

Sylwester Czopek\*, Andrzej Pelisiak\*\*

## Autostrady i co dalej?

### Abstract

Czopek S., Pelisiak A. 2014. Motorways and what's next? *Raport* 9, 423-434

The article raises important formal and organisational issues related to rescue excavations on the routes of motorways in Poland conducted from 1996 and preceding their construction. The authors make evaluation of consecutive stages of the works – from the selection of contractors through correct excavation studies and making available their results by scientific publication and of educational projects (exhibitions, popularisation). They pay attention to the role of motorway studies in the transformation of the Polish archeology.

**Keywords:** motorway, protection of archeological cultural heritage, rescue excavation, popularisation

### ■ UWAGI WSTĘPNE

W roku 1996 polska archeologia stanęła przed ogromnym wyzwaniem, jakim były zaplanowane na wielką skalę wyprzedzające badania ratownicze na stanowiskach zagrożonych zniszczeniem przez budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu. Już wtedy oceniano ten program jako „bez wątpienia bezprecedensowy w skali europejskiej tak ze względu na rozległość tego zadania, jak i planowany czas jego realizacji” (Bukowski 2001, 5). Większość z wówczas zaplanowanych inwestycji została zakończona lub znajduje się w ostatnim stadium realizacji. Badania archeologiczne również dobiegły do końca (dotyczy to przede wszystkim autostrad). Pojawia się w tym miejscu pytanie o pogłębioną refleksję nie tyle merytoryczną, co metodyczną i organizacyjną, a także konserwatorską całego przedsięwzięcia. Spróbujmy zatem przedstawić katalog problemów łączących się z zasadniczą kwestią – jak „badania autostradowe” zmieniły polską archeologię i co należałoby zrobić, aby wyciągnąć stosowne wnioski (te pozytywne, ale przede wszystkim te negatywne) z ich doświadczeń? Wydaje się, że są to najważniejsze pytania, które należy zadać, jako wstęp do szerszej dyskusji całego środowiska archeologów.

Niekwestionowany jest dorobek merytoryczny „badań autostradowych”. Składają się na niego setki hektarów zbadanej powierzchni, znaczące jakościowo odkrycia i wydatne poszerzenie bazy źródłowej, nie mające żadnej (biorąc pod uwagę skalę realizacji) analogii w dotychczasowej historii polskiej archeologii. Nie sposób podać w tym miejscu wszystkich, choćby najważniejszych efektów badań, nie taki jest bowiem cel niniejszych rozważań. Ograniczmy się tylko do jednego przykładu – podwrocławskich odkryć związanych z kulturą halsztacką (Gediga 2007; 2010), ewidentnie zmuszających do rewizji dotychczasowych poglądów na temat wczesnej epoki żelaza w tej części Europy Środkowej. Przykład ten pokazuje jednocześnie, że ranga odkryć ma bardzo szerokie – „europejskie” znaczenie. Jest to zarazem symbol, który można przytoczyć na potwierdzenie słuszności zapisu w *Europejskiej konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego (Konwencji maltańskiej)* o konieczności traktowania wykopalisk stanowisk prahistorycznych jako „źródła pamięci europejskiej” (art. 1, p. 1).

Publikowane (i upowszechniane w inny sposób – np. w formie wystaw) informacje o efektach merytorycznych

\* Instytut Archeologii Uniwersytetu Rzeszowskiego, ul. Moniuszki 10, 35-015 Rzeszów, e-mail: sycz@archeologia.rzeszow.pl

\*\* Instytut Archeologii Uniwersytetu Rzeszowskiego, ul. Moniuszki 10, 35-015 Rzeszów, e-mail: a.pelisiak@gmail.com

(naukowych) dają podstawę by sądzić, że „badania autostradowe” można traktować jako swoistą cezurę w rozwoju polskiej archeologii. W pewnym sensie jest to analogiczna sytuacja do programu Archeologicznego Zdjęcia Polski, który również zmienił oblicze naszej dyscypliny, choć był (a w niektórych województwach nadal jest) przede wszystkim działaniem konserwatorskim. Na wyciągnięcie wniosków merytorycznych z całości badań szerokopłaszczyznowych przyjdzie oczywiście pora. W niniejszym szkicu skupmy się jednak nad innymi kwestiami, które podzielimy na organizację badań, ich realizację w terenie oraz etap gabinetowy.

### ▪ ORGANIZACJA BADAŃ

Organizacja i strona formalna całego przedsięwzięcia jest niewątpliwie zagadnieniem o wielu wątkach szczegółowych, które można rozpatrywać na różnych poziomach – od szczebla centralnego po konkretnych wykonawców badań na poszczególnych stanowiskach. U podstawy wszelkich działań archeologów na planowanych autostradach leży ustawa o autostradach płatnych, przyjęta w 1994 roku (Maciszewski 2001, 9). Uzupełnieniem jej jest oczywiście ustawodawstwo konserwatorskie (najpierw była to nowelizowana ustawa o ochronie dóbr kultury /tekst zasadniczy jeszcze z 1962 roku/, a później przyjęta w 2003 roku ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami; Czopek 2000, 103-106; Zeidler 2007; Zeidler, Trzciniński 2009, 13-93). W toku realizacji programu można zaobserwować stopniową zmianę zasad współpracy między inwestorem, wykonawcą i nadzorującą działania służbą konserwatorską. Przed realizacją programu, w 1995 roku powołano do życia Ośrodek Ratowniczych Badań Archeologicznych (ORBA), jako centralną instytucję, która miała czuwać nad prawidłowością formalną i poprawnością metodyczno-merytoryczną prowadzonych badań. W paragrafie 8 statutu nadanego zarządzeniem Ministra Kultury z dnia 21 sierpnia 2002 czytamy, że Ośrodek: „Organizuje archeologiczne badania ratownicze i nadzoruje ich wykonania” oraz „Udziela konsultacji i wydaje opinie dotyczące ochrony dziedzictwa archeologicznego, szczególnie na obszarach objętych inwestycjami”. Była to instytucja w pełni tego słowa znaczenia naukowa - z radą naukową, własnym wydawnictwem („Zeszyty Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych”) i przede wszystkim naukowymi celami swej działalności. Niewątpliwa w tym zasługa prof. Zbigniewa Bukowskiego, dyrektora ORBA. Już w 2002 roku doszło jednak do zmiany i w miejsce tej instytucji powołano Ośrodek Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego (OODA). Kolejna zmiana (2007) to

powołanie Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków (KOBiDZ), przekształconego w 2011 roku w Narodowy Instytut Dziedzictwa (NID). Nie trudno zauważyć, że już w tych przekształcenjach mamy do czynienia z obniżeniem rangi archeologii, bowiem miejsce samodzielnej instytucji archeologicznej zajął dział centralnej instytucji ogólnokonserwatorskiej. Teoretycznie nie powinno to wpłynąć na sam proces badań ratowniczych, ale jak dalej zobaczymy, wpisuje się to w ogólną politykę konserwatorską Państwa, a w zasadzie jej brak w odniesieniu do archeologicznego dziedzictwa kulturowego. Przekształcenia instytucjonalne i towarzyszące im zmiany personalne nie mogły pozostać bez wpływu choćby na negocjacje z głównym inwestorem, czyli Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, podczas których ustalano ramy organizacyjne całego przedsięwzięcia.

Już na wstępie należy stwierdzić, że współpraca inwestora z archeologami zmieniała się w trakcie realizacji programu. Z jednej strony można to traktować jako efekt nabierania doświadczenia (nie zawsze w pozytywnym znaczeniu), ale z drugiej jest ona z pewnością wykorzystywaniem luk prawnych, braku konsekwencji, a niekiedy także kompetencji służb konserwatorskich oraz przede wszystkim słabości zdeintegrowanego środowiska archeologów. Podstawowym problemem, budzącym wiele kontrowersji – dawniej i dziś – jest wybór wykonawcy badań. W ciągu realizacji badań autostradowych można zaobserwować istotne zmiany. Po początkowym okresie dominacji archeologii instytucjonalnej (tj. badań realizowanych przez jednostki naukowe lub z ich aktywnym udziałem – np. powołany w 1996 roku Krakowski Zespół do badań Autostrad czy też w 2004 Fundacja Rzeszowskiego Ośrodka Archeologicznego) jednak z aktywnym udziałem coraz liczniej powstających archeologicznych firm i spółek prywatnych, osiągnięto, niestety, etap całkowitej komercjalizacji. Trudno to wytłumaczyć wyłącznie zmianą prawa ogólnego. Najpierw obowiązywała przyjęta w 1994 roku ustawa o zamówieniach publicznych, a później uchwalone w 2004 roku *Prawo zamówień publicznych*. Na początku stosowano procedury negocjacji, by stopniowo dojść do przetargu nieograniczonego z jedynym kryterium w postaci ceny. Coraz bardziej liberalizowane kryteria przetargowe, formułowane w Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), doprowadziły do wyścigu walczących o zlecenia „podmiotów gospodarczych”, który zaowocował systematycznym zmniejszaniem oferowanych kwot. Powstał zatem ewidentny paradoks – koszty pracy w otaczającym nas świecie systematycznie rosną, a w archeologii wprost przeciwnie, tak

jakby nie były potrzebne żadne kosztochłonne analizy specjalistyczne, konserwacje itd. Tym samym można powątpiewać, czy zleceniodawca rzeczywiście rozumiał naukowy charakter wykopalisk, który został wprowadzony (i to nie we wszystkich przypadkach) jedynie do grona konsultantów. Bardzo znamienne jest, że o ile w przypadku badań wykopaliskowych potencjalny wykonawca musiał się wykazać minimalnym doświadczeniem terenowym, o tyle w przypadku ważnego przecież opracowania wyników żadne formalne umiejętności i wiedza (przynajmniej na etapie procedury przetargowej) nigdy nie były wymagane. Trudno za to winić bezpośrednich wykonawców, którzy jedynie przez obniżenie stawki mogli być konkurencyjni. Zasadne jest pytanie czy są to jeszcze (czy były?) badania naukowe, realizowane jako zadanie przemyślane od początku do końca. Oceniać to jednak należy jako konsekwencje złych doświadczeń, z których wyciągnięto nie takie wnioski jak trzeba. Zabrakło na poziomie centralnym zrozumienia i dobrych relacji między GDDKiA a „centralnymi instytucjami archeologicznymi”, które zbyt często poddawano restrukturyzacji (*nota bene* trwającym do dzisiaj). Godzi się przypomnieć, że obowiązek zapewnienia „aby archeologiczne wykopaliska przeprowadzane były w sposób naukowy” (art. 3 *Konwencji maltańskiej*) leży właśnie po stronie Państwa.

Omawiany problem dobrze ilustruje zestawienie pokazujące jak zmieniały się kryteria wyboru wykonawców w południowo-wschodniej Polsce (Tabela 1).

Stosowane na początku negocjacje także zmieniały swoją formę – od zamkniętego charakteru, po ich prowadzenie z kilkoma wybranymi wykonawcami. Uwzględniano przy tym system oceny punktowej, w którym cena mogła stanowić tylko 50% zdobytych punktów (przykład z woj. podkarpackiego). Pozostałe brane pod uwagę wartości punktowe dotyczyły doświadczenia terenowego (10%), znajomości regionalnej specyfiki (10%), posiadanych samodzielnych pracowników naukowych (15%), dysponowania zapleczem magazynowym (5%) oraz kierowników przyszłych prac terenowych (10%). Ostatnie przetargi to już jedynie kryterium ceny. Należy zwrócić uwagę na niespójność podejścia do badań terenowych. Chodzi tutaj zwłaszcza o terminy przeznaczone na badania – z drastycznym wskaźnikiem prawie 8 hektarów badanych w ciągu miesiąca. Można to rozumieć jako istotne naruszenie art. 5 *Konwencji maltańskiej*, który wyraźnie mówi o „zapewnieniu wystarczającego czasu [...] do przeprowadzenia na stanowisku odpowiednich badań naukowych i opublikowania znalezisk”. Podobnie ma się kwestia z terminami opracowań, które były określane bardzo arbitralnie

– na opracowanie badań na większej powierzchni w roku 2007 zleceniodawca dał mniej czasu niż na powierzchni o półtora hektara mniejszej w roku 2006. Trudno także zrozumieć dlaczego w wymogach posiadanej powierzchni magazynowej dla badań na 8 hektarach (2006) wymagana powierzchnia magazynowa była aż o 40% większa niż dla 92 hektarów (2009). Nie ma to żadnego uzasadnienia źródłowego w skali przyrostu materiałów.

Śledząc zatem kolejne procedury wyłaniania wykonawców trudno nie odnieść wrażenia, że dążono do jak najszybszego i za najniższą cenę zbadania jak największej powierzchni przy minimalizacji kryteriów merytorycznych. Stosowne zatem staje się pytanie czy były to jeszcze wykopaliska o naukowym profilu? Czy chodziło jedynie o jak najszybsze wydobywanie zabytków, a tak naprawdę o przekazanie „przebadanego” terenu inwestorowi prac budowlanych w jak najkrótszym terminie. Zatracił się więc naukowy charakter wykopalisk, wyraźnie podkreślany, jak już wspomniano przez *Konwencję maltańską*, nie wspominając już o wieloletnim doświadczeniu i praktyce badawczej archeologii. Dodajmy także, że polskie ustawodawstwo (Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, art. 3) definiuje badania archeologiczne jako „działania mające na celu odkrycie, rozpoznanie, udokumentowanie i zabezpieczenie zabytku archeologicznego”. Czy zatem już w takim sformułowaniu nie kryje się jakby ciche przyzwolenie na niekoniecznie naukowy charakter terenowej działalności archeologicznej?

Całkowite uwolnienie kryteriów merytorycznych stało się głównym narzędziem „niewidzialnej ręki rynku”, która wyeliminowała część dotychczasowych wykonawców i przyczyniła się do obniżenia poziomu badań, a także całego etapu postterenowego, kończącego się opublikowaniem źródeł (opublikowanie wyników badań, czyli wprowadzenie do obiegu naukowego rezultatów prac terenowych i analiz specjalistycznych nie było przewidywane w procedurach przetargowych!!!). Nie udało się nam, jako środowisku archeologów, utrzymać wysokich wymagań formalnych wobec ewentualnych wykonawców, legitymujących się stosowną wiedzą i niezbędnym doświadczeniem terenowym, ani zapewnić nienagannego poziomu etycznego.

Według publikowanych przez Narodowy Instytut Dziedzictwa danych, w latach 2008-2009 daje się zauważyć wyraźny, systematyczny wzrost udziału archeologii komercyjnej we wszystkich kategoriach działań terenowych (Tabela 2).

„Badania autostradowe” odegrały więc znaczącą rolę w przeobrażaniu polskiej archeologii, co jest tym

Rok	Tryb	Planowana powierzchnia badań (w arach)	„Intensywność” (ary/miesiąc)	Czas na opracowanie (od końca badań – w miesiącach)	Wymagana powierzchnia magazynowa (w m <sup>2</sup> )	Kryteria wyłaniania wykonawców
2004	Negocjacje	1425	119	24	-	-
2006	Negocjacje	801	67	28	250	Punkty – cena 50%
2007	Przetarg nieograniczony	950	52	24	250	Cena 100%
2008		110	27,5	12	100	Cena 100%
2009		9275	773	36	150	Cena 100%

**Tabela 1. Porównanie niektórych danych „przetargowych” wg Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (i równoważnych) stosowanych przez GDDKiA Oddział w Rzeszowie w latach 2004-2009**

**Table 1. Comparison of some „tender” data, according to the Terms of Reference (and equivalent) used by GDDKiA Branch in Rzeszów in 2004-2009**

bardziej zauważalne, że w ogólnej liczbie wszystkich prac terenowych, te zlecane przez Generalną Dyрекcyję Dróg i Autostrad wcale nie dominują (Tabela 3). Jednakże model, jaki one wypracowały, a także nabywane wraz z upływem czasu doświadczenie (zwłaszcza to organizacyjne) przyczyniły się do przeniesienia tych procedur na pozostałe badania archeologiczne.

Z zestawienia (Tabela 3) wynika jeszcze inny wniosek. Badania „autostradowe” można by odczytać jako margines wszystkich innych terenowych prac badawczych. Taki wniosek byłby jednak chybiony, bowiem pod względem badanej powierzchni, jak i rangi odkryć były to z pewnością wykopaliska najważniejsze. Taka a nie inna pozycja jest oczywiście wynikiem uwzględnienia wydawanych pozwoleń jako podstawy wyliczeń.

Otwarte pozostaje jednak pytanie, czy wolny rynek i szeroki dostęp do terenowej działalności badawczej idzie w parze z poziomem merytorycznym i całościowym podejściem do źródła archeologicznego – od etapu pozyskania, przez konserwację i opracowanie aż do opublikowania, trwałego przechowywania i popularyzacji. Jednoznacznej odpowiedzi oczywiście nie ma. Można bowiem znaleźć takich wykonawców, którzy działali wręcz modelowo (by odwołać się tylko do znakomitej działalności śp. Jerzego Okońskiego), ale jest też wiele przykładów będących zaprzeczeniem tych zasad. Najważniejsze okazały się zatem pieniądze „do wzięcia”, jak często mawiano, a nie efekt merytoryczny. Swoisty wyścig cen został w chwili obecnej doprowadzony do absurdu – np. w niedawnym (2014) przetargu Rzeszowskiego Oddziału GDDKiA pojawiła się stawka za 1 km liniowych badań powierzchniowych w wysokości 5 gr !

Występujące w całkowicie uwolnionych (tj. wyłącznie z kryterium najniższej ceny) przetargach kwoty nie tylko nie gwarantują już żadnego poziomu merytorycznego, ale nawet fizycznych możliwości wykonania badań. Zleceniodawcy widząc reakcję środowiska (a w zasadzie jej brak, przynajmniej z punktu widzenia skuteczności podejmowanych interwencji) pozwalają sobie na coraz więcej. W oficjalnych dokumentach przetargowych pojawia się już niedwuznaczna sugestia, aby dla zwiększenia tempa prac ziemnych (nie badań!) prowadzić je w systemie trzymianowym, tj. także w nocy. Gdzie indziej natomiast czytamy już na etapie postępowania przetargowego co archeolog ma odkryć. Dokonało się też bardzo niedobre przewartościowanie (także nie bez udziału naszego środowiska!) samej idei badań archeologicznych jako działania czysto technicznego, a więc nienaukowego. Dla wielu zleceniodawców wykopaliska to po prostu prace ziemne, które w całej inwestycji są złem koniecznym i które trzeba zwalczyć jak najmniejszym nakładem środków. Obserwacje z ostatnich lat wyraźnie pokazują jak niewiele polscy archeolodzy zrobili, aby temu przeciwdziałać. Mało tego, można nawet stwierdzić, że dla pewnych środowisk i grup było to wręcz bardzo korzystne. Szczytne zadania archeologii przegrały z realiami. Konsekwencją takiej oceny jest pytanie o rolę służb konserwatorskich, które w myśl uregulowań prawnych powinny być strażnikami poprawności prowadzonych badań. W procesie decyzyjnym związanym z realizacją programu autostradowego decyzje konserwatorskie pojawiały się co najmniej na 3 etapach:

- określenia zakresu prac archeologicznych (od działań wstępnych – badań powierzchniowych i sondażowych po decyzje co i na jakiej powierzchni badać wykopaliskowo) i wydania pozwolenia na badania;
- dokonywania korekt pierwotnych decyzji konserwatorskich w trakcie realizacji badań, co powinno się łączyć z funkcją kontrolno-nadzorującą;
- wydania ostatecznej decyzji o przyjęciu badań i tym samym zwolnieniu terenu dla działań inwestycyjnych.



Zakres prac bywał na ogół wyznaczany po uprzednich badaniach powierzchniowych i sondażowych. Prowadzono je oczywiście w nawiązaniu do wcześniejszych ewidencji konserwatorskich, w tym przede wszystkim Archeologicznego Zdjęcia Polski (AZP), programu, który realizowany jest od końca lat 70-tych XX wieku. Często błędem było traktowanie tego stanu jako aktualnego obrazu stanowisk archeologicznych w terenie. Tymczasem, niejednokrotnie długi czas, jaki minął od chwili zakończenia badań AZP na poszczególnych arkuszach, jest wyraźną wskazówką do ich powtórzenia. Nie trzeba chyba szerzej udowadniać, że wynika to zarówno z potencjalnych zmian, jakie mogły mieć miejsce w tym czasie w zakresie zagospodarowania terenu, jak i jego dostępności. Czynnikiem nie bez znaczenia jest też obserwacja, wynikająca z samej istoty każdych badań powierzchniowych, których wyniki zależą przecież od bardzo wielu czynników (dostępność terenu, warunki pogodowe, rzetelność badawcza itd.). Dlatego też przed inwestycją, która ma zniszczyć (przekształcić) jakiś obszar, powinien on być poddany szczegółowej prospekcji powierzchniowej. Jej główne cele to:

- weryfikacja dotychczasowych badań z ewentualnymi korektami w zakresie lokalizacji i stanu zachowania znanych stanowisk;
- odkrycie nowych stanowisk, w tym zwłaszcza na obszarach, gdzie ich do tej pory nie stwierdzono;
- sformułowanie wniosków konserwatorskich w zakresie dalszej ochrony.

Ten ostatni punkt jest szczególnie ważny. Utrwaliła się bowiem niezbyt logiczna praktyka nakazująca badania sondażowe (najczęściej około 1 ara powierzchni) na każdym stanowisku. Tymczasem od obserwacji powierzchniowej powinno zależeć czy i na jakiej powierzchni powinno się je przeprowadzać. Tak rozumiane sondaże nie mają większego sensu w oczywistych przypadkach rozległych stanowisk, zajmujących określone („podręcznikowe”) formy terenowe z dużą ilością materiału ruchomego na powierzchni. Z metodycznego punktu widzenia nie powinno się ich również prowadzić na takich stanowiskach jak np. kurhany, choćby domniemane, czy stanowiska krzemieniarskie, gdzie bardziej adekwatna do sytuacji mogłaby być szczegółowa inwentaryzacja powierzchniowa. W takich przypadkach bardziej miarodajna jest właśnie rzetelna prospekcja powierzchniowa i wynikające z niej wnioski.

Warto także podkreślić, że napięte terminy, jakimi byliśmy wszyscy zaskakiwani już na etapie przygotowywania inwestycji, nie sprzyjały zastosowaniu nowoczesnych, wstępnych metod rozpoznania stanowisk (nie upominało się też o nie samo środowisko

archeologów-konserwatorów). Nieocenione byłyby tutaj zdjęcia lotnicze. Należałoby je włączyć do standardów dokumentacyjnych, bowiem nawet jeśli nie „odkrywają” one nowych stanowisk, to na pewno pokazują szerszy kontekst już istniejących oraz rejestrują sytuację w terenie, który będzie przecież zniszczony i przekształcony przez planowaną inwestycję.

Badania autostradowe pozwalają także na sformułowanie kilku uwag na temat metodyki. Pierwszą z nich jest reprezentatywność danych wstępnych – wielkość stanowisk, tak ważna na etapie programowania badań. Jest to jedna z najważniejszych cech każdego stanowiska archeologicznego. Trzeba jednak wyraźnie zaznaczyć, że tylko w odniesieniu do całkowicie zbadanego stanowiska archeologicznego możemy być pewni zarówno co do precyzyjnego wytyczenia jego granic, jak i wylączenia całkowitej powierzchni. Nie można zatem oczekiwać, że na podstawie danych pochodzących wyłącznie z prospekcji powierzchniowej lub niewielkich sondaży określenia takie będą bardzo precyzyjne. W takim rozumieniu wielkość stanowiska jest zawsze umowna. Zbyt restrykcyjne określanie granic stanowisk przeznaczonych do badań jedynie ogranicza proces badawczy. Elementem bardzo istotnym są obserwacje geomorfologiczne, które pozwalają uściślić zarówno wielkość, jak i lokalizację stanowiska. Zdarza się bowiem tak, że materiał zabytkowy występuje na powierzchni na złożu wtórnym (np. „przeniesiony” przez człowieka lub naturę), w pewnym oddaleniu od swego właściwego kontekstu (stanowiska). Najczęściej z sytuacją taką mamy do czynienia na stokach, gdzie koncentracje ceramiki (czytelne w niższych partiach i u podnóża stoku) nie odpowiadają obiektom występującym w wyższych partiach stokowych i na krawędziach dolin. Doświadczenia pokazują, że aspekt ten powinien być brany częściej pod uwagę zarówno na etapie planowania, jak i realizacji badań wykopaliskowych.

Z doświadczeń „podkarpackich” wynika, że inwestor wymuszał na ogół przeprowadzenie badań sondażowych, przy czym nie określał ich celu (dla każdego stanowiska może być on przecież inny). Interesowała go tylko przebadana powierzchnia, a kryterium programującym dalsze badania było występowanie przede wszystkim źródeł nieruchomych, a czasami też ruchomych (tutaj w istotnej współzależności chronologiczno-kulturowej). Wymuszony pośpiech przy braku uregulowań sytuacji prawnej własności gruntów w obrębie sondowanych stanowisk okazał się bardzo niekorzystnym czynnikiem. W wielu przypadkach sondaże nie były zakładane tam, gdzie nakazywałaby to logika i najważniejsze w tym przypadku obserwacje terenowe, ale tam gdzie

można, tak aby wypełnić kryterium 1 arowego sondażu (sondaży). Wnioski mogą być tutaj ewidentnie fałszujące rzeczywistość. Dowodem na to są badania szeroko-płaszczyznowe. Przyniosły one m.in. obserwacje dotyczące zasadności sondaży na niektórych stanowiskach. Kapitałnym przykładem jest wielka osada wczesnośredniowieczna w Żyrakowie koło Dębicy (Okoński 2009). Zakładane tam sondaże miały występować tuż obok, jak się później okazało, obiekty archeologiczne. Na stanowisku nie występuje warstwa akumulacyjna (kulturowa), a więc sondaże takie można by uznać za jałowe. Ich wartość jest zatem minimalna, jeśli nie szkodliwa, może bowiem prowadzić do mylnych decyzji konserwatorskich. Sondaże zatem, są na tym etapie poznawania stanowisk, które mają być przecież zniszczone przez inwestycję w bardzo wielu przypadkach po prostu zbędne, a przynajmniej powinny być stosowane bardzo racjonalnie. Wielokrotnie okazywało się przy tym, że stanowiska słabo (lub w ogóle) czytelne w sondażach, później okazywały się kapitałnymi osadami czy cmentarzyskami. Wniosek nasuwa się tylko jeden. Sondaż jako forma wstępnego rozpoznania stanowiska ma sens tylko wtedy, kiedy dotyczy niejednoznacznych sytuacji i pod warunkiem poprawności metodycznej, co do lokalizacji w przestrzeni. W zdecydowanej większości znanych nam przypadków, z sondaży można było zrezygnować. Stanowiska powinny wówczas trafiać na listę przeznaczonych do badań wykopaliskowych. Wykorzystanie sondażu może mieć pewne znaczenie dla identyfikacji stanowisk w terenie, na którym nie mamy śladów powierzchniowych, a formy geomorfologiczne lub ogólna znajomość sytuacji (geografii osadnictwa pradziejowego i średniowiecznego) w badanym terenie wyraźnie na to wskazuje.

Pozwolenia konserwatorskie (Zeidler, Trzcinski 2009, 45-53) na prowadzenie badań wydawane są na podstawie stosownego rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, stanowiącego przepisy wykonawcze do Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 (Dz.U. nr 162, poz. 1568). Zastanówmy się jaka była i jest rola Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (WKZ) na etapie wylaniania wykonawcy i wydawania pozwolenia. Jednym z obszarów, spośród kilku warunków jakie wnioskodawca musiał spełniać, aby uzyskać pozwolenie był dokument potwierdzający „gotowość muzeum lub innej jednostki organizacyjnej do przejęcia zabytków”. Bezwzględnie powinien on dotyczyć regionu, w którym badania są prowadzone. Tymczasem w praktyce konserwatorskiej (a także w dokumentach przetargowych przygotowywanych dla zleceniodawcy) zasada ta nie

jest przestrzegana. W jednym z przetargów w woj. podkarpackim prywatny podmiot, który okazał się jego „zwycięzcą” przedłożył zaświadczenie o gotowości przejęcia materiałów przez jedno ze śląskich muzeów. Można się zatem spodziewać, że może dojść do sytuacji, w której zbiory archeologiczne np. z Mazowsza przechowywane będą na Śląsku i odwrotnie. Przy istniejącej sieci placówek muzealnych można temu aktywnie zapobiegać. Odrębnym problemem jest dylemat, czy materiały z wykopalisk powinny trafiać właśnie do muzeów czy do innych magazynów. Wieloletnia praktyka pokazuje, że bezpieczeństwo zbiorom (z zachowaniem ich integralności i odpowiedniego sposobu przechowywania, konserwacji i udostępniania) mogą zagwarantować tylko muzea. Nie został jednak wypracowany mechanizm, w tym finansowy, który by to umożliwił. Z tym zagadnieniem łączy się kwestia własności zbiorów. Przepis Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jest jasny (art. 35): „Przedmioty będące zabytkami archeologicznymi [...] stanowią własność Skarbu Państwa”. Trzeba zatem tylko go konsekwentnie stosować.

Nie była (i nie jest) także respektowana zasada regionalnego doświadczenia terenowego, co w sposób szczególny dotyczy niektórych odcinków pradziejów, ale też swoistej specjalizacji badawczej. Można zatem założyć, że archeolog badający do tej pory wyłącznie stanowiska średniowieczne może otrzymać pozwolenie na badanie paleolitycznego obozowiska czy wielkiej osady neolitycznej. Wydaje się, że byłaby tutaj wskazana większa ingerencja konserwatorska. W postępowaniu przetargowym (SIWZ) mowa jest zazwyczaj o „potwierdzeniu przez właściwy terenowo Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków (WUOZ) faktu posiadania uprawnień” do prowadzenia badań. Należy tutaj doprecyzować, że właściwy terenowo urząd oznacza obszar jurysdykcji konserwatorskiej w odniesieniu do miejsca przyszłych badań, a nie pochodzenia (zamieszkania) osoby ubiegającej się o wydanie pozwolenia. Tym samym to na WUOZ spoczywa obowiązek weryfikacji uprawnień, a zwłaszcza odpowiedniego stażu terenowego i wywiązania się z wszystkich dotychczasowych obowiązków terenowych, co może być trudne do zastosowania. Tak więc WKZ ma w praktyce tylko bardzo ograniczone możliwości, aby już na wstępnym etapie wyeliminować potencjalnie kontrowersyjnych wykonawców. Selekcji nie sprzyja także narzucanie zazwyczaj krótkiego terminu realizacji badań, będącego pochodną czasu zakończenia inwestycji. Pozwolenia konserwatorskie traktowane są na ogół jako usankcjonowanie rozstrzygnięć, które zapadły w postępowaniu przetargowym.

Prowadzący badania		2008	2009	2010	2011	2012
Firmy i osoby prywatne	N	4152	4570	4896	5995	6243
	%	88,3	86,0	89,2	91,1	91,9
Instytucje publiczne	N	551	590	555	532	520
	%	11,9	11,1	10,1	8,1	7,7
Organizacje społeczne	N	-	153	38	55	27
	%	-	2,9	0,7	0,8	0,4
RAZEM	N	4703	5313	5489	6582	6790
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Tabela 2.** Podmioty realizujące badania archeologiczne w Polsce w latach 2008-2012 (wg wydanych pozwoleń; na podstawie danych Narodowego Instytutu Dziedzictwa)

**Table 2.** Entities implementing archaeological research in Poland in the period 2008-2012 (according to the permits issued; on the basis of the data of the National Heritage Board of Poland)

### ■ BADANIA TERENOWE

Badania terenowe realizowane są zgodnie z obowiązującymi zasadami metodycznymi, pozwoleniem konserwatorskim i umową zawartą między wykonawcą a inwestorem. Mamy zatem powiązane ze sobą trzy istotne czynniki wpływające zarówno na zakres, jak i jakość badań. Z dotychczasowych obserwacji wynika, że już na etapie badań wykopaliskowych należy zwracać szczególną uwagę na niebezpieczny schematyzm postępowania na wszystkich stanowiskach. Tymczasem każde stanowisko ma swój indywidualny charakter i cechy, które powinny być brane pod uwagę tak przy wyborze metod eksploracyjnych, jak i wykonywanej dokumentacji, a także w zakresie pobierania stosownych próbek czy podejmowania współpracy interdyscyplinarnej. Częstym błędem był brak orientacji ekip badawczych odnośnie chronologii i funkcji badanych obiektów. Wiedza taka jest niezbędna w trakcie badań terenowych, tym bardziej na tak znacznych powierzchniach, jak w przypadku autostrad. Utrata indywidualnego charakteru badań stanowiska była najczęściej pochodną dyktatu inwestora, narzucającego zbyt krótkie terminy realizacji prac. Niebezpieczne okazywało się także zbyt dowolne szafowanie sprzętem technicznym (spychacze, koparki), z najczęściej rejestrowanym błędem (wykroczeniem!) przeceniania miąższości warstwy ornej. Właśnie z tych powodów konieczny jest odpowiedni nadzór. Powinien on być dwójaki – konsultanci ze strony wykonawcy oraz rzeczoznawcy ze strony Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Doświadczenie pokazuje, że ten mechanizm bezpieczeństwa nie zadziałał. O ile jeszcze można wskazać na przykłady działań konsultantów wykonawców (niektóre z nich kończyły się nawet wykluczeniem nieprzygotowanych metodycznie i etycznie ekip), o tyle aktywna działalność WKZ

w znanych nam przypadkach ograniczała się w zasadzie do udziału w komisjach odbiorowych. Jest bardzo znamienne, że niektóre problemy i kontrowersje próbowano rozstrzygać nie na gruncie merytoryki archeologicznej, ale raczej formalnoprawnym (do kuriozalnych przypadków należy przywoływanie przez urzędników konserwatorskich przepisów prawa budowlanego). Należy wyraźnie stwierdzić, że badania autostradowe wyraźnie obnażyły słabość organizacyjną i merytoryczną służby konserwatorskiej, nie przygotowanej do tak wielkich wyzwań, stąd liczne problemy, których można było uniknąć przy odrobinie zrozumienia istoty tak prowadzonych wykopalisk. Najważniejsza okazała się opieszałość decyzyjna w sytuacjach, gdy należało szybko reagować, co przy niezwykle szerokim zakresie prac było wyjątkowo częstym problemem.

Kolejną kwestią są tzw. analizy specjalistyczne. Mamy z nimi do czynienia w zasadzie na etapie opracowań. Trzeba jednak wyraźnie zaznaczyć, że już w trakcie wykopalisk w terenie wykonawca musi zadbać o pobranie odpowiednich próbek. Nie chodzi przy tym o dowolny, przypadkowy materiał, tak aby wypełnić minimum potrzebne dla zastosowania odpowiedniego modyfikatora w kosztorysie, ale ten najistotniejszy z punktu widzenia problematyki danego stanowiska. Po raz kolejny należy podkreślić konieczną świadomość wykonawcy – co i dlaczego bada. Analizy przyrodnicze (paleobotaniczne, archeozoologiczne, antropologiczne, datowanie radiowęglowe czy dendrologiczne) są na ogół dość kosztowne. System modyfikatorowy pozwala jedynie na elementarne analizy (i to nie zawsze przeprowadzane). Tymczasem potrzeba jest w tym zakresie dużo większa. Współczesna archeologia jest nauką interdyscyplinarną. Etap wyciągania wniosków (opracowania) wymagają uwzględnienia szeregu

danych przyrodniczych. Nie wszyscy wykonawcy byli jednak tego świadomi. Lista najczęściej rejestrowanych błędów i nieprawidłowości mogłaby być oczywiście długa (niektórych z nich trudno było uniknąć ze względu na zakres prac), ale ograniczmy się do kilku najważniejszych:

- niedostateczne rozpoznanie stratygrafii stanowisk i częste traktowanie płytko zalegających warstw jako „warstwy humusowej” ze wszystkimi tego konsekwencjami (np. rejestrowanie wyłącznie spągowych części obiektów) lub sytuacje odwrotne – spągowe części warstwy ornej, uznawane za warstwę kulturową *in situ*;
- pomijanie dokumentowania szczególnie ważnych profili przez wszystkie nawarstwienia, które dają przecież nieocenione informacje o całości stanowiska;
- lekceważenie relacji stratygraficznych między obiektami, a zwłaszcza warstwami i obiektami;
- niedokopywanie obiektów, tj. niepełne zarysy (z odpowiednio szerokim i wyraźnym kontekstem) przy obecnej także niestaranności eksploracji (zbyt pośpiesznej);
- eksploracja całości obiektów, bez uwzględnienia ich wewnętrznej stratygrafii.

Jako środowisko nie możemy uciec od negatywnych przykładów badań na poszczególnych stanowiskach (dotyczy to także naszego ośrodka – Fundacji Rzeszowskiego Ośrodka Archeologicznego i badań na A4) czy też ogólnie znanych pseudoafier, które wywołały niekorzystny efekt wizerunkowy i doprowadziły do całkowitego uwolnienia rynku tzw. usług archeologicznych. Jest to w gruncie rzeczy zarzut do środowiska archeologów, które nie zdołało wypracować na tyle efektywnych mechanizmów samokontroli, by eliminować wszelkie patologie. Nie sposób pominąć kwestii etyki zawodowej, która powinna obowiązywać wszystkich i na każdym szczeblu działań – od wykopalisk po konsultacje i recenzje opracowań. Tego egzaminu niestety nie zdaliśmy.

Wnioskiem, który nasuwa się po wnikliwych obserwacjach ważniejszych stanowisk jest apel o konieczny program badań uzupełniających. W wielu przypadkach zbadano tylko fragmenty stanowisk. Aby w pełni wykorzystać ich potencjał poznawczy (i zwiększyć efektywność wyasygnowanych do tej pory środków, które byłyby dobrze zainwestowane) konieczne są badania uzupełniające. Przy kontynuacji badań można by osiągnąć jeszcze większe sukcesy badawcze. Komitet Nauk Pra- i Protohistorycznych PAN postulował w 2013 roku w piśmie złożonym na ręce Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego stworzenie właśnie takiego

programu. Wymieniono w nim trzy zasadnicze powody, dla których program taki należałoby stworzyć:

Dokończenie rozpoczętych badań, a zatem umożliwienie pełnego wykorzystania potencjału badawczego najważniejszych stanowisk, co jest niezwykle ważne z naukowego punktu widzenia.

Umożliwienie kontynuacji badań, które są w wielu przypadkach niezbędne z konserwatorskiego punktu widzenia. Umożliwią one zarejestrowanie źródeł archeologicznych, które narażone są na zniszczenie lub już znajdują się (co wynika z prowadzonych badań) w stanie silnej destrukcji.

Wykazanie konsekwencji w działaniach konserwatorskich. Nowy program byłby logiczną i niezbędną kontynuacją zadań realizowanych wcześniej ze środków publicznych. Byłoby to zatem poprawne wyciągnięcie wniosków z dotychczasowych badań i potwierdzenie prawidłowego wykorzystania poniesionych nakładów finansowych.

Niestety, nie spotkało się to ze zrozumieniem – zaproponowano tylko badania nieinwazyjne (sic!). Można zatem stwierdzić, że szansa przekształcenia badań autostradowych w etap szerszego programu naukowego jest na razie nieaktualna, chociaż ciągle istnieje. Archeologia polska nadal będzie działa akcyjnie – od przypadku do przypadku. Tak jest zawsze wygodniej – i to dla wszystkich potencjalnie zainteresowanych stron. Pytanie czy jest to bez wpływu na dziedzictwo archeologiczne musi pozostać jako fraza retoryczna.

## ■ ETAP KOŃCOWY – PRACE GABINETOWE, PRZECHOWYWANIE MATERIAŁÓW I POPULARYZACJA

Często podnoszonym problemem przed badaniami autostradowymi była kwestia przechowywania materiałów powykopaliskowych. Nasze obserwacje pokazują, że kwestia ta nie okazała się aż tak trudna jak przewidywano. Wbrew oczekiwaniom dotychczasowe badania wykopaliskowe realizowane na trasie autostrady A4 w granicach woj. podkarpackiego nie przyniosły lawinowego wzrostu materiałów zabytkowych, które powodowałyby poważne trudności w ich przechowywaniu. Jest to spowodowane przede wszystkim charakterem dotychczas badanych stanowisk (osady z rozdrobnionym materiałem ceramicznym; brak cmentarzysk popielnicowych, tak bardzo obciążających zwykle muzealne magazyny). Wieloletnia praktyka pokazuje, że tylko muzea lub instytucje z nimi bardzo blisko związane są w stanie zagwarantować wieloletnie bezpieczeństwo zbiorom, ze wszystkimi tego konsekwencjami i trudnościami (np. w zakresie inwentaryzacji muzealnej). Dystansowanie



Rok	Badania zlecane przez GDDKiA		Badania ogółem	
	N	%	N	%
2008	442	9,1	4863	100,0
2009	362	6,8	5321	100,0
2010	347	5,5	6134	100,0
2011	277	4,2	6582	100,0
2012	270	4,0	6790	100,0

**Tabela 3.** Liczba badań zleczanych przez GDDKiA w relacji do wszystkich archeologicznych prac terenowych (wg wydanych pozwoleń; na podstawie danych Narodowego Instytutu Dziedzictwa)

**Table 3.** The number of research ordered by GDDKiA in relation to all the archaeological field works (according to the permits issued; on the basis of the data of the National Heritage Board of Poland)

się od badań (i materiałów) archeologów-muzealników należy postrzegać za duży błąd całego naszego środowiska. Nie oznacza to, aby „na siłę” przekazywać materiały z badań autostradowych do ciasnych muzealnych magazynów. Należy jednak stworzyć takie rozwiązania, które z koniecznym udziałem muzeów, zapewniłyby bezpieczeństwo zbiorom i łatwość dotarcia do nich wszystkim zainteresowanym.

Nie sposób w tym miejscu przywołać choćby jednego pozytywnego przykładu. Za taki może uchodzić Zespół Magazynowo-Studyjny Krakowskiego Zespołu do Badań Autostrad, który otwarto w 2007 roku w Branicach (obok Nowohuckiego Oddziału Muzeum Archeologicznego w Krakowie). Jest to zespół dobrze zaprojektowanych i wykonanych pięciu budynków o łącznej powierzchni 1500 m<sup>2</sup>, w tym czterech magazynów o powierzchni 300 m<sup>2</sup> każdy ([www.archeo.krakow.pl/page/4](http://www.archeo.krakow.pl/page/4)). Warto wspomnieć, że inwestycja ta powstała z zysków wypracowanych w toku akcji autostradowej. Znajdujemy tu odpowiedź na pytanie dlaczego warto było powierzać badania takim właśnie instytucjom, a nie przypadkowym wykonawcom, proponującym jak najniższe ceny. Tak samo brzmiącą odpowiedź przyniesie nam analiza bardzo wielu przykładów publikacji materiałów autostradowych. Tam, gdzie udział archeologii instytucjonalnej był znaczący – powstały całe serie wydawnicze – np.: „Via Archaeologica. Źródła z badań wykopaliskowych na trasie autostrady A4 w Małopolsce” (Kraków, od 2001), „Via Archaeologica Posnaniensis” (Poznań, od 2010), „Via Archaeologica Ressoventia” (Rzeszów, od 2011), „Via Archaeologica Lodzensis” (Łódź, od 2003), „Via Archaeologica Pultuscensis” (Pułtusk, od 2006), „Archeologiczne Zeszyty Autostradowe Instytutu Archeologii i Etnologii PAN” (Łódź, Wrocław; od

2002). Natomiast tam, gdzie wykonawcami były przypadkowe i niezwiązane w żaden sposób z terenem badań podmioty, publikacji takich nie mamy.

Wróćmy jednak do przechowywania materiałów. Błędy popełniano już na etapie przetargów, określając tylko wielkość powierzchni „magazynowej”, a nie jej jakość, co jest przecież fundamentem bezpiecznego przechowywania wszystkich zabytków. Służby konserwatorskie także nie były w tym zakresie zbyt restrykcyjne, co przecież nakazywało prawo. W tej chwili mamy spory bałagan, a nawet trudności w dotarciu do określonych zabytków. Jedną z najważniejszych kwestii, którą udało się pozytywnie przeprowadzić w całym programie autostradowym jest wymóg terminowego (niestety zbyt krótkiego – na ogół 2-36 miesięcy od zakończenia prac w terenie, co jest zgodne z przepisami prawa, które jednak powstały przed tak ogromnymi w skali badaniami) przygotowywania opracowań, które są częścią zadania inwestorskiego. Jest to bez wątpienia rozwiązanie najlepsze z możliwych. Wypracowany model należy zatem uznać za istotne osiągnięcie organizacyjno-badawcze, zwłaszcza jeśli przywołamy w pamięci, wcześniejsze badania i akcje wykopaliskowe, które nie zawsze kończyły się kompleksowymi opracowaniami źródłowymi.

Wypada w tym miejscu zwrócić uwagę na kwestie merytoryczne, łączące się przede wszystkim z tym kto i w jaki sposób opracowuje materiał. Nie ulega żadnej wątpliwości, że najlepszą sytuacją jest jeśli prowadzący badania i opracowujący to ta sama osoba. Nie zawsze jednak jest to możliwe, zwłaszcza w sytuacji wielokulturowości źródeł, które niejednokrotnie stoją w sprzeczności ze specjalizacją naukową badacza terenowego (jeśli taką w ogóle posiada). W takim przypadku najczęściej powołuje się zespoły, w których kierownik badań na stanowisku (lub inna osoba pracująca w terenie) powinien mieć zagwarantowane miejsce. Sygnalizowano już wcześniej brak jakichkolwiek wymogów stawianych na etapie procedury przetargowej w zakresie kwalifikacji i doświadczenia osób przygotowujących opracowania. Zleceniodawcy jest więc wszystko jedno, czy

dostaje pełnowartościowe opracowanie naukowe czy tzw. „półkownika”, potrzebnego tylko do formalnego zakończenia zadania inwestycyjnego. Dla środowiska archeologów nie powinno być to jednak obojętne. Już sama forma opracowań może być bardzo różna – np. skrajnie odmienne potraktowanie źródeł (pełny opis werbalny z możliwie bogatym materiałem ilustracyjnym lub tylko zestawienia tabelaryczne z przykładami tzw. reprezentatywnego materiału). Dość wcześnie pojawiły się uregulowania co powinno się znaleźć w opracowaniu (*Archeologiczne badania ratownicze – normatywy szacowania pracochłonności ratowniczych badań wykopaliskowych i opracowań* – OODA):

- charakterystyka kulturowo-chronologiczna materiałów ruchomych;
- charakterystyka form, rozmiarów, funkcji i chronologii obiektów nieruchomych;
- wyróżnienie i charakterystyka faz zasiedlenia;
- ekspertyzy przyrodnicze i fizykochemiczne;
- wykonanie ilustracji;
- archiwizacja danych o stanowisku w komputerowej bazie danych;
- konserwacja i zabezpieczenie zbiorów.

Jest to mniejszy zakres niż ten wynikający z „Zaleceń dla Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków, pracowników ds. ochrony zabytków archeologicznych WUOZ oraz dla kierujących badaniami archeologicznymi w zakresie metod eksploracji stanowisk i sporządzania ich podstawowej dokumentacji”, które określają, że opracowanie powinno zawierać jeszcze (obok już wymienionych):

- mapę lokalizacji stanowiska;
- plan warstwowy;
- graficzne przedstawienie rozplanowania obiektów.

Rozbieżność ta ujawnia niepokojące zjawisko braku spójności przepisów konserwatorskich i wymogów inwestorskich. Sugeruje też nienajlepszą komunikację między inwestorem a urzędem konserwatorskim.

Opracowania inwestorskie powinny być przygotowywane na wysokim poziomie merytorycznym, tak aby po niewielkich tylko poprawkach mogły stanowić podstawę wersji przeznaczonych do druku. Należy je powierzać osobom, które mają doświadczenie „regionalne” i znają specyfikę materiałów. Wielką rolę do spełnienia mają także niezależni (tj. nie powiązani z wykonawcą) recenzenci takich opracowań, którzy w ocenach powinni stosować surowe, merytoryczne kryteria.

Lektura wielu dotychczasowych opracowań potwierdza sformułowane wyżej uwagi (formułujemy je po kwerendzie prac zgromadzonych w Narodowym Instytucie Dziedzictwa). Dostarcza też ewidentnych

przykładów niekompetencji, pośpiechu i braku podstawowych umiejętności analitycznych. Nierzadkie są przypadki nawet błędnej klasyfikacji źródeł (z najbardziej kuriozalnym przykładem – osady kultury mierzanowickiej, funkcjonującej w dokumentacji końcowej jako osada kultury ceramiki sznurowej!). Jak inaczej oceniać np. opracowania osad tarnobrzeskiej kultury łużyckiej, w których stosuje się podziały chronologiczno-periodyzacyjne wypracowane dla Śląska? Dla zlecniodawcy jest to zapewne bez znaczenia, ale dla Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a zwłaszcza recenzentów opracowania powinna być to kwestia fundamentalna.

Ostatnim zagadnieniem jest kwestia popularyzacji. Jej forma może być oczywiście bardzo różna. Materiał zabytkowy pozyskany dzięki omawianym badaniom stwarza kapitalne podstawy do szerokiej akcji edukacyjnej, nie tylko pod kątem autostrad, ale dla całej polskiej archeologii. Przed rozpoczęciem badań mówiło się, że jedną z jej form powinny być plenerowe informacje (np. przy autostradowych MOP-ach czy stacjach benzynowych) o najważniejszych odkryciach. Nie potrafimy wskazać żadnej takiej realizacji, zarówno na naszym odcinku A4 (ciągle w budowie), jak i na gotowych już trasach. Pozostają zatem tradycyjne formy, a więc przede wszystkim publikacje popularnonaukowe i wystawy muzealne. Możemy w tym miejscu przywołać zarówno przedsięwzięcia centralne - np. wystawę „Via Archaeologica. Archeologiczne badania ratownicze w programie budowy autostrad w Polsce” wraz z pięknie wydanym przez OODA w 2005 roku dwujęzycznym katalogiem (Krzyżaniak, Bukowski 2005) oraz liczne realizacje „regionalne”. Wśród tych ostatnich jest oczywiście najlepiej nam znany przykład wystawy „Autostradą w przeszłość”, jaką zorganizowało Muzeum Okręgowe w Rzeszowie (2011). Była to pierwsza prezentacja materiałów wydobytych na podkarpackim odcinku autostrady A4. Wystawie towarzyszył katalog (Czopek 2011), w którym obok zagadnień ogólnych i oceny znaczenia badań w poszczególnych okresach chronologicznych, pojawiło się zestawienie stanowisk z pełnymi opisami katalogowymi wszystkich prezentowanych na wystawie zabytków. W innych ośrodkach także prezentowano podobne ekspozycje (np. „Archeologiczna Autostrada. Wykopaliska przy wielkich inwestycjach pod Krakowem”, przygotowana przez Muzeum Archeologiczne w Krakowie w 2011 roku, która odwiedziła potem inne muzea). W tym miejscu także musi się pojawić powtórna refleksja o różnicy w rozumieniu badań archeologicznych między przypadkowymi wykonawcami a świadomymi swej misji (od początku do końca – czyli popularyzacji) archeologami.

Drugą formą popularyzacji badań i odkryć są wydawnictwa. Obok cytowanych już publikacji związanych z wystawami należy odnotować przede wszystkim kolejne tomy *Raportu* (ostatni z nich: Kadrow 2013), w których znajdujemy syntetyczne sprawozdania z badań. Innego typu publikacje to katalogi (np. Wiśniewski, Kotlewski 2013), w których prezentowane są najbardziej spektakularne zabytki.

### ■ WNIOSKI

Po badaniach autostradowych polska archeologia nie jest już taka sama jak przed tą akcją. Z naszych obserwacji wynika, że najważniejsze kwestie można sprowadzić do:

1. Łatwego udowodnienia, że dokonała się przebudowa „archeologii terenowej”, która doprowadziła do utrwalenia obrazu wykopalisk jako wyłącznego działania praktycznego, konserwatorskiego, a tym samym marginalizacji poznania naukowego.
2. Konstatacji ważnej roli inwestora, który dyktuje warunki organizacji badań, ingerując nawet w kwestie merytoryczne.
3. Licznych dowodów na słabość „archeologii konserwatorskiej” niepotrafiącej kompetentnie (czyli dla dobra dziedzictwa archeologicznego, a nie dla działania zgodnego z oczekiwaniami inwestora) i odpowiednio szybko reagować na dynamiczne sytuacje w trakcie badań.
4. Obnażenia słabości Państwa w zakresie spójnej polityki konserwatorskiej, która zapewniałaby należyty poziom badań, wykazywała troskę o odpowiednie przechowywanie materiałów i potrafiła wyciągać

wnioski organizacyjne oraz merytoryczne z bogactwa rzeczowego i materialnego badań autostradowych.

5. Niekwestionowanej roli badań w zakresie wykształcenia całej rzeszy młodych archeologów, przed którymi otworzyła się szansa zdobycia niezbędnego doświadczenia terenowego w skali do tej pory w polskiej archeologii nieznannej. Jest to olbrzymi kapitał, którego nie wolno zmarnować.

Powyższe wyliczenie nie miałooby sensu bez wskazania ważnych postulatów i rekomendacji, które nasze środowisko powinno nie tylko przemyśleć i przedyskutować, ale doprowadzić do ich realizacji. Badania autostradowe były tak ważne, że w zasadzie nie ma powrotu (w każdym aspekcie) do sytuacji sprzed ich rozpoczęcia. Najważniejsze kwestie to:

1. Przywrócenie należnego miejsca (zgodnego z przepisami prawa polskiego i międzynarodowego) służbom konserwatorskim, które powinny odejść od dotychczasowego modelu urzędnika-konserwatora i powrócić do modelu archeologa-konserwatora terenowego.
2. Wprowadzenie zasad niebudzących żadnych (etycznych, prawnych i merytorycznych) wątpliwości we współpracy między archeologią komercyjną (terenową), konserwatorską i pionem naukowym.
3. Uporządkowanie problemu przechowywania i własności materiałów powykopaliskowych. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że jedynym gwarantem zachowania integralności zbiorów i ich fizycznego bezpieczeństwa są muzea.
4. Konieczna zmiana wizerunkowa archeologii i archeologów, badających elementy europejskiego dziedzictwa kulturowego.

## Bibliografia

- Bukowski Z. 2001. Od Redakcji. W: Z. Bukowski (red.), *Raport 96-99*. Warszawa, 5-8.
- Czopek S. 2000. *Wstęp do muzealnictwa i konserwatorstwa archeologicznego*. Rzeszów.
- Czopek S. (red.) 2011. *Autostradą w przeszłość*. Rzeszów.
- Gediga B. 2007. Problemy obrazu kultury wczesnej epoki żelaza na Śląsku w świetle nowych badań terenowych. *Śląskie Sprawozdania Archeologiczne* 49, 123-146.
- Gediga B. 2010. Śląsk – regionalna prowincja kultury halzackiej. W: B. Gediga, W. Piotrowski (red.), *Rola głównych centrów kulturowych w kształtowaniu oblicza kulturowego Europy Środkowej we wczesnych okresach epoki żelaza*. Biskupin, 187-218.
- Kadrow S. (red.) 2013. *Raport 8 (2007-2008, 2)*. Warszawa.
- Krzyżaniak A., Bukowski Z. (red.) 2005. *Via Archaeologica. Archeologiczne badania ratownicze w programie budowy autostrad w Polsce*. Warszawa.
- Maciszewski R. 2001. Aby ocalić minione. Ośrodek Ratowniczych Badań Archeologicznych jako współrealizator programów ochrony dóbr kultury w obrębie inwestycji budowy autostrad. W: Z. Bukowski (red.), *Raport 96-99. Wstępne wyniki konserwatorskich badań archeologicznych w strefie budowy autostrad w Polsce za lata 1996-1999 (=Zeszyty Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych. Seria B: Materiały Archeologiczne)* Warszawa, 11-15.
- Okoński J. 2009. Stanowisko 3 w Żyrakowie, pow. dębicki. Wstępne wyniki i refleksje na marginesie badań „autostradowych”. *Materiały i Sprawozdania Rzeszowskiego Ośrodka Archeologicznego* 30, 181-198.

Wiśniewski M., Kotlewski L. (red.). 2013. *Archeologia autostrady. Badania archeologiczne w pasie budowy autostrady A1 w granicach województwa kujawsko-pomorskiego. Katalog zabytków*. Bydgoszcz.

Zeidler K. 2007. *Prawo ochrony dziedzictwa kultury*. Warszawa.

Zeidler K., Trzciniński M. 2009. *Wykład prawa dla archeologów*. Warszawa.

## Summary

**Sylwester Czopek, Andrzej Pelisiak**

*Motorways and what's next?*

In the article, the authors presented own reflections concerning the organisation of the programme of rescue excavation, connected with construction of motorways in Poland (since 1996). They made a critical review of organisational and legal problems (from the stage of selection of the contractor through storage of post-excavation materials) that can be brought to the relation the investor-contractor-monument conservator. They drew attention to the structural change in the Polish archaeology, where an important role was played by motorway research.

In the summary it was recognised that the most important observations are:

1. Reconstruction of "field archaeology", which resulted in fixing the image of excavations as an exclusive practical action, conservation, and hence social exclusion of scientific cognition.
2. Increase in the role and importance of the investor who is able to dictate conditions of organisation, even interfering in the substantive issues.
3. The weakness of "conservator's archaeology" not being able to competently (that is for the good of archaeological heritage, rather than for operation consistent with the expectations of the investor) and adequately promptly react to the dynamic situations in the course of surveys.
4. The weakness of the state, reflected in the lack of consistent conservator's policy, which would assure appropriate level of research showed care for appropriate storage of

post-excavation materials and could draw organisational conclusions as well as substantive from material wealth of motorway studies.

5. Undisputed role of motorway studies with regard to education of the whole mass of young archaeologists, who have the opportunity to gain necessary field experience in the so far unknown scale for the Polish archaeology. This is a great capital that cannot be wasted.

The above calculation only would not have any sense without the indication of important postulates and recommendations that our environment should not only think about and discuss, but lead to implementation. Motorway studies were so important that in principle there is no return (in each aspect) to the situation from before their commencement. The most important issues are:

- Restoring a due place (consistent with legal Polish and international provisions) to conservator's services that should depart from the previous model of an official-conservator and return to the model of an archaeologist-field conservator.
- Development of not arising any (ethical, legal and substantive) principles of cooperation between commercial archaeology (field) conservator's and the scientific division.
- Ordering the storage problem and properties of post-excavation materials. The previous practice shows that the only guarantee to maintain the integrity of collections and their physical safety are museums.
- The necessary image change of archaeology and archaeologists studying the elements of the European cultural heritage.

■