

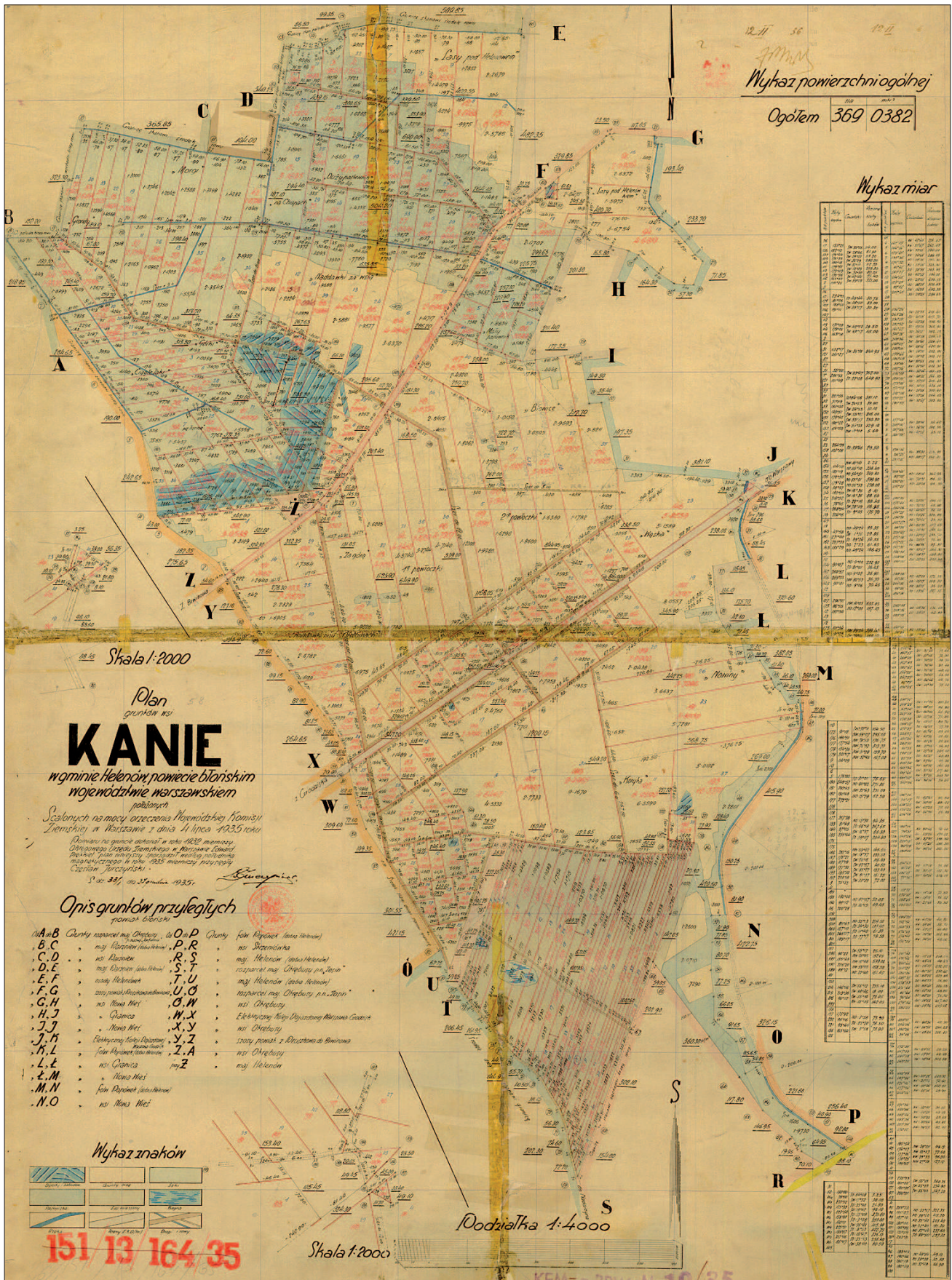
10. Współczesna mapa geodezyjna Nowej Wsi – układ ulic powiela podziały rolne, zabudowa powstaje w rozproszeniu,  
źródło: PODGiK Pruszków

10. Current survey map of Nowa Wieś – street grid follows the agricultural divisions, building is dispersed;  
source: PODGiK Pruszków

głe ulice (po zarysie z 1935 r.) po obu stronach linii kolejowej umożliwiły dwustronny podział dużych działek z przedwojennego planu komasacji na dwie lub więcej i usytuowanie zabudowy po obu stronach ulic. Następuje dalsza parcelacja działek rolnych położonych w bliskim sąsiedztwie torów kolejowych. W pierwszej kolejności tereny budowlane powstają przy dawnych drogach polnych prostopadłych do linii kolejowej. Łany rolne bez dostępu do dróg pozostały niepodzielone. Dawna wieś rolnicza zmienia się w osiedle za sprawą właścicieli, którzy wykorzystując dostępność drogi dzielili długi łąn poprzecz-

nie tak, aby uzyskać maksymalną liczbę działek dostosowanych do budownictwa jednorodzinnego a nie zagrodowego. Koncentracja podziałów parcelacyjnych wystąpiła po stronie południowej, gdyż pobliski las podnosił walory terenu. Wytyczanie działek tylko wzdłuż istniejących ulic zapoczątkowało obrzeżną zabudowę kwartałów i pozostawienie środka niezabudowanego. Właściciele szerszych pasów ziemi wytyczali prywatne drogi pośrodku lub na skraju (czasem wspólnie z sąsiadem), dzieląc łąn poprzecznie na działki budowlane. Tereny przedwojennej wsi zwartej, położone po północnej

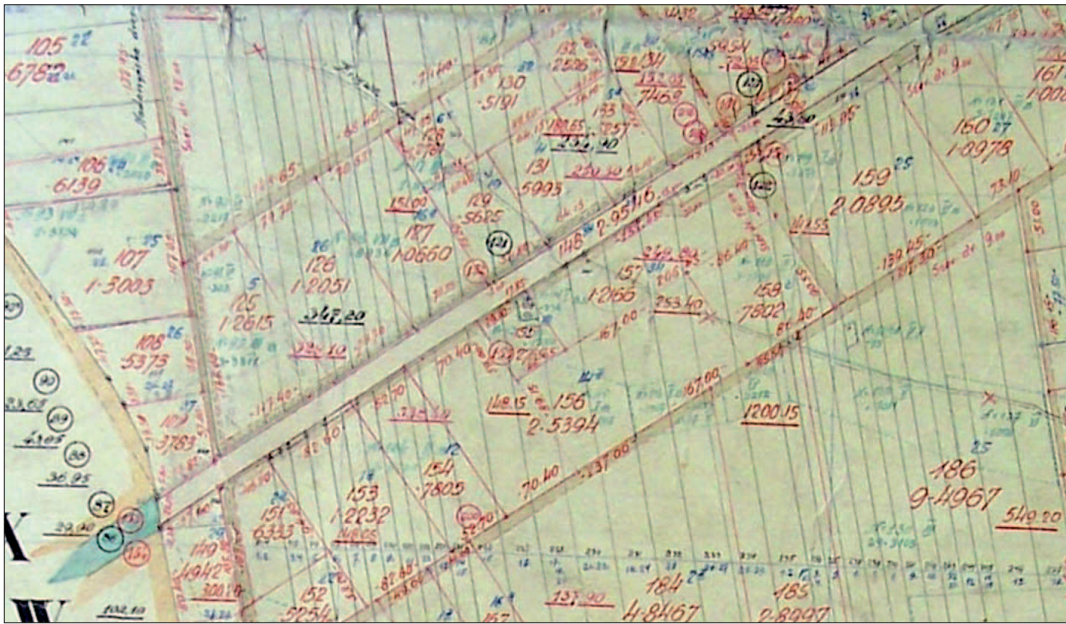




11. Plan parcelacyjny Kań z 1935 roku. Widoczny jest już zarys ulic osiedlowych, równoległych do linii EKD. Źródło: PODGiK Pruszków

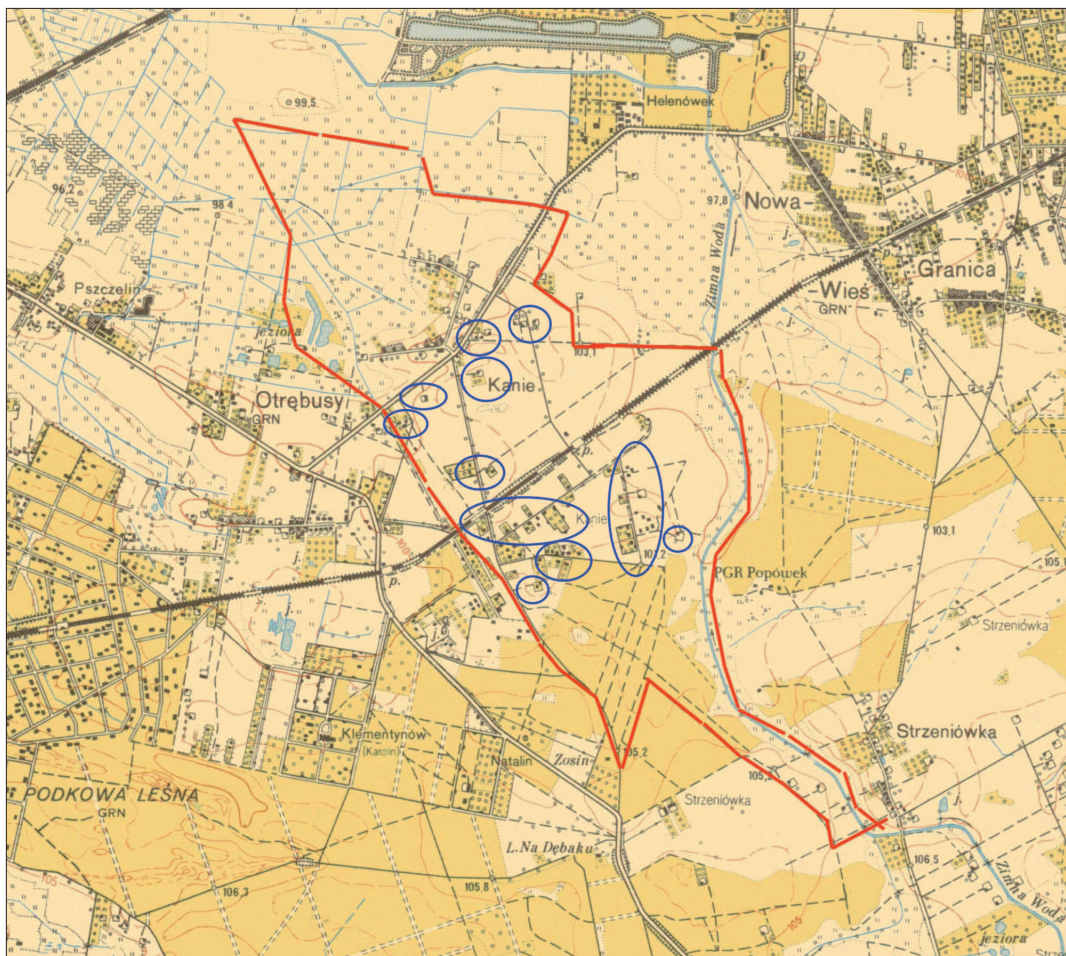
11. Parcellation plan of Kanie from 1935. The outline of streets running parallel to the EKD line is visible; source: PODGiK Pruszków





12. Fragment Planu Scalenia Gruntów Kań z 1935 roku, widoczne działki budowlane na starej parcelacji rolnej, zgrupowane wokół kolei i drogi do Nadarzynu. Źródło: PODGiK Pruszków

12. Fragment of the land consolidation plan for Kanie, from 1935; building lots can be seen on the old parcellations of farm land, grouped around railway and road to Nadarzyn; source: PODGiK Pruszków



13. Obszar dawnego terenu parcelacyjnego wsi Kanie w 1961 r., z zaznaczoną nową zabudową. Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy powiatu Pruszkowskiego (1:25000), Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego, Warszawa 1961

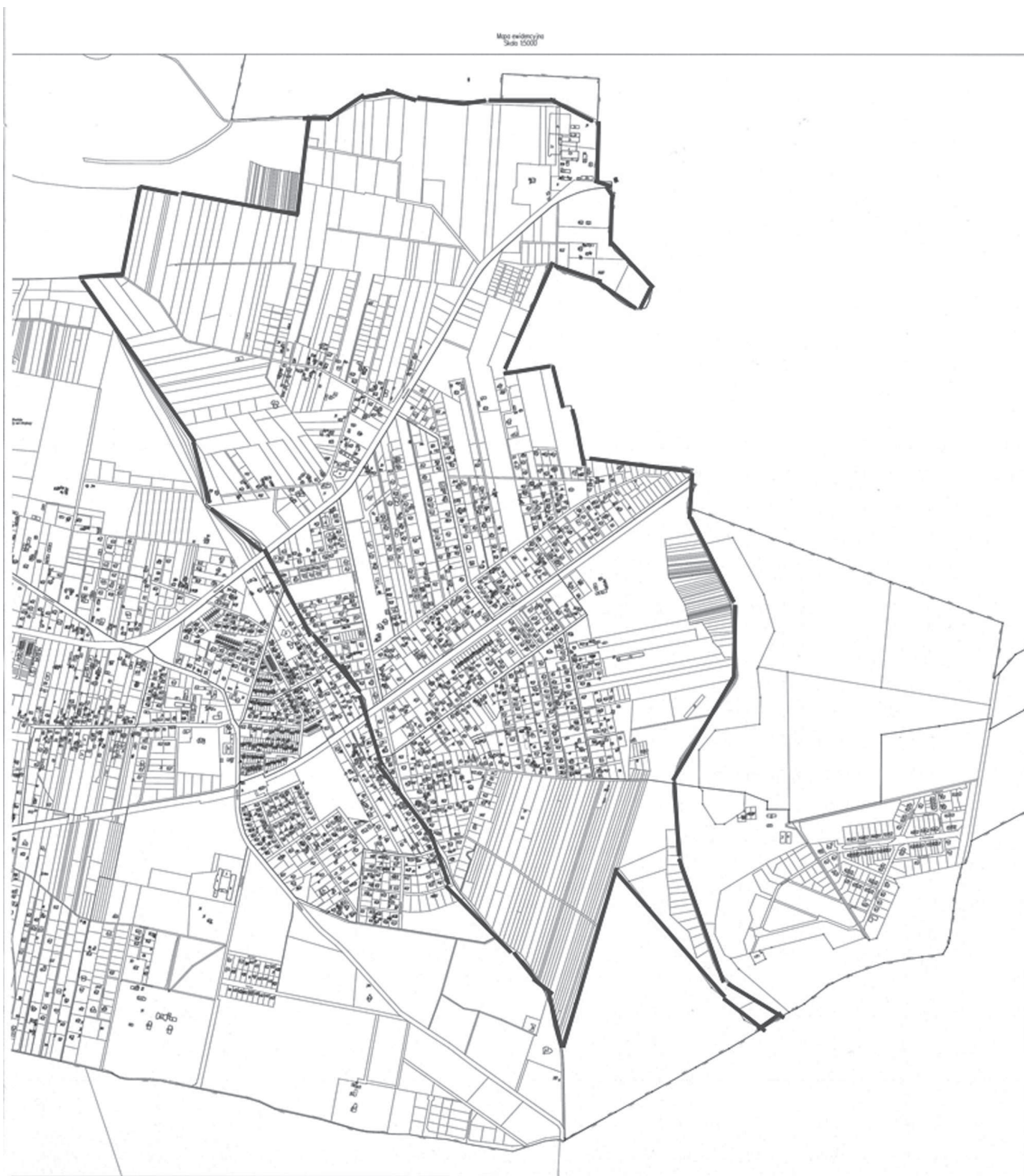
13. Area of earlier parcellation of Kanie village in 1961, marking new development; author's study on the basis of a map of Pruszkowski district (1:25000), Topographic Management of the General Staff, Warsaw 1961





14. Mapa geodezyjna wsi Kanie Helenowskie z 1976 r. – zabudowa powstaje koncentrycznie wokół przystanku, źródło PODGiK Pruszków  
 14. Survey Map of Kanie Helenowskie village from 1976 – building develops concentrically away from the station; source: PODGiK Pruszków





15. Współczesna mapa geodezyjna Kań i Otrębusy, z zaznaczoną granicą planu parcelacyjnego - zabudowa powstaje w znacznym rozproszeniu, źródło: opracowanie własne na podstawie map ewidencyjnych PODGiK Pruszków
15. Current survey map of Kań and Otrębusy, marking boundary of parcelation plan – building is dispersed; source: PODGiK Pruszków

stronie drogi do Grodziska, pozostawały na uboczu. Układ parcelacji pozostał tu niezmienny od 1935 r. (il. 14)

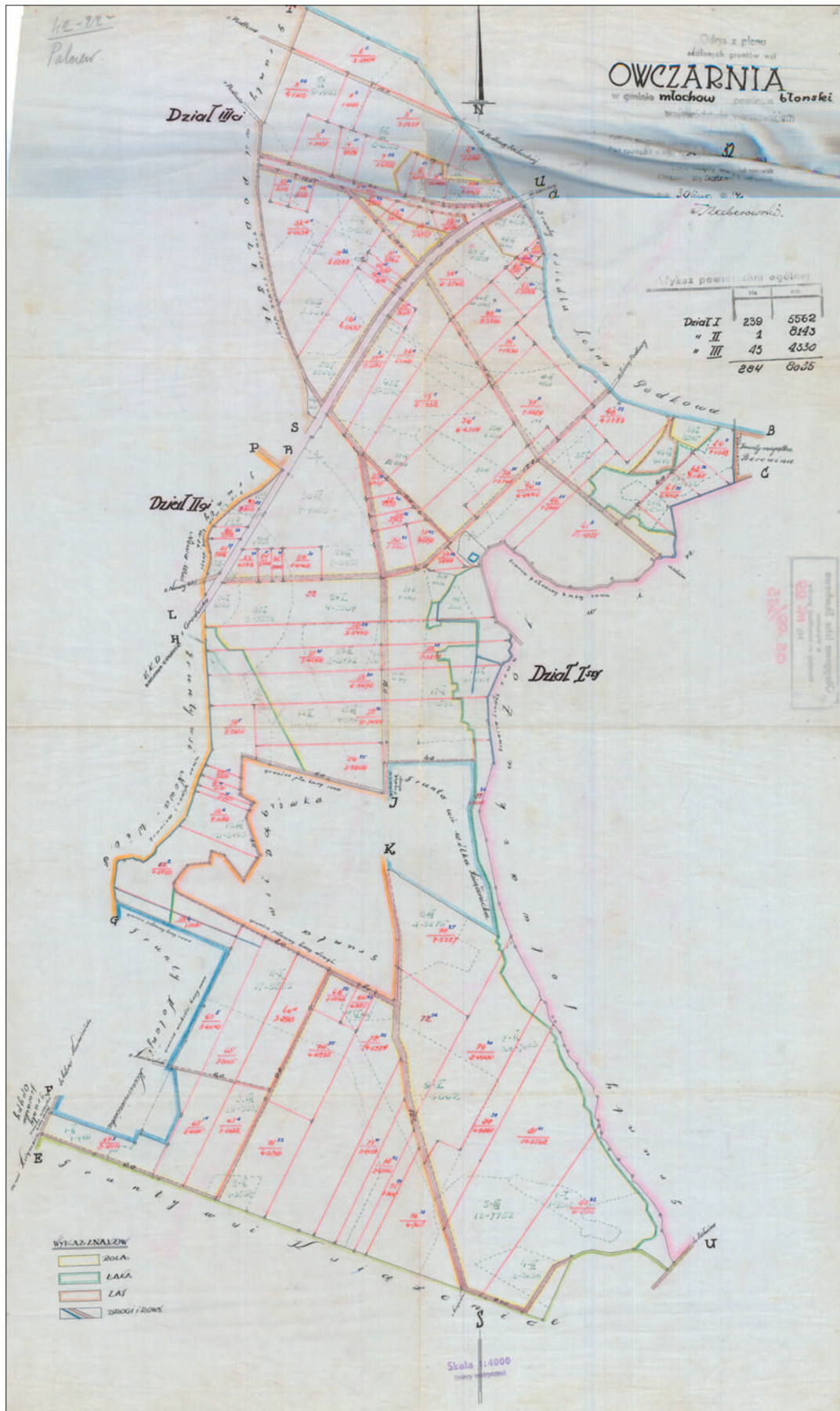
Podobny proces można zaobserwować również we wsi Otrębusy. Otrębusy położone przy drodze lokalnej z Brwinowa do Nadarzyna, przecinającej trakt do Grodziska, stanowiły wieś prywatną z małym folwarkiem i kilkoma zagrodami chłopskimi. Parcelację majątku rozpoczęto pod koniec XIX wieku. Miejscowość położona daleko od połączeń kolejowych miała charakter typowo wiejski. Po wojnie resztę terenów folwarcznych rozparcelowano oraz oddano Spółdzielni Kółek Rolniczych (SKR). Tereny po zachodniej stronie drogi do Nadarzyna częściowo stanowiły własność państwową, częściowo były terenami rolnymi podzielonymi na długie wąskie role, z uwagi na podmokły charakter nie wszystkie nadawały się do zabudowy. Następstwem tych uwarunkowań był rozwój miejscowości w kierunku wschodnim, w stronę Kań. Istniejące drogi prowadzące do areałów rolnych stały się załącznikiem przyszłej siatki ulicznej. Wokół nich stopniowo powstawała zabudowa. Łukowa droga biegnąca skrajem Lasów Młochowskich zapoczątkowała charakterystyczny, półokrągły przebieg ulic w południowej części osiedla.

Następną, IV fazę rozwoju osiedla, która trwa od końca lat osiemdziesiątych do dziś, zapoczątkowała presja przekwalifikowywania gruntów rolnych na budowlane. Następuje intensywne parcelowanie działki budowlane wszystkich dostępnych terenów w obrębie granic administracyjnych wsi. Zabudowa powstaje również poza zwartym układem przestrzennym miejscowości tworząc rozproszone skupiska domów. W wyniku przeprowadzonej parcelacji następuje zbliżenie dwóch sąsiednich osad: Kań i Otrębusy i struktura przestrzenna obu osiedli ulega scaleniu. Podstawową oś tworzy linia kolei WKD z dwoma przystankami. W układzie ulicznym dawna zabudowa wiejska tworzy odrębne zespoły, o innym kształcie przestrzennym niż reszta osiedla. Pozostają one poza centrum miejscowości, które zlokalizowane jest wokół linii i przystanków WKD. Ulice w obu miejscowościach łączą się w sposób przypadkowy. Brak jest czytelnej zasady tworzenia nowych kwartałów zabudowy. Strona zachodnia nie koreluje ze stroną wschodnią (brak ciągłości ulic). W osiedlu brak jest charakterystycznego elementu krystalizującego plan miasta oraz brak wydzielonej przestrzeni publicznej. Na tak duże osiedle nie przewidziano wystarczającej ilości działek pod budownictwo uży-

teczności publicznej, a placówki usługowe powstają z pewnością przypadkowo na prywatnych działkach bez wytworzenia charakterystycznego centrum miejscowości. Wielkość działek jak na warunki wiejskie jest niewielka (600- 800 m<sup>2</sup>). Koncentracja zabudowy w miarę oddalenia się od przystanku zmniejsza się. W dokumentach planistycznych Gminy coraz więcej terenów przeznaczonych jest na cele budowlane. Jest to zauważalne szczególnie na terenach północnych, przez wiele lat typowo rolniczych. Prostopadle do istniejącej starej wiejskiej drogi powstają prywatne, wąskie sięgacze, wytyczone na podziałach własnościowych, a długie łany parcelowane są poprzecznie na działki. Zabudowa ta po przeciwnej stronie drogi wojewódzkiej niż reszta osiedla jest „odcięta” od całej infrastruktury usługowej niezbędnej dla zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców. Podziałom podlegają również łany rolne w południowej części Otrębus (na granicy z Podkową Leśną). Obudowywane są drogi lokalne (m.in. w kierunku Brwinowa) oraz droga wojewódzka do Grodziska i Skierniewic. Część zespołów zabudowy wprowadzana jest na teren lasów Młochowskich. W południowej części obszaru administracyjnego, po drugiej stronie rzeczki Zimna Woda na terenach dawnego PGR-u Popówek (po parcelacji w wyniku reformy rolnej z 1945r folwarku Popówek) wykonano Plan Miejscowy Zagospodarowania Przestrzennego z wytyczoną siatką ulic. Na obszarze tym zaprojektowano osiedle domów jednorodzinnych. W centrum miejscowości można zaobserwować tendencje do wprowadzania jak najgęstszych podziałów parcelacyjnych. Intensywna zabudowa powstaje po obu stronach torów. Działki dzielone są na coraz mniejsze. Na tyłach posesji powstają następne domy z dojazdem poprzez posesję zlokalizowaną przy ulicy. Zabudowywany jest każdy możliwy teren, na przykład działka położona po południowej stronie torów, należąca wcześniej do WKD, została zagospodarowana przez zespół zabudowy szeregowej. Po stronie zachodniej linii, należącej do wsi Otrębusy (ograniczonej drogą od trasy grodziskiej do Nadarzyna) zaprojektowano nową, gęstą siatkę ulic z zabudową jednorodziną i szeregową. (il. 15)

Wieś Owczarnia położona jest 32 km od Warszawy u rozwidlenia linii kolejowej EKD w kierunku Grodziska i Milanówka (obecnie przystanek Kazimierówka). W ostatnich latach prestiżowe sąsiedztwo Milanówka i Podkowy Leśnej spowodowało wzrost atrakcyjności Owczarni, jako terenu do zamieszkania. Znaczne oddalenie od Warszawy



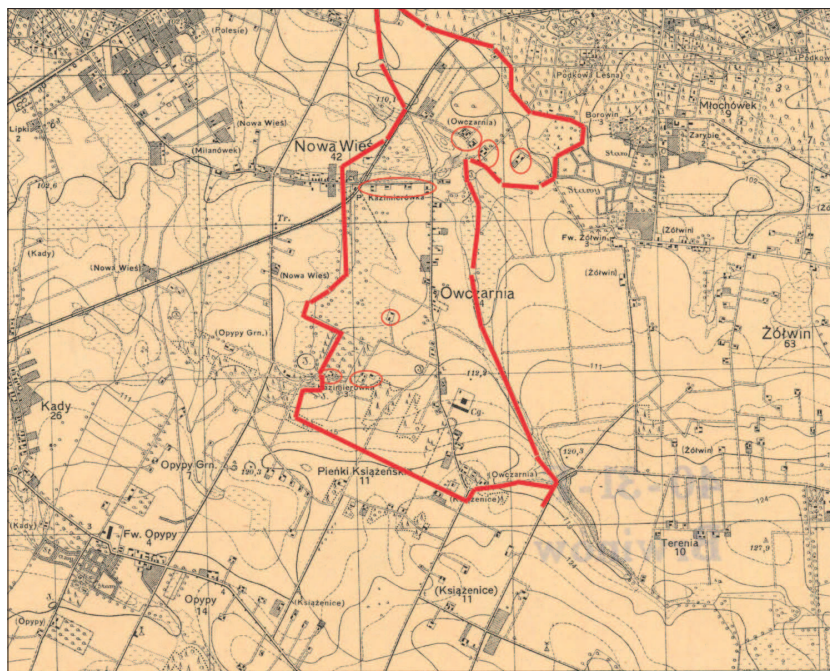


16. Plan po scaleniu gruntów wsi Owczarnia z 1929 roku. Źródło: PODGiK Pruszków  
16. Plan from 1929 after consolidation of farm land of Owczarnia village; source: PODGiK Pruszków





17. Fragment planu wsi Owczarnia z 1929 r., widoczne działki budowlane na starej parcelacji rolnej, zgrupowane wokół kolei. Źródło: PODGiK Pruszków  
 17. Part of Owczarnia, plan from 1929 with building lots on the old agricultural parcellations grouped along the railway; source: POD-GiK Pruszków



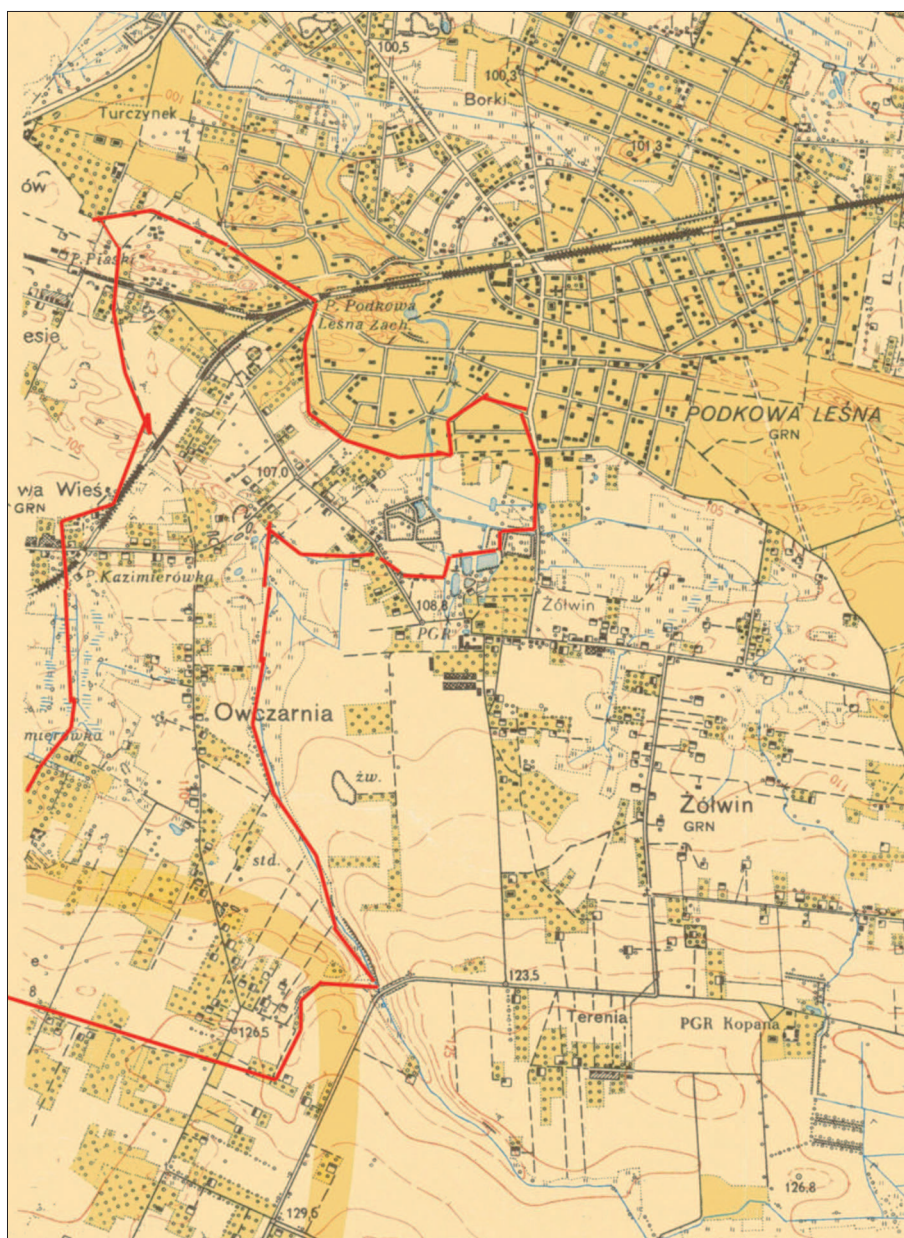
18. Wieś Owczarnia w 1933 r. z zaznaczoną granicą parcelacji i zabudową wokół przystanku, źródło: opracowanie własne na podstawie map WIG w skali 1:25000  
 18. Owczarnia village from 1933, showing boundary of parcellations and development around the station; source: author's study on the basis of WIG maps (scale 1:250000)

sprawiło, że tu później niż w Nowej Wsi i Kaniach dotarła gorączka parcelacyjna. Przed wojną Owczarnia była typową wsią rolniczą o jednoosiowym, ulicowym układzie przestrzennym i rozproszonej zabudowie. Zagrody powstawały najczęściej wzdłuż

głównej drogi prowadzącej z Milanówka w kierunku Książnic i traktu śląskiego.

Pierwszą fazę rozwoju miejscowości rozpoczęło wykonanie w 1929 roku (tuż po otwarciu linii kolejowej) projektu komasacji rozdrobnionych gruntów





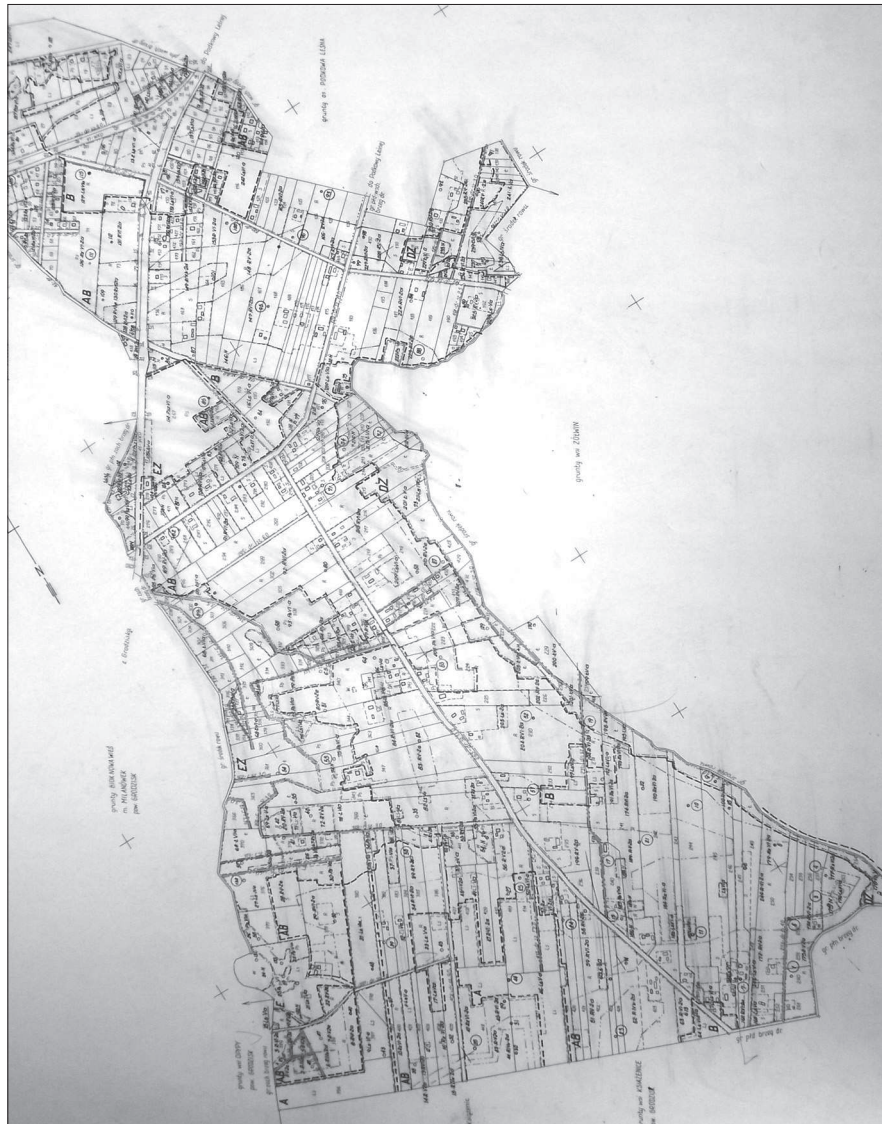
19. Wieś Owczarnia w 1961 r. (z zaznaczonymi granicami parcelacji). Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy powiatu Pruszkowskiego (1: 25000), Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego, Warszawa 1961

19. Owczarnia village from 1961 (showing boundaries of parcellations); source: author's study on the basis of a map of Pruszków district (1:25000), Topographic Management of the General Staff, Warsaw 1961

chłopskich. Zgrupowano długie wąskie łąny rolne tworząc większe działki. (il. 16) W części północnej w rejonie kolei EKD uporządkowano siatkę uliczną łącząc dawne drogi polne w zamknięty czytelny układ. Wzdłuż tych ulic na starej parcelacji rolnej zaprojektowano nowe działki, których wymiary wskazują na funkcję budowlaną. (il. 17) Parcelacje w części południowej, bardziej oddalonej od kolejki, miały zmienne kierunki, zazwyczaj poprzecznie względem istniejących dróg polnych oraz głównej drogi. Na wydzielonych działkach rolnych powstawała rozproszona zabudowa zagrodowa. (il. 18) Po

wojnie nastąpiła druga faza rozwoju miejscowości, do lat 60. W obrębie wsi przybyło niewiele domów, zabudowa zagrodowa była zlokalizowana wzdłuż drogi głównej, najczęściej w pobliżu przystanku WKD. Pojedyncze zagrody powstały też w pewnym oddaleniu od drogi, powiązane z nią prywatnym dojazdem. Wytyczone w planie komasacji z 1929 roku ulice powstały tylko fragmentarycznie, większość została przedstawiona jako drogi polne. Powstały również nowe zagrody na terenie działki folwarku (przy drodze), który prawdopodobnie został rozparcelowany w 1945 r. (il. 19). W następnych la-





20. Mapa ewidencyjna Owczarnia z 1976 – niewielki przyrost zabudowy, źródło PODGiK w Pruszkowie  
 20. Record map of Owczarnia from 1976 – small increase in development; source: PODGiK Pruszków

tach układ przestrzenny miejscowości niewiele się zmieniało. Przybyło kilka domów, głównie w strefie przystanku EKD, lecz charakter Owczarnia pozostawał typowo rolniczy. (il. 20)

W latach 90. Nastąpił wzrost zainteresowania terenami budowlanymi Owczarnia. Rozpoczęła się trzecia faza jej rozwoju, która zapoczątkowała proces przekształceń wsi rolniczej w osiedle mieszkaniowe. Układ uliczny pozostał niezmienny w stosunku do zaproponowanego w 1929 r. Wzdłuż ulic dawnych, a także wzdłuż projektowanych dróg prywatnych powstały działki budowlane. Parcelowanie następowało w obrębie jednego łańca rolnego, zwykle był on dzielony poprzecznie na mniejsze działki. W pierwszej kolejności proces ten można było zaobserwować w pobliżu przystanku kolejki

WKD, na terenach północnych graniczących z Milanówkiem. Obecnie rozwój przestrzenny Owczarnia znajduje się na początku fazy czwartej, w której następuje całkowite przekształcenie charakteru wsi z wiejskiego na podmiejski, osiedlowy. Tak jak w pozostałych miejscowościach parcelacje prowadzone są przez pojedynczych właścicieli, ulice wytyczane są po działkach rolnych, a niektóre działki, zbyt wąskie na pozostawienie pasa terenu pod ulicę, pozostają nierozparcelowane. W środku kwartałów zabudowy pozostają obszary pozbawione dojazdu. Na wytyczonych działkach kolejność powstawania zabudowy jest przypadkowa. Budynki czasami tworzą większe skupiska lub pozostają w chaotycznym układzie rozproszonym. Wśród budynków jednorodzinnych pojawia się zespół zabudowy szeregowej.





21. Współczesna mapa geodezyjna Owczarni – zabudowa powstaje w znacznym rozproszeniu, źródło: PODGiK Pruszków  
21. Current survey map of Owczarnia - development is very dispersed; source: PODGiK Pruszków



Część południowa wsi zachowuje jeszcze charakter wiejski, w którym dominują łąny rolne. Jednak i tu są one parcelowane na działki budowlane z prywatnymi drogami. Powstająca na nich zabudowa jest bardzo rozproszona. Pojedyncze domy pojawiają się w znacznej odległości od drogi, można użyć określenia „w polu”. Wielkość działek wskazuje, że jest to zabudowa jednorodzinna niezwiązana z rolnictwem. (il. 21) W latach siedemdziesiątych tereny te miały charakter tylko rolniczy, nie występowała tu zabudowa. W 2006 roku uchwalono Plan Miejscowy Zagospodarowania Przestrzennego dla wsi Owczarnia. Wykonany zgodnie ze Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 1999 r. większość dawnych terenów rolnych przeznaczają na cele mieszkaniowe.

### Podsumowanie

Gwałtowny rozwój strefy podmiejskiej Warszawy rozpoczął się już w drugiej połowie XIX wieku. Nowe osiedla powstawały na gruntach rolnych, w wyniku parcelacji majątków, często pozostających w kłopotach finansowych. Pierwsze osiedla – letniska, miasta ogrody lokowane były przy przystankach komunikacji zbiorowej – w tamtych czasach kolejowej. Wśród sieci kolejowej Warszawy wyróżniającą rolę w rozwoju sieci osadniczej strefy podmiejskiej spełniła najnowocześniejsza w tamtej epoce linia Elektrycznej Kolei Dojazdowej. Przy jej przystankach powstawały osiedla planowane – projektowane przez znanych urbanistów – jak: Podkowa Leśna, Komorów, Michałowice. Ich struktura przestrzenna pod względem planu urbanistycznego, dostępności usług, parametrów działek – wyróżnia się harmonijnością, dostępnością i racjonalnością pośród parcelacji współczesnych.

Wzdłuż linii kolejowej nastąpił również rozwój osiedli „samorzutnych”. Powstawały one wokół przystanków kolejowych, bez planu, często wchłaniając w swoją strukturę dawne wsie rolne zlokalizowane na tym obszarze. Osiedla te rozwijały się spontanicznie, w wyniku bezplanowych parcelacji prywatnych i nie mają tak ciekawego i przemysłowego układu urbanistycznego, jak osiedla projektowane „całościowo”. Na podstawie analizy map topograficznych i planów parcelacyjnych z różnych okresów można zauważyć pewną prawidłowość ich rozwoju – etapy te są przesunięte w czasie w zależności odległości od Warszawy. Z przykrością należy

zauważyć utrzymujące się tendencje do znacznego rozpraszania struktury przestrzennej tych osiedli. Do lat 80. kiedy transport kolejowy stracił wiodącą rolę w zapewnieniu dojazdu do strefy podmiejskiej na rzecz samochodów indywidualnych, osiedla te samoistnie utrzymywały układ zwarty wokół przystanku kolejki. Współcześnie parcelowane są coraz dalej położone tereny rolne – trudne do obsłużenia infrastrukturą techniczną i skazane na transport indywidualny.

### Bibliografia

1. R. Cendrowska, *Warunki życia ludności w strefie podmiejskiej Warszawy*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza PW 1998.
2. J. Cegielski, *Dziki budownictwo na obszarze strefy podmiejskiej Warszawy w latach 1950-1960*, Warszawa: PAN, nr 5 (24), 1963.
3. I. Drexler, *Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów – Warszawa – Kraków: Wydawnictwo Zakładu im. Ossolińskich 1921.
4. S. Gzel (red.), *Idea Miasta – Ogrodu a tereny zieleni Warszawy*, Warszawa: Oddział Warszawski SARP 2002.
5. J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski XX wieku*, Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne 2003.
6. G. Grątkowski, *Architektura Podkowy Leśnej*, Podkowa Leśna: Towarzystwo Przyjaciół Miasta – Ogrodu 2002.
7. D. Kłosek – Kozłowska, *Ochrona wartości kulturowych miast a urbanistyka*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej 2007.
8. M. Krajewski, *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, Warszawa: PWN 1971
9. J. Minorski, *Formy samorzutnego zagospodarowania przestrzennego w pasie przejściowym pomiędzy wsią i miastem*, Warszawa: Komitet Architektury i Urbanistyki PAN 1964.
10. B. Pokropiński, *Kolej Wilanowska*, Warszawa: WKŁ 2001.
11. B. Pokropiński, *Kolej Grójecka*, Warszawa: WKŁ 2002.
12. B. Pokropiński, *Kolej Jabłonowska*, Warszawa: WKŁ 2004.
13. S. Różanski, *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918-1939*, Warszawa: Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk, t.1, 1968.
14. B. Wróblewski, *Podkowa Leśna Miasto – Ogród do 1939 roku*, Podkowa Leśna: Wyd. Towarzystwa Przyjaciół Miasta - Ogrodu, 2003.

Anna Majewska, dr inż. arch.  
Katedra Gospodarki Przestrzennej  
Wydział Geodezji i Kartografii  
Politechnika Warszawska