

# ROZWÓJ KOMUNIKACJI A OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO



ZESZYTY  
NAUKOWO-TECHNICZNE  
ODDZIAŁU STOWARZYSZENIA  
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW  
KOMUNIKACJI W KRAKOWIE

seria: **MATERIAŁY  
KONFERENCYJNE**

Nr 14  
(Zeszyt 48)

Kraków 1996



ZESZYTY NAUKOWO-TECHNICZNE  
ODDZIAŁU STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW  
KOMUNIKACJI W KRAKOWIE  
seria: MATERIAŁY KONFERENCYJNE  
Nr 14  
(Zeszyt 48)

RESEARCH AND TECHNICAL PAPERS  
OF ASSOCIATION FOR TRANSPORTATION ENGINEERS  
IN CRACOW  
series: PROCEEDINGS  
No 14  
(vol. 48)

# **ROZWÓJ KOMUNIKACJI A OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO**

## **TRANSPORT DEVELOPMENT VERSUS CULTURAL HERITAGE PROTECTION**

Kraków 1996

# SPIS TREŚCI

Od Redakcji	7
<b>ARTYKUŁY</b>	9
<b>Böhm A.</b> Studium środowiska kulturowego jako podstawa oceny planowanej w wariantach trasy komunikacyjnej na przykładzie Starego Bielska	11
<b>Bogdanowski J.</b> Droga i krajobraz	23
<b>Bukowski Z.</b> Ochrona dóbr kultury w obrębie budowy autostrad w Polsce	39
<b>Gosztyła M.</b> Komunikacyjne zabytki Ziemi Przemyskiej i Przeworskiej	61
<b>Konopka M., Woyda S.</b> Środowisko kulturowe i autostrada na obszarze aglomeracji warszawskiej	67
<b>Lewczuk J.</b> Nowe inwestycje komunikacyjne a ochrona zabytków archeologicznych na przykładzie działań podejmowanych na terenie województwa zielonogórskiego	83
<b>Mazurowski R.</b> Organizacyjno-metodyczne problemy badań archeologicznych związanych z budową autostrad	89
<b>Michalski T.</b> Zmiany struktury przestrzeni małych portów Pomorza Środkowego w aspekcie współczesnej transformacji w Polsce	101
<b>Michałowski A.</b> Autostrady a zabytkowy krajobraz	111
<b>Palmowski T.</b> Ochrona dziedzictwa kulturowego a perspektywy rozwoju portu w Ustce	115
<b>Parteka T.</b> Wartości dziedzictwa kulturowego w przestrzeni komunikacyjnej	125
<b>Prinke A.</b> Zabytki a autostrada wielkopolska i pierwsze trzy lata doświadczeń	135
<b>Rudnicki A.</b> Analiza funkcji sieci ulic w zespołach zabytkowych - dylemat obwodnicy zachodniej śródmieścia Bielska-Białej	143
<b>Skoplak G.</b> Ciekawostki archeologiczne związane z budową autostrad we Francji	159
<b>Waszkiewicz R.</b> Ochrona dóbr kultury w procesie inwestycyjnym - zagadnienia prawne	169
<b>Zalewski A.</b> Obsługa komunikacyjna zabytkowego śródmieścia Łowicza	173
<b>Zalewski A.</b> Tendencje w obsłudze transportowej obszarów zabytkowych w miastach	189
<b>Zimowski L.</b> Dawne trakty i stacje pocztowe (Dziedzictwo infrastruktury komunikacyjnej)	217
<b>Zimowski L.</b> Poczta wielkopolska w XVIII wieku - drogi i połączenia pocztowe	239
<b>INFORMACJE O KONFERENCJACH ORGANIZOWANYCH PRZEZ ODDZIAŁ SITK W KRAKOWIE</b>	255
<b>INFORMACJE FIRM, PRZEDSIĘBIORSTW I ORGANIZACJI</b>	281

Andrzej Prinke

*Konserwator Zabytków Archeologicznych*

*na woj. poznańskie*

*Muzeum Archeologiczne w Poznaniu*

## ARCHEOLOGIA NA AUTOSTRADACH PIERWSZE TRZY LATA DOŚWIADCZEŃ

### Streszczenie

*W referacie przedstawiono prace i czynności, zrealizowane w ostatnich trzech latach w Dziale Konserwatora Zabytków Archeologicznych nas województwo poznańskie w związku z projektem budowy autostrady A2 na odcinku Świecko-Poznań- Konin, a także uwagi i spostrzeżenia, zgromadzone przy tej okazji. Omówiono kolejno: wstępną promocję problematyki archeologiczno-konserwatorskiej, związanej z projektowaniem i budową autostrad, uzgodnienia projektowe, opracowanie studium pt. "Ocena oddziaływania autostrady A2 na środowisko kulturowe", wdrożenie rozporządzenia MOŚZNiL dotyczącego w/w opracowań, rolę Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych przy Ministrstwie Kultury i Sztuki oraz wykorzystanie doświadczeń, zebranych podczas realizacji analogicznych badań ratowniczych na trasie gazociągu tranzytowego Rosja - Europa Zachodnia. W zakończeniu sformułowano kilka problemów, ujawnionych podczas dotychczasowych prac konserwatorskich, związanych z budową autostrady.*

### 1. Wstęp

Poniższe spostrzeżenia i wnioski sformułowano z perspektywy regionalnej, w oparciu o własne doświadczenia autora. Pełniąc funkcję Konserwatora Zabytków Archeologicznych w regionie, w którym przewiduje się realizację jednego z pierwszych etapów obecne-

go programu budowy autostrad (woj. poznańskie), od ponad trzech lat miałem okazję uczestniczyć w pracach przygotowawczych do tego wielkiego przedsięwzięcia. Poniżej omawiam przebieg tych prac, stan przygotowania służb archeologiczno-konserwatorskich, działających w strukturze Państwowej Służby Ochrony Zabytków i szerzej - całego środowiska archeologicznego - do sprostania temu bezprecedensowemu wyzwaniu oraz ujawnione problemy, wymagające jak najszybszego rozwiązania.

Równie unikalny, jak sam program budowy autostrad, jest wynikający zeń **program ochrony dóbr kultury**, zagrożonych w wyniku jego realizacji. Program ten winien objąć wszystkie obiekty zabytkowe, podlegające ochronie, z którymi koliduje trasa planowanej autostrady.

## 2. Początki

W przypadku regionu wielkopolskiego, omawiany problem pojawił się jako aktualny temat dla służb konserwatorskich już w roku 1991, kiedy to dotarły do nas pierwsze sygnały o planowanej budowie odcinka autostrady A2 na trasie Świecko-Poznań-Konin. Aby jak najwcześniej uzmysłowić inwestorowi skalę i rangę tego problemu, a tym samym zagwarantować problematyce konserwatorskiej odpowiednie miejsce w pracach projektowych i budowlanych, niezwłocznie przygotowaliśmy odpowiednią **akcję promocyjną**, z którą dotarliśmy do kierownictwa spółki "Autostrada Wielkopolska", biur projektów w Poznaniu i Warszawie oraz do lokalnej prasy. Przedstawiliśmy wówczas przybliżone rozmiary ilościowe i jakościowe tego problemu, obowiązujące przepisy oraz wstępne propozycje rozwiązań. Kontakt ze spółką "Autostrada Wielkopolska" zaowocował m.in. interesującą ideą wprowadzenia problematyki archeologicznej do ostatecznego wystroju infrastruktury przyszłej autostrady (informacje dla podróżnych o najcenniejszych zabytkach archeologicznych w najbliższej okolicy - zwłaszcza tych, które odkryto i zbadano w ramach programu ratowniczego podczas budowy autostrady).

## 3. Uzgodnienia projektowe

Kolejnym etapem współpracy służb archeologiczno-konserwatorskich z projektantami i budowniczymi autostrady były rutynowe uzgodnienia projektowe kolejnych koncepcji lokalizacyjnych autostrady. Była to pierwsza okazja do dokonania wstępnej inwentaryzacji kolizji trasy autostrady z obiektami zabytkowymi. Inwentaryzację taką wykonano na mapach 1:25.000. Służby archeologiczno-konserwatorskie mogły szybko dostarczyć niezbędnych danych dzięki dobremu rozpoznaniu terenu naszego województwa pod względem archeologicznym oraz bogatej dokumentacji obiektów zabytkowych, sporządzonej w ubiegłych kilkunastu latach w ramach ogólnokrajowej inwentaryzacji wszelkich

reliktów archeologicznych (tzw. Archeologiczne Zdjęcie Polski). W ośrodku poznańskim jest ona dostępna również w formie elektronicznej (komputerowa baza danych), dzięki czemu mogliśmy sprawnie przygotować odpowiednie informacje w różnorodnych ujęciach i przekrojach, dostosowanych do potrzeb zarówno projektantów, jak i archeologów. W rezultacie analizy zgromadzonego materiału sformułowaliśmy **wstępny zarys programu ratowniczego**, zawierający propozycje rozwiązań wykrytych kolizji. Już na tym etapie mogliśmy stwierdzić, że zdecydowana większość spośród zagrożonych obiektów zabytkowych, to stanowiska archeologiczne. Jest to oczywiste w sytuacji, gdy trasa przyszłej autostrady przebiega niemal wyłącznie poza obszarami zabudowanymi. Ten etap prac przygotowawczych zaowocował wyznaczeniem głównych stref zagrożeń, w których winny koncentrować się główne prace analityczne i terenowe w ramach programu ratowniczego (prace rozpoznawcze, tj. powierzchniowe, a następnie - pogłębiające, tj. sondażowe i wykopaliskowe).

#### 4. Przygotowywanie opracowań pt. "Ocena oddziaływania autostrady na środowisko kulturowe"

Opracowania te zostały zlecone w początkach 1994 r. przez Biura Projektów dla poszczególnych odcinków planowach autostrad. Ich celem było znacznie gruntowniejsze, niż na etapie uzgodnień projektowych, rozpoznanie skali i charakteru kolizji autostrad z obiektami zabytkowymi oraz sformułowanie propozycji niezbędnych rozwiązań. Opracowania te umożliwiły przeprowadzenie gruntownej weryfikacji, analizy i uzupełnienia dotychczasowych ustaleń. Opracowanie "Ocena oddziaływania..." dla odcinka autostrady A2 ujawniło na terenie województwa poznańskiego 287 kolizji autostrady z obiektami zabytkowymi. Znakomita większość spośród nich, tj. 269, to stanowiska archeologiczne, na których wyróżniono 673 fakty chronologiczno-kulturowe. Na pozostałe obiekty składają się: 7 zabytków architektury i budownictwa oraz 11 zabytkowych parków i cmentarzy. Analizując szkodliwe czynniki, oddziałujące na obiekty zabytkowe w strefie autostrady, wyróżniono trzy stopnie zagrożenia:

- 1/ **całkowita lub częściowa destrukcja obiektu zabytkowego**, spowodowana pracami ziemnymi (niwelacja terenu, eksploatacja złóż kruszywa naturalnego, budowa zaplecza i obiektów towarzyszących),
- 2/ **nieodwracalne uszkodzenie obiektu zabytkowego** na skutek intensywnego ruchu kołowego (ciężarowego) na jego powierzchni (w przypadku zabytków archeologicznych) lub w bezpośrednim sąsiedztwie (zabytki architektury);
- 3/ **negatywny wpływ na najbliższe otoczenie obiektu zabytkowego** poprzez ingerencję w jego kontekst historyczny lub krajobrazowy (np. zakłócenie pierwotnej perspektywy, w jakiej usytuowany jest obiekt zabytkowy), bądź też przesłonięcie

lub zaburzenie dotychczasowego widoku (panoramy) zabytkowego zespołu urbanistycznego lub ruralistycznego.

#### **5. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5.6.1995 r. dot. zakresu w/w opracowań**

Wydanie tego aktu prawnego miało pozytywny i dynamizujący wpływ na koordynację coraz intensywniejszych prac nad przygotowywaniem programu ratowniczego na trasie autostrady. Z jednej strony bowiem, uściślono w nim zakres powstających już w międzyczasie opracowań pt. "Ocena oddziaływania...", stawiając im bardzo wysokie wymagania, a z drugiej - skodyfikowano zobowiązania inwestora w zakresie ochrony zabytków archeologicznych na kolejnych etapach realizacji inwestycji.

#### **6. Powołanie Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych przy Ministerstwie Kultury i Sztuki w Warszawie (ORBA)**

Wymieniona placówka od chwili swego powstania integruje przygotowania i realizację prac ratowniczych na trasie autostrad, prowadzone w poszczególnych regionach kraju, a także reprezentuje środowisko archeologiczne i konserwatorskie wobec inwestora. Wkrótce po swym ukonstytuowaniu, ORBA włączył się do prac nad "Ocenami oddziaływania..." poprzez ocenę ich dotychczasowych wersji oraz koordynację prac nad ich uzupełnieniem w myśl w/w Rozporządzenia MOŚZNiL.

W przypadku regionu wielkopolskiego, okolicznością sprzyjającą przygotowaniom do prac ratowniczych na trasie autostrady był fakt, że w dwóch poprzednich latach duża część naszego środowiska uczestniczyła w podobnym przedsięwzięciu pracach na szlaku **trans-europejskiego gazociągu tranzytowego** Półwysep Jamał - Europa Zachodnia. Zbieżność obu zadań jest znaczna: liniowy charakter inwestycji (w przypadku gazociągu - pas o szerokości 14 m, przy autostradzie - 300 m), skala ponadregionalna, wielkie nasycenie obiektami zabytkowymi, wymagającymi intensywnych prac badawczych, a także - konieczność wpisania się archeologów w rygory organizacyjne i czasowe, obowiązujące w działalności budowlano-inwestorskiej. Potrzeba przeprowadzenia badań ratowniczych wzdłuż gazociągu spowodowała integrację znacznej części poznańskiego środowiska archeologicznego. Jej najbardziej czytelnym przejawem było porozumienie o współpracy w tych badaniach, zawarte przez cztery główne instytucje archeologiczne Poznania; uwzględniono w nim także możliwość udziału pozostałych, mniejszych podmiotów (instytucji i grup badawczych). Porozumienie ustaliło te podstawy metodyczne badań i formę publikacji ich wyników. Ponadto pozwoliło ono wyeliminować żywiołową konkurencję, nader niewskazaną w przypadku prac o charakterze naukowym. Gazociąg tranzytowy okazał się w pra-

ktyce prawdziwym poligonem metodycznym dla archeologów. Przyjęte założenia metodyczne zostały w pełni potwierdzone przez praktykę badawczą. Stwierdzono m.in. wysoką wiarygodność prognoz, sformułowanych wyłącznie w oparciu o wyniki archeologicznych badań powierzchniowych, które jednak przeprowadzone zostały z zastosowaniem ścisłych rygorów metodycznych. Uzyskane tą drogą wyniki zostały następnie zweryfikowane i w wysokim stopniu potwierdzone podczas badań wykopaliskowych.

## **7. Uzupelnienie opracowań dot. "Oceny oddziaływania..." w myśl wymogów rozporządzenia MOŚZNIŁ**

W przypadku omawianego regionu, cytowane opracowanie wzbogacono - poza poprawkami i uzupełnieniami - o dwa zasadnicze elementy:

- a/ wyniki powierzchniowego zwiadu terenowego (archeologicznych badań powierzchniowych) na terenach, dla których brak było podstawowej dokumentacji archeologiczno-konserwatorskiej (AZP). W ich wyniku odkryto 56 nowych obiektów zabytkowych, na których zidentyfikowano 120 faktów chronologiczno-kulturowych;
- b/ poza strefą samej autostrady, analizą objęto teren **61 złóż kruszywa naturalnego**, których ewentualną eksploatację przewiduje koncepcja budowy autostrady A2. W tym przypadku dysponowano jedynie bardzo ogólną lokalizacją w/w złóż na mapie w skali 1:300.000, tj. praktycznie z dokładnością do danej miejscowości; w analizie wzięto więc pod uwagę wszystkie znane obiekty zabytkowe w tej miejscowości; uzyskany obraz zagrożeń będzie można zweryfikować i uściślić po podjęciu przez budowniczych autostrady decyzji o eksploatacji wybranych złóż oraz po uzyskaniu ich dokładniejszej lokalizacji. W przypadku woj. poznańskiego, tak pomyślana analiza objęła 642 stanowiska archeologiczne, zawierające 1404 kategorie chronologiczno-kulturowe.

## **8. Problemy**

Ogromne zadanie budowy autostrad stanowi dla większości środowiska archeologicznego pierwszą okazję bliższego zetknięcia się z zasadami, obowiązującymi w działalności inwestycyjnej na skalę ogólnopolską (standaryzacja, ścisłe terminy, etapowanie prac). Dla polskiej archeologii inwestycja ta stanowi ogromną szansą badawczą; aby ją w pełni wykorzystać, musimy jednak przyswoić sobie ścisłe reguły procesu inwestycyjnego. Do rozstrzygnięcia pozostaje też szereg wewnętrznych problemów naszego środowiska zawodowego, które ujawniły się we wczesnych fazach prac nad przygotowywaniem czekających nas badań, m.in.:



- \* Czy w badaniach naukowych dopuszczalna jest konkurencja cenowa? (zasady przeprowadzania przetargów na prace archeologiczne),
- \* Czy możliwe są "sprawiedliwe" podziały trasy autostrad dla wszystkich chętnych do prowadzenia badań ratowniczych? (według jakich kryteriów?),
- \* Zakres praw autorskich w przypadku dokumentacji archeologiczno-konserwatorskiej (np. karty ewidencyjne stanowisk archeologicznych, opracowywane w ramach "Archeologicznego Zdjęcia Polski"),
- \* Kwestia listów intencyjnych Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków dla oferentów w przetargach o prace archeologiczne (kryteria selekcji oferentów),
- \* Jak kontrolować rzetelność firm archeologicznych, prowadzących działalność rynkową? (poznzańskie doświadczenia dot. działalności firm tego typu są jednoznacznie pozytywne: jednostki te w pełni wpisały się w archeologiczne środowisko zawodowe, respektując ogólnie obowiązujące zasady).

Wydaje się, że trudno oczekiwać szybkiego rozstrzygnięcia tych i podobnych problemów w drodze uchwalenia nowych aktów prawnych; należałoby raczej postulować o ich rozwiązywanie poprzez aktywność samego środowiska archeologicznego, które mogłoby opracować i wdrożyć często postulowany **zawodowy kodeks honorowy archeologów**.

## **ARCHEOLOGY AT MOTORWAYS - FIRST THREE YEARS OF EXPERIENCES**

### **summary**

The paper presents the main activities of the State Service for Protection of Archeological Heritage, Regional Branch for the Poznań Province, undertaken as preparation for the A2 motorway salvage project. Starting three years ago, the Archeological Service informed the designers and developers on the legal and practical aspect of protection of cultural heritage, consulted subsequent version of the motorway plans, prepared a list of collisions with the archeological (and other) monuments, and later - a detailed study on the impact of the motorway upon all neighbouring cultural goods, including archeological sites. As a result of these and other activities, a preliminary project of the salvage and protection of all endangered sites was set up, including intensive surface surveys, excavations and, eventually, examination of the construction works.

## ARCHÄOLOGIE AN AUTOBAHNEN, ERFAHRUNGEN VON DEN ERSTEN DREI JAHREN

### Zusammenfassung

Im Referat wurden Arbeiten und Handlungen dargestellt, die im Laufe der letzten drei Jahre in der Abteilung des Konservators für archäologische Kunstwerke der Woiwodschaft Poznań im Zusammenhang mit dem Bau der A2 - Autobahn auf der Strecke Świecko - Poznań - Konin durchgeführt wurden. Das Referat beinhaltet ebenfalls Anmerkungen und Beobachtungen, die bei dieser Gelegenheit gemacht wurden. Es wurden die folgenden Schwerpunkte behandelt : Vorpromotion für archäologisch - konservatorische Problematik, die mit der Projektierung und dem Bau von Autobahnen im Zusammenhang steht, Projektabstimmungen, Bearbeitung der Studie "Beurteilung der Auswirkung der A2 - Autobahn auf die Kulturlandschaft", Einführung der Verordnung des Ministeriums für Umwelt- und Naturressourcenschutz bezüglich o.g. Bearbeitungen, Bedeutung des Zentrums für Archäologische Rettungsuntersuchungen beim Ministerium für Kultur und Kunst, sowie Verwertung der Erfahrungen, die bei der Durchführung analogischer Rettungsuntersuchungen auf der Strecke der Transitgasleitung Rußland - Westeuropa gesammelt wurden. Zum Schluß wurden einige Probleme formuliert, die bei den bisherigen konservatorischen Arbeiten beim Autobahnbau auftraten.