

**STAN ISTNIEJĄCY INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ
ORAZ INNE UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z OBECNEGO SPOSOBU UŻYTKOWANIA****1. PODSTAWOWE INFORMACJE O PODMIOCIE ZAMAWIAJĄCYM**

- 1.1. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. (WKD) z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim została utworzona aktem założycielskim, sporządzonym w dniu 22.12.2000 r. w formie aktu notarialnego jako Spółka ze 100%-owym udziałem PKP S.A. w kapitale zakładowym. Dnia 29.12.2000 r. Spółka została wpisana do rejestru handlowego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy. Samodzielną działalność gospodarczą rozpoczęła od dnia 01.07.2001 r.
- 1.2. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. wykonuje zadania przewoźnika kolejowego, świadcząc usługi przewozów pasażerskich dla osób zamieszkujących w południowo-zachodnim paśmie aglomeracji warszawskiej oraz zadania zarządcy infrastruktury kolejowej. Działalność prowadzona jest w oparciu o posiadane licencje i świadectwa zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
- 1.3. WKD świadczy usługi aglomeracyjnych przewozów pasażerskich dla ludności zamieszkującej w sześciu gminach oraz zachodniej części Warszawy. Oferta Spółki obejmuje przewozy na trasie Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska z odgałęzieniem w Podkowie Leśnej do Milanówka. Trasa WKD wiedzie przez obszary gmin: Michałowice, Pruszków, Brwinów, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki i Milanówek oraz dzielnice m.st. Warszawy: Włochy, Ochota i Śródmieście.
- 1.4. Linia z Warszawy do Grodziska liczy ok. 33 km, a jej odgałęzienie z Podkowy Leśnej do Milanówka – 3 km.
- 1.5. W skład linii wchodzi 4 stacje i 24 przystanki osobowe, przy czym przedmiotem szczególnego zainteresowania w ramach pracy konkursowej są następujące obiekty:
 - a) przystanek osobowy „Warszawa Aleje Jerozolimskie”;
 - b) stacja „Podkowa Leśna Główna”;
 - c) stacja „Grodzisk Mazowiecki Radońska”.

2. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY PERONOWEJ NA PRZYSTANKACH

- 2.1. Perony przystankowe na linii WKD zostały wybudowane w różnych okresach jej rozbudowy oraz funkcjonowania poszczególnych przebiegów. Ostatnie zmiany w zakresie lokalizacji peronów miały miejsce pod koniec lat 80. XX w. w związku z kompleksową naprawą torów szlakowych.
- 2.2. Nawierzchnie peronowe na większości obiektów składają się z kostki betonowej, wprowadzonej w ramach modernizacji realizowanych od 2003 r. wraz z jednoczesnym podwyższeniem wysokości peronów – oprócz nawierzchni składającej się z płyt granitowych z II połowy lat 70. XX w. na stacji „Warszawa Śródmieście WKD”, nawierzchni z płyt betonowych konstrukcyjnych z I połowy lat 90. XX w. zastosowanych na przystanku osobowym „Warszawa Raków” oraz nawierzchni asfaltowej pochodzącej z lat 70. I 80. XX w. pozostającej na przystankach: „Warszawa Zachodnia WKD”, „Michałowice” oraz „Reguły”.
- 2.3. Wyposażenie peronów jest standaryzowane i zawiera następujące elementy:
 - a) wiaty z blachy falistej;
 - b) ławki metalowe z elementami drewnianymi;
 - c) lampy oświetleniowe z obudową betonową;
 - d) konstrukcje ogrodzeniowe metalowe (wyjątek: inny rodzaj ogrodzenia na przystanku „Nowa Wieś Warszawska”);
 - e) gabloty informacyjne aluminiowe oraz metalowe;
 - f) kosze na śmieci z obudową betonową;
 - g) maszty dla kamer wideo monitoringu (na wybranych obiektach);

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
 DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- h) maszty dla głośników systemu zapowiadawczego (na wybranych obiektach);
 i) automaty biletowe.
- 2.4. Wyposażenie peronów w przypadku podjęcia do realizacji przedsięwzięcia w zakresie modernizacji obiektów małej architektury w zdecydowanej większości przeznaczone jest do wycofania i wymiany na nowe elementy.
- 2.5. W nawierzchni peronów znajdują się fundamenty dla posadowienia słupów sieci trakcyjnej.
- 2.6. Wykaz stacji i przystanków osobowych linii WKD, na których odbywają się postoje pociągów – Załącznik 8B-1.
- 2.7. Informacje o krawężniach peronowych stacji i przystanków osobowych na liniach WKD wraz z ich przystosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych – Załącznik 8B-1.
- 2.8. W związku z realizowanym od 18.08.2015 r. przedsięwzięciem inwestycyjnym obejmującym wykonanie Systemu Informacji Pasażerskiej i Monitoringu na stacjach i przystankach osobowych WKD – w ciągu 2016 r. na wszystkich obiektach peronowych zostaną zainstalowane konstrukcje wsporcze jednoramienne i dwuramienne dla tablic systemu informacji pasażerskiej, maszty dla kamer wideo monitoringu oraz zewnętrzne szafy teletechniczne (w wybranych przypadkach).

3. CHARAKTERYSTYKA PRZEWOZÓW

- 3.1. Linia kolejowa z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego liczy ok. 33 km, a jej odgałęzienie z Podkowy Leśnej do Milanówka – 3 km.
- 3.2. W skład linii wchodzi 4 stacje i 24 przystanki osobowe (łącznie 28 obiektów, na których prowadzona jest odprawa podróżnych), wyposażonych łącznie w 45 platform peronowych.
- 3.3. Przewozy pasażerskie w 2014 r. zamknęły się w liczbie 7,94 mln.
- 3.4. Średnia liczba pasażerów podróżujących w dzień roboczy kształtuje się na poziomie ok. 27 tys.
- 3.5. Liczba uruchamianych pociągów według rozkładu jazdy dla dnia powszedniego wynosi 147, natomiast w soboty, niedziele i święta – 80.
- 3.6. W tabelach 1 i 2 przedstawiono średnie wielkości dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych linii WKD będących przedmiotem Konkursu w zależności od kierunku podróży (relacji przewozu) w podziale na dzień roboczy oraz świąteczny (sobota, niedziela, święto). Na odcinku zawierającym się w granicach administracyjnych m.st. Warszawy podano częściowe dane, ograniczające się do kierunku uprzywilejowanego (charakteryzującego się znacznie większym obciążeniem względem kierunku przeciwnego).

Tabela 1 – Średnie wielkości dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych dla kierunku od Warszawy

Nazwa przystanku	Dzień roboczy		Dzień świąteczny	
	Liczba osób wsiadających	Liczba osób wysiadających	Liczba osób wsiadających	Liczba osób wysiadających
Warszawa Aleje Jerozolimskie	< 500	n/d	< 500	n/d
Podkowa Leśna Główna	< 500	> 1000	< 500	500 – 1000
Grodzisk Maz.Radońska	n/d	> 1000	n/d	500 – 1000

Tabela 2 – Średnie wielkości dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych dla kierunku do Warszawy

Nazwa przystanku	Dzień roboczy		Dzień świąteczny	
	Liczba osób wsiadających	Liczba osób wysiadających	Liczba osób wsiadających	Liczba osób wysiadających
Grodzisk Maz.Radońska	500 – 100	n/d	500 – 1000	n/d
Podkowa Leśna Główna	> 1000	< 500	500 – 1000	< 500
Warszawa Aleje Jerozolimskie	0	272	0	108

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- 3.7. Największe napełnienie w pociągach WKD występuje na szlaku Warszawa Śródmieście WKD – Komorów (i z powrotem), w tym w szczególności na odcinku Warszawa Raków – Warszawa Salomea.
- 3.8. Największa wymiana pasażerów występuje na stacjach i przystankach osobowych: „Warszawa Śródmieście WKD”, „Pruszków WKD”, „Komorów”, „Podkowa Leśna Główna” oraz „Grodzisk Mazowiecki Radońska”.

4. HISTORIA LINII

- 4.1. Historia linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej sięga początków XX w. Linia została uruchomiona 11.12.1927 r. jako pierwsza w odrodzonej Polsce normalnotorowa kolej elektryczna pod nazwą Elektryczne Koleje Dojazdowe (EKD). Jej ówczesnym właścicielem była powstała w 1918 r. spółka „Siła i Światło” S.A., w której wiodącym kapitałem był kapitał angielski. Spółka ta była inicjatorem budowy, investorem i właścicielem EKD. Pierwszy pociąg wyjechał na linię 11.12.1927 r. Budowę linii rozpoczęto w 1925 r. w Komorowie i prowadzono w obu kierunkach, tj. w kierunku Warszawy oraz w kierunku Grodziska Mazowieckiego.
- 4.2. Zbudowana linia kolejowa, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, poprowadzona od centrum Warszawy w kierunku południowo-zachodnim stała się motorem dla rozwoju terenów, przez które ją poprowadzono – w szczególności dla miast-ogrodów: Podkowy Leśnej, Komorowa czy Milanówka.
- 4.3. Tereny te były początkowo bardzo słabo zaludnione. Planowana linia musiała mieć taki przebieg, aby w możliwie najszerszym zakresie obsłużyć miejscowości już istniejące lub nowo powstające i posiadające perspektywy szybkiego rozwoju przy jednoczesnym spełnieniu warunku (w ramach uzyskanej koncesji na budowę) określającego oddalenie od najbliższej linii kolei państwowej o 2 km. Powstanie linii zbiegło się z utworzeniem osiedla „Miasto-Ogród Podkowa Leśna”. Przyjęto założenie, że podmiotem ma być pasażer – człowiek pracy dojeżdżający do Warszawy. Ponadto nowa kolej elektryczna miała być pierwszą w kraju arterią komunikacyjną zorganizowaną według najnowszych wzorów zachodnioeuropejskich.
- 4.4. Całość zajętych pod budowę terenów była do 1947 r. notarialną własnością spółki, poza miejskimi odcinkami linii w Warszawie, Milanówku i Grodzisku Mazowieckim. W październiku 1947 r. rozpoczęto proces upaństwowienia spółki akcyjnej EKD. Przejęcie przez PKP sfinalizowano w 1951 r., przekazując linię Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie i zmieniając nazwę z Elektrycznych Kolei Dojazdowych na Warszawską Kolej Dojazdową.
- 4.5. W tych strukturach WKD pozostawała do początku lat 90-tych, do chwili utworzenia z dniem 01.02.1994 r. Zakładu Eksploatacji Linii WKD i przełomowej decyzji rządu RP o restrukturyzacji i komercjalizacji Polskich Kolei Państwowych, na podstawie której majątek WKD wydzielono z majątku PKP i przekazano nowo powstałej spółce.
- 4.6. W dniu 22 grudnia 2000 r. została utworzona spółka PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., z własnym zarządem i budżetem, która działalność gospodarczą rozpoczęła w dniu 1 lipca 2001 r. Od tej pory spółka realizuje szereg działań mających na celu zaznaczenie swojej odrębności, poprawę bezpieczeństwa podróżowania oraz estetyki na stacjach i przystankach WKD.
- 4.7. W dniu 30.09.2005 r. zakończył się prowadzony od 2003 r. przez PKP S.A. proces prywatyzacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. WKD jest pierwszym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym z Grupy PKP, który opuścił holding i zmienił w 100% właściciela. Nowym właścicielem Spółki stało się Konsorcjum Samorządowe, w skład którego początkowo wchodziły: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy (ostatecznie zrezygnował z objęcia swoich udziałów) i sześć gmin leżących na trasie WKD.
- 4.8. W dniu 27.09.2007 r. własność wszystkich udziałów Spółki przeszła z PKP S.A. na nowych właścicieli – Samorząd Województwa Mazowieckiego oraz 6 gmin na trasie WKD – bez m. st. Warszawy.
- 4.9. Dzięki podpisanej w dniu 19.05.2009 r. wieloletniej umowie ramowej na finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, zapewniającej gwarancje dla realizacji inwestycji kluczowych dla dalszego stabilnego funkcjonowania i rozwoju, spółka podjęła liczne przedsięwzięcia modernizacyjne w dziedzinie taboru oraz infrastruktury kolejowej.

5. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU W MIEJSCU REALIZACJI PROJEKTU

- 5.1. Miejscem realizacji projektu jest powierzchnia platform peronów Warszawskiej Kolei Dojazdowej na stacjach i przystankach osobowych: Warszawa Śródmieście WKD, Warszawa Ochota WKD, Warszawa Zachodnia WKD, Warszawa Reduta Ordon, Warszawa Aleje Jerozolimskie, Warszawa Raków, Warszawa Salomea, Opacz, Michałowice, Reguły, Malichy, Tworki, Pruszków WKD, Komorów, Nowa Wieś Warszawska, Kanie Helenowskie, Otrębusy, Podkowa Leśna Wschodnia, Podkowa Leśna Główna,

PROJEKT WSPÓLFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY
Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- Podkowa Leśna Zachodnia, Polesie, Milanówek Grudów, Kazimierówka, Brzózki, Grodzisk Maz. Okrężna, Grodzisk Maz. Piaskowa, Grodzisk Maz. Jordanowice, Grodzisk Maz. Radońska.
- 5.2. Trasa WKD prowadzi wzdłuż południowej granicy silnie zurbanizowanego pasma osadniczego, zlokalizowanego wzdłuż linii kolejowej Warszawa-Koluszki-Katowice/Łódź i drogi wojewódzkiej nr 719 Warszawa-Pruszków-Żyrardów-Kamion. Oba te ciągi komunikacyjne odgrywają podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej tego obszaru, zaś linia WKD uzupełnia obsługę pasma osadniczego od strony południowej. Na południe od linii WKD położone jest mniejsza część jednostek osadniczych pasma.
- 5.3. Centra najważniejszych miast pasma, a więc Grodziska Mazowieckiego, Brwinowa i Milanówka oraz Pruszkowa znajdują się na północ od linii WKD w obszarze ciężenia do linii kolejowej i drogi, i jedynie w części obsługiwane są przez WKD. Natomiast Podkowa Leśna, Michałowice, Komorów (część gminy Michałowice) oraz Otrębusy i Kanie (gmina Brwinów) zdecydowanie ciężą do WKD, która stanowi dla tych miejscowości podstawowy środek komunikacji publicznej. Obszar pomiędzy omawianym pasmem osadniczym a terenami położonym na południe i wschód od nich wzdłuż Trasy Katowickiej (droga krajowa nr 8) jest słabo zurbanizowany. Również powiązania komunikacyjne obu omawianych obszarów są słabe i opierają się głównie na drogach łączących drogę nr 8 i drogę nr 719, na których nie ma komunikacji publicznej lub prowadzona jest w ograniczonym zakresie.
- 5.4. Linie kolejowe zarządzane przez spółkę WKD zlokalizowane w południowo-zachodnim paśmie osadniczym aglomeracji Warszawskiej, przebiegają przez obszar następujących miast i gmin:
- Miasto Stołeczne Warszawa (dzielnice: Śródmieście, Ochota, Włochy)
 - Gmina Michałowice
 - Miasto Pruszków
 - Gmina Brwinów
 - Miasto Podkowa Leśna
 - Miasto Milanówek
 - Gmina Grodzisk Mazowiecki
- 5.5. Biorąc pod uwagę obecny kształt i przebieg linii WKD podstawowym ośrodkiem docelowym podróży dla mieszkańców pasma pruszkowsko-grodziskiego jest Warszawa, a w szczególności jej Centrum, w którym zlokalizowane są 2 podstawowe, najbardziej obciążone przystanki WKD: Śródmieście i Ochota.
- 5.6. Zagospodarowanie otoczenia przystanków linii WKD w poszczególnych jednostkach administracyjnych:
- Miasto Stołeczne Warszawa:**
 - w Warszawie linia WKD zlokalizowana jest na pograniczu Śródmieścia i rozległych obszarów PKP w rejonie dworca Warszawa Zachodnia, następnie przecina dzielnicę Włochy, docierając do granic miasta;
 - na obszarze m.st. Warszawy zlokalizowane są liczne osiedla mieszkaniowe, a także firmy handlowe i ośrodki usługowe zlokalizowane głównie wzdłuż Alej Jerozolimskich i w rejonie dworca Warszawa Zachodnia; również rejon ulicy Łopuszańskiej jest liczącym się skupiskiem firm usługowych i przemysłowych, których pracownicy korzystają z obsługi komunikacyjnej WKD;
 - od czasu objęcia przejazdów WKD ofertą „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD”, przystanki WKD znajdujące się w granicach Warszawy wykorzystywane są przez mieszkańców do komunikacji wewnątrzmięskiej; w szczególności dotyczy to przejazdów do i od Centrum miasta z przystanków Warszawa Salomea, Warszawa Raków i Warszawa Aleje Jerozolimskie.
 - Gmina Michałowice:**
 - Gmina Michałowice składa się z 2 głównych obszarów koncentracji zabudowy mieszkaniowej, którymi są Michałowice i Komorów;
 - zabudowa gminy ma charakter jednorodzinny, ale dość intensywny; brak jest większych zakładów przemysłowych, jednakże gmina jest znacznym obszarem koncentracji firm usługowych i handlowych;
 - linia kolejowa jest głównym środkiem transportu publicznego dla gminy, a na obszarach sąsiadujących z nią mieszka około 90% ludności;
 - w Komorowie zlokalizowane jest całe zaplecze techniczne dla utrzymania infrastruktury kolejowej WKD.
 - Miasto Pruszków:**
 - miasto liczy łącznie 55,4 tys. mieszkańców, natomiast liczba mieszkańców zamieszkała w sąsiedztwie WKD sięga 20 tys.;
 - przewiduje się, że liczba ludności wzrośnie do 85-90 tys. osób i zdecydowana większość mieszkańców korzystać będzie z transportu publicznego, w tym z WKD;
 - centrum Pruszkowa położone jest w pobliżu przystanku WKD Pruszków, a ponadto do linii WKD ciężą osiedla położone na południe i wschód od niej, takie jak Malichy i Ostoja;

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- iv. w pobliżu linii WKD zlokalizowane są dwa szpitale, a także istniejące i nowo budowane obiekty sportowe i rekreacyjne, jak basen, kryty tor kolarski; główne zakłady przemysłowe miasta znajdują się w jego północnej części w pobliżu linii kolejowej, w znacznym oddaleniu od obecnego przebiegu linii WKD.
- d) **Gmina Brwinów:**
- na obszarze Gminy Brwinów zamieszkuje ok. 20 tys. mieszkańców, w tym w obszarze bezpośredniego ciężenia do linii WKD obejmującego Otrębusy, Kanie, Owczarnię i Żółwin mieszka 5-6 tys. osób;
 - obszar gminy jest obszarem o charakterze zabudowy jednorodzinnej, pozbawionym większych zakładów produkcyjnych i firm usługowych.
- e) **Miasto Podkowa Leśna:**
- miasto liczy ok. 3,7 tys. mieszkańców i jest ośrodkiem pozbawionym funkcji przemysłowych, zabudowanym domami jednorodzinnymi, zlokalizowanymi wśród zieleni; w całości znajduje się w obszarze ciężenia do linii kolejowej WKD;
 - kolej WKD jest podstawowym środkiem transportu publicznego na terenie miasta;
 - na terenie miasta linia WKD rozgałęzia się: jeden tor prowadzi do Milanówka, drugi do Grodziska Mazowieckiego;
 - poza mieszkańcami Podkowy Leśnej z WKD korzystają również mieszkańcy terenów przyległych do miasta od strony południowej, głównie Żółwina i Owczarni, gdzie obecnie mieszka ponad 2,2 tys. osób.
- f) **Miasto Milanówek:**
- miasto liczy 15,2 tys. mieszkańców, w tym na terenach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii WKD zamieszkuje 3,5 tys. osób;
 - podobnie jak w przypadku Podkowy Leśnej główną funkcją miasta jest funkcja mieszkaniowa, jednakże istnieją 2 większe zakłady produkcyjne;
 - rola WKD w obsłudze transportowej Milanówka jest ograniczona do południowej części miasta; są to tereny stosunkowo słabo zaludnione, które jednak sukcesywnie zyskują na atrakcyjności z punktu widzenia ekspansji zabudowy jednorodzinnej.
- g) **Gmina Grodzisk Mazowiecki:**
- miasto liczy ok. 28 tys. mieszkańców, a wraz z gminą ponad 38 tys.; w sąsiedztwie linii WKD zamieszkuje około 5 tys. mieszkańców Grodziska Mazowieckiego oraz blisko 5 tys. mieszkańców gminy, a więc łącznie około 10 tys. osób;
 - linia WKD przebiega przez wschodnie i południowe obszary miasta, docierając do południowych obrzeży jego centrum; są to rejon silnie zabudowane;
 - ścisłe centrum i główne zakłady przemysłowe zlokalizowane są w pobliżu stacji kolejowej PKP i na północ od torów kolejowych, jednakże mimo tego rola WKD w obsłudze transportowej miasta jest bardzo istotna;
 - w Grodzisku Mazowieckim zlokalizowane jest całe zaplecze techniczne dla utrzymania taboru i główna siedziba WKD.
- 5.7. Popyt na usługi dojazdowe z poszczególnych miejscowości stanowiących części składowe aglomeracji warszawskiej generowany jest w związku z trzema głównymi potrzebami ludności:
- podróże cykliczne związane z zatrudnieniem i edukacją;
 - podróże cykliczne i sporadyczne związane z ofertą leczniczą oraz handlową dominującego ośrodka miejskiego;
 - podróże sporadyczne i cykliczne związane z ofertą kulturalną, wypoczynkową, rozrywkową.
- 5.8. Analizowany obszar charakteryzuje się wzrastającym dużym nasileniem podróży korzystających z oferty WKD w związku z przemieszczaniem się cyklicznym z tytułu zatrudnienia oraz edukacji.
- 5.9. Na południe od linii WKD położona jest mniejsza część jednostek osadniczych pasma, natomiast centra najważniejszych miast, a więc Grodziska Mazowieckiego, Brwinowa i Milanówka znajdują się na północ od linii WKD w obszarze ciężenia do linii kolejowej i drogi wojewódzkiej nr 719, i jedynie w części obsługiwane są przez WKD.
- 5.10. Obszar objęty projektem charakteryzuje się postępującym systematycznie wzrostem liczby ludności, co w obecnej sytuacji demograficznej Polski jest zjawiskiem nietypowym, a przyczyną tej sytuacji jest rozwój gospodarczy Warszawy, która przyciąga większą liczbę osób poszukujących pracy.
- 5.11. Z uwagi na obecny kształt i przebieg linii WKD podstawowym ośrodkiem docelowym podróży dla mieszkańców pasma pruszkowsko-grodzkiego jest Warszawa, w tym w szczególności jej szeroko pojęte „centrum”.
- 5.12. Linia WKD zapewnia dogodny dojazd do licznych miejsc dziedzictwa kulturowego, historii i aktywnego wypoczynku, takich jak: Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach; Muzeum im. Anny i Jarosława Iwaszkiewiczów w Podkowie Leśnej; Izba Tradycji EKD i Galeria Instrumentów Folkowych w Grodzisku Maz; Muzeum Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie oraz Ośrodki Sportu i Rekreacji znajdujące się w Pruszkowie i Grodzisku Mazowieckim. Niezwykle cenne w kategorii architektury są miasta-ogrody: Podkowa Leśna oraz Komorów.

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- 5.13. Miasta i gminy, przez które wiedzie trasa linii WKD zamieszkuje łącznie ponad 250 tys. ludzi. Pomijając jednak podział administracyjny, a uwzględniając najbliższe sąsiedztwo trasy, pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej powinny stanowić dogodny dojazd dla co najmniej 90 tys. mieszkańców.