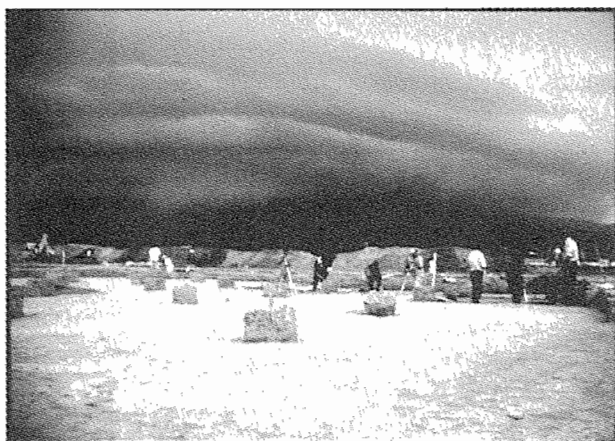


Postopek varstva kulturne dediščine pri zasnovi avtocestnega omrežja in arheološki zaščitni posegi na trasah avtocest v okolici Maribora

©Mihela Kajzer Cafnik
ZVNZKD Maribor

Povzetek V prispevku avtorica predstavlja izdelavo arheološke lokacijske dokumentacije za gradnjo avtocestnega omrežja v Sloveniji, metodologijo in potek zaščitnih arheoloških izkopavanj na avtocestni trasi v okolici Maribora ter poizkopavalna dela za obdelavo in objavo premične arheološke dediščine, pridobljene z zaščitnimi arheološkimi posegi na trasah avtoceste.



Slika 1: Rogoza 1998 (foto: M. Strmčnik Gulič).

Varstvo kulturne dediščine, posebej arheološke,¹ v postopkih izdelave lokacijske dokumentacije za graditev avtocestnega omrežja v Sloveniji²

Ministrstvo za kulturo – Zavod Republike Slovenije za varstvo naravne in kulturne dediščine³ (v nadaljevanju MK-ZRSVNKD) je februarja 1994 pripravilo strokovne osnove za zasnovo prometnega omrežja v okviru priprave sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin republiških

¹Članek je delno spremenjena in prilagojena različica pisne naloge za strokovni izpit.

²Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin planskih aktov Republike Slovenije in občin in pripravljanje ter sprejemanje lokacijskih načrtov za gradnjo avtocest – obvezna metodologija, dopis Ministrstva za kulturo št. 617–9/90 z dne 12.4.1994; Pregled aktivnosti priprave lokacijskih načrtov za avtoceste, dopis Ministrstva za okolje in prostor – Zavoda Republike Slovenije za prostorsko planiranje št. 350–04–04/94 z dne 6.5.1994; Priprava lokacijskih načrtov za avtoceste, dopis MK-ZRSVNKD št. 616–02/94 z dne 6.6.1994; Usmeritve za primerjavo variant avtoceste na odseku ... z vidika varstva kulturne dediščine, dopis Ministrstva za kulturo – Uprave za kulturno dediščino z dne 15.1.1995; Kratak opis načina varstva kulturne dediščine v postopkih izdelave dokumentacije za graditev avtocestnega omrežja v Sloveniji, dopis Ministrstva za kulturo – Uprave za kulturno dediščino z dne 3.7.1997.

³Zavod Republike Slovenije za varstvo naravne in kulturne dediščine je bil ob reorganizaciji leta 1995 preimenovan v Upravo Republike Slovenije za kulturno dediščino.

Abstract In this paper the authoress presents the elaboration of the locational documentation for the construction of the highway road system in Slovenia, the methodology and the course of archaeological excavations on the highway course around Maribor, as well as the post excavation analysis and publication of the small finds acquired in the rescue excavations on the planned highway course.

planskih aktov. Podali so splošna izhodišča in usmeritve za oceno vpliva avtocest na posamezne objekte in območja kulturne dediščine ter kriterije za obravnavo kulturne dediščine. Opozorili so na nekaj osnovnih problemov, med drugim na slabšo raziskanost nekaterih varstvenih območij, ki so posebno občutljiva za gradbene posege, npr. arheološka najdišča. Gre za strokovno delo spomeniškovarstvene službe, ki je osnova za poznejša oblikovanja smernic in pogojev za izbrano traso avtoceste, podlaga stališča ministra za kulturo na utemeljenost pripomb in predlogov iz javne razprave o osnutku lokacijskega načrta in za mnenja pristojnih organov o upoštevanju soglasij.

MK-ZRSVNKD je aprila 1994 predpisalo obvezno metodologijo za sodelovanje službe varstva naravne in kulturne dediščine pri izdelavi dokumentacije za posamezne avtocestne odseke in okvirno metodologijo za pripravo pogojev in izdajanje soglasij v lokacijskih postopkih. Konec aprila 1994 so bili po sklepu kolegija Ministrstva za kulturo imenovani člani Skupine za arheologijo na avtocestah Republike Slovenije (v nadaljevanju SAAS), ki deluje kot posebni začasni organ ZRSVNKD oz. Ministrstva za kulturo.⁴ SAAS je delovna skupina za usklajevanje in organiziranje arheološkega terenskega in poterskega dela v okviru zaščite arheološke dediščine ob izgradnji cestnega križa na ozemlju Slovenije.

Pravna osnova za postopek pridobivanja in izdelave dokumentacije za graditev avtocestnega omrežja v Sloveniji je decembra 1993 sprejeti *Zakon o dopolnitvah zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor* (Uradni list Republike Slovenije 71/93). Ta zakon med drugim določa, da se v sklopu priprave lokacijskega načrta za avtocesto izdelajo in proučijo variante poteka avtoceste, za izbrano varianto pa se izdela lokacijski načrt. Variante poteka avtoceste so že definirane tudi v prostorskih sestavinah veljavnih planskih aktov države ali občine, a jih je potrebno ob morebitnih spremembah tras sočasno spreminjati in dopolnjevati.

⁴Predsednik skupine je dr. Bojan Djurić, po enega predstavnika v skupini pa ima vsak regionalni Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine (v nadaljevanju ZVNZKD) v Sloveniji in Uprava za kulturno dediščino.

Naročnik lokacijskega načrta je Ministrstvo za okolje in prostor – Zavod Republike Slovenije za prostorsko planiranje (v nadaljevanju MOP-ZRSPP), pri pripravi dokumentacije pa sodeluje več mnenjedajalcev.⁵

Priprava lokacijskega načrta za posamezne odseke avtoceste se prične s predlogom Ministrstva za promet in zveze. Na tej podlagi MOP-ZRSPP pripravi *projektno nalogo*, ki je temelj za izdelavo projektne dokumentacije in že upošteva in povzema tudi rezultate preliminarnega mnenja službe ZVNKD, t. j. strokovne osnove za zasnovno cestnega omrežja.

Na podlagi te naloge MOP-ZRSPP pripravi razpis za izdelavo *projektne dokumentacije*, ki jo nato ob sodelovanju s pogodjajalci in projektantom cest za posamezne odseke izdela urbanistična organizacija. Rezultat del je lokacijski načrt za posamezni odsek avtoceste s poročilom o vplivih na okolje, navadno pa obsega še spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnih planov in srednjeročnih družbenih planov občin.

Izdelovalec projektne dokumentacije najprej z dopisom in kartografskim gradivom pozove pogodjajalce, da pripravijo *strokovne podlage – mnenja in pogoje za vrednotenje variant in izbor primerne trase*. Ministrstvo za kulturo – Uprava za kulturno dediščino posreduje prejeta gradivo regionalnim zavodom, ki pregledajo trase in pripravijo strokovne podlage.

Strokovne podlage obsegajo besedilo (seznam evidentirane dediščine na vseh variantah avtocest v skupni širini 300 m z vsemi podatki o posameznem primeru naravne oziroma kulturne dediščine ter splošne in posebne pogoje varovanja), kartografski del (na kartah 1:25000 so vrisani lokacije naravne oziroma kulturne dediščine, trase avtoceste, območje, ki ga obravnavajo strokovne podlage, zavarovana in potencialna arheološka območja) in kartografsko dokumentacijo (kopijo vrisa iz evidence naravne in kulturne dediščine na temeljnem topografskem načrtu 1:5000 oziroma preglednem katastrskem načrtu 1:5000). Vir podatkov je obstoječa dokumentacija zavodov in posebej zbrani podatki, npr. za opredelitev potrebnih arheoloških diagnosticiranj.

Bistveni del strokovnih podlag je mnenje o variantah tras in predlog za izbiro. Variante ocenijo kot sprejemljive, pogojno sprejemljive ali nesprejemljive ter predložijo argumente, ocenijo tudi zahtevnost pogojev za sprejemljivi-

vost variante. Nesprejemljivost je absolutna omejitev in pomeni izločitev variante. Če je varianta nesprejemljiva zaradi posega v robno območje arheološke dediščine, je z nedestruktivnimi metodami možno še natančneje določiti obseg najdišča, če pa so nesprejemljive vse variante, predlagajo iskanje novih. Poglavitno izhodišče kriterijev za vrednotenje variant je, da avtocesta ne sme fizično uničiti kulturne dediščine. Optimalno varujemo najpomembnejšo kulturno dediščino (v smislu republiških obveznih izhodišč) v njenem vplivnem območju; fizično varujemo normativno zavarovani oziroma za to predvideni kulturni spomenik v zavarovanem območju, v vplivnem območju pa mu graditev avtoceste prilagajamo; fizično varujemo drugo dediščino, med gradnjo jo zavarujemo in predvidimo odkup, če lastnik zanj ni več zainteresiran. Arheološki dediščini in arheološkemu spomeniku se mora avtocesta umakniti, zadevati mora čim manj potencialnih najdišč.

Posebna svetovalca na Ministrstvu za kulturo – Upravi za kulturno dediščino gradivo pregledata in ga po usklajevanju z regionalnim zavodom morebiti dopolnita.⁶ Tako nastale strokovne podlage nato kot skupno mnenje in pogoje dobijo izdelovalec projektne dokumentacije, Ministrstvo za okolje in prostor in Ministrstvo za kulturo, pristojni regionalni ZVNKD pa je o tem obveščen.

MOP-URSPP nato na osnovi strokovnih podlag vseh mnenjedajalcev izdela primerjalne študije, ki jih Ministrstvo za kulturo – Uprava za kulturno dediščino (med drugimi) ponovno oceni. Preverijo metodološko ustreznost (če je upoštevana vsa evidentirana dediščina in če so upoštevana merila za vrednotenje ranljivosti kulturne dediščine in sprejemljivosti avtoceste) in ustreznost ocene izbrane variante ter predlagajo izboljšanje izbrane variante.

Izdelane in proučene variante Vlada Republike Slovenije pošlje Državnemu zboru v predhodno obravnavo. Po izbiri primerne variante sledi strokovna obdelava potrjene variante v planskih aktih občin, po potrebi izdelava predloga sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin planskih aktov in *priprava osnutka za lokacijski načrt*. Pri tem znova sodeluje služba ZVNKD (oziroma SAAS glede arheologije) z ugotavljanjem neposrednih vplivov gradnje na dediščino, s pripravo podrobnih pogojev, pod katerimi je možna postavitve avtoceste v prostor, kar je podlaga za pridobitev soglasja, ter z zahtevami za reševanje spomeniškovarstvene problematike.

⁵ Običajno so to Ministrstvo za okolje in prostor – Uprava Republike Slovenije za varstvo narave – varstvo naravne dediščine, varstvo voda; različni organi Ministrstva za promet in zveze; Ministrstvo za kulturo – Uprava za kulturno dediščino; Ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo.

⁶ Svetovalec za področje varovanja naravne in kulturne dediščine in svetovalec za področje prostorskih planskih in izvedbenih aktov.

Podrobneje obdelajo tisti *del strokovnih podlag*, ki se nanaša na izbrano varianto avtoceste, natančneje opredelijo pogoje za posamezne objekte in območja. Posebne pogoje predpišejo za potencialna arheološka območja, kar pri tej fazi izvaja in koordinira SAAS.⁷ Natančneje opredelijo potencialna arheološka območja, po investitorjevem naročilu izvedejo specialno arheološko topografijo (v času do postopka za pridobitev gradbenega dovoljenja), pridobijo čim popolnejšo dokumentacijo z različnimi tehnikami in postopki prostorske arheologije, izdelajo podatkovno bazo za avtocesto. Določijo načine in pogoje varovanja potencialnih arheoloških območij – sondiranje, snemanje, zaščitno izkopavanje v primeru najdb, arheološki nadzor, zaščito lokacije, če je najdišče mogoče obravnavati v skladu z republiškimi obveznimi izhodišči. Vse raziskave in obdelavo gradiva financira investitor. Tak osnutek lokacijskega načrta z natančnimi smernicami in pogoji gre nato v postopek optimizacije trase. MOP-URSP kot naročnik skupaj z mnenjedajalci spremlja in usmerja delo izdelovalca lokacijskega načrta in projektanta cest, ki sproti preverja možnosti glede na pogoje v obliki idejnih projektov.

Sledi javna razgrnitev osnutka lokacijskega načrta (in po potrebi predloga sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin planskih aktov), nakar posamezne občine posredujejo rezultate na Ministrstvo za okolje in prostor in to pripravi predlog stališč o utemeljenosti pripomb in predlogov iz javne razgrnitve. O predlogu stališč izdelajo mnenje vsi pogojedajalci.

Ministrstvo za kulturo *mnenju o odločitvi o utemeljenosti pripomb in predlogov iz javne razgrnitve* (osnutek mnenja izdela Uprava za kulturno dediščino) doda opozorilo o rezultatih ekstenzivnih arheoloških raziskav, ki so bile izvedene še v fazi izdelave osnutka lokacijskega načrta, in morebitne dodatne pogoje. Če Ministrstvo za okolje in prostor v soglasju z Ministrstvom za promet in zveze ter ministri, pristojnimi za posamezna zavarovana območja, odloči o utemeljenosti pripomb in predlogov, osnutek lokacijskega načrta (in po potrebi spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin planskih aktov) dopolnijo in ko ga sprejme še Vlada Republike Slovenije, postane *predlog lokacijskega načrta*.

V tej fazi postopka mora izdelovalec lokacijskega načrta od pristojnih organizacij pridobiti *mnenja* o upoštevanju njihovih pogojev. Za kulturno dediščino ugotovi Uprava

za kulturno dediščino (v sodelovanju z regionalno službo ZVNKD, ki je postavila pogoje), ali so pri pripravi predloga lokacijskega načrta postavljeni pogoji bili upoštevani in kako. Predlog uredbe mora varstvo kulturne dediščine obravnavati v posebnem poglavju in povzeti način izpolnjevanja posredovanih pogojev. *Uredbo o lokacijskem načrtu* (in po potrebi predhodni sprejem sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin planskih aktov) nato sprejme Vlada Republike Slovenije.

Zaščitna arheološka izkopavanja in arheološki nadzor na trasi avtoceste

Znanim (zavarovanim ali evidentiranim) *arheološkim spomenikom in arheološki dediščini* se je morala avtocesta že pri zasnovi cestnega omrežja praviloma umakniti. V tako območje se lahko, po predhodni potrditvi najdišča⁸ in po zaščitnih izkopavanjih, z gradbenimi deli poseže samo izjemoma, kadar se mu načrtovalci cest nikakor ne morejo izogniti. Po metodologiji SAAS smo zaradi optimizacije poteka avtocest predhodno pregledali vsa *evidentirana potencialna arheološka območja*.

Na *novih arheoloških najdiščih*, ki smo jih z metodologijo SAAS⁹ odkrili v okviru priprave projektne dokumentacije (priprava in izdelava osnutka lokacijskega načrta), izvedemo zaščitna arheološka izkopavanja po vladnem sprejetju *Uredbe o lokacijskem načrtu* za posamezni odsek avtoceste, po odkupu zemljišč, po investitorjevem naročilu ponudbe in podpisu pogodbe med naročnikom in izvajalcem. Samo v primeru, če z zaščitnimi izkopavanji dokažemo prisotnost arheološke dediščine, ki jo je moč uvrstiti med najpomembnejšo kulturno dediščino v Sloveniji, bo pomembnost odkritja terjala potrebno delo za njeno varovanje *in situ*, spremenjene konservatorske pogoje in s tem spremembo trase.¹⁰

Na podlagi izhodišča, da je celotna trasa potencialno arheološko najdišče, poleg omenjenih načinov varovanja arheološke dediščine in neodvisno od njih povsod izvajamo *ar-*

⁸ SAAS – *intrasite* arheološki in geofizikalni pregledi v okviru priprave osnutka lokacijskega načrta.

⁹ Potencialno najdišče je ugotovljeno z ekstenzivnimi terenskimi pregledi posameznih odsekov avtoceste, z geofizikalnim profiliranjem in/ali pregledom aerofotografij, nato je (ali ni) potrjeno z intenzivnim terenskim pregledom, izkopom testnih jarkov in geofizikalnimi meritvami posameznih potencialnih najdišč. Rezultat intenzivnega terenskega pregleda je ugotovitev lokacije in obsega najdišča. Za vsakega od teh terenskih pregledov se napiše *Poročilo o rezultatih del*, in sicer praviloma v sedmih izvodih, od katerih dobi štiri naročnik, po enega pa Uprava za kulturno dediščino, pristojni regionalni ZVNKD in SAAS. Glej še op. 7.

¹⁰ Preliminarno mnenje o predlogu zasnove prometnega omrežja, dopis MK-ZRVNKD št. 616-02/94 z dne 2.3.1994; *Struktura in postopki, Arheologija na avtocestah Slovenije I*, SAAS, Ljubljana, april 1994.

⁷ *Struktura in postopki, Arheologija na avtocestah Slovenije I*, SAAS, Ljubljana, april 1994; *Aktivnosti SAAS-a po fazah*, dopis SAAS z dne 15.1.1996 (1. in 2. faza).

heološki nadzor nad gradbenimi oziroma zemeljskimi deli ves čas njihovega trajanja. Ta varstvena naloga med posegom je vključena med pogoje lokacijskega načrta za pridobitev soglasja.¹¹ K arheološkemu nadzoru pristopimo po investitorjevem naročilu ponudbe in po podpisu pogodbe, prilagajamo pa se dinamiki gradbenih oziroma zemeljskih del. Po opravljenem nadzoru napišemo poročilo o opravljenih delih.

V primeru odkritja arheološkega najdišča moramo zemeljska dela ustaviti, registrirati stopnjo uničenja, po potrditvi ponudbe ter podpisu pogodbe (ali aneksa k pogodbi za arheološki nadzor) med naročnikom in izvajalcem pa pristopiti k reševalnim arheološkim izkopavanjem.¹²

Ob izdelavi ponudb, zaščitnih arheoloških izkopavanjih in arheološkem nadzoru (za kar so pristojni regionalni ZVNKD) SAAS organizira svetovanje in pomoč v obliki imenovanja strokovnih komisij za posamezna najdišča.¹³

Arheološka najdišča na trasah avtoceste in hitre ceste na delovnem območju ZVNKD Maribor

Med letoma 1996 in 1999 je ZVNKD Maribor pod vodstvom odgovorne konservatorke, dipl. arheologinje Mire Strmčnik Gulič, ob stalnem arheološkem nadzoru nad deli na trasah opravil štiri obsežna zaščitna in eno reševalno arheološko izkopavanje. V uspešno interdisciplinarno strokovno ekipo je pritegnil arheološko stroko domala celotne severovzhodne Slovenije, vključil je tudi arheologe iz drugih krajev Slovenije in dva iz tujine. Sodelovali so študentje arheologije in sorodnih ved, restavratorji in številni fizični delavci.

Najdišče Spodnje Hoče je bilo že znano in zaščiteno,¹⁴ najdišča Slivnica 1, Slivnica 2B in Rogoza smo odkrili z ekstenzivnimi in z intenzivnim terenskim pregledom,¹⁵

najdišče Bohova pa je bilo odkrito pri arheološkem nadzoru.



Slika 2: Spodnje Hoče 1997, ostanki zgodnesrednjeveške arhitekture – zemljanke (foto: I. Bizjak).

V času od 1. oktobra 1996 do 30. maja 1999 (s posameznimi kratkimi prekinitvami) smo raziskali skupno kar neverjetnih 55.000 m² arheološkega terena.

Odkrili smo obsežne, doslej nepoznane naselbine, ki so razkrile nove podatke o času poselitve, o smereh in izjemni gostoti naseljevanja ter o prisotnosti posameznih kultur in ljudstev na območju mariborskega obrobja in Dravskega polja. Poudarek je predvsem na novih prazgodovinskih najdiščih s posameznimi poselitvami iz eneolitika oziroma bakrene dobe, zgodnje, srednje in pozne bronaste ter starejše železne dobe, latena, dokazana je bila rimskodobna poselitev z ohranjeno arhitekturo ter pričakovani slovanski ostanki.¹⁶

¹¹ Metodologija za sodelovanje službe varstva naravne in kulturne dediščine pri izdelavi dokumentacije za posamezne avtocestne odseke, dopis MK-ZRSVNKD z dne 28.1.1994; Pripombe k dokumentu Metodologija..., dopis SAAS z dne 4.4.1994.

¹² Struktura in postopki, Arheologija na avtocestah Slovenije I, SAAS, Ljubljana, april 1994.

¹³ Aktivnosti SAAS-a po fazah, dopis SAAS z dne 15.1.1996 (3. faza).

¹⁴ Medobčinski uradni vestnik XXVII/5 z dne 31.3.1992. Najdišče je eno od redkih že znanih najdišč, ki se mu načrtovalci avtoceste niso mogli izogniti. Razteza se namreč tik ob hitri cesti Hoče – Maribor, oziroma tik ob glavnem križišču v Spodnjih Hočah, ki so ga izvajalci gradbenih del le razširili.

¹⁵ Slivnica 1 in 2B: Poročilo o ekstenzivnem arheološkem pregledu hitre ceste Slivnica – Miklavž in Blagovnodistribucijski center – Slivnica (SAAS, julij – avgust 1995), Poročilo o geofizikalnem profiliranju na trasi hitre ceste Slivnica – Miklavž in Blagovnodistribucijski center – Slivnica (SAAS, oktober 1995), Poročilo o rezultatih ekstenzivnega arheološkega pregleda in geofizikalnega profiliranja (SAAS, ok-

tober 1995). Slivnica 1: Slivnica 1: Poročilo o arheološkem intrasite pregledu in izkopu testnih jarkov (SAAS, avgust – september 1996), Slivnica 1: Poročilo o geofizikalnem kartiranju (Filozofska fakulteta, Oddelek za arheologijo, avgust – november 1996). Slivnica 2B: Slivnica 2A in 2B: Poročilo o arheološkem intrasite pregledu in izkopu testnih jarkov (SAAS, april 1997). Rogoza: Poročilo o ekstenzivnem arheološkem pregledu (SAAS, avgust 1996 – junij 1997), Poročilo o pregledu aerofotografij (Filozofska fakulteta, Oddelek za arheologijo, september 1996), Poročilo o rezultatih ekstenzivnega arheološkega pregleda in interpretacije aerofotografij (SAAS, julij 1997); Rogoza: Poročilo o geofizikalnem kartiranju (Filozofska fakulteta, Oddelek za arheologijo, januar 1998), Poročilo o arheološkem intrasite pregledu in sondiranju arheološkega najdišča Rogoza (SAAS, april 1998).

¹⁶ Glej: Poročilo o arheoloških izkopavanjih v Slivnici pri Mariboru (Slivnica 1); Poročilo o opravljenih arheoloških izkopavanjih: Slivnica 1: II. in III. etapa del, Slivnica 2B; Sp. Hoče; Bohova. Prvo skupno poročilo o arheoloških izkopavanjih v Rogozi je trenutno v zaključni fazi nastajanja.

Metodologija

Po investitorjevem (DARS) naročilu arheoloških izkopavanj, po številnih popravljanih in dopolnjevanjih ponudb, po odkupu zemljišč in praviloma precej pred podpisom posameznih pogodb o izvajanjih del ter hkrati po iskanju in organizaciji velike ekipe sodelavcev¹⁷ smo glede na potrebe in ritem gradbenih del vsakič začeli in izvajali raziskave po standardni metodologiji.

Za zakoličbo robov oziroma osi trase je poskrbel investitor, sami¹⁸ pa smo v tem okviru zakoličili koordinatno mrežo kvadrantov velikosti 4 x 4 m, ki je bila vpeta v Gauss-Krügerjevo projekcijo. Zaradi boljšega pregleda in lažje organizacije smo kvadrante razdelili na sektorje (praviloma 20 x 20 m), med njimi pa pustili kontrolne profile debeline 50 cm, ki smo jih na koncu raziskav podrli. Posamezni arheologi so v njim določenih sektorjih vodili izkopavanja s frontalnim izkopom po slojih oziroma stratigrafskih enotah. Strojnega odstranjevanja ornice smo se zaradi velike časovne stiske in nujne pospešitve del lotili samo pri najdišču Slivnica 2B in še to le na perifernem delu najdišča.¹⁹

Vse spremembe v plasteh in pomembnejše najdbe smo sproti grafično in fotografsko dokumentirali, njihovo lego pa trodimenzionalno zajeli še s tahimetrom. Vse najdbe smo obravnavali enakovredno – jih natančno označili, očistili, sproti dokumentirali in spravili. Zbirali smo različne vzorce za predvidene analize: določitev vrste lesa, C14 datacije, za geološke, palinološke, petrografske in metalurške analize ter za določitev najdenih živalskih kosti. Na terenu smo risali skupne tlorise sektorjev večinoma v merilu 1:50, velikokrat oziroma po potrebi tudi več tlorisov istega sektorja; tlorise posameznih elementov glede na njihovo izpovednost in velikost v merilu 1:20 ali 1:10; kontrolne profile med sektorji praviloma v merilu 1:50, včasih 1:20; profile in preseke posameznih elementov v merilu 1:20 ali 1:10. Po končanih izkopavanjih smo za vsako najdišče računalniško sestavili in grafično oblikovali kumulativni končni tloris.²⁰

Arheološke raziskave smo ves čas dokumentirali tudi s fotografijo (črno-beli, barvni in dia posnetki), snemanjem s kamero in na koncu oziroma po potrebi z generalnimi posnetki iz zraka.²¹

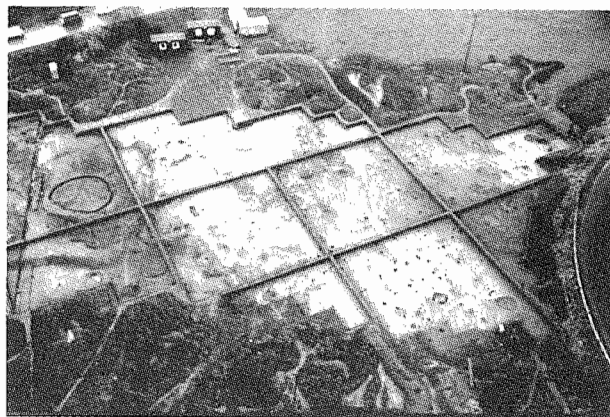
¹⁷Pri posameznih akcijah je sodelovalo od 4 do 9 dipl. arheologov, od 4 do 16 tehnikov ter od 18 do 82 delavcev.

¹⁸Sistem je zastavil in usmerjal ing. geod. B. Žontar.

¹⁹Sklep je sprejela strokovna komisija SAAS.

²⁰Če bo mogoče, bodo tlorisi še časovno razčlenjeni, kar bo omogočilo še nadaljnja temeljita strokovna obdelava gradiva in celotnega najdišča.

²¹Praviloma so bili narejeni z balona, izjemoma še z letala.



Slika 3: Slivnica 1, 1996 (foto: P. Predan).

Za posamezne sektorje in enote smo sproti uporabljali več različnih obrazcev za poenotenje opisov in statistično obdelavo:²² popis stratigrafskih enot, obrazec za posamezno stratigrafsko enoto, popis risb, popis vzorcev, obrazec za predvidene analize, popis najdb, popis posebnih najdb in obrazec za posamezno posebno najdbo. Kolikor je bilo predvsem časovno mogoče, smo nekatere podatke vnašali v računalnik že na terenu. S tahimetrom smo trodimenzionalno (X, Y, Z) snemali topografsko površino, prepleteno z nekdanjimi človeškimi posegi vanjo, in položaje pomembnejših najdb. Zaradi vpetosti terena v Gauss-Krügerjevo projekcijo in zajemanja absolutnih višin bosta tako nadaljnja obdelava posameznih najdišč in njihovo umeščanje v zgodovinski in sedanji prostor bistveno olajšana. Omenjene podatke smo že sproti zbirali ločeno po smiselnih sklopih in jih tako tudi računalniško obdelovali ter shranjevali po posameznih delovnih ravninah, kar bo v veliko pomoč pri rekonstrukciji površin in dejavnosti, vezanih na določeno obdobje.²³

Uspehi in težave

Celotni sistem in metodologija varovanja arheološke dediščine pri izgradnji avtocestnega omrežja sta se v praksi izkazala kot dobro zastavljena, organizirana in koordinirana, za kar gre pripisati nedvomno velike zasluge delovanju SAAS z dr. B. Djurićem na čelu.

S predhodnim poznavanjem večine novih najdišč smo ne le prehiteli gradbena dela, ampak smo vsaj načeloma imeli

²²Uvajali smo jih postopoma, predvsem po prvih velikih izkopavanjih v Slivnici 1 (1996), ko smo bili obogateni z marsikatero izkušnjo.

²³Po drugi strani pa razmeroma nizke globine, pogosta slaba ločljivost posameznih plasti in mnoge strukture z neizpovednim drobnim gradivom ali sploh brez najdb bistveno otežujejo tako nadgradnjo.

dovolj manevrskega prostora in časa za pripravo in izvedbo raziskav ter možnost sodelovanja in odločanja pri morebitnih spremembah konkretnih načrtov. Kot se je pokazalo tudi v nasprotnem primeru pri najdišču Bohova,²⁴ je bilo tako nam kot investitorju na ta način prihranjenih mnogo resnih težav in neljubih zapletov. V našem primeru je bilo neugodno dejstvo, da se najdišča Slivnica 1, Slivnica 2B, Spodnje Hoče in Bohova nahajajo na razmeroma kratkih relacijah trase hitre ceste Slivnica – Blagovnodistribucijski center, kjer so hitro potekajoča kontinuirana gradbena in spremljevalna dela zato močno diktirala tudi tempo in organizacijo arheoloških izkopavanj, ki jih je Mira Strmčnik Gulič dosledno in uspešno izvedla. Tako smo z velikimi naporji konec leta 1996 raziskali približno polovico ogroženega najdišča Slivnica 1 in v letu 1997 nadaljevali ter več ali manj istočasno izvedli izkopavanja še na ostalih omenjenih najdiščih, kar z drugimi besedami pomeni, da smo v skupaj osmih delovnih mesecih morali neprekinjeno sistematično raziskati okoli 22.000 m² kompleksnega arheološkega terena.²⁵ V nekoliko manj napetem ritmu smo v letih 1998/99 opravili zaščitna izkopavanja na našem (in v Sloveniji sploh) doslej najobsežnejšem arheološkem najdišču v Rogozi.²⁶ Že samo ti podatki so verjetno dovolj ilustrativni za približno predstavo o pogojih in pritiskih, pod katerimi smo dela kljub vsemu uspešno opravili.

Pri vseh najdiščih smo se ob vsakokratni izpričani časovni stiski najprej srečevali predvsem z dolgotrajno pisarniško proceduro zbiranja, pripravljanja, popravljanja, dopolnjevanja, preverjanja, pošiljanja in potrjevanja ponudb za izvajanje arheoloških raziskav. Včasih je temu sledilo še čakanje na odkup zemljišč in v primeru Rogoze tudi na vladno potrditev *Uredbe o lokacijskem načrtu* za zadevni avtocestni odsek. Z deli smo pričeli vsakič po zagotovitvi investitorja, da je ponudba potrjena kot podlaga za pogodbo, precej pred podpisom le-te, kar je posledično povzročalo zamike pri poravnavanju finančnih obveznosti investitorja in s tem preizkušalo potrpljenje in zaupanje nekaterih izvajalcev oziroma ponudnikov storitev.

Zaradi negotovega čakanja na pričetek del smo imeli nekaj težav tudi z iskanjem in organiziranjem strokovne ekipe sodelavcev, saj so akcije zaradi dolgotrajnosti in

obsežnosti zahtevale stalno prisotnost večjega števila strokovnjakov. Velik delež k uspehu so s precejšnjim razumevanjem in posojanjem "svojih" arheologov prispevale sorodne ustanove severovzhodne Slovenije in nekatere s širšega območja, pomagali pa so tudi privatni in nezaposleni diplomirani arheologi. Nekaj jih je z nami sodelovalo ves čas, od prvega do zadnjega terena, drugi pa so po svojih zmožnostih prihajali občasno.²⁷

Na vseh najdiščih so sodelovali tudi mnogi študenti in fizični delavci. Predvsem študenti so se pogosto menjavali, po eni strani zaradi omejenega prostega časa, po drugi pa zaradi velikega povpraševanja po delu. Tako je tem stalnim spremembam sledilo večno uvajanje, usklajevanje, razporejanje in organiziranje delovnih skupin.

Vsako posamezno najdišče je imelo svoje posebnosti, lepe trenutke in je dalo presenetljive strokovne rezultate, povsod pa je občasno prihajalo tudi do resnih zapletov, ki smo jih razpletli z vztrajnostjo, argumenti, kompromisi in diplomacijo.



Slika 4: Rogoza 1998 (foto: I. Bizjak).

Nekaj posebnega je najdišče v Rogozi. Ekstenzivni in intenzivni arheološki pregledi so pokazali, da gre na omenjeni lokaciji (trasa avtoceste, priključek in odvodni kanal Hočkega potoka) za arheološko najdišče ogromnih razsežnosti (glej op. 16) – ca. 180.000 m², kar bi zah-

²⁴Najdišče je bilo odkrito šele pri arheološkem nadzoru nad že potekajočimi zemeljskimi deli.

²⁵Delali smo med 1.10. – 20.12.1996 in nato neprekinjeno na več lokacijah med 24.4. – 23.9.1997. Potrebno je poudariti, da smo delali vse dni v tednu, vključno z nedeljami in prazniki, v povprečju 10–13 ur na dan, odvisno od letnega časa.

²⁶Raziskali smo več kot 31.000 m² najdišča, ki je bilo ogroženo z odsekom trase avtoceste Slivnica – Pesnica.

²⁷Poleg sodelavcev iz mariborskega zavoda (M. Strmčnik Gulič, I. Tušek, M. Lubšina Tušek, M. Kajzer Cafnik, S. Gojkovič, S. Colnarič, M. Antonič) so sodelovali dipl. arheologi: V. Koprivnik in S. Djura Jenko (prisotni sta bili ves čas), I. Žižek, B. Lamut, M. Gojkovič, S. Ciglencečki, B. Kerman, M. Novšak, D. Los, J. Belaj, J. Železnikar, U. Bavec, D. Brišnik, U. Jarc in M. Peršuh. Dela so z zanimanjem in prizadevnostjo spremljali tudi številni študenti arheologije. Vsem skupaj gre tudi na tem mestu posebna zahvala.

tevalo približno tri leta izkopavanj. Zaradi takih rezultatov je bil predvideni oskrbni center ukinjen oziroma prestavljen, pripraviti smo morali terminski plan arheoloških izkopavanj ločeno za traso avtoceste, priključek in odvodni kanal ter ponudbo za arheološka izkopavanja samo na trasi avtoceste.²⁸ Medtem je investitor preučil variantno rešitev prestavitve Hočkega potoka v območju priključka Rogoza oziroma prestavitev samega priključka z arheološkega območja, potrjenega z intenzivnim arheološkim pregledom. Pojasnjeno nam je bilo tudi, da je *Uredba o lokacijskem načrtu* za avtocestni odsek Slivnica – Pesnica tik pred sprejetjem in da je obravnavana problematika v ničemer ne sme zadrževati. Po dveh mesecih usklajevanj je postala nova prestavitev vodotoka z vidika arheologije sprejemljiva,²⁹ prestavitev priključka pa še v mejah sprejemljivosti, vendar je bila ta zaradi precejšnjih sprememb prostorskih rešitev na Ministrstvu za okolje in prostor obravnavana v okviru postopka *Sprememb in dopolnitev lokacijskega načrta*.

V izogib dodatnim težavam smo v tem času na Ministrstvo za kulturo – Upravo za kulturno dediščino poslali predlog za interventno razglasitev arheološkega območja Rogoza; tam so nam v pregled in premislek pripravili osnutek dopolnjenega gradiva za začasno razglasitev zadevnega območja kot kulturni spomenik velikega in izjemnega pomena za Slovenijo,³⁰ zadeva pa je ostala v mirovanju, dokler ni bilo mogoče ugotoviti in proučiti natančnejše meje oziroma obsega območja arheološkega najdišča. Danes, po končanih raziskavah, bomo postopek lahko zaključili in tako zavarovali velik del neokrnjenega najdišča.

Z drugačnimi, izjemnimi težavami smo se srečevali pred raziskavami najdišča Slivnica 2B in med njimi. Potencialno najdišče je bilo ugotovljeno leta 1995 z ekstenzivnimi arheološkimi pregledi, potrjeno pa z intenzivnim pregledom in izkopom testnih jarkov zaradi neustreznih terenskih pogojev šele aprila 1997 (glej op. 16). Najdišče se razteza po debeli gramozni podlagi, tik ob železniški progi Maribor – Celje, kjer je investitor predvidel izkop materiala za nasipavanje na celotnem avtocestnem odseku in gradnjo nadvoza nad železnico. Zaradi velikih pritiskov s strani investitorja so bili za ponovno potrditev obstoja najdišča dodatno izkopani še štirje testni jarki, ki so najdišče znova potrdili. Zaradi dinamike in rokov izvedbe gradbenih del smo se po številnih zapletih in težavah z njihovimi izvajalci nastali situaciji prilagodili, kolikor je

bilo za stroko še sprejemljivo. Z izkopavanji smo pričeli takoj, upočasnili istočasna dela v Slivnici 1 ter začasno zagotovili sredstva iz pogodbe za Slivnico 1 ter pogodbe v pripravi za Spodnje Hoče. Po sklepu strokovne komisije SAAS, določene za najdišče Slivnica 2B, je bil zastavljen poseben sistem izkopavanj. Na območju kakih 1000 m² z največjo koncentracijo najdb je bil predviden izkop odprte površine v standardnem sistemu, v nadaljevanju pa bi sledile žarkasto razporejene sonde iz osrednjega dela v sistemu kvadrantov, kjer je bilo zaradi pospešitve del dogovorjeno tudi strojno odstranjevanje ornice (do 25 cm). Raziskave so z velikimi naporji potekale v napetem ozračju in ob boku z gradbenimi stroji, ki so se dobesedno zažirali v obrobje najdišča.



Slika 5: Slivnica 2B, 1997 (foto: P. Predan).

Medtem ko smo zaključili z deli v Slivnici 1, hiteli z raziskavami v Slivnici 2B ter se v polnem zamahu pripravljali na izkopavanja v Spodnjih Hočah, je bilo pri arheološkem nadzoru oziroma vzporedno z njim v Bohovi odkrito novo najdišče.³¹ Gradbena oziroma zemeljska dela so bila ustavljena, izvajalec del in njihov naročnik pa obveščena o najdbi arheoloških ostalin (kamnitih temeljev, rimske opeke in spremne keramike) na razmeroma veliki površini in opozorjena na potrebna reševalna izkopavanja. Investitor nas je obvestil, da za raziskave nima in ne bo imel finančnih sredstev, vse dokler ne bo sprejet datek k investicijskemu programu, in nas prosil za obračun vseh dotlej opravljenih del, od katerih bi lahko prenesli sredstva za Bohovo.³² K izkopavanjem smo pristopili takoj in teren sproščali po etapah, z ozirom na potrebe izva-

²⁸Tu smo tudi kmalu pričeli z zaščitnimi izkopavanji.

²⁹Nad zemeljskimi deli je bil potreben le arheološki nadzor.

³⁰Dopis Ministrstva za kulturo – Uprave za kulturno dediščino št. 012-12/98-bm/rogoza1 z dne 1.6.1998.

³¹Odkril ga je A. Gulič, tedaj dijak III. gimnazije v Mariboru.

³²Pogodba o izvajanju del je bila podpisana dva meseca po tem, ko so bila izkopavanja dejansko že zaključena.

jalcev (deviacija ceste, napeljava za telekomunikacije, dva kraka za plinovod), kar je poleg očitkov in pritiskov na arheološko ekipo ter slabega vremena dodatno oteževalo potek raziskav.



Slika 6: Bohova 1997 (foto: P. Predan).

Kljub nekaterim problemom smo vsa izkopavanja na koncu uspešno opravili in tako mi kot investitor preživeli naporno ter včasih razburljivo obdobje, v katerem smo se skozi nove izkušnje prekalili in se marsičesa naučili. Naše delo in obveznosti pa z opravljenimi izkopavanji še zdaleč niso končani. Taki dosežki med drugim prinašajo ogromno količino novega gradiva, za katerega smo tudi v sklopu metodologije SAAS obvezani, da ga v določenem roku obdelamo in objavimo.

*Poizkopavalna dela za obdelavo in objavo premične dediščine, pridobljene z arheološkimi zaščitnimi posegi na trasah avtoceste*³³

Priprava rezultatov arheoloških izkopavanj za objavo obsega najprej ocenitev potenciala arhiva najdišča, pri čemer sodeluje posebna strokovna komisija, ki jo imenuje SAAS.³⁴ Komisija po koncu izkopavanj pregleda arhiv arheološkega najdišča z namenom ugotoviti njegov strokovni potencial in določiti obseg potrebnih poizkopavalnih del pred njegovo celovito strokovno objavo. Navadno ta dela obsegajo izdelavo grafične dokumentacije

najdišča in njegovih elementov, grafično dokumentacijo širšega prostora najdišča, grafično dokumentacijo artefaktov, izdelavo kataloga artefaktov, primarno konservacijo artefaktov, interpretacijo najdiščnega arhiva ter vrsto analiz (živalskih kosti, lesa/ogljja, palinoloških vzorcev, metalurških vzorcev, geoloških vzorcev...).

Na podlagi rezultatov in zapisnika takega sestanka smo pripravili ponudbo za izvajanje poizkopavalnih del, tej pa po potrditvi sledi podpis pogodbe med naročnikom (DARS) in izvajalcem (ZVNKD).

Med arheološkimi najdišči, ki smo jih doslej raziskali, so bile narejene ocene arheološkega potenciala za Bohovo (januarja 1998), Spodnje Hoče (januarja 1998) in Slivnico 1 (oktobra 1999), najdišči Slivnica 2B in Rogoza pa na to še čakata. Na podlagi pregleda omenjenih najdiščnih arhivov so bile izdelane ponudbe za izvedbo del, za Bohovo in Spodnje Hoče smo jih z investitorjem že usklajevali, za Slivnico 1 pa je v postopku šele prva ponudba. Postopek poteka znova zelo počasi, dela – primarna konservacija artefaktov, izrisi in izdelava kataloga artefaktov ter večina analiz – pa za najdišči Bohova in Spodnje Hoče že tečejo, znova pred podpisom pogodb. Na sestanku SAAS, ZVNKD Maribor in arheologov, ki so delali na zadevnih najdiščih, smo uskladili dela za terminski plan³⁵ in se vsaj v osnovi dogovorili o tehnični izvedbi grafične dokumentacije artefaktov³⁶ in vsebini njihovega kataloga,³⁷ pri čemer zaradi različnih pogledov in navad prihaja do največjih težav. Ker stvari glede detajlov izvedbe še niso dodelane, bomo dela sproti usklajevali in usmerjali, najboljšo oziroma optimalno pot pa bodo pokazale šele izkušnje in rezultati.

Predvsem pred sodelujočimi arheologi je še nezavidljivo veliko dela. Težava je v tem, da isti ljudje poleg svojega primarnega dela hkrati opravljajo izkopavanja na vedno novih dolgotrajnih avtocestnih terenih, pišejo redna strokovna poročila, vodijo in usmerjajo izdelavo grafične dokumentacije ter inventarizacijo za dele že raziskanih najdišč, sestavljajo kataloge gradiva in se pripravljajo na celovite objave le-teh.

Nenazadnje pa nas je vključno s pristojnim muzejem³⁸ našel nepripravljene tudi vedno večji problem deponiranja

³³Sredstva zanje zagotavlja investitor in so predmet posebne, ločene pogodbe za vsako raziskano arheološko najdišče posebej. *Metodologija za sodelovanje službe varstva naravne in kulturne dediščine pri izdelavi dokumentacije za posamezne avtocestne odseke*, dopis MK-ZRSVNKD z dne 28.1.1994.

³⁴Ta komisija ni nujno enake sestave kot strokovna komisija za najdišče. Glej *Aktivnosti SAAS-a po fazah*, dopis SAAS z dne 15.1.1996 (3. faza).

³⁵Ta je bil navezan na našo ponudbo o izvajanju del, ki pa še ni niti potrjena kot osnova za pogodbo.

³⁶Pri tako veliki količini materiala se je pokazalo pomanjkanje primerno izobraženih in izkušenih risarjev.

³⁷Katalog najdb bo po predlaganem skupnem vzorcu izdelal vsak arheolog za svoj del najdišča.

³⁸Pokrajinski muzej Maribor bo po obdelavi in objavi najdišča prevzel ves material in dokumentacijo.

ogromne količine novih najdb, s katerimi so že vsi naši prostori dobesedno zatrpani, iskanje primerne dolgoročne prostorske rešitve pa je bilo doslej iz različnih vzrokov neuspešno.

Ob vseh omenjenih naporih, stiskah in dosežkih smo pomladi 1998 skupaj s Koroškim pokrajinskim muzejem v Slovenj Gradcu uspeli pripraviti še zelo odmevno razstavo "Jutri bi lahko bilo že prepozno – dosežki arheoloških raziskav na trasi avtoceste" in izdali spremni katalog.³⁹ Priказan je bil potek del na najdiščih v Slivnici, Spodnjih Hočah in Bohovi ter seveda njihovi rezultati in primarna interpretacija. Predstavljeni so bili tako razni načrti, fotografije, risbe in najprivlačnejše oziroma najbolj izpovedne restavrirane najdbe kot tudi metode našega dela, vsakdanji predmeti in utrinki terenskega življenja. Presenetljiva arheološka odkritja s tras avtoceste in hitre ceste na našem območju so bila tako prvič v aktualnem času, v tolikšnem obsegu in na enem mestu predstavljena matični in gradbeniški strokovni ter širši javnosti.

Ne glede na to, da nas že zgodaj v tem letu čaka novo veliko zaščitno izkopavanje na Pobrežju oziroma v Zrkovcih, smo, kot je napisala M. Strmčnik Gulič,⁴⁰ "pravzaprav šele na začetku raziskovanj, saj so se pred nami odprla številna nova spoznanja o poseljenosti vzhodnega pohorskega območja skozi različna arheološka obdobja. Ostaline nudijo vpogled v materialno in duhovno zakladnico takratnega življa in so torej bogat vir arheoloških in zgodovinskih podatkov. Nastale interpretacije bodo nedvomno vplivale na marsikatero poglavje znotraj arheološke stroke, saj bomo morali na novo orisati posamezne segmente znotraj poselitvenih trendov na tem in širšem evropskem prostoru."

³⁹M. Strmčnik Gulič, *Jutri bi lahko bilo že prepozno – dosežki arheoloških raziskav na trasi avtoceste*, ZVNKD Maribor, Maribor 1998.

⁴⁰Glej zgornjo opombo, str. 15.