

BUDOWA AUTOSTRAD JAKO ZAGROŻENIE DLA DZIEDZICTWA ARCHEOLOGICZNEGO

Podjęcie programu budowy autostrad płatnych oraz dróg ekspresowych w Polsce oznacza, iż w najbliższych latach setki obiektów archeologicznych, stanowiących istotną część spuścizny kulturowej, związanej z zamierzoną przeszłością oraz wczesnymi dziejami ziem polskich, ulegną bezpowrotnemu zniszczeniu.

Przyjmując, że w obrębie każdego km bieżącego tych arterii zostaną naruszone i przemieszczone górne nawarstwienia w pasie szerokości około 100 m, a ogólna długość planowanych autostrad ma wynieść 2600 km, obszar do przebadania metodami archeologicznymi obejmie 260 km², tj. 26000 ha powierzchni. Niezależnie od wspomnianej przestrzeni w polu obserwacji i interwencji konserwatorskiej winny znaleźć się dodatkowo zewnętrzne pasy wzdłuż autostrad, szerokości 25-50 m, obejmujące węzły komunikacyjne, stacje poboru opłat, miejsca obsługi podróżnych (MOP-y), wiadukty itp., niektóre o powierzchni 6-8 ha. Jeśli więc powiemy, że obszar ok. 350 km² podlegać powinien ścisłej kontroli konserwatorskiej, będzie on zbliżony do tego, jaki uwzględnić musimy w naszych projektach badawczych.

W sferze ścisłej kontroli PSOZ znaleźć się winny również wszelkiego rodzaju złoża piasku, kruszywa itp., których eksploatację prowadzić już będą koncesjonariusze. Dotyczyć to może miejsc, położonych nierzadko w odległości 20-30 km od trasy danej autostrady. Przykładowo wspomnieć tu można, że np. na odcinku od Dynowa do Przemysła wytypowano już liczne zwirownie do eksploatacji, m.in. w związku z budową zbiornika wodnego na Sanie pod Krasieczynem, a bez wątplenia wykorzystane one będą również dla celów autostrady.

Jakkolwiek realizacja omawianej inwestycji objąć ma cykl 20-letni, w pierwszych 6-8 latach liczyć się należy ze spiętrzeniem prac budowlanych zwłaszcza w obrębie odcinków, odznaczających się niestety koncentracją rozległych obiektów osadniczych. Oznacza to, że na taki właśnie okres

planować wypadnie realizację dużej części badań wykopaliskowych.

Gronu specjalistów, któremu prezentuję niniejsze uwagi, nie trzeba uzasadniać konieczności podjęcia zdecydowanych działań i całkowitego przewartościowania dotychczas wykorzystywanej w naszym kraju metodyki badawczej, tak w zakresie organizacji, jak i realizacji tych prac. Doświadczenia, uzyskane przy budowie gazociągu tranzytowego i całokształt tamtejszych prac wykopaliskowych, są ważnym wzorcem dla zastosowania ich przy podobnych badaniach w obrębie autostrad.

Przedłożone dotąd Ministerstwu Kultury i Sztuki do uzyskania decyzji lokalizacyjnych "Materiały lokalizacyjne ..." w części, zwanej "Ocenami oddziaływań autostrady na dobra kultury objęte ochroną", a także wyniki dotąd przeprowadzonych w odniesieniu do części obszarów objętych planowaną budową, uzupełniających badań powierzchniowych i sondażowych w obrębie hipotetycznych stanowisk, zezwalają na zwrócenie uwagi na następujące kwestie.

1. W odniesieniu do obiektów naziemnych o własnej formie krajobrazowej, jak grodziska czy nekropole kurhanowe, nie zaznaczyły się wyraźniejsze strefy lub miejsca kolizyjne, a na etapie przygotowania założeń lokalizacyjnych podjęto niezbędne korekty zezwalające na bezkolizyjne przesunięcie projektowanej arterii. W skali ogólnopolskiej na całkowitą dewastację narażone były 3 grodziska wraz z sąsiadującym z nimi terenem, strefą hipotetycznego osadnictwa podgrodownego.

W odniesieniu do zachodnich odcinków autostrady A-4/A-12, przebiegających przez niedostępne, a tym samym nierozpoznane archeologicznie strefy leśne, liczyć się należy z możliwością natrafienia na nekropole kurhanowe, głównie z epoki brązu, podobne do występujących wzdłuż Nysy Łużyckiej oraz na zachód od niej. Nie zostały one zarejestrowane ani przez badaczy nie-

mieckich okresu międzywojennego, ani też przez aktualnie działającą na tych terenach służbę konserwatorską.

Również nie stwierdzono kolizji z relikdami historycznych założeń architektonicznych i urbanistycznych, wymagających konserwatorskiej interwencji archeologicznej, co nie oznacza jednak zaniechania podjęcia podobnej przez architektów i historyków sztuki.

2. W odniesieniu do archeologicznych obiektów podziemnych, do momentu uzyskania wyników uzupełniających badań powierzchniowych oraz sondażowych, nie ma możliwości określenia skali kolizji z projektowanym przebiegiem danego odcinka autostrady. Nie jest też możliwe dokładniejsze zaplanowanie zakresu niezbędnych dalszych czynności konserwatorskich, w tym zwłaszcza prac wykopaliskowych, poza opracowaniem i przyjęciem do realizacji ogólnego tylko ich zakresu.

Formy finansowania niezbędnych badań ratowniczych w obrębie wielkich inwestycji, w tym tzw. liniowych, odbiegają w naszym kraju od podobnych rozwiązań zagranicznych. Uprowadzając krytyczne głosy, chciałbym podkreślić, iż postulaty podjęcia starań celem przerzucenia całokształtu kosztów wyłącznie na koncesjonariuszy, przy aktualnie przyjętych rozwiązaniach organizacyjno - prawnych, nie mają szans realizacji. Stwierdzić należy, że wśród kilku wyłonionych dotąd konsorcjów budowy autostrad, żadne nie zyskało dotąd zezwolenia na podjęcie budowy tych arterii.

W odniesieniu do fazy przed rozpoczęciem wspomnianych prac, Ustawa o autostradach płatnych z 27.10.1994 r. (Dz. U. 127 z 2.12.94) w art. 12 ust. 3 nakłada na Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad (ABiEA), w ramach otrzymywanych dotacji, ustalanych corocznie w ustawie budżetowej, obowiązek finansowania prac studialnych i dokumentacyjnych oraz całokształtu ratowniczych badań archeologicznych (i innych) wraz z opracowaniem ich wyników. Istotny jest tu również fakt, określony Rozporządzeniem Rady Ministrów z 23.12.1996 r. (Dz. U. 156, pkt. 782),

że niezrealizowane w danym roku planowane nakłady przechodzą na rok następny. Oznacza to, że Agencja ma pełne podstawy prawne i finansowe do zawierania umów na okres dłuższy, niż rok.

Na wspomnianą wyżej fazę przypada zdecydowana część planowanych badań ratowniczych, ponieważ w pierwszym rzędzie budową objęte zostaną niestety te odcinki, które odznaczają się koncentracją rozległych obiektów archeologicznych, o czym będzie mowa dalej.

W fazie drugiej, tj. w okresie samej budowy, niezbędna jest organizacja stałego dozoru konserwatorskiego oraz rozpoznania drogą wykopalisk obiektów, ujawnionych dopiero podczas wielkopłaszczyznowych prac budowlanych. Ustawodawstwo w naszym kraju nie przewiduje niestety obowiązku ich finansowania przez koncesjonariuszy, jakkolwiek możliwość taka w ich świetle istnieje, tyle że będzie to wymagało podjęcia pertraktacji. Odnośny projekt złożony do Min.Finansów nie doczekał się do dziś dnia odpowiedzi i należy w tym kierunku podjąć zdecydowane działania. Wysuwam postulat zajęcia się tą kwestią przez dzisiejsze Zebranie.

Przypomnieć tu dalej należy o fakcie nie dla wszystkich oczywistym, że czym później koncesjonariusz przystąpi do budowy danego odcinka autostrady, tym więcej czasu pozostanie w naszej dyspozycji do przeprowadzenia niezbędnych badań wykopaliskowych. Wykluczyć należy możliwość wielokrotnego zatrzymywania budowy, co wiąże się z bardzo wysokimi kosztami przestojów - fakt ten spotka się ze zdecydowanymi oporami ze strony koncesjonariuszy, z wyjątkiem pojedynczych, szczególnie uzasadnionych przypadków. W nowym układzie WKZ a wojewoda liczyć się należy ze zdecydowaną podległością tych pierwszych, a więc z realizacją zadań konserwatorskich zgodnie z planami i harmonogramem rozwojowym danego województwa.

W skali ogólnopolskiej zwrócić należy uwagę na kilka regionów, w obrębie których konieczne jest podjęcie prac wykopaliskowych jak najszybszym terminie i na dużą skalę, tak by ich realizacja nie kolidowała z harmonogramem

budowy. Do wyróżniających się stref należą następujące:

W odniesieniu do autostrady A-1 dotyczy to przede wszystkim Kujaw, a więc południowej części woj. woj. toruńskiego i włocławskiego, z uwagi na koncentrację wyróżniających się tam stref intensywnego osadnictwa neolitycznego. Ponieważ nie przeprowadzono dotąd uzupełniających badań rozpoznawczych w obrębie woj. gdańskiego oraz na południe od granic woj. woj. toruńskiego i włocławskiego określenie skali faktycznego stopnia zagrożenia tamtejszych obiektów nie jest jeszcze możliwe.

W ramach autostrady A-2 w obrębie Wielkopolski stanowiska koncentrują się w pasie długości 60-70 km na zachód od Poznania, w ramach którego stwierdzono wystąpienie kilku wielohektarowych obiektów oraz w drugim pasie, między Poznaniem a Wrześnią. Bez wątplenia ostatni z odcinków uznać należy za obszar newralgiczny ze względu na krótki termin przeprowadzenia projektowanych badań wykopaliskowych. Agencja planuje rozpoczęcie pierwszych prac budowlanych jeszcze w br.

Nie został dotąd rozpoznany w dostatecznym zakresie odcinek od Konina przez Warszawę do Terespoła. W przypadku zatwierdzenia lokalizacji autostrady przez Skierniewice - węzeł Konotopa na przedmieściach Warszawy oraz przez dzielnicę Ursynów, interwencji konserwatorskiej podlegać winien rejon Grodziska Maz. - Pruszkowa, ze względu na strefę występowania obiektów hutniczych z pierwszych wieków po Chr. Tereny te, z wyjątkiem zespołu w Biskupicach, rozpoznane są niedostatecznie. Kolejną strefą to rozległy pas wydm polodowcowych wzdłuż wschodniego brzegu Wisły, bogaty w stanowiska mezolityczne i neolityczne.

W obrębie autostrady A-4 rozległe obiekty wystąpiły w rejonie Wrocławia i w obrębie woj. opolskiego, a więc na żyznych terenach dolnośląskich, dalej w okolicach Krakowa oraz między Rzeszowem a Przemyślem/Mościskami, w pasie lessowym wzdłuż północnego progu karpackiego. Aktualne decyzje o udzielenie wskazań lokalizacyj-

nych dla ostatniego odcinka za obowiązujący przyjęły tzw. wariant z przejściem Korczowa. Przebiega on przez obszary mniej żyzne i co dla nas ważne, odznaczające się znacznie mniejszą liczbą obiektów osadniczych.

Nie przedstawiono dotąd do zaopiniowania dokumentacji dla autostrady A-3 ze Szczecina w kierunku południowym do granicy z Czechami. Zaprezentowanie więc potencjalnych miejsc kolizji, zwłaszcza w rejonie Myśliborza-Gorzowa Wlkp., ziemi lubuskiej i strefy lasów dolnośląskich, jest jeszcze niemożliwe.

Wszelkie prace badawcze o charakterze archeologicznym podzielić należy na kolejne, ściśle związane ze sobą etapy. Dotychczasowe doświadczenia Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych zezwalają na przedstawienie kilku istotnych spostrzeżeń.

Etap I. Przygotowane przez Biura Projektowe dokumentacje lokalizacyjne, określane jako "Materiały lokalizacyjne autostrady...", obejmują m.in. "Ocenę oddziaływania autostrady na dobra kultury objęte ochroną". Wykonanie ich powierzane było z reguły przypadkowo dobranym rzeczoznawcom z listy MKiS. Na tym etapie Agencja nie ingeruje w ich prace, pozostawiając wykonawcom swobodę postępowania, zaś Ośrodek nie ma możliwości kontroli dokładności wykonania niezbędnej dokumentacji. Przekazywana do tej pory Ośrodkowi przez MKiS, zgodnie z przyjętą procedurą dokumentacja wykazała liczne braki i niedociągnięcia w stosunku do wymogów "Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dn.5.06.1995 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną" (Dz.U. z 5.06.1995, nr 64, poz.332). Zgodnie z § 3 zasadnicze elementy oceny winny objąć :

- charakterystykę wraz z syntetycznym rejestrem dóbr kultury objętych ochroną na podstawie szczegółowych przepisów;

- analizę i ocenę potencjalnych zagrożeń dla dóbr kultury, ze wskazaniem obiektów archeologicznych i historycznych narażonych na zniszczenie lub trwałe uszkodzenie;
- założenia programów przeprowadzenia badań i studiów poprzedzających pozwolenie na budowę, w tym archeologicznych, uzupełniających badań rozpoznawczych oraz badań wykopaliskowych obiektów narażonych na zniszczenie;
- założenia programów ratowniczych badań obiektów archeologicznych i historycznych odkrywanych w fazie prac budowlanych oraz ich zabezpieczenia;
- program rozwiązań i przedsięwzięć ograniczających negatywne oddziaływania na te obiekty w fazie eksploatacji autostrad.

Przedstawione do oceny materiały lokalizacyjne wykazują, że w odniesieniu do obiektów archeologicznych ich wykonawcy z reguły nie przeprowadzili wymaganych rozporządzeniem z 1995 r. ani uzupełniających badań powierzchniowych, ani tym bardziej sondaży w obrębie potencjalnych stanowisk, a co gorsza, nie konsultowano formułowanej oceny z właściwymi WKZ. Prace realizowane w 1996 r. obejmowały ten właśnie etap badań, którego wyniki stanowią podstawę do zaplanowania dalszych czynności konserwatorskich.

Jakkolwiek wymienione powyżej elementy oceny w ogólnym zakresie obejmują kolejne zabiegi konserwatorskie, to Ośrodek postuluje również konieczność podjęcia niezbędnych działań, zmierzających do włączania wyróżniających się obiektów sąsiadujących z autostradą (w tym i archeologicznych), w jej infrastrukturę. Rozumieć pod tym należy lokalizację parkingów (tzw. MOP-y) w sąsiedztwie obiektów lub zespołów zabytkowych, jak np. w rejonie Giecza, czy też tworzenie skansenów z odnośną ekspozycją. Kwestie te wymagają przygotowania szczegółowych projektów, a także podjęcia studiów w zakresie oceny charakteru i stanu zachowania naziemnych obiektów architektonicznych oraz założeń parkowo-dworskich. Materiał archiwalny znajdujący się w posiadaniu zarówno ODZ, jak i wojewódzkich

placówek PSOZ, nie odpowiada faktycznemu stanowi rzeczy. Potwierdziła to ekspertyza dla odcinka w obrębie woj. gdańskiego, wykonana na zlecenie Ośrodka przez profesjonalny zespół badawczy.

Również i dane archiwalne dotyczące stanu rozpoznania obiektów archeologicznych, a znajdujące się w agendach służby konserwatorskiej, są niestety niepełne. Wartość przygotowywanych "Ocen oddziaływania autostrady na dobra kultury..." deprecjonowana jest jeszcze faktem, że wykonawcy ci w licznych przypadkach unikali zapoznawania się z aktualnymi danymi, dostępnymi w terenowych oddziałach PSOZ, opierając się wyłącznie na niepełnych materiałach znajdujących się w posiadaniu ODZ, MKiS warunkowo uzgodnił lokalizację poszczególnych odcinków autostrad pod rygorem dokonania niezbędnych uzupełnień, wynikających ze wspomnianego Rozporządzenia z 1995 r. i wymogów, związanych z ochroną dóbr kultury. Na tym tle wystąpiły istotne rozbieżności między MKiS a Agencją Budowy i Eksploatacji Autostrad, która przez dłuższy czas kwestionowała zasadność tego typu badań uzupełniających i stąd perturbacje, z jakimi mieliśmy do czynienia w 1996 r. Praktyka badawcza wykazała jednoznacznie, że dopiero tak uzupełniony materiał stanowić może podstawę do sformułowania dalszej strategii postępowania konserwatorskiego.

W 1996 roku uzupełniające badania rozpoznawcze przeprowadzono na ogólnej długości ok. 800 km w obrębie autostrad A-1 (woj. bydgoskie i toruńskie), A-2 (od Świecka do Wrześni) oraz A-4 /12 (od granicy z Niemcami do Tarnowa). Wykazały one, że ok. 60-70% stanowisk określonych na podstawie AZP i ujętych w ocenach, zweryfikowano negatywnie w rezultacie wykonania sondaży. Oznacza to, że materiał ujawniony na ich powierzchni jest wtórnego pochodzenia. Należy również dodać, że uzupełniające badania powierzchniowe doprowadziły do odkrycia ok. 10% nowych stanowisk. Wymagają one jednak weryfikacji sondażami.

Agencja w 1996 roku nie udzieliła Ósrodkowi zezwolenia na organizację tego typu badań rozpoznawczych w obrębie województw, dla których nie uzyskano dotąd decyzji lokalizacyjnych ze strony miejscowych władz. W związku z tym nie udało się ich podjąć w obrębie dalszych odcinków o długości ok. 400 km, mimo gotowości ze stron ekip archeologicznych.

Etap II. Obejmuje właściwe prace wykopaliskowe o charakterze wielkopłaszczyznowym w obrębie zagrożonych obiektów. Podstawę zakwalifikowania ich do badań stanowią działania podjęte na etapie poprzednim. Obowiązywać będzie pełne rozpoznanie danego stanowiska na szerokość pasa autostrady, tj. ok. 100 m. W tym przypadku na Agencji spoczywa obowiązek dokładnego wytyczenia osi projektowanej autostrady oraz organizacja prac ziemnych, związanych z odhumusowaniem terenu zajętego przez potencjalne stanowisko. Związane jest to z koniecznością "zagospodarowania" humusu stanowiącego praktycznie własność koncesjonariusza. Kwestie te wymagają od przyszłych wykonawców badań wykopaliskowych uzgodnień z Agencją przy ustalaniu warunków i zakresu umów na ich wykonanie.

Etap ten, który powinien być zakończony przedstawieniem wyników badań, rozpoczęty zostanie wiosną br. W pierwszej kolejności prowadzone będą badania na odcinkach zaplanowanych do rozpoczęcia budowy w najbliższym czasie. Są nimi:

- dla A-2 woj.poznańskie na odcinku Poznań - Września i woj. konińskie na odcinku Września - Konin, przy czym we wschodniej części tego ostatniego konieczne jest przeprowadzenie badań I etapu ;
- dla A-4 od Wrocławia (węzeł "Bielany") do Gliwic (węzeł "Sośnica"), a także woj.krakowskie od granicy z woj. katowickim do przedmieść Krakowa, tj. na długości istniejącej już autostrady, przewidzianej do rozbudowy i modernizacji.

Jak dotąd nie uzyskano decyzji w odniesieniu do autostrad:

- A-1 dla woj.gdańskiego oraz od granic woj. toruńskiego i wrocławskiego aż do granicy państwowej z Czechami, w obrębie których konieczne jest przeprowadzenie uzupełniających badań I etapu;

- dla A-2 dla całego odcinka od Świecka do Poznania, w obrębie którego badania II etapu winny być rozpoczęte w jak najszybszym czasie oraz dla odcinka od Konina do Sochaczewa wymagającego badań I etapu. Odcinek przebiegający przez Warszawę nie uzyskał, jak dotąd, wskazań lokalizacyjnych, a rozpoczęcie badań rozpoznawczych jego końcowej części od Warszawy do Terespoła uzależnione jest od przyjęcia ostatecznego rozwiązania dla węzła warszawskiego;

- dla A-4/12 dla odcinków od granic z Niemcami do Wrocławia oraz od Krakowa do Tarnowa, w obrębie których winny być rozpoczęte badania II etapu. W przypadku woj.opolskiego oraz katowickiego, z uwagi na rozpoczęcie w br. pierwszych prac budowlanych w zakresie robót mostowych, niezbędna będzie również organizacja nadzorów archeologicznych w obrębie placów budów, połączonych z uzupełniającymi badaniami wykopaliskowymi. Końcowy odcinek od Tarnowa do granicy z Ukrainą wymaga podjęcia badań rozpoznawczych, zwłaszcza, że strona ukraińska preferuje tzw. przejście Korczowa, tj. realizację wariantu północnego. Rejon Przeworska - Jarosławia w zakresie archeologicznym należy do słabo rozpoznanych.

Etap III. Przypada on na następną fazę prac budowlanych, w ramach których niezbędna będzie organizacja całodobowych nadzorów archeologicznych oraz dyspozycyjnych ekip szybkiego reagowania (wykopaliskowych), które winny niezwłocznie przystępować do badań obiektów, ujawnionych w tej fazie prac budowlanych. Wymagać to będzie również uzgodnień z odnośnymi koncesjonariuszami - inwestorami, ponieważ dotyczy kilku istotnych kwestii.

Po pierwsze - rozpoczęcie prac budowlanych uzależnione będzie od uzyskania zezwolenia od odnośnych resortów państwowych, w tym

instytucji związanych z ochroną dóbr kultury, zwłaszcza placówek PSOZ oraz MKiS. W przypadku pierwszych liczyć się jednak należy z silnymi naciskami wojewodów, zmierzającymi do jak najszybszego rozpoczęcia cyklu budowlanego i bezkolizyjnego jego realizacji.

Po drugie - ustawodawstwo polskie nie nakłada na koncesjonariuszy obowiązku finansowania tych badań, a dotyczy to pokrycia kosztów stałych dozorów, ciągłego pogotowia ekip wykonawczych, jak i przeprowadzenia niezbędnych prac wykopaliskowych na obiektach odkrywanych w trakcie budowy oraz opracowania wyników tych badań.

Po trzecie - dążyć należy do tego, aby inwestor dokonał w pierwszej kolejności odhumusowania całości placu budowy wraz z terenem przeznaczonym pod elementy infrastruktury dla umożliwienia przeprowadzenia ostatecznej penetracji. Inwestor powinien zrozumieć, iż tylko w ten sposób uniknie niezbędnego zatrzymywania prac budowlanych.

Po czwarte - konieczne będzie podjęcie starań u inwestorów o uzyskanie doraźnej pomocy technicznej w formie udostępnienia ciężkiego sprzętu do wielkopłaszczyznowych prac ziemnych. Inwestor winien być przeświadczony, iż pomoc taka służy jego interesom.

W nawiązaniu do powyższych uwag konieczne wydaje się ich uzupełnienie o kwestie o charakterze ogólnym.

Ze względu na to, że w bliskiej przyszłości członkostwo Polski w Unii Europejskiej stanie się najpewniej faktem dokonany, już obecnie obowiązuje nas konieczność wdrażania międzynarodowych rozwiązań prawnych, dotyczących szeroko pojętej ochrony dóbr kultury. W odniesieniu do potencjalnych koncesjonariuszy, w tym zwłaszcza, obcych konsorcjów i mając na względzie wciąż niestety niespójne rozwiązania w naszym kraju, przypomnieć należy o nader ważnym dokumencie. Mam na myśli "Kartę Lozańską" z 1989 roku. Jest to "Międzynarodowa Karta Ochrony i Zarządzania Dziedzictwem Archeologicznym ICAHM - ICOMOS", określająca zasady ochrony i fachowej

opieki nad dziedzictwem archeologicznym. Jak dotąd nie doczekała się ona ratyfikacji ze strony polskiej i wypadnie tu przypomnieć odnośnym czynnikom w naszym kraju o konieczności szybkiego podjęcia w tym kierunku niezbędnych kroków.

Niektóre z elementów tego dziedzictwa są częściami składowymi architektury. W odniesieniu do nich obowiązują też kryteria ochrony ustalone w 1964 roku w "Karcie Weneckiej", będącej postanowieniami i uchwałami II Międzynarodowego Kongresu Architektów i Techników Zabytków w Wenecji, a obejmującej m.in. "Międzynarodową Kartę Konserwacji i Restauracji Zabytków i Miejsc Zabytkowych". Również zasady i tej "Karty" winny obowiązywać w naszym kraju.

Wspomniana "Karta Lozańska" definiuje termin "dziedzictwa archeologicznego" (art.1), a także podstawowe zasady jego ochrony, wskazując jednoznacznie, że "... polityka ochrony dziedzictwa archeologicznego musi stanowić integralny składnik polityki dotyczącej przestrzennego zagospodarowania terenu..." , a jego ochrona "... powinna być integrowana na płaszczyźnie polityki planowania przestrzennego na poziomie międzynarodowym, narodowym, regionalnym i lokalnym" (art.2).

W art.3 czytamy, że : " Prawodawstwo zabrania niszczenia, degradowania i zmieniania wszelkich archeologicznych stanowisk i zabytków, obiektów i obszarów archeologicznych wraz z ich otoczeniem bez zgody odpowiednich władz archeologicznych. Z zasady, gdy musi być zapobiegane zniszczeniu zabytku archeologicznego, należy wymagać pełnego zakresu badań archeologicznych oraz pełnej dokumentacji".

I dalej w art.3: "...na inwestorach powinien spoczywać określony ustawowo obowiązek rozpoznania dziedzictwa archeologicznego przed rozpoczęciem realizacji projektów inwestycji, wraz z zapisem, że koszty takich badań powinny być uwzględnione w kosztorysie całego przedsięwzięcia".

Zwracam się do Organizatorów niniejszej konferencji o wystąpienie z wnioskiem do Komisji

Kultury Sejmu PR. o ratyfikację "Karty Lozań-
skiej", której znaczenia dla programu ratow-

niczych badań w obrębie wielkiej inwestycji, w
tym budowy autostrad, nie muszę tu uzasadniać.