

OD REDAKCJI

Realizowany od 1996 roku ogólnokrajowy konserwatorski program ratowniczych badań obiektów archeologicznych, narażonych na zniszczenie w trakcie budowy autostrad w Polsce, jest bez wątpienia bezprecedensowy w skali europejskiej tak ze względu na rozległość tego zadania, jak i planowany czas jego realizacji. Od samego początku wymagał on przyjęcia niezbędnych rozwiązań zarówno legislacyjnych, jak zwłaszcza organizacyjnych, a wreszcie w zakresie praktyki wykonawczej od wstępnego etapu rozpoznania terenowego aż do końcowego opracowania wyników tych badań. Istotny wysiłek w zakresie ochrony dóbr kultury podjęła Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad podległa Ministerstwu Transportu i Gospodarki Wodnej, jako inwestor strategiczny budowy tych arterii komunikacyjnych. W imieniu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego prawidłowy przebieg całokształtu konserwatorskich prac nadzorowany jest przez Ośrodek Ratowniczych Badań Archeologicznych.

Tak realizowana współpraca świata technicznego ze środowiskiem odpowiedzialnym za szeroko pojmowane konserwatorstwo terenowe wykazała, iż przyjęte rozwiązania organizacyjne uznać należy za optymalne i rokujące dalszą, ścisłą współpracę na tym polu, z pożytkiem dla obu stron. Bez wątpienia zapewniają one nie tylko wysoki poziom prac wykopaliskowych, odpowiadający standardom światowym, ale również terminowe udostępnianie poszczególnych odcinków autostrad inwestorom, a wreszcie możliwość przygotowania naukowych publikacji oraz społecznie szerokiego udostępniania wyników m.in. poprzez wystawy oraz środki masowego przekazu.

Niniejszym tomem rozpoczynamy wydawanie drugiej serii (B) „Zeszytów Ośrodka Ratowniczych Badań Archeologicznych”, poświęconej publikacji wyników badań archeologicznych w obrębie budowy autostrad w Polsce. Obejmuje on ogólne podsumowanie dotychczasowych rezultatów za lata 1996–1999 w obrębie dotąd badanych odcinków A-1 (Gdańsk–Toruń), A-2 (Poznań–Konin) i wstępne wyniki rozpoznania terenowego w rejonie „Węzła Stryków” na skrzyżowaniu obu tych odcinków na północ od Łodzi, a wreszcie odcinka A-4 (Wrocław–Opole–Kraków). Wydaje się konieczne już w tej formie zasygnalizowanie dokonań zarówno w skali makroregionalnej, jak i w obrębie wybranych, wyróżniających się zespołów i stref osadniczych. Ważne dla dziejów tych badań jest też zamieszczenie w tych opracowaniach bardziej szczegółowych danych organizacyjnych oraz informacje o powierzchni rozpoznanych stref i obiektów.

Ich wyniki w ramach odcinków niekiedy wielu kilometrów długości oraz w pasie do 100 m, zezwoliły na uchwycenie szeregu pra- i wczesnodziejowych obiektów obejmujących przede wszystkim osady otwarte. Niektóre prawie nie-

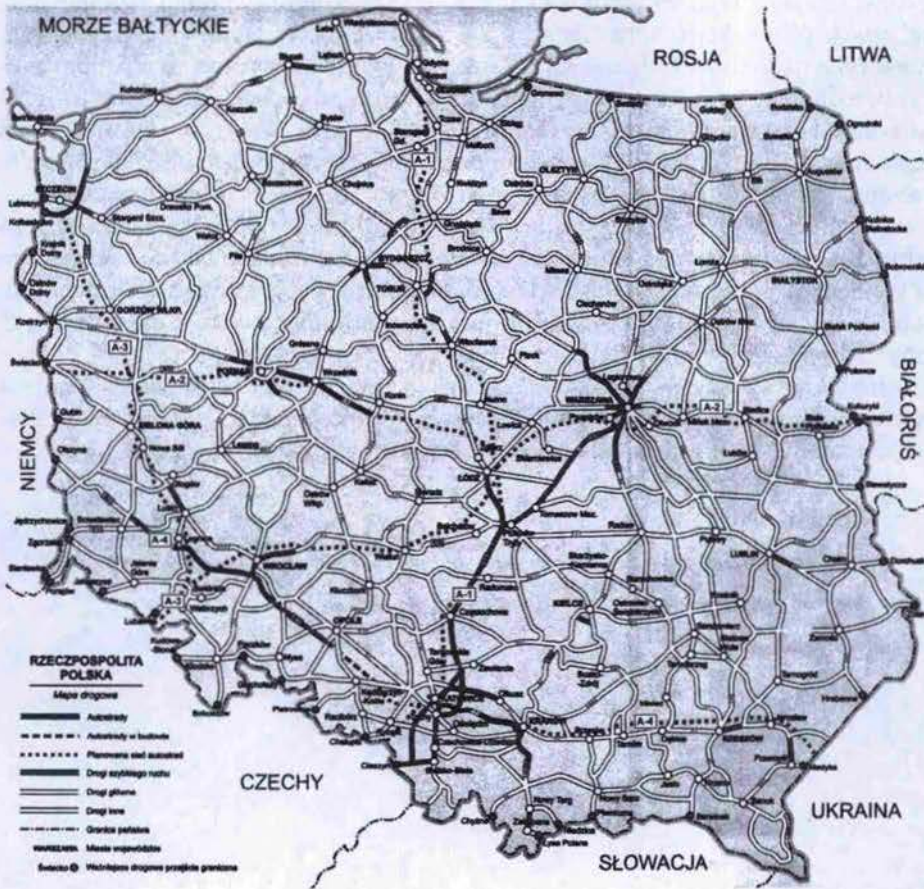
mal w całości rozpoznane, a dotyczy to stanowisk wielokulturowych, zajmujące niekiedy 3–5 ha powierzchni, stanowią ważny materiał źródłowy dla dalszych, interdyscyplinarnych badań dotyczących nie tylko ich charakteru, lecz zwłaszcza miejsca i roli tych obiektów w ówczesnym systemie osadniczym oraz w strukturze kulturowej.

Kierujący tymi badaniami podkreślają, iż w odniesieniu nie tylko do poszczególnych aspektów rozwojowych w skali mikroregionalnej, lecz zwłaszcza ponadregionalnej badania te dostarczyły i wciąż dostarczają niekiedy rewelacyjnych wyników, wnoszących nowe elementy poznawcze dla podsumowujących opracowań. Nie ulega dziś już wątpliwości, iż w najbliższych latach badaczy zamierzających dziejów naszych ziem oczekuje konieczność przewartościowania dotychczasowych ustaleń i przygotowania nowych ujęć zwłaszcza syntetycznych, odnoszących się do rozległego wachlarza aspektów ówczesnych dziejów w poszczególnych rejonach naszych ziem oraz w kontekście całego dorzecza Odry i Wisły.

Dotychczasowe badania w istotnym już zakresie doprowadziły do zmiany mentalności znacznej części badaczy. Zarazem stały się ważnym elementem integrującym zarówno poszczególne ośrodki i instytucje naukowo-badawcze, jak i interinstytucjonalną współpracę oraz jej formy. Obowiązujące dotąd miary prac badawczych na poszczególnych stanowiskach w ramach kilku czy kilkunastu arów zostały zastąpione pojęciem „hektara”. W obecnym momencie poważna część archeologicznego środowiska naszego kraju związana jest ściśle lub w znacznym stopniu z omawianymi tu badaniami nie tylko na etapie prac terenowych, lecz również przy opracowywaniu uzyskanych wyników.

Konieczność zachowania dokładności prowadzenia tych badań, uwarunkowana ponadto ściśle określonym przez umowy, zazwyczaj krótkim terminem ich realizacji przez poszczególne zespoły, wymagała przyjęcia zarówno całkowicie nowych dla polskiej archeologii rozwiązań organizacyjnych, jak i uszczegółowienia oraz praktycznego wdrażania na szeroką skalę przedsięwzięć technicznych, a więc nowych form metodyki w całokształcie prac terenowych. Niewątpliwie znakomitą szkołą, a jednocześnie przedsmakiem czekających trudności, była realizacja nieco wcześniej rozpoczętych badań, chociaż w skali znacznie mniejszej, w ramach gazociągu tranzytowego z półwyspu Jamał do Niemiec. Prowadzone były one w pasie 13 m, a pierwsza nitka tego gazociągu długości ok. 650 km, ukończona została praktycznie w końcu 1999 roku. Doświadczenia tam uzyskane i to zarówno w kontekście współpracy z inwestorami, jak i organizacyjno-techniczne, w całej pełni wykorzystano i rozszerzono w trakcie dotychczas realizowanych prac w obrębie autostrad.

Kolejno przedstawiane w niniejszym tomie opracowania przez poszczególne zespoły, przygotowane zostały nie według wspólnego wzorca, lecz każdy z nich prezentuje je w formie przez siebie przyjętej. Część zespołów badawczych przedstawia tylko ogólny zarys wyników swych badań; w odniesieniu do innych do podsumowań tych dołączone zostały bardziej szczegółowe opracowania odnoszące się do wyróżniających się obiektów. Ze strony Redakcji „Zeszytów ORBA”



- A-1 Gdańsk — Toruń — Włocławek — Łódź — Piotrków Trybunalski — Częstochowa — Katowice — Cieszyn
- A-2 Świecko — Poznań — Konin — Warszawa — Siedlce — Biała Podlaska — **Terespol**
- A-3 Kolbaskowo — Szczecin — Gorzów Wielkopolski — Zielona Góra — Legnica — Jelenia Góra — Lubawka
- A-4 Zgorzelec — Legnica — Wrocław — Opole — Katowice — Kraków — Tarnów — Rzeszów — Przemyśl — Korczowa

był to zamierzony zabieg mający na celu dostarczanie materiałów do dyskusji nad formami dalszych, szczegółowych publikacji wyników tych badań. Zdajemy sobie sprawę, że przygotowanie tych ostatnich będzie przedsięwzięciem rozłożonym na wiele lat, wymagającym zarówno uczestniczenia liczebnej kadry badawczej, jak i wykonania niezbędnych towarzyszących analiz i studiów specjalistycznych w kontekście współpracy z szeregiem dyscyplin pomocniczych. Część tych badań prowadzonych jest zresztą równoległe z pracami wykopaliskowymi, a dotyczy to zwłaszcza tych, które związane są przede wszystkim z szeroko pojmowanymi naukami przyrodniczymi. W fazie prac tzw. gabinetowych zarówno wachlarz, jak i zakres podejmowanych przedsięwzięć, ulegnie zdecydowanemu zwiększeniu.

Rozpoczęcie przez ORBA sukcesywnego publikowania badań nie oznacza jednak, iż będą one wydawane wyłącznie w ramach tej serii. Jest to niemożliwe ze względu technicznych, jak zwłaszcza aktualnych ograniczeń finansowych. Stąd część opracowań szczegółowych udostępniana będzie również na łamach innych wydawnictw krajowych.

Redakcja „Zeszytów ORBA” ma nadzieję, iż niniejsza publikacja, obejmująca wstępne podsumowanie dotychczasowych wyników badań z pierwszych czterech sezonów (1996–1996), spełni swoje społeczne i naukowe zadanie.

Warszawa, wrzesień 2000 roku

Prof. dr hab. Zbigniew Bukowski
Redaktor „Zeszytów ORBA”

OD AGENCJI BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD AUTOSTRADĄ W PRZESZŁOŚĆ

Realizacja bezprecedensowych w skali Europy archeologicznych badań ratowniczych na trasach projektowanych autostrad w Polsce rozpoczęła się w roku 1996. Podwaliny pod to ogromne przedsięwzięcie położono w roku 1994 zakreślając jego ramy w przyjętej wówczas ustawie o autostradach płatnych. Ustawa ta wraz z wydanym w rok później rozporządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w sposób bardzo precyzyjny określiła powinności inwestora i potencjalnych koncesjonariuszy wobec dóbr kultury, w tym zabytków archeologicznych znajdujących się w pasie przewidywanych działań budowlanych.

W szczególności dotyczyły one wykonania archeologicznych badań rozpoznawczych, w efekcie których możliwe było sprecyzowanie, jaka liczba obiektów (stanowisk) archeologicznych wymagać będzie badań wykopaliskowych poprzedzających roboty inwestycyjne, a także wykonania badań ratowniczych obiektów (stanowisk) odkrywanych w ich trakcie. Dopełnieniem tych działań staje się pełne opracowanie uzyskanych w procesie badawczym wyników i udostępnienie ich społeczeństwu.

Badaniami objęto dotychczas całość projektowanej autostrady A-1, odcinek autostrady A-2 od granicy zachodniej Państwa do wschodniej granicy województwa łódzkiego oraz autostrady A-4/A-12 na odcinku od granicy zachodniej Państwa do Przemysła.

Archeologiczne badania wykopaliskowe obiektów (stanowisk) narażonych na całkowite zniszczenie rozpoczęto latem 1997 roku. Do 31 sierpnia 2000 roku zawarto 14 umów dotyczących tych fragmentów autostrad A-1, A-2 i A-4, na których trwają lub przewiduje się w najbliższym czasie rozpoczęcie robót budowlanych. W procesie wyboru wykonawców tych badań Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad współdziała z utworzonym przez ówczesnego Ministra Kultury i Sztuki Ośrodkiem Ratowniczych Badań Archeologicznych — narodową instytucją kultury. Wśród wykonawców są ośrodki akademickie i naukowe o potencjale badawczym i doświadczeniu umożliwiającym sprawne i fachowe uporanie się z przyjętymi zadaniami. Dotychczas — w ciągu trzech lat — badaniami objęto 459 stanowisk archeologicznych o łącznej powierzchni 57 876 arów, a więc niewyobrażalną ilość blisko 600 hektarów przestrzeni reliktovej, o przedziale chronologicznym od starszej epoki kamienia (paleolit górny i schyłkowy) po czasy średniowieczne i nowożytny monarchii piastowskiej i jagiellońskiej.

Na koniec warto wspomnieć o tym, jak układają się relacje między archeologami — badaczami a budowniczymi — drogowcami, a więc relacje między

środowiskami, których działania z definicji pozostają w sprzeczności. Z jednej bowiem strony występuje proces badawczy wymagający refleksji, spokoju i czasu, z drugiej — ekspansywny rytm wielkiej budowy nie znoszącej przestojów i zakłóceń w harmonogramie. Ku ogólnemu zaskoczeniu na najtrudniejszym odcinku autostrady A-4 między Opolem a Wrocławiem większość koniecznych do wykonania prac archeologicznych zrealizowano w trakcie budowy przy daleko idącej życzliwości, wyrozumiałości i pomocy budowniczych tworzących u schyłku dwudziestego stulecia godny naśladowania wzorzec społecznych zachowań wobec reliktyw najdawniejszej przeszłości naszych ziem.

Dr inż. Andrzej Urbanik
Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad

Rafał Maciszewski

ABY OCALIĆ MINIONE. OŚRODEK RATOWNICZYCH BADAŃ ARCHEOLOGICZNYCH JAKO WSPÓŁREALIZATOR PROGRAMÓW OCHRONY DÓBR KULTURY W OBRĘBIE INWESTYCJI BUDOWY AUTOSTRAD

Dobra kultury, w całym zakresie tego szerokiego pojęcia, winny być chronione. Regulują to liczne konwencje międzynarodowe, jak również przepisy prawne poszczególnych państw. Tak rygorystyczne podejście do tej kwestii, że aż znalazło swoje odbicie w rozwiązaniach legislacyjnych, jest wynikiem cywilizacyjnego rozwoju świadomości społecznej i może być porównywane ze wzrastającym natężeniem działalności ruchów ekologicznych, z tym tylko, że ma znacznie starsze korzenie. To, że w chwili obecnej ochrona dóbr kultury posiada rangę równą z ochroną środowiska naturalnego, spowodowała działalność całej rzeszy zbieraczy, miłośników starożytności, naukowców i konserwatorów, próbujących od przeszło 200 lat zachować i ocalić okruchy przeszłości. Zamanifestowała się ona m.in. w obowiązującym systemie prawnym (*ustawa z 1962 r. o ochronie dóbr kultury z późniejszymi zmianami*), a jej ukoronowaniem było podpisanie przez stronę polską europejskiej konwencji z dnia 16 stycznia 1992 r. *o ochronie dziedzictwa archeologicznego*.

Różne były na przestrzeni dziejów metody i koncepcje sprawowania tej ochrony. Różne było również podejście do poszczególnych rodzajów dóbr kultury i wynikające stąd postawy ich kwalifikacji, a w konsekwencji ochrony. Mówiono o zabytkach ważnych i mniej ważnych. Kierowano się ceną rynkową lub też wartościami artystycznymi. W niektórych okresach dla losów zabytku decydujący był krąg społeczno-kulturowy, w jakim powstał lub jego pochodzenie etniczne. W końcu przyjęto, że w świetle wartości ogólnoludzkich wszelkie dobra kultury są traktowane jednakowo i podlegają ochronie prawnej. Takie podejście znalazło swoje odbicie również w polskim prawodawstwie.

Tak, jak zmieniało się podejście do przedmiotu ochrony, transformacji ulegały również poglądy na jej formy. Pierwotnie zabezpieczenie dobra kultury pojmowano bądź jako formę opisu i zadokumentowania w sposób mniej lub bardziej naukowy (dotyczyło to zwłaszcza materiałów etnograficznych), bądź też w sposób fizyczny poprzez przeniesienie do pomieszczeń muzealnych. Stąd też całe fragmenty budowli świata antycznego wydzierano z nierzadko jeszcze całkiem dobrze zachowanych kompleksów architektonicznych i umieszczano w salach wystawowych. Tego typu koncepcje przetrwały jeszcze do dziś. W chwili

obecnej coraz liczniejszych zwolenników zyskuje pogląd, wskazujący na szerokie społeczne korzyści wynikające z tzw. ekspozycji *in situ*. W myśl tego założenia szczególnie ważną rolę w procesie ochrony dóbr kultury odgrywa społeczna świadomość potrzeby takiej ochrony. Na jej kształtowanie ma niebagatelny wpływ poczucie własności i tożsamości związane z konkretnym obiektem zabytkowym. Pozostawienie zabytku w jego własnym krajobrazie kulturowym jest silnym czynnikiem stymulującym, sprzyjającym powstawaniu takiej więzi. Również niepoślednią rolę odgrywa w tym przypadku czynnik ekonomiczny. Jeżeli dobro kultury wpływa pozytywnie na sytuację ekonomiczną lokalnej społeczności, to jest to czynnik niezwykle silnie wzmagający świadomość potrzeby ochrony zabytków.

Każdy kraj ma swój własny, niepowtarzalny krajobraz kulturowy. Odpowiednie wyeksponowanie i zagospodarowanie jego elementów powoduje, że zyskuje on na atrakcyjności pod względem turystycznym, stając się zarazem ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Polska nie należy w tym przypadku do wyjątków. Mimo zniszczeń wojennych i zaniedbań wynikających częstokroć z uwarunkowań politycznych minionych lat, dysponujemy dużym potencjałem umożliwiającym intensyfikację tzw. *turystyki kwalifikowanej*. Należy założyć, opierając się na doświadczeniach innych krajów europejskich, iż odpowiednio adoptowane i utrzymywane obiekty i zespoły zabytkowe zapewniają ich użytkownikom i właścicielom dochód. Sprzyja temu silne zróżnicowanie regionalne naszego kraju. Obok niepowtarzalnego elementu krajobrazu, jakim jest *dwór polski*, turysta może napotkać pozostałości siedzib magnackich, tradycyjną zabudowę wsi kurpiowskiej i kaszubskiej, folwarki pruskie, mazowieckie wiatraki, młyny podlaskie, domostwa i szałas góralskie uzupełnione panoramą grodzisk i zamczysk wczesno- i średniowiecznych. Odpowiednio eksponowane i dostosowane do standardów cywilizowanego świata mogą stać się niewątpliwą atrakcją wpływającą na intensyfikację ruchu turystycznego. Dla takiego właśnie rozwoju zaplecza turystycznego znakomitym tłem może być pozorne „zacofanie” naszego kraju, a szczególnie polskiej wsi. Jesteśmy jednym z niewielu rejonów Europy, gdzie można spotkać się ze sprzężoną orką i swobodnym wypasem bydła w warunkach naturalnych. Krajem, w którym obok wielkich zakładów przemysłowych funkcjonują kuźnie, warsztaty garncarskie i rymarskie, gdzie lokalny transport wiejski nierzadko odbywa się w oparciu o trakcję konną. Jednym słowem dysponujemy tym, co Zachód Europy, często nakładem znacznych sił i środków, stara się odzyskać, a co zagubił w dobie szaleństwa industrializacyjnego lat 50.–80.

Boom inwestycyjny ostatnich lat, jaki jest zauważalny w Polsce, wymusił korektę tradycyjnego spojrzenia na kwestie ochrony dóbr kultury, jak i źródeł jej finansowania. Dotychczasowa funkcja opiekuńcza Państwa w tej materii ulega stopniowej minimalizacji zgodnie z duchem reformy i trendami europejskimi, koncentrując się na stymulacji ogólnych działań programowych i składając ciężar ochrony na barki samorządów, środowisk konserwatorskich i inwestorów. Pomimo tego, dostrzegając wagę problemu, ustawodawca zdecydował się w ra-

mach przygotowań do realizacji ogólnopolskiego programu budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu nałożyć na Skarb Państwa, w trybie ustawowym (*ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych*), obowiązek sfinansowania działań ochronnych w stosunku do dóbr kultury zagrożonych wspomnianą inwestycją. Szczególny nacisk położono w tym przypadku na ochronę archeologicznych dóbr kultury (*art. 12 ust. 3 ww. ustawy*). Powołana na mocy wspomnianej ustawy Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad zobowiązana została do sfinansowania i przeprowadzenia archeologicznych badań ratowniczych. W związku z tym Minister Kultury i Sztuki (obecnie Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego), wychodząc naprzód potrzebom chwili, powołał z dniem 1 października 1995 r. nową instytucję kultury — Ośrodek Ratowniczych Badań Archeologicznych. Zgodnie ze statutem ORBA został zobowiązany do organizowania i koordynacji działań związanych ze wspomnianymi obowiązkami ustawowymi. W oparciu o nawiązaną współpracę z ABiEA, manifestującą się podpisanym porozumieniem między Prezesem ABiEA i Dyrektorem ORBA, Ośrodek opracował i realizuje do dnia dzisiejszego dwa programy odnoszące się do dwóch głównych kategorii dóbr kultury: archeologicznych i architektonicznych. Ich podstawy oparto na współpracy z właściwymi terytorialnie administracyjnymi organami ochrony dóbr kultury — Wojewódzkimi Konserwatorami Zabytków.

Ochrona archeologicznych dóbr kultury sprowadza się w większości przypadków do ich rozpoznania, przebadania metodami naukowymi, zadokumentowania i opublikowania w celu prezentacji społecznej. Zakres ogólnopolskiego PROGRAMU OCHRONY ARCHEOLOGICZNYCH DÓBR KULTURY ZAGROŻONYCH PLANOWANĄ BUDOWĄ AUTOSTRAD opracowanego z ramienia MKiS przez Ośrodek wyznaczył MOŚZNIŁ w tekście *rozporządzenia z dnia 5 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz dobra kultury objęte ochroną*.

Obok niego sformułowano również założenia PROGRAMU OCHRONY ARCHITEKTONICZNYCH DÓBR KULTURY ZAGROŻONYCH PLANOWANĄ BUDOWĄ AUTOSTRAD. Zakładał on wykorzystanie zabytkowej substancji architektonicznej znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie przyszłego korytarza autostradowego na cele adaptacyjne związane z infrastrukturą autostrady miejsca obsługi podróżnych (parkingi, motele, itp.). W program ten włączono również stanowiska archeologiczne o własnej formie krajobrazowej (kurhany, grodziska) oraz skanseny archeologiczne i ekspozycje *in situ*, które miały by powstawać w wyniku prowadzonych prac ratowniczych.

Punktem wyjścia w opracowaniu każdego programu ochrony dóbr kultury w obrębie planowanej inwestycji jest decyzja właściwego kompetencyjnie organu administracji, czyli Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, określająca w pozwoleniu na budowę szczegółowo formy, jak i zakres koniecznych z punktu widzenia potrzeb ochrony dóbr kultury działań. Koszty związane z realizacją wskazań konserwatorskich ponosi inwestor lub odstępuje od realizacji. W przypadku inwestycji ulokowanych na jednym obszarze administracyjnym program

taki w istocie formułowany jest przez właściwy terytorialnie urząd konserwatorski. Natomiast przy tzw. *inwestycjach liniowych*, obejmujących swoim zakresem kilka lub kilkanaście jednostek administracyjnych, konieczne stało się opracowanie założeń ramowych pozwalających na późniejsze uszczegółowienie zgodnie z wymogami konserwatorskimi. Z tego właśnie punktu widzenia realizacja programu musiała w maksymalny sposób zminimalizować zagrożenia wynikające z planowanej inwestycji. Ze strony inwestora, program musiał z kolei umożliwić realizację inwestycji poprzez wypełnienie zaleceń konserwatorskich i to w sposób pozwalający zminimalizować konieczne w tym przypadku przerwy w planowanym harmonogramie prac budowlanych. Stąd też już na etapie formułowania planów inwestycyjnych koniecznym stało się przeprowadzenie przez specjalistów szczegółowej ekspertyzy odnoszącej się do wszelkich dóbr kultury zagrożonych budową i uzgodnieniu jej z właściwymi terytorialnie WKZ. Ekspertyza taka objęła wszelkie dobra kultury znajdujące się w strefie zagrożenia. W przypadku obiektów architektonicznych sprawa była stosunkowo prosta. Są one w przeważającej większości ujęte w rejestrach konserwatorskich i w praktyce ich obecność w pasie budowy uniemożliwia lub znacznie utrudnia jej realizację. Natomiast inaczej przedstawiała się kwestia archeologicznych dóbr kultury. Specyfika tej kategorii sprawia, że tylko występowanie stanowisk archeologicznych o własnych formach krajobrazowych (grodziska, kurhany itp.) wymusza korektę planów inwestycyjnych. Natomiast w pozostałych przypadkach zazwyczaj wystarczy przebadanie ich i zadokumentowanie w sposób regulowany oddzielnymi przepisami. Mimo tego, że od lat siedemdziesiątych realizowany jest ogólnopolski program AZP, duża część kraju nie została dotąd rozpoznana. Powoduje to, że jeszcze na etapie formułowania wspomnianej ekspertyzy zachodziła konieczność przeprowadzenia tzw. *archeologicznych badań rozpoznawczych* w zakresie kwerendy źródłowej, badań powierzchniowych pozwalających na rejestrację śladów archeologicznych dóbr kultury widocznych na powierzchni gruntu oraz badań sondażowych weryfikujących wyniki dwóch pozostałych. Pozwoliło to na uniknięcie ponoszenia dodatkowych kosztów wynikających z przeprowadzenia badań na nieistniejących stanowiskach. Dopiero na tej podstawie możliwe stało się formułowanie szczegółowego programu prac konserwatorskich „oczyszczających” przyszły plac budowy i umożliwiających jej realizację.

Tak więc sformułowany przez ORBA program ochrony archeologicznych dóbr kultury nie stał się aktem jednostkowym, lecz procesem badawczym, uszczegółowianym na poszczególnych etapach:

Etap I — to działania podejmowane w celu rozpoznania zagrożonej substancji archeologicznej w fazie formułowania oceny oddziaływania autostrad na dobra kultury objęte ochroną oraz po uzyskaniu wskazań lokalizacyjnych. Obejmuje on opracowanie materiału archiwalnego i wstępnych wniosków konserwatorskich, a w dalszej kolejności wykonanie uzupełniających archeologicznych badań rozpoznawczych w zakresie badań powierzchniowych i sondażowych (§ 3 ust. 1, pkt 4a ww. *rozporządzenia*). Ich wyniki stanowią podstawę do przygotowania planu prac związanych z realizacją drugiego etapu.

Etap II — sprowadza się do przeprowadzania ratowniczych badań wykopaliskowych na obiektach (stanowiskach) archeologicznych narażonych na całkowite zniszczenie i jest realizowany po uzyskaniu decyzji o lokalizacji (§ 3 ust. 1, pkt 4c ww. rozporządzenia);

Etap III — to nadzór archeologiczny podczas trwania wstępnych prac ziemnych (odhumusowanie pasa terenu przeznaczonego pod budowę), połączony z przeprowadzaniem ratunkowych badań wykopaliskowych wykonanych na obiektach (stanowiskach) archeologicznych odkrywanych w toku prac budowlanych (§ 3 ust. 1, pkt 5a ww. rozporządzenia).

Etap końcowy, polegający na opracowaniu i publikacji wyników ww. prac badawczych stanowi ukoronowanie, w myśl przyjętych powszechnie zasad działalności konserwatorskiej, opisanego wyżej, złożonego procesu ratownictwa dóbr kultury. Umożliwia bowiem szeroką popularyzację, a tym samym równie szeroki dostęp społeczeństwu do ocalonych relikwów przeszłości stanowiących składową szeroko pojmowanego dziedzictwa kulturowego ludzkości.