

BUDOWA ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ DETERMINANTĄ ROZWOJU STREFY PODMIEJSKIEJ WARSZAWY

ANNA MAJEWSKA

STRESZCZENIE

Procesy urbanizacyjne na terenach wiejskich, wynikające z rozwoju Warszawy i jej ekspansji w kierunku suburbiów, nasiliły się od drugiej połowy XIX wieku. Najkorzystniejszą i uporządkowaną pod względem przestrzennym formą urbanizacji były zespoły zabudowy, powstające w wyniku parcelacji majątków ziemskich jako „letniska”, „miasta - ogrody” lub osiedla satelitarne. W rozwoju urbanistycznym strefy podmiejskiej znaczącą rolę odegrała budowa Warszawskiego Węzła Kolejowego, a wśród linii kolejowych - najnowocześniejsza na owe czasy - Elektryczna Kolej Dojazdowa. Wzdłuż jej trasy budowano osiedla planowane jak: Podkowa Leśna, Komorów, Michałowice, ale także powstawały wokół przystanków kolejowych osiedla „samorzutne” - często wchłaniając w swoją strukturę

dawne wsie rolnicze. Osiedla te rozwijały się spontanicznie w wyniku bezplanowych parcelacji prywatnych, jednak do czasu upowszechnienia samochodu zachowały układ koncentryczny - tak, aby jak najwięcej działek znajdowało się w strefie pieszego dojścia od przystanku kolejowego. Współcześnie parcelowane są coraz dalej położone tereny rolne - trudne do obsłużenia infrastrukturą techniczną i skazane na transport indywidualny. Tendencje te przyczyniają się do rozpraszania zabudowy w strefie podmiejskiej i zagrażają zasadom zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: rozwój przestrzenny, strefa podmiejska, linia kolejowa, osiedle mieszkaniowe

BUILDING OF THE ELECTRIC COMMUTER RAILWAY AS A DETERMINING FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF SUBURBAN WARSAW

SUMMARY

Urbanization processes in the rural areas around Warsaw, resulting from the expansion of the city, intensified in the second half of the 19th century. The most beneficial and spatially orderly form of urbanization was the building complex which developed as a result of landed estates being parcelled out to create “summer resorts”, “garden cities” or satellite settlements. The development of Warsaw’s suburbs was greatly enhanced by the building of the Warsaw Railway Junction and the Electric Commuter Railway – at that time the most modern of the railway lines. Along this route were built not only planned settlements or small towns, such as Podkowa Leśna, Komorów or Michałowice, but also settlements which grew spontaneously around railway stations, often absorbing earlier farming villag-

es. Until the spread of car transport, these settlements, though resulting from unplanned private parcellations, continued to develop concentrically, so that most of the inhabitants could reach the railway station on foot. Currently, more distant lying agricultural lands are divided up and sold as housing lots. Providing a public transport infrastructure for such areas is difficult and residents are condemned to using private transport. These trends are contributing towards a more dispersed building layout in suburban zones and threatening principles of sustainable development.

Key words: spacial development, suburban zone, railway line, settlement

Wstęp

Warszawa w drugiej połowie XIX wieku była największym miastem zaboru rosyjskiego i stanowi-

ła znaczący ośrodek gospodarczy i militarny. Jednak rozwój terytorialny miasta był znacznie ograniczony wybudowanym w latach 80. XIX wieku podwójnym pierścieniem fortyfikacji¹. Brak wolnych terenów

¹ W sąsiedztwie fortów nie wolno było wznosić budynków murowanych, a jedynie drewniane na niskiej podmurówce, za spe-

cialnym zezwoleniem. Zakaz budowy poza granicami miasta został zniesiony dopiero w 1916 roku.

budowlanych nasilił spekulację gruntową – na 1 ha powierzchni miasta przypadało 250 osób². Każdy metr kwadratowy działki miejskiej był wyzyskiwany do maksimum, co skutkowało ekstremalnie zwartą zabudową z ciasnymi podwórkami oraz brakiem terenów zielonych³. Złe warunki zdrowotne w Warszawie skłaniały mieszkańców do poszukiwań nowych, lepszych miejsc do zamieszkania w strefie suburbiów. Tak więc rozwój terytorialny Warszawy odbywał się przede wszystkim poza jej granicami, najczęściej przez parcelację majątków ziemskich znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej. Na pofolwarcznych gruntach powstawały spontanicznie, często „na dziko” małe podmiejskie osady. Pierwsze z nich to „letniska”, gdzie ludność Warszawy, wyjeżdżała na tzw. willegiaturę. Stali mieszkańcy tych osad trudnili się głównie rzemiosłem i handlem, rzadziej rolnictwem. W późniejszych latach w tych osiedlach zaczęły powstawać również zakłady przemysłowe.

Rabunkowa gospodarka państw zaborczych i zniszczenia z czasów I wojny światowej znacznie osłabiły pozycję gospodarczą Polski. Potencjał przemysłowy okręgu warszawskiego spadł do poziomu lat siedemdziesiątych XIX wieku. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku przystąpiono do odbudowy kraju (dewastacji uległo „paręset miast i miasteczek, kilka tysięcy wsi, a w ich obrębie 850 tys. budynków mieszkalnych i gospodarczych”⁴). Zniesienie w 1916 r. zakazu budowy w pasie fortecznym umożliwiło ekspansję zabudowy na okoliczne tereny sąsiadujące z miastem. Powiększony znacznie obszar administracyjny miasta⁵ stwarzał szansę nakreślenia wizji Warszawy nowoczesnej, o rozluźnionej zabudowie wzbogaconej o zieleni i „higieniczne formy zabudowy”. Zarząd Miasta zwrócił się do twórców zrzeszonych w Kole Architektów o nakreślenie urbanistycznej wizji przyszłej stolicy. Koncepcję przyszłego planu Warszawy zatytułowaną „Szkielet wstępny planu regulacyjnego Wielkiej Warszawy”

wykonał Tadeusz Tołwiński z zespołem. Szkieletowy plan Warszawy z 1916 r. w sposób kompleksowy uwzględniał analizę możliwości urbanistycznego rozwoju Warszawy i był ambitną wizją kształtowania miasta nowoczesnego⁶.

Przyłączenie do granic administracyjnych Warszawy okolicznych terenów rolnych, a przede wszystkim uchwalenie reformy rolnej, w wyniku której nakazano parcelację majątków ziemskich (dla stref podmiejskich były to ziemie stanowiące nadwyżki ponad 60 ha areału), nasiliły akcję parcelacyjną wokół Warszawy. Dawne letniska, wskutek braku mieszkań w Warszawie, powoli przekształcały się w zespoły całoroczne. Jednocześnie powstawały coraz liczniej nowe osiedla, często pod emblematem „miasta – ogrodu”. Przestrzenie użytkowane rolniczo i ogrodniczo szybko zaczęły się przekształcać w obszary intensywnie zabudowane, zlewające się z przedmieściami Warszawy, a powstające osiedla dały początek przyszłym pasmom osadniczym.

1. Wpływ warszawskiego węzła kolejowego na rozwój osiedli mieszkaniowych w strefie podmiejskiej Warszawy

Utworzenie w połowie XIX wieku warszawskiego węzła kolejowego stworzyło sieć połączeń krajowych i z zagranicą, ale także rozwiązało istotny problem transportu w relacjach strefa podmiejska - miasto. Pierwszą linią była otwarta w 1845 roku „Droga Żelazna Warszawsko – Wiedeńska”, łącząca Warszawę m. in. z Zagłębiem Dąbrowskim. W 1862 otwarto linię do Petersburga poprzez Białystok i Wilno⁷. Dwa dworce – wiedeński i petersburski – wybudowane po przeciwnych stronach Wisły połączono za pomocą „żelaznej drogi konnej”. Linia tramwaju konnego miała ok. 6 km, służyła głównie do przewozu towarów, ale również pasażerów⁸. Następnie wybudowano kolej terespolską⁹ i połączono w 1876 r., tzw. koleją obwodową (z mostem koło cytadeli),

² Bez placów i ogrodów – 500 osób, a w śródmieściu nawet 1000 osób. Na obszarze ok. 40 km², okrojonym przez wielkie tereny wojskowe, kolejowe, dolinę Wisły, cmentarze, parki i zieleńce (w sumie 2/3 powierzchni miasta) mieszkało 800 tys. ludności.

³ S. Różański, *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918-1939*, Warszawa: Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk, t. 1, 1968.

⁴ I. Drexler, *Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów – Warszawa – Kraków: Wydawnictwo Zakładu im. Ossolińskich 1921, s. 5.

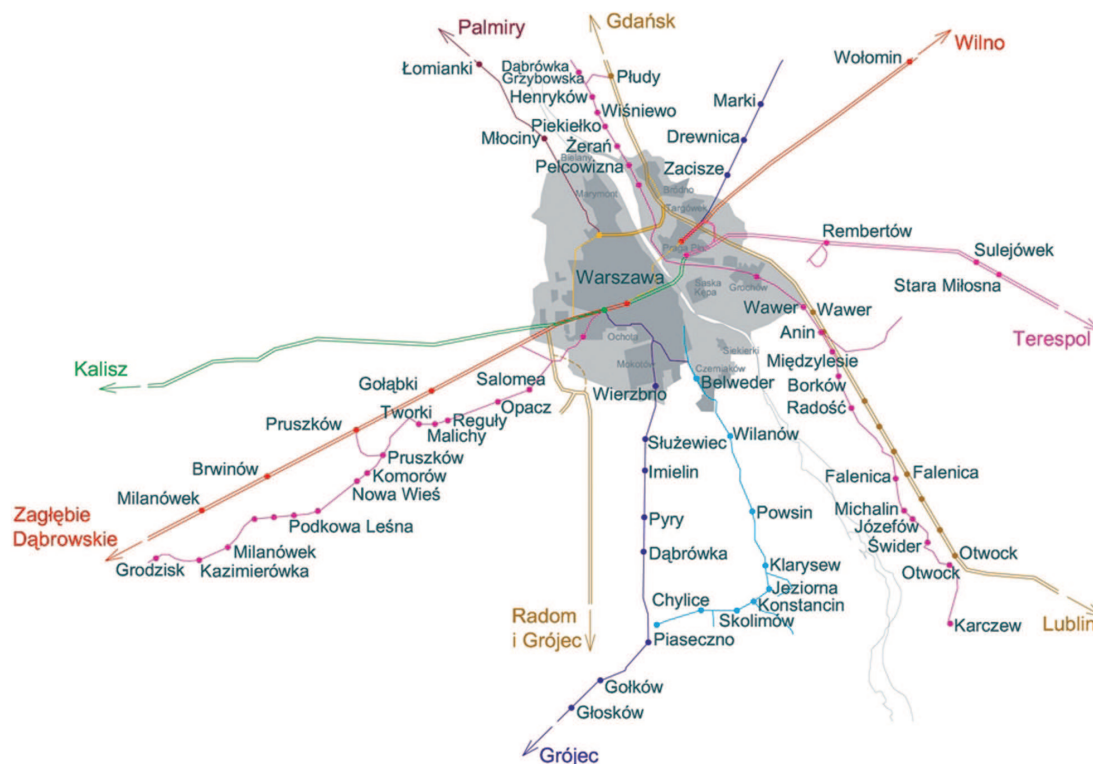
⁵ W 1916 roku obszar Warszawy wynosił ok. 40 km², w 1938 r. – 135 km².

⁶ D. Kłosek – Kozłowska, *Ochrona wartości kulturowych miast a urbanistyka*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej 2007, s. 68.

⁷ W odróżnieniu od kolei warszawsko – wiedeńskiej posiadała ona rosyjski rozstaw szyn (1525 cm).

⁸ Linia ta miała rosyjski rozstaw szyn, co na wiele lat przesądziło o rozstawie szyn w tramwajach warszawskich – M. Krajewski, *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, Warszawa: PWN 1976.

⁹ Doprowadzona w 1866 do Brześcia a następnie do Terespoła, który miał połączenie z Moskwą.



KOLEJE NORMALOTOROWE

—	KOLEJ WARSZAWSKO - WIEDEŃSKA	1845r.
—	KOLEJ PETERSBURSKA	1862r.
—	KOLEJ TERESPOLSKA	1866/67r.
- - -	TRAMWAJ KONNY	1864r.
—	KOLEJ OBWODOWA	1867r.
—	KOLEJ NADWIŚLAŃSKA	1877r.
—	KOLEJ WARSZAWSKO - KALISKA	1903r.
—	LINIA I MOST ŚREDNICOWY	1933r.
—	KOLEJ DO RADOMIA dokończona po 1945r.	1934r.

KOLEJE WĄSKOTOROWE

—	KOLEJ WILANOWSKA	1891r.
—	KOLEJ MARECKA	1897r.
—	KOLEJ GRÓJECKA	1898r.
—	KOLEJ JABŁONOWSKA	1900r.
—	ELEKTRYCZNA KOLEJ DOJAZDOWA (EKD)	1927r.
—	ELEKTRYCZNA KOLEJ DO PALMIR	1927r.

1. Schemat Warszawskiego węzła kolejowego do 1938 roku, źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych WIG z lat 1933- 38

1. Diagram of Warsaw Railway Junction until 1938; prepared by the author on the basis of WIG topographic maps for the years 1933-1938

która łączyła szerokotorowe linie petersburską i terespolską, z normalnotorową linią wiedeńską¹⁰. W 1877 roku wybudowano Kolej Nadwiślańską¹¹ oraz w 1903 roku na lewym brzegu Wisły, linię kolejową do Poznania¹². Ostatnim etapem przedwojennej rozbudowy sieci kolejowej w Warszawie była budowa w 1934 roku linii łączącej Warszawę z Radomiem, po której węzeł kolejowy uzyskał kształt właściwie niezmienny do dziś¹³. (il. 1)

Szczególną rolę w przybliżeniu strefy podmiejskiej do Warszawy odegrały budowane od końca XIX wieku linie wąskotorowe. Były one jednymi z nielicznych instytucji publicznych niezależnych od władz rosyjskich. Mieszkańcy osiedli podmiejskich zwracali się często z prośbami o wytyczanie kolejnych tras wąskotorówek tak, aby przebiegały przez nowo zamieszkałe rejony. Wszędzie tam, gdzie docierały linie kolejowe i powstawał nowy przystanek, następowała też intensywna parcelacja okolicznych terenów, a czasami o budowie linii decydowało powstanie nowego osiedla.

Pierwszą była otwarta w 1891 roku Kolejka Wilanowska. Jej trasa prowadziła od rogatek belwederkich drogą „królewską”, zwaną traktem wilanow-

¹⁰ Połączenie nastąpiło w okolicach dworca Warszawa – Towarowa, gdzie ułożono grupę torów o rosyjskiej szerokości.

¹¹ Linia prowadziła z Kowla przez Chełm i Lublin do Warszawy, a następnie przez Modlin i Mławę łączyła się z linią kolejową do Gdańska.

¹² Linia łączyła Warszawę poprzez Błonie, Łódź Kaliską z Kaliszem i Poznaniem.

¹³ *Krótką historią kolei w Warszawie, historia PKP*, www.warszawa1939.pl

skim (obecnie ulica Belwederska) poprzez wiejskie tereny dolnego Mokotowa i Czerniakowa do Wilanowa, a następnie przez Klarysew do Konstancina i przez Chylice do Piaseczna¹⁴. Następną kolejką wąskotorową była Kolejka Grójecka prowadzona od rogatki mokotowskiej do Grójca przez Piaseczno¹⁵. Na prawym brzegu Wisły powstała Kolej Jabłonowska. Jej pierwszy odcinek z Jabłonny do stacji Most (przyczółek mostu Kierbedzia) otwarto w 1900 roku, a rok później poprowadzono ją poprzez Grochów do Wawra¹⁶. Na Pradze działała też kolej Marecka (do Radzymina przez Marki), której pierwszy odcinek z Targówka do Pustelnika otwarto w 1897 roku, obsługiwał go pierwotnie pociąg konny.

W 1920 powstała spółka z kapitałem angielskim „Siła i Światło”, która była inicjatorem budowy pierwszej kolejki elektrycznej, jak na owe czasy najbardziej nowoczesnej. Trasa Elektrycznej Kolei Dojazdowej (EKD) wiodła z Warszawy do Grodziska, z odgałęzieniem do Milanówka (1936). Końcowy przystanek kolejki znajdował się na ulicy Marszałkowskiej. W 1932 roku, wybudowano też odcinek łączący Szczęśliwice z Włochami – przystanek znajdował się koło obecnej stacji PKP. W roku 1927 koncern „Siła i Światło” został również głównym udziałowcem spółki „Kolej Elektryczna Warszawa – Młociny – Modlin”, która od 1929 r. prowadziła ruch na linii: Warszawa Gdańska – Łomianki – Palmiry. Mimo przymiotnika „elektryczna”, kolej ta nigdy nie została zelektryfikowana. Była to linia głównie o znaczeniu strategicznym (transport broni), stąd jej trasa przebiegała z dala od terenów zamieszkałych i kolejka w minimalnym stopniu obsługiwała ruch pasażerski. Planowano również budowę mostu kolejowego przez Wisłę i połączenie tej linii z trasą Nadwiślańską, jednak kryzys lat trzydziestych spowodował zarzucenie tych projektów.

Koleje wąskotorowe przynosiły zyski właścicielom, a także odpowiadały zapotrzebowaniom ludności Warszawy, ułatwiały dojazd do miejscowości letniskowych lub po prostu „za miasto”, na tereny podmiejskie do Bielan, Sielc, Czerniakowa, Mokotowa itp., by cieszyć się urokami terenów zielonych, okalających Warszawę.

2. Rozwój przestrzenny osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych wzdłuż trasy Elektrycznej Kolei Dojazdowej – osiedla planowane

Uruchomiona 11 grudnia 1927 roku najnowocześniejsza elektryczna kolejka dojazdowa EKD¹⁷ odegrała szczególną rolę w rozwoju osiedli podmiejskich. Wzdłuż jej linii zaczęły powstawać planowane osiedla – miasta ogrody od Włoch do Podkowy Leśnej, a także następowała zintensyfikowana parcelacja gruntów rolnych okolicznych folwarków.

Pierwotnie trasa kolejki miała przebiegać przez grunta lasów Młochowskich (byłoby to korzystne ze względu na zbliżenie do Nadarzyn, niemającego bezpośredniego połączenia z Warszawą), lecz zgody na sprzedaż działek nie wyraziła ich właścicielka, księżna Radziwiłłowa. W efekcie nawiązano kontakt ze Stanisławem Lilpopem – właścicielem dóbr brwińskich i uzgodniono budowę szybkiej kolei oraz nowoczesnego miasta – ogrodu – Podkowa Leśnej.

Prace rozpoczęto od stacji Komorów, prowadząc linię w obu kierunkach: do Warszawy i do Grodziska Mazowieckiego¹⁸. Pierwszym osiedlem podmiejskim, wybudowanym razem z linią kolejki EKD, była Podkowa Leśna. Jej początki datują się na lata 70. XIX w., kiedy to z folwarku Lilpopów Wilhelminów wyodrębniono osadę letniskową Stanisławów, a następnie w 1909 r. osadę Podkowa Leśna¹⁹. Plan nowego Miasta - Ogrodu sporządził w 1925 roku znany architekt urbanista – Antoni Ja-

¹⁴ W pierwszej połowie XX wieku kolejka cieszyła się ogromnym powodzeniem, w 1910 roku skorzystało z niej ponad milion pasażerów - B. Pokropiński, *Kolej Wilanowska*, Warszawa: WKŁ 2001.

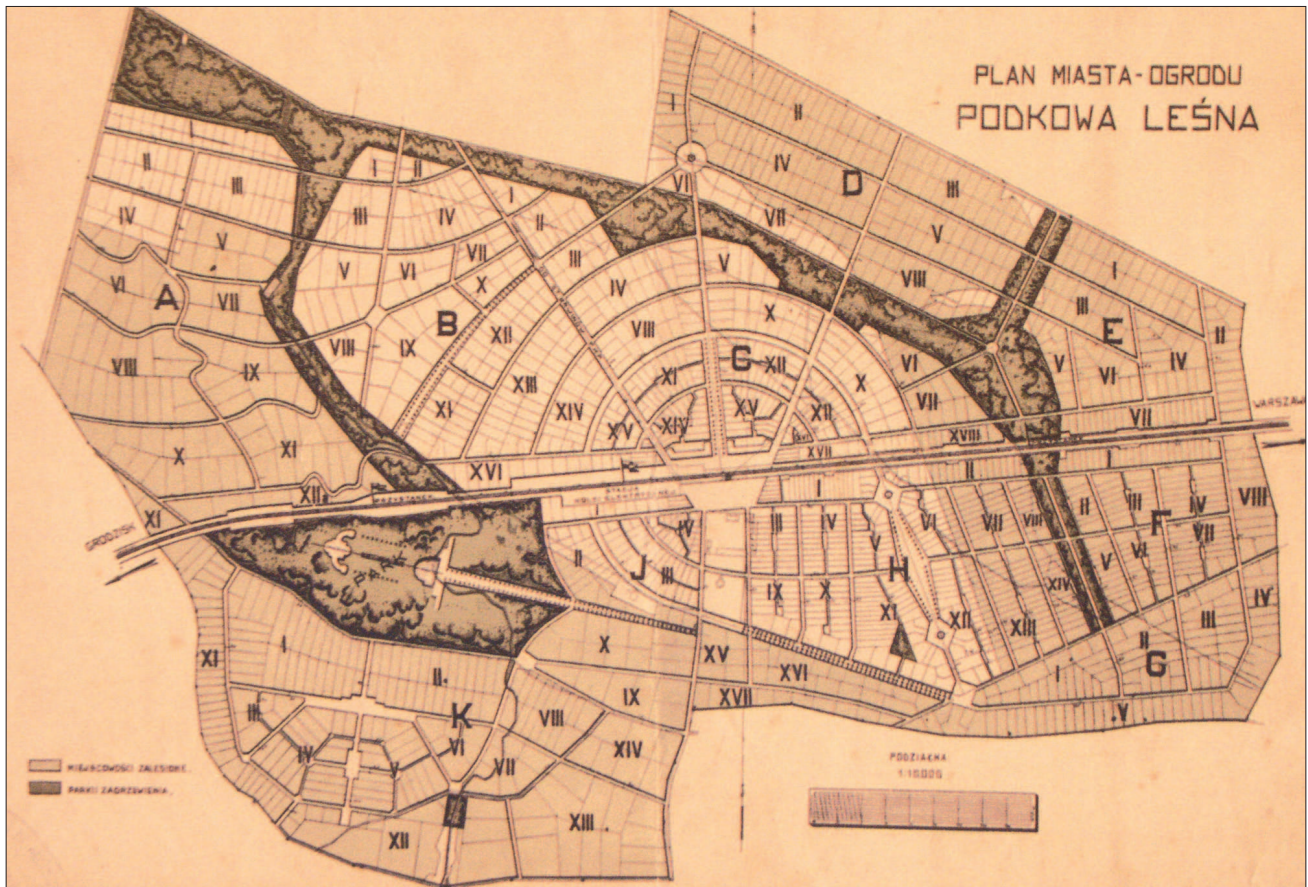
¹⁵ Regularny ruch do Piaseczna otwarto w październiku 1898 roku, a odgałęzienie do Góry Kalwarii w 1900 r. Następnie po wybudowaniu obwodnicy Piaseczna wykonano odcinek do Gołkowa i kontynuowano trasę dalej, doprowadzając ją w latach 1912-14, do Grójca przez Jasieniec i w 1920 r. do Brzostowca Nowego Miasta(1924) - B. Pokropiński, *Kolej Grójecka*, Warszawa: WKŁ 2002.

¹⁶ Na prośbę okolicznych mieszkańców linię kontynuowano aż do Karczewia (1914 r.) oraz do Strugi i Zegrza (1916 r.) - B. Pokropiński, *Kolej Jabłonowska*, Warszawa: WKŁ 2004.

¹⁷ W październiku 1947 roku rozpoczęto proces upaństwowiania spółki akcyjnej EKD, w 1951 r., przekazując linię Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, zmieniając jednocześnie nazwę z Elektrycznych Kolei Dojazdowych na Warszawską Kolej Dojazdową.

¹⁸ Przy budowie linii wykorzystano najnowocześniejsze wówczas rozwiązania techniczne. Wagony silnikowe i doczepne zostały zakupione w Anglii. Rozwijały one zawrotną jak na owe czasy prędkość 70 km/h.

¹⁹ Niektóre źródła podają, że pierwszy plan osiedla sporządził w 1913 r. Tadeusz Tołwiński, lecz jest to wiadomość nieudokumentowana - B. Wróblewski, *Podkowa Leśna Miasto - Ogród do 1939 roku*, Podkowa Leśna: Wyd. Towarzystwa Przyjaciół Miasta - Ogrodu 2003.



2. Plan Miasta ogrodu Podkowa Leśna, źródło: wystawa poświęcona Antoniemu Jawornickiemu, Podkowa Leśna, 12 września 2009
 2. Plan of Podkowa Leśna garden-city; source: exhibition dedicated to Antoni Jawornicki, Podkowa Leśna, 12th of September 2009

wornicki. Osią założenia urbanistycznego była linia EKD z trzema przystankami: głównym - przy drodze lokalnej, przecinającej miasto oraz symetrycznie w części wschodniej i zachodniej osiedla. Centrum miejscowości usytuowano wokół przystanku głównego, gdzie po stronie północnej zbiegają się koncentryczne ulice, przecięte przecznicami w kształcie okręgów. Po południowej stronie torów układ ten jest kontynuowany szcążkowo, w postaci dwóch łukowych ulic (Modrzewiowa, Pocztowa), które następnie prostują się i służą jako osnowa dalszych prostokątnych kwartałów. Po drugiej, południowej stronie przystanku pozostawiono duży kwartał bez zabudowy, przy którym następnie rozmieszczono budynki usługowe i kościół. Poszczególne części miasta oddzielono pasami leśnymi i terenami rekreacyjnymi. (il.2) Plan znakomicie wykorzystywał istniejącą topografię terenu, adaptując istniejące drogi łączące Podkowę z okolicznymi wsiami i miasteczkami. W wykonanych w 1926 i 1927 r., na podsta-

wie projektu Jawornickiego, planach geodezyjnych osiedla dokonano korekty kilku ulic, wyznaczono przyszły kształt parku z domem sportowym, placami do gier, kortami tenisowymi i charakterystycznymi alejami spacerowymi o eliptycznym kształcie²⁰. Plan urbanistyczny osiedla w większości zrealizowano, mimo kryzysu i wybuchu drugiej wojny światowej. Do 1939 roku, wybudowano większość domów i willi. W tym czasie Podkowa Leśna stanowiła najbardziej luksusowe osiedle w okolicach Warszawy. Po wojnie osiedle zachowało swój charakter „miasta – ogrodu”.

Równocześnie z Podkową Leśną, w 1928 roku, rozpoczęto budowę „miasta – ogrodu” Włochy, na gruntach kupionych od rodziny Koelichenów (właściciele majątku i znajdującej się na tym terenie cegielni). Plan regulacyjny był dziełem architekta Franciszka Krzywdy Polkowskiego i profesora miernictwa - Henryka Kotyńskiego. Plan zakładał wytyczenie działek pod zabudowę, stworzenie skwerów,

²⁰ G. Grątkowski, *Architektura Podkowy Leśnej*, Podkowa Leśna: Towarzystwo Przyjaciół Miasta – Ogrodu, 2002.

parków, przewidywał tereny pod gmachy publiczne oraz dzielnicę przemysłową. Szybki dojazd do Warszawy zapewniała kolej Warszawsko-Wiedeńska oraz kolejka EKD (doprowadzona w 1932 roku). Plan Zabudowy miasta Włochy, wykonany przez architekta Mariana Spychalskiego, zatwierdzono w 1938 roku. Projekt nie został nigdy do końca zrealizowany. Najpierw przeszkodą był wielki kryzys w latach trzydziestych, potem wybuch wojny, co spowodowało, że w latach późniejszych zabudowa powstawała dość chaotycznie.

W 1930 roku z inicjatywy właściciela terenu Józefa Markowicza powstało Miasto-Ogród Komorów. Folwark Komorów w 1827 r. zajmował powierzchnię 841 mórg ziemi i liczył 17 osad we wsi Komorów²¹ oraz 45 we wsi Sokołów. Prawdopodobnie mogło tu mieszkać ok. 60 osób²². Folwark Komorów wchodził w skład dóbr skonfiskowanych hr. Władysławowi Ostrowskiemu po Powstaniu Listopadowym. Od 1908 r. majątek Komorów był początkowo dzierżawiony, a następnie stał się własnością Józefa Markowicza. Początkowo Komorów był osiedlem letniskowym, tak jak wiele osiedli podwarszawskich. Pod koniec XIX wieku powstało tu kilka drewnianych domów letniskowych, letnicy zamieszkiwali też w gospodarstwach włościańskich. Pierwsza parcelacja majątku dotyczyła terenów zachodnich od strony Helenowa porośniętych sosnowym lasem, tzw. „Folwark Komorówek” (wzdłuż głównej drogi warszawskiej i drogi w kierunku Nadarzyna). Osiedle Komorów przed pierwszą wojną światową było powiązane linią tramwaju konnego ze stacją kolei Warszawsko – Wiedeńskiej w Pruszkowie, po wybudowaniu przystanku EKD trasę zlikwidowano.

Miasto – ogród Komorów, zwane później Komorów-Wille dla odróżnienia od wsi Komorów, zostało założone na podstawie zatwierdzonego planu parcelacji wykonanego w 1934 r. (il.3) Powodem parcelacji majątku było znaczne jego zadłużenie w Banku Rolnym. W akcie notarialnym zastrzeżono, że nabyta działka może być przeznaczona na budowę tylko domu mieszkalnego. Średnia wielkość działki wynosiła 1100 m². W planie przewidziano miejsce na park, kościół, szkołę i tereny sportowe. Wszystkie

te tereny (także działki pod ulice) zostały przekazane nowemu miastu bezpłatnie. W północnej części osiedla przewidziano rezerwę pod budowę odgałęzienia kolejki w kierunku lasów Młochowskich. Szkielet układu ulicznego stanowiły dwie ulice prostopadłe do torów, pomiędzy którymi zlokalizowano park i szkołę, a przy półokrągłym placu kościół. Projektowana linia kolejowa wytyczyła nowy kierunek parcelacji (pod kątem 45° do głównych ulic). Na powstałym trójkątnym terenie zaprojektowano duży, półokrągły plac, wokół którego prawdopodobnie przewidywano budowę obiektów usługowych. Parcelacja dalszych części gruntów komorowskich, po obu stronach torów EKD, przeniosła środek ciężkości osiedla w rejon dworca kolejki i tam wytworzyło się istniejące do dziś centrum miejscowości. Półokrągły plac nigdy nie uzyskał rangi centralnej przestrzeni publicznej miasta. (il. 3)

Z Komorowem graniczyło osiedle „miasto – ogród Ostoja Pęcicka”. Powstało ono na gruntach Jadwigi hr. Potulickiej i Antoniego Marylskiego – Łuszczewskiego, wydzielonych z majątków: kolonia Pruszków, kolonia Pęcie, kolonia cegielnia Pruszków. Pierwszy Plan sporządził architekt D. Olański w 1927 roku, a plan sytuacyjny w 1929 r. mierniczy przysięgły Józef Betnarski²³. (il.4) Projekt osiedla zlokalizowanego wzdłuż linii EKD zakładał budowę dwóch dzielnic: handlowej z rynkiem i rzeźnią (po stronie zachodniej torów) oraz willowej (po wschodniej stronie torów). W centralnej części dzielnicy willowej znajdowały się: park, kościół i szkoła. Cały zespół otaczała ulica główna biegnąca po elipsie, od której prostopadłe wytyczano uliczki osiedlowe. Wyznaczono 380 parcel zabudowy jednorodzinnej o powierzchni od 750 do 2200 m². Kryzys państwowy, niesnaski wśród właścicieli - akcjonariuszy, konkurencja innych osiedli i brak zagospodarowania terenu sprawiły, że nie wszystkie działki udało się sprzedać, co sprawiło, że kształt przestrzenny zamierzenia planistycznego, głównie w zakresie obiektów usługowych, nie został w pełni zrealizowany.

Innym osiedlem położonych przy trasie kolejki EKD były Michałowice, powstałe przez częściowe rozparcelowanie w 1932 r. dóbr Michałowickich (dobra należały do hr. Grocholskiej i były znacz-

²¹ Folwark Komorów miał dwie wsie: czynszową - Sokołów oraz pańszczyźnianą Komorów. Po uwłaszczeniu w 1864 roku wieś Komorów nie należała do majątku.

²² *Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. VI, Warszawa 1886, s. 312.

²³ R. Wojtkowski, *Miasto ogród Ostoja Pęcicka*, w: S. Gzel (red.) *Idea Miasta – Ogródu a tereny zieleni Warszawy*, Warszawa: Oddział Warszawski SARP, 2002, s. 16.



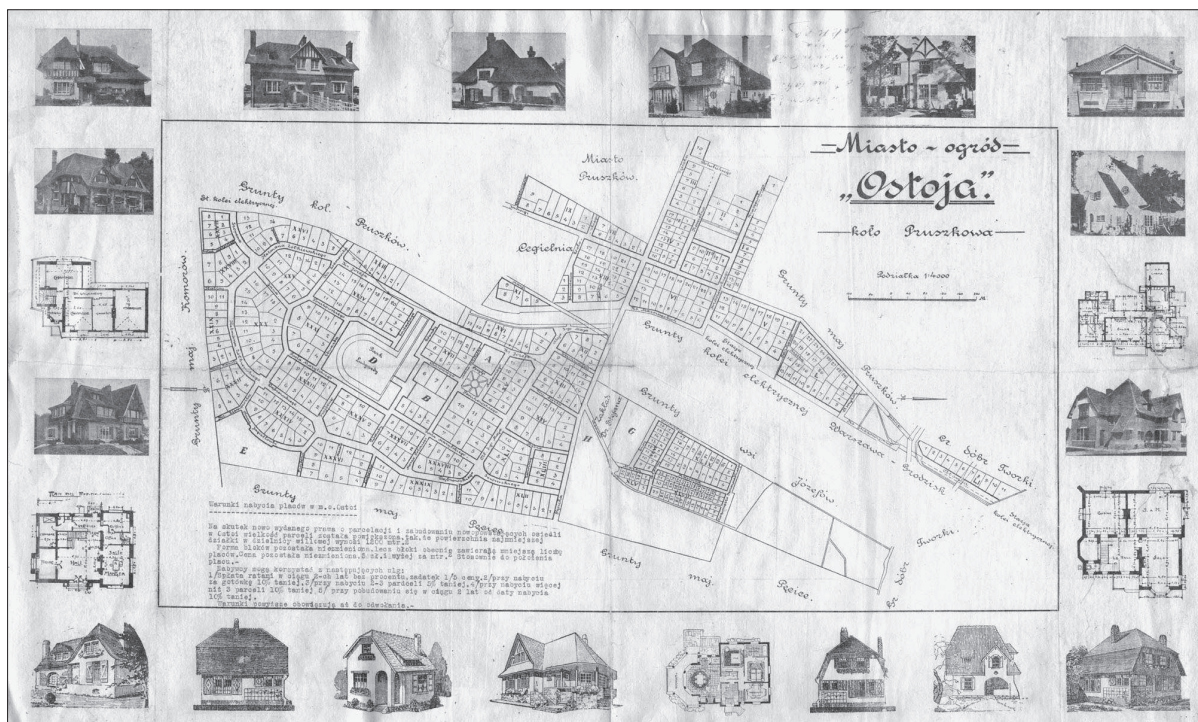
3. Plan osiedla „miasto – ogród” Komorów (1929), źródło: Archiwum Państwowe m.st. Warszawy, oddział w Milanówku, Zespół Biura Geodezji i Urzędzeń Rolnych, syg. 1085
3. Plan of “garden-city” Komorów settlement (1929), source: Warsaw State Archives, Milanówek department, Office Unit of Land Surveying and Agricultural Devices, signature 1085

nie zadłużone w Towarzystwie Kredytowym Ziemi (skim). W wyniku tej parcelacji powstało osiedle Michałowice i Nowe Grocholice (położone w niewielkiej odległości od szosy Warszawa – Kraków na wysokości Raszyna). Osią osiedla Michałowice była zielona aleja krzyżująca się z drogą, prowadzącą od przystanku kolejowego EKD do Nowych Grocholic. Zaprojektowano przy niej plac osiedlowy i zespoły usługowe: kościół, szkołę oraz duży obszar terenów sportowych. Pierwsi mieszkańcy zaczęli osiedlać się na osiedlu już w 1934 roku, do wybuchu wojny powstało tu około 50 domów. Po wojnie kontynuowano rozwój zabudowy według planu parcelacyjnego,

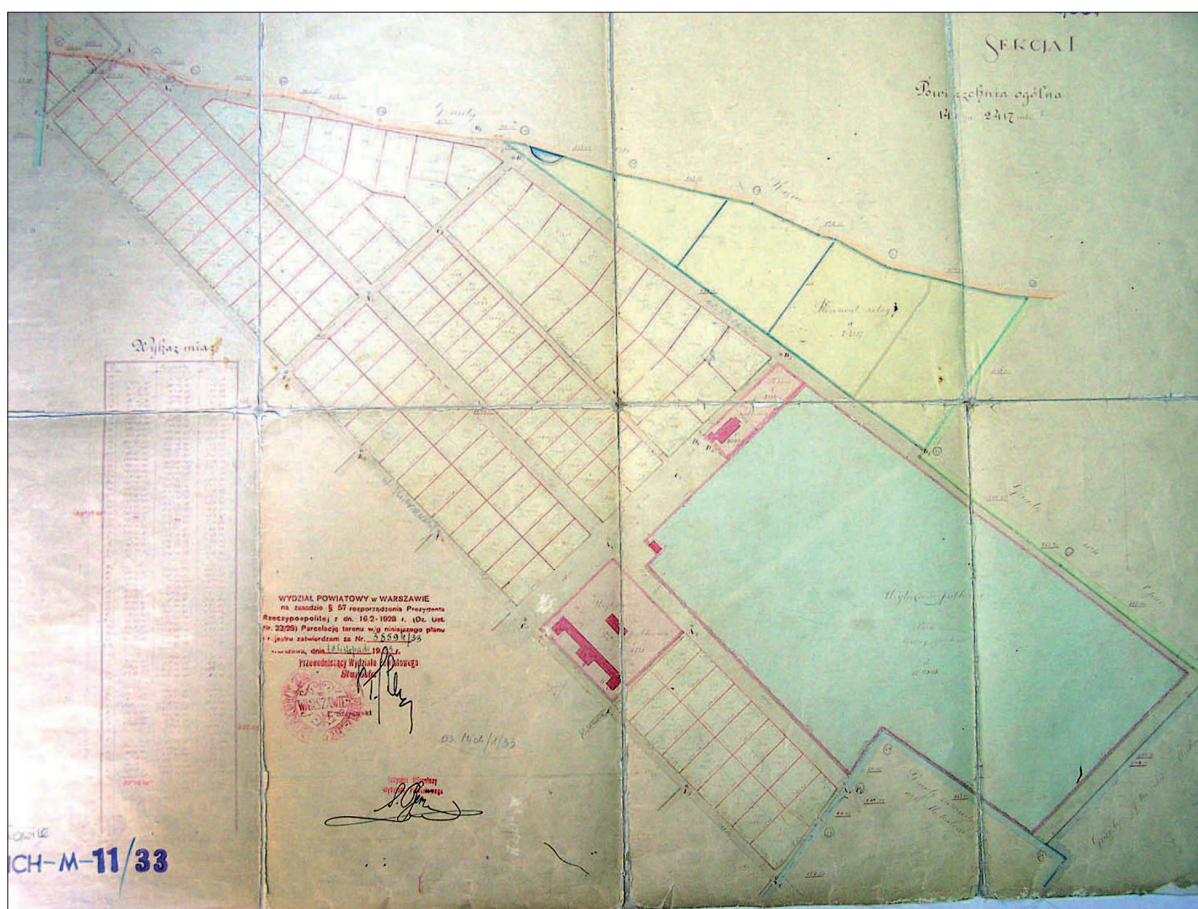
nie zrealizowano jednak idei zielonej alei oraz nie powstały tereny sportowe. (il.5)

3. Rozwój osiedli „samorzutnych” zlokalizowanych wzdłuż linii Elektrycznej Kolei Dojazdowej EKD

Wzmoczony rozwój osiedli położonych wzdłuż linii EKD nastąpił po drugiej wojnie światowej. Wysiedlenie mieszkańców Warszawy po Powstaniu Warszawskim oraz zniszczenie miasta przyczyniły się do emigracji ludności na tereny podmiejskie. Komunalizacja gruntów warszawskich dekretem z 1945 r., w wyniku którego pozbawiono wielu warszawskich mieszczan ich nieruchomości sprawiła,



4. Plan parcelacyjny miasta – ogrodu Ostoi Pęcickiej (1927). Źródło: Archiwum Państwowe m. st. Warszawy, Kolekcja II, sygn. 266
 4. Parcellation plan for “garden-city” Ostoja Pęcicka (1927); source: Warsaw State Archives, Collection II, signature 266



5. Plan Parcelacyjny osiedla Michałowice (1933) Źródło: Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (dalej PODGiK) w Pruszkowie
 5. Parcellation plan for the Michałowice settlement (1933); source: Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (hereinafter PODGiK) in Pruszków

że alternatywa mieszkania pod miastem była rozwiązaniem korzystniejszym dla wielu rodzin. Jednocześnie postępująca odbudowa miasta oraz potrzeba zatrudniania w ekstensywnej gospodarce państwowej nisko kwalifikowanej siły roboczej przyczyniły się do napływu do Warszawy ludności wiejskiej z terenów okalających miasto, ale także z terenów bardziej odległych. Brak możliwości zamieszkania w mieście w wyniku ograniczeń meldunkowych, wprowadzonych dekretem z 1954 roku²⁴, stał się ważnym czynnikiem rozwojowym strefy podmiejskiej. Skutkowało to wzrostem budownictwa indywidualnego, w tym także nielegalnego²⁵. Na pustych działkach wyrastały prowizoryczne budynki mieszkalne bez jakichkolwiek planów architektonicznych i urbanistycznych, często na terenach niedogodnych do zabudowy, bez infrastruktury, gdzie jedynym kryterium była dostępność działki. Taki stan określony przez Jana Minorskiego budownictwem samorzutnym²⁶ z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego i ochrony środowiska przyrodniczego był najbardziej niekorzystnym sposobem rozwoju przedmieść. Postępujący przyrost ludności w strefach podmiejskich, przy ograniczonych rozmiarach zasobów mieszkaniowych i niedostatecznym wyposażeniu w infrastrukturę techniczną i usługową, spowodował pogorszenie warunków życia w miastach i osiedlach okalających Warszawę, a wymieszanie różnych grup społecznych przyczyniło się do zniknięcia istniejących w okresie międzywojennym więzi wśród mieszkańców²⁷.

W latach powojennych, przed rozpowszechnieniem się komunikacji indywidualnej, największy rozwój przestrzenny osiedli zlokalizowanych w okolicach Warszawy można zaobserwować na terenach położonych wzdłuż linii kolejowych. Proces ten był szczególnie aktywny (i trwa nadal) w rejonie trasy kolejki elektrycznej EKD (obecnie WKD).

Grunty rolne w strefie graniczącej z linią kolejową (najczęściej w pobliżu przystanku) już w latach trzydziestych stopniowo ulegały przekształceniom na działki budowlane, a podziały rolne i miedze stały się załączkami ulic przyszłych osiedli. W latach 70. XX w. osiedla „samorzutne” zaczęły krystalizo-

wać swoją strukturę jako osiedla podmiejskie (np. Kanie, Otrębusy, Nowa Wieś, Owczarnia). Proces przekształceń osiedli odbywał się etapowo, z przesunięciem czasowym w zależności od odległości od Warszawy (dalsze tereny są na etapie lat 70., np. Owczarnia przechodzi obecnie podobną fazę, jak Kanie w latach osiemdziesiątych).

Proces przekształceń osiedli wzdłuż linii EKD można podzielić na 4 fazy:

– Faza I (lata 1928 – 1939) – wtórna parcelacja działek rolnych na działki budowlane. W pierwszej kolejności parcelowane są tereny położone najbliżej przystanku EKD. Pojawia się zarys nowych ulic. Jeśli dawna wieś z zabudową zagrodową zlokalizowana była w pewnym oddaleniu od wyznaczonego przystanku kolejowego, to środek ciężkości nowego osiedla kształtował się wokół przystanku, w oddaleniu od wsi pierwotnej.

– Faza II (1945 – 1960) – dalsza parcelacja działek rolnych na działki budowlane w strefie przystanku kolejowego. Powstaje coraz więcej zabudowań, dawne gospodarze drogi dojazdowej do pól stają się zarysem ulic.

– Faza III (1960 – 1989) – utrwalenie nowego układu ulicznego, który tworzą wszystkie drogi gospodarcze prowadzone do działek rolnych. Wytoczane są również ulice poprzeczne łączące drogi wzdłuż dawnych pól. Powstaje spontaniczna, dość przypadkowa siatka ulic. Kanwa rolnych podziałów własnościowych kształtuje układ przestrzenny osiedla. Parcelacja dalszych działek przyrasta pierścieniowo tworząc układ zwarty, koncentryczny, z centrum przy przystanku. Brak jest terenów pod usługi. Osiedla są monofunkcyjne – z zabudową jednorodziną. Pozostałe tereny w obrębie pierwotnej parcelacji folwarcznej użytkowane są rolniczo.

– Faza IV (1989 – do dziś) - parcelacji budowlanej podlegają działki rolne dalej położone od przystanku. Poprzecznie liniowo dzielone są poszczególne pola z dojazdem prywatnymi wąskimi drogami. Nowe parcelacje powstają „promieniście” poza terenem pierwotnego planu parcelacyjnego – dzielony jest jeden lub kilka łańców, które poprzedzielane są polami uprawnymi. Nowa zabudowa (niezwiązana

²⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 27.03.54 w sprawie przepisów meldunkowych oraz pobytu na terenie m.st. Warszawy.

²⁵ J. Cegielski, *Dziki budownictwo na obszarze strefy podmiejskiej Warszawy w latach 1950-1960*, Warszawa: PAN, nr 5 (24), 1963.

²⁶ J. Minorski, *Formy samorzutnego zagospodarowania przestrzennego w pasie przejściowym pomiędzy wsią i miastem*, Warszawa: Komitet Architektury i Urbanistyki PAN 1964.

²⁷ R. Cendrowska, *Warunki życia ludności w strefie podmiejskiej Warszawy*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza PW 1998.

²⁸ Położona współcześnie w powiecie pruszkowskim, w gminie Michałowice.

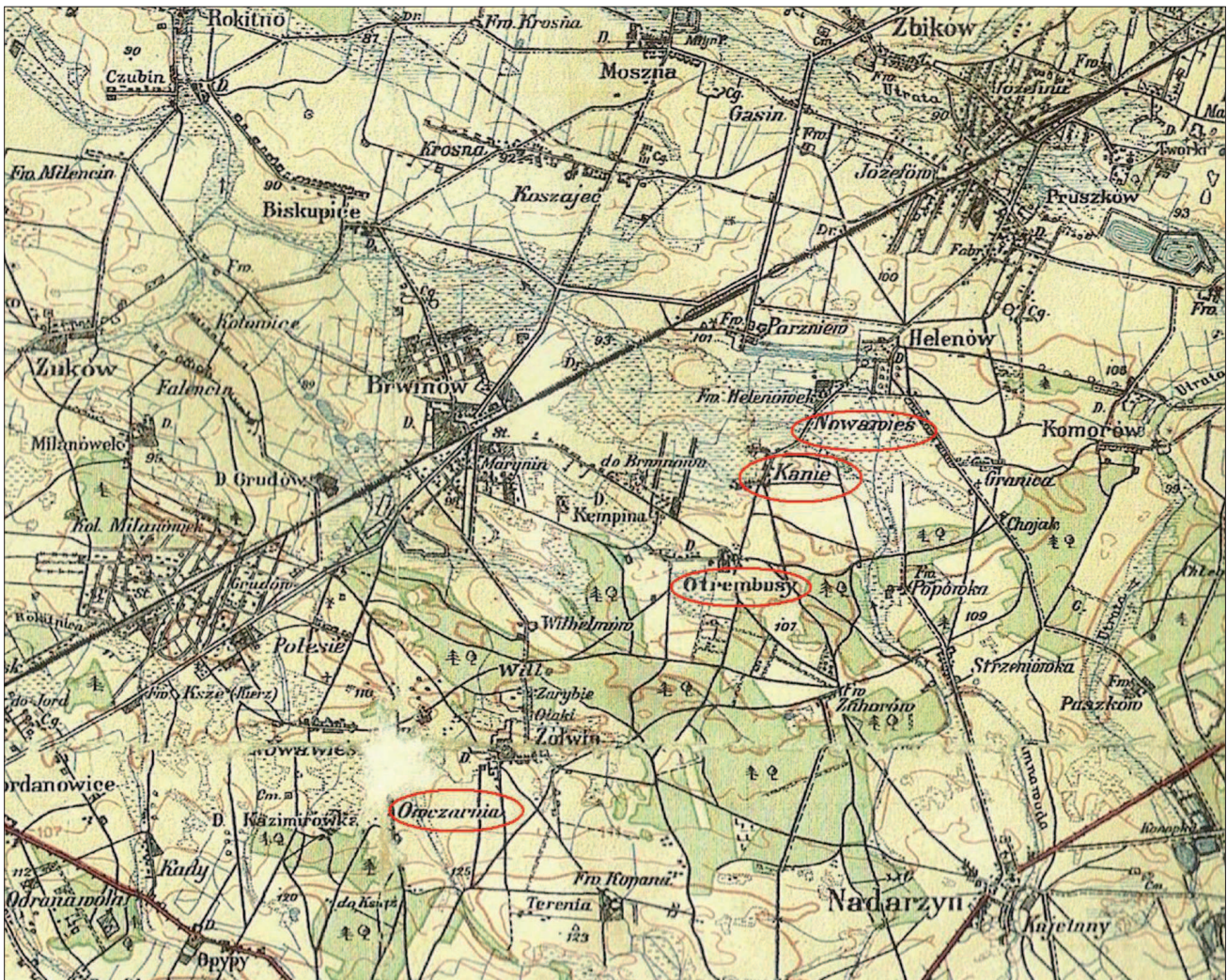
z rolnictwem) powstaje w znacznym rozproszeniu, nie tworząc układów zwartych.

4. Proces przekształceń osiedli „samorzutnych” zlokalizowanych wzdłuż linii Elektrycznej Kolei Dojazdowej EKD na przykładzie Nowej Wsi, Kań i Owczarnia

Trasa kolejki EKD przebiegała przez tereny rolne kilku folwarków, gdzie zlokalizowane były, często od czasów średniowiecza, liczne wsie czynszowe i pańszczyźniane. (il. 6). Budowa linii kolejowej, która skomunikowała te obszary z Warszawą, sprowadziła tu nowych mieszkańców, niezwiązanych z uprawą roli – początkowo letników, następnie

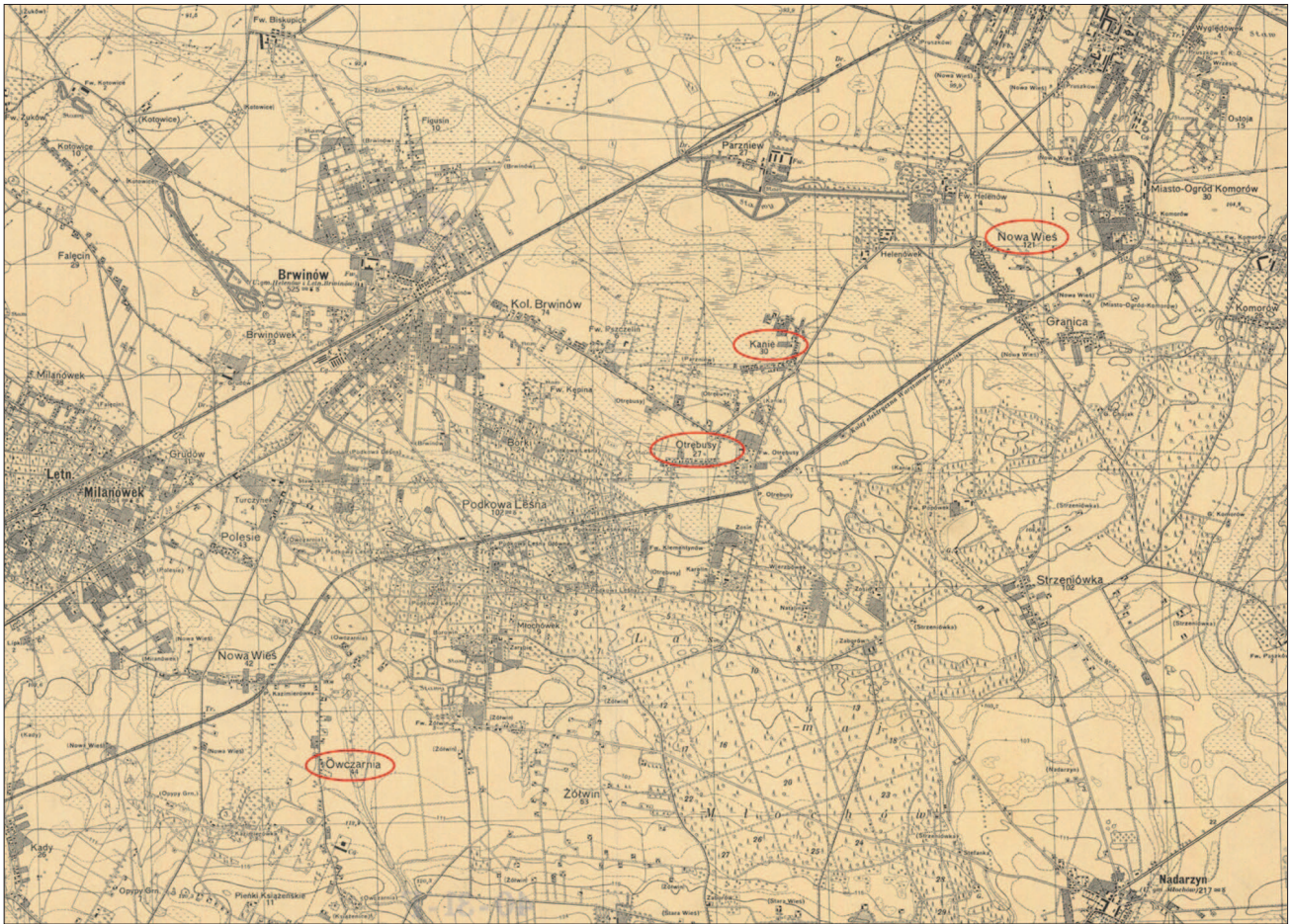
stałych mieszkańców: klasę średnią (także bankierów, przemysłowców) oraz robotników, którzy dojeżdżali do zakładów pracy w Warszawie, a także w Pruszkowie. Wsie zlokalizowane w pobliżu linii kolejowej otrzymały nową szansę rozwoju. Stopniowo gospodarka rolna zaczęła być wypierana przez funkcje mieszkaniowe i wzdłuż trasy kolei powstawały strefy zabudowy osiedlowej. (il. 7)

Przykładem takiej wsi jest Nowa Wieś Warszawska²⁸, położona przy trasie kolejki WKD, w odległości około 20 km od Warszawy. Wieś istniała od XVIII wieku i należała do Dóbr Helenowskich. W 1827 roku znajdowało się tu 19 zagród chłopskich, a teren rolny liczył 523 morgi²⁹. W wyniku dwukrotnej parcelacji majątku, przeprowadzonej



6. Położenie osad będących zalążkiem osiedli „samorzutnych”, przed wybudowaniem linii EKD, źródło: opracowanie własne na podstawie map WIG w skali 1:100000 z 1924 r.
6. Location of hamlets around which the “spontaneous” settlements sprang up, before the EKD line was built; source: author’s research on the basis of WIG maps from 1924 (scale 1:100000)

²⁹ Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, t. VII, Warszawa 1886, s. 198.



7. Położenie osiedli „samorzutnych”, względem wybudowanej linii EKD, źródło: opracowanie własne na podstawie map WIG w skali 1:25000 z 1933 r.

7. Location of “spontaneous” settlements in relation to the EKD line ; prepared by the author on the basis of WIG maps from 1933 (scale 1:250000)

przez hrabiego Potockiego (w 1900 r. i w latach dwudziestych XX w.), wieś powiększyła swą powierzchnię tak, że w 1910 roku liczyła około 80 zagród i 600 mieszkańców. Przedwojenna mapa WIG z 1933 r.³⁰ ukazuje typową wieś jednoosiową o zabudowie zwartej. Osią układu jest droga łącząca folwark Helenów z traktem śląskim (obecnie tzw. droga katowicka), prostopadłym do drogi warszawskiej. (il. 6) Projektowana linia EKD przecinała prostopadle główną ulicę wsi po stronie południowo – wschodniej. W tym miejscu zlokalizowano też przystanek.

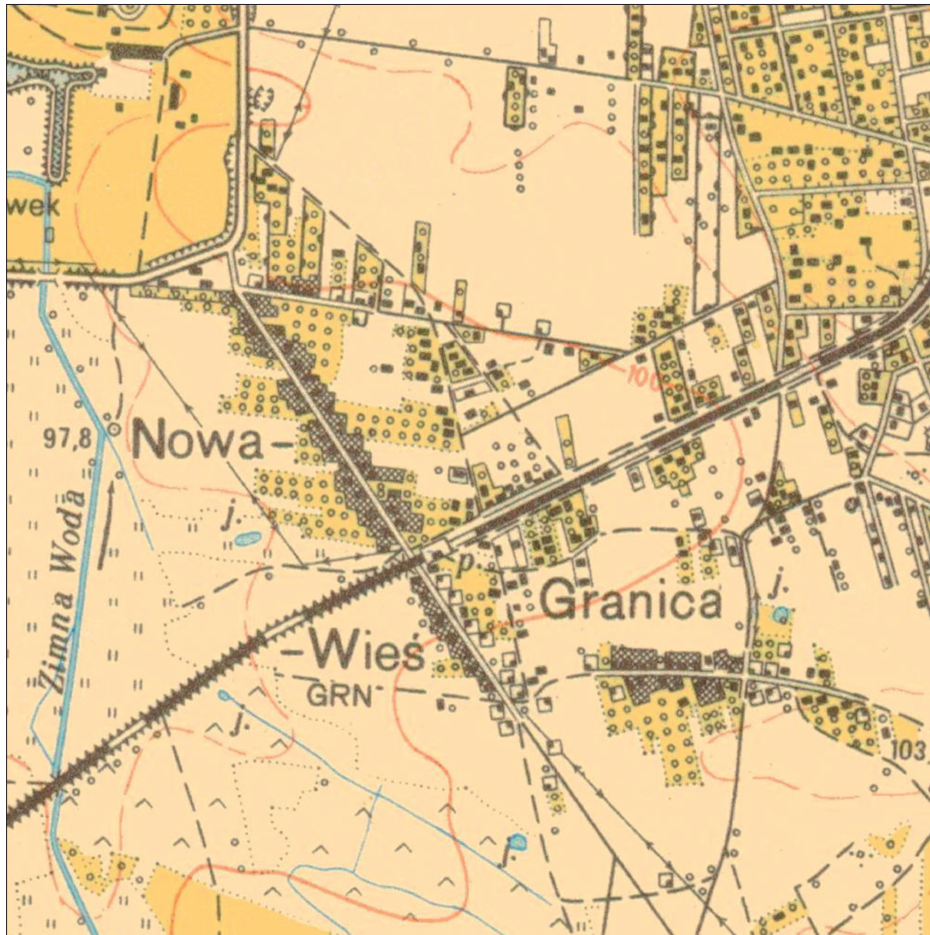
W pierwszej fazie rozwoju osiedla przy okolicznych drogach polnych, na działkach rolnych powstałych w wyniku przeprowadzonej parcelacji, pojawiła

się rozproszona zabudowa zagrodowa. Równoległe do torów (po obu jego stronach) poprowadzona została droga, w kierunku osiedla „miasto – ogród Komorów”. Przy drodze tej zlokalizowano pojedyncze domy mieszkalne. (il. 7)

Po wojnie, na podstawie pierwszych po wojnie map topograficznych³¹, można zaobserwować dalszy rozwój wsi w oparciu o przystanek kolejki WKD (faza II). Na działkach rolnych powstawała nowa zabudowa, zgrupowana po wschodniej stronie „starej” wsi, wzdłuż dróg prowadzących w stronę prestiżowego osiedla Komorów. Przebieg dróg polnych stał się załącznikiem przyszłej sieci ulicznej osiedla. Barierą rozwoju w stronę zachodnią były podmokłe tereny łąk i pastwisk wokół rzeczki Zimna Woda. (il. 8).

³⁰ Mapa topograficzna Wojskowego Instytutu Geograficznego, wykonana w skali 1:25000 w 1933 roku , arkusz P 40 S 31 F.

³¹ Mapa powiatu Pruszkowskiego wykonana pod koniec lat pięćdziesiątych XX w. w skali 1: 25000, Zarząd Topograficzny Powiatu Pruszkowskiego, Warszawa 1961.

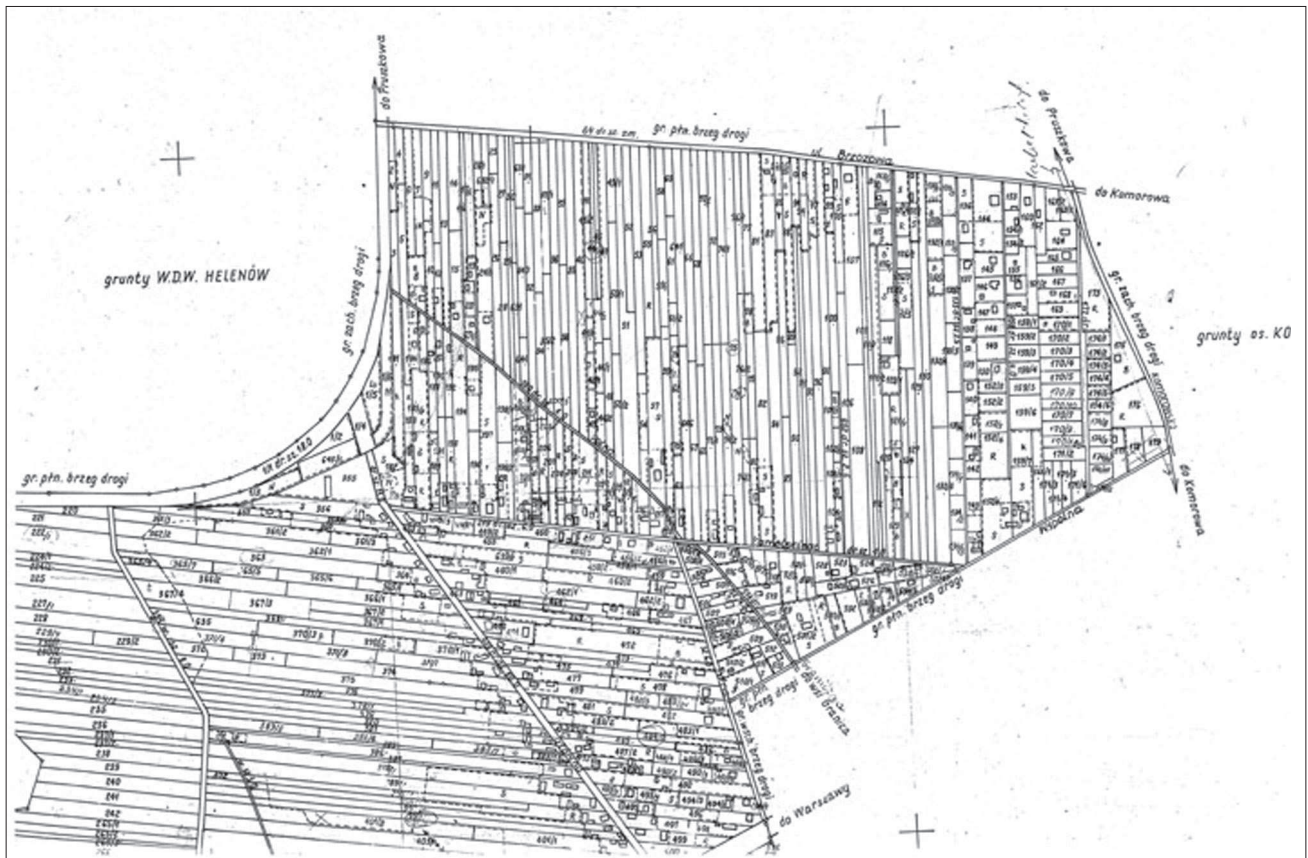


8. Osiedle Nowa Wieś w 1961 r. – widoczny zarys ulic w miejscu dróg rolnych. Źródło: mapa topograficzna powiatu Pruszkowskiego, 1: 25000, Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego, Warszawa 1961
 8. Nowa Wieś settlement in 1961 – outline of streets overlying old dirt roads is visible; source: topographic map of Pruszków district, 1:25000 scale, Topographic Management of the General Staff, Warsaw 1961

W latach 70. nastąpiła III faza rozwoju osiedla i stopniowy proces przekształcenia wsi rolniczej w osiedle o zabudowie podmiejskiej. Najważniejszą ulicą była nadal ul. Główna łącząca drogę wojewódzką z Warszawy z przystankiem kolejki WKD (stanowiąca załączek wsi XVIII wiecznej). Nastąpił proces utrwalenia nowej sieci ulicznej na bazie dawnych dróg polnych. Wykształciły się ulice z zabudową obrzeżną na długich wąskich działkach, których parcelacja odpowiadała działom rolnym. Tereny w środku tak wykształconego kwartału były niezabudowane, co pozostawiło duże poacie terenu bez możliwości dojazdu. (il. 9) Działki były tak wąskie, że zmuszały do sytuowania domów w tzw. ostrej granicy. Podejmowane były pierwsze próby parcelacji długich działek poprzez wytyczenie prywatnych sięgaczy od drogi głównej. W pierwszej kolejności parcelowane były działki przylegające do osiedla Komorów. Tu również poprowadzono ulice po działkach własnościowych terenów rolnych. W latach

90. XX wieku Nowa Wieś gwałtownie się rozwijała z uwagi na dogodne połączenie z Warszawą (WKD, także droga wojewódzka, od Pruszkowa dwupasmowa) oraz sąsiedztwo Komorowa (osiedle o wysokim statusie społecznym) i Pruszkowa (rynek pracy, szkoły). Wieś traciła stopniowo charakter wiejski. Powstała nowa zabudowa jednorodzinna, a także osiedla z zabudową bliźniaczą i szeregową. Mimo dużej presji budowlanej nie został stworzony plan urbanistyczny wytyczający nową siatkę ulic. Parcelowane są długie prywatne pasy ziemi rolnej na działki budowlane z grzebieniowym układem ulic. Ulice i działki nie mają właściwych parametrów, niezbędnych do lokalizacji harmonijnej zabudowy. W środku kwartałów okolonych przyuliczną zabudową jednorodziną pozostają wolne, niezabudowane tereny bez możliwości dojazdu. (il. 10)

Podobne fazy rozwoju przestrzennego można zaobserwować w strukturze Kań Helenowskich, położonych w odległości około 27 km od Warsza-



9. Plan geodezyjny Nowej Wsi z połowy lat siedemdziesiątych - zabudowa powstaje koncentrycznie wokół przystanku, przy dawnych drogach rolnych, źródło: PODGiK Pruszków

9. Survey plan of Nowa Wieś from the mid seventies of 20th century – building develops concentrically around the station along the old dirt roads; source: PODGiK Pruszków

wy. Historyczna wieś Kanie tworzyła układ zwarty, dwudrożny – charakterystyczna litera „Y”. Pierwotne założenie ukształtowało się po północnej stronie drogi lokalnej z Warszawy do Grodziska, w pobliżu dworu w Helenowie (il. 6). Z tego miejsca promieniście rozchodziły się trzy drogi polne, m.in. w kierunku Otrębus i Nadarzyna (drogi te stały się w przyszłości załącznikiem układu ulicznego Kań współczesnych). Po budowie linii kolejowej EKD i wyznaczeniu przystanku obszar zabudowy starej wsi pozostał peryferyjny w stosunku do całego układu, którego środek ciężkości przeniósł się w rejon przystanku kolejki. Plan parcelacji majątku z 1935 r. (il. 11) pokazuje „szachownicę” podziałów własnościowych, gdzie łąny rolne rozciągają się poprzecznie do istniejących dróg polnych (w całym zespole występuje kilka kierunków parcelacji). Pierwszą fazę procesu przekształcenia terenów wiejskich w osiedle miejskie charakteryzuje wytyczenie na dawnej parcelacji rolnej nowych działek z przeznaczeniem pod zabu-

dowę. Po obu stronach linii kolejowej przy przystanku w Kaniach, równoległe do torów oraz po stronie północnej przy drodze do Nadarzyna, poprowadzono nowe drogi i prostopadle do nich wytyczono prostokątne działki, mogące w przyszłości stanowić działki budowlane. Od strony zachodniej parcelacje poprowadzono do granicy ze wsią Otrębusy. Przy wytyczonych trasach nowych ulic pojawiła się zabudowa. (il. 12).

W drugiej fazie rozwoju osiedli, w czasach powojennych, na mapie topograficznej tego rejonu³², można już zauważyć na planie osiedla zarys ulic, wytyczonych w 1935 r. Koncentracja zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na wytyczonych działkach była niewielka. Poza obszarem wokół linii kolejowej powstało również kilka zagrod na terenach typowo rolnych w części północnej. (il.13)

Faza trzecia przypadająca na drugą połowę lat sześćdziesiątych i lata siedemdziesiąte to utrwalenie pierwotnej sieci ulicznej. Wytyczone dwie równole-

³² op. cit.