



KOMUNIKAT TUP – POZNAŃ

LISTOPAD 2020 R. (NR 2/20)

Szanowne Koleżanki, Szanowni Koledzy!

Nadeszły dni zadumy, kiedy wspominamy Tych, których już z nami nie ma. Niech więc w naszej pamięci miejsce znajdą również Koleżanki i Koledzy, którzy odeszli do wiecznej pracowni.

W tym zaduszkowym komunikacie wspominamy **śp. Kolegę Zygmunta Nowaka**, który choć kilka lat temu przestał być członkiem TUP, to był nim przez niemal pół wieku, pełniąc w naszym Oddziale wiele ważnych funkcji.

Zarząd Oddziału





WSPOMNIENIE O KOL. ZYGMUNCIE NOWAKU

Zygmunt Nowak urodził się w 1934 r. w Starogardzie Gdańskim.

Ukończył Wydział Budownictwa Lądowego Politechniki Poznańskiej ze specjalnością konstrukcje i drogi. Ponadto odbył studia w zakresie urbanistyki na Uniwersytecie Warszawskim oraz na Politechnice Gdańskiej. Pracę doktorską obronił na Politechnice Wrocławskiej.

W latach 1968-1973 pracował jako zastępca kierownika Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu. Uczestniczył przy opracowaniu *Planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Miasta Poznania*, za który w 1969 r. cały zespół pod przewodnictwem Tadeusza Gałęckiego otrzymał Nagrodę I stopnia Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska. Kolejną Nagrodę Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska przyniósł Zygmuntowi Nowakowi udział w opracowaniu *Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania* również pod przewodnictwem Tadeusza Gałęckiego².



ZYGMUNT NOWAK (1934 – 2020)
dr inż. komunikacji, urbanista,
nauczyciel akademicki

Prace nad planem ogólnym Poznania doprowadziły do wykrystalizowania się koncepcji rozwoju miasta pasmowego z wyróżnieniem kierunku północ – południe. Osią tego pasma miała być szynowa komunikacja zbiorowa, początkowo tramwaj bezkolizyjny, później przedefiniowany jako rodzaj szybkiej kolei miejskiej.

Zygmunt Nowak zasłynął od tego czasu jako wybitny specjalista, nie tylko w zakresie projektowania dróg i mostów, ale przede wszystkim całych miejskich układów komunikacyjnych. W latach 1973-1976 był dyrektorem Biura Rozwoju Łodzi i brał udział w wypracowywaniu tamtejszego układu komunikacyjnego. Do Poznania powrócił w 1977 r. i został kierownikiem Biura Projektów Dróg i Mostów – „Transprojekt”, w którym przystąpił do skonkretyzowania wcześniej wypracowanej wizji urbanistycznej. Został Generalnym Projektantem trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, obsługującego wybrane do realizacji północne pasmo rozwojowe miasta Poznania. Początek realizacji bezkolizyjnego Poznańskiego Szybkiego Tramwaju nastąpił 5 lutego 1980 r. Na przełomie lat 1996 i 1997 r. ukończono trwającą prawie 17 lat budowę na trasie ul. Roosevelta – Osiedle Sobieskiego, o długości 6,1 km. Roboty budowlane drugiego etapu PST na odcinku o długości 2 km, przebiegającym w wykopie torów kolejowych wzdłuż ul. Roosevelta (tzw. „Dziura Toruńska”) rozpoczęto w sierpniu 2011 r. a uroczyste oddanie do użytku tej inwestycji nastąpiło we wrześniu 2013 r.

W drugiej połowie lat 70-tych oraz na początku 80-tych XX w. Zygmunt Nowak współpracował z Biurem Planowania Przestrzennego w Poznaniu, przemianowanym później na Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego. Uczestniczył m.in. w opracowaniu *Planu zagospodarowania*

¹ pozostali członkowie zespołu: Świętosław Tatarzewicz, Hubert Bureta, Róża Pudelewicz;

² pozostali członkowie zespołu: Hubert Bureta, Alicja Czaban, Róża Pudelewicz, Dobromiła Romanowska, Janina Szałankiewicz, Kazimierz Antoni Wejchert i Lidia Wejchert



przestrzennego miasta Szamotuły, sporządzonego pod kierunkiem Henryki Zielińskiej³. Plan ten w 1977 r. zdobył III nagrodę Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

W roku 1988 Zygmunt Nowak został dyrektorem pierwszej w Poznaniu jednostki planistycznej, działającej na własnym rozrachunku – Poznańskiego Biura Projektów Urbanistycznych. Później, od 1992 r. rozpoczął prowadzenie własnej działalności projektowej w zakresie planowania przestrzennego, był także wykładowcą na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Angażował się społecznie w licznych organizacjach zawodowych.

Członkiem Towarzystwa Urbanistów Polskich został w 1965 r., wstępując do oddziału łódzkiego. W 1969 r. przeniósł się do Koła TUP w Poznaniu. W poznańskim Oddziale TUP był dwukrotnie prezesem (w kadencjach 1981-1984 i 1984-1987), wiceprezesem (w kadencji 1972-1975) oraz zasiadał w Zarządzie Oddziału (w kadencji 1987-1990). Jego obecność w TUP zakończyła się w 2013 r.

Był członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, które przyznało mu nagrodę im. Ignacego Prądzyńskiego „za wybitne osiągnięcia w rozwoju systemu transportu w aglomeracji poznańskiej w latach 1991-2005”.

W roku 2015 został laureatem Złotego Hipolita – statuetka wręczana jest wraz z tytułem Wybitnej Osobistości Pracy Organicznej przyznawana od 2001 r. przez poznańskie Towarzystwo im. H. Cegielskiego.

Był postrzegany jako inteligentny i elokwentny człowiek, otwarty na kontakty z ludźmi i obdarzony sporym poczuciem humoru.

Zmarł 3 kwietnia 2020 r. po długiej chorobie.



Poniżej znajduje się fragment wspomnień Kol. Zygmunta Nowaka spisanych z okazji 15-lecia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, opublikowany w poznańskim wydaniu Gazety Wyborczej pod tytułem „Pestka? To moje dziecko – opowieść budowniczego”.

(...)

Zacząłem się na początku lat 70. Razem z moim zespołem w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej projektowałem wtedy układ komunikacyjny Poznania, w tym – szybki tramwaj, jako kręgosłup tego układu. Według tamtych planów trasa PST miała kształt krzyża. Na północy miała prowadzić do Murowanej Gośliny, na południe – do Lubonia, na zachodzie do lotniska, a na wschodzie – aż za

³ pozostali członkowie zespołu: Bolesław Wojtyniak, Krystyna Cenajek, Halina Juszcak, Aleksandra Perz



Franowo. Dzięki temu poznańskie śródmieście zyskałoby szybkie połączenie z całą aglomeracją. W 1976 r. opracowaliśmy pierwszy etap budowy – z planowanej zajezdni na ul. Trójkpole do pętli na moście Teatralnym. Tam tramwaje miały zawracać. Koniec końców ani zajezdnia, ani pętla nigdy nie powstały, choć po tej ostatniej przez wiele lat widać było jeszcze ślady - niewykorzystane słupy trakcyjne. Cały projekt techniczny tego odcinka robiliśmy jakieś półtora roku. Dziś projektanci potrzebowaliby na to kilku, może nawet kilkunastu lat. Musieliśmy zaprojektować kilkanaście dużych obiektów inżynierskich, w tym 700-metrową estakadę nad Bogdanką. To było olbrzymie przedsięwzięcie, i spory wyczyn. Ale udało się, zmieściliśmy się w czasie. Gorzej było z pracami budowlanymi, te trwały prawie 17 lat.

Budowa rozpoczęła się w kwietniu 1980 r. W tamtych czasach wyglądało to inaczej niż dziś. Przedsiębiorstwa budowlane nie startowały w przetargach. Ba, wręcz broniły się przed zleceniami. Dyrektor takiej firmy mówił: dajcie mi ludzi, materiały i sprzęt, to będę budował. No i ruszała cała machina. Jeden urzędnik dzwonił do drugiego: Włodek, załatwiał dźwig, Heniek, potrzebuję koparkę! Dochodziło do takich sytuacji, że np. żwir utknął na stacji PKP, bo chcieli go zabrać na inną budowę. Cement też był towarem deficytowym. Kto wie, ile domków jednorodzinnych powstało z cementu przeznaczonego na Pestkę? Początki budowy szły prężnie, do Poznania przyjeżdżały wizytacje z innych miast, inwestycja budziła powszechny podziw i zazdrość. Szybkie tramwaje planowało wiele polskich miast, ale budować zaczęliśmy tylko my. Potem budowa zaczęła się ślimaczyć, brakowało materiałów i pieniędzy. Niektórzy żartowali nawet, żeby do wykopu nalać wody i zrobić z Pestki kanał żeglowny. Wiele osób nie wierzyło, że budowa się skończy. Ja nigdy się tego nie obawiałem. Wiedziałem, że projekt jest tak zaawansowany, że trzeba go doprowadzić do końca. W latach 90. wszystko ruszyło z kopyta, dzięki załatwionemu przez polityków zastrzykowi finansowemu z budżetu centralnego. Wreszcie 31 stycznia 1997 r. Pestką pojechali pierwsi pasażerowie. Tłok był tak olbrzymi, że ludzie jechali przyklejeni twarzami do szyb. Ja patrzyłem na to z boku, i cieszyłem się.

Czy dziś jestem dumny z Pestki? Częściowo. Na pewno ze względu na funkcjonalność trasy, że korzysta z niej mnóstwo pasażerów. Z tego, jak wiele czasu ludzie oszczędzają na podróży, że nie muszą stać w korkach. I że zbudowano trasę przyjazną dla pasażerów i otoczenia, z udogodnieniami dla niepełnosprawnych. To dla mnie duża satysfakcja. Ale wiele rzeczy mnie boli. Najbardziej to, że budowa Pestki skończyła się na tym pierwszym etapie, że przez wiele lat nic się w tej sprawie nie działo. Dopiero w tym roku tramwaje przedłużoną trasą PST dojadą do dworca PKP.

Chcieliśmy, aby każda stacja miała inny kolor. Mało tego, obok w wykopie chcieliśmy zasadzić rośliny w takiej samej kolorystyce – np. niebieskiej, czerwonej, żółtej. Gdy pokazałem ten projekt w Japonii, byli zachwyceni. Niestety, przystanki są siermiężne, z surowego betonu. A po remoncie schodów na "zielonej" stacji Słowiańska, wstawiono pomarańczowe poręcze. Żal na to patrzeć. Planując PST, trochę porywaliśmy się z motyką na słońce, to prawda. Ale wierzyliśmy, że się uda. (...)

Redakcja: Witold Andrzejczak – sekretarz Oddziału (tel. 665 135 735)

Współpraca: Ewa Pietz.

Fotografie Z. Nowaka pochodzą z archiwum rodzinnego oraz Gazety Wybroczej.