, nagłej potrzeby ekspresji żałoby oraz stałe, jak i postawy niezgody na nagłą śmierć czy chęć podtrzymywania więzi z miejscem, gdzie bliska osoba zakończyła życie. Nie ma odrębnych badań nad treściami przypisywanymi miejscom oznaczonymi krzyżami i miejscom oznaczonymi innymi artefaktami.

Prof. UG dr. hab. Romuald Piekarski (Instytut Filoz., Soc. i Dziennikarstwa, WNS UG)

Czy postawa wobec śmierci zmienia się w świecie współczesnym (vide Arnold Toynbee, „Tradycyjne postawy wobec śmierci w książce Śmierć i umieranie”, Warszawa 1973). Co można powiedzieć o społeczeństwie współczesnym, także polskim, badając przydrożne krzyże?

Odp. Niektórzy badacze spontanicznych miejsc pamięci sugerują, że postawa wobec śmierci zmienia się. Widoczne jest to w stwierdzeniu m.in. Anny Petersson (2010), że są one wynikiem niezadowolenia osób z powodu panujących współcześnie zwyczajów pogrzebowych, reakcją na niewidzialne w nowoczesnym społeczeństwie zjawisko śmierci. Czasami wytworzenie się spontanicznych pamiątek jest wynikiem niezadowolenia osób z powodu panujących zwyczajów pogrzebowych, surowych wymagań regulaminów cmentarzy albo nawet sprzeciwem wobec tego czym są „właściwe miejsca śmierci”. Niektórzy mogą mieć dość spychania śmierci poza margines życia, poza margines przestrzenny i wizualny (oddalone od centrum cmentarza komunalne). Weryfikowana jest teza australijskiego badacza (Zimmerman 2010), iż przydrożne miejsca pamięci nawiązują w swoim wyglądzie do innych praktykowanych w danym regionie form upamiętnień zmarłych osób, w tym szczególnie do tych spotykanych na cmentarzu. Z kolei Hupková (2013) i Madrell (2013) rozważają przydrożne miejsca pamięci w kontekście sekularyzujących trendów w Europie oraz wiążą dużą liczbę tych miejsc w Wielkiej Brytanii i Czechach ze wzrostem liczby kremacji w tych państwach.

Przypadek Polski jest zupełnie inny. Obserwuje się trwałość praktyk grzebania zmarłych w formie tradycyjnej. Bardzo duży udział krzyży w oznaczaniu miejsc śmierci przy polskich drogach łączy z wielowiekową obecnością chrześcijaństwa w kraju, mającym odzwierciedlenie w ilościowych wskaźnikach, na przykład wysokimi (na tle innych państw europejskich) wskaźnikami wyznawców Kościoła rzymskokatolickiego (ok. 90%) oraz uczestnictwa w niedzielnej mszy św. (dominantes ok. 40%). Obecnie w przypadku Polski znaczenie kulturowe i religijne krzyża postawionego w miejscu śmierci wydaje mi się nie możliwe do oddzielenia. Potwierdzają to pierwsze wywiady przeprowadzone z osobami, które wystawiły krzyż przy drodze. Krzyż jest ważnym symbolem dla moich rozmówców, łączonym z religią i kulturą („Zawsze jest w naszej religii; jakoś jesteście w tej wierze wychowani”). Jak dotąd skłaniam się do kompromisu metodycznego polegającego na skupieniu się na określeniu u danego rozmówcy dominacji jednego z dwóch podstawowych motywów wystawienia krzyża: kulturowego lub religijnego.

Prof. dr hab. Andrzej Kowalski (Instytut Archeologii i Etnologii, W. Hist. UG)

Intrygujący jest charakter śmierci na jezdni: niespodziewana, gwałtowna, nagła, niepobłogosławiona. Pytanie w formie postulatu badawczego: kto jest ofiarą, a kto sprawcą – przez analogię do wojny, kiedy chowano ludzi w miejscach niepoświęconych, niczyich, poza cmentarzami przykościelnymi, które są oparte na ekumenii trwałej. Jak to Pani widzi?

Odp. Moim zdaniem wystawianie miejsc pamięci przy drogach jest praktyką w pewnym sensie nobilitującą te zmarłe osoby. Jest zwróceniem uwagi, podkreśleniem, zaznaczeniem w przestrzeni śladu jej ostatniej minuty życia, typu jej śmierci. Dla osób decydujących się na wystawienie miejsca pamięci jest równoległą praktyką do praktyki grzebania na cmentarzu. Zatem jest jakby zwielokrotnionym, podwójnym oznaczeniem osoby zmarłej w przestrzeni publicznej.

Wyróżnić można ofiary niewinne i winne wypadków, np. w zderzeniu czołowym ofiarami wypadków drogowych bywają także ich sprawcy. Problem moim zdaniem dotyczy kwestii etycznej upamiętnień niektórych grup osób. Przykładowo: czy można pozwolić na wystawienie w przestrzeni publicznej miejsca pamięci kierowcy zmarłego w wypadku drogowym, jeśli do jego śmierci przyczynił się niedozwolony prawnie alkohol w jego krwi? Upatruję możliwość dwojakiego odczytania praktyki upamiętnień przydrożnych: albo jako nobilitacji, albo jako napiętnowania w zależności od formy upamiętnienia. W stanie Montana i Waszyngton takie osoby są oficjalnie upamiętniane w miejscu wypadku na specjalnie zaprojektowanych tablicach, aby przestrzec innych przed jazdą pod wpływem alkoholu (Dickinson, Hoffmann 2010).

Prof. dr hab. Marek Zientara (Katedra Ewolucji Molekularnej, W. Biologii UG)

Jak jest motywacja ustawiania krzyży? Czy jest to wynik naturalnego zachowania gatunku, czy też skutek uwarunkowań kulturowych? Może warto spojrzeć poza kulturę chrześcijańską – dla której śmierć uświęca miejsce – w stronę kultur, w których śmierć nie uświęca miejsca. Dlaczego ludzie znaczą miejsca, nawet niewierzący, oznaczając nazwisko i datę śmierci, podczas gdy wierzący stawiają krzyż anonimowy. Sądzę, że bez wyjścia poza naszą kulturę trudno odpowiedzieć na to pytanie o motywację.

Odp. W miejscach pamięci przy drogach spotykają się dwie rzeczywistości: prywatnego świata niematerialnych potrzeb i wartości osób je wystawiających – z publicznym i materialnym elementem współczesnej cywilizacji o dużej mobilności i zaawansowanej technice przemieszczania się, czyli z drogą. W ostatnim moim artykule o krzyżach powypadkowych (Przybylska 2016a) rozróżniłam siedem determinant w obrębie zjawiska miejsc pamięci przy drodze: geograficzne, infrastrukturalne, psychologiczne, polityczne, społeczne, religijne, kulturowe.

Uważam, że proponowane wyjście poza kulturę europejską i chrześcijańską może stanowić odrębny i interesujący nurt badań dla religioznawstwa porównawczego i filozofii. Jestem przekonana o bezpośrednio kulturowym pochodzeniu zjawiska upamiętnień śmierci. Jednakże zagłębiając się w genezę kultury, można eksplorować relacje kultura-natura i np. odwołać się do nurtu naturalistycznego ekofilozofii Zdzisławy Piątek (2008), gdzie kultura, egzosomatyczny strumień przekazywania informacji, nie jest w opozycji do natury, ale swoistym dla homo sapiens przystosowaniem ewolucyjnym do środowiska. Zatem za gruncie filozofii i religioznawstwa widzę obszar badań nad ponadczasowym i ponadkonfesyjnym zagadnieniem upamiętnienia śmierci. Natomiast znane mi prace nad badaniem spontanicznych miejsc upamiętnień, jak mi moje własne badania, dotyczą nie genezy zjawiska w historycznym czy ewolucyjnym wymiarze, ale dążą do wyjaśnienia zjawiska spontanicznych upamiętnień śmierci, w tym zjawiska krzyży powypadkowych, skupiając się na końcowym niejako etapie motywacji ludzkich (wspomniane determinanty geograficzne, infrastrukturalne, psychologiczne itd.), których konfiguracja różnicuje poszczególne jednostki jak i całe społeczeństwa. Dodam, że sugerowana opozycja w obrębie ludzi znaczących miejsca śmierci na 1) niewierzących oznaczających nazwisko i datę śmierci i 2) wierzących stawiających krzyż anonimowy jest niepoprawna w stosunku do specyficznej grupy miejsc śmierci jaką są miejsca po wypadku drogowym. Wykluczone zostają spotykane przeze mnie inne kombinacje, np. nie wystawiania przy drodze krzyży przez osoby wierzące oraz wystawienia przez osoby określające się jako wierzące mini-nagrobka z danymi ofiary i z niewielkim na nim wrytym krzyżem.

Prof. UG dr. hab. Sławomir Kościelak (Instytut Historii, W. Historyczny UG)

Czy krzyże są anonimowe, ponieważ ich stawianie jest przez prawo zakazane? Czy w krajach zachodnich, gdzie krzyże są podpisywane, prawo zezwala na takie zachowania, np. w Holandii, w USA?

Odp. Nie dysponujemy wiedzą na temat dlaczego przydrożne miejsca pamięci w Polsce są anonimowe w większym stopniu niż np. w Holandii, gdzie 61% miejsc pamięci ma przynajmniej imię ofiary (Klaassens i in. 2009), w Czechach różnego typu informacje tekstowe – ponad połowa a w Bukareszcie niemal wszystkie (Nešporová, Stahl 2014). Według moich badań 75-90% polskich miejsc pamięci przy drogach jest anonimowych. Rozpoczęte wiosną 2017 roku wywiady z osobami, które wystawiły krzyże powinny rozjaśnić tę kwestię. Obecnie można łączyć anonimowość z prawem zakazu umieszczania przedmiotów w pasie drogowym bez zgody zarządców dróg publicznych. Nie sądzę jednak, żeby to był jedyny powód. Wyobrażam sobie, że w małej społeczności ktoś może nie uważać za potrzebne informowania kto zginął, bo „wszyscy wiedzą”.

Przykłady polityki względem spontanicznych miejsc pamięci dostępnych w literaturze przedmiotu dotyczą Stanów Zjednoczonych i Holandii. Polska mogłaby wykorzystać je. Amerykańscy socjologowie Dickinson, Hoffman (2010) przeprowadzili ankietę wśród Dyrekcji Wydziału Transportu wszystkich stanów, aby dowiedzieć jaka jest oficjalna postawa władz oraz ich praktyka odnośnie upamiętnień przydrożnych. Do działań podejmowanych przez prawie połowę Dyrekcji, w porozumieniu z rodziną zmarłych, należy ustawianie tablic informujących kto zginął w tym miejscu lub wnoszenie niewielkich białych krzyży w ramach zapoczątkowanego w 1953 roku programu oznaczania miejsc śmierci przy autostradach (American Legion Highway Fatality Marker Program). W 13 amerykańskich stanach ustalono jak długo może stać miejsce pamięci przy drodze; jest to okres od 30 dni do 10 lat. Dodatkowym warunkiem nie usuwania miejsca pamięci, lub jedynym praktykowanym w innym stanach, jest kwestia utrzymania tego miejsca w ładzie. Natomiast w Holandii rząd ogłosił w 2004 roku wskazania ogólne regulujące kwestie wnoszenia miejsc pamięci przy drogach (Klaassens i in. 2009). Przed wystawieniem należy zwrócić się o zgodę do zarządcy drogi a ten powinien zgodzić się, ale tylko na okres 3-5 lat i pod warunkiem, że forma pomnika nie zagraża bezpieczeństwu drogowemu. Niektórzy zarządcy stosują się do tych państwowych wytycznych a inni nie. Na 24 przebadane w Holandii osoby, które wystawiły miejsce pamięci – 14 miało taką zgodę.

Wykorzystana literatura

- Breen L. J., 2006, *Silenced Voices: Experiences of Grief Following Road Traffic Crashes in Western Australia*.
- Bulletin on road safety statistics in OECD countries*, 2012, Instytut Transportu samochodowego, Warszawa.
- Clark J., Franzmann M., 2006, *Authority from Grief, Presence and Place in the Making of Roadside Memorials*, „Death Studies” 30 (6), 579-599.
- Diasio N., 2011, *Pamięć nietrwala. Estetyzacja żałoby prywatnej w przestrzeniach publicznych*, [w:] Borzyszkowski J. (red.), *Nekropolie Pomorza, Nadbałtyckie Centrum Kultury*, Gdańsk, 619-628.
- Dickinson G. E., Hoffmann H. C., 2010, *Roadside memorial politics in the United States*, „Mortality”, 15 (2), 154-167.
- Eliade M., 1993, *Sacrum. Mit. Historia*, Warszawa.
- Everett H., 2002, *Roadside Crosses in Contemporary Memorial Culture*, Denton.
- Henzel C., 1991, *Cruces in the Roadside Landscape of Northeastern New Mexico*, „Journal of Cultural Geography” 11 (2), 93-106.

- Hupková, M., 2013, *Burial culture in the western world in the context of sociopolitical transformation*, streszczenie doktoratu, promotor: Tomáš Havlíček; Praha. http://www.religion-landscape.cz/images/pdf/Shrnuti_dizertace_Hupkova.pdf
- Hupková, M., 2014, *The link between the popularity of cremation in the Czech Republic and religious faith*, „Prace Geograficzne” 137, 69-90.
- Klaassens M., Groote P., Huigen P. P. P., 2009, *Roadside memorials from a geographical perspective*, „Mortality” 14 (2), 187–201.
- Klaassens M., 2015, *Roadside memorials: continuing bonds between the living and their departed loved ones*, [w:] Hansen J. (red.), *Signs of Life*, Amersfoort, 68-73.
- Klima E., 2011, *Przestrzeń religijna miasta*, Łódź.
- Kong L., 2010, *Global shifts, theoretical shifts: Changing geographies of religion*, “Progress in Human Geography” 34 (6), 755-776.
- Maddrell A., 2013, *Living with the deceased: absence, presence and absence-presence*, „Cultural geographies” 20 (4), 501-522.
- Maddrell A., Sidaway J. D. red., 2010, *Deathscapes. Spaces for Death, Dying, Mourning and Remembrance*, Ashgate.
- Nawratek K., 2005, *Ideologie w przestrzeni. Próby demistyfikacji*, Kraków.
- Nešporová O., 2011, *Private Grief in Public Space: Roadside Memorials in the Czech Republic*, [w:] Rotar M., Teodorescu A. (red.): *Dying and Death in 18th-21st Century Europe*, Newcastle, 331-350.
- Nešporová O., 2015, *Pomníčky u silnic v longitudinální perspektivě, (Roadside memorials from the longitudinal perspective)*, „Český Lid” 102 (2), 173-198.
- Nešporová O., Stahl I., 2014, *Roadside memorials in the Czech Republic and Romania: Memory versus religion in two European post-communist countries*, „Mortality” 19 (1), 22-40.
- Nijakowski L. M., 2006, *Domeny symboliczne. Konflikty narodowe i etniczne w wymiarze symbolicznym*, Warszawa.
- Owen M., 2011, *Louisiana Roadside Memorials: Negotiating an Emerging Tradition*, [w:] Santino J. (red.): *Spontaneous Shrines and the Public Memorialization of Death*, London, 119-145.
- Park C.C., 1994, *Sacred Worlds. An Introduction to Geography and Religion*, London and New York.
- Petersson, A., 2009, *Swedish Offerkast and Recent Roadside Memorials*, „Folklore” 120 (1), 75-91.
- Petersson A., 2010, *The Production of a Memorial Place: Materialising Expressions of Grief*, [w:] Maddrell A., Sidaway J. D. (red.): *Deathscapes. Spaces for Death, Dying, Mourning and Remembrance*, Ashgate, Surrey, 141-159.
- Piątek Z., 2008, *Ekofilozofia*, Kraków.
- Przybylska L., 2014, *Sakralizacja przestrzeni publicznych w Polsce*, Gdańsk.
- Przybylska L., 2015, *Memorial crosses in Poland: a commonplace and contested element of public roads*, „Geografie” 120 (4), 507-526.
- Przybylska L., 2016a, *Determinanty występowania miejsc pamięci przy polskich drogach*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, 19 (3), 57-65.
- Przybylska L., 2016b, *Roadside memorial crosses in Poland: a form of sacralization of public spaces*, *Siedlungsforschung*, „Archäologie – Geschichte – Geographie” 33, 245-264.
- Reid J.K., Reid C. L., 2001, *A cross marks the spot: a study of roadside death memorials in Texas and Oklahoma*, „Death Studies” 25, 341-356.
- Rogowski Ł., 2012, *Niewidzialne miasto jako przestrzeń synkretyczna i kulisy życia społecznego. Na przykładzie sakralne*, [w:] Krajewski M. (red.), *Niewidzialne miasto, Fundacja Nowej Kultury bęc Zmiana*, Warszawa, 117-132.
- Santino J. red., 2011, *Spontaneous Shrines and the Public Memorialization of Death*, New York.

- Stahl I., 2013, *Sudden Death Memorials in Bucharest: Mortuary Practices and Beliefs in an Urban Context*, „Procedia – Social and Behavioral Sciences” 92, 893-898.
- Zelinsky W., 2010, *Organizing religious landscapes*, [w:] Conzen M.P. (red.): *The Making of the American Landscape*, New York – London, 253-278.
- Zimmerman T. A., 1995, *Roadside memorials in five south central Kentucky counties*, Masters Theses&Specialist Projects, Bowling Green.