

Seweryn Rzepecki*

Hippika aztecka, czyli rzecz nie tylko o dialogu środowiska naukowego z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad

Abstract

Rzepecki S., 2016. Aztec equestrianism – on a dialogue between the scientific milieu and the General Inspectorate for National Roads and Motorways and more. *Raport 11, 277-283*

The author of the article presents in a synthetic way a model of connections between studies conducted along the lines of roads and motorways and the situation of archaeology as a field of science. A hypothesis on the special impact of works commissioned by the General Directorate for National Roads and Motorways on various spheres of Polish archaeology (cognitive, organisational, financial, normative and ethical) is justified.

Keywords: archaeology, rescue excavations, Poland, commercialisation of research works.

W *Wabadle Foucaulta* Umberto Eco (2005, 86) znaleźć można przezabawny fragment, w którym dwaj bohaterowie mnożą dziedziny „wiedzy” irrelewantnej. Jednym z postulowanych kierunków badań miała być właśnie tytułowa hippika aztecka, innymi np. współczesna literatura sumeryjska czy też potiosekacja (sztuka krojenia rosołu). Póki co równie groteskowy charakter mają próby nawiązania partnerskiego dialogu pomiędzy archeologicznym środowiskiem naukowym a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), o tym m.in. traktuje niniejszy tekst. Nie chciałbym jednak redukować swej pracy do kwestii z zakresu praktyki dyskusji na linii urząd – partnerzy społeczni, stąd też dalej znajdzie Czytelnik nieco szersze spojrzenie na problemy „archeologii autostradowej”.

■ 1. „CZARNA DZIURA” POLSKIEJ ARCHEOLOGII

Sięgając do tekstów sprzed kilkunastu lat, kiedy badania archeologiczne na liniach dróg i autostrad były dość świeżym „odkryciem” polskiej archeologii (np. Bukowski 2000; Gediga 2000; Grygiel 2000) i porównując je z ostatnio publikowanymi na łamach *Raportu*

pracami Sylwestra Czopka i Andrzeja Pelisiaka (2014), Jacka Górskiego i Przemysława Makarowicza (2014) czy też Michała Bugaja (2015) szczególnie uderzająca jest zmiana tonu. W tych ostatnich „badania autostradowe” przestały być (niemal) bezproblemowym wehikułem mającym przenieść polską archeologię w XXI wiek. Bardzo wyraźnie pobrzmiwają w nich nuty krytyki, zaniepokojenia i rozczarowania praktyką działania GDDKiA. Szczególnie dobrą tego egzemplifikacją jest wyżej cytowany tekst autorstwa S. Czopka i A. Pelisiaka (2014). W kularowych dyskusjach diagnozy są jeszcze bardziej jednoznaczne. Mowa jest tu wprost o tym, że znaczna część dorobku „archeologii autostradowej” jest w swej istocie „masą upadłościową”, z którą w najlepszym przypadku środowisko naukowe powinno postępować jak komornik z bankrutem – odzyskując najbardziej atrakcyjną część aktywów. W skrajnych opiniach obecne badania „autostradowe” to niemal „czarna dziura” bezpowrotnie pochłaniająca dziedzictwo archeologiczne.

Metafora czarnej dziury – niezależnie od jej publicystycznego kalibru – wydaje mi się niesłychanie adekwatna dla opisanego relacji pomiędzy badaniami

* Instytut Archeologii Uniwersytetu Łódzkiego, ul. Narutowicza 65, 90-139 Łódź, e-mail: rzepecki@uni.lodz.pl

archeologicznymi wykonywanymi na rzecz GDDKiA a polską archeologią jako taką. W tym miejscu pozwolę sobie na małą dygresję. Zdaniem wielu kosmologów za organizację części galaktyk odpowiada grawitacyjna waga supermasywnych czarnych dziur znajdujących się w ich centrach. W mojej opinii podobnie rzecz ma się z polską archeologią, a szczególnie rynkiem usług archeologicznych, który został ukształtowany przez warunki dyktowane przez „archeologię autostradową”. Wpływ tej ostatniej obserwować można na kilku płaszczyznach: organizacyjnej, ekonomicznej, normatywnej, etycznej i poznawczej. Zaczniemy od tej ostatniej – w moim przekonaniu najbardziej oczywistej, a jednocześnie najbardziej interesującej dla środowisk akademickich. Koniecznym do powtórzenia banałem będzie stwierdzenie, że wyniki wielkoskalowych („autostradowych”) badań archeologicznych potencjalnie stanowić mogą jeden z podstawowych zasobów wiedzy o przeszłości. Sposób wykorzystania tego potencjału jest przy tym bezpośrednią pochodną wiarygodności prowadzonych prac wykopaliskowych (wraz z opracowaniem ich wyników). Nawet więc wybierając *splendid isolation* w muzealnym czy uniwersyteckim gabinecie, musimy liczyć się z tym, że tak egzotyczny termin jak „cena za jednostkę normatywną” wpływa na jakość prowadzonych badań „autostradowych”, a więc również jakość i wiarygodność naszych własnych dociekań naukowych; to samo sedno „supermasywnego” znaczenia potencjału „archeologii autostradowej”. Konstatacja ta stanowi wystarczające wyjaśnienie kwestii tytułowej: dlaczego środowisku naukowemu musi i powinno zależeć na dobrej praktyce działania GDDKiA w odniesieniu do prac archeologicznych. Inna rzecz – na ile świadomość ta projektowana jest na działania gremiów skupiających archeologów – np. Komitetu Nauk Pra- i Protohistorycznych PAN.

Przejdźmy teraz do kolejnych płaszczyzn „grawitacyjnego” wpływu „archeologii autostradowej”. Zacznę od kwestii organizacyjnych. Rzut oka na obecny rynek usług archeologicznych pozwala na stwierdzenie, że ogromna część obecnych na nim podmiotów (publicznych i prywatnych) powstała w odpowiedzi na wyzwanie organizacji badań „autostradowych”. Ze względu na sposób wyboru wykonawców początkowo dominowały fundacje, instytuty i muzea dobierane zgodnie z właściwościami regionalnymi. Dobrym przykładem tego rodzaju instytucji jest choćby Krakowski Zespół do Badań Autostrad grupujący miejscowy Instytut Archeologii i Etnologii PAN, Muzeum Archeologiczne oraz Uniwersytet Jagielloński. Podobne – mniej lub bardziej sformalizowane – sieci kooperacji powstawały i funkcjonowały w odniesieniu do kolejnych zadań

związanych z badaniami na liniach dróg i autostrad. Wokół tej pierwszej generacji głównych wykonawców badań szybko wykrystalizowały się lokalne „kręgi” podwykonawców – firm prywatnych. W rezultacie w wielu regionach powstały dobrze funkcjonujące układy symbiotyczne, w których było miejsce zarówno dla tych dużych (instytucje), jak i małych (najczęściej jednoosobowe firmy prywatne). W mojej ocenie zapewniało to doskonałe wyważenie pomiędzy dbałością o poziom prowadzonych prac badawczych, a potrzebą zachowania elastyczności w wykonawstwie (choćby poprzez organizację zatrudnienia niezbędnych pracowników) oferowaną przez firmy prywatne. Trzeba tu wyraźnie zaznaczyć, że taką formę rynku „badań autostradowych” wyraźnie stabilizował reglamentowany sposób wyłaniania wykonawców – początkowo poprzez znaczącą partycypację w tym procesie Ośrodka Ratowniczych Badań Ratowniczych (ORBA), później – Ośrodka Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego (OODA), a następnie poprzez odpowiednie zapisy w Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia. Jeszcze w Zarządzeniu nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 5 maja 2006 r. znaleźć można zapisy preferujące wykonawców instytucjonalnych – poprzez konieczność udokumentowania znajomości regionalnej specyfiki zabytków archeologicznych, zaangażowanie samodzielnych pracowników naukowych, dysponowanie zapleczem magazynowym oraz udział kierowników badań posiadających regionalne doświadczenie badawcze. Podkreślmy, że stawka cenowa była wówczas tylko jednym z wielu branych pod uwagę kryteriów oceny oferentów. Prawdziwe „trzęsienie ziemi” i restrukturyzację rynku usług „archeologii autostradowej” przyszło trzy lata później. Wtedy to Lech Witecki – ówczesny p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zatwierdził, przygotowane w Wydziale Archeologii GDDKiA, Zarządzenie nr 7 z dnia 23.03.2009 r. Kluczowe znaczenie miał w nim paragraf 3, który stwierdzał, że „traci moc Zarządzenie nr 17 (...) w sprawie zlecania i realizacji prac archeologicznych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad”. Ten niewinnie brzmiący *passus* w istocie był milowym krokiem w stronę całkowitej komercjalizacji i merkantylizacji badań „autostradowych”. Podstawą prawną kolejnych przetargów miało stać się Prawo Zamówień Publicznych, a najważniejszym kryterium oceny oferentów – kryterium cenowe. Na marginesie zauważę, że tak fundamentalna zmiana została przeprowadzona bez jakiegokolwiek projekcji możliwych (negatywnych) skutków. W odpowiedzi na jedno z moich pism do GDDKiA Teresa Tomala-Borucka (p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych

i Autostrad w roku 2014) stwierdziła, że GDDKiA „nie posiada ekspertyz czy analiz, w których badane byłyby zagadnienia i zależności, o których mowa w pytaniu (...) [tj. pytaniu o możliwe negatywne skutki takiej zmiany – S.Rz]. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa zamawiający zawsze może zastosować cenę jako jedyne kryterium oceny ofert”. Mówiąc wprost – zapewne z powodów doktrynalnych, bezrefleksyjnie zdecydowano się na znaczące „rozluźnienie” i liberalizację rynku „archeologii autostradowej”. O możliwych negatywnych skutkach tego podejścia pisał rok później Zbigniew Kobyliński (2010: 13): „w odróżnieniu od sprzedaży jednolitych towarów czy oferowania podobnych usług, badania archeologiczne mogą być prowadzone w sposób skrajnie zróżnicowany, ponieważ są właśnie badaniami naukowymi. Tymczasem klienci podmiotów świadczących usługi archeologiczne nie są zainteresowani naukowymi wynikami badań, ale „uwolnieniem terenu” od relikwów archeologicznych, tak aby mogli realizować swoją inwestycję. W tej sytuacji jakość świadczonej usługi nie jest kryterium branym pod uwagę przez klientów, którzy kierują się wyłącznie ceną usługi, co musi *nolens volens* doprowadzić do obniżenia jakości badań”.

Wracając do głównego nurtu rozważań podkreślić trzeba długofalowe skutki polityki GDDKiA na kształt rynku „archeologii autostradowej”, a dalej – całego rynku usług archeologicznych w Polsce. Szybko okazało się, że rozbudzony realizacją wcześniejszych zadań (podwykonawstwa) segment prywatnych firm archeologicznych powoli, lecz konsekwentnie, „wyparł” z przetargów oferentów instytucjonalnych. Nie chodzi tu rzecz jasna o żadną znowelizację – tak zadziałała „niewidzialna ręka rynku”. W warunkach stosunkowo niewielkich wymagań konserwatorskich i inwestorskich okazało się, że możliwe jest znaczące obniżenie nie tylko stawek za wykonane badania, ale i ich jakości. Nie jest to przecież nic nowego, ani tajemniczego. Opisuje je prawo Kopernika-Greshama tłumaczące zjawisko wypierania „lepszego” (np. pieniądza czy jakości badań) przez „gorsze” w warunkach, kiedy obie alternatywy są równoważące pod względem prawnym. Mówiąc krótko – po co robić dobrze, kiedy można źle? Wcześniej w „archeologii autostradowej” mechanizm ten nie działał choćby z racji nadzoru wykonawców głównych czy specjalistów dobieganych przez ORBA (lata 1995-2002), a później (lata 2002-2007) przez OODA. Liberalizacja rynku wywołała prawdziwe „równanie w dół”.

Podsumowując wątek „organizacyjny” trzeba wyraźnie zaakcentować, że w istocie to działania GDDKiA przyczyniły się do obecnego kształtu rynku usług archeologicznych w Polsce, bo choćby ze względu na swoją

wielkość „tąpnięcie” cenowe na rynku „autostradowym” przełożyło się na sytuację całego sektora usług archeologicznych. Dochodzimy tu do kolejnego – ekonomicznego aspektu wpływu GDDKiA na naszą rzeczywistość.

Brak niestety w pełni ścisłych danych – mimo próśb kierowanych do GDDKiA konsekwentnie odmawiano mi udostępnienia wielu informacji – stąd też cytowane dalej wielkości należy rozumieć jako przybliżone. Zacznę od uwagi, że „archeologia autostradowa” zajmuje marginalną pozycję w budżecie GDDKiA. W roku 2008 wydatki z tym związane stanowiły zaledwie 1,06% kosztów budowy dróg i autostrad w Polsce. W latach kolejnych, a więc już po „urynkowieniu”, udział ten systematycznie spadał. I tak – w roku 2009 wynosił on 0,55%, a w latach kolejnych odpowiednio 0,49% (rok 2010), 0,18% (rok 2011), 0,22% (rok 2012), 0,14% (rok 2013 i 2014) oraz 0,22% (rok 2015). Bardziej sugestywne są może liczby bezwzględne – o ile w roku 2008 na „archeologię autostradową” wydatkowano sumę 82 mln zł, to w roku 2012 było to ok. 38 mln zł, a w roku 2015 ok. 17 mln zł (Zdziebłowski 2016). Najpełniej jednak skalę „tąpnięcia” ujawnia spadek cen za tzw. „jednostkę normatywną” – wielkość podstawową, jeśli idzie o szacowanie pracochłonności rozliczanych wynikowo prac eksploracyjnych. W roku 2007 średnia stawka zgłaszana przez oferentów wynosiła 9,58 zł (mediana: 9,44 zł). Oznacza to, że wartość ara standardowego (na podłożu piasku z jednym obiektem nieruchomym, bez tzw. „warstwy kulturowej”) wynosiła = 146 jedn. norm x 9,58 zł/jedn. norm. = 1398,68 zł. Nieco wyższe ceny obserwowane były jeszcze w roku 2008. Prawdziwe załamanie obserwowane było jednak po roku 2009 – w związku z opisywanym wcześniej „uwolnieniem rynku” (Zarządzenie nr 7 z dnia 23.03.2009 r). I tak, w roku 2010 średnia stawka za jednostkę normatywną wynosiła 6,40 zł (mediana: 6,00 zł, minimum: 3,08 zł). Oznacza to, że przeciętna wartość tego samego ara standardowego spadła do 860 zł. Najgorszy pod tym względem był rok 2014, w którym średnia cena jednostki spadła do 3,24 zł (mediana: 3,09 zł, minimum: 1,55 zł), a wartość zestandaryzowanego ara do 473,04 zł. Cytowane liczby mówią właściwie same za siebie.

Nieznane mi są wiarygodne szacunki dotyczące wpływu spadku cen „badań autostradowych” na całość rynku archeologii ratowniczej w Polsce. Z konieczności ograniczyć się tu trzeba do niepełnych obserwacji z terenu województwa łódzkiego. Moi studenci w ramach zajęć „Firma archeologiczna w praktyce” przeprowadzili ograniczone rozpoznanie stawek za badania wykopaliskowe. Ujawniło ono dwie tendencje: część firm archeologicznych aktywnych przed rokiem 2009

upadła, a pozostałe działają w warunkach bardzo silnej presji cenowej. Wniosek może być w tym przypadku jeden – znów „siły pływowe” wywoływane przez działania GDDKiA formują kształt całego sektora badań ratowniczych.

Pozostały do omówienia jeszcze dwie platformy wpływu „archeologii autostradowej” (normatywna i etyczna). Są one nierozzerwalnie z sobą związane i sensownie będzie omówić je razem.

Przed wszystkim musimy zdać sobie sprawę z faktu, że udział w „badaniach autostradowych” stał się pokoleniowym doświadczeniem dla wielu roczników studentów i absolwentów archeologii w Polsce. Dla części z nich badania tego typu były właściwie jedyną formą aktywności terenowej, z jaką przyszło im się mierzyć. Formatywne znaczenie tego faktu trudno po prostu przecenić. Wypracowane normy etyczne oraz postępowania badawczego były i są przenoszone następnie na całą resztę sektora archeologii ratowniczej. W warunkach reglamentacji głównych wykonawców dość łatwo było zachować środowiskową i instytucjonalną kontrolę nad najczęściej młodymi ludźmi, którzy bezpośrednio prowadzili prace eksploracyjne. „Uwolnienie” rynku zerwało te relacje, a wiele osób odnalazło się w roli Michała Anioła – fantazyjnie kreśląc rzeczywistość na piasku i w dokumentacji – wszak pomiędzy nimi a Panem Bogiem nikogo nie ma. Nie chcę żeby zabrzmiało to jak oskarżenie – raczej chcę usprawiedliwić ten stan rzeczy. Musimy zdać sobie sprawę z tego, że w warunkach ogromnej konkurencji, „dołujących” stawek za badania, kiepskiej kontroli konserwatorskiej i inwestorskiej pokusa kreacji rzeczywistości okazała się zbyt wielka. Przy czym ogromną rolę w stworzeniu takiego deprawującego mechanizmu odegrała właśnie bierność GDDKiA. Spróbuję ukazać to na dwóch przykładach.

Przypomnieć muszę, że szacowanie wartości prac eksploracyjnych oraz opracowania wyników badań ma charakter powykonawczy. Innymi słowy – od tego, co się odkryje bezpośrednio uzależniona jest wielkość przychodu. Genezę i założenia tego systemu dobrze wyłuszczył Ryszard O. Mazurowski (2013: 362-369). Jednym z najbardziej wrażliwych punktów systemu rozliczeń było i jest założenie, że wartość ara „pustego” (pozbawionego obiektów nieruchomych) wynosi zaledwie 25% ara standardowego (z np. jednym dołkiem posłupowym). Dobrze pamiętam z własnego doświadczenia wizyty komisji odbiorowych, w czasie których słusznie dowodzono, że eksploracja danego stanowiska powinna doprowadzić do dobrej identyfikacji granic aktywności człowieka w postaci pasa otuliny „arów pustych”. W takim kontekście najczęściej pojawiały się one

w dokumentacji. Podkreślę – działało to w warunkach stosunkowo wysokich stawek i mocnej merytorycznej opieki oraz kontroli nad eksploratorami. Ten dobrze działający mechanizm w innej (po „uwolnieniu rynku”) rzeczywistości prawnej okazał się jednak wyjątkowo szkodliwy. Osoby odpowiedzialne za „badania autostradowe” nagle konfrontować się musiały z sytuacją, w której powodzenie całości umowy (a w sytuacji niewielkich firm chodzi tu o wybór między zarobkiem a bankrutem) zależy od sposobu „rozpoznania” wykopaliskowego. Wystarczy tu krótki rachunek: w roku 2007 eksploracja 10 pustych arów na podłożu piasku dawała średni przychód w wysokości ok. 3500 zł. W roku 2014 te same 10 arów pozbawionych obiektów przyniosłoby jedynie ok. 1200 zł. A przecież wystarczy jedynie „znaleźć” na każdym z nich jeden dołek posłupowy, aby 1200 zł „rozmnożyć” do wartości ok. 4700 zł. Czy można się więc dziwić, że wiele stanowisk eksplorowanych w ostatnich latach to zbiory regularnie rozłożonych dołków posłupowych, a różne „uproszczenia” metodyczne stały się normą? Jeszcze raz chcę podkreślić, że całkowita odpowiedzialność za ten stan spada na inwestora (GDDKiA), którego pasywność przyczyniła się do powstania mechanizmu deprawującego uczestników badań wykopaliskowych oraz deformującego ich wyniki.

Zwrócę w tym miejscu uwagę na wyjątkowo pikantną – dla badacza neolitu – okoliczność. Kwerenda opracowań zgromadzonych w Narodowym Instytucie Dziedzictwa wyraźnie wskazuje, że po roku 2009 jedynie wyjątkowo odkrywane były w „badaniach autostradowych” stanowiska datowane na mezolit czy kulturę pucharów lejkowatych. Ta zadziwiająca koincydencja może budzić obawy czy nie jest to efekt wyjątkowej „nieopłacalności” (w ujęciu rozliczeń z GDDKiA) eksploracji tego rodzaju struktur.

Te niekorzystne mechanizmy przenoszone są niestety również „w górę”. Podobnie dzieje się w przypadku recenzji opracowań wyników badań. Również tu wcześniejsze rozwiązania mechanicznie wprowadzone do rzeczywistości rynkowej mają katastrofalne skutki. Ponieważ recenzje pisane są na zamówienie wykonawców opracowań, to trudno się chyba dziwić, że zdecydowana ich większość kończy się pozytywnymi sentencjami. Jeśli nie jest to mechanizm w swej istocie korupcyjny, to co nim jest?

W tym wypadku uśmiechem można skwitować oświadczenie, że: „GDDKiA wychodzi z założenia, iż samodzielni pracownicy naukowcy cechują się szczególnymi walorami etycznymi i przedkładana przez nich opinia jest wykonana w sposób fachowy i obiektywny” (Ewa Tomala-Borucka w piśmie z dnia 2.10.2014 r.

skierowanym do niżej podpisanego). W tym samym piśmie GDDKiA przyznaje, że nie widzi problemu w sytuacji oceny opracowań przez recenzentów niebędących specjalistami od danej epoki.

■ 2. ZDZIWIENIE PANA JOURDAIN

Przytoczona wyżej postać bohatera molierowskiej komedii zadziwionego tym, że od czterdziestu przeszło lat mówi prozą przypomina mi nieco postawę GDDKiA. W dyskusjach, w których miałem okazję brać udział, jak choćby 1 marca 2016 r. w siedzibie Instytutu Archeologii i Etnologii PAN w Krakowie, przedstawiciele GDDKiA starali się przekonać publiczność, że wpływ instytucji przez nich reprezentowanej jest przeceniany i że najważniejsze są przecież decyzje poszczególnych urzędów konserwatorskich, a tak w ogóle GDDKiA jest takim samym podmiotem jak, nie przymierzając, inwestor budujący domek jednorodzinny. Nie wiem czy tego typu postawa jest przykładem – przepraszam za frywolność – rozkosznej naiwności, czy też może raczej kompletnej ignorancji. Pozorna prawna równowaga obu typów inwestorów (domek jednorodzinny i autostrada) nie jest w stanie zamaskować kompletnie różnej ich wagi, a ta w przypadku GDDKiA – jak wyżej starałem się dowiedzieć – jest „supercieżka”. Ta zasadnicza różnica realnych potencjałów decyzyjnych bezpośrednio wpływa również na kształt dialogu (?) pomiędzy środowiskiem naukowym a GDDKiA. Znak zapytania nie znalazł się tu przypadkiem, bo chodzi wszak o bardzo specyficzny „dialog” tak dobrze kiedyś zdefiniowany przez ks. Józefa Tischnera w niecenzuralnym *bon mocie* opisującym formę dyskusji w polskim Kościele.

Oczywista nierównowaga między stronami sporu, w której z jednej strony mamy hierarchiczną, istotną dla interesów Państwa instytucję (GDDKiA), z drugiej zaś silnie zatimizowane środowisko naukowe powoduje, że obie strony dialogu w różny sposób definiują i realizują swoje strategie negocjacyjne. Warto przyjrzeć się temu problemowi bliżej – pozwolę sobie zacząć od rekonstrukcji stanowiska GDDKiA. Nie chcę przy tym dokonywać egzegezy ustnych wypowiedzi przedstawicieli tej instytucji. Posłużę się tu kilkoma cytatami z pisma Ewy Tomali-Boruckiej z dnia 2.10.2014 r. skierowanego do niżej podpisanego:

1. „GDDKiA nie wytworzyła dokumentu programowego (deklaracji strategicznej dotyczącej) wyłącznie do celów i metod prowadzenia badań archeologicznych”,

2. „GDDKiA definiuje swoje działania w zakresie ochrony dziedzictwa archeologicznego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym ustawą o ochronie zabytków”,

3. „Zgodnie z regulaminem GDDKiA Wydział Archeologii jest jednostką działającą w ramach Departamentu Środowiska. Nie dysponuje on korespondencją informującą o negatywnej ocenie swych działań ze strony środowiska naukowego”,

4. „GDDKiA nie konsultuje terminów wykonania kontraktów z instytucjami zewnętrznymi lub ekspertami, jednakże bierze pod uwagę wskazania konserwatorskie oraz możliwości zmian terminowych, np. z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne”,

Ponadto z cytowanego wyżej pisma dowiedzieć się można, że GDDKiA:

a) nie korzysta niemal z żadnych (1 wyjątek – formalna współpraca ze Swedish Transport Administration) doświadczeń międzynarodowych, jeśli chodzi o potrzeby, formy i środki służące ochronie dziedzictwa archeologicznego zagrożonego budową dróg i autostrad,

b) uznaje, że nie ma podstaw prawnych do prowadzenia powykonawczego rankingu wykonawców,

c) nie korzysta ze wsparcia żadnych ekspertów zewnętrznych (samodzielnych pracowników nauki) w procesie oceny prac archeologicznych.

Pozwolę sobie ponadto na przytoczenie niżej dwóch cytatów – mojego pytania oraz odpowiedzi na nie (w piśmie z dnia 8.06.2016 r. sygnowanym przez Martę Horodecką – Zastępcę Dyrektora Biura Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad).

Pytanie: „w trakcie wystąpienia (*w siedzibie krakowskiego PAN-u; S.Rz.*) z dnia 1 marca 2016 r. zwracałem uwagę, że jednym z systemowych błędów GDDKiA pozostaje obecny system rozliczeń prac terenowych i opracowań wyników badań archeologicznych. W mojej opinii jego działanie w warunkach rynkowych jest bezpośrednią motywacją dla panującej patologii, tzn. obowiązujący sposób szacowania pracochłonności wywołuje pokusę – na którą wystawieni są wykonawcy badań – zachowań opłacalnych ekonomicznie, lecz nieuczciwych naukowo. Czy GDDKiA po 1 marca zaleciła opracowanie nowego systemu rozliczeń lub sama opracowała rekomendacje zmian systemu rozliczeń prac archeologicznych?”

Odpowiedź: „GDDKiA po 1 marca 2016 r. nie zleciła opracowania nowego systemu rozliczeń lub samodzielnie nie opracowała przedmiotowych rekomendacji”.

Podkreślam, starając się unikać interpretacji powyższych elukubracji urzędników GDDKiA trudno nie zauważyć, że instytucja ta nie dostrzega jakichkolwiek problemów związanych z jakością, sposobem realizacji i wiarygodnością zleczanych przez siebie prac archeologicznych. Nawet wskazanie konkretnych negatywnych zjawisk jest – mówiąc wprost – zbywane.

O ile GDDKiA postanowiła „zamilczeć na śmierć” diagnozy formułowane w środowisku naukowym, to my sami staliśmy się zbiorowym przysłowiowym prorokiem „krzyczącym na puszczę”. Zbiór kolejnych pism, apeli i protestów z lat 2007-2013 zebrany został w – łaskawie mi udostępnionym – opracowaniu prof. Janusza Kruka pt. „Kryzys archeologicznych badań ratowniczych w Polsce”. Zmieniają się w nim jedynie adresaci – kolejni ministrowie, wiceministrowie i dyrektorzy. Diagnozy pozostają wciąż te same – badania wykopaliskowe prowadzone na liniach dróg i autostrad zamiast Pegazem naszej nauki stały się Baalem „pożerającym” kolejne stanowiska, normy zawodowe i ludzi.

Mimo wszystkich frustracji naszego środowiska nie da się, raz jeszcze zaakcentując, zbudować żadnego „kordonu sanitarnego” wokół „archeologii autostradowej”. Bo w istocie gra idzie o przyszłość całej naszej nauki. I nie chodzi tu – co da się czasem usłyszeć z ust krytyków – o próbę urzędzenia „skoku na kasę”. Interesów naszego środowiska nie należy rozumieć przecież dosłownie. W obecnych warunkach prawnych jest niezwykle mało prawdopodobny powrót do reglamentacji rynku zamówień na „badania autostradowe”. Dodam w tym miejscu, że Urząd Zamówień Publicznych, w odpowiedzi na wcześniejszą korespondencję, w piśmie z dnia 11.06.2016 r. skierowanym do Towarzystwa Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego stoi na stanowisku, że z uwagi na jednoznaczne zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych „wykluczyć należy możliwość zastosowania wyłączenia (z *działania ustawy Prawo Zamówień Publicznych – S.Rz.*) w odniesieniu do usług archeologicznych”. Zresztą z uwagi na zagrożenia korupcyjne, z którymi i nasze środowisko musiało się konfrontować, tego rodzaju wyłączenie byłoby dość problematyczne. Podstawowe korzyści środowiska naukowego należy lokować w dbałości o odpowiedni poziom prowadzonych prac badawczych. Wymagałoby to jednak akceptacji przez GDDKiA czterech minimalnych warunków brzegowych sensownej dyskusji:

1. Uznaniu, że GDDKiA nie jest jedynym beneficjentem prowadzonych „badań autostradowych”. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 8 października 2007 roku nie pozostawia tu miejsca na wątpliwości: „ratownicze prace archeologiczne, a więc i sam obowiązek pokrycia ich kosztów, są funkcjonalnie związane

z realizacją wartości wskazanej w art. 73 Konstytucji, tj. z zachowaniem dóbr kultury i w konsekwencji zapewnieniem do nich dostępu. W tym sensie są wobec tego niezbędne dla ochrony praw i wolności innych osób”. Najważniejszy element w powyższym cytacie nie dotyczy oczywiście finansowania prac badawczych, ale uznania, że ich wynik stanowi „własność” całego społeczeństwa mającego prawo oczekiwać, iż prowadzone one będą w sposób kompetentny.

2. Akceptacji swojej wyjątkowej – opierającej się na skali prowadzonych zleczanych przez GDDKiA prac – roli w kreowaniu norm prowadzonych badań archeologicznych. Z wyjątkowością powinna iść w parze odpowiedzialność – za jakość i wiarygodność badań. Powtórzę, GDDKiA jest jedynie operatorem – organizatorem prac. Ich zleceniodawcą, właścicielem i beneficjentem jest całe społeczeństwo działające za pośrednictwem instytucji państwa.

3. Akceptacji środowiska naukowego jako podmiotu w dyskusji nad celem, metodami i niematerialnymi wartościami związanymi z organizacją wielkoskalowych „badań autostradowych”.

4. Uznaniu, że odpowiednia dbałość o nieodnawialne dziedzictwo archeologiczne jest równie istotna, co realizacja celów infrastrukturalnych. Innymi słowy, chodzi o to, aby konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju przestała być jedynie listkiem figowym dla działań GDDKiA.

* * *

Zakończę ten tekst osobistą oceną. Stefan Kisielewski wielokrotnie twierdził, że socjalizm to ustrój, który bohatercko zwalcza problemy, jakie sam stwarza. Podobnie jest z praktyką działania Wydziału Archeologii GDDKiA. Na tym jednak analogie – moim zdaniem – się nie kończą. Obecna strategia tej instytucji, a w istocie afirmacja bylejakości, daje szanse sukcesu jedynie w średniej perspektywie. W którymś momencie problemy wygenerowane przez marnie uprawianą „archeologię autostradową” wywołają „wypadki”, „wydarzenia” lub „kryzysy”, które zmuszą do odrzucenia dzisiejszego *status quo* jako „okresu błędów i wypaczeń”, a dzisiejsi decydenci będą już tylko „byli”. Przyjdzie też zapewne czas i na „okrągły stół”, przy którym w końcu będziemy musieli usiąść i poszukać dróg wyjścia z zapaści. Szkoda tylko, że trzeba na to jeszcze poczekać i że tak wiele stanowisk zostanie w międzyczasie „zbadanych”.

Bibliografia

- Eco U. 2005. *Wahadło Foucaulta*. Warszawa: Noir sur Blanc.
- Bugaj M. 2015. Wybrane problemy formalno-prawne związane z rozpoznaniem archeologicznym wykonywanym na trasach inwestycji drogowych, czyli rzecz o fallusie i głosie wołającego na puszczy. *Raport 10*, 299-308.
- Bukowski Z. 2000. Badania archeologiczne w obrębie wielkich inwestycji. *Z otchłani wieków 55 (2)*, 13-19.
- Czopek S., Pelisiak A. 2014. Autostrady i co dalej? *Raport 9*, 423-434.
- Gediga B. 2000. Archeolodzy na trasie budowy autostrady A-4. *Z otchłani wieków 55 (2)*, 38-43.
- Grygiel R. 2000. Zdążyć przed autostradą. W Polsce środkowej rusza program ratowniczy na odcinku autostrad A-1 i A-2. *Z otchłani wieków 55 (2)*, 20-23.
- Górski J., Makarowicz P. 2014. Przyczynek do metodyki opracowywania wyników szerokoprzestrzennych badań wykopaliskowych. *Raport 9*, 435-442.
- Kobyliński Z. 2010. Archeologia polska na początku XXI wieku – szanse i zagrożenia. W: M. Szmyt (red.), *Archeologia wobec wyzwań współczesności (= Prace Komisji Archeologicznej – Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk. Wydział Historii i Nauk Społecznych 27)*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, 9-22.
- Mazurowski R. O. 2013. *Leksykon pojęć archeologii polowej*. Poznań: Wydawnictwo Nauka i Innowacje.
- Zdziebłowski S. 2016. *Archeologia „autostradowa”: dyktat budowlanców czy naukowców*. Serwis PAP – Nauka w Polsce: www.naukawpolsce.pap.pl (wgląd: 12.09.2016 r.).

Summary

Seweryn Rzepecki

Aztec equestrianism – on a dialogue between the scientific milieu and the General Inspectorate for National Roads and Motorways and more

A leading thesis of the article is the conviction of the special impact of works commissioned by the General Directorate for National Roads and Motorways on a general situation of archaeology in Poland. The author uses a “black hole” metaphor when describing a “gravitational” impact of “motorway research” on other fields of our science. In his opinion, this impact can be identified on several levels: cognitive, organisational, economic, normative and ethical.

The argument ascribes key relevance to changes related to the liberalisation of the archaeological services market. In

2009, the previous system – exclusive selection of contractors – was replaced by procedures based on the domination of price for conducted studies. The “invisible hand of the market” has quickly led to a dramatic decline in prices and has contributed to the emergence of adverse phenomena consisting in the decreased scientific reliability of conducted works and the destruction of various quality control procedures.

Another problem is the General Directorate of National Roads and Motorways’ lack of reply to protests and desiderata formulated by the scientific milieu in response to the adverse changes triggered by the policy of this institution. Unfortunately, the dialogue referred to in the title has a relatively grotesque character.