

**BARBARA SIERECKA-NOWAKOWSKA**

Wyższa Szkoła Sztuki i Projektowania w Łodzi

**FORDON JAKO ZWORNIK  
FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNY  
BYDGOSKO-TORUŃSKIEGO  
OBSZARU METROPOLITALNEGO**

**Abstract: Fordon as a Functional-Spatial Keystone of Bydgoszcz-Toruń Metropolitan Region.** The process of metropolization of Bydgoszcz–Toruń region demands including Fordon as a spatial functional keystone in existing structure of both towns. In this way it will create triple element Bydgoszcz–Fordon–Toruń metropolity. Researches reveal great underinvestment of Fordon in all functional-spatial aspects. It is monofunctional housing unit for almost 100 000 inhabitants. The characteristic feature of this is: high dispersal, low standard of housing, lack of esthetic values and low level of infrastructure.

Beside obvious vices Fordon has got a big potential in the process of creating new settlement system. It is connected with its central localization between Bydgoszcz and Toruń, significant number of inhabitants, great land reserve, possibility of structural transformation (modification), and also cultural heritage of Old Fordon as well as unique natural values. This potential gives base to create over standard settlement unit, complementary in the triple element Bydgoszcz–Fordon–Toruń metropolity structure.

**Key words:** Metropolisation, spatial transformation.

## Wstęp

*Większość problemów związanych ze współczesnymi osiedlami wyrasta z jednej, wspólnej przyczyny, a mianowicie z tego, że zamiast wzrostu organicznego przez multiplikację lub duplikację samodzielnych dzielnic, miasta dwudziestowieczne cierpią na różne formy monofunkcyjnych przerostów powodujących chaos w ich strukturze użytkowania i wyglądzie.*

Krier (2001)

Wśród różnych teorii związanych z określeniem zjawiska rozprzestrzeniania się układów osadniczych, wyznaczenia ich granic i wskazywania czynników decydujących o ich charakterze, na uwagę zasługuje teoria Greena (1981, s. 17). Autor granice obszaru metropolitalnego wyznacza zasięgiem regionu obsługiwanego przez funkcje tzw. uzupełniające, tj. nie mające charakteru miastotwórczego. W wyniku badań dochodzi on do podziału całego obszaru metropolitalnego na charakterystyczne strefy. Wyróżnia przede wszystkim: obszar centrum handlowo-usługowego, obszar zamieszkały przez ludność będącą w codziennych kontaktach z centrum, oraz obszar zewnętrzny ekstensywnie zabudowany, obsługiwany przez miasto centralne.

Teoria ta znajduje potwierdzenie w ukierunkowaniu rozwoju systemu osadniczego Bydgoszcz–Fordon. Monofunkcyjna jednostka mieszkaniowa, jaką jest Fordon jest jednostką uzupełniającą, całkowicie uzależnioną we wszystkich sferach formalnych, administracyjnych, kulturowych i usługowych od Bydgoszczy. Jest ona jednocześnie w ciągłym rozwoju strukturalnym co stanowi postępujący proces trudności egzystencjalnych, pogarszając sukcesywnie jakość życia prawie 100 tys. mieszkańców.

Ujemne skutki tego procesu pogłębia postępująca globalizacja. Dlatego konieczne jest przeciwdziałanie tym niekorzystnym skutkom na etapie planowania i decyzji rozwoju przestrzennego i wyhamowywanie procesów pogłębiających nierówności i zagrożenia. Jak mówi Markowski (2005, s. 10-20), globalizacja daje szansę rozwoju miast i regionów, ale przyczynia się także do pogłębiania nierówności między aglomeracjami i wewnątrz nich, co daje się naocznie zarejestrować jako narastające dysproporcje. Zjawisko jest tak znaczne, że wywołało oficjalne reakcje. Doprowadziło do sformułowania, przez Unię Europejską, potrzeby budowania kohezji terytorialnej na równi z kohezją społeczną i gospodarczą.

Bardzo trafnie, zgodnie z ideą Unii Europejskiej, zjawisko to definiuje Kongres dla Nowej Urbanistyki (*Congress...* 2000) – aby region był konkurencyjny musi spełniać trzy podstawowe warunki: zdrowy ekosystem, wzrost (rozwój) ekonomiczny zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego, oraz umacnianie dobrobytu dla wszystkich społeczności. Wówczas możemy mówić o wzrastającej jakości życia. Jeśli środowisko jest zagrożone rozrzućną konsumpcją źródeł, rozwój ekonomiczny charakteryzuje się koniunkturalizmem, wynikającym ze spekulacyjnego operowania finansami i następuje polaryzacja społeczna pogłębiająca przepaść między bogatymi a biednymi, jakość życia będzie się wtedy pogarszała, a region przechodzi w stan zagrożenia.

Już w 1987 r. definicja ustalona przez Narody Zjednoczone w raporcie Brundtland w Nowym Jorku określiła, że trwałe i zrównoważony rozwój obejmuje nie tylko przyjazny środowisku rozwój gospodarczy, który zachowuje istniejące zasoby dla użytku przyszłych pokoleń, ale również zawiera zasadę zrównoważonego rozwoju przestrzennego. Oznacza to w szczególności pogodzenie społecznych i gospodarczych roszczeń w stosunku do terenu, z ekologicznymi i kulturowymi funkcjami obszaru, przyczyniając się do trwałego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego w skali regionalnej (Markowski, Stasiak 2003).

Obszary metropolitarne w Polsce na ogół podporządkowane są jednej kluczowej strukturze miejskiej. Aglomeracja Bydgosko-Toruńska, jak sama nazwa wskazuje, jest układem równorzędnym i komplementarnym w zakresie przestrzenno-funkcjonalnym i gospodarczo-kulturowym. Rola Fordonu w tym układzie, choć nie jest sprecyzowana w pełnym zakresie związków funkcjonalno-przestrzennych w sposób automatyczny odgrywa rolę zwornika w układzie metropolitalnym Bydgoszcz–Fordon–Toruń. Zamysł ten ma swoją genezę i przyszłość, zważywszy na tendencje rozwojowe układów osadniczych.

## 1. Historia Fordonu

Analizując historię Fordonu musimy odwołać się do dziejów Wyszogrodu, gdyż jest on kontynuacją tej osady. Chociaż Fordon jako miasto rozwinęło się na obszarze zaledwie w 1/5 części grodziska, to z całą pewnością przejęło jego funkcje. Pozostała część grodziska rozmyły wody Wisły. W głównej mierze przyczyniła się do tego budowa portu rzecznego, która wywołała przesunięcie nurtu rzeki w kierunku północnym. Osada zwana Wyszogrodem jest wymieniona przez Galla Anonima z 1113 r., jako osada położona opodal ujścia Brdy nad urwistym brzegiem Wisły (Woźny 1997, s. 9-13).

XIII wiek był okresem ciągłych zmian przynależności terytorialnej Wyszogrodu. Dopiero król Władysław Łokietek przyłączył Wyszogród do Kujaw Inowrocławskich i mimo okresowych zmian na trwałe został powiązany z Kujawami (Śliwiński 1989, s. 113-152).

Już w XII w. w Wyszogrodzie istniała komora celna i przeprawa przez Wisłę. W XIV w. miasto zyskało jeszcze prawo składu. Dokument lokacyjny wystawiony w 1424 r. przez króla Władysława Jagiełłę wskazuje nową nazwę miasta – Fordon, która określa jego funkcję. Fordan oznaczało bowiem pobieranie opłat celnych na rzece. Dokonuje także reorganizacji prawnej miasta, w miejsce prawa chełmińskiego wprowadza prawo magdeburskie. Jagiełło jako miasto wzorcowe dla Fordonu wyznaczył Bydgoszcz, eliminując tym samym wpływ Torunia, jak to miało miejsce wcześniej. Pierwszym wójtem fordońskim został starosta bydgoski. W ten sposób trzy miasta – Bydgoszcz, Fordon i Solec będące bramami w kierunku Pomorza i Ziemi Chełmińskiej stały się jednolitym zapleczem dla Kujaw (Zyglewski 1997, s. 21-23).

Związek tych miast jako swego rodzaju „trójmiasto” sięga czasów średniowiecza. Wyszogród początkowo większy, w XIV w. ustąpił miejsce Bydgoszczy. Solec kujawski, który również powstał wcześniej niż Bydgoszcz i choć bez tradycji wczesnosłowiańskich, jak dwa pozostałe, doskonale dopełniał funkcje, jako osada handlowa, której podstawowym zadaniem było uczestnictwo w handlu wiślanym towarami z Kujaw, przede wszystkim drewnem z Puszczy Bydgoskiej i zbożem. Bydgoszcz i Solec odgrywały rolę spichrza kujawskiego. Fordon natomiast, ze względu na posiadanie komory celnej, był miejscem obsługi handlu wiślanego. Z czasem Bydgoszcz stała się ponadregionalnym ośrodkiem handlu i rzemiosła obsługującym poza Kujawami Krajnę, Pałuki i znaczną część Wielkopolski<sup>1</sup>.

Bydgoszcz ze względu na swoje położenie, choć była miastem najmłodszym tego układu, rozwijała się najlepiej, a w kolejnych wiekach wykształciła się na jedno z większych miast Rzeczypospolitej z formami życia kulturalnego, religijnego, a nawet naukowego. Fordon i Solec stały się miastami podrzędnymi, spełniały funkcje dopełniające<sup>2</sup>.

W XVI w. w Fordonie funkcjonowała już tylko komora celna o lokalnym znaczeniu. W XVI i XVII w. miasto dotknęły kilkakrotnie klęski – spalenia lub zalania przez powódź na Wiśle w 1713 r. W 1774 r. Fordon liczył 861 mieszkańców. Mieszkańcy trudnili się rolnictwem, rzemiosłem, piwowar-

---

<sup>1</sup> *Fordon – starszy brat Bydgoszczy*, <http://www.bydgoszcz.com.pl>.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

stwem, rybołówstwem, sternictwem oraz w niewielkim stopniu kupiectwem (Piechowski 1929, s. 157).

Układ przestrzenny Fordonu był prosty, zwarty. Centrum miasta stanowił rynek, nie było murów miejskich, ulice były wąskie. Wokół tylko kilka obiektów było murowanych – kościół, komora celna i domy niektórych mieszczan. Droga główna, prowadząca do Bydgoszczy przebiegała na północ od miasta – drogą Jaruzińska. W miejscu przyszłego mostu przez Wisłę znajdowała się przystań wodna, zapewniająca połączenie Fordonu z Ostromeckiem<sup>3</sup>.

Po uruchomieniu Kanału Bydgoskiego (budowa trwała od 1772 do 1775 r.) Fordon, dzięki położeniu na styku żeglugi Gdańsk–Berlin stał się miejscem pobierania opłat i nadzoru transportu rzeczno-żeglownego. W latach 1780-1783 zbudowano okazały budynek Dyrekcji Ceł i Akcyz przekształcony w zakład karny w 1853 r.

Po 1815 r. Fordon wchodził w skład powiatu bydgoskiego regencji bydgoskiej Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Ludność miasta wzrastała powoli, z 1,6 tys. w 1804 r. do 2,9 tys. w 1910 r. Społeczeństwo zamieszkujące Fordon było wielonarodowe. Znalazło to swoje odbicie w budowaniu świątyń. Obok kościoła rzymsko-katolickiego powstała świątynia ewangelicka i istniejąca wcześniej synagoga.

Istotną rolę dla rozwoju gospodarczego miasta odegrały wielkie inwestycje końca XIX w. W 1885 r. została przeprowadzona linia kolejowa, łącząca Fordon z Bydgoszczą. W listopadzie 1893 r. został oddany do użytku drogowo-kolejowy most „Fordoński” na Wiśle im. Rudolfa Modrzejewskiego, wówczas najdłuższy w Królestwie Prus – 1325 m. Przebudowa mostu po zniszczeniach wojennych skróciła go do 1004,70 m i został zamknięty ruch kolejowy. Jest to podstawowy i jedyny łącznik drogowy Fordonu z Toruniem (Turowski 1997, s. 49-54).

Na przełomie XIX i XX w. zaczął rozwijać się przemysł. Powstawały fabryki. Na bazie miejscowych zapasów gliny zaczęła funkcjonować cegielnia, największa w okolicach Bydgoszczy. Rozwijający się przemysł i infrastruktura drogowo-kolejowa stanowiły bodziec do polepszania warunków życia w mieście i upiększania go. Już w 1859 r. została utwardzona droga do Bydgoszczy, w mieście położono chodniki oraz wzmocniono brzegi Wisły, a w 1900 r. powstało Towarzystwo Upiększania Miasta Fordon, które uaktywniło dalsze inwestycje na rzecz miasta (Piechowski 1997, s. 160-170).

---

<sup>3</sup> <http://www.dwumiaasto.pl>.

Po 1920 r. w Fordonie rozwijał się przemysł i rzemiosło. Rolnictwo stało już na planie dalszym. Największą rolę w mieście odgrywała cegielnia. Był to jeden z największych i najnowocześniejszych obiektów tego typu w kraju. Miała własną elektrownię, która obsługiwała również miasto. Do innych ważnych zakładów należały: fabryka papieru i tektury – „Fordon”, fabryka papy dachowej – „Impregnacja”, fordoński tartak parowy i inne. Funkcjonowało również kilkuset rzemieślników (Turowski 1997, s. 64-66). W okresie międzywojennym istniały w Fordonie dwa hotele: „Polski” i „Kruger” oraz kilka restauracji. Od 1925 r. funkcjonowała regularna linia autobusowa oraz linia kolejowa z Bydgoszczą.

Na uwagę zasługuje życie kulturalne Fordonu w okresie międzywojennym. Funkcjonowała biblioteka „Towarzystwa Czytelni Ludowych”, amatorski ruch muzyczny, śpiewaczy i teatralny. W 1922 r. założono Towarzystwo Chóru Miejskiego – „Lutnia” i Towarzystwo Śpiewu – „Cecylia”. Fordon gościł renomowane chóry śpiewacze i odbywały się liczne koncerty. Dużym zainteresowaniem cieszył się amatorski ruch teatralny, który wspierało wiele istniejących towarzystw i organizacji, jak np.: „Koło Miłośników Sceny”. Wystawiano wiele sztuk, od komedii po okolicznościowe i patriotyczne. Fordon był ośrodkiem, gdzie występowało wiele zawodowych zespołów. Do ważniejszych można zaliczyć: Akademicki Zespół Teatralny z Warszawy, Teatr Wielkopolski B. Brzeskiego, Warszawski Teatr Objazdowy. Łącznie w latach 1918-1928 w Fordonie odbyło się 116 przedstawień teatralnych. Poza tym funkcjonowało kino przyjezdne. Były prezentowane seanse oświatowe w szkołach. Od 1930 r. kino funkcjonowało w lokalu „Strzelnica” (Biegański 1997, s. 116-118).

Dużą popularnością wśród młodzieży fordońskiej cieszyła się działalność sportowa. Pierwszym klubem sportowym był „Bałtyk”, który powstał w 1926 r. jako Fordoński Klub Sportowy. Poza tym imprezami sportowymi zajmowało się Katolickie Stowarzyszenie Młodzieży, oraz organizacja „Strzelca” i „Sokoła”. W 1923 r. ukończono budowę boiska i strzelnicy. W 1933 r. została założona „Bydgoska Szkoła Szybowników”. Na terenie szybowiska zamontowano wyciągi i chwiejnicę<sup>4</sup> oraz wybudowano budynek administracyjny i gospodarczy (*ibidem*).

II wojna światowa położyła kres wszelkiej aktywności z zakresu oświaty, kultury i sportu. Niemcy wymordowali inteligencję i czołowych działaczy. Miejsce egzekucji i pochówku upamiętnione jest płytą i zostało nazwane – „Doliną Śmierci”. W okresie II wojny światowej dokonano również wielu zniszczeń kultury materialnej. Do największych strat należy zaliczyć most

---

<sup>4</sup> Urządzenie do szkolenia pilotów szybowcowych, *Słownik Języka Polskiego*, PWN.

Fordoński, dwukrotnie wysadzany jako ważny punkt strategiczny kolejowo-drogowy (*ibidem*).

Po odzyskaniu niepodległości pozostałości mostu rozebrano i w latach 1951-1956 zbudowano nowy most. Miasto było atrakcyjnym miejscem do mieszkania. Mieszkańcy w większości pracowali w miejscowych zakładach przemysłowych. Liczba ludności zwiększała się z 3,5 tys. w 1945 do 8,7 tys. w 1972 r. Rozwijało się budownictwo mieszkaniowe, szczególnie indywidualne, na bazie starej dobrze funkcjonującej cegielni. Powstała nawet „Fordońska Spółdzielnia Mieszkaniowa” w 1963 r. (Perlińska 1997, s. 126).

Strefa kulturalno-oświatowa również stopniowo zaczęła się uaktywniać. Reaktywowano działalność Miejskiej Biblioteki w Fordonie, która organizowała różne imprezy kulturalne, chór kościelny, zespoły wokalne, muzyczne. Zakłady przemysłowe również organizowały własne świetlice i kluby zainteresowań. Kluby sportowe wznawiały i poszerzały zakres aktywności. Reaktywowano Fordoński Klub Sportowy. Powstały sekcje piłki nożnej, siatkówki, tenisa stołowego i inne. Odbudowano stadion. Wznowiono loty szybowcowe (Malinowska, Perlińska 1997, s. 127-158). Fordon pozostał inicjatorem imprez sportowych, ale działalność kulturalna była ograniczona brakiem domu kultury. Istniejące zaplecze było niewystarczające. Mieszkańcy Fordonu coraz częściej korzystali z atrakcji kulturalno-rozrywkowych Bydgoszczy.

Słynne więzienie bydgoskie po 1945 r. było więzieniem politycznym dla kobiet. Również w okresie stanu wojennego – 1981-1982, było to więzienie do internowania kobiet z *Solidarności* Gdańskiej, Bydgoskiej, Toruńskiej. W 1984 r. więzienie to zostało przekształcone w zakład karny dla mężczyzn i jako taki funkcjonuje obecnie<sup>5</sup>.

W drugiej połowie lat 60. XX w. rozpoczęły się dyskusje i konsultacje mające na celu przyłączenie Fordonu do Bydgoszczy. Pierwszym działaniem w tym kierunku była decyzja lokalizacji zespołu szkół wyższych – ATR (Akademia Techniczno-Rolnicza) między granicą Bydgoszczy a granicą Fordonu. Ostatecznie decydującym czynnikiem, przemawiającym za włączeniem Fordonu do Bydgoszczy był, powstały w 1973 r., pomysł utworzenia „aglomeracji bydgosko-toruńskiej”. Miała to być jedna z dziewięciu ukształtowanych aglomeracji miejskich w Polsce. Został powołany zespół specjalistów, który opracował główne założenia rozwoju aglomeracji oraz założenia rozwoju obu miast węzłowych. Najważniejszym przedsięwzięciem, związanym ściśle

---

<sup>5</sup> Wybudowany pod koniec XVIII w. magazyn, później odgrywający rolę komory celnej w 1853 r. został przekształcony w więzienie dla kobiet. <http://pl.wikipedia.org>.

z projektem aglomeracji bydgosko-toruńskiej, była budowa Nowego Fordonu. Miał on stać się miejscem intensywnego osadnictwa, zbliżającego oba miasta<sup>6</sup>.

Wydarzenia te, możemy śmiało określić jako początki realizacji zwrótnika funkcjonalno-przestrzennego w przyszłym procesie metropolizacji okręgu bydgosko-toruńskiego.

Za lokalizacją Nowego Fordonu, obok starego miasta Fordon przemawiało wiele czynników, przyjętych jako wyjściowe:

- położenie w najbardziej atrakcyjnym punkcie węzła hydrograficznego Wisły;
- sąsiedztwo węzła drogi ekspresowej Gdańsk – Bydgoszcz – Poznań;
- sąsiedztwo szkoły wyższej – ATR;
- bezpośrednie otoczenie obszarów o dużych walorach krajobrazowych i geomorfologicznych;
- swoboda wyboru miejsc pracy ze względu na pośrednie położenie między Bydgoszczą a Toruniem;
- bliskość dzielnic przemysłowych Bydgoszczy, sytuowanych w znacznym stopniu na zachód od miasta i uprzemysłowionego wówczas Solca Kujawskiego<sup>7</sup>.

Od 1 stycznia 1973 r., samodzielne dotąd miasto Fordon łącznie z przyległymi od granicy zachodniej terenami wolnymi zostało włączone w granice administracyjne miasta Bydgoszcz, stając się jedną z dzielnic (Ciżmowska 1997, s. 185). W nazewnictwie, po długich dyskusjach przyjęta została koncepcja „Starego Fordonu” i „Nowego Fordonu”, który miał być realizowany.

Podstawowym argumentem decydującym o realizacji Nowego Fordonu były poszukiwania nowych łatwo dostępnych terenów pod budownictwo wielorodzinne dla Bydgoszczy. Za wschodnią granicą miasta znajdowały się obszary rolne, słabej klasy (V i VI), łatwe do przekwalifikowania na tereny budowlane. Teren zupełnie wolny dawał swobodę realizacji budownictwa i niezbędnej infrastruktury, zarówno w zakresie komunikacji, jak również elektrociepłowni i oczyszczalni ścieków. Poza tym Fordon był połączony z Bydgoszczą linią kolejową i czteropasmową jezdnią. Znakomite warunki przyrodnicze – wysoki brzeg wiślany, dużo zieleni leśnej, czyniły ten obszar bardzo atrakcyjnym, niemal idealnym do utworzenia niepowtarzalnej dzielnicy mieszkaniowej<sup>8</sup>.

We wschodniej części Bydgoszczy znajdowały się tereny składowo-przemysłowe, co mogło być potencjalnym miejscem zatrudniania ludności

<sup>6</sup> <http://wirtualnabydgoszcz.pl/aglomeracja/bydgosko-torunska.html>.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> *Ibidem*.



przyszłej dzielnicy. Zapleczem rekreacyjno-kulturalnym miało być założenie pałacowo-ogrodowe „Ostromecko”, jako centrum kultury i zespół parkowo-leśny – „Myślęcinek” i zaplecze rekreacyjne, a także odpowiednie wykorzystanie walorów przyrodniczych samego Fordonu<sup>9</sup>. Założenia były poprawne, czy nawet imponujące i całkowicie realne ze względu na zastane uwarunkowania.

Koncepcja architektoniczno-urbanistyczna, wyłoniona drogą konkursu<sup>10</sup>, w pierwszym etapie przewidywała osiedle „Nowy Fordon” dla 80 tys. mieszkańców na obszarze 700 ha. Jednak, jeszcze przed 1975 r. opracowano nowy projekt, który obejmował osiedle 100 tys. mieszkańców, na obszarze 3500 ha, na dwóch poziomach – dolnego i górnego tarasu sfalowanego terenu, w pasie kilku kilometrów, od zespołu uczelnianego ATR, aż do Starego Fordonu. Projekt ten również został zmieniony i ostatecznie nowa dzielnica była przewidziana na 160 tys. mieszkańców (Lisiecki 1972). Koncepcja zakładała odrębne jednostki mieszkaniowe, dla 7-8 tys. mieszkańców, samodzielne w zakresie usług i oświaty, a zróżnicowane w formie czy układzie urbanistycznym. Zaplanowano drogi i obwodnice. Ciągi pieszo-jezdne miały łączyć Fordon z Myślęcinkiem wzdłuż skarpy pradoliny Wisły. W planach przewidywano tereny spacerowe i przystań statków pasażerskich na Wiśle. Na nabrzeżu Wisły, wokół Starego Fordonu, miał być teren sportowo-rekreacyjny. Sam zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Fordonu miał być enklawą historyczną z pewnymi tylko przekształceniami zabezpieczającymi układ i wyburzeniem pierzei dla otwarcia rynku do Wisły.

Koncepcja realizacji osiedla mieszkaniowego Fordon, choć zmieniana w początkowej fazie projektu, miała odpowiedni zakres przestrzenny i dawała możliwość realizacji poprawnej jednostki mieszkaniowej dużej skali, ale realizacja osiedla niewiele miała wspólnego z koncepcją.

## **2. Współczesny Fordon, jego funkcja, układ przestrzenny i rola jako dzielnicy Bydgoszczy**

Czas, w jakim powstawał Fordon jako nowa dzielnica Bydgoszczy, był trudny w sferze uwarunkowań polityczno-społecznych, a struktura prze-

<sup>9</sup> <http://www.bydgoszcz.com.pl>.

<sup>10</sup> Pierwsza nagroda została przyznana zespołowi architektów: S. Smolarski, J. Szaflarski, A. Gałkowski, ale do realizacji został wskazany projekt z wyróżnieniem specjalnym, autorstwa arch.: S. Gzell, G. Chodkowski. Projekt realizacyjny prowadzili arch. G. Chodkowski i J. Szaflarski.

strzena miasta zawsze była odbiciem epoki cywilizacyjnej, czyli z założenia można twierdzić, że Nowy Fordon jest przykładem ideologii lat 70. w Polsce. Jakkolwiek mimo obciążeń systemów politycznych, ideologicznych zawsze obowiązywały pewne zasady, dbałość o cechy indywidualne wynikające z różnych warunków kulturowych i przyrodniczych miejsca. Budowa miasta powstającego od podstaw, na surowym korzeniu, podlegała nadrzędnym kanonom określającym miasto jako zwartą strukturę zespołu obiektów o różnej funkcji, ulic, placów, parków we wzajemnych związkach przestrzennych, kontekstach, w określonych proporcjach i daje swobodę organizacji jego przestrzeni. Mimo to dzielnice i osiedla tamtego okresu w hołdzie technologiom stanowią na ogół obraz przypadkowych działań inwestycyjno-budowlanych, pozbawionych cech indywidualnych, zuniformizowanych jako architektura określonej funkcji i bezładne, przypadkowe jako zespoły urbanistyczne, prezentujące procesy degradacji miast, a w konsekwencji społeczne wyobcowanie, brak możliwości utożsamiania się z miejscem. Jak pisze Bauman (2000, s. 57) ujednolicenie przestrzeni miasta, anonimowość, funkcjonalne specjalizacje przestrzeni, stwarzają niemal nierozwiązywalny problem tożsamości mieszkańców miasta. Monotonia sztucznie stworzonej przestrzeni pozbawiła ich możliwości negocjowania znaczeń, a przez to wiedzy potrzebnej, aby stać czoła temu problemowi i rozwiązać go.

Dlatego idea tożsamości miejsca powinna być nadrzędnym zadaniem tych, którzy decydują o kształcie przestrzeni człowieka.

Każda epoka wytwarzała cechy charakterystyczne miast od najwcześniejszych okresów historycznych. Przykładowo cechy, jakich nabrały miasta w okresie średniowiecza, wciąż dominują w organizmach miejskich rozwijających się w kolejnych epokach. Im to zawdzięczamy wiedzę o mieście jako jednostce indywidualnej, czujemy przynależność do określonej jednostki, według niej jesteśmy rozróżniani jako paryżanie, londyńczycy, weneccjanie, a także jako obywatele dzielnicy czy miasteczka, z którym się utożsamiamy. Jesteśmy rozróżniani, nie dyskredytowani, a czasem wręcz nobilitowani ze względu na bogactwo historii, która nosi w sobie dane miejsca. (Benevolo 1995, s. 85).

Nawet epoka industrialna, najbliższa naszej współczesności, w której miasta często powstawały na surowym korzeniu, a ich podstawa była w dominującym znaczeniu ekonomiczna, również wytworzyła charakterystyczną dla niej tożsamość przestrzeni miejskiej, dając jej mieszkańcom poczucie identyfikacji oraz integracji kulturowej.

W terminologii dzisiejszej powiemy, że każda grupa identyfikuje się oraz integruje z przestrzenią o podstawowym dla niej znaczeniu. Jedna i ta

sama przestrzeń dla różnych grup i zbiorowości może stanowić różne wartości przestrzenne. Jednostka zawsze dąży do posiadania wiedzy ogólnej o wybranych przestrzennych całościach, takich jak dzielnica, miasto i region. Jest to jej niezbędne do organizowania swej aktywności w przestrzeni i do podejmowania odpowiednich decyzji (Wallis 1990, s. 15).

Rodzaj przestrzeni decyduje o wyborach i tych jednostkowych, i całych grup społecznych, a także różnych korporacji. Wynika to ze świadomości, że przestrzeń kształtuje zarówno jednostkę, jak i całe grupy społeczne, dlatego odpowiedzialność za jakość kształtowanej przestrzeni kulturowej ma ogromny wymiar.

Według zasad „Nowego Urbanizmu” (*Congress...* 2001) tereny zabudowywane bez styczności z obszarami zurbanizowanymi powinny być organizowane jako małe miasta lub osady o wyraźnych granicach, projektowane z zachowaniem równowagi funkcji zamieszkania i pracy, a nie jako podmiejskie sypialnie.

Aby ocenić współczesny Fordon jako miejską jednostkę mieszkaniową, powinniśmy posłużyć się podstawowymi kryteriami, tzn. kryterium funkcjonalnym, społeczno-moralnym, materialnym oraz kryterium kompozycji, czyli ładu przestrzennego.

### **Kryterium funkcjonalne**

Nowy Fordon, jako dzielnica Bydgoszczy, jest wybitnie monofunkcyjna. Funkcja mieszkaniowa realizowana jest w pełnym zakresie kubaturowym w budynkach wielokondygnacyjnych, kilkukondygnacyjnych, jednorodzinnych i wielorodzinnych o różnym standardzie mieszkania, w różnej technologii (fot. 1).

Pozostałe funkcje niezbędne w egzystencji człowieka: oświata i nauka, kultura, sport, rekreacja, wypoczynek, usługi różnego rzędu – występują śladowo, symbolicznie lub w ogóle.

Oświatę reprezentują dwa licea państwowe, jedno liceum Towarzystwa Salezjanów. Szkoły zawodowe nie występują. Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy – chluba regionu, nie ma ani hali sportowej, ani basenu, ani klubów, ani nawet boiska czy sali gimnastycznej (fot. 2).

Kulturę reprezentują tylko obiekty sakralne. Dzielnica nie ma żadnej sali widowiskowej ani żadnego innego obiektu o funkcji kulturalnej. Jeden dom kultury dla młodzieży, usytuowany na krawędzi osiedla, pełni raczej funkcję dopełniającą edukację podstawową. Spotkania społeczne, informacyjno-integracyjne, mogą odbywać się tylko w kościele.



Fot. 1. Anonimowe, bezładne, pozbawione cech indywidualnych budownictwo mieszkaniowe Fordonu

Źródło: R. Nowakowski (fot. 1-3).



Fot. 2. Kompleks dydaktyczny UTP z otoczeniem, usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie komunikacji kołowej Bydgoszcz-Toruń i szynowej linii kolejki podmiejskiej, choć pozbawiony infrastruktury towarzyszącej uczelni, stanowi niekwestionowany potencjał rozwojowy



Fot. 3. Stary Fordon z elementami „nowego porządku”.  
Połączenie komunikacyjne z Toruniem, Bydgoszczą i nowym Fordonem  
nieczytelnym, nie akcentowanym rondem przy moście Fordońskim.  
W głębi, nad Wisłą widoczny rynek Starego Fordonu akcentowany wieżą kościoła  
i zamknięty od strony Wisły obiektami zakładu karnego

Funkcje publiczne, administracyjne zlokalizowane są centralnie w Bydgoszczy, kilkanaście kilometrów od Fordonu, w izochronie czasu ok. 50 min., a przecież według zasad projektowania urbanistycznego – funkcje publiczne, administracyjne powinny być zlokalizowane w dzielnicach i strefach, a nie izolowane w odległych kompleksach. Szkoły powinny być rozmieszczone tak, aby umożliwić dzieciom dostęp pieszy lub rowerowy (*ibidem*).

Stary Fordon, który do lat 70. XX w. zaspokajał potrzeby funkcjonalne swojej społeczności, popadł w całkowite zaniedbanie i destrukcję. Tylko zamknięty zakład karny jest jednoznacznie określony funkcjonalnie (fot. 3).

Nieliczne tereny sportowe występują w formie boisk osiedlowych. Jednak bez zaplecza towarzyszącego szybko ulegają dewastacji. Aktywności klubów Starego Fordonu upadły lub przeniosły się do Bydgoszczy. Stadion fordoński, wybudowany w latach 60. XX w., miał być zaczątkiem wielkoprzestrzennego kompleksu sportowo-rekreacyjnego z basenem i hotelem. Nigdy jednak nie został zrealizowany w tej formie, a sam stadion bardzo podupadł (fot. 4).

Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, jako funkcja zorganizowana w formie parków, alei, skwerów, pasaży – nie istnieją. Nabrzeże Wisły i wał nadwi-



Fot. 4. Usytuowanie stadionu z lat 60. XX w. daje duże szanse reaktywacji

Źródło: B. Sierecka-Nowakowska (fot. 4-12).

ślański, jako tereny niezorganizowane, nieprzystosowane do użytku publicznego, tylko połowicznie mogą pełnić funkcję rekreacji (fot. 5, 6).

Różnorodne tereny zieleni, od ogródków jordanowskich i skwerów do boisk i ogrodów publicznych, powinny stanowić wyposażenie dzielnicy. Przestrzenie chronione i otwarte powinny być wykorzystywane do wyodrębniania oraz połączenia poszczególnych dzielnic i stref (*ibidem*).

Usługi wyższego rzędu, poza dwoma ośrodkami o znaczeniu ponadregionalnym<sup>11</sup> nie istnieją w Fordonie. Usługi podstawowe i handel koncentrują się w rozległych wielkoprzestrzennych super- i hipermarketach, lub w drobnych kubaturach, zestawionych szeregowo czy wolnostojących pawilonach i kioskach. Nowo powstały, w centralnym punkcie Fordonu obiekt *Galerii Fordońskiej*, jest przede wszystkim zaledwie dopełnieniem handlu. Usług hotelowych ogólnodostępnych dzielnica Fordon nie posiada<sup>12</sup> (fot. 7, 8).

Bodaj najbardziej dotkliwym brakiem w przestrzeni dzielnicy, jest brak placu miejskiego, który odgrywałby rolę przestrzeni publicznej. Ulice również nie pełnią tej funkcji, nie są handlowe, często bez chodników. Przestrzeń publiczna powinna zajmować nie mniej niż 25% całkowitej przestrzeni dzielnicy. Ich niedostatek to fałszywa oszczędność. Publiczna przestrzeń jest

<sup>11</sup> Centrum Onkologii im. F. Łukaszczyka, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich oraz prowadzone przez UTP Regionalne Centrum Innowacyjności w Bydgoszczy – placówka o zasięgu regionalnym.

<sup>12</sup> Istnieje dom akademicki przy UTP.



Fot. 5, 6. Otwarta nadwiślańska przestrzeń z wałami rzeki, obudowanymi ogrodami działkowymi nie daje efektu terenów rekreacji czy wypoczynku, ale obrazuje potencjał

pustką, lecz pustką ustrukturuowaną i strukturyzującą, o konkretnych rozmiarach, formie i własnej specyfice (Krier 2001, s. 143).

Ulice i place mają być bezpieczne, wygodne i ciekawe dla pieszych. Właściwie ukształtowane stymulują ruch pieszy i umożliwiają kontakty sąsiedzkie, sprzyjają tym samym integracji i ochronie lokalnych społeczności (por. *Congress...* 2011).

Komunikacja jako system wewnętrzny Fordonu jest nieczytelna. Wydłużony na kilka kilometrów układ dzielnicy nie sprzyja sprawności komunikacyjnej. Problem pogłębia brak komunikacji szynowej.

Pierwsze zadanie ekologicznie pojętej urbanistyki musi polegać na zasadniczej redukcji liczby kilometrów codziennie pokonywanych przez mieszkańców między miejscem pracy, szkołą, sklepami i ośrodkami rekreacyjnymi



Fot. 7, 8. „Centrum” Fordonu od strony naprowadzającej przy jednej z głównych ulic z marketami w głębi i sam plac główny, w głębi targowisko jako przedpole górnego tarasu pradoliny Wisły

a domem. Z tego punktu widzenia, pieszy powinien mieć dostęp do wszystkich miejsc, które odwiedza, w zasięgu dziesięciu minut marszu. Obszar w ten sposób wyznaczony, o średnicy 500-600 m będzie miał wielkość 30 do 40 ha. Dzielnica powinna mieć wyraźny zwarty kształt. Nigdy nie powinna rozciągać się w żadnym kierunku dalej niż 900 m. Nie powinna przekraczać 10 tys. mieszkańców. Musi mieć klarowną hierarchię ulic i placów, tworzących sieć, regularną lub nieregularną. Urbanistyczna jakość dzielnicy nie zależy tylko od zagęszczenia funkcji lub budynków. Zmienia się ona zasadniczo wraz z liczbą ulic, placów i kwartałów [...] Każda dzielnica powinna mieć co najmniej jeden centralny plac i jedną główną ulicę, co tworzy trzon siatki ulic i placów (Krier 2001, s. 128-129).

Monofunkcyjna dzielnica, jaką jest Fordon, pozbawiona równowagi funkcjonalnej, nie spełniająca podstawowych kryteriów kształtowania struktury miejskiej jest przyczyną ogromnego parcia na centrum Bydgoszczy we wszystkich skalach usług, od podstawowych, jak szkolnictwo i administracja, spacer, sport i wypoczynek, do usług wyższego rzędu, jak kino, teatr, muzeum itd. Można sądzić, że władze miejskie przez 40 lat tkwią w błędnym przekonaniu, że Fordon może być wyłącznie *sypialnią* Bydgoszczy.

### **Kryterium moralne**

Jeśli jednostka mieszkaniowa zaspokaja najbardziej elementarne potrzeby człowieka w postaci domu, mieszkania, to można powiedzieć, że spełnia kryterium moralne. Jeśli jednak założymy, że człowiek, dla prawidłowej egzystencji potrzebuje i poszukuje całej gamy dóbr o charakterze fizycznym, emocjonalnym, estetycznym, edukacyjnym, rozwojowym i rozwijającym, to musimy stwierdzić, że Fordon jako jednostka mieszkaniowa budzi bardzo poważne zastrzeżenia w swojej roli. Nie może być akceptowana według kryterium moralnego. Blisko 100 tys. ludzi z różnych krańców regionu i Polski, bez wspólnych korzeni, wprowadzonych do bezimiennej przestrzeni, pozbawionej czynników egzystencjalnych nie ma podstaw do integracji, do związków emocjonalnych i materialnych, które są podstawą kulturotwórczą miasta i regionu.

Człowiek żyje prawdziwie ludzkim życiem dzięki kulturze. (...) Kultura jest właściwym sposobem istnienia i bytowania człowieka. (...) kultura jest tym, przez co człowiek jako człowiek staje się bardziej człowiekiem. (...) Naród bowiem jest tą wielką wspólnotą ludzi, którą łączą różne spoiwa, ale nade wszystko właśnie kultura. Naród istnieje „z kultury” i „dla kultury”. I dlatego właśnie jest ona tym znamienym wychowawcą ku temu, aby „bardziej być”



we wspólnocie, która ma dłuższą historię niż człowiek i jego rodzina. (...) (Jan Paweł II 2005, s. 89).

Obszar kulturowy spełnia wobec swej grupy (społeczności) właściwą rolę tylko wówczas, gdy może ona z niego swobodnie, intensywnie i systematycznie korzystać. Jedynie w takich warunkach obszar ten może być miejscem i katalizatorem żywotnych procesów kulturowych (Wallis 1979, s. 16-17).

W prawidłowej strukturze miejskiej nawet handel ma wymiar społeczny. Wprowadzenie ogromnych hal handlowych, bezimiennych i anonimowych uniemożliwia jakiegokolwiek kontakty międzyludzkie, jest zatracaniem integracji społecznej. Trafnie to zjawisko określa Barber (2001, s. 163) – Kiedyś sklepy czy domy towarowe znajdowały się w pobliżu śródmieścia, wśród warsztatów, kościołów, restauracji, teatrów, szkół, ratusza, stanowiąc architektoniczny element przestrzeni publicznej, gdzie zakupy były zintegrowane z innymi społecznymi czynnościami, handel zaś odgrywał właściwą, uzupełniającą i użytkową rolę. Odizolowanie przestrzeni handlowej od innych rodzajów publicznej przestrzeni, umożliwia zdominowanie jej przez komercyjną konsumpcję. Wszelkie czynności stają się na takim obszarze wariantami kupowania i sprzedawania.

Luźna zabudowa Fordonu rozrzucona w anonimowej przestrzeni wypełnianej marketami tworzy osiedle bloków o cechach monstrialnej wsi, bez jednego miejsca spotkań, a przecież miasto powstawało jako miejsce spotkań i przestrzeń wolności (Bielecki 1996, s. 17).

Aby społeczeństwo zamieszkujące osiedle Fordon zyskało lepszą jakość życia powinno osiągnąć swą podmiotowość i usamodzielnic się jako pełnoprawne miasto. To tutaj jego mieszkańcy muszą mieszkać, pracować, wypoczywać, korzystać z usług i rozwijać się. Każda wieś ma swojego sołtysa, gmina – wójta, miasto – burmistrza, powiat – starostę, a prawie 100 tys. Fordon nie ma autonomicznej jednostki administracyjnej.

### **Kryterium materialne**

Z punktu widzenia położenia Fordon prezentuje wartości najwyższe. Przełom Wisły, otoczony wysoczyzną morenową stwarza unikalne w skali kraju warunki, a przecież właśnie położenie jest podstawowym miernikiem wartości mieszkania. W tym aspekcie społeczność fordońska powinna czuć się uprzywilejowana. Jednak, aby tak się stało, obok darów przyrody, działanie człowieka musi z nimi być w harmonii. W przypadku Fordonu, przyroda a zagospodarowanie przestrzenne tworzą dwa odrębne niespójne zagadnienia.

Budownictwo Fordonu realizowane w technologii wielkiej płyty o najniższym standardzie, prezentuje niską wartość materialną. Nawet obiekty szczególne, jak architektura sakralna, architektura obiektów uniwersyteckich nie wyróżniają się walorami architektonicznymi, urbanistycznymi czy krajobrazowymi.

Stary Fordon, bezpośrednio sąsiedztwo Nowego Fordonu jest w stanie destrukcji. Tylko świątynie, szkoła i więzienie oparły się upadkowi.

Terenów porolniczych, bez konieczności przekwalifikowania, ciągle w Fordonie jest pod dostatkiem. Problem polega na tym, że ar takiej ziemi jest dziesięć razy tańszy od ara działki budowlanej w Bydgoszczy. Jest to zatem znakomity interes kupić teren i zabudować. Następnie wymóc na zarządzie miasta, aby za publiczne pieniądze położyć drogi i wprowadzić pełne uzbrojenie (Böhm 2000, s. 66-69). Jest to jednak interes partykularny dewelopera. Miasto zwiększa swoje wydatki inwestycyjne ze środków publicznych.

Rozluźniona struktura zabudowy wymusza nadmierną rozbudowę infrastruktury technicznej Fordonu. Angażuje to znaczne środki na budowę i utrzymanie podnosząc jej wymierną wartość przy jednoczesnym braku efektywności wykorzystania.

W powiązaniach zewnętrznych Fordonu, most fordoński stanowi niekwestionowaną wartość materialną jako czynnik integrujący w skali regionu, czy metropolii Toruń z Bydgoszczą i Fordonem. Należy jednak przełamać niedoskonałości Fordonu jako struktury funkcjonalno-przestrzennej, wykorzystując jego potencjał.

### **Kryterium kompozycyjne**

Dzielnica Fordon składa się z dwóch zasadniczych członów – Stary Fordon i Nowy Fordon. Stary Fordon, choć w stanie głębokiej destrukcji materialnej, zarówno układ urbanistyczny, jak i strukturalny ma zachowany. Nowy Fordon, powstał w całości jako odrębny zespół strukturalny bez jakichkolwiek powiązań ze Starym, zarówno w układzie planistyczno-urbanistycznym, jak i przestrzennym nie jest spójny.

Nowy Fordon jako jednostka osadnicza powstała na terenach rolniczych bez żadnych ograniczeń i nakazów mogłaby mieć znamiona jednostki teoretycznej tworzonej według modelowych zasad kompozycji przestrzennej. Tak się jednak nie stało. Prezentuje ona raczej przypadkowe zestawienie budynków mieszkalnych, gdzie trudno dopatrzeć się zasady nadrzędnej wynikającej z kanonów kompozycji (fot. 9-12).

Kompozycja przestrzenna w skali całego układu osadniczego zależy od talentu i inwencji projektanta i trudno jest ustalić jej reguły. Można tylko ogólnie stwierdzić, że wyraża się ona głównie w takich cechach, jak:

- poszanowanie walorów naturalnych i wykorzystanie ich dla zwiększenia atrakcyjności widokowej;
- czytelny podział układu osadniczego na wyodrębnione części (jednostki strukturalne) o indywidualnych cechach kompozycji przestrzennej;
- wykorzystanie systemu zieleni miejskiej dla wyodrębnienia jednostek strukturalnych i stworzenia atrakcyjnych obszarów współżycia społecznego;
- stworzenie możliwości oglądania miasta w dużych jego fragmentach (sylwety) przez osoby poruszające się środkami komunikacji (masowej i indywidualnej);
- rozmieszczenie głównych założeń urbanistycznych (centrum, ośrodki usługowe, zespoły kultury, zarządzania itp.) w sposób, który stwarzałby podstawy interesującej kompozycji plastycznej tych fragmentów i powiązań między nimi (Malisz 1981, s. 226).

Niestety nie można znaleźć tych cech w przestrzeni Fordonu.

Według innych teoretyków, np. jeden z największych Lynch do podstawowych elementów tworzących obraz miasta zalicza: korytarze, krawędzie, dzielnice, węzły, punkty orientacyjne. Im bardziej elementy te są wyraziste i jednoznaczne, tym ostrzejsze i czystsze są obrazy – symbole zbiorowej pamięci (Lynch 1960, s. 46-83). To one kształtują więź emocjonalną mieszkańców, wytwarzają tożsamość kulturową, która jest podstawą egzystencji.



Fot. 9, 10. Główny ciąg komunikacyjny Fordonu pozbawiony cech ulicy, odległość między budynkami ponad 80 m bez linii zabudowy, ukazuje totalne dysproporcje przestrzenne, brak powiązań zewnętrznych (biegnie w pole) i wewnętrznych oraz ciągów komunikacji pieszej. Zbliżenie ukazuje charakter usług w formie i położeniu. Stwarza to ogromne straty materialne i społeczne



Fot. 11, 12. Proces rozbudowy Fordonu wciąż ukierunkowany wyłącznie na budownictwo mieszkaniowe, w najwyższym stopniu rozproszenia, generuje koszty społeczne i indywidualne, a także jest zaprzeczeniem zasad struktury miejskiej.

Pozbawione zasad kompozycji i hierarchii wartości obiekty budzą wielkie zastrzeżenia estetyki i ładu

Brak zorganizowanej przestrzeni publicznej – placów, ulic handlowych, skwerów itd., czyni Fordon dzielnicą, w której trudno wytworzyć więź społeczną, a wyobcowanie, anonimowość i izolacja może przybierać powszechny charakter.

Luźno rozrzucone domy, dopiero gdy utworzą ulicę, przestają być tylko sumą elementów, zyskują dodatkową wartość w postaci tej ulicy. Można postawić tezę, że fenomen miasta jako skupiska różnorodnych (naturalnych i kulturowych) składników polega właśnie na scalaniu domów, ulic, placów, ogrodów, w jedną spójną kompozycję osiągając niekiedy status dzieła sztuki. Wyjątkowość roli ulicy w budowie fizjonomii miasta wywodzi się z dwóch zasad leżących u podstaw kompozycji ulicy – linearnego porządku części składowych oraz granicy dzielącej przestrzeń ulicy na strefę publiczną dostępną i pozostałą (Böhm 1989, s. 206).

Forma przestrzenna i społeczna treść ulicy nadaje jej charakter znaku, który jest na ogół rozpoznawalny. Wytwarzanie przestrzeni pozbawionej znakowości wywołuje jej desemantyzację (Jałowiecki 1989, s. 165-166).

Kompozycję jako świadomy czynnik działania urbanisty wykorzystuje się rzadko. Dzieje się to ze stratą dla kultury i indywidualności miast, osiedli, krajobrazu. Dlatego też można powiedzieć, że umiejętność analizy przestrzeni i posługiwania się w świadomy sposób podstawowymi elementami kompozycji może przyczynić się do przeciwstawiania się tendencjom unifikacji, lub wręcz uniformizacji układów przestrzennych nowych osiedli, dzielnic miejskich czy krajobrazu miejskiego w ogólności (Wejchert 1974, s. 14-22).

### **3. Potrzeby a możliwości Fordonu w roli zwornika Bydgosko-Toruńskiego Okręgu Metropolitalnego**

Uwzględniając proces metropolizacji (por. Markowski, Marszał 2006, s. 21-22), jako nieuchronny, kolejny etap rozwoju osadniczego, Fordon z natury będzie odgrywał rolę zwornika Bydgosko-Toruńskiego Okręgu Metropolitalnego. Nie da się Fordonu pominąć z dwóch powodów: po pierwsze, jest to ogromny potencjał ludzki, w dominującym wieku ludzi aktywnych zawodowo, po drugie, jego położenie w stosunku do obu miast (codzienna izochrona dostępności) daje możliwość dopełnienia funkcjonalnego, łącznie z tak ważną funkcją, jak nauki techniczne, w postaci Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego (Sierecka-Nowakowska 2008).

Fordon w swojej obecnej formie i funkcji budzi wiele zastrzeżeń. W tej niedoskonałej sytuacji braków i odkształceń nie może przejąć roli łącznika Bydgoszczy i Torunia w procesie tworzenia trójczłonowej metropolii, gdyż jego udział mógłby być zaledwie ułomny, jak on sam (Sierecka-Nowakowska 2005).

Zarówno Bydgoszcz jak i Toruń sukcesywnie przeprowadzają wiele różnych i zróżnicowanych procesów rewitalizacji struktury miasta podnosząc ich wartość przestrzenną.

Aby rola Fordonu, w procesie rozwoju tego zespołu osiedleńczego, nie była pozorna czy ułomna, według aktualnego stanu dzielnicy, trzeba przyjąć założenia przekształceń Fordonu na szeroką skalę. Cel musi być jasno sprecyzowany. Dzisiejszą jednostkę mieszkaniową należy przekształcić w pełnowartościową strukturę funkcjonalno-przestrzenną o funkcjach podstawowych, kluczowych lub komplementarnych, dobrze skomunikowaną zewnątrz i wewnątrz układu o wyższych walorach krajobrazowo-estetycznych.

Rozwój jednostek osadniczych należy traktować jako proces, w którym jakiś centralny punkt oddziałuje na otaczający go obszar i jednocześnie znajduje się również pod działaniem swego otoczenia. W ten sposób jednostka osadnicza i otaczający ją obszar stanowią integralną całość. Wzajemne oddziaływanie punktu centralnego z otoczeniem jest wielorakie. Przejawia się w wielu powiązaniach technicznych, gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Każde z tych powiązań ma inny zasięg. Należy także zwrócić uwagę, że nie tylko zasięgi oddziaływania poszczególnych funkcji różnią się zasadniczo między sobą, ale że w obrębie każdego zasięgu można wyróżnić kolejne granice, odpowiadające niejako spadkowi potencjału danego oddziaływania. Mówiąc ogólnie, im mniejszy jest promień danego oddziaływania, tym silniej oddziaływanie to daje się wyczuć (Malisz 1981, s. 25).

Fordon musimy rozpatrywać dwupoziomowo – jako jednostkę osadniczą wielkości średniego miasta pod względem liczebności i obszaru zajmowanego, oraz jako element struktury złożonej, zależnej formalnie, gospodarczo, administracyjnie, jak i społecznie czy kulturowo, od Bydgoszczy i Torunia.

Jako jednostka osadnicza nie ma punktu centralnego, którego oddziaływanie obejmowałby obszar otaczający, a obszar całościowy nie ma elementów oddziaływania wzajemnego. Dlatego też Fordon jako dzielnica Bydgoszczy jest rażąco niedoinwestowany. Infrastruktura społeczna, we wszystkich formach, jest poniżej poziomu egzystencji człowieka XXI w. w cywilizowanej Europie. Jest to sprzeczne z zasadami społecznymi, a także w ramach ustaw i normatywów, choć ich formuły są enigmatyczne. Ogromna, pusta przestrzeń jest ciągle łatwym celem inwestycji komercyjnych i jednostronnych działań w zakresie budownictwa mieszkaniowego i różnego rodzaju marketów na tanim terenie. Rozrzucone budownictwo, stwarza nie tylko fizjonomicznie obraz ogromnej wioski, ale generuje olbrzymie koszty w zakresie dróg i całej infrastruktury, a społecznie izoluje.

Sytuacja ta stwarza, na wielką skalę, zagrożenie przekształcenia Fordonu w dzielnicę najniższej kategorii, już nie tylko w regionie. Może to być przyczyną niekorzystnej przemiany struktury społecznej Fordonu. Pierwsze objawy są zauważalne szczególnie w Starym Fordonie.

Mimo tych słabości i zagrożeń Fordon ma ogromny potencjał, aby stać się pełnowartościową jednostką osiedleńczą. Odpowiednie wskazanie realizacji docelowych przekształceń, każdą z tych słabości strukturalnych może przekształcić w atut do prawidłowej realizacji celu, jeśli będziemy bardziej korzystać z badań i doświadczeń teoretyków i realizatorów przestrzeni miejskiej.

Reorganizacja miast na zasadach policentrycznych, tzn. przekształcenie niedoinwestowanych przedmieść w samodzielne dzielnice lub miasteczka, doda impetu procesowi transformacji terytorialnej i wewnętrznego wzrostu, prowadzącego do rozkwitu przedmieść. Stworzy to wielkie możliwości rozwoju dla terenów zabudowanych dziś przez blokowiska oraz monofunkcyjnych stref biurowych, edukacyjnych, handlowych, przemysłowych. Na tych konkretnych terenach prawidłowe planowanie pozwoli na stworzenie struktury i funkcji, których każdemu z osobna brak, a które są niezbędne dla ich gospodarki, życia społecznego i funkcjonalnej autonomii.

Reorganizacja i rekonstrukcja stref obecnie źle zorganizowanych zmniejszy presję, jaką dzisiejszy rozwój wywiera na otaczający miasto krajobraz i centrum historyczne (Krier 2001, s. 104).

Fordon ma szansę stać się autonomiczną jednostką osiedleńczą tworząc jednocześnie pełnowartościowe ogniwo układu aglomeracji bydgosko-toruńskiej, która jest wzorcowym przykładem aglomeracji policentrycznej. Fordon ze względu na swoje wyjątkowe walory przyrodnicze może stać się centrum rekreacji, sportu, wypoczynku, w skali regionu, a nawet przekraczającej granice regionu, nadając indywidualność całemu okręgowi metropolitalnemu. Wykorzystując liczne enklawy leśne na terenie Fordonu oraz nabrzeże Wisły można stworzyć unikalny system zieleni tworzący nadrzędny układ w stosunku do zabudowy. Rozluźniony w swej strukturze przestrzennej Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy ma warunki rozbudowy i rozwoju jako centrum nauk technicznych i technologii, w skali regionu.

Rewaloryzacja Starego Fordonu jako historycznej enklawy mogłaby dopełnić tę całkowicie nową strukturę, odmiennością fizjonomijną wprowadzając „ducha miejsca”

Możliwości dla Fordonu jako zwornika strukturalno-funkcjonalnego trójmiejskiego układu metropolitalnego są, ale cele muszą być wyznaczone i skutecznie realizowane.

## Wnioski i postulaty

Rozwój terenów mieszkaniowych w ogóle jest konieczny wobec stałego napływu ludności wiejskiej i małomiasteczkowej do dużych aglomeracji. Jednak sposób realizacji nowych osiedli mieszkaniowych musi ulec radykalnej zmianie.

Miasto z założenia powinno być, jako struktura – zwarte, a jako miejsce życia – zaspokajając potrzeby jego mieszkańców, we wszystkich sferach – społecznych, gospodarczych, funkcjonalnych, przestrzennych, a także kulturowych i estetycznych. Dzielnica miasta, jako jego część, musi spełniać te same warunki, adekwatnie do liczby mieszkańców i zajmowanej powierzchni terenu.

Fordon jako dzielnica Bydgoszczy dopełnił jej potrzeby mieszkaniowe, ale mieszkańcy Fordonu (ok. 25% ludności całego miasta), zostali skazani na warunki znacznie odbiegające od powszechnie przyjętych standardów miejskich. Rozbudowa Fordonu trwa ok. 40 lat i sukcesywnie przejmowane są nowe tereny pod budownictwo mieszkaniowe, niezmiennie pozbawione infrastruktury społecznej i w przypadkowym układzie przestrzennym.

Analizy Fordonu wskazują, że proces kształtowania zwornika przestrzennego wymaga:

- konieczności wprowadzenia opracowań strategicznych dla aktualnych procesów rozwoju osadnictwa, tzn. z uwzględnieniem przestrzennego procesu metropolizacji;

- konieczności prowadzenia badań i analiz potrzeb i celów a możliwości i zagrożeń;
- permanentnej kontroli i nadzoru decyzji inwestycyjnych;
- obligatoryjnego opracowywania projektów studialnych, jako materiału badawczego analizującego wieloaspektowość procesu kształtowania przestrzeni, przed przystąpieniem do jakichkolwiek ingerencji przestrzennych w zakresie urbanistyki i architektury, na terenie dzielnicy;
- konieczności analiz rozwoju zrównoważonego w kontekście zaspokojenia wielopłaszczyznowych potrzeb mieszkańców i poprawy warunków życia w mieście;
- organizacji przestrzeni publicznej, która w obecnym stanie stwarza pozory istnienia, a jest wyłącznie obszarem niezagospodarowanym.

Wskazane jest i możliwe, aby Fordon odgrywał rolę zwornika funkcjonalno-przestrzennego między Bydgoszczą a Toruniem w nowym układzie tworzenia trójczłonowej metropolii. Czy Fordon będzie węzłem komplementarnym, czy aliansowym funkcji jednorodnej, musi stać się przedmiotem zainteresowania i dążeń do stworzenia struktury osadniczej zgodnej ze sztuką budowy miast. W tym celu szczególną rolę mogą i powinny odgrywać kompetentne samorządy lokalne.

„Nie jest rolą architekta troszczyć się o to, co wprawdzie budować: stadion czy szpital, przedszkole czy kolej, ale o to, by na wszystko znaleźć miejsce i by wszystko było na właściwym miejscu. Środki i czas budowy to rzecz gospodarcza. Materialny rozwój wynika z sił gospodarczych siedliska i organizmu. To z nich wydobywa się wynalazczość, nauka, praca i wszelka twórczość. Wydobyć ich, utrwalenie i rozwinięcie w potęgę – to sztuka rządzenia, czyli polityka. Ona sponosi środki i czas budowania. Ona daje materiał, ona tytuł weźmie i honory swoich czasów. To niezaprzeczalna jej własność wyraźnie zapisana w testamencie historii imionami władców wszystkich czasów” (Novák (1997), s. 157).

## Literatura

- Barber B., 2001, *Dżihad kontra Mc Świat*. Warszawskie Wyd. Literackie Muza S.A., Warszawa.
- Bauman Z., 2000, *Globalizacja i co z tego dla ludzi wynika*. PIW, Warszawa.
- Benevolo L., 1995, *Miasta w dziejach Europy. Tworzenie Europy*. Wyd. Krąg. Oficyna wydawnicza Volumen, Warszawa.
- Biegański Z., 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic*, Z. Biegański (red.). Wyd. Kujawsko-Pomorskie Towarzystwo Kulturalne, Bydgoszcz.



- Bielecki C., 1996, *Gra w miasto*. Fundacja Dom Dostępny, Warszawa.
- Böhm A., 1989, *Sieć synergiczna w kompozycji miasta i rekompozycji osiedla*, [w:] *Sieć uliczna*. Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, PWN, Warszawa–Łódź.
- Böhm A., 2000, *Przestrzeń otwarta w mieście*. Architektura & Biznes, nr 12/2000.
- Ciżmowska A., 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic*, *op. cit.*
- Congress for the New Urbanism*, 2000, USA, McGraw-Hill Companies, New York.
- Green L. P. 1981, *Great Cities of the World*, [w:] *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Wyd. II uaktualnione i przetworzone, Arkady, Warszawa.
- Jałowicki B., 1989, *Społeczna i symboliczna wartość ulicy*, [w:] *Sieć uliczna*, *op. cit.*
- Jan Paweł II, 2005, *Pamięć i tożsamość. Rozmowy na przełomie tysiąclecia*. Wyd. Znak, Kraków.
- Krier L., 2001, *Architektura – wybór czy przeznaczenie*. Arkady, Warszawa.
- Lisiewski W., 1972, *Jak zbudowano drugą Polskę*. „Gazeta Pomorska” nr 87/1972. Bydgoszcz.
- Lynch K., 1960, *The Image of the City*. The M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
- Malinowska H., Perlińska A., 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic*, *op. cit.*
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Wyd. II uaktualnione i przetworzone, Arkady, Warszawa.
- Markowski T., 2005, *Procesy integracji i dezintegracji obszarów zurbanizowanych – wyzwania dla polityki metropolitarnej*, [w:] *Integracja i dezintegracja obszarów metropolitalnych*, P. Lorens (red.). Urbanista, Gdańsk.
- Markowski T., Stasiak A., 2003, *Polska przestrzeń wobec integracji z Unią Europejską*. Konferencja KPZK Kraju PAN: *Wieloskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, Łódź 24-25 września, 2003, maszynopis.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. KPZK PAN, Warszawa.
- Novák Z., 1997, *Planowanie regionalne i udział w nim architekta*. Wyd. III jubileuszowe. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Perlińska A., 1997, *Dzieje Fordonu*. [w:] *Dzieje Fordonu i okolic*, *op. cit.*
- Piechowski B., 1929, *Historia Fordonu (w zarysie)*. Wyd. Towarzystwo Kulturalne, Bydgoszcz.
- Sierecka-Nowakowska B., 2005, *Fordon – miasto czy totalna, długofalowa, zamierzona suburbanizacja?*, [w:] *Problemy suburbanizacji*, P. Lorens (red.). Biblioteka Urbanisty, „Urbanista”, Warszawa.
- Sierecka-Nowakowska B., 2008, *Funkcja nauki i techniki w procesie przestrzennej metropolizacji Bydgoszczy*, [w:] *Rola wyższych uczelni w rozwoju przestrzennym miast*, T. Markowski (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 239, Warszawa.

- Śliwiński B., 1989, *Pogranicze kujawsko-pomorskie w XII-XIII w. Z dziejów bydgoskiego i wyszogrodzkiego w latach 1113-1296*. PWN, Warszawa–Poznań.
- Turowski S., 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic, op. cit.*
- Wallis A., 1979, *Informacje i gwar*. PIW, Warszawa.
- Wallis A., 1990, *Socjologia przestrzeni*. Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Wyd. Arkady, Warszawa.
- Woźny J. 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic, op. cit.*
- Wysocka E., 2005, *Geneza i perspektywy BTOM*. „Urbanista”, nr 7.
- Zyglewski Z., 1997, *Dzieje Fordonu*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic, op. cit.*

**Strony Internetowe:**

- <http://wirtualnabydgoszcz.pl/aglomeracjabydgosko-torunska.html>.
- <http://www.bydgoszcz.com.pl>.
- <http://www.bydgoszcz.com.pl> Fordon – starszy brat Bydgoszczy.
- <http://www.cnu.org>.2001 Congress for the New Urbanism.
- <http://www.dwumiaasto.pl>.