



GRZEGORZ KALWAK

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
gkalwak@gddkia.gov.pl

Realizacja badań archeologicznych na inwestycjach drogowych – teoria i praktyka

Artykuł przygotowano z wykorzystaniem materiałów prezentowanych na Konferencji *POLIŚ o przeszłości* zorganizowanej przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, w trakcie której omówiono kwestie ochrony zabytków oraz badań archeologicznych, jak również zaprezentowano zabytki pochodzące z badań wykopaliskowych wykonanych na drogach krajowych [3]. W artykule przedstawiono najważniejsze rodzaje badań archeologicznych oraz wskazane cele, które są przed nimi postawione [2].

Na wstępie należy zwrócić uwagę na pewną ciekawostkę, znaną już od dawna – otóż już prawie 560 lat temu Kanonik Krakowski, Jan Długosz, w księdze pierwszej swoich *Roczników czyli kronik sławnego Królestwa Polskiego (Annales seu cronicae incliti Regni Poloniae)* napisał, że:

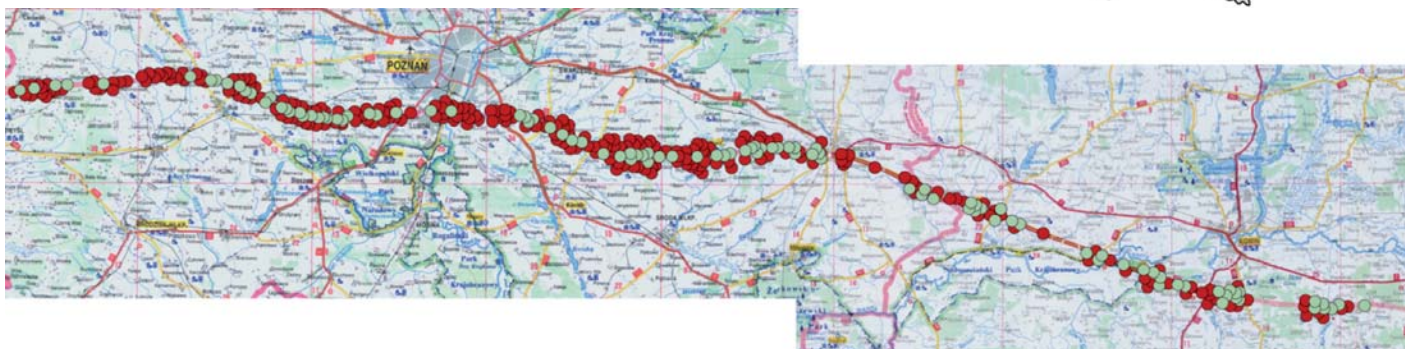
„...osobliwości są w krainie polskiej cudowne, zadziwiająca (...). ...rodzą się w tonie ziemi garnki, same z siebie, wyłącznie sztuką przyrody, bez jakiegokolwiek dopomagania ludzkiego, wszelkiego rodzaju i różnych kształtów, do tych podobne, których używają ludzie, delikatne wprawdzie i miękkie, gdy tkwią jeszcze w rodzinnym swym gruncie w ziemi, przecie gdy się je wyjmują, stają się szczerne i stwardniałe na słońcu i wietrze. Stwarzane są w najróżniejsze kształty i wielkości nie inaczej, jak gdyby wyrabiane sztuką garncarską. I co uważam za tym dziwniejsze, że ich płodność i naturalne rozmnażanie nigdy się nie zmniejszyły, choć ziemia nie poruszana traci na żyzności...”

Pomimo że od chwili napisania tych słów upłynęło już ponad pół tysiąclecia, to patrząc na realizację inwestycji drogowych (a także innych inwestycji) można stwierdzić, że nie straciły one, oczywiście w pewnym tylko alegorycznym sensie, na aktualności.

W naszej ziemi dalej „rodzą się” garnki, a na powierzchni pól i łąk znajdowane są liczne fragmenty naczyń. Artefakty te stanowią do dziś podstawową grupę odkrywanych zabytków archeologicznych. I znamienne jest to, że te najbardziej kruche przedmioty, jakimi były naczynia gliniane, stały się głównym wyznacznikiem pozwalającym na lokalizowanie pozostałości dawnego osadnictwa. Oczywiście nie tylko sama ceramika odkrywana jest na inwestycjach drogowych. Wachlarz odkrywanych zabytków ruchomych i nieruchomych – o czym możemy się przekonać na wystawach w muzeach i w publikacjach naukowych – jest niezwykle szeroki i ma znaczny wpływ na inwestycje na każdym etapie ich realizacji.

Podstawy prawne i rodzaje badań

Konieczność zlecenia i finansowania badań archeologicznych przez Generalną Dyrekcję na terenach planowanych i istniejących dróg krajowych i autostrad wynika z przepisów



(kropki zielone) – stanowiska badane wykopaliskowo
(kropki czerwone) – pozostałe stanowiska

Rys. 1. Przykładowy odcinek autostrady A2 z zaznaczonymi stanowiskami archeologicznymi

obowiązującego prawa. Realizując swoje zadania statutowe Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zleca w ramach prawa zamówień publicznych wykonywanie badań archeologicznych w obrębie planowanych i realizowanych przedsięwzięć na podstawie decyzji właściwych terytorialnie Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków [4]. Specjalistów GDDKiA wspiera w działaniach swoją wiedzą merytoryczną i doświadczeniem Narodowy Instytut Dziedzictwa.

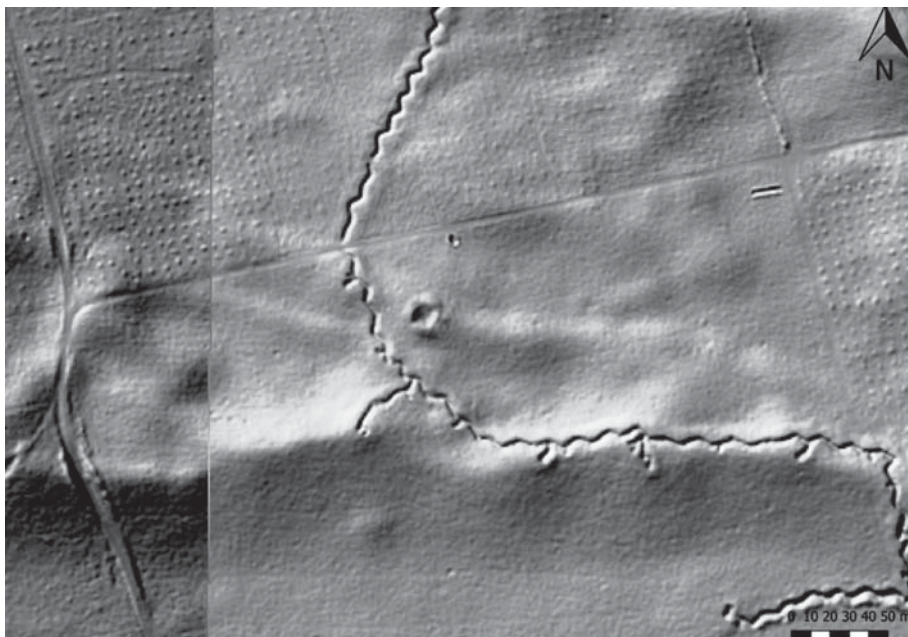
Informacje o zabytkach czy też dobrach kultury pojawiają się w trakcie przygotowywania inwestycji już na wczesnych etapach, podczas wielokierunkowych i wieloaspektowych analiz i konsultacji między innymi z Wojewódzkimi

Konserwatorami Zabytków. Kompleksowość i kompletność uzyskiwanych na wczesnych etapach danych jest istotna z punktu widzenia inwestora, ponieważ na ich podstawie można lepiej oszacować koszty i czas niezbędnych prac archeologicznych.

System realizacji badań archeologicznych wykorzystywany w GDDKiA opiera się na tradycyjnym podziale na badania: rozpoznawcze, wykopaliskowe i tzw. nadzory prowadzone w trakcie prac budowlanych. Szczególny nacisk kładziony jest na badania rozpoznawcze (tzn. badania powierzchniowe i sondażowe) wykonywane tradycyjnie. Obecnie badania te wspierane są nowoczesnymi metodami prospekcji, między innymi takimi jak: laserowy skaning powierzchni (tzw. LiDAR – *Light Detection and Ranging*) – fot. 1, analiza zdjęć lotniczych (fot. 2) lub dostępnych zdjęć satelitarnych, czy też programowe użycie wykrywaczy metali (fot. 3), np. na terenach z utrudnioną obserwacją lub na obszarach pól bitewnych. W uzasadnionych przypadkach stosuje się również inne rodzaje metod poszukiwawczych takie jak: badanie próbek na podwyższonej obecność fosforu albo badania podwodne z użyciem sonaru.

Zgodnie z przyjętą metodyką, badaniami powierzchniowymi powinno się objąć pas planowanej drogi wraz z przylegającym terenem. W trakcie badań weryfikuje się znane z kwerendy źródłowej stanowiska (o ile takie znajdują się w pasie inwestycji) oraz punkty wskazane na podstawie innych pomocniczych metod. Istotne jest również rozpoznawanie i lokalizowanie terenów szczególnie predestynowanych do osadnictwa pradziejowego. W związku z tym zalecane jest rozpoznawanie szczegółowo wszelkich dostępnych do obserwacji powierzchni terenu, nawet tych ze znacznie ograniczoną przez roślinność widocznością.

Osobną kwestią pozostaje wykonywanie badań wąskoprzestrzennych, czyli tzw. sondaży (fot. 4). W tym temacie toczy się dyskusja zarówno w samej GDDKiA, jak i na linii GDDKiA – Wojewódzcy Konserwatorzy Zabytków, odnośnie zakresu i sposobu stosowania tej metody rozpoznania. Pozostaje otwarta kwestia czy wykonywać badania sondażowe, czy ograniczyć zakres tylko do terenu stanowisk, czy też rozpoznawać nimi miejsca potencjalnego osadnictwa pradziejowego. Z doświadczeń ostatnich lat wynika jasno, że im więcej punktów (czy też tak naprawdę stanowisk archeologicznych) zostaje wyznaczonych – tzn. odkrywanych jest na wczesnym etapie przygotowania – tym



Fot. 1. Planowana droga S10 – okolice Torunia – numeryczny model terenu z widocznym okopem z okresu II wojny światowej (autor Kamila Waszczuk)



Fot. 2. Przykładowa analiza zdjęć lotniczych – wyznaczniki wegetacyjne w miejscu potencjalnego stanowiska (autor Piotr Wroniecki – źródło <http://www.archeolot.pl>)



Fot. 3. Przykładowe użycie wykrywaczy metali w czasie badań archeologicznych (autor Agnieszka Jaremek)



Fot. 4. Droga S14 Zachodnia Obwodnica Łodzi, przykład badań sondażowych (autor Adam Golański)

lepiej można zweryfikować dany odcinek projektowanej inwestycji pod kontem potencjalnych zagrożeń dla inwestora. Z punktu widzenia którego „odkrywanie” stanowisk archeologicznych lub innych zabytków podczas robót budowlanych jest bardzo kosztowną częścią procesu budowy drogi. Ryzyko takie może być znacznie ograniczone lub nawet zniwelowane właśnie poprzez wykonanie skrupulatnych, wieloaspektowych badań rozpoznawczych.

Wpływ rozpoznania archeologicznego terenu na proces realizacji inwestycji

Dobrze rozpoznany pod względem archeologicznym teren pod inwestycję drogową daje możliwość wskazania

konkretnych miejsc przeznaczonych do dalszych prac oraz pozwala w miarę precyzyjnie oszacować koszty przeprowadzenia dalszych archeologicznych ratowniczych badań wykopaliskowych (fot. 5). Założenia teoretyczne wydają się być wystarczające, aby cały proces inwestycyjny oraz badawczy przebiegał sprawnie i bez zakłóceń. Jednak rzeczywistość niejednokrotnie odślania mankamenty i ograniczenia w funkcjonowaniu systemu, zarówno w przypadku właściwych instytucji, jak i wyłonionych w drodze przetargu firm archeologicznych realizujących zlecane im zadania.

Ustawodawca w zasadzie nie przewidywał, kiedy powinny być wykonane ratownicze badania wykopaliskowe. Wiadomo, że w chwili uzyskania od Wojewody decyzji pn. Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej – (ZRID) rozpoczynają się prace budowlane, inwestor stara się więc zlecać te badania i wykonywać jeszcze przed rozpoczęciem budowy. Przy dużej skali inwestycji niestety nie jest to łatwe. Zakres zagadnień i problemów związanych z ratowniczymi badaniami wykopaliskowymi jest niezwykle szeroki, dotyczy przede wszystkim dostępu do terenu, terminów wydawania decyzji przez Wojewódzkich Konserwatorów, częstotliwości odbiorów i oględzin konserwatorskich. W przypadku tych ostatnich kwestii często znaczny wpływ na realizację zleczanych zadań mają niedobory kadrowe lub sprzętowe Urzędów Konserwatorskich. Natomiast pozyskiwanie dostępu do obszaru badań uzależnione jest od dobrej woli właścicieli terenu.

Pomimo upływu już trzech dekad wykonywania archeologicznych prac na dużych inwestycjach, można dojść do wniosku, że w naszym kraju nie wypracowano jednego spójnego systemu działania w przypadku archeologicznych badań inwestycyjnych. Co więcej, interpretacja tych samych przepisów w każdym województwie przez właściwe urzędy jest odmienna.

Ostatni etap prac archeologicznych, z którym mamy do czynienia podczas realizacji inwestycji drogowych, to wspomniany już wcześniej nadzór nad robotami ziemnymi. W przypadku odkrycia przez nadzór archeologiczny zabytku ruchomego lub nieruchomego, Wojewódzki Konserwator po oględzinach w drodze decyzji wstrzymuje roboty budowlane i nakazuje wykonanie ratowniczych badań wykopaliskowych

na wskazanym terenie (fot. 6). Odkryte przez nadzór stanowiska archeologiczne i związane z nimi przestoje prac budowlanych mają istotny wpływ na realizację inwestycji. Ten etap prac archeologicznych może generować najwięcej wydatków dla inwestora. Wynika to nie tyle z samej wartości badań, ale z wysokości rozszczeń firm budowlanych.

Od pewnego czasu daje się zauważyć trend wynikający głównie z doświadczeń inwestorskich. Można stwierdzić, że w ostatnim czasie doktryna konserwatorska i archeologia, jako dziedzina ulega zmianom. Otóż pewna pula zabytków, która wcześniej nigdy albo niezmiernie rzadko trafiała do ewidencji zabytków, obecnie odkrywana jest w czasie prac budowlanych, co niestety staje się podstawą do wstrzymania prac oraz ratowniczych badań wykopaliskowych. Są to zazwyczaj różnego rodzaju dobra kultury współczesnej takie jak zapomniane, porzucone i niszczące cmentarzyska, mogiły wojenne¹, ale też mogiły i pochówki pod przydrożnymi krzyżami i kapliczkami (fot. 7). Poza tym wchodzi tu w rachubę pozostałości, które mieszczą się w pojemnej kategorii archeologii industrialnej², fortyfikacje polowe (fot. 8)³, obozy jenieckie oraz zupełnie specyficzne kategorie ruchomych zabytków techniki np. wojskowej⁴. Osobną kategorią są pola bitew gęsto rozsięte na terenie naszego kraju [1].

Zarysowana wcześniej problematyka wplata się w szerszą dyskusję toczącą się od kilku lat w środowisku archeologiczno-konserwatorskim o to, co uznaje-

¹ Np.: M. Bohr, P. Janczewski, P. Kraus, Chotyniec 7 (AZP 5/105-86). Wielokulturowe stanowisko w pow. jarosławskim, woj. podkarpackie, t. 2, Wrocław 2012, s. 88–89, mps w archiwum GDDKiA; M. Milewski, *Sprawozdanie z archeologicznych badań wykopaliskowych na stanowisku Nowa Osuchowa nr 2, na trasie planowanej rozbudowy drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S 8, odc. węzeł „Poręba” – obwodnica Ostrowi Mazowieckiej*, „Rocznik Ostrowski” 2016, nr 2, s. 114–132; A. Ossowski, J. Piątek, P. Brzeziński, G. Zielińska, M. Parafiniuk, *Identyfikacja stanowiska szkieletowego z okresu II wojny światowej*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2009, nr 3, s. 243–247.

² Np.: A.I. Zalewska (red.), *Archeologia współczesności* Warszawa 2016; „Kurier Konserwatorski” 2017, nr 14.

³ Np. W. Mazurek, *Ślady wojen XX wieku pod drogami Lubelszczyzny*, [w:] *Drogi Lubelszczyzny, odkrycia i badania archeologiczne*, Lublin 2016, s. 271–281.

⁴ Np. E. Mitrus, *Sprawozdanie z archeologicznych, ratowniczych badań wykopaliskowych stanowiska nr 6 w Żerdzi, gm. Żyrzyn, AZP 72-76/40, wykonanych w związku z budową drogi ekspresowej S 17 Garwolin – Kurów, odcinek węzeł „Skrudki” – węzeł „Sielce” (bez węzłów)*, Lublin 2017, mps w archiwum GDDKiA.

a)



b)



Fot. 5. Przykładowe ratownicze badania wykopaliskowe: a) Obwodnica Inowrocławia – autor Marcin Biskup; b) Autostrada A4 okolice Krakowa – autor Adam Golański

my za zabytek i tym samym za stanowisko archeologiczne. Inwestor stojący z boku sporów doktrynalnych o definicję, czy koncepcje może postawić sobie pytanie – co z takiego rodzaju zabytkami robić, zwłaszcza gdy zagrożone są terminy realizacji inwestycji. Paradoksalnie w przypadku klasycznych badań – akademickich, zazwyczaj nie są one uznawane za zabytki archeologiczne, którymi stają się de facto podczas robót budowlanych – „odkrywane” przez nadzór archeologiczny.

W związku z tym zasadne jest uwzględnianie powyższych kategorii „zabytków” w zlecanych badaniach rozpoznawczych. Niestety zdarza się jeszcze, że występują sytuacje, w których „z zaskoczenia” odkrywane jest w trakcie budowy



Fot. 6. Nadzór nad robotami ziemnymi – przykładowe stanowisko odkryte podczas nadzoru – autostrada A1 Stobiecko Szlacheckie (autor Krzysztof Błaszczyk)



Fot. 7. Przykłady pochówków pod przydrożnymi krzyżami – droga S8 Krajewo Korytki: (a) autor Marek Milewski, b) autor Weronika Bujnowicz



Fot. 8. Fortyfikacje polowe z II wojny światowej – droga S7 Okolice Stomnik (autor Iga Fabiszak)

nowożytnie cmentarzysko, które zaznaczone było na archiwalnych mapach, ale nie znajdowało się w żadnych ewidencjach konserwatorskich, czy gminnych i w związku z tym nie zostało wskazane przez Wojewódzkiego Konserwatora w decyzji określającej zakres prac i badań ratowniczych.

Przykłady badanych stanowisk archeologicznych

W ciągu ostatnich dwudziestu lat na inwestycjach drogowych finansowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad odkryto i przebadano tysiące stanowisk archeologicznych. Wśród nich były takie odkrycia, które zmieniły nasze wyobrażenie o przeszłości, a ich wartość naukowa i poznawcza jest wyjątkowa. Nawet stanowiska pozornie ubogie, które dawniej nie cieszyły się zainteresowaniem naukowców, obecnie badane na inwestycjach GDDKiA przynoszą znaczne korzyści naukowe.

Spośród wielu interesujących odkryć zupełnie wyjątkowym w skali historii Polski jest stanowisko w miejscowości Bodzia (na Kujawach), na którym odkryto pozostałości cmentarzyska elit państwa wczesnopiastowskiego. Warto również wymienić inne interesujące odkrycia – w miejscowościach Domasław oraz Dunino (obydwie miejscowości na Dolnym Śląsku) odkryto bardzo bogato wyposażone groby datowane na wczesny okres epoki żelaza. Ponadto w miejscowości Wtórek (Wielkopolska) odkryto skarby monet rzymskich ukryte na terenie dawnej osady mieszkalnej. Równie interesujące były odkrycia poczynione w mazowieckich miejscowościach Krze Duże oraz Nagoszewo, gdzie

przebadano niezwykle dobrze zachowane pozostałości wsi z okresu średniowiecza i wczesnej nowożytności.

Podsumowanie

Bez wzajemnego zrozumienia celów, ale również występujących ograniczeń na linii służby konserwatorskie – archeolodzy – inwestorzy inwestycji drogowych, nie jest możliwe zapewnienie należytej ochrony zabytkom czy też dobrom kultury współczesnej znajdującym się na terenie realizowanych inwestycji drogowych. Na przestrzeni ostatnich lat obserwowany jest znaczny postęp we wzajemnych relacjach, jednak nie należy popadać jeszcze w zbyt optywizm. Droga do celu, jakim jest sprawna realizacja inwestycji drogowych bez zagrożeń wynikających z ochrony wspólnego dziedzictwa, jest jeszcze daleka. GDDKiA posiada w omawianej dziedzinie wiele doświadczeń, które pozwalają sprawnie realizować inwestycje zaplanowane m.in. w Programie Budowy Dróg Krajowych.

Bibliografia

(Dokończenie artykułu ze strony 321)

- [22] Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26.09.2014 r. zmieniające zarządzenie w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz z Załącznikiem – Tekst ujednolicony Zarządzenia nr 27 z dnia 31 maja 2013 r.
- [23] Porozumienie w sprawie współpracy jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie współdziałania podczas zdarzeń drogowych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych z dnia 17 grudnia 2017 r.
- [24] Porozumienie o współpracy w zakresie odstąpienia od poboru opłat oraz przywrócenia poboru opłat, a także zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 31.10.2018 r. pomiędzy GDDKiA a GITD
- [25] Zasady działań umożliwiających rozładowywanie zatoru przy długotrwałym zablokowaniu jezdni dróg szybkiego ruchu zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu, Wrocław, luty 2019 r.

Witryny internetowe

- [26] <https://pl.wikipedia.org/wiki/Bezpieczenstwo>, dostęp wrzesień 2019 r.
- [27] <http://fundacjaprometeusz.pl/blog/zdarzenia-mnogie-i-masowe/>, dostęp wrzesień 2019 r.

- [28] <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>, dostęp wrzesień 2019 r.
- [29] https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k9/dokumenty/druki/1200/1215.pdf, dostęp wrzesień 2019 r.
- [30] https://www.straz.gov.pl/panstwowa_straz_pozarna/krajowy_system_ratowniczo_gasniczy, dostęp wrzesień 2019 r.
- [31] www.straz.gov.pl, dostęp wrzesień 2019 r.
- [32] <https://www.gov.pl/web/zdrowie/system-panstwowe-ratownictwo-medyczne>, dostęp wrzesień 2019 r.
- [33] <https://gddkia.gov.pl>, dostęp wrzesień 2019 r.
- [34] <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/30979/RATUNEK-2018-cwiczenia-sluzb-ratowniczych-i-GDDKiA> dostęp sierpień 2019 r.
- [35] <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/28072/Wroclawskie-porozumienie-pomiedzy-GDDKiA-a-KW-PSP>
- [36] <https://www.viatoll.pl/pl/a/711-ustawa-dajaca-mozliwosc-odstapienia-od-pobierania-oplat-na-autostradach-podpisana>
- [37] <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/28723/Korytarz-Zycia-tylko-tylko-dwa-slowa-ktore-moga-uratowac-niejedno-zycie>
- [38] <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/33914/Odliczamy-do-wakacji>, dostęp sierpień 2019 r.
- [39] <https://www.gddkia.gov.pl/pl/3808/Aktualnosci>, dostęp sierpień 2019 r.

Materiały udostępnione przez GDDKiA

- [40] Dane wewnętrzne i zbiory elektroniczne GDDKiA Oddział we Wrocławiu.