

Agnieszka Szumilas

Nowy Fordon – wizje i rzeczywistość

Po II wojnie światowej Europa borykała się z problemem mieszkalnictwa. Dodatkowo problem ten powiększał dynamiczny rozwój przemysłu. Liczba mieszkańców miast wzrastała lawinowo w związku z realizacją wielkich zakładów przemysłowych. Szukano nowych, szybkich metod powiększania liczby mieszkań. Rozwiązaniem problemu wydawało się prefabrykowane budownictwo z wielkiej płyty. W Polsce na przełomie lat 60. i 70. rozpoczął się, trwający do końca lat 80., rozkwit osiedli mieszkaniowych realizowanych w tej technologii. Znaczny wpływ na ich kształt urbanistyczny miały propagowane przez modernistów, a szczególnie Le Corbusiera, oparte na Karcie Ateńskiej idee, dotyczące współczesnej myśli urbanistycznej. W ten sposób zaczęły powstawać stosunkowo tanie mieszkania, które składały się w olbrzymie zespoły mieszkaniowe. Prefabrykacja umożliwiała szybki montaż, a oszczędności powodowały coraz gorszą jakość i ujednolicenie formy architektonicznej realizowanej w tej technologii. Dzielnice z wielkiej płyty można spotkać w całej Europie, wszystkim towarzyszy monotonia i ujednolicenie formy.

Przykładem takiej właśnie dzielnicy jest bydgoski Fordon. Ówczesnym projektantom towarzyszyły futurystyczne wizje wieżowców górujących nad krajobrazem, które jednocześnie korespondowałyby z otaczającymi wzgórzami. Dzielnica w planach miała być ogniwem łączącym Toruń i Bydgoszcz, ponieważ położona jest 40 km od pierwszego z tych miast, a 12 od drugiego. Zamierzenie projektowe nie zostało zrealizowane w całości, co częściowo jest błogosławieństwem, częściowo zaś przekleństwem mieszkańców. Budowę części mieszkalnej ukończono na początku lat 90. Niestety, zabrakło wielu innych elementów wpływających na postrzeganie dzielnicy przez jej mieszkańców. W ostatnich latach można zauważyć zachodzące tu zmiany: pojawienie się obiektów handlowych, powstające nowe zespoły zabudowy mieszkaniowej. Brakuje jednak wciąż równowagi pomiędzy poszczególnymi dziedzinami życia. Szczególnie dotkliwy jest brak instytucji kultury, ośrodków sportu i rekreacji

oraz sprawnego systemu komunikacyjnego. Wszystkie te elementy powinny współgrać, składając się na strukturę przestrzenną dzielnicy. Pomimo pewnych niedociągnięć Fordon nadal jest dzielnicą Bydgoszczy, w której drzemie ogromny potencjał, zauważony niegdyś przez wizjonerów, a zagubiony gdzieś podczas realizacji. Przywrócenie Fordonowi świetności, którą miał w założeniach posiadać, jest obecnie niemożliwe. Po odpowiednich analizach należy jednak dokończyć przerwana budowę ze szczególnym uwzględnieniem wyjątkowych walorów środowiska przyrodniczego oraz przestrzeni otwartych.

Pod koniec lat 60. powstał plan stworzenia Konurbacji Bydgosko-Toruńskiej, czyli zespołu miejskiego stworzonego przez kilka miast, obejmującego Bydgoszcz, Toruń, Koronowo, Inowrocław. Miasta te miały ze sobą współdziałać, a żadne z nich nie pełniłoby funkcji dominującego. Bydgoszcz i Toruń, pomimo odległości zaledwie 40 km, rozwijały się niezależnie. W latach 60. ówczesne władze podjęły decyzję w kwestii dalszego, być może wspólnego, rozwoju miast. Toruń, ukształtowany już w średniowieczu, szczylił się tradycjami uniwersyteckimi. Bydgoszcz z kolei zaczęła prężnie rozwijać się w XIX wieku i stała się ważnym ośrodkiem przemysłowym ze względu na swoje położenie. Dużą rolę odgrywał zwłaszcza handel drewnem oraz jego transport. Po II wojnie światowej Bydgoszcz szybciej niż Toruń weszła w okres silnej industrializacji. Dominacji nad Toruniem sprzyjało również przeniesienie w 1945 roku stolicy województwa do Bydgoszczy.

Dla Bydgoszczy skutkiem tych planów było przesunięcie środka ciężkości miasta na wschód. Wybudowano arterię Bydgoszcz – Fordon, prowadzącą dalej do Torunia. Przy Brdyujściu powstały duże zakłady przemysłowe. W planach pojawiła się dzielnica Fordon oraz budowa ośrodka szkolnictwa wyższego pod zabawną nazwą „Oxfordon”.

Jednym z problemów, przed którym stanęły władze Bydgoszczy w latach 60. była lokalizacja uczelni wyższej¹. Na terenie Bydgoszczy funkcjonowały ówczesnie dwie uczelnie: Wyższa Szkoła Inżynierska mieszcząca się w zaadaptowanych budynkach w centrum miasta oraz zamiejscowa filia Poznańskiej Wyższej Szkoły Rolniczej. Pojawiła się koncepcja scalenia tych dwóch uczelni i poszukania nowego terenu na ich wspólną lokalizację². Owocem tych planów stała się Akademia Techniczno-Rolnicza, obecnie Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy. Ważnymi czynnikami przy wyborze lokalizacji stała się przede wszystkim możliwość swobodnego kształtowania

¹ A. Znojkiwicz, *Lokalizacja wyższej uczelni*, „Architektura” nr 6, Warszawa 1971, s. 194-196.

² M. Szwedziński, A. Znojkiwicz, *Oxfordon – Bydgoski Ośrodek Szkół Wyższych*, „Architektura” nr 6, Warszawa 1971, s. 196-205.

zabudowy, tak aby w rezerwie pozostały sąsiednie niezagospodarowane tereny, które być może będą przydatne w przyszłości. Oczywiście preferowano obszary bez istniejących zabudowań, by można było swobodnie kształtować komunikację oraz uzbroić teren. Rozważano kilka lokalizacji, po analizie dwie z nich okazały się najkorzystniejsze: tereny położone na północ od centrum miasta – w bydgoskim Myślicinku oraz teren na wschód od miasta – Fordon. Zdecydowano się na lokalizację w Fordonie, w bliskim sąsiedztwie licznych zakładów przemysłowych, na styku z przyszłą dzielnicą mieszkaniową. Projekt szedł dalej, przewidywał również w przyszłości stworzenie silnego ośrodka akademickiego, łączącego siły „Oxfordonu” oraz istniejącego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Uczelnia mieszcząca się na wschód od miasta stwarzała lepsze możliwości współpracy z Toruniem. Warto wspomnieć, że w Toruniu również poczyniono pewne kroki ku Bydgoszczy. Zespół urbanistyczny Uniwersytetu Mikołaja Kopernika został usytuowany na tzw. Bydgoskim Przedmieściu, w zachodniej części miasta.

Obszar Konurbacji Bydgosko-Toruńskiej w planach miał stać się centralnym, najbardziej rozwiniętym ogniwem obszaru Dolnej Wisły. Jednym z celów, jakie plan stawiał przed sobą, była lokalizacja licznych ośrodków przemysłowych. Argumentowano ten fakt sprzyjającymi walorami naturalnymi, glebowymi, możliwością poboru wody oraz transportu rzeczno. Biorąc pod uwagę transport węgla drogą rzeczno, obszar bydgosko-toruński miał stać się ważnym ośrodkiem na linii Śląsk – Porty. Kolejnym z celów KBT, z uwagi na sprzyjające walory naturalne, stało się również stworzenie wielkiego centrum turystyki krajowej i zagranicznej wykorzystującej dobrodziejstwa pobliskich lasów, jezior i rzek.

Silny obszar Konurbacji nie powstał, ekspansja miasta co prawda ruszyła na wschód, ale zatrzymała się. Ośrodek akademicki w sąsiedztwie Fordonu powstał i funkcjonuje, jednak zajmuje jedynie 1/4 terenów, jakie przewidywał projekt. Struktura miasta ułożyła się jeszcze bardziej równoleżnikowo, stwarzając komunikacyjne niedogodności dla mieszkańców.

Temat współpracy Bydgoszczy i Torunia powracał co kilka lat, jednak konkretne decyzje zapadły dopiero 20 kwietnia 2005 roku. Postanowiono wówczas o powstaniu Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego³. Obszar Metropolitalny ma być podłużnym terenem o zwiększonej aktywności gospodarczej, inwestycyjnej, kulturalnej, naukowej i turystycznej, o szerokości ok. 30 km – na linii północ-południe i długości około 70 km na – linii wschód-

³ Porozumienie partnerskie w sprawie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, Toruń 2005.

-zachód. Tym razem głównym celem stała się promocja obszaru bydgosko-toruńskiego. Połączenie obu miast pociągiem regionalnym BiT City ułatwiłoby komunikację oraz umożliwiłoby dojazd do pracy. Ponadto zaplanowano budowę zakładu termicznego przekształcania odpadów dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego oraz modernizację drogi krajowej nr 10. Na uwagę zasługuje fakt, jak podobne są cele stworzenia metropolii i konurbacji blisko 40 lat temu.

Geneza powstania dzielnicy Fordon łączyła się z planem stworzenia wspomnianej Konurbacji Bydgosko-Toruńskiej oraz z zapotrzebowaniem miasta na nowe tereny pod zabudowę mieszkaniową. Na początku lat 70. przyrost mieszkańców Bydgoszczy do 2000 roku szacowano na 62 tys. (co dałoby 412 tys. w 2000 roku). Pod koniec lat 60. władze Bydgoszczy stanęły przed koniecznością pozyskania nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz szeroko pojętą zabudowę usługową. Owocem ówczesnych poszukiwań stał się Nowy Fordon. Idealnym celem na lokalizację nowej dzielnicy Bydgoszczy wydała się część terenu obecnej Doliny Dolnej Wisły. Obszar ograniczony od zachodu skarpą, od wschodu rzeką Wisłą, stwarzał możliwość zaprojektowania nowoczesnej dzielnicy w symbiozie z naturą. Teren był tym bardziej atrakcyjny, że w dolinie praktycznie nie istniała zabudowa, jedynie pojedyncze gospodarstwa, co umożliwiło swobodne kształtowanie komunikacji bez kolizji z istniejącą zabudową. Ponadto powstałaby ona na gruntach rolnych V i VI klasy, czyli nienadających się do uprawy. Dzielnica miała stać się jednostką scalającą Bydgoszcz i Toruń – 12 km od pierwszego miasta, a 40 od drugiego. Nad samą Wisłą znajdowało się kilkutysięczne miasteczko Fordon, od którego swoją nazwę wzięła późniejsza dzielnica miasta.

W 1971 roku został ogłoszony konkurs architektoniczno-urbanistyczny na projekt dzielnicy przyszłości. Brało w nim udział 38 zespołów. Wiosną 1972 roku wyłoniono zwycięzców konkursu. Biurem wiodącym zostało Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Ogólnego „Miastoprojekt”, a generalnymi projektantami: Jerzy Szaflarski i Grzegorz Chodkowski.

Pokonkursowa, uszczegółowiona koncepcja przewidywała Fordon jako dzielnicę dla 160 tysięcy mieszkańców, zajmującą 3700 ha. Dzielnica miała obejmować górny oraz dolny taras doliny. Fordon miał być porównywalny pod względem liczby mieszkańców do Torunia. Projekt przedstawiał nowoczesną dzielnicę, przewidywał co prawda bezlitosne wyburzenia części istniejącej zabudowy Starego Fordonu, pozostawiając jednak rynek, otaczającą go zabudowę wielorodzinną oraz sakralną. Projektowi towarzyszyły futurystyczne wizje 24-kondygnacyjnych wieżowców dominujących nad krajobrazem. Całość została podzielona na 20 jednostek oznaczonych symbolami liter.

Każda z nich miała posiadać indywidualny architektoniczny charakter, szkołę, przedszkola, punkty usługowe. Główna obwodnica dzielnicy prowadziła na zewnątrz osiedli, dzieląc dolny i górny taras. Komunikacja Fordonu z miastem obejmowała projekt Szybkiej Kolei Miejskiej⁴ oraz linię PKP – umożliwiając w ten sposób szybki dojazd do pracy w Toruniu oraz w Bydgoszczy. Komunikacja autobusowa (jedyna do dziś) została poprowadzona w latach 80. jako rozwiązanie tymczasowe. We wschodniej części dzielnicy, nad Wisłą, planowane było stworzenie terenów rekreacyjnych, wypełnionych urządzeniami sportowymi; było to dobre rozwiązanie, biorąc pod uwagę fakt, że są to tereny potencjalnie zagrożone powodzią.

Analizując artykuły z dzienników towarzyszące początkom dzielnicy Fordon, można doszukać się wizji niczym z filmu *science fiction*. Jak pisze Wanda Rudnicka-Gordon w „Gazecie Pomorskiej”: „proponowano usytuowanie dróg 2 metry pod poziomem parterów budynków lub pod chodnikami, żeby dostawy towaru do blokowych sklepów nie sprawiały problemów mieszkańcom, windy ulokowane w filarach zatrzymujące się na poziomach piątego i dziesiątego piętra, na których to kondygnacjach przewidziano pasaże komunikacyjne wiodące do kiosków, pralni, przedszkoli. Ponadto planowano uruchomić telewizję wewnątrzosiedlową pozwalającą rodzicom na obserwację dzieci spędzających czas na placu zabaw”⁵.

W 1977 roku Bydgoszcz stała się miejscem ogólnopolskiej konferencji pt.: „Problemy projektowania i realizacji wielkich zespołów mieszkaniowych na przykładzie Fordonu w Bydgoszczy”, zorganizowanej przez Towarzystwo Urbanistów Polskich i Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego. Poruszony został temat roli zespołu mieszkaniowego Fordon w aglomeracji bydgosko-toruńskiej, dyspozycji funkcjonalno-przestrzennej dzielnicy oraz problem skomunikowania Fordonu z miastem.

Tło, na jakim powstał Fordon, również było istotne. Nie powstawał on jako zespół kameralnych osiedli, na co mogłoby wskazywać położenie, lecz jako centralny fragment Konurbacji Bydgosko-Toruńskiej, przewidywano więc napływ młodych mieszkańców w związku z nowymi miejscami pracy w sektorze przemysłowym oraz powstającym ośrodkiem akademickim. Futurystyczna wizja Nowego Fordonu nie została zrealizowana z kilku powodów. W związku z uprzemysłowieniem w budownictwie projekt pokonkursowy został jeszcze raz przeprojektowany i dostosowany do systemu wielkopłytkowego, co częściowo przyczyniło się do zniknięcia miękkich form z krajobrazu osiedli,

⁴ H. Kaczmarczyk, *Kiedy tramwajem do Fordonu?*, „Kalendarz Bydgoski” 1973, s. 146-147.

⁵ „Gazeta Pomorska ” 8 kwietnia 1983, nr 82, s. 3.

wtedy też, w związku z prefabrykacją, zdecydowano się w większości na budowę obiektów 5- lub 11-kondygnacyjnych.

Problem stanowiło również opóźnienie budowy, jak pisze Stanisław Białowas w „Gazecie Pomorskiej”: „Przedsiębiorstwa inżynieryjne mają duże opóźnienia w realizacji robót. Fordon pomimo deklaracji nigdy nie był traktowany priorytetowo. Problem stanowią też ciągłe zmiany w projekcie czy kilkakrotna zmiana wykonawców”⁶.

Realizacja górnego tarasu nie została rozpoczęta. Sytuacja budowlana skomplikowała się, kiedy Skarpa Myślicńska została włączona do Zespołu Parków Krajobrazowych Doliny Dolnej Wisły. Zespół parków powstał w 1993 roku w celu ochrony oraz zachowania walorów przyrodniczych, historycznych i kulturowych⁷.

Kolejnym ważnym czynnikiem mającym wpływ na kształt obecnego Fordonu była zmiana systemu politycznego. Rok 1989 przyniósł zmiany także w budownictwie. Teren Fordonu został podzielony pomiędzy spółdzielnie mieszkaniowe. Na początku lat 90. budowa Nowego Fordonu zatrzymała się, szczególnie ucierpiały na tym osiedla Pałcz, Niepodległości oraz Tatrzańskie, położone w północnej części dzielnicy, które nie zostały ukończone.

Warto jednak podkreślić fakt, że projekt Nowego Fordonu był spójnym, skończonym dziełem. Z pewnością nie można się zgodzić ze wszystkimi jego założeniami. Jednak uderzyła mnie konsekwencja myśli urbanistycznej. Oczywiście, 24-kondygnacyjne wieżowce nie funkcjonowałyby dobrze w strukturze miasta, o czym świadczą ukończone realizacje w miastach europejskich. Budowle takie stały się siedliskiem patologii, miejscem zamieszkania bezdomnych oraz królestwem anonimowości.

Problem dzielnic powstałych w latach 70. wydaje się bardziej złożony. Być może idee krzewione obecnie przez projektantów za kilkadziesiąt lat wydadzą się śmieszne, tak jak nam śmieszne wydają się wizje Nowego Fordonu. Trzeba jednak przyznać, że projektanci chcieli stworzyć miejsce przyjazne człowiekowi, bogate we wszelkiego rodzaju usługi, dobrze skomunikowane, z rozwiniętą strefą rekreacyjną. Problemem Fordonu nie jest chybiony pomysł na jego budowę, lecz realizacja.

Porównując krok po kroku zamierzenie projektowe z realizacją, niedokończona myśl sama rzuca się w oczy. Jednak główne kierunki założone przez wizjonerów są widoczne. Fordon kreślą swojego rodzaju wstęgi biegnące między skarpą a Wisłą (ulica Andersa, Twardzickiego).

⁶ S. Białowas, *Budowlane improwizacje*, „Gazeta Pomorska”, 14 maja 1981, nr 104, s. 13.

⁷ Informacje o Parku, www.dolinawisla.pl.

Jako pierwsze powstały osiedla Bohaterów i Bajka. Uważam je za najlepiej funkcjonujące w strukturze dzielnicy. Zaopatrzone są w przedszkola, szkoły oraz usługi podstawowe, najgorzej natomiast funkcjonują osiedla w północnej części dzielnicy, które nie zostały ukończone, a powstały na początku lat 90. Fakt ten wydaje mi się istotny wobec powszechnej krytyki budownictwa z lat 70. Zastanawiające są również niezagospodarowane, puste przestrzenie pomiędzy poszczególnymi osiedlami. Odpowiedź również znalazła się w projekcie dzielnicy, otóż w większości były to miejsca przeznaczone na wszelkiego rodzaju usługi. Za przykład może posłużyć ulica Andersa biegnąca wzdłuż parkingów oraz niezagospodarowanych kwartałów. Miała ona tworzyć swojego rodzaju pasaż usługowy. Gdyby owe sklepy, szkoły, restauracje powstały, na pewno połączyłyby istniejące zespoły i zachęciły tym samym mieszkańców do wyjścia z domu.

Jeżeli chodzi o ekspansję na północ, planowano skończyć ją mniej więcej na wysokości osiedla Tatrzańskiego, jednak miała objąć szerszy teren – aż do granicy obszarów zalewowych (granica ta przebiega mniej więcej ulicą Bora-Komorowskiego). Po raz kolejny projektanci wykazali się klasą, nie przekraczając granicy wyznaczonej przez naturę. Podkreślam to, ponieważ w latach 70. nie zwracano uwagi na obszary zalewowe, czego skutki odczuli boleśnie np. mieszkańcy wrocławskich dzielnic podczas powodzi w 1997 roku.

Komunikacja dzielnicy również była ciekawym zagadnieniem. Projekt obejmował obwodnicę biegnącą wzdłuż skarpy wyraźnie dzielącą dolny i górny taras – nie została ona zrealizowana, co wydaje mi się słusznym posunięciem. Obwodnica taka obsługiwałaby jednostronnie dzielnicę oraz tworzyła granicę pomiędzy atrakcyjnymi terenami rekreacyjnymi a dolnym tarasem. Funkcjonowałaby w strukturze dzielnicy podobnie jak obecna ulica Fordońska, która blokuje dostęp do Wisły. Zgodnie z projektem powstały ulice Andersa oraz Akademicka wyznaczające główne kierunki dzielnicy. Obwodnica natomiast przeistoczyła się w obecną ulicę Twardzickiego, przechodzącą dalej w Pelplińską. Projekt przewidywał również skomunikowanie dolnego tarasu Szybka Koleją Miejską z miastem, miała ona bieć ulicą Akademicką, Andersa oraz przedłużeniem ulicy Altanowej.

Projekt Fordonu nie przewidywał centrum dzielnicowego, dzielił on teren na podzespoły, jednak trudno wyodrębnić jedno miejsce stanowiące centrum. W tej konwencji rozpoczęto budowę. Zaprojektowane były jedynie ośrodki osiedlowe, które w wielu przypadkach nie zostały zrealizowane. Ciekawy jest fakt, że centrum dzielnicy i tak powstało. Obejmuje pas terenu w centralnej części dzielnicy, teren ten – niezabudowany, przeznaczony był na budowę drogi, z czasem w miarę wspomnianych trudności przy budowie zmieniło się

przeznaczenie terenu. Fakt ten jest ciekawy w świetle artykułu zamieszczonego w czasopiśmie „Promocje Pomorskie”, gdzie autor wypowiada się nieprzychylnie na temat Fordonu, pisząc: „dzielnica ta nie posiada i najprawdopodobniej nie wytworzy własnego centrum”⁸. Centrum zaczęło kreować się kilka lat temu i było związane z zajmowaniem terenów przez hipermarkety: Carrefour, Mini Mal (obecny Kaufland), później Galeria Fordon. Nowo powstałemu centrum nie towarzyszą place, zagospodarowane przestrzenie publiczne, ciągi piesze, tereny rekreacyjne. Nie ma dominant i miejsc charakterystycznych. Jednak samo jego powstanie jest krokiem w dobrą stronę, dającym mieszkańcom możliwość korzystania z dzielnicowego ośrodka. Ponadto centrum czytelnie dzieli Fordon na dwie części, co jest o tyle korzystne, że mogą one funkcjonować jako 35-tysięczne zespoły.

Wadą dzielnicy niewątpliwie jest jej monofunkcyjność, człowiek we własnym osiedlu ma różne potrzeby i powinien mieć możliwość ich realizowania⁹. Problemem może stać się również traktowanie mieszkania w Fordonie jako rozwiązania tymczasowego w drodze do upragnionego domu na przedmieściu lub mieszkania w centrum. W takiej sytuacji mieszkańcy nie będą zainteresowani stanem dzielnicy czy osiedla, nie czują się z nim związani.

Zdecydowana większość zabudowy mieszkaniowej Fordonu to zabudowa wielorodzinna, zabudowa jednorodzinna, znajdująca się w południowo-zachodniej części, jest głównie pozostałością dawnego miasteczka Fordon. Wysokość zabudowy nie przekracza 11 kondygnacji, dominuje jednak zabudowa 5-kondygnacyjna. Brakuje granic pomiędzy zespołami zabudowy, przestrzeni publicznych, miejsc spotkań mieszkańców, punktów charakterystycznych. Zagospodarowanie terenu w obrębie przestrzeni sąsiedzkiej obejmuje często jedynie urządzenia przeznaczone dla dzieci młodszych: piaskownice, karuzele, huśtawki. Brakuje miejsc przeznaczonych dla osób starszych czy matek z wózkami.

Odległość Fordonu od Bydgoszczy dostarcza mieszkańcom wielu problemów związanych z codziennymi dojazdami. Dodatkowo problem ten potęguje fakt, że jedna z dwóch dróg dojazdowych do Fordonu jest drogą krajową o dużym natężeniu ruchu. Co ciekawe – komunikacja autobusowa w Fordonie została zastosowana jako rozwiązanie tymczasowe¹⁰. Według informacji po-

⁸ J. Kajczuk, *Komunikacja Fordonu ze Śródmieściem*, „Promocje Pomorskie” 1995, nr 2 (26), s. 9.

⁹ J.M. Chmielewski, M. Mirecka, *Modernizacja osiedli mieszkaniowych*, Warszawa 2007.

¹⁰ [S.B.], *Fordon – nowa 160-tysięczna dzielnica Bydgoszczy*, „Gazeta Pomorska”, 14 kwietnia 1981, nr 74.

danych przez Urząd Miasta¹¹, miasto planuje wybudować trasę do 2012 roku, projekt ten jest elementem projektu BiT – szybkiej kolei mającej usprawnić połączenie pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem. Nieprzychylnie na temat skomunikowania Fordonu z Bydgoszczą wypowiedział się autor artykułu pt. *Budowanie Nowego Fordonu było błędem*. Zwrócił on uwagę na niewydolny układ ulic, niedoinwestowany krajobraz oraz nie najlepszy system komunikacji publicznej: „tę dzielnicę w Bydgoszczy zbudowano wbrew logice w tak wielkiej odległości od granic miasta, które powinno rozrastać się jak słoje drzewa. W rezultacie tak duża dzielnica »wisi« jedynie na ul. Fordońskiej. Powinna być to dzielnica rezydencji, a nie bloków, transport jest za drogi”¹².

Samą dzielnicę obsługują dwie drogi wijące się wzdłuż skarpy oraz przecinające je poprzeczne. Drogi konstruujące sprawiają wrażenie współśrodkowych w stosunku do zbocza. Wyznaczają one główne kierunki konsekwentnie realizowane przy projekcie dzielnicy. Kwestią problemową są drogi, które istniały jeszcze przed realizacją Fordonu. Doszło do zderzenia nowych kierunków z istniejącymi, co wprowadza nieład przestrzenny oraz jest przyczyną istnienia niebezpiecznych skrzyżowań.

Brakuje ścieżek rowerowych, a w okolicy są tereny, które warto byłoby odwiedzić. Obecnie na terenie Fordonu znajduje się jedna ścieżka prowadząca z jednego osiedla na drugie, poza tym została ona poprowadzona wzdłuż jednej z głównych dróg kosztem chodnika dla pieszych, co sprawia, że nie jest ona chętnie uczęszczana.

Na terenie Fordonu można wyróżnić dwa podstawowe typy rzeźby terenu – są to obszary płaskie o deniwelacjach 5-7 m i nachyleniu nieprzekraczającym kilku procent, w obrębie których należy wydzielić dwie części: obszar terasy pradolinnej położony średnio na wysokości 55 m n.p.m. (taras dolny – Fordon) oraz obszar wysoczyzny morenowej o przeciętnej wysokości 90-95 m n.p.m.¹³ (niezrealizowany taras górny).

Można wyróżnić również obszary o zróżnicowanej deniwelacji. Dochodzą one do 37 m i mają nachylenie w granicach 30-35 m – jest to strefa zboczowa wysoczyzny morenowej pomiędzy terasem górnym i dolnym. Poziom terasowy jest płaski, a niewielkie urozmaicenie rzeźby związane jest z pagórkami o wysokości 2-3 m. Strefa zboczowa wysoczyzny morenowej charakteryzuje

¹¹ http://www.bip.um.bydgoszcz.pl/struktura_miasta/spolki_z_w_udzialem_miasta/Tramwaj_Fordon.

¹² T. Szczuraszek, *Budowanie Nowego Fordonu było błędem*, „Dziennik Wieczorny”, Bydgoszcz, 2 sierpnia 1995, nr 147, s. 1, 4.

¹³ R. Dysarz, H. Wiśniewski, *Przyrodnicze i edukacyjne walory Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku*, Bydgoszcz 1996.

się największym zróżnicowaniem rzeźby terenu. Zawdzięczamy je przede wszystkim dolinom erozyjnym, którymi obecnie lub w niedalekiej przeszłości geologicznej płynęły strumienie odprowadzające wodę ze stref wysoczyzny do pradolin. Pozostałości strumieni wpadają do kanalizacji miejskiej.

Terasy zbudowane są z różnych frakcji piasków, głównie drobnoziarnistych, średnioziarnistych i żwirów. Gleby pradoliny klasyfikują się jako V i VI klasa. Są to gleby bielcowe, praktycznie z zerową warstwą próchnicy. Wybudowane osiedla otoczone są warstwą piachu, a jedyna naturalna roślinność ma charakter stepowy. Jest to problemem do tego stopnia, że trawa otaczająca bloki sadzona jest na nawiezionej warstwie ziemi. Lasy znajdujące się w zachodniej części dzielnicy istniały już przed rozpoczęciem budowy Fordonu, z kolei znajdujące się w północnej części zostały zasadzone 15 lat przed rozpoczęciem budowy. Miały one wyrosnąć w przeciągu kilku lat, tak aby służyły mieszkańcom od momentu wprowadzenia się. Drzewa wyrosły, lecz nie mają komu służyć, gdyż północna część nie została skończona.

Na uwagę zasługuje fakt, że potrzeby i problemy mieszkańców Fordonu na przestrzeni lat nie zmieniły się. Część z nich została rozwiązana, część na rozwiązanie oczekuje. Temat braku zieleni rekreacyjnej oraz zagospodarowania skarpy w Fordonie pojawia się na łamach prasy cyklicznie. Niestety, projekty nie doczekały się realizacji, a problemy pozostały.

Urząd Miasta na początku lat 80. przedstawił najważniejsze założenia dotyczące Bydgoszczy, zaliczał się do nich projekt terenów zielonych w Fordonie. Główne tereny zieleni miały tworzyć kompleksy biegnące wzdłuż trzech naturalnych elementów konstruuujących krajobraz: Wisły, skarpy oraz jako przedłużenie istniejącego już lasu. Przyrost zieleni na tym terenie szacowano na 180 ha¹⁴. W dzielnicy brakowało i nadal brakuje zieleni dostępnej do wypoczynku biernego i czynnego. Od momentu powyższych decyzji przyrost zieleni szacuję na 30 ha.

W połowie lat 90. mieszkańcy domagali się decyzji dotyczących pasa zieleni Skarpy Myślęcińskiej, który oddziela tereny mieszkaniowe od Parku. Argumentowali potrzebę interwencji w związku z dewastacją przez młodzież skarpy, która rzeczywiście może być postrzegana jako miejsce niebezpieczne. Grażyna Strykowska, naczelnik wydziału, radziła opracowanie planu zagospodarowania tych terenów¹⁵.

¹⁴ Urząd Miejski w Bydgoszczy, *Program rozwoju urzędzeń komunalnych miasta Bydgoszczy w latach 1981-1985*, Bydgoszcz, czerwiec 1981 roku, s. 32-33.

¹⁵ [Koj], *Spacer pod Skarpą Nadwiślańską. Więcej zieleni w Fordonie*, „Gazeta Regionalna” 1995, nr 35, s. 2.

W celu ochrony oraz zachowania walorów przyrodniczych Wisły, jednej z większych rzek w środkowej Europie, w 1993 roku powstał Zespół Nadwiślańskich Parków Krajobrazowych. Fakt utworzenia Parku argumentowano znaczeniem korytarza ekologicznego łączącego Karpaty z Bałtykiem oraz ochroną walorów przyrodniczych, historycznych i kulturowych regionu Doliny Dolnej Wisły, sześć lat później – w 1999 roku, połączono go z Parkiem Krajobrazowym Ziemi Chełmińskiej, czego owocem stał się obecny Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły. Ochronie podlega obecnie zarówno lewy, jak i prawy brzeg Wisły, na odcinku od Nowego do Bydgoszczy, co daje blisko 100 km. Obszar Parku charakteryzuje duże zróżnicowanie rzeźby terenu, flory, fauny, klimatu oraz wód. Na terenie Zespołu Parków znajduje się 14 rezerwatów przyrody, nieco ponad 100 pomników przyrody nieożywionej i ożywionej oraz cenne obiekty historyczne w Chełmie czy Świeciu.

Granica Parku przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie Fordonu. Skarpa Myślęcińska należy jeszcze do Parku, dzielnica już nie. Fakt przyłączenia Skarpy do Parku miał wpływ na kształt obecnej dzielnicy, a konkretnie na rezygnację z budowy górnego tarasu. Sąsiedztwo Parku potencjalnie niesie wiele korzyści dla mieszkańców. Niestety, oferta turystyczna Parku Krajobrazowego nie obejmuje terenów sąsiednich. Jednak podczas weekendowych wycieczek w promieniu 50 km od Fordonu odwiedzić można wiele ciekawych miejsc.

Dzielnica wymaga korekty zarówno urbanistycznej, jak i architektonicznej, jednak wystarczą drobne zabiegi, aby stała się atrakcyjnym miejscem do zamieszkania.

Fordon boryka się z kilkoma problemami, wszystkie one wiążą się z nieskończonym zamierzeniem projektowym. Można tu wymienić: brak czytelności przestrzennej, szczególnie widoczny w północnej części (nie wiadomo, gdzie Fordon się kończy), konieczną korektę układu komunikacyjnego, brak ponadpodstawowych ośrodków kultury, miejsc pracy oraz wspomnianych już przestrzeni publicznych.

Północna część zasługuje na zagospodarowanie. Po ponad 15 latach pojawiła się nowa zabudowa. Osiedle Niepodległości rozwija się na północ, z kolei Tatrzańskie – na zachód. W niedalekiej przyszłości może dojść do „zderzenia” tych dwóch kierunków. Powtórzy się reguła panująca w Fordonie: istnienie poszczególnych osiedli, które nie są z sobą w żaden sposób połączone. Obszar na północ od ulic Skarżyńskiego i Brzechwy należy rozpatrywać łącznie. Trzeba stworzyć jedną spójną koncepcję północnej części, która będzie wpisująca się w istniejące już kierunki, zamykając kompozycyjną całość dzielnicy.

Konieczna jest korekta układu komunikacyjnego. Obecny układ częściowo krzyżuje się z drogami istniejącymi na terenie Fordonu jeszcze przed

przyłączeniem go do Bydgoszczy. Skrzyżowania te ujęte są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy jako kolizyjne. Należy zastanowić się nad wyeliminowaniem ulicy Wyzwolenia, jej funkcję mogłaby przejąć przedłużona ulica Andersa. Kroki w kierunku takiego przekształcenia przestrzeni określają Miejscowe Plany Zagospodarowania Terenu sporządzone dla północnej części miasta. Ponadto brakuje ścieżek pieszych oraz rowerowych projektowanych w oderwaniu od komunikacji kołowej – rozdzielenie chodnika paskiem białej farby nie jest rozwiązaniem.

Problem braku ścieżek rowerowych i ciągów pieszych również należy rozpatrywać w kontekście całego miasta, a może nawet regionu. Warto zapewnić korzystającym z nich cel. Tak aby wyjście z domu mieszkańca Fordonu, wyciążenie roweru z piwnicy miało sens, aby miał on gdzie pojechać. Warto zastanowić się nad miejscami spotkań mieszkańców, punktami, w których dochodzi do koncentracji i po prostu połączyć je. Warto również przyjrzeć się potrzebom mieszkańców, oni sami najlepiej pokazują, czego chcą. Mieszkańcy koncentrują się przy targowisku, przy kościołach – te miejsca należy z sobą połączyć. Jednocześnie do refleksji zmusza fakt, że miejsc koncentracji jest niewiele i łączą się głównie ze sferą sakralną. Przy tak dużej liczbie mieszkańców za priorytet uważam zagospodarowanie przestrzeni publicznych. Aby mieszkańcy, korzystając z usług, mogli zatrzymać się na ławce, nie przed swoim blokiem, ale w miejscu ogólnie do tego dostępnym. W Fordonie można spacerować po wzgórzach, jednak stanowią one również barierę. Są dostępne dla osób młodych, sprawnych. Osoba niepełnosprawna lub starsza nie jest w stanie przedrzeć się leśnymi ścieżkami na szczyt.

Kolejnym problemem jest deficyt ponadpodstawowych ośrodków usługowych. Problem ten sprowadza się do pytania: czego nie ma w Fordonie, co mogłoby go uczynić atrakcyjnym również dla innych mieszkańców Bydgoszczy? Być może tereny rekreacyjne. Mieszkańcy Fordonu nie muszą jeździć na spacery autem aż do Myślęcinka. Warto zastanowić się, dlaczego tak się dzieje. Myślęcinek posiada poza walorami przyrodniczymi całą infrastrukturę: gastronomię, miejsca parkingowe, place zabaw dla dzieci, chodniki, ławki, cień, scenę. Można wymieniać wiele. Zagospodarowanie wzgórz jest możliwe. Obecnie obejmuje jedynie teren Doliny Śmierci, która miała być miejscem refleksji, hołdem oddanym ofiarom II wojny światowej, a stała się miejscem majówkowych pikników. Mieszkańcy zarówno Fordonu, jak i Bydgoszczy potrzebują terenów rekreacyjnych. Miasto Bydgoszcz inwestuje w sport, na terenie dzielnicy funkcjonuje gimnazjum i liceum o profilu sportowym. Można połączyć tych kilka faktów i przeznaczyć wzgórze właśnie na promocję

wszelkiego rodzaju sportów – wykorzystując ukształtowanie terenu, stworzyć jeden z popularnych ostatnio parków linowych, aby zimą jeździć na nartach, latem wspinać się po odpowiednio przystosowanych ściankach. W Fordonie funkcjonowała również szkoła szybowcowa, wcielona w latach 60. do Aeroklubu Bydgoskiego. Ukształtowanie terenu sprzyja uprawianiu sportów powietrznych, ekstremalnych oraz po prostu czynnemu spędzaniu czasu na świeżym powietrzu.

Wszelkie wskazówki dotyczące przyszłości dzielnicy są wynikiem wszechstronnych analiz w kontekście samej dzielnicy, miasta, Rejonu Bydgosko-Toruńskiego oraz województwa. Rozwiązanie problemów dzielnicy znajduje się po części w projekcie powstałym na początku lat 70., oczywiście wymagającym korekty użytkownika XXI wieku. Pomimo pewnych niedociągnięć, o których wspomniano, sądzić można, że projektantom dzielnicy należy się szacunek. Mieli zamiar stworzyć nowoczesną dzielnicę przyszłości. Podjęcie tak dużej inwestycji, jaką był Fordon, stało się ważnym wydarzeniem nawet w skali kraju. Zwracam jednak uwagę na fakt, że zagospodarowanie obszaru dla 160 tys. mieszkańców było nie lada wyzwaniem. Niestety, ważny czynnik, którego zabrakło zarówno w projekcie, jak i przy realizacji, to humanizacja – czyli przystosowanie środowiska do wszelkiego rodzaju potrzeb człowieka. Celem humanizacji było i jest nadal zapewnienie człowiekowi warunków do pełnego rozwoju i realizacji wszystkich jego potrzeb.

Proces projektowy zainaugurowany przez projektantów 40 lat temu nadal trwa. Urbaniści projektujący dzielnicę Fordon nie doczekają ostatecznego kształtu dzielnicy. Proces kształtowania się tkanki miejskiej nigdy się nie kończy.

W ostatnich latach coraz częściej pojawiają się dyskusje na temat architektury okresu socjalizmu. Czy niektóre z realizacji zasługują na miano zażytku? Kojarzone z ideologią i betonem, istnieją w naszych miastach, niekiedy wpisując się w otoczenie, innym razem strasząc. Blokowiska są integralną częścią krajobrazu miejskiego. Nie kojarzą się z luksusem, nie spełniły oczekiwań wizjonerów. Jednak nie trzeba wysadzać ich w powietrze. Mieszkania, większe czy mniejsze, są jednak domami, a o dom należy dbać. Ulepszać, inwestować, modernizować, aby mieszkało się lepiej.