

Wprowadzenie. Życie społeczne megaprojektu

Między autostradą A2 (Autostradą Wolności) a drogą krajową numer 50, mniej więcej w jednej trzeciej odległości od Warszawy do Łodzi, rozciąga się płaski krajobraz zachodniego Mazowsza. Z perspektywy osób przemieszczających się jedynie między tymi dwoma miastami – czy to pociągiem, czy jedną z dróg – tereny te nie wydają się szczególnie interesujące. Wokół rozciągają się pola poprzecinane rzędami krzewów czy drzew. Gdy spojrzeć na okolicę z lotu ptaka, widać, że ziemia poszatkowana jest na różnokolorowe fragmenty pól. Niektóre z nich są bardzo niewielkie, wciśnięte między zabudowania. Gospodarstwa zazwyczaj urządzone są na planie prostokąta: budynki mieszkalne i gospodarcze wokół wspólnego podwórka, często ogrodzonego i obsadzonego roślinami. Większość domów jest otynkowana, dominuje kolor szary, jednak niektóre odremontowane budynki są żółte, różowe czy białe. Te nowsze pokryte są czerwoną lub ciemną blachodachówką, ale na niektórych starszych wciąż widać porośnięty mchem eternit. Wśród rozproszonych gospodarstw dostrzec też można większe konstrukcje – obory czy silosy. W niektórych obejściach – tam, gdzie hodowane są krowy – można zobaczyć podłużne stosy kiszonki pod białą folią, wydzielające charakterystyczny zapach. Miejscowości gminne – Baranów, Teresin i Wiskitki – są bardziej zwarte. Tam domy stoją bliżej siebie, ogród obok ogrodu. Chodniki wyłożono różową lub szarą kostką. Pojawiają się też stare budynki – jak mieszczący dziś bibliotekę dworek czy zabytkowy kościół. Ogrody są zadbane, z przyszytych trawą, starannie ogrodzone. Pola obsiane – zbożem, rzepakiem, kukurydzą – lub obsadzone, najczęściej ziemniakami. Przez okolicę przepływa niewielka rzeka Pisia, rozdzielająca się w pewnym miejscu na Pisię Tuczną i Pisię Gagolinę i ginąca wśród łąk. Miejscami wygląda to naprawdę sielsko (choć, jak pisze w posłowniu Kacper Pobłocki, owa sielskość bywa zwodnicza). Patrząc tylko na krajobraz, trudno zorientować się, że nad tymi terenami od lat wisi widmo wywłaszczeń i całkowitej zmiany – zarówno materialności krajobrazu, jak i warunków życia mieszkańców. To jednak właśnie te spokojne, niewyróżniające się niczym obszary przeznaczono pod budowę największego w Polsce lotniska – Centralnego Portu Komunikacyjnego Solidarność (w skrócie CPK).

Niniejsza książka jest zbiorem tekstów dotyczących wpływu planów budowy CPK na codzienność mieszkańców terenów objętych projektem. Wraz z autorami i autorkami poszczególnych rozdziałów pokazujemy, jak wielkie inwestycje infrastrukturalne odciskają piętno zarówno na życiu społecznym, jak i na materialności badanej społeczności, nawet na długo przed tym, zanim (o ile w ogóle) zostaną zrealizowane (Powell 2018). Naszym celem jest umożliwienie wybrzmienia w publicznej debacie niesprawiedliwie marginalizowanego głosu osób, których ten projekt najbardziej bezpośrednio dotyka: mieszkanki i mieszkańców okolic Baranowa, Teresina i Wiskitek. Pragniemy zwrócić uwagę na pomijane społeczne koszty wielkich inwestycji oraz nieprzezroczystość projektów infrastrukturalnych. Mimo że w dyskursie publicznym przedsięwzięcia takie przedstawiane są jako racjonalne i niezaprzeczalnie potrzebne, w rzeczywistości są one uwikłane w ideologie, takie jak „modernizacja”, „postęp” czy „rozwój gospodarczy” (por. Ferguson 1999; Scott 1998). Co więcej, są także elementem politycznej gry o władzę, dominację i wpływy, czego doskonałym przykładem są decyzyjne wolty związane z CPK. W latach 2015–2023 plany budowy lotniska w Baranowie były krytykowane przez ówczesną opozycję, która – idąc do wyborów w 2023 – zapowiadała ich rewizję (sugerując, że może nawet z nich zrezygnować). W połowie roku 2024 rząd premiera Donalda Tuska powrócił jednak do realizacji wcześniej źle ocenianego projektu. Tym bardziej paląca staje się potrzeba, by w publicznej dyskusji wybrzmiały obawy okolicznej ludności. Pomoc w osiągnięciu tego celu, w miarę naszych ograniczonych możliwości, uważamy za element misji zaangażowanej antropologii społecznej.

Choć w okresie prowadzenia badań, a także opracowywania materiałów, na których opiera się niniejsza książka, projekt CPK pozostawał wciąż w fazie planowania, miał już bardzo konkretne konsekwencje dla mieszkańców okolicy. Jak piszemy niżej – a bardziej szczegółowo omawiają to autorki i autorzy zgromadzonych tu prac – widmo projektu stawia mieszkańców w sytuacji zawieszenia (Gupta 2018), doprowadzając do porzucenia lub radykalnej modyfikacji życiowych planów i codziennych praktyk. Oznacza to między innymi rezygnację z remontów, inwestycji w gospodarstwa, z budowy domów, zaburzenia rytmu codziennych zajęć, konieczność zmiany zawodu czy planów życiowych. Sytuacja ta wpływa także na relacje w rodzinach i społecznościach. Powstają nowe podziały dotyczące interpretacji postępowania spółki ds. CPK, działań podejmowanych – lub nie – przez mieszkańców oraz reakcji na dręczącą wszystkich niepewność. W książce prezentujemy postawy mieszkańców wobec CPK – sposoby oporu i sprzeciwu oraz nieoczywiste formy sprawczości (Ortner 2006). Opisujemy także nierówności i relacje między lokalną społecznością a instytucjami państwa stojącymi za projektem. Relacje te wyrażają się za pomocą zarówno narzędzi biurokratycznych, takich jak proces konsultacji społecznych, jak i nieprzystających do siebie nawzajem różnych rytmów czasowych – innych dla ludzi na miejscu i innych dla projektowanej infrastruktury

(por. Carse, Kneas 2019; Kirtsoglou, Simpson 2020; Właszynowicz, w niniejszym tomie). Traktujemy projekty infrastrukturalne jako formę manifestowania się wizji przyszłości, a także jako technologię rządzenia (Foucault 1991) – infrastruktura jest bowiem narzędziem porządkującym przestrzeń i czas oraz organizującym relacje społeczne instrumentem władzy i sprawowania kontroli.

Wszystkie teksty zawarte w niniejszym tomie powstały na podstawie wyników badań terenowych, które przeprowadzono między wrześniem 2019 i kwietniem 2021 roku. Ich realizacja odbywała się w ramach tak zwanego laboratorium etnograficznego – obowiązkowego kursu na studiach licencjackich w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej Uniwersytetu Warszawskiego – zatytułowanego „Infrastruktury przyszłości: Społeczność lokalna wobec planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego w Gminie Baranów”. Więcej o formacie laboratorium – czy, jak mawia się potocznie w naszym instytucie, „labo” – piszemy niżej, w podrozdziale poświęconym metodom badawczym.

Centralny Port Komunikacyjny – wyobrażona infrastruktura przyszłości

Projekt CPK zakłada budowę ogromnego lotniska połączonego z siecią kolejową i drogową. Ma ono obsługiwać międzynarodowy lotniczy ruch pasażerski oraz towarowy i być węzłem przesiadkowym. Inwestycja ta wpisuje się w trend tak zwanych megaprojektów, których wyróżnikami są przede wszystkim ich zakres i skala. Są to skomplikowane i kosztowne projekty, angażujące zasoby podmiotów zarówno prywatnych, jak i państwowych, wymagające połączenia wiedzy z wielu dziedzin i obejmujące swym oddziaływaniem duże terytoria, co w perspektywie zmieni warunki życia ludzi i przekształci ekosystemy na obszarze objętym inwestycją i wokół niego. Ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe megaprojektów są zazwyczaj tłumaczone ich przyszłym pozytywnym wpływem na społeczeństwo i gospodarkę (Flyvbjerg 2014; Ullberg, Körling, Strava 2023). Podobnie jest w przypadku CPK. W ujęciu antropologicznym infrastruktury to nie tylko materialne obiekty, takie jak drogi, linie energetyczne czy mosty. To także ludzkie i więcej-niż-ludzkie interakcje z infrastrukturą, sposoby korzystania z niej, społeczne wyobrażenia z nią związane, a także wszelkie inne relacje prowokowane zarówno przez istniejącą, jak i planowaną infrastrukturę (Anand, Gupta, Appel 2018; Harvey, Jensen, Morita 2017; Hetherington 2019). Zrozumienie infrastruktury to zarazem zrozumienie wyborów – politycznych, społecznych czy nawet etycznych – które stoją za, wydawałoby się, jedynie technicznymi decyzjami (Barry 2013; Bowker *et al.* 2010: 99; Niewöhner 2015: 3). Kierując się powyższymi założeniami, w niniejszej publikacji analizujemy projekt CPK właśnie jako przejaw szeroko, antropologicznie rozumianej infrastruktury. Z jednej strony ważna jest dla nas perspektywa lokalnych społeczności, mieszkańców i mieszkańek gmin Baranów, Wiskitki oraz Teresin, na których obszarze miałyby powstać

lotnisko. Z drugiej strony interesuje nas także polityczny i ideologiczny kontekst projektu, kształtujący warunki jego ewentualnej realizacji i towarzyszące mu dyskursy.

Przez ponad pięćdziesiąt lat pomysł budowy dużego centralnego lotniska pojawiał się i znikał, przybierając jednak stopniowo formę coraz bardziej wiążących dokumentów – poczynając od strategii i analiz, kończąc na poświęconej projektowi ustawie. Idea budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego sięga co najmniej lat siedemdziesiątych XX wieku. Pierwszy dokument, na który powołują się autorzy obecnej koncepcji budowy CPK, to „Opis projektu wyboru nowego lotniska dla Warszawy realizowanego w latach 1971–74”. To wtedy po raz pierwszy wskazano gminę Baranów jako jego lokalizację. Po wrót do tego pomysłu nastąpił trzydzieści lat później, na początku XXI wieku. Począwszy od roku 2003 publikowano kolejne dokumenty: „Raport Międzyresortowego Interdyscyplinarnego Zespołu ds. Wyboru Lokalizacji Lotniska Centralnego dla Polski” (2003), „Studium wykonalności projektu «Centralny Port Lotniczy w Polsce»” (2006) oraz „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne” (2010). Po kilku latach przerwy projekt objawił się 7 listopada 2017 roku wraz z uchwałą numer 137/2017 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”. Jako lokalizację planowanego lotniska wskazuje się w niej miejscowość Stanisławów w gminie Baranów (Koncepcja 2017: 6). Dokument ten zawiera także podstawowe założenia dotyczące celów planowanej inwestycji. Według jej autorów najważniejsze z nich to:

budowa i eksploatacja rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do powstania krajowego systemu pasażerskiego transportu kolejowego stanowiącego atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej (Koncepcja 2017: 5).

Jako przyczyny, dla których proponowana inwestycja jest konieczna, w dokumencie wskazano na pierwszym miejscu fakt, że „rozwój ruchu lotniczego opartego na systemie węzła (hub-u) może istotnie przyczynić się do wzrostu gospodarczego RP”, następnie, że „lotnisko Chopina nie jest w stanie sprostać wymaganiom rosnącego rynku lotniczego w RP”, natomiast „kształt polskiej sieci kolejowej stanowi systemowe ograniczenie konkurencyjności transportu kolejowego” (Koncepcja 2017: 5–6). Słowa klucze w tym dokumencie to „wzrost gospodarczy”, „rosnący rynek lotniczy” i „konkurencyjność”. Sposób uzasadnienia konieczności budowy CPK i dobór argumentów wskazują na osadzenie projektu w narracjach rozwojowych i modernizacyjnych (por. Ferguson 1999; Larkin 2013). W naszej publikacji ów ideologiczny kontekst projektu wnikliwie analizuje Olena Właszynowicz. Cała treść kon-

cepcji usiana jest fantastycznymi wizjami świetlanej przyszłości, takimi jak na przykład utworzenie w okolicach przyszłego CPK zupełnie nowego miasta (Koncepcja 2017: 69–70). Kolejne dokumenty dotyczące CPK budują wewnętrznie spójne biurokratyczne uniwersum w niemal całkowitym oderwaniu od zewnętrznej rzeczywistości. Odwołania do wcześniejszych publikacji tworzą wrażenie logiki, racjonalności oraz przekonanie o istnieniu obiektywnych przesłanek do realizacji inwestycji (por. Barry 2013; Weszkalnys 2010).

Dla mieszkańców gmin objętych projektem momentem przełomowym było uchwalenie w 2018 roku Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, zwanej potocznie specustawą (dalej jako ustawa o CPK). Wraz z jej opublikowaniem wizja portu zawarta w dotychczasowych dokumentach nabrała realności. Projekt zaczął być reprezentowany przez konkretnych ludzi. Została powołana „spółka celowa” oraz pełnomocnik rządu ds. CPK – w okresie, gdy prowadziliśmy nasze badania, funkcję tę pełnił najpierw Mikołaj Wild (do 2019 roku, kiedy został prezesem spółki), następnie Marcin Horała (obecnie poseł Prawa i Sprawiedliwości). Powstała oficjalna strona internetowa projektu, a wraz z nią wizualizacje. Zaczęły również pojawiać się coraz liczniejsze doniesienia medialne na temat inwestycji. Co więcej, w ustawie znalazły się między innymi konkretne zapisy dotyczące obrotu gruntami na obszarach objętych projektem. Na mocy ustawy spółka może występować o wyznaczenie terenu pod CPK, a także jego „rezerwacji” na okres dwóch lat (Dz.U. 2018 poz. 1089 art. 32). Tego typu rezerwacja – w momencie, gdy zostanie dokonana – wywiera już realny wpływ na życie lokalnych mieszkańców: wstrzymuje wiele działań, między innymi wydawanie pozwoleń na budowę. Perspektywa ta budziła bardzo wiele obaw wśród osób, z którymi rozmawialiśmy w czasie badań. Jednak, mimo że w ustawie opisano dokładnie cały proces postępowania z terenem wyznaczonym pod inwestycję, wciąż nie wskazano, gdzie dokładnie i kiedy będzie ona realizowana. Dlatego mieszkańcy Baranowa i okolic nadal nie wiedzieli, czego mogą się spodziewać, jednocześnie mając poczucie, że sprawa zyskuje coraz bardziej konkretny wymiar. Do momentu formalnego wystąpienia przez spółkę o rezerwację teoretycznie nic się nie zmieniało – lokalizacja lotniska pozostawała nieznana. Rozporządzenie wskazujące konkretny teren inwestycji objęty opisanymi powyżej specjalnymi wyłączeniami i zasadami pojawiło się dopiero pod koniec roku 2021, po czym rok później zostało znowelizowane. Społeczności Baranowa, Wiskitek i Teresina przez ponad trzy lata musiały więc w napięciu czekać na decyzję, czy ich okolica i warunki życia zmieniają się diametralnie, czy może jednak nie.

Mimo że idea CPK ma już wiele lat, jej obecność w przestrzeni publicznej nie jest ciągła. Projekt pojawia się i znika, co za każdym razem budzi niepewność i niepokój wśród mieszkańców terenów potencjalnie przeznaczonych pod inwestycję (por. Carse, Kneas 2019). Wraz z wyborami parlamentarnymi i zmianą władzy temat powrócił na przełomie lat 2023 i 2024, trzy lata po naszych badaniach terenowych. Jeszcze przed wyborami zapowiadano audyt

inwestycji, wkrótce – na początku roku 2024 – odwołano ze stanowiska Mikołaja Wilda, a także zmieniono skład rady nadzorczej oraz zarządu spółki ds. CPK. Jednak, jak wspomnieliśmy, mimo głośnych zapewnień o zmianach, w połowie 2024 roku plany budowy CPK podjęto na nowo, zasadniczo w niezmienionej formie. Premier Donald Tusk zapowiedział kontynuację projektu, odwołując się do tych samych co jego poprzednicy argumentów, takich jak „skok w nowoczesność” czy „rosnący ruch pasażerski”¹ i powołując się na te same co do tej pory opinie ekspertów wpisane w ideologię modernizacji i postępu. W kolejnym roku (do połowy 2025) ruszył Program Dobrowolnych Nabyć oraz rozpoczęto prace nad nowelizacją ustawy o CPK, której celem ma być umożliwienie mieszkańcom i mieszkankom otrzymania zaliczki na poczet należności za sprzedawane nieruchomości. Czy nowelizacja wejdzie w życie, jak kolejne zmiany wpłynęły na losy naszych rozmówców, to pytanie dla kolejnych badaczy i badaczek. Obserwacja losów projektu jest niezwykle cenna nie tylko ze względu na jego lokalne konsekwencje, lecz także jako interesujące studium przypadku procesów politycznych i decyzyjnych oraz ideologii za nimi stojących.

CPK z perspektywy lokalnych społeczności

Wbrew temu, jak projekt jest przedstawiany przez jego apologetów w mediach, inwestycja już na obecnym etapie ma wymierne, negatywne konsekwencje. Chociaż projekt pozostaje wciąż bytem wirtualnym, przemożnie oddziałuje na rzeczywistość społeczno-materialną. Tereny wybrane pod budowę lotniska są zamieszkane, mają swoją historię, są nasycone wspomnieniami, uczuciami czy afektami (więcej na ten temat w rozdziale Agaty Krauz). Podczas gdy politycy przerzucają się pomysłami realizacji projektu, co kilka lat zmieniając zdanie, życie lokalnych społeczności ulega radykalnym zaburzeniom. Perspektywa antropologiczna skłania do prowadzenia analizy przy przyjęciu „marginalnego” punktu widzenia wobec przedmiotu badań (Das, Poole 2004). Badaliśmy zatem powstawanie CPK nie z perspektywy planistów i instytucji, lecz od wewnątrz codziennego doświadczenia zwykłych ludzi żyjących na terenie planowanej inwestycji.

Gminy, na terenie których ma powstać lotnisko, to tereny wiejskie, w przeważającej części rolnicze. Największa z nich – Teresin – ma około 11 tys. mieszkańców, Wiskitki około 10 tys., a najmniejsza, Baranów, 5 tys. (BDL GUS, dane za rok 2020)². Własność gruntów jest rozdrobniona, ponad połowa wszystkich gospodarstw ma powierzchnię od jednego do dziesięciu hektarów (czyli są to gospodarstwa niewielkie), przy czym mniejszych – do pięciu

¹ <https://www.newsweek.pl/polska/polityka/tusk-przeprosi-sie-z-cpk-mozna-to-odebrac-jako-niekonsekwencje/qgfrlhj> (dostęp 04.06.2024).

² W 2021 r. Wiskitki uzyskały status miasta.