

**PROGRAM ROZWOJU I PROMOCJI PRODUKTU
TURYSTYCZNEGO SZLAK ZABYTKÓW TECHNIKI
ZACHODNIEGO MAZOWSZA
„INDUSTRIALNE MAZOWSZE”**



Projekt dofinansowany ze środków Samorządu Województwa Mazowieckiego

Warszawa 2009

© Copyright 2009 by Mazowiecka Regionalna Organizacja Turystyczna

01-402 Warszawa, ul. Ciołka 10A

Program rozwoju i promocji produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze” na terenie Zachodniego Mazowsza został opracowany przez zespół w składzie:

1. Iwona Majewska
2. Tatiana Telniuk
3. Radomir Broma

Niniejszy dokument został opracowany na zlecenie, przy ścisłej współpracy i wydatnej pomocy merytorycznej i organizacyjnej Urzędu Miasta Żyrardów



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	4
1.1 Założenia i cele Programu	4
1.2 Obszar i zakres Programu	5
2. Stosowane narzędzia metodologiczne	8
3. Diagnoza potencjału produktowego	10
3.1 Analiza otoczenia produktu turystycznego	10
3.2 Inwentaryzacja zabytków techniki Zachodniego Mazowsza.....	26
3.3 Analiza SWOT	69
4. Koncepcja rozwoju produktu turystycznego.	75
4.1 Cel rozwoju produktu.	78
4.2 Obszar rozwoju produktu.....	79
4.3 Segmentacja rynku.	79
4.4 Opis koncepcji, elementy i funkcjonowanie produktu.	89
4.5 Interesariusze produktu.	113
4.6 Działania na rzecz rozwoju produktu.	115
5. Założenia promocji i kreacji marki produktu turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”	123
5.1 Koncepcja promocji produktu – podstawowe narzędzia promocji	123
5.2 Główne założenia kreacji marki produktu „Industrialne Mazowsze”.	128
6. Założenia do wdrażania produktu.....	135
6.1 Koordynacja i zarządzanie produktem	135
6.2 Harmonogram wdrażania.....	137

1. WPROWADZENIE

1.1 ZAŁOŻENIA I CELE PROGRAMU

Program Rozwoju i Promocji Produktu Turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Mazowsza Zachodniego jest dokumentem strategicznym, powstałym dzięki współpracy trzech podmiotów:

- Urzędu Miasta Żyrardowa - inicjatora opracowania Programu, zaangażowanego w realizację projektu w warstwie merytorycznej, finansowej i organizacyjnej
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego - współfinansującego opracowanie Programu w ramach dotacji
- Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej – wnioskodawcy w ramach konkursu na dotacje oraz głównego merytorycznego wykonawcy projektu

Dokument jest odpowiedzią na zapisy zawarte w Strategii Rozwoju Turystyki w województwie mazowieckim, które podkreślają niewykorzystany potencjał turystyczny regionu oraz potrzebę kreowania profesjonalnych produktów turystycznych, w tym produktów wykorzystujących dziedzictwo przemysłowe Mazowsza.

Obszar Zachodniego Mazowsza jest terenem predestynowanym do wdrożenia produktu turystycznego w postaci szlaku tematycznego, wykorzystującego elementy dziedzictwa przemysłowego, z uwagi na unikalne w skali europejskiej walory turystyczne, znakomitą lokalizację i dostępność komunikacyjną oraz dość znaczny stopień istniejącego zagospodarowania turystycznego, co oczywiście nie oznacza, że dalsze inwestycje nie są konieczne.

Dokument będzie miał kapitalne znaczenie dla rozwoju turystyki industrialnej w województwie mazowieckim. Pozwoli na zbudowanie platformy współpracy wokół projektu i wspólne działanie, dzięki czemu dziedzictwo przemysłowe regionu zaistnieje w świadomości mieszkańców i turystów. Wdrożenie zapisów Programu przyczyni się do rozwoju obszaru Mazowsza Zachodniego na polu społecznym (wspólna budowa produktu turystycznego), gospodarczym (rozwój turystyki zawsze pociąga za sobą zwiększenie dochodów samorządów i mieszkańców danego obszaru), promocyjnym (Mazowsze Zachodnie będzie kojarzone z profesjonalną ofertą turystyczną i ciekawym dziedzictwem przemysłowym).

Do celów Programu Rozwoju i Promocji Produktu Turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Mazowsza Zachodniego można zaliczyć:

- Rozwój gospodarczy Mazowsza Zachodniego dzięki wykorzystaniu ekonomicznych efektów, płynących z turystyki;
- Ochronę dziedzictwa przemysłowego Mazowsza, w celu jego zachowania dla przyszłych pokoleń;
- Promocję Mazowsza Zachodniego, jako obszaru atrakcyjnego turystycznie;
- Wzrost liczby turystów odwiedzających Mazowsze Zachodnie ;
- Poprawę wizerunku obszaru, wykreowanie marki Szlaku Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”;
- Zaktywizowanie społeczności lokalnych poprzez włączenie ich w rozwój produktu turystycznego, a także w proces zarządzania;
- Rozwój społeczny gmin, związany z przeciwdziałaniem bezrobociu oraz wykluczeniu społecznemu;
- Polepszenie warunków życia mieszkańców;
- Przyciągnięcie inwestorów i inwestycji;
- Efektywne budowanie trójsektorowego partnerstwa między władzami samorządowymi, przedsiębiorcami i organizacjami pozarządowymi.

Program Rozwoju i Promocji Produktu Turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Mazowsza Zachodniego jest w pełni kompatybilny z dokumentami strategicznymi szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. Stanowi też logiczną konsekwencję zapisów występujących w tych dokumentach.

1.2 OBSZAR I ZAKRES PROGRAMU

Program Rozwoju i Promocji Produktu Turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Mazowsza Zachodniego, w sensie administracyjnym, obejmuje zasadniczo obszar sześciu powiatów: żyrardowskiego, grodziskiego, pruszkowskiego, piaseczyńskiego, sochaczewskiego i skierniewickiego, oraz dwunastu gmin: Żyrardów, Puszcza Mariańska, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Pruszków, Piaseczno, Konstancin-Jeziorna, Teresin, Sochaczew, Skierniewice, Lipce Reymontowskie. Oprócz obiektów kolejowych znajdujących się w Skierniewicach i Lipcach Reymontowskich (województwo łódzkie), administracyjnie Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” ogranicza się do województwa mazowieckiego, a właściwie do jego części

nazywanej Mazowszem Zachodnim. Termin Mazowsze Zachodnie zostaje umownie przyjęty jako najlepiej oddający położenie obszaru wchodzącego w skład projektu (część województwa mazowieckiego na zachód od Warszawy, do granic z województwem łódzkim).

Mazowsze Zachodnie nie ma historycznego rodowodu, funkcjonuje natomiast w świadomości mieszkańców obszaru. Obecnie termin Mazowsze Zachodnie coraz częściej jest używany w oficjalnym nazewnictwie, np. w nazwie żyrardowskiego muzeum: Muzeum Mazowsza Zachodniego.

Zakres tematyczny dokumentu dotyczy zdiagnozowania oraz stworzenia koncepcji szlaku turystycznego. W szczególności funkcjonowania obiektów, które na tym szlaku się znajdują. Ambicją autorów dokumentu nie jest dokonanie pełnej analizy turystycznej Mazowsza Zachodniego, ale skupienie się na możliwościach wykorzystania jego dziedzictwa przemysłowego. Inne walory, zagospodarowanie turystyczne obszaru, pozostają w sferze zainteresowania autorów dokumentu o tyle, o ile mają one wpływ na funkcjonowanie szlaku, oraz stanowią bezpośrednie jego otoczenie. Dokument w dużej mierze jest też poświęcony warstwie marketingowej szlaku, zarówno jeśli chodzi o koncepcję komercjalizacji produktu turystycznego, jak i jego wszechstronnej promocji.

W związku z powyższym dokument składa się z dwóch zasadniczych części: diagnostycznej i strategicznej. Część diagnostyczna Programu dotyczy zbadania istniejącego potencjału turystycznego, wykorzystania i zagospodarowania turystycznego obiektów, które znajdują się na Szlaku Zabytków Techniki, jak również analiza otoczenia, w którym produkt turystyczny będzie funkcjonował. Dokument zawiera także analizę kluczowych dla rozwoju produktu turystycznego obszarów: przestrzeni turystycznej, w jakiej obiekty się znajdują, oferty, którą dysponują, kapitału ludzkiego, współpracy międzysektorowej oraz wsparcia marketingowego. Cała część diagnostyczna jest niejako spięta analizą SWOT. Analiza SWOT stanowi też punkt wyjścia do części strategicznej dokumentu, która zawiera wskazania do konkretnych działań wdrożeniowych, jak również koncepcję funkcjonowania Szlaku jako produktu turystycznego oraz założenia działań marketingowych i promocyjnych.

Zakres merytoryczny projektu odpowiada zasadom planowania strategicznego i obejmuje następujące elementy:

- Opis zastosowanej metodyki opracowania dokumentu w kontekście wykorzystanych źródeł, sposobu kreacji produktu oraz etapów prac.
- Diagnozę potencjału produktowego zawierającą charakterystykę otoczenia produktu, analizę dokumentów strategicznych, analizę walorów turystycznych i stan ich zagospodarowania turystycznego.

- Koncepcję rozwoju produktu, ujmującą cel rozwoju, obszar rozwoju, opis funkcjonowania, elementy produktu, segmentację rynku, interesariuszy produktu oraz koordynację i zarządzanie produktem.
- Założenia promocji produktu turystycznego, zawierające koncepcję warstwy marketingowej i promocyjnej przedsięwzięcia.
- Wdrażanie zaproponowanej koncepcji w kontekście źródeł finansowania i harmonogramu.

Autorzy składają serdeczne podziękowania wszystkim osobom, które przyczyniły się do napisania niniejszego dokumentu w jego ostatecznej wersji, w tym uczestnikom warsztatów: przedstawicielom samorządów lokalnych, branży turystycznej i organizacji pozarządowych. Władzom i przedstawicielom Urzędu Miasta Żyrardów, w szczególności pani Sylwii Matejek-Gnacińskiej i panu Jackowi Grzonkowskiemu, składamy podziękowania za pomoc organizacyjną i merytoryczną w realizacji projektu.

2. STOSOWANE NARZĘDZIA METODOLOGICZNE

Ogólna metodyka realizacji projektu

Projekt został zrealizowany w metodzie partycypacyjno-eksperckiej, zakładającej duży udział społeczności lokalnych na każdym etapie tj. na etapie diagnozy strategicznej oraz opracowywania koncepcji strategicznej funkcjonowania oraz rozwoju produktu. Miało to miejsce podczas spotkań, wywiadów bezpośrednich, wizji lokalnej i warsztatów diagnostyczno-strategicznym, poświęconych analizie status quo oraz kreowaniu pomysłów, dotyczących funkcjonowania Szlaku Zabytków Techniki.

W efekcie część prac została wykonana przez konsultantów-ekspertów opracowujących projekt, na bazie informacji pozyskanych od mieszkańców oraz interesariuszy produktu (w postaci ankiet-zgłoszeń produktowych, spotkań bezpośrednich, wywiadów telefonicznych, spotkań warsztatowych), wizji lokalnej oraz analizy źródeł, a część została wykonana, jak wspomniano powyżej, w partnerstwie ze społecznościami lokalnymi tj. samorządami lokalnymi, branżą turystyczną oraz organizacjami pozarządowymi, działającymi na obszarze objętym projektem.

Następnie wyniki prac były prezentowane wszystkim zainteresowanym, a przekładany dokument uwzględnia zgłoszone uwagi.

Wykorzystywane źródła

Do podstawowych rodzajów wykorzystywanych źródeł należą:

- Źródła pierwotne – pozyskane w toku badań pierwotnych tj. wywiadów bezpośrednich, telefonicznych, analizy ankiet, wizji lokalnej.
- Źródła wtórne – dokumenty strategiczne krajowe, wojewódzkie, miast i gmin objętych projektem, materiały promocyjne i informacyjne, materiały prasowe, materiały statystyczne, strony internetowe etc.
- Literatura turystyczna, krajoznawcza, specjalistyczna i dotycząca zabytków, w tym zabytków techniki.

Etapy prac

Proces realizacji projektu obejmował następujące etapy:

- Etap diagnostyczny – związany z analizą stanu wyjściowego oraz oceny możliwości wykreowania markowego produktu turystycznego, zakończony analizą SWOT.

Wykorzystane na tym etapie metody prac to: wizja lokalna, spotkanie informacyjne, spotkanie warsztatowe, wywiady telefoniczne, analiza ankiet, analiza innych źródeł pierwotnych i wtórnych.

- Etap koncepcyjny – dotyczący kreacji markowego produktu turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Mazowsza Zachodniego, filozofii jego funkcjonowania oraz wdrożenia zaproponowanej koncepcji. Ten etap był w większości realizowany przez konsultantów, na bazie pozyskanych informacji.

3. DIAGNOZA POTENCJAŁU PRODUKTOWEGO

Zgodnie z zasadami konstruowania dokumentów strategicznych diagnoza stanowi punkt wyjścia i *conditio sine qua non* opracowania realnej i wiarygodnej koncepcji strategicznej. Ma to szczególne znaczenie w turystyce, z uwagi na jej interdyscyplinarność i różnorodne powiązania międzysektorowe, co powoduje konieczność uwzględnienia różnych aspektów. Ponadto ambicją niniejszego dokumentu jest wykreowanie kompleksowego markowego produktu turystycznego, jako oryginalnej kompozycji dóbr, usług i wartości, postrzeganych w kategoriach kluczowego czynnika sukcesu przedsięwzięcia, co, z kolei, wymaga dogłębnego rozpoznania status quo.

W związku z powyższym dokonano analizy strategicznej miejsc stanowiących o dziedzictwie przemysłowym obszaru Zachodniego Mazowsza, aby dokładnie rozpoznać ich potencjał. Analizą objęte zostały nie tylko atrakcje związane w sposób bezpośredni z przedmiotowym szlakiem, ale również, choć w ograniczonym zakresie, walory i atrakcje komplementarne w stosunku do głównego obszaru zainteresowań, które mogą uzupełniać i zdywersyfikować ofertę, jak również podobne produkty turystyczne z terenu Polski.

Kolejnym istotnym elementem diagnozy była analiza dokumentów strategicznych, które pokazują najważniejsze zadania realizacyjne w poszczególnych jednostkach administracyjnych. Jej celem było stworzenie podstaw do opracowania programu kompatybilnego z przyjętymi lokalnymi programami i strategiami rozwoju.

Diagnozę strategiczną zamyka analiza SWOT, która definiując mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia stanowi punkt wyjścia do opracowania koncepcji rozwoju produktu.

3.1 ANALIZA OTOCZENIA PRODUKTU TURYSTYCZNEGO

1) Turystyka a dziedzictwo przemysłowe

Pojęcie dziedzictwa przemysłowego (za Polską Organizacją Turystyczną) odnosi się do zabytków budownictwa przemysłowego i zabytków techniki. Zabytki budownictwa przemysłowego są to obiekty związane z działalnością produkcyjną: kopalnie, huty, elektrownie, różnego rodzaju fabryki przemysłu maszynowego, obiekty związane z przemysłem przetwórczym, papierniczym, włókienniczym, ceramicznym i wiele innych. Do tej grupy zabytków należy zaliczyć także obiekty związane z transportem kolejowym, rzeczny, morskim i lądowym.

Elementami dziedzictwa przemysłowego są również zabytki inżynierskie, np. mosty, wiadukty, tamy, czy urządzenia hydrotechniczne. Tę grupę zabytków określa się mianem

nieruchomych dóbr kultury. Do drugiej grupy zabytków dziedzictwa przemysłowego- zabytków techniki, należy zaliczyć obiekty będące świadectwem dziedzictwa szeroko pojętej kultury technicznej. Są to m.in. maszyny, urządzenia stanowiące wyposażenie fabryk, zbiory muzealne, pojazdy silnikowe, urządzenia kolejowe itp. Tę grupę zabytków określa się mianem ruchomych dóbr kultury. Ustawa o Ochronie Zabytków i Opiece nad Zabytkami (Dz. U. Nr 162 z 17.IX.2003 r., poz. 1568) wyróżnia następujące grupy zabytków techniki poddanych ochronie bez względu na stan zachowania:

- Nieruchome zabytki techniki będące w szczególności obiektami techniki, a zwłaszcza kopalniami, hutami, elektrowniami i innymi zakładami przemysłowymi.
- Ruchome zabytki techniki będące w szczególności: wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacji.

Zabytki techniki można również zdefiniować jako obszary, miejsca, obiekty i przedmioty ważne dla historii techniki i przemysłu oraz zjawisk społecznych i technicznych związanych bezpośrednio z ich rozwojem. Należą do nich zakłady produkcyjne, maszyny, narzędzia, urządzenia i środki transportu, komunikacji i łączności oraz wyroby przemysłowe („Mały Słownik Ochrony Zabytków”, Mieczysław Kurzątkowski).

Międzynarodowe Centrum Dokumentacji i Badań nad Dziedzictwem Przemysłowym dla Turystyki rozszerza pojęcie dziedzictwa przemysłowego o zjawiska ukształtowane w związku z produkcją przemysłową, takie jak styl życia, krajobraz, zwyczaje, tradycje, wydarzenia, twórczość artystyczna, zarówno z przeszłości, jak i współczesne.

W przypadku zabytków techniki nie należy kierować się rozróżnieniem na „dobra kultury” i „zabytki” (obiekty wpisane do Rejestru Zabytków). Zabytki techniki niekoniecznie muszą figurować w Rejestrze. Zabytki techniki to dzieła, będące świadectwem dawnej działalności technicznej.

Tradycyjne rozumienie pojęcia „zabytek” (obiekt zbudowany przed rokiem 1945) również utrudnia zrozumienie specyfiki dziedzictwa przemysłowego. Zabytkiem techniki może być np. obiekt stworzony bądź użytkowany jeszcze stosunkowo niedawno, jednak będący już świadectwem dawnej działalności technicznej. Dzieje się tak z powodu wciąż postępującego rozwoju techniki i technologii, dzięki któremu w błyskawicznym tempie obiekty wyprodukowane bądź służące do produkcji niejako „dezaktualizują” się, i stają się świadkami przeszłości.

Jak widać w powyżej przytoczonych definicjach i przykładach, w zależności od podejścia dziedzictwo przemysłowe i zabytki techniki są pojęciami szerszymi bądź węższymi. W niektórych

przypadkach obiekty architektury przemysłowej uznawane są za zabytki budownictwa przemysłowego, nie za zabytki techniki. W innym ujęciu zabytek techniki może być zarówno budynkiem, jak i maszyną, środkiem transportu etc. Dziedzictwo przemysłowe to również zwyczaje, tradycje, zjawiska społeczne, działalność artystyczna inspirowana kulturą techniczną, krajobraz ukształtowany przez działalność przemysłową. Zabytki techniki nie muszą być wpisane do Rejestru Zabytków. Ich metryka niekoniecznie jest też bardzo odległa w czasie.

Osobną kwestią jest dziedzina turystyki zwana „turystyką industrialną”, a więc turystyką uprawianą w i w oparciu o obiekty dziedzictwa przemysłowego, czy też zabytki techniki. Turystyka industrialna nie jest bynajmniej dziedziną zupełnie nową. Na masową skalę w Polsce w latach komunizmu odbywano wycieczki do zakładów przemysłowych. Ich początek sięga 1949 r., jednak na większą skalę zakłady przemysłowe otworzyły się na ruch turystyczny dopiero w latach 60-tych XX w. Uczestnicy wycieczek zapoznawali się z procesem produkcyjnym, życiem zakładów. Oczywiście przy okazji wycieczki do zakładów przemysłowych odgrywały też niemałą rolę propagandową.

Jeszcze w poprzednim ustroju tworzone placówki muzealne, których celem była ochrona ruchomych i nieruchomych zabytków techniki. Takim przykładem jest Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, utworzone w latach 80-tych XX w.. Należy jednak stwierdzić, że świadome działania mające na celu chronienie dziedzictwa przemysłowego sięgają jeszcze okresu międzywojennego (kiedy to utworzono w Warszawie Muzeum Techniki i Przemysłu). Celem takich placówek było, oprócz funkcji ochrony zabytków i ich konserwacji, również udostępnienie ich i popularyzacja wśród szerokiej publiczności. Po roku 1989 i transformacji, olbrzymia część zakładów przemysłowych na terenie kraju upadła, bądź przeszła w ręce prywatne, co często równało się zaprzestaniu produkcji. Wytworzyły się na terenie Polski nieznane wcześniej krajobrazy i tereny poprzemysłowe. Gdzieś udało się nadać obiektom przemysłowym nowe funkcje (np. Stary Browar w Poznaniu, Manufaktura w Łodzi, Stara Papiernia w Konstancinie, Fabryka Trzciny w Warszawie), wiele zabytków techniki nie udało się jednak uratować (np. parku maszynowego zakładów żyrardowskich), bądź niszczeje do dnia dzisiejszego, często mimo wpisania do Rejestru Zabytków.

Obecnie można zaobserwować ogólnosiwiatowy trend zrównujący zabytki techniki pod względem atrakcyjności turystycznej z zabytkami architektury, urbanistyki, walorami przyrodniczymi i wypoczynkowymi. Turystyka industrialna, już nie utożsamiana ze zorganizowanymi wycieczkami do zakładów pracy, przeżywa w obecnej dobie swój renesans. Turyści, dla których głównym celem podróży jest zapoznanie się z dziedzictwem przemysłowym, czy też zabytkami techniki danego obszaru, są zainteresowani wszelkimi przejawami dawnej kultury przemysłowej (techniką, procesami produkcyjnymi, zwyczajami, tradycjami, życiem robotników, budownictwem i architekturą związaną z przemysłem, zabytkowymi środkami transportu), jak również zabytkami techniki, którym nadano współcześnie nowe funkcje, często zupełnie różne od pierwotnych (np. restauracje, bądź całe centra handlowe, rozrywkowe i kulturalne w obiektach przemysłowych).

Turystyka industrialna święci triumfy na całym świecie, a w szczególności w krajach Europy Zachodniej, gdzie wiele miast o tradycjach przemysłowych, takich jak Manchester i Birmingham w Wielkiej Brytanii, miasta Zagłębia Ruhry w Niemczech, czy industrialne dzielnice takich miast jak Oslo, Berlin, Amsterdam, obecnie mają w dużej mierze nadane inne niż przemysłowe funkcje. Są to funkcje turystyczne, rozrywkowe, handlowe, mieszkaniowe (tzw. lofty) i kulturalne. Obiekty przemysłowe stają się równoprawnymi atrakcjami turystycznymi dla muzeów sztuki, wspaniałych dzieł architektury czy miejsc historycznych (doskonałym przykładem może być udostępniony dla ruchu turystycznego browar Heineken w Amsterdamie- obecnie jedna z najważniejszych atrakcji turystycznych miasta, przyciągająca tysiące turystów). Ważnym dla turystyki industrialnej zagadnieniem jest interaktywność atrakcji (obsługiwanie dawnych urządzeń, możliwość spróbowania, bądź nabycia wyrobów, przejazdy zabytkowymi środkami transportu etc.). W tej dziedzinie turystyka industrialna jest bezkonkurencyjna w porównaniu z innymi rodzajami turystyki kulturowej, co w dużej mierze stanowi o przyczynie jej sukcesów.

Turystyka industrialna, a więc wykorzystująca atrakcyjność dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki, stanowi dla wielu obszarów Polski szansę na rozwój. Wiele obiektów, miast, jak i całych regionów, po upadku przemysłu niejako zapadło w letarg. Obecnie, dzięki nadaniu im różnorodnych funkcji turystycznych, mają szansę na „nowe rozdanie”. Taka szansa stoi także przed wieloma miejscowościami Mazowsza, tradycyjnie związanymi z przemysłem, kolejnictwem, kulturą przemysłową, które transformacja i upadek tradycyjnych dla nich sektorów gospodarki po roku 1989 pozbawiła szans na rozwój.

2) Analiza zbliżonych produktów turystycznych w Polsce

Na terenie Polski funkcjonuje stosunkowo duża liczba szlaków turystycznych wykorzystujących obiekty dziedzictwa przemysłowego i różnorodne zabytki techniki. Są to produkty turystyczne o zasięgu regionalnym, ponadregionalnym i lokalnym. Niektóre z nich łączą atrakcje bardzo różnorodne, inne zaś skupiają się na konkretnym rodzaju zabytków techniki. Niniejszy podrozdział zawiera krótką analizę ośmiu wybranych szlaków turystycznych o zbliżonym do „Industrialnego Mazowsza” charakterze z terenu całego kraju.

Najgłośniejszym w ostatnich latach w Polsce produktem turystycznym bazującym na dziedzictwie przemysłowym jest Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego. Jest to właściwie sieciowy produkt turystyczny skupiający obecnie 31 atrakcji turystycznych. Są to m. in. Muzeum Produkcji Zapalek i Muzeum Historii Kolei w Częstochowie, Sztolnia Czarnego Pstrąga w Tarnowskich Górach, Zabytkowa Kopalnia Rud Srebrnośnych w Tarnowskich Górach, Zabytkowa Stacja Wodociągowa Zawada w Karchowicach, Muzeum Chleba w Radzionkowie, Koleje Wąskotorowe w Bytomiu i Miasteczku Śląskim, zabytkowe dworce kolejowe, robotnicze osiedle Nikiszowiec w

Katowicach, muza i skanseny górnicze, zabytkowe kopalnie, zabytkowe browary i muzea piwowarskie. Jak wykażą dalsze rozdziały, duża różnorodność atrakcji w przypadku śląskiego szlaku stanowi cechę wspólną z „Industrialnym Mazowszem”. Śląski Szlak Zabytków Techniki posiada znakomicie przygotowaną warstwę marketingową i wszechstronną promocję, które to czynniki zdecydowanie wyróżniają go spośród produktów turystycznych naszego kraju, jak również przyczyniają się do przemiany wizerunkowej Górnego Śląska z regionu nieatrakcyjnego w jeden z najatrakcyjniejszych turystycznie polskich regionów. Szlak oznakowany jest za pomocą drogowskich turystycznych oraz specjalnie przygotowanych, jednorodnych i atrakcyjnych wizualnie tablic informacyjnych przy każdym z obiektów szlaku. Szlak posiada własny portal internetowy, wyróżniający się znaczną interaktywnością i zawierający wszystkie potrzebne informacje. Obecnie produkt znajduje się w fazie komercjalizacji, choć oferta odbycia wycieczki Szlakiem Zabytków Techniki jest już możliwa do nabycia w wielu biurach podróży.

W południowo-wschodniej Polsce najważniejszym produktem turystycznym bazującym na dziedzictwie przemysłowym jest Szlak Naftowy. Sama nazwa wskazuje na charakter szlaku, skupiającego zabytki związane z przemysłem naftowym Podkarpacia i dawnych Kresów Wschodnich Rzeczypospolitej. Szlak Naftowy jest produktem ponadregionalnym oraz transgranicznym. Swoim zasięgiem obejmuje tereny Polski (województwo podkarpackie) oraz Ukrainy (Obwód Lwowski). Główna oś szlaku przebiega od Jasła, poprzez Krosno, Sanok, Lesko, Ustrzyki Dolne, Sambor, Borysław, Drohobycz do Lwowa. Łączy miejsca związane z powstaniem i historią przemysłu naftowego, „gorączką naftową” drugiej połowy XIX w. w ówczesnej Galicji, oraz w szczególności z postacią Ignacego Łukasiewicza, wynalazcy lampy naftowej i założyciela pierwszej na świecie kopalni ropy naftowej w Bóbrce koło Krosna. Szlak skupia m.in. skanseny przemysłowe, zabytkowe rafinerie i szyby naftowe (Sanok, Bóbrka, Ulaszowice, Chorkówka, Polanka), a także inne muzea oraz miejsca związane z przemysłem naftowym i postacią Ignacego Łukasiewicza. Szlak Naftowy posiada własną witrynę internetową, o bardzo rozbudowanej warstwie merytorycznej. Znajduje się też w fazie komercjalizacji. Część atrakcji jest oznakowana tablicami turystycznymi.

Kolejnym przykładem jest Świętokrzyski Szlak Zabytków Techniki, wykorzystujący dziedzictwo Zagłębia Staropolskiego. Szlak łączy zabytki techniki o olbrzymiej wartości dla polskiej historii i kultury. Są to: pasjonujące Muzeum Zagłębia Staropolskiego w Sielpi Wielkiej, gromadzące m. in. imponujące, zabytkowe maszyny, zabytkowy zakład hutniczy w Maleńcu, zabytkowe pozostałości Zakładu Wielkopiecowego w Bobrzy, którego początki sięgają XVI w., ruiny zabytkowej huty w Samsonowie, pozostałości zakładu przemysłowego z początku XIX w. oraz plenerowa wystawa militariów w Skarżysku- Rejowie, Muzeum Przyrody i Techniki Ekomuzeum im. Jana Pazdura w Starachowicach, jednym z elementów którego jest Zespół Wielkopiecowy, zabytkowa zapora w Brodach oraz klasycystyczne ruiny walcowni w Nietulisku. Szlak jest prezentowany na portalu turystycznym województwa. Obecnie znajduje się na etapie znakowania poszczególnych atrakcji. Jest też we wstępnej fazie komercjalizacji.

W województwie pomorskim można wymienić Szlak Zabytków Hydrotechniki oraz Szlak Latarni Morskich. Szlak Zabytków Hydrotechniki obejmuje 27 elektrowni wodnych, 6 zabytkowych kanałów, 3 akwedukty, 5 śluz, 7 mostów, 11 młynów wodnych, 1 kuźnię wodną, zaporę, twierdzę wodną i przepompownię. Ten imponujący zbiór atrakcji turystycznych turyści mogą, w zależności od wybranej trasy pokonywać pieszo, samochodem, lub kajakiem. Szlak Zabytków Hydrotechniki, podobnie jak np. Szlak Naftowy, łączy wybrane elementy dziedzictwa przemysłowego regionu, dzięki czemu zachowuje spójność i wyrazisty charakter. Do najważniejszych atrakcji szlaku można zaliczyć najstarszą działającą elektrownię Europy na rzece Słupi, największą w Polsce elektrownię szczytowo-pompową w Żarnowcu, oraz najstarszą w Polsce taką elektrownię w Żydowie. Szlak składa się z pięciu lokalnych pętli. Szlak Zabytków Hydrotechniki ma szansę stać się jedną z najważniejszych atrakcji Pomorza. Wraz z opisywanym poniżej Szlakiem Latarni Morskich jest prezentowany na internetowym portalu turystycznym województwa pomorskiego. Szlak znajduje się w fazie wdrażania. Posiada też spójną warstwę marketingową.

Szlak Latarni Morskich pozwala turystom na zapoznanie się z bardzo charakterystycznym elementem polskiego wybrzeża: z zabytkowymi latarniami morskimi. Szlak łączy 13 zabytkowych latarni (w Ustce, Czołpinie, Stilo, Rozewiu, Helu, Sopocie, Gdańsku-Nowym Porcie, Krynicy Morskiej, Gdańsku-Portu Północnym, Twierdzy Wisłoujście, Oksywiu, Jastarni i Górze Szwedów), oraz kilka innych obiektów związanych z żeglugą i rybołówstwem i pośrednio wiążących się z tematyką produktu turystycznego (punkty widokowe na Górze Rowokół i w Gniewinie, muzea oraz skanseny). Jest to szlak samochodowy i rowerowy (jego trasa pokrywa się w dużej mierze z przebiegiem międzynarodowej trasy rowerowej EuroVelo R10).

Dużym powodzeniem cieszy się Wielkopolski Szlak Wiatraczny. Szlak posiada olbrzymi, jak dotychczas niewykorzystany potencjał turystyczny. Łączy bowiem 50 zabytkowych wiatraków (koźlaków, paltraków i holendrów), co czyni go największym tego rodzaju szlakiem w całej Europie. Jak dotychczas produkt turystyczny ogranicza się do wydania mapy drogowej z zaznaczonym przebiegiem szlaku i poszczególnymi jego obiektami, jednak w przyszłości szlak ma szansę stać się prawdziwą wizytówką Wielkopolski i jej wyróżnikiem. Dużą część wiatraków można zwiedzać.

Jak dotychczas jedynym w Polsce wyznaczonym miejskim szlakiem turystycznym wykorzystującym zabytki techniki jest utworzony stosunkowo niedawno Krakowski Szlak Techniki. Dzięki powstaniu tego produktu ruch turystyczny Krakowa, przynajmniej w pewnej jego części, przeniesie się do dzielnic i miejsc jak dotychczas rzadko odwiedzanych przez turystów. Szlak łączy piętnaście zabytków techniki z terenu całego miasta. Są to: zabytkowy dworzec kolejowy z XIX w., Browar Gotzów, Podkop Talowskiego i wiadukt kolejowy (ciekawy zabytek inżynierii), elektrownia teatru miejskiego o zdumiewającej architekturze, Kuźnia Zieleniewskich, strażnica pożarnicza, wiadukt kolejowy, przepust drogowy przy ul. Miodowej, elektrownia krakowska, zabytkowa zajezdnia tramwajowa z największą atrakcją Szlaku: interaktywnym Muzeum Inżynierii Miejskiej, Gazownia Miejska, zabytkowe mosty Podgórski i Piłsudskiego, bulwary wiślane, elektrownia podgórska.

Krakowski Szlak Techniki, łączący różnorodne zabytki techniki, w dużej mierze będące też zabytkami inżynieryjnymi, jest dobrym przykładem udanej próby poszerzenia oferty turystycznej miasta. Obecnie Szlak jest już przygotowany, zarówno jeśli chodzi o oznakowanie atrakcji, jak i stworzenie spójnej warstwy marketingowej (Szlak prezentowany jest jako osobny produkt na witrynie turystycznej Krakowa).

Ostatnim przykładem szlaku turystycznego łączącego zabytki techniki jest małopolski Szlak Solny, obecnie znajdujący się w fazie projektowej. Jego zadaniem, podobnie jak Krakowskiego Szlaku Techniki, jest poszerzenie oferty miejsca oraz świadome kierowanie ruchu turystycznego w miejsca dotychczas rzadziej odwiedzane. Szlak Solny zasadniczo łączyć będzie Kraków, kopalnię soli w Wieliczce, oraz kopalnię soli w Bochni, stanowiącą nie mniejszą atrakcję turystyczną niż Wieliczka, a z powodu większego oddalenia od stolicy regionu będącą kilkakrotnie rzadziej odwiedzaną. Szlak stanowić będzie dodatkową promocję zarówno dla Bochni, jak i Wieliczki, Krakowa i całej Małopolski. Możliwość podróżowania tematycznym szlakiem turystycznym skłoni bez wątpienia dużą grupę turystów do odwiedzenia Bochni, a być może również i innych atrakcji turystycznych województwa.

Opisane powyżej szlaki turystyczne nie są jedynymi produktami turystycznymi w Polsce, które wykorzystują dziedzictwo przemysłowe. Ich prezentacja ma jedynie zobrazować skalę zjawiska. Poza omówionymi na terenie Polski występują liczne szlaki łączące zabytkowe młyny (np. Szlak Młynów Wodnych Rzeki Bystrej na Lubelszczyźnie). Wiele szlaków dopiero obecnie powstaje. Tak jest też w przypadku kilku szlaków powyżej opisanych (aktualnie są tworzone). Inne zaś przybierają obecnie formy bardziej profesjonalne, otrzymują warstwę marketingową. Dobrym przykładem szlaku, który istnieje od dawna, ale dopiero obecnie nabiera nowoczesnych kształtów, otrzymuje wsparcie marketingowe i promocyjne, jest Świętokrzyski Szlak Zabytków Techniki. Sama nazwa szlaku jest również zupełnie nowa.

Tematyczne szlaki dziedzictwa przemysłowego powstają w całej Polsce. Jak dotychczas tendencja ta omijała niestety położone centralnie Mazowsze. Stąd tak duża potrzeba stworzenia Szlaku Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”.

3) Komplementarne produkty i atrakcje turystyczne Zachodniego Mazowsza

Niniejszy podrozdział poświęcony jest analizie wybranych produktów turystycznych oraz pojedynczych, ważnych atrakcji Mazowsza Zachodniego, które można uznać za komplementarne wobec powstającego Szlaku Zabytków Techniki. Na omawianym obszarze funkcjonuje obecnie, lub znajduje się w fazie koncepcyjnej i rozwojowej stosunkowo znaczna liczba atrakcji i produktów turystycznych. Nie jest zamierzeniem twórców Szlaku Zabytków Techniki kreowanie konkurencji dla funkcjonujących atrakcji. Cel jest przeciwny: stworzenie oferty turystycznej, która będzie mogła być łączona z elementami innych produktów turystycznych. Turysta będzie mógł podróżować tylko

Szlakiem Zabytków Techniki, od atrakcji do atrakcji, bądź też wybierze tylko niektóre, interesujące go elementy oferty Szlaku, a dodatkowo, oprócz głównego celu podróży, będzie miał możliwość zapoznania się z innymi atrakcjami i produktami turystycznymi na terenie Mazowsza Zachodniego. Ten sam mechanizm powinien działać też w stronę przeciwną: turysta podróżujący np. śladami Fryderyka Chopina powinien mieć możliwość skorzystania z oferty Szlaku Zabytków Techniki, która w tym wypadku byłaby dodatkiem do głównego celu podróży. W ten sposób Szlak Zabytków Techniki nie będzie wyizolowany z otoczenia, ale będzie efektywnie wpływał na rozwój całego regionu. Należy również zwrócić uwagę, że użytkownicy i nabywcy produktów turystycznych Mazowsza Zachodniego będą korzystać w dużej mierze z tej samej infrastruktury turystycznej, paraturystycznej, a także komunikacyjnej.

W tytule podrozdziału dokonano rozróżnienia między produktami turystycznymi a atrakcjami. Fakt ten wynika z przyjętej w analizie definicji produktu turystycznego, wg której przez produkt turystyczny można rozumieć dostępny na rynku pakiet materialnych i niematerialnych składników umożliwiających realizację celu wyjazdu turystycznego. Przy takim podejściu część z miejsc odwiedzanych przez turystów na Mazowszu Zachodnim trudno uznać za kompleksowe produkty turystyczne. Inne natomiast, bazujące na ciekawych inspiracjach znajdują się na wczesnym etapie wdrażania, wobec czego w chwili obecnej nie są jeszcze gotowymi produktami.

Do ciekawych, projektowanych obecnie i wdrażanych produktów turystycznych Mazowsza Zachodniego o dużym potencjale rozwojowym należy zaliczyć: Mazowsze Chopina, Szlak Ksiąg Mazowieckich, Festiwal „Otwarte Ogrody”, Szlak Józefa Chełmońskiego, Skarbiec Mazowiecki-Szlak Warszawski Zachodni.

Wszystkie wymienione produkty turystyczne znajdują się obecnie w fazie koncepcyjnej. Jedynie miejsca związane z postacią Fryderyka Chopina funkcjonują na rynku turystycznym, spełniając kryteria produktu turystycznego wymienione w przytoczonej definicji. Do pojedynczych, istotnych atrakcji turystycznych występujących na omawianym obszarze należą m. in.: Termy Mszczonów, Uzdrowisko Konstancin, Puszcza Kampinoska, Bolimowski Park Krajobrazowy, oraz pojedyncze muzea.

Najważniejszym produktem turystycznym na terenie Mazowsza Zachodniego jest bez wątpienia Mazowsze Chopina. Produkt turystyczny ma za cel przybliżenie turystom za pomocą różnorodnych narzędzi i innowacyjnych rozwiązań postaci Fryderyka Chopina i jego twórczości, podkreślając równocześnie związki artysty z Mazowszem. Produkt obecnie jest rozwijany i przygotowywany do obchodów Roku Fryderyka Chopina 2010. Jednym z jego elementów będzie oznakowany szlak turystyczny łączący najważniejsze miejsca związane z postacią kompozytora: muzeum w Żelazowej Woli, kościół w Brochowie, pałac w Sannikach, oraz miejsca związane z Chopinem pośrednio, obrazujące niejako tło dla życia i twórczości kompozytora. Miejsca wchodzące w skład szlaku turystycznego śladami Fryderyka Chopina są zlokalizowane w niewielkich

odległościach od atrakcji Szlaku Zabytków Techniki (głównie atrakcji zlokalizowanych w Sochaczewie, jak również Muzeum OSP w Niepokalanowie). Produkt turystyczny Mazowsze Chopina jest wdrażany przez Lokalną Organizację Turystyczną „Mazowsze Chopina” przy wsparciu i współpracy m. in. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego i Narodowego instytutu Fryderyka Chopina oraz innych partnerów.

Od pewnego czasu wdrażany z dużą energią jest też produkt turystyczny o nazwie „Szlak Książąt Mazowieckich”. Szlak łączy miejsca związane z postaciami książąt mazowieckich, panującymi na Mazowszu od czasów rozbicia dzielnicowego, do I połowy XVI w. Wykorzystuje on oryginalne dziedzictwo średniowiecznego Mazowsza, zarówno materialne, jak i niematerialne, oraz współczesne wydarzenia kulturalne i rekonstrukcje historyczne nawiązujące do czasów panowania mazowieckich Piastów. Wydawany jest specjalny, bezpłatny dwumiesięcznik poświęcony promocji miejscowości znajdujących się na Szlaku, odbywają się liczne imprezy i wydarzenia w najważniejszych obiektach. Na Zachodnim Mazowszu w skład Szlaku Książąt Mazowieckich wchodzi Czersk, posiadający zachowany gotycki zamek książęcy (jest to jedno z najważniejszych miejsc Szlaku), Sochaczew, w którym znajdują się ruiny zamku (obiekt jest czeka na rekonstrukcję z przeznaczeniem na cele turystyczne), Błonie, obok którego znajduje się średniowieczne grodzisko, a także Radziejowice, Mszczonów, Nadarzyn, Piaseczno, Tarczyn, Wiskitki i Kampinos. Wszystkie wymienione miejsca wchodzi w skład jednej z pętli Szlaku: „Śladami Siemowitów”. Atrakcje Szlaku Książąt Mazowieckich w wielu przypadkach będą znajdowały się nieopodal atrakcji Szlaku Zabytków Techniki (np. w Piasecznie, Sochaczewie, Wiskitkach, położonych niedaleko Żyrardowa). Obecnie Szlak znajduje się w fazie wdrażania. Nie jest jeszcze oznakowany, ale dynamicznie się rozwija.

Produktem turystycznym o dużym potencjale rozwojowym, ale znajdującym się we wczesnej fazie koncepcyjnej, jest szlak śladami Józefa Chełmońskiego (produkt nie posiada jeszcze ustalonej nazwy). Chełmoński był jednym z najwybitniejszych polskich artystów, a na swoich płótnach uwiecznił krajobrazy właśnie Mazowsza Zachodniego. Z jego postacią związane są następujące miejsca: dwór artysty w Kuklówce (obecnie nieudostępniony do zwiedzania, choć czynione są starania o pozyskanie dworu dla polskiej kultury), grób Józefa Chełmońskiego w Ojrzeńcu, galeria obrazów malarza w pałacu w Radziejowicach, Muzeum Mazowsza Zachodniego w Żyrardowie również eksponujące dzieła artysty, zabytkowy dwór bratanka malarza Mateusza Chełmońskiego w Adamowiznie, galeria uliczna oraz pomnik Józefa Chełmońskiego w Grodzisku Mazowieckim. Szlak śladami artysty będzie więc przebiegał w samym sercu Szlaku Zabytków Techniki, co niewątpliwie może wzbogacić oferty obu produktów turystycznych.

Festiwal „Otwarte Ogrody” to wszechstronne wydarzenie kulturalne, którego ideą jest udostępnienie szerokiej publiczności prywatnych, zabytkowych ogrodów i willi w okalających Warszawę miastach-ogrodach. W projekcie udział biorą następujące miejscowości: Podkowa Leśna, Milanówek, Komorów, Zalesie Dolne, Konstancin-Jeziorna, Józefów oraz dzielnice Warszawy: Włochy i Sadyba. Festiwal odbywa się raz do roku, w każdej miejscowości w innym terminie. W prywatnych

ogrodach odbywają się wówczas koncerty, spektakle, warsztaty artystyczne, częstym elementem festiwalu są zorganizowane wycieczki piesze i rowerowe, możliwość przejazdu dorożką, bądź zabytkowymi środkami transportu, spotkania z twórcami i artystami. Festiwal cieszy się dużym powodzeniem. Istnieje również portal internetowy. Inicjatorka przedsięwzięcia promuje obecnie ideę rozwoju festiwalu, polegającą na stworzeniu profesjonalnego, sieciowego produktu turystycznego, który zawierałby w sobie sieć szlaków turystycznych, oraz pełną warstwę marketingową. Produkt ma się nazywać „Kraina Miast Ogrodów”, i w dużej mierze będzie się pokrywał z obszarem Szlaku Zabytków Techniki, a w szczególności z przebiegiem linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (Włochy, Milanówek) oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej (Komorów, Podkowa Leśna).

Również w fazie koncepcyjnej znajduje się produkt turystyczny o nazwie „Skarbiec Mazowiecki”. Będzie to zbiór różnorodnych szlaków turystycznych z terenu województwa mazowieckiego, łączący zabytkowe obiekty sakralne. Pierwszym, pilotażowym szlakiem, obecnie będącym na etapie wdrażania, będzie Szlak Warszawski Zachodni, łączący kościoły w Babicach Starych, Lesznie, Borzęcinie Dużym, Błoniu, Laskach, Rokitnie, Kampinosie. Najważniejszym obiektem na Szlaku będzie Sanktuarium św. Maksymiliana Kolbe w Niepokalanowie, już obecnie przyciągające dużą liczbę pielgrzymów i turystów. W Niepokalanowie Szlak będzie się krzyżował ze Szlakiem Zabytków Techniki (Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej). Obecnie Szlak Warszawski Zachodni jeszcze nie jest oznakowany.

Natomiast do istotnych atrakcji turystycznych obszaru Zachodniego Mazowsza można też zaliczyć Kampinoski Park Narodowy, przez który przebiega wiele szlaków turystycznych (pieszych, rowerowych, narciarskich nizinnych), i na terenie którego znajdują się Muzeum KPN i skansen puszczański w Granicy, ośrodek edukacyjny w Izabelinie, oraz muzeum w Palmirach. Z Kampinoskim Parkiem Narodowym związana jest oferta kolei muzealnej Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

Ważnym przyrodniczo terenem jest też Bolimowski Park Krajobrazowy, znajdujący się tuż za rogatkami Żyrardowa, również poprzecinany siecią oznakowanych szlaków turystycznych, doskonałych do uprawiania turystyki aktywnej.

Atrakcjami nieco innego rodzaju są Uzdrowisko Konstancin, czyli jedyne uzdrowisko województwa mazowieckiego, dysponujące tężnią solankową, parkiem zdrojowym położonym nad rzeką Jeziorką, oraz ośrodkami zdrowia, oraz Termy Mszczonów, nowy obiekt, złożony z sieci nowoczesnych, krytych i zlokalizowanych na wolnym powietrzu basenów termalnych, czerpiących z bogatych źródeł termalnych okolic Mszczonowa. Obie atrakcje zlokalizowane są w niewielkiej odległości od atrakcji Szlaku Zabytków Techniki i mogą stanowić dobre urozmaicenie oferty turystycznej Szlaku.

Na Mazowszu Zachodnim znajduje się również pokaźna liczba ważnych jednostek muzealnych, które same w sobie posiadają duży potencjał turystyczny, a które mogą stanowić ofertę komplementarną do Szlaku Zabytków Techniki. Są to m. in.: Muzeum im. Anny i Jarosława Iwaszkiewiczów w Stawisku (Podkowa Leśna, a więc na trasie WKD), Muzeum Dworu Polskiego w Pilaszkowie (niedaleko od atrakcji turystycznych Pruszkowa), Muzeum Polskiej Sztuki Ludowej oraz Muzeum Zespołu Pieśni i Tańca „Mazowsze” (oba muzea znajdują się w Otrębusach, a więc niedaleko Muzeum Motoryzacji i Techniki), Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą, prywatne muzeum sztuki w dworze w Petrykozach (należącym do aktora Wojciecha Siemiona), zupełnie wyjątkowe, podobnie, jak sam właściciel prywatne muzeum sztuki ludowej prof. Pokropka w Otrębusach.

Powyższa analiza nie jest i nie miała być szczegółową inwentaryzacją zasobów turystycznych obszaru Zachodniego Mazowsza. Zawiera ona wybór najważniejszych, zdaniem autorów dokumentu, atrakcji i produktów turystycznych (w różnych fazach rozwojowych), które w przyszłości będą mogły stanowić ofertę komplementarną do oferty turystycznej Szlaku Zabytków Techniki.

4) Analiza dokumentów strategicznych

Strategie wojewódzkie:

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020

W części diagnostycznej Strategii jako jedną ze słabych stron województwa mazowieckiego uznano zbyt małą liczbę charakterystycznych produktów regionalnych (w tym turystycznych). Zaś jako szansę dla województwa wskazano tworzenie zintegrowanych programów rozwoju i promocji obszarów oraz pasm turystyczno- kulturowych.

W kontekście „Industrialnego Mazowsza”, szczególne znaczenie mają następujące zapisy z części strategicznej dokumentu:

5) Rozwój społeczeństwa obywatelskiego oraz kształtowanie wizerunku regionu.

Celowi przypisane są m.in. następujące kierunki działań:

5.3 Promocja i zwiększenie atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej regionu w oparciu o walory środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego, wraz z działaniami:

-Wzmocnienie dotychczasowych kierunków działań samorządu, propagujących zasoby dziedzictwa kulturowego oraz rozwój kultury w regionie.

-Rewitalizacja zespołów zabytkowych i wykorzystanie ich do rozwoju funkcji turystycznych.

-Rozwój sieci szlaków turystycznych w obrębie województwa mazowieckiego, w tym sieci dróg o znaczeniu turystycznym, szlaków i ścieżek rowerowych oraz włączenie ich do sieci w sąsiednich województwach.

-Wykreowanie pasm turystyczno-kulturowych na rzecz rozwoju usług turystyczno-rekreacyjnych, przy jednoczesnym upowszechnieniu wiedzy o historii regionu i jego bogactwach.

-Promocja wartości turystycznych regionu przy użyciu reklamy i upowszechnianie wiedzy we współpracy z organizatorami turystyki.

5.4 Kształtowanie tożsamości regionu oraz kreowanie i promocja jego produktu:

-Promocja unikalnych zabytków architektury.

Strategia Rozwoju Turystyki dla Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013

W części audytowej wśród siedmiu potencjalnie największych atrakcji województwa (oprócz Warszawy) wymieniono miasto Żyrardów jako zachowaną XIX-wieczną osadę fabryczną oraz Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie.

Wśród podstawowych wniosków audytu znajdują się następujące zapisy, które mają związek z tworzoną Szlakiem Zabytków Techniki:

-Ogromne dysproporcje między posiadanym potencjałem a jego wykorzystaniem dla rozwoju turystyki. Stopień wykorzystania walorów turystycznych jest bardzo niski.

-Mała ilość zintegrowanych produktów turystycznych, zarówno produktów miejsca, jak i produktów liniowych i sieciowych opartych na unikalnych walorach naturalnych i antropogenicznych.

Wśród słabości województwa mazowieckiego wymieniono:

-Małą ilość produktów turystycznych.

-Małą ilość atrakcji i produktów turystycznych dla dzieci i młodzieży.

-Oferta produktowa nie dostosowana do potrzeb odbiorców.

-Brak oznakowania dróg i atrakcji w terenie.

Szansa dla rozwoju turystyki upatrywana jest trendach w turystyce europejskiej.

W części strategicznej dokumentu znajdują się m.in. następujące Cele Operacyjne wraz z Działaniami:

1.1 Tworzenie nowych produktów turystycznych opartych na walorach naturalnych i antropogenicznych województwa.

1.1.2 Stymulowanie powstawania zintegrowanych produktów turystycznych – tj. strefowych, liniowych sieciowych równomiernie na terenie całego województwa.

1.1.3 Wsparcie procesów przekształcania atrakcji w kompleksowe produkty turystyczne.

1.2 Poprawa jakości funkcjonujących produktów turystycznych

1.2.1 Wspieranie powstawania produktów markowych.

1.2.2 Tworzenie pakietów tematycznych

1.2.3 Wzbogacanie produktów o nowe elementy w celu uzyskania efektów komplementarności

4.1 Zwiększenie dostępności turystycznej województwa.

4.1.4 Promowanie szerokiej całorocznej dostępności miejsc i atrakcji turystycznych.

4.1.5 Wspieranie rewitalizacji i rozwoju linii kolei wąskotorowych

Strategie powiatowe:

Strategia Rozwoju Powiatu Żyrardowskiego

W części diagnostycznej dokumentu zwrócono uwagę na wysokie walory antropogeniczne powiatu, jednak słabą ich promocję i zły stan zachowania. Szans na rozwój powiatu upatruje się w utworzeniu centrum informacji turystycznej, rozwoju bazy rowerowej oraz współpracy z organizacjami turystycznymi.

W części strategicznej wyróżniono m.in. następujące cele operacyjne wraz z zadaniami, które nabierają szczególnego znaczenia w kontekście „Industrialnego Mazowsza”:

- Cel operacyjny Tworzenie warunków dla rozwoju kultury, sportu i turystyki.
 - Zadanie a: Współudział w organizowaniu imprez turystycznych, kulturalnych i sportowych.
 - Zadanie b: Opracowanie Strategii Rozwoju Turystyki na terenie Powiatu Żyrardowskiego.

- Cel operacyjny Poprawa połączeń kolejowych.
 - Zadanie a: Włączenie Żyrardowa do systemu Szybkiej Kolei.
- Cel operacyjny: Promocja powiatu w zakresie rozwoju gospodarczego.
 - Zadanie d: Publikacje promocyjne Powiatu Żyrardowskiego.

Strategia Rozwoju Powiatu Grodziskiego

Do mocnych stron powiatu zaliczono m.in. obiekty zabytkowe i muzea (przede wszystkim J. i A. Iwaszkiewiczów), zaś do słabych brak bazy hotelowej oraz gospodarstw agroturystycznych, a także brak ścieżek rowerowych. Jako szansę na rozwój powiatu wskazano możliwość powiązania oferty turystycznej z atrakcjami obszarów przyległych do powiatu.

Poniżej znajdują się wybrane cele operacyjne oraz przypisane im zadania z części strategicznej dokumentu, które mają znaczenie dla procesu kreowania produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze”:

- Cel operacyjny: Ochrona, kształtowanie i wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego z poszanowaniem dziedzictwa kulturowego i naturalnego.
 - Stworzenie programu wykorzystania środowiska przyrodniczego i kulturalnego dla rozwoju rekreacji i turystyki.
 - Promocja walorów przyrodniczych i kulturalnych powiatu.
 - Tworzenie ciągów turystycznych i edukacyjnych.
- Cel operacyjny: Podniesienie znaczenia kultury, jako czynnika wpływającego na rozwój społeczno- gospodarczy.
 - Stworzenie kulturalnych ścieżek edukacyjnych.
 - Promocja rozwoju kultury i turystyki w powiecie, w tym agroturystyki.
 - Udział w targach i wystawach.

Strategia Rozwoju Powiatu Pruszkowskiego do 2025 roku

W części diagnostycznej wskazano następujące mocne strony powiatu: dogodne położenie i połączenia komunikacyjne, tradycja przemysłowa w powiecie, znaczna ilość zabytków i obiektów kultury, muzea etnografii, motoryzacji i starożytnego hutnictwa. Słabe strony: niewykształcona baza rekreacyjno- wypoczynkowa, niewystarczająca liczba gospodarstw agroturystycznych, niewystarczająca liczba ścieżek rowerowych, brak oferty inwestycyjnej i turystycznej, brak promocji, zbyt mało miejsc przystosowanych do spędzania wolnego czasu, zły stan budynków.

W kontekście Szlaku Zabytków Techniki, można wymienić następujące cele operacyjne z przypisanymi im zadaniami, które zapisano w części strategicznej Strategii Rozwoju Powiatu Pruszkowskiego:

- Cel operacyjny: Rewitalizacja terenów Powiatu Pruszkowskiego.
 - Rozbudowa i modernizacja terenów przemysłowych.
 - Remonty budynków i obiektów, w tym również zabytkowych.
- Cel operacyjny: Zachowanie i rozwijanie dziedzictwa kulturowego.
 - Tworzenie instytucji muzeów i izb pamięci.
 - Wspieranie działań Regionalnej Organizacji Turystycznej.
 - Pozyskiwanie sponsorów, inwestorów wspierających kulturę.
- Cel operacyjny: Wspieranie rozwoju turystyki.
 - Wspieranie rozwoju bazy noclegowej.
 - Stworzenie oferty rekreacyjno- turystycznej dla mieszkańców.
 - Organizowanie ponadlokalnych imprez i wydarzeń turystycznych i kulturalnych.
- Cel operacyjny: Poprawa wizerunku powiatu wraz z jego promocją.
 - Wykreowanie regionalnej imprezy promocyjnej.
 - Kreowanie kulturowego i rekreacyjnego wizerunku powiatu.
 - Wdrażanie ścisłej współpracy gmin i powiatu.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Piaseczyńskiego

W analitycznej części dokumentu jako mocne strony powiatu wymieniono m.in. dużą liczbę obiektów o wysokich wartościach kulturowych, historyczny szlak turystyczny Wilanów- Konstancin – Jeziorna- Góra Kalwaria- Warka, Piaseczyńską Kolej Wąskotorową, obiekty sportowo- rekreacyjne Piaseczna i Góry Kalwarii, rozwój bazy turystyczno- rekreacyjnej. Do słabych stron zaliczono m.in.: skromną bazę turystyczno- rekreacyjną, niski standard niektórych obiektów, a także brak kompleksowej informacji turystycznej.

W części strategicznej dokumentu wskazano następujące cele operacyjne wraz z przypisanymi im zadaniami, które można wymienić jako mające związek z tematyką tworzonego Szlaku Zabytków Techniki:

- Cel operacyjny: Promocja walorów przyrodniczych i kulturowych oraz zagospodarowania rekreacyjno- turystycznego powiatu.
 - Opracowanie koncepcji rozwoju turystyki na terenie powiatu piaseczyńskiego.
 - Utworzenie Centrum Turystyki w Konstancinie- Jeziornie.
 - Wykreowanie wizerunku powiatu jako atrakcyjnego terenu rekreacji i turystyki.
- Cel operacyjny: Odnowa zagospodarowania rekreacyjnego i turystycznego w istniejących ośrodkach.

- Dostosowanie istniejącej bazy rekreacyjno- turystycznej do wymogów ochrony środowiska.
- Budowa Centrum Rekreacyjno- Uzdrowiskowego w Konstancinie- Jeziornie, obejmującego m.in. Park Zdrojowy i Tężnię Solankową.
- Wykorzystanie Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej do celów turystycznych.
- Koordynowanie budowy ścieżek rowerowych.
- Stymulowanie rozwoju inwestycji rekreacyjno- wypoczynkowych.

Strategia Rozwoju Powiatu Sochaczewskiego na lata 2008-2013

Część analityczna dokumentu zakończona jest konkluzją, wedle której jedną z głównych szans rozwojowych powiatu jest wykorzystanie wysokiego potencjału turystyczno- rekreacyjnego, m.in. dzięki sprzyjającemu położeniu niedaleko ważnych szlaków komunikacyjnych oraz wysokim walorom turystycznym .

Jednym z celów strategicznych, który można wskazać w kontekście kreacji produktu turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” jest:

- Budowa i modernizacja infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.

Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Skierniewickiego na lata 2007-2013

W kontekście Szlaku Zabytków Techniki można wskazać następujące działania z części strategicznej Planu Rozwoju Lokalnego Powiatu Skierniewickiego:

- Unowocześnienie lub przywrócenie do życia obiektów dziedzictwa kulturowego.
- Rozwój turystyki: agroturystyki oraz turystyki kwalifikowanej zarówno pieszej jak i rowerowej.
- Rozwój infrastruktury turystycznej w ramach programów odnowy dziedzictwa kulturowego.
- Poprawa konkurencyjności produktów i usług turystycznych.
- Promocja powiatu skierniewickiego

2.2 INWENTARYZACJA ZABYTEKÓW TECHNIKI ZACHODNIEGO MAZOWSZA

1) Zabytkowa osada fabryczna w Żyrardowie	
Podstawowe dane	Urząd Miasta Żyrardowa Plac Jana Pawła II nr 1 96-300 Żyrardów urząd@zyrardow.pl tel.: 46-858-15-00 fax.: 46-858-15-11
Charakterystyka atrakcji	W 1833 r. na terenach wchodzących w skład dóbr Guzowskich (ich właścicielami byli hr. Łubieńscy), w osadzie Ruda Guzowska otwarto Fabrykę Wyrobów Lnianych, największy w Królestwie Polskim ośrodek włókienniczy. Pierwszym dyrektorem technicznym nowopowstałej fabryki był Filip de Girard, francuski wynalazca, od którego nazwiska pochodzi nazwa miasta. W r. 1845 Żyrardów uzyskał połączenie kolejowe dzięki budowie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. W 1857 r. fabrykę nabyli pochodzący z Moraw przedsiębiorcy Karol August Dittrich i Karol Teodor Hiele. Od tego momentu nastąpił dynamiczny rozwój fabryki oraz osady fabrycznej dla robotników, z zapewnieniem pełnej opieki socjalnej. W r. 1883 miał miejsce w Żyrardowie strajk szpularek, pierwszy w Królestwie powszechny strajk. W r. 1900 zakłady zdobyły prestiżową nagrodę Grand Prix na wystawie światowej w Paryżu, a niedługo potem otrzymały tytuł „Dostawcy dworu Jego Cesarskiej Mości”. Początek XX w. przynosi dalszą rozbudowę fabryki, m. in. o Nową Przędzalnię, jeden z pierwszych w świecie budynków żelbetowych. W 1916 r. Żyrardów uzyskał prawa miejskie. Dwudziestolecie międzywojenne przyniosło czasową nacjonalizację fabryki. Wraz z wielkim kryzysem nadszedł również trudny czas dla Żyrardowa. Po II wojnie światowej zakłady żyrardowskie uległy upaństwowieniu. Po transformacji, w 1997 r., zakłady upadły. Od 2004 r. trwa systematyczna i postępująca rewitalizacja osady fabrycznej i zabudowań fabryki, wraz z nadaniem im nowych funkcji. Zabytkowe centrum Żyrardowa stanowi najlepiej zachowaną w skali Europy XIX- wieczną osadę fabryczną. Żyrardów to miasto jednej fabryki, stanowiącej serce miasta. Wyróżnia się w Żyrardowie uporządkowany układ urbanistyczny, który wyznaczają dwie osie. Oś północ-południe, wyznaczona jest przez rzekę Pisię Gągolinę, wykorzystywaną do celów produkcyjnych, oraz dawną drogę z Guzowa do Mszczonowa, która dzieli miasto na część fabryczną - zachodnią, oraz część mieszkalną i usługową. Druga, prostopadła oś wyznaczona jest przez kościół MB Pocieszenia oraz centralnie

położony pl. Jana Pawła II. Miasto można również podzielić na trzy wyróżniające się części: mieszkalną dla robotników, część fabryczną oraz część urzędniczą i rezydencjonalną dla dyrekcji fabryki, zlokalizowaną pomiędzy dwiema częściami fabryki: Centralą - z olbrzymimi gmachami Starej i Nowej Przędzalni oraz Bielnikiem, połączonych zachowanymi torami kolejowymi. Część urzędniczą tworzy Park Miejski z dawną rezydencją Karola Dittricha (obecnie Muzeum Mazowsza Zachodniego), wille dyrektorskie, Kantor - mieszczący dawniej biura, oraz Pałac Tyrolski. Osada fabryczna w swojej części robotniczej dzieli się na wyraźne, prostokątne kwartały, z jednolitą, piętrową zabudową mieszkaniową z czerwonej cegły.

Na placu przed dworcem kolejowym w Żyrardowie rozpoczyna się Miejski Szlak Turystyczny „Spacer po XIX- wiecznej osadzie fabrycznej”, oznakowany dwujęzycznymi tablicami (umieszczonymi na elewacjach obiektów oraz w formie tablic wolnostojących) opisującymi historię miasta oraz prezentującymi jego dziedzictwo. Trasa szlaku przechodzi przez wszystkie najważniejsze punkty miasta, przez osadę dla robotników, plac Jana Pawła II, zabudowania fabryczne oraz dzielnicę urzędniczą.

Poniżej, zgodnie z przebiegiem szlaku opisane są poszczególne obiekty i miejsca stanowiące ważne elementy dziedzictwa miasta, ze wskazaniem na zabytki techniki:

1. Dworzec Kolejowy (opisany w karcie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej)
2. Domy robotnicze, zgromadzone w kwartałach, zbudowane z czerwonej, radziejowickiej cegły. Najstarsze pochodzą z 1867 r. Pośrodku kwartałów znajdują się drewniane, piętrowe komórki z galeryjkami (domy nie są podpiwniczone). W każdym domu mieszkało po kilka rodzin. Między budynkami wygospodarowane są ogródki. Często w budynkach znajdowały się również warsztaty tkackie. W dużej mierze obecni mieszkańcy są potomkami robotników żyrardowskiej fabryki. Wielu dobrze pamięta pracę w zakładach.
3. Neogotycki kościół pw. św. Karola Boromeusza z 1891 r.
4. Szpital fabryczny zbudowany w latach 1892-94, z czerwonej cegły. Wówczas był to obiekt bardzo nowoczesny. Jest dowodem dbałości dyrekcji o pracowników fabryki.
5. Gabinet pisarza Pawła Hulki-Laskowskiego (1888-1946 r.), znajdujący się w jednym z domów osiedla robotniczego. Wchodzi w skład Muzeum Mazowsza Zachodniego.
6. Szkoły fabryczne: Kantoratschule, Nowa Szkoła i Stara Szkoła. Wszystkie architektonicznie wpisują się w okoliczną zabudowę. Powstały w końcu XIX w. dla dzieci robotników.
7. Kościół parafialny pw. MB Pocieszenia- projektu Józefa Piusa Dziekońskiego. Jeden z największych kościołów Mazowsza, neogotycki. Jego ciekawostką są piękne witraże, zaprojektowane przez J. Mehoffera.
8. Plac targowy (obecnie Jana Pawła II)- centralne miejsce Żyrardowa, między kościołem farnym a zabudowaniami fabryki.
9. Ochronka i Babiniec - budynki zlokalizowane przy gł. placu. Ochronka wybudowana została w 1875 r., i do dzisiaj pełni rolę przedszkola. Babiniec wzniesiono dla wychowawczyń pracujących w Ochronce.
10. Dom Ludowy im. Karola Dittricha - otwarty w 1913 r., nosi cechy modernistyczne. Obecnie Centrum Kultury oraz Kino Len.
11. Magistrat - narożny gmach w stylu neogotyckim, wybudowany w 1910 r. Obecnie, zgodnie z pierwotnym

przeznaczeniem siedziba Urzędu Miasta.

12. Ulica Wiskicka - główna arteria i oś miasta, dawny trakt z Sochaczewa do Mszczonowa.
13. Resursa - budynek z czerwonej cegły, pełniący dawniej funkcje klubu i kręgielni. Zachowane przebogate wnętrza. Obecnie budynek przeznaczony jest do rewaloryzacji.
14. Pałacyk Tyrolski z lat 1867-71 - obecnie rewaloryzowany obiekt rezydencjonalny, otynkowany, o bogato zdobionych elewacjach.
15. Budynek dawnej administracji z r. 1908, przeznaczony na biura administracyjne fabryki.
16. Kantor - zbudowany w r. 1885 na planie litery „H”. Dawniej siedziba dyrekcji.
17. Wille dyrektorskie z lat 80-tych XIX w. - zespół siedmiu reprezentacyjnych, dwupiętrowych budynków mieszkalnych wzniesionych w stylu renesansu francuskiego. Dawniej przeznaczone dla kadry dyrektorskiej, obecnie znajdują się w nich mieszkania komunalne.
18. Willa Haupta - głównego dyrektora fabryki, z r. 1890, w stylu szwajcarskim.
19. Straż Ogniowa z wozownią - Fabryczna Ochotnicza Straż Ogniowa w Żyrardowie założona została w 1884 r. przez Karola Dittricha jr. Budynki z czerwonej cegły, z szachulcowymi piętrami, dobrze zachowane. Obecnie warsztaty samochodowe.
20. Zespół zabytkowych budynków dawnego Bielnika - pierwsze budynki nad rzeką Pisią Gągoliną powstały jeszcze w pierwszej połowie XIX w. Ich funkcją było suszenie przędzy i bielenie tkanin (stąd nazwa). Ostateczny kształt zabudowaniom Bielnika nadały przebudowy na przełomie XIX i XX w. Najciekawsze są budynki działu sprzedaży (1886 r.), dawnego magazynu tkanin z ok. 1890 r., budynek bielnika przędzy z 1910 r., farbiarnia z 1900 r. oraz przyszygarka z r. 1912. W budynku dawnej drukarni tradycje przemysłowe Żyrardowa podtrzymuje Fabryka Wyrobów Lnianych Żyrardów Sp. z o. o., należąca do firmy Green Development. Na terenie Bielnika funkcjonuje nowoootarty Sklep Wokulskiego, gdzie nabyć można produkty fabryki, jak też zapoznać się z historią zakładów. Wystrój sklepu stylizowany jest na XIX- wieczny. Inspiracją były zdjęcia dawnych wnętrz sklepów handlujących wyrobami zakładów żyrardowskich. Są również plany, by na terenie Bielnika utworzyć nowoczesne Muzeum Lnu, gdzie odwiedzający będą mogli się zapoznać z techniką produkcji wyrobów lnianych. Bielnik jest połączony kilkusetmetrowym odcinkiem torów kolejowych z Centralą Zakładów.
21. Willa Reprezentacyjna Karola Dittricha jr. - zbudowana w latach 1885-1890 dla właściciela fabryki. Willa spełniała funkcję reprezentacyjną, w niej zapadały najważniejsze decyzje dotyczące fabryki. Od 1961 r. siedziba muzeum - obecnie Muzeum Mazowsza Zachodniego. Jednym z najważniejszych eksponatów Muzeum jest Panorama Żyrardowa z 1899 r., zamówiona na wystawę światową w Paryżu w 1900 r. Jest to prawdziwe dzieło sztuki, dzięki któremu zwiedzający mają możliwość zapoznania się z urbanistyką miasta. Oprócz tego Muzeum dysponuje kolekcją dawnych zdjęć miasta, fabryki, mieszkańców, oraz pięknymi wyrobami lnianymi żyrardowskich zakładów. Willa położona jest w zabytkowym, ogrodzonym parku krajobrazowym projektu Karola Sparmana, zrewaloryzowanym w latach 2004-2007. Jego atrakcją jest cenny zabytek hydrotechniki: jaz Luca na rzece Pisi Gągolinie, dzięki któremu istnieje znacznych rozmiarów zbiornik wodny na wysokości Centrali fabryki (wykorzystywany niegdyś w cyklu produkcyjnym).
22. Kościół ewangelicki pw. Wniebowstąpienia Pańskiego - z r. 1898 proj. Lessnera.
23. Pralnia i łaźnia - budynek z lat 80-tych XIX stulecia, wzniesiony dla pracowników fabryki. Znajdowały się w

nim pralnia, kąpielisko i sauna. Obiekt funkcjonował do lat 80- tych XX w.

24. Pończoszarnia - zbudowana w 1870 r. , później rozbudowana. Działała jako wyodrębniona jednostka fabryki, w pewnym momencie zatrudniając 1600 pracowników.

25. Stara Przędzalnia - pięciopiętrowy gmach z 1833 r. wzniesiony wg projektu Jana Jakuba Gaya, warszawskiego architekta, wielokrotnie przebudowywany, połączony mostkiem z Nową Przędzalnią. W latach 2005-2009 zrewaloryzowany dzięki firmie państwa Błażejewskich, z nadaniem nowych funkcji – usługowo- mieszkaniowych (tzw. lofty).

26. Nowa Przędzalnia - wzniesiona w latach 1910-14 jako najnowocześniejszy budynek żyrardowskiej fabryki. Obecnie rewaloryzowany przez spółkę Green Development. Nowa Przędzalnia pomieści mieszkania- lofty. Był to jeden z pierwszych w Polsce budynków żelbetowych. Na jego dachu znajdował się olbrzymi zbiornik wodny wykorzystywany w produkcji lnu oraz roślina roślinność, pełniąca bardziej funkcje stabilizatora budynku.

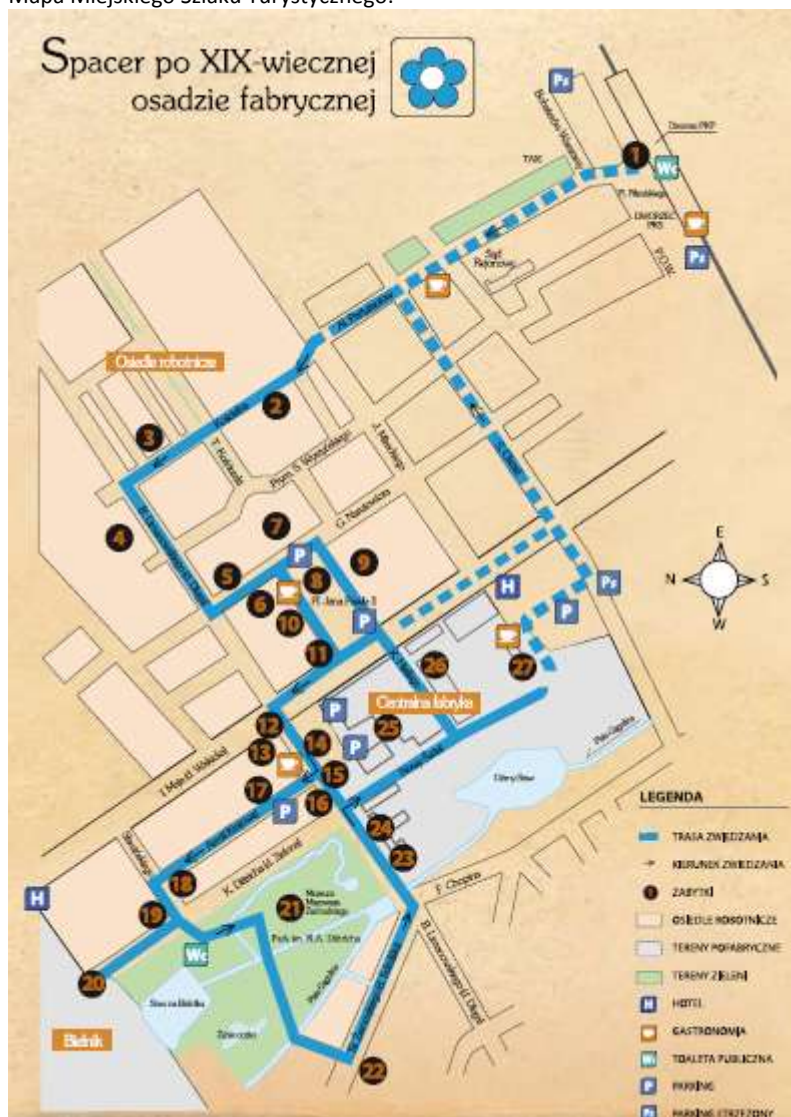
27. Budynek fabryczny - wzniesiony w 1860 r. jako przędzalnia, zbudowany z czerwonej cegły. Pierwszy zrewitalizowany obiekt na terenie żyrardowskiej fabryki (przez rodzinę Błażejewskich). Pełni funkcje mieszkalno-usługowe. W przyziemiu znajduje się znakomita restauracja „Szpularnia”. Przed budynkiem stoi współczesny pomnik szpularki.

Żyrardów posiada olbrzymi, na razie niewykorzystany potencjał turystyczny związany właśnie z dawnym życiem miasta, fabryki, jego zabudową i urbanistyką. Bardzo interesujące są zagadnienia związane z organizacją pracy w fabryce i cyklem produkcyjnym (prace przygotowawcze prowadzone były w roszarni, skąd przewożono kolejną surowiec do Centrali, a następnie do Bielnika, by wyrabiać produkt finalny, skąd trafiał dzięki boczniczy kolejowej Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej na rynki zbytu). Niestety nie zachował się do naszych czasów zabytkowy park maszynowy samej fabryki, zniszczony po upadku zakładów w r. 1997 (część udało się uratować dzięki przekazaniu Centralnemu Muzeum Włókiennictwa w Łodzi). Równie interesująca jest historia życia codziennego robotników oraz dyrektorów fabryki, możliwa do rekonstrukcji dzięki fotografiom, zachowanej zabudowie mieszkaniowej i publicznej, zrekonstruowanym wnętrzom mieszkania robotniczego w Muzeum Mazowsza Zachodniego oraz Gabinetie Pisarza Pawła Hulki- Laskowskiego, oraz dzięki spuściźnie literackiej i etnograficznej. Duży potencjał można wiązać również z postaciami ważnymi w historii Żyrardowa: Pawłem Hulką-Laskowskim, Filipem de Girardem, rodzinami Dittrichów i Hiellów, a także z wielokulturowym charakterem przemysłowego miasta (mieszkali i pracowali w Żyrardowie Polacy, Niemcy, Czesi, Anglicy, Szkoci, Francuzi, Żydzi i Rosjanie).

Osada fabryczna w Żyrardowie może i powinna być centrum Mazowieckiego Szlaku Zabytków Techniki. Stąd łatwo można przemieścić się do innych miejsc szlaku, tutaj też ma powstać Centrum Informacji Turystycznej m. In. gromadzące informacje o dziedzictwie przemysłowym z terenu całego regionu.

Dostępność komunikacyjna	Żyrardów posiada znakomite połączenie kolejowe z Warszawą i Łodzią. Pociąg Intercity dojeżdża do dworca w Żyrardowie z Dworca Centralnego w Warszawie w około pół godziny. Około dwadzieścia minut dłużej jedzie z Warszawy do Żyrardowa pociąg Kolei Mazowieckich. Samochodem lub autokarem można dotrzeć do Żyrardowa z Łodzi i Warszawy drogą nr 719. Problemem jest brak obwodnicy miasta, przez co w godzinach szczytu główne drogi są zakorkowane. Obecnie rozpoczęły się prace budowlane związane z budową obwodnicy miasta. W niedalekiej odległości od miasta (7 km) będzie przebiegała trasa autostrady A2. Żyrardów jest również skomunikowany z okolicznymi miastami (m.in. z Sochaczewem) dzięki autobusom PKS i prywatnym liniom autobusowym. Na terenie miasta kursują autobusy komunikacji miejskiej.
Oznakowanie	Żyrardów posiada system informacji miejskiej, dzięki któremu na drogowskazach w przestrzeni miasta bez problemu można dotrzeć do budynków użyteczności publicznej. Są też oznaczone nazwy ulic. Żyrardów posiada bardzo atrakcyjne tzw. "witacze", czyli duże wolnostojące tablice witające podróżnych na drogach wlotowych do miasta. Na żyrardowskich "witaczach" przedstawiona jest wzmiankowana wyżej Panorama Żyrardowa z r. 1899. Jako element oznakowania należy również wymienić Miejski Szlak Turystyczny.
Dostępność dla turystów	Zabytkowa osada w Żyrardowie jest w dużym stopniu dostępna do zwiedzania. Zarówno tereny fabryczne, jak i kwartały zabudowy mieszkaniowej, park i willa Karola Dittricha, kościoły, są łatwo dostępne. Atutem miasta są niewielkie odległości między poszczególnymi walorami. Osoby niepełnosprawne mogą mieć trudności w pokonywaniu przeszkód architektonicznych, chociaż w wielu miejscach istnieją już podjazdy umożliwiające poruszanie się na wózkach inwalidzkich. W Żyrardowie funkcjonuje aktywny oddział PTTK, dzięki czemu istnieje możliwość wynajęcia usług przewodników turystycznych przez turystów. Muzeum Mazowsza Zachodniego jest czynne we wtorki, czwartki i piątki w godz. od 9.00 do 16.00, w środy od 9.00 do 17.00, zaś w soboty i niedziele w godz. od 11.00 do 17.00. Istnieje możliwość zwiedzania indywidualnego bądź z przewodnikiem. Gabinet Pisarza Pawła Hulki-Laskowskiego jest czynny we wtorki i czwartki od godz. 10.00 do 14.00.
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Na terenie ścisłego centrum Żyrardowa, czyli zabytkowej osady fabrycznej nie ma obiektów noclegowych (być może hotel powstanie w przyszłości na terenach fabryki), co jest dużą niedogodnością w kontekście możliwości rozwoju turystyki w mieście. Poza osadą fabryczną istnieją 4 średniej wielkości obiekty noclegowe o łącznej liczbie ok. 200 miejsc noclegowych. W kwestii istniejącej bazy gastronomicznej na uwagę zasługują kawiarnia i herbaciarnia „Tygielek” mieszcząca się przy placu Jana Pawła II, oraz elegancka restauracja „Szpularnia” w jednym z budynków fabrycznych. Ponadto w Żyrardowie znajduje się restauracja Mc Donald's, oraz kilka innych obiektów gastronomicznych. W Żyrardowie jak dotychczas nie ma punktu informacji turystycznej. Przy głównym placu jeden z budynków zostanie przystosowany na cele Centrum Informacji Turystycznej, które w swojej ofercie będzie miało również pamiątki oraz w budynku będą znajdowały się publiczne toalety. Na terenie Bielnika funkcjonuje nowootwarty sklep z pamiątkami i wyrobami Fabryki Wyrobów Lnianych pod nazwą „Sklep Wokulskiego”, nawiązujący wystrojem do XIX-wiecznych wnętrz sklepowych. Ogólnodostępne toalety znajdują się na dworcu kolejowym, Centrum Kultury w Żyrardowie oraz w Muzeum Mazowsza Zachodniego.
Wydarzenia	Jeśli chodzi o wydarzenia wiążące się z tematyką i ideą Szlaku Zabytków Techniki, z pewnością na uwagę zasługują żyrardowskie obchody Europejskich Dni Dziedzictwa. Główną, coroczną już atrakcją obchodów jest znakomita rekonstrukcja historyczna strajku szpularek, mająca miejsce na pl. Jana Pawła II. Z wydarzeń mających miejsce w Żyrardowie warto również wymienić letnie, niedzielne koncerty fortepianowe na tarasie willi właściciela fabryki w Parku Dittricha.

Mapa Miejskiego Szlaku Turystycznego:



Od lewej: zabudowa dawnej fabryki z torami kolei normalnotorowej; urządzenia hydrotechniczne w Parku; Fabryka Wyrobów Lnianych ze Sklepem Wokulskiego:



Po lewej zdjęcie lotnicze osady fabrycznej; po prawej panorama Żyrardowa z końca XIX w.:



Po lewej przykład zabudowy osady robotniczej; po prawej jedna z tablic Miejskiego Szlaku Turystycznego:



Po lewej kościół farny; po prawej Willa Dittrichów - obecnie Muzeum Mazowsza Zachodniego:



2) Kolej Warszawsko- Wiedeńska

Podstawowe dane

PKP SA
Centrala
ul. Szczęśliwicka 62
00-973 Warszawa
www.pkp.com.pl

PKP Intercity
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa
tel. (48) 22 474 55 00
fax (48) 22 474 43 51
<http://www.intercity.pl/>

PKP PLK
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
tel. (22) 619-98-83
fax (22) 473-39-43

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
ul. Mińska 25 lok. 618
03-808 Warszawa
tel.: 022 33 66 400
fax: 022 33 66 410
e-mail: biuro@skm.warszawa.pl

Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
ul. Lubelska 1
03-802 Warszawa
tel. +48 22 47 38 716
fax +48 22 47 38 814
e-mail: sekretariat@mazowieckie.com.pl
www.mazowieckie.com.pl

PKP Dworce Kolejowe
Ul. Szczęśliwicka 62
00-973 Warszawa
www.dworcekolejowe.pl

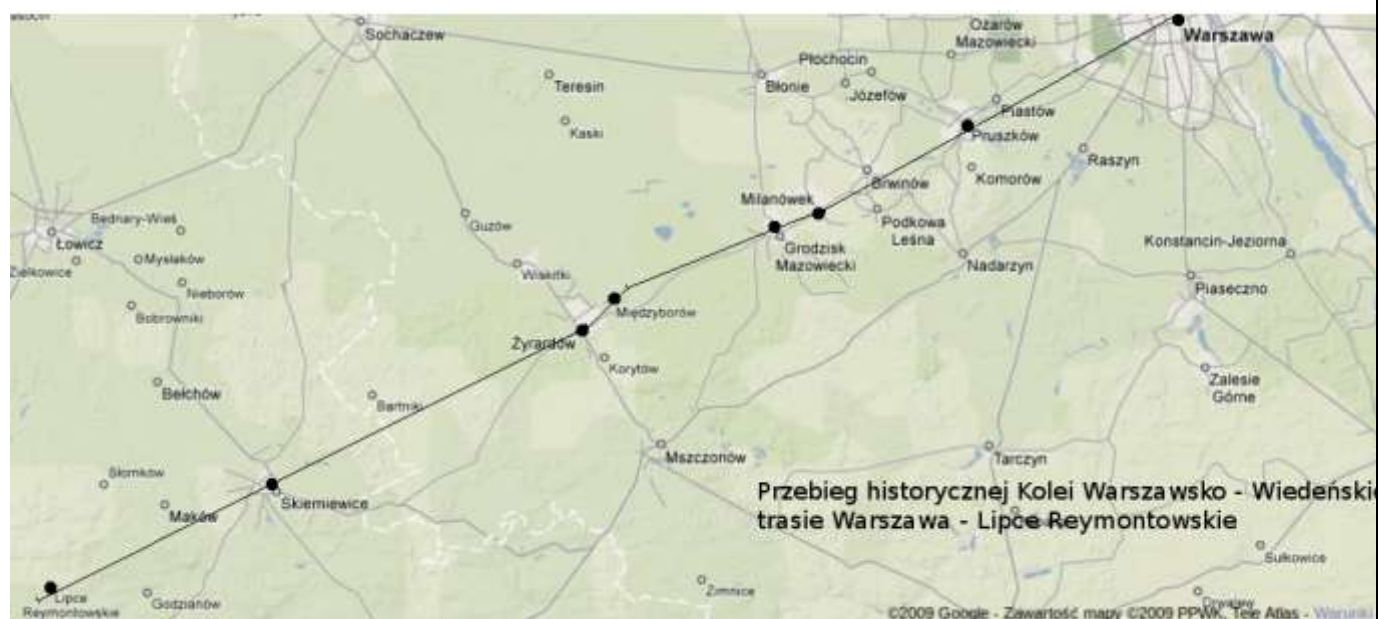
Charakterystyka atrakcji	Kolej Warszawsko – Wiedeńska powstała z inicjatywy Henryka Łubieńskiego i Piotra Steinkellera. Jej celem było połączenie Warszawy z kopalniami Zagłębia Dąbrowskiego. W 1838 r. powstało Towarzystwo Warszawsko – Wiedeńskiej Drogi Żelaznej, później przejęte przez rząd Królestwa Kongresowego. Inauguracyjny przejazd na trasie Warszawa – Grodzisk Mazowiecki odbył się w dniu 14 czerwca 1845 r., zaś budowa całej trasy Kolei trwała jeszcze 3 lata, by w miejscowości Maczki, graniczącej z zaborem austriackim, została połączona z linią do Krakowa, a dalej Wiednia i Wrocławia. Kolej Warszawsko – Wiedeńska była pierwszą linią kolejową na terenie Królestwa, oraz drugą w cesarstwie rosyjskim. Kolej Warszawsko – Wiedeńska odegrała kapitalną rolę rozwojową i kulturotwórczą dla terenów Mazowsza Zachodniego, po czasy obecne stanowiąc najważniejszą oś komunikacyjną łączącą Warszawę z południowo- zachodnią Polską. Wzdłuż trasy Kolei powstały bądź zostały rozwinięte liczne organizmy miejskie (m. in. Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów). Kolej była przyczyną lokowania w tych miejscowościach różnorodnego przemysłu, stąd duży potencjał tego terenu jeśli chodzi o dziedzictwo przemysłowe. Na trasie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej znajduje się część obiektów stanowiących podstawę do stworzenia Szlaku Zabytków Techniki Zachodniego Mazowsza (Muzeum w Pruszkowie, osada fabryczna w Żyrardowie, atrakcje Grodziska Mazowieckiego). Kolej Warszawsko – Wiedeńska jest również interesująca sama przez się, przede wszystkim dzięki w dużej mierze zachowanej zabytkowej infrastrukturze (dworce, stacje i budynki kolejowe) oraz wydarzeniom historycznym związanym z Koleją. Ponadto Kolej połączona jest z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, dzięki czemu zabytkowy tabor zgromadzony w Muzeum może być w przyszłości wykorzystany do stworzenia dodatkowych atrakcji turystycznych. Szczególą wartość przedstawiają dworce w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie i Radziwiłłowie. Wszystkie zostały zbudowane po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., i nawiązują formą do renesansu polskiego i tzw. stylu dworskowego. Są one przejawem dumy Polaków, wyrażonej poprzez poszukiwanie form narodowych w sztuce. Kolej Warszawsko – Wiedeńska stanowi potencjalną atrakcję turystyczną, jednak obecnie nie jest w najmniejszym stopniu wykorzystywana turystycznie. Pełni jedynie funkcje komunikacyjne. Zachowane cenne dworce, połączenie z Muzeum Kolejnictwa, liczne ważne wydarzenia historyczne związane z Koleją tworzą olbrzymie możliwości do rozwijania turystyki kolejowej łączącej zwiedzanie dworców i okolicznych atrakcji (np. muzeum w Pruszkowie, Willa „Foksal” i Izba Tradycji WKD w Grodzisku Mazowieckim, osada fabryczna w Żyrardowie, muzeum w Lipcach Reymontowskich), przejazdy koleją (niekoniecznie zabytkową), oraz udział w różnorodnych wydarzeniach kulturalnych, artystycznych i inscenizacjach historycznych. Opisywane poniżej miejsca stanowią punkty węzłowe, skąd turysta może również dotrzeć do innych miejsc Szlaku Zabytków Techniki, np. autobusem z Żyrardowa do Sochaczewa, lub za pomocą WKD z Grodziska Mazowieckiego poprzez Otrębusy do Pruszkowa i odwrotnie. Poniżej opisane są najważniejsze obiekty Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, które mogą wejść w skład Szlaku:
---------------------------------	---

	1) Dworzec kolejowy w Pruszkowie - dworzec (wybudowany jako trzeci już dworzec w tym miejscu, w latach 1924-28, wg projektu Romualda Millera, od 1918 r. naczelnika wydziału budownictwa Warszawskiej Dyrekcji PKP) w stylu renesansu polskiego, z parą ryzalitów zwieńczonych wolutowymi szczytami, kryty dachówką; wewnątrz, w hali dworca strop belkowy. Dworzec jest w dobrym stanie technicznym, choć wymaga działań rewitalizujących. Jest użytkowany zgodnie z przeznaczeniem, znajduje się w centrum miasta. Po drugiej stronie torów wznosi się nieużytkowana, modernistyczna wieża ciśnień. Na elewacji dworca od strony miasta znajdują się dwie tablice upamiętniające wydarzenia z czasów II wojny światowej. 2) Stacja kolejowa w Milanówku - skromnych rozmiarów budynek stacji zbudowany przed I wojną światową, wyremontowany, w bardzo dobrym stanie technicznym; zbudowany z czerwonej cegły, częściowo otynkowany, o zróżnicowanej bryle. Budynek nie pełni swoich funkcji. Jest siedzibą Straży Miejskiej. Obok znajduje się wiata peronowa z lat 30-tych XX w. 3) Dworzec kolejowy w Grodzisku Mazowieckim - dworzec w stylu dworkowym wybudowany w latach 20-tych XX w. (zaprojektowany przez Romualda Millera). Obecny gmach stoi na miejscu poprzedniego dworca z połowy XIX w. Dawniej, od strony miasta dojeżdżały do niego również tory Elektrycznej Kolei Dojazdowej, zlikwidowane po wymianie taboru EKD. Dworzec można było zobaczyć z serialach telewizyjnych „Ballada o Januszku” oraz „Zmiennicy”. Jest to potężny gmach z trzema ryzalitami. Środkowy, największy z nich, od strony miasta poprzedzony jest potężnym portykiem z kolumnami w porządku jońskim i trójkątnym tympanonem. Główna bryła dworca kryta jest dachem polskim i zwieńczona schodkową wieżyczką pokrytą blachą. Wewnątrz znajduje się znacznych rozmiarów sklepiona hala dworcowa z kasami, dwa przedsionki - od strony miasta i od strony peronów, oraz pomieszczenia boczne. Przedsionki i halę rozdzielają pary kolumn w porządku doryckim. Na elewacji dworca od strony peronów umieszczona jest tablica upamiętniająca inauguracyjny przejazd Koleją Warszawsko – Wiedeńską w roku 1845. Dworzec został gruntownie odremontowany w 1995 r. z okazji 150-lecia Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Obecnie dworzec jest w dobrym stanie technicznym, choć z pewnością wymaga działań rewaloryzacyjnych. 4) Willa „Foksal” w Grodzisku Mazowieckim - gmach położony w niewielkiej odległości od dworca kolejowego, wybudowany w r. 1845 wg projektu Teofila Szullera lub Henryka Marconiego. Swoją bryłą naśladuje kształt lokomotywy, a to poprzez wysoką, narożną wieżę, oraz dwa ryzalidy boczne, połączone daszkiem wspartym na żeliwnych kolumnkach. Nie zachowały się zabytkowe wnętrza. Budynek uważany jest za pierwszy dworzec w Grodzisku, jednakże pełnił on funkcję domu jazdowego dla podróżujących koleją. Nie zachowała się ażurowa weranda od strony torów kolejowych. Obok gmachu zobaczyć można ziemną lodownię. Gmach użytkowany jest przez archiwum Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków. Jest ogrodzony, zamknięty dla zwiedzających, choć znajduje się w bardzo dobrym stanie technicznym. Z Willą „Foksal” wiąże się legenda o Białej Damie. 5) Stacja kolejowa w Międzyborowie - niewielki, drewniany budynek stacji, kryty dachówką. Budynek posiada rozczłonkowaną bryłę z podcieniem, jest oszalowany z zewnątrz. Niestety obiekt jest w fatalnym stanie technicznym i wymaga natychmiastowych remontów.
--	---

	6) Dworzec kolejowy w Żyrardowie - zabytkowy dworzec kolejowy z roku 1920, zbudowany wg projektu Romualda Millera w stylu renesansu polskiego. Główna bryła jest dwupoziomowa, kryta dachem polskim i zwieńczona analogiczną do dworca w Grodzisku Mazowieckim schodkową wieżyczką. Całość kryta blachą. Centralnie umieszczony duży, trójkondygnacyjny ryzalit z wejściem głównym poprzedzonym kolumnowym gankiem. Wewnątrz trójnawowa hala dworca rozczłonkowana kolumnami jońskimi, oraz dwa pomieszczenia z kasami i lokalami użytkowymi. W pomieszczeniach i hali zachowały się przedwojenne piece kaflowe i sztukaterie. Po bokach głównego gmachu umieszczono podcieniowe galerie, ułatwiające komunikację. Jeszcze w latach 30-tych zbudowano daszek oraz przejście podziemne łączące dworzec z peronami. Dworzec został gruntownie odremontowany w latach 2006-2007 i obecnie stanowi wizytówkę miasta. Obok budynku znajduje się tablica rozpoczynająca ścieżkę turystyczną. Dworzec również wyposażony jest w tablicę opisującą historię i architekturę budynku. Przed dworcem znajduje się uporządkowany plac miejski oraz parking. Budynek jest w idealnym stanie technicznym. Niedaleko dworca wznosi się opuszczona wieża ciśnień. 7) Dworzec kolejowy w Radziwiłłowie - wybudowany w latach 1919-1923 wg projektu Romualda Millera, w stylu polskiego renesansu, dwupoziomowy, kryty dachówką. Pośrodku, od strony peronów umieszczony jest duży ryzalit zwieńczony znaczących rozmiarów trójosiową attyką, zdobioną detalem nawiązującym do tzw. stylu lubelskiego. Analogiczna attyka zdobi fasadę od strony wsi. Po bokach dworca umieszczone są dwa „alkierze” kryte dachami namiotowymi. Wewnątrz hala dworca nakryta drewnianymi stropami, wyłożona posadzkami z desek, wyposażona w przedwojenny piec kaflowy. Dworzec, mimo wpisania do rejestru zabytków, znajduje się w bardzo złym stanie technicznym i wymaga natychmiastowych remontów. 8) Dworzec kolejowy w Skierniewicach - najstarszy dworzec kolejowy na opisywanym fragmencie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Wzniesiony został w latach 1873-1874 wg projektu Jana Heuricha Starszego, częściowo zburzony podczas I wojny światowej, odbudowany z nieznacznymi zmianami w latach 1921-22 m. in. przez Romualda Millera. Dworzec, największy z opisywanych, zbudowany jest w stylu neogotyckim. Budynek składa się z trzech prostokątnych, dwupoziomowych brył z charakterystycznym detalem (fryzy, wieżyczki) połączonych parterowymi łącznikami. Perony nakryte są daszkami wspartymi na żeliwnych kolumnkach. Zadbane wnętrza dworca utrzymane są w stylu klasycystycznym. Dworzec jest w doskonałym stanie technicznym. Niedaleko znajduje się zabytkowa Parowozownia ze zgromadzonymi kilkoma zabytkowymi parowozami (Parowozownia jest własnością Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei). Skierniewice, mimo że historycznie przynależą do Mazowsza, są położone w województwie łódzkim. Dworzec jest jednak na tyle znaczący w historii Kolei, że zdecydowanie powinien on wejść w skład Szlaku. 9) Budynek kolejowy w Lipcach Reymontowskich - niewielkich rozmiarów budynek z czerwonej cegły, pochodzący jeszcze sprzed I wojny światowej. Jest on istotny o tyle, że był zamieszkiwany przez jednego z polskich noblistów - Władysława Reymonta, pracującego wówczas na Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Reymont mógł dzięki temu przyglądać się życiu okolicznych chłopów, co zainspirowało go do napisania swojego wybitnego dzieła. Na elewacji budynku znajduje się tablica przypominająca postać swojego niegdysiejszego lokatora. Lipce Reymontowskie, podobnie jak Skierniewice, również znajdują się w województwie łódzkim.
--	---

Dostępność komunikacyjna	Obecnie trasą historycznej Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej kursują pociągi Kolei Mazowieckich (z Warszawy do Skierniewic), Warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej (z Warszawy do Pruszkowa), PKP Intercity (m. in. szybkie połączenie z Warszawy do Łodzi, z przystankami w Żyrardowie, Skierniewicach i Koluszkach). Wszystkie opisywane wyżej obiekty posiadają dogodny dojazd za pomocą samochodów i autokarów, są też skomunikowane dzięki autobusom PKS.
Oznakowanie	Do wszystkich opisywanych stacji i dworców prowadzą drogowskazy, jednakże dojazd do żadnego z obiektów nie jest oznakowany brązową tablicą wskazującą na obiekt zabytkowy, stanowiący walor turystyczny. W Żyrardowie i Grodzisku Mazowieckim dworce kolejowe uwzględnione są również w miejskich systemach informacji.
Dostępność dla turystów	Oprócz Willi „Foksal” oraz budynku w Lipcach Reymontowskich wszystkie obiekty, jako budynki użyteczności publicznej, udostępnione są zwiedzającym. Niestety w większości nie są one przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (jedynie częściowo obiekty w Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie i Skierniewicach).
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Na terenie opisanych dworców kolejowych i w ich okolicach funkcjonują lokale gastronomiczne. Są to bary szybkiej obsługi. Brakuje jednak na choćby jednym z obiektów lokalu o wyższym standardzie. Na dworcu w Radziwiłowie nie ma żadnego obiektu gastronomicznego. Obiekty noclegowe znajdują się w pewnym oddaleniu od dworców w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie i Skierniewicach. Dworce nie posiadają infrastruktury rowerowej (stojaków na rowery, wypożyczalni sprzętu rowerowego, sklepów z częściami), jak również sklepów z pamiątkami i punktów informacji turystycznej. Poza Radziwiłowem opisane dworce dysponują ogólnodostępnymi toaletami (choć ich stan i czystość nie wzbudza zastrzeżeń jedynie w Żyrardowie i Skierniewicach).
Wydarzenia	Z Koleją Warszawsko- Wiedeńską i jej poszczególnymi obiektami łączą się różnorodne wydarzenia. W Żyrardowie obchodzone są Europejskie Dni Dziedzictwa, na które w r. 2008 sprowadzono do miasta zabytkową lokomotywę. Ważnym wydarzeniem są Dni Techniki Kolejowej oraz Mazowieckie Dni Pary. W 2007 r. linią Kolei Warszawsko- Wiedeńskiej przybył do Warszawy specjalny pociąg Orient Express, który wzbudził olbrzymie zainteresowanie mieszkańców i turystów. W roku 2010 przypada 165 rocznica otwarcia Kolei Warszawsko- Wiedeńskiej. W poprzednich latach rocznica wiązała się z przejazdami zabytkowym taborem oraz wydarzeniami kulturalnymi odbywającymi się w Warszawie, Grodzisku Mazowieckim i Skierniewicach.

Poglądowa mapa Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej:



Dworzec w Pruszkowie:



Stacja w Milanówku:



Dworzec w Grodzisku Mazowieckim:



Willa „Foksal”:



Stacja w Międzyborowie:



Dworzec w Żyrardowie:



Dworzec w Radziwiłłowie:



Dworzec w Skierniewicach:



Budynek kolejowy w Lipcach Reymontowskich:



1) Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

Podstawowe dane

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie
ul. Towarowa 7
96-500 Sochaczew
tel./fax (0-46) 862-59-75,
tel. (0-46) 864-93-41,
tel. kolejowy 878 wew. 341

www.mkw.esochaczew.pl

Charakterystyka atrakcji	Sochaczewską Kolej Dojazdową rozpoczęto budować w 1921 r., Rok później rozpoczęto przewozy pasażerskie na odcinku Sochaczew - Tułowice. Kolej zaprzestała regularnych przewozów rozkładowych 30 listopada 1984 roku (ostatni pociąg odjechał z Sochaczewa o 15:35- taką też godzinę pokazuje obecnie zegar umieszczony na budynku stacyjnym), w 1986 r. zorganizowano na stacji Sochaczew muzeum kolei wąskotorowej. Muzeum stanowi filię Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Posiada jedno z największych w skali kontynentu zbiorów taboru kolei wąskotorowej. Zbiory te tworzą parowozy, pojazdy drezynowe, wagony i urządzenia kolejowe pochodzące z terenu całego kraju. Na zbiory składa się 230 oryginalnych jednostek taboru o różnym rozstawie torów. 133 odnowione jednostki są eksponowane w części wystawowej Muzeum. Do najciekawszych eksponatów należą najstarszy zachowany parowóz w Polsce z roku 1882, lokomotywa bezogniowa z 1927 r., oraz dreżyna motorowa „Hajnówka” używana przez marszałka Józefa Piłsudskiego. W skład Muzeum wchodzi również ekspozycja ukazująca oryginalne pomieszczenie dyżurnego ruchu, oraz sala pamiątek związanych z koleją sochaczewską i innymi nieistniejącymi kolejami wąskotorowymi z terenu Polski. Wspomniane ekspozycje mieszczą się w zachowanym, przedwojennym budynku stacyjnym. Największą atrakcją Muzeum Kolei Wąskotorowej są odbywające się w każdą sobotę od czerwca do września rozkładowe przejazdy koleją muzealną z Sochaczewa do Wilcz Tułowskich (18 kilometrów). Podróż rozpoczyna się o godz. 9.40 (wcześniej od godz. 9.00 przewodnik oprowadza turystów po Muzeum). Przejazd do Wilcz Tułowskich zajmuje ponad godzinę. Na miejscu turyści odbywają spacer z przewodnikiem po Puszczy Kampinoskiej. Potem następuje przejazd do Tułowic, gdzie turyści mają okazję zwiedzić Osadę Puszczańską. Czeka na nich również ognisko. Powrót do Sochaczewa przewidziany jest na godz. 14.30. Impreza obsługiwana jest przez przewodników PTTK. Oprócz przejazdów sobotnich Muzeum wyznacza szereg dni w okresie wakacyjnym, w których, w przypadku zebrania się odpowiedniej grupy, również odbywają się przejazdy. Ponadto istnieje możliwość wynajęcia pociągu na zamówienie (pociągu muzealnego-parowego, retro-ze stuletnimi wagonami, bądź spalinowego), zorganizowania parady i pokazów pociągów. Odbywają się również kolejowe imprezy dla dzieci. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie stanowi jedną z głównych atrakcji projektowanego Szlaku.
Dostępność komunikacyjna	Do Sochaczewa można dojechać pociągami Kolei Mazowieckich, oraz autobusami PKS. Na terenie miasta kursują autobusy komunikacji miejskiej.
Oznakowanie	Dojazd do Muzeum Kolei Wąskotorowej nie jest oznakowany w przestrzeni miasta. Brakuje tablic turystycznych i drogowskich, w związku z czym dojazd do placówki jest znacznie utrudniony. Same budynki Muzeum oznaczone są widocznymi tablicami.
Dostępność dla turystów	Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie jest czynne jest czynne od wtorku do niedzieli (oprócz dni świątecznych) w godz. 10:00 – 15:00, a w dniach kursowania pociągu już od godz. 8:00. Jest przystosowane zarówno do zwiedzania przez zorganizowane grupy turystów, jak i turystów indywidualnych. Istnieje możliwość skorzystania z usług przewodnickich.

Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Muzeum dysponuje budynkiem kas, gdzie również można nabyć wydawnictwa dotyczące kolei wąskotorowych, pocztówki i pamiątki. Na terenie placówki znajdują się toalety. Muzeum Kolei Wąskotorowej nie dysponuje parkingiem dla samochodów i autokarów turystycznych, które obecnie są zmuszone do parkowania na jezdni i chodnikach przed placówką. W samym Sochaczewie znajduje się czterogwiazdkowy Hotel Chopin z basenem i restauracją, oraz dom noclegowy dla turystów. Niedaleko miasta zlokalizowany jest też Hotel Sonata. W Sochaczewie turyści mogą skorzystać z oferty trzynastu restauracji i kawiarni, z czego w większości są to pizzerie. W Sochaczewie nie ma punku informacji turystycznej (choć jego powstanie jest w planach).
---	--

Od lewej: przed wejściem na teren Muzeum; stacja Sochaczew; część eksponowanego zabytkowego taboru:

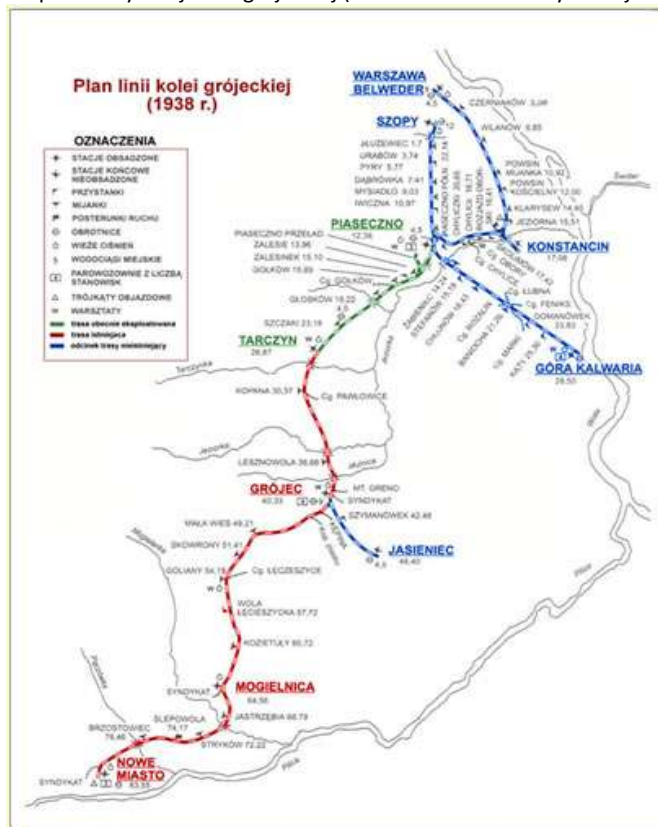


4) Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa	
Podstawowe dane	Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej ul. Sienkiewicza 14 05-500 Piaseczno tel.: 022-756-75-67, 022-756-76-38 kolejka@wp.pl www.kolejka-piaseczno.com

Charakterystyka atrakcji	Grójecka Kolej Dojazdowa (taką nazwę niegdyś nosiła Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa) została wybudowana pod koniec XIX w., jako kolej pasażerska. Funkcjonowała nieprzerwanie do roku 1991. Kolej składała się z dwóch linii (pl. Unii Lubelskiej w Warszawie – Piaseczno – Grójec, oraz Belweder – Konstancin – Piaseczno – Góra Kalwaria). W roku 2004 po częściowej reaktywacji jako Kolej Turystyczna, na trasę Piaseczno - Tarczyn ruszyły pierwsze pociągi z turystami. W chwili obecnej kolej prowadzi rozkładowe przewozy turystyczne w każdą niedzielę oraz pociągi okolicznościowe i na zamówienie. Planowane jest przywrócenie ruchu towarowego oraz uruchomienie szynobusu spalinowego i ruchu do Nowego Miasta nad Pilicą - pociąg będzie dowoził młodzież do szkół i pracowników do miejsc pracy. Kolej posiada sprawny parowóz Px48-3917, który co tydzień wyjeżdża na szlak, a także sprawne lokomotywy spalinowe produkcji rumuńskiej serii Lxd2. Pociąg rusza w każdą niedzielę o godzinie 11:00, na trasie przejazdu jest kilka stacji i atrakcji, m. in. zwiedzanie mini - zoo ze strusiami, dojazd do stacji Tarczyn i piknik z ogniskiem. Powrót do Piaseczna około godziny 16:00. Drugą formą przejazdów jest wynajem taboru na potrzeby turystów grupowych, firm, szkół, przedszkoli, wesel etc.. (w skład taboru wchodzi radiofonizowany wagon taneczny, w Runowie możliwość organizacji imprez, w tym koncertów). Dodatkową atrakcją stanowią przejazdy drezynami kolejowymi. W Piasecznie Kolej dysponuje zabytkową lokomotywnią, budynkiem stacji, a także osobnym budynkiem, w którym uruchamiana jest makieta kolei. Planowane jest również stworzenie ekspozycji w zabytkowym budynku stacyjnym w Zalesiu Dolnym. Część pomieszczeń na stacji w Piasecznie wynajmowana jest pod działalność gastronomiczną dwóch restauracji o wysokim standardzie: „Odjazd” i „Zawrotnica”. Oba lokale mają wystrój nawiązujący do kolejnictwa. W jednym z budynków funkcjonują kasy oraz sklep z pamiątkami i publikacjami związanymi z kolejką.
Dostępność komunikacyjna	Do Piaseczna można dojechać pociągami Kolei Mazowieckich z Dworca Zachodniego w Warszawie (stacja kolejowa PKP w Piasecznie znajduje się niecały kilometr od stacji Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej). Do Piaseczna kursują również autobusy ZTM oraz linie prywatne.
Oznakowanie	Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa jest uwzględniona w miejskim systemie informacji miasta Piaseczna.

Dostępność dla turystów	Stacja Kolei w Piasecznie dostępna jest dla turystów indywidualnych codziennie (mogą oni wówczas zwiedzać zabytkowy tabor kolejowy, budynki stacyjne, makietę kolejową, oraz skorzystać z oferty gastronomicznej). Przejazdy rozkładowe odbywają się w każdą niedzielę niemal przez cały rok (z miesięczną przerwą techniczną). Turyści grupowi mogą skorzystać z wycieczki koleją również w inne dni tygodnia, za odpowiednią opłatą, przy czym oferta dostosowywana jest do ich potrzeb (istnieje możliwość zwiedzania gospodarstwa agroturystycznego z mini- zoo, organizacji pikniku, wycieczki rowerowej, nawet organizacja koncertu). Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa dysponuje wykwalifikowanymi pracownikami i wolontariuszami, którzy pełnią rolę przewodników turystycznych.
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Na stacji Kolei w Piasecznie funkcjonują dwie stylizowane restauracje oraz sklep z pamiątkami i publikacjami dotyczącymi Kolei. Kolej dysponuje parkingiem dla samochodów osobowych i autokarów. W niedziele oraz przy okazji organizowania większych imprez Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa organizuje dodatkowe, płatne i strzeżone miejsca parkingowe dla gości. Na stacji znajdują się ogólnodostępne toalety. W samym Piasecznie znajduje się osiem obiektów noclegowych, w tym trzy hotele. Dodatkowe miejsca noclegowe znajdują się także w okolicach miasta. Miasto dysponuje ponadto dwudziestoma obiektami gastronomicznymi. W Piasecznie nie ma punktu informacji turystycznej.
Wydarzenia	Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa organizuje następujące cykliczne imprezy: „Topienie Marzanny”, „Majówka z Ciuchcią”, „Dni Dziecka”, „Boże Ciało i Dzień Kwitnącej Jabłoni”, „Dzień Wojska Polskiego”, „Podróże z Mikołajem”, „Sylwester z Koleją Wąskotorową”.

Mapa historycznej kolei grójeckiej (na zielono zaznaczony funkcjonujący fragment):



Po lewej peron stacji w Piasecznie; po prawej lokomotywnia:



Po lewej zabytkowa, działająca lokomotywa; po prawej jedna z restauracji znajdujących się na stacji w Piasecznie:



5) Warszawska Kolej Dojazdowa	
Podstawowe dane	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o. ul. Batorego 23 05-825 Grodzisk Mazowiecki tel. 22-755-55-64; fax. 22-755-20-85 www.wkd.com.pl e-mail: wkd@wkd.com.pl Osoba do kontaktu: - ze strony WKD sp. z o.o.: Krzysztof Kulesza, tel.: 0-22 47 40 452, 697-046-491, kulesza@wkd.com.pl - ze strony Izby Tradycji EKD/WKD: Andrzej Szymiczek, tel.: 0-22 679 77 90, 603-432-377

Charakterystyka atrakcji	Historia Warszawskiej Kolei Dojazdowej sięga roku 1927. Wówczas to, z inicjatywy spółki „Siła i Światło” rozpoczęto w Komorowie równocześnie w kierunku Grodziska Mazowieckiego i Warszawy budowę pierwszej normalnotorowej kolei elektrycznej w Polsce (wtedy jako EKD-Elektryczna Kolej Dojazdowa). Przy budowie wykorzystano najnowsze technologie. Tabor został zakupiony w Anglii. Pociągi osiągały zawrotną wtedy prędkość 70 km/h. Urządzenia automatycznej sygnalizacji świetlnej sprowadzono ze Szwecji. W 1932 r. zbudowano odgańczenie do Włoch, oraz przeprowadzono odcinek miejski w Grodzisku Mazowieckim do stacji kolejowej PKP (oba odcinki obecnie nie istnieją). W r. 1936 zbudowano również odgańczenie do Milanówka z Podkowy Leśnej (obecnie funkcjonujące). Po II wojnie światowej EKD uległa nacjonalizacji. W 1951 r. zmieniono nazwę na Warszawską Kolej Dojazdową. Obecnie WKD jest spółką, której udziałowcami są samorządy, w tym 91,3% udziałów posiada Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Z historią EKD wiąże się nierozdzielnie powstanie Podkowy Leśnej - podwarszawskiego miasta-ogrodu. Linia WKD ma 33 km długości (od stacji Warszawa Śródmieście WKD do Grodzisk Mazowiecki Radońska) i obejmuje 28 stacji i przystanków osobowych. Obecnie trasę WKD pokonują pociągi EN94 wyprodukowane w latach 70- tych. W 2004 r. Urząd Marszałkowski przekazał WKD jeden nowoczesny pociąg EN95 produkcji PESA Bydgoszcz. Na trasie WKD znajduje się jedna cenna architektonicznie stacja: Podkowa Leśna Główna wybudowana w 1927 r., składająca się z budynku na planie litery „U” z daszkiem od strony peronu wspartym na ażurowej, drewnianej konstrukcji. Stacja jest w bardzo dobrym stanie technicznym. WKD może być, obok niemal równoległe przechodzącej trasy historycznej Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, bardzo ważną osią tworzonego Szlaku Turystycznego, z jednej strony stanowiąc połączenie komunikacyjne, z drugiej będąc atrakcją samą w sobie. WKD łączy atrakcje Pruszkowa (dworzec Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego), Otrębusów (Muzeum Motoryzacji) oraz Grodziska Mazowieckiego (zabudowania kolejowe). WKD może stanowić podstawę do odbycia zorganizowanej, bądź indywidualnej podróży turystycznej. WKD swoją siedzibę ma w Grodzisku Mazowieckim, przy końcowej stacji. Tam też znajduje się Izba Tradycji EKD/WKD, gdzie w czterech pomieszczeniach prezentowana jest historia linii, zgromadzone są pamiątki kolejowe (stare bilety, kasowniki, czapki kolejarzy, elementy wyposażenia wagonów, zdjęcia, modele kolejek, płyta chodnikowa z napisem EKD z 1926 r., zegarek motorniczego i hełm strażacki z lat 30-tych XX w.), makietą z elektryczną kolejką, zaaranżowany jest też przedział przedwojennego wagonu. Wystawa obejmuje 80 lat działalności linii EKD/WKD i dzieli się na następujące działy: Okoliczności powstania EKD, Budowa linii EKD z Warszawy do Grodziska, Dwudziestolecie międzywojenne, II Wojna Światowa, Odbudowa zniszczeń wojennych, Eksploatacja linii w latach 1948 – 2007, "WUKADE" dokąd zmierzasz?
---------------------------------	--

	Obok Izby Tradycji EKD/WKD eksponowany jest pięknie odrestaurowany wagon silnikowy EN80 w biało niebieskich barwach EKD, produkcji angielskiej z 1927 r., z zachowanymi elementami z tego okresu. Jest on uruchamiany okresowo dla zwiedzających. Przejazdy odbywają się po terenie stacji Grodzisk Mazowiecki Radońska i lokomotywni. Obok Izby Tradycji znajduje się też opuszczona, przedwojenna hala EKD, zbudowana z czerwonej cegły, pozbawiona zadaszenia.
Dostępność komunikacyjna	Do Izby Tradycji EKD/WKD istnieje możliwość dojazdu własnymi środkami transportu (rower, samochód, autokar) i skorzystania z miejsc parkingowych znajdujących się w pobliżu obiektu (nie są to jednak miejsca należące do obiektu ani zlokalizowane na terenie do niego należącym). Obiekt znajduje się w odległości ok. 700 m od dróg wojewódzkich nr 579 i 719 przebiegających przez Grodzisk Mazowiecki. Dojazd środkami transportu zbiorowego: 5) Kolej: pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej – stacja „Grodzisk Mazowiecki Radońska” w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu; czas przejazdu z centrum Warszawy wynosi ok. 55-57 min., częstotliwość kursowania w zależności od pory dnia ok. 30-60 min. 6) Kolej: pociągi „Kolei Mazowieckich” – stacja „Grodzisk Mazowiecki PKP”, znajdująca się w odległości ok. 1,5 km od obiektu (15-18 min. przejścia pieszego); czas przejazdu z centrum Warszawy wynosi ok. 35 min., częstotliwość kursowania w zależności od pory dnia 10-30 min. 7) Komunikacja Miejska w Grodzisku Mazowieckim – linie autobusowe nr 4 i 7, których trasy przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu (skrzyżowanie dróg w rejonie stacji WKD „Grodzisk Mazowiecki Radońska”); linie 4 i 7 zapewniają połączenie z dworcem PKP, czas przejazdu od dworca ok. 5-8 min., częstotliwość kursowania w zależności od pory dnia ok. 30-60 min. 8) Linie międzymiastowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej – w tym jedna z podstawowych linii w relacji Warszawa – Grodzisk Mazowiecki – Jaktorów, której trasa przebiega drogą wojewódzką nr 719; czas podróży z Warszawy ok. 45-55 min., częstotliwość kursowania w zależności od pory dnia ok. 20-60 min.
Dostępność dla turystów	Godziny otwarcia Izby Tradycji EKD/WKD dla zwiedzających: - środa: 9:00 – 13:30 - niedziela: 11:30 – 14:30 W przypadku większych grup zwiedzających istnieje możliwość dostosowania indywidualnych terminów i godzin. Bilety normalne: 3,00 zł Bilety ulgowe: 1,50 zł Obiekt jest przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Stacja WKD w Grodzisku Mazowieckim oraz Izba Tradycji EKD/WKD nie dysponuje infrastrukturą rowerową. Toalety dla turystów są udostępniane jedynie w budynku biurowym WKD. Nie ma również sklepu z pamiątkami. Stacja dysponuje natomiast parkingiem samochodowym, który w razie potrzeby udostępniany jest autokarom turystycznym. Na terenie Grodziska Mazowieckiego znajduje się osiem obiektów noclegowych, w tym trzy hotele, oraz osiem obiektów gastronomicznych. W Grodzisku Mazowieckim nie ma punktu informacji turystycznej, publiczne toalety znajdują się na dworcu kolejowym i w Centrum Kultury.
Wydarzenia	WKD bierze udział w następujących wydarzeniach cyklicznych: - Noc Muzeów - Europejskie Dni Dziedzictwa - Dni Transportu Publicznego - Rajd Szlakiem EKD
Dodatkowe informacje	Izba Tradycji EKD/WKD prawdopodobnie w przyszłości będzie powiększona o kolejne pomieszczenia, makiety i eksponaty związane z historią linii.

Warszawska Kolej Dojazdowa



Od lewej: stacja w Podkowie Leśnej; zabytkowy wagon silnikowy EN80; fragment ekspozycji w Izbie Tradycji EKD/WKD:



6) Muzeum Papiernictwa w Konstancinie-Jeziornie	
Podstawowe dane	KONSTANS Sp. z o.o. ul. Mirkowska 45 05-520 Konstancin-Jeziorna tel. 022 715 60 00 tel./fax: 022 715 60 04 (w godz. 8.00-16.00) e-mail: sekretariat@konstans-papier.com.pl www.konstans-papier.com.pl/muzeum

Charakterystyka atrakcji	Muzeum Papiernictwa znajduje się na terenie dawnych Warszawskich Zakładów Papierniczych w Mirkowie, dzisiejszej dzielnicy Konstancina-Jeziorny. Tradycje produkcji papieru na terenie obecnego miasta sięgają lat 60-tych XVIII w., kiedy to na rzece Jeziorce powstał młyn, który między innymi pełnił funkcję papierni. Na papierze z Jeziorny tworzone były najważniejsze dokumenty epoki stanisławowskiej, m. in. Konstytucja 3 Maja. W pierwszej połowie XIX w. papiernia przeszła pod zarządek Banku Polskiego (wtedy też powstał kompleks tzw. Starej Papierni wg proj. J.J. Gaya). W 1869 r. utworzona została spółka „Mirkowska Fabryka Papieru”. Na przełomie XIX i XX w. powstały zabudowania fabryczne i osiedle robotnicze dzisiejszego Mirkowa. Stara Papiernia z czasem traciła na znaczeniu. Po II wojnie światowej fabryka została znacjonalizowana. Utworzono Warszawskie Zakłady Papiernicze, największe w kraju. Po transformacji i prywatyzacji zakładów najstarsza część fabryki w Mirkowie została zakupiona przez firmę Konstans, która w dalszym ciągu podtrzymuje tradycje papiernicze miasta. Warto nadmienić, że fabryka Konstans jest obecnie jedynym w Polsce producentem pergaminu. W ramach fabryki utworzono również Muzeum Papiernictwa. Muzeum składa się z dwóch sal z ekspozycją prezentującą historię wyrobu papieru, jak również historię samej fabryki. W jednej z sal znajduje się makieta zakładów. Muzeum Papiernictwa nastawione jest wyłącznie na zorganizowane grupy turystów (obecnie w zdecydowanej większości są to dzieci i młodzież szkolna), które oprowadzane są przez przewodnika po ekspozycji. Następnie grupa ma możliwość zapoznania się z cyklem produkcyjnym na terenie samych zakładów, gdzie przygląda się działaniu maszyn papierniczych. W ostatniej części wycieczki uczestnicy biorą aktywny udział w czerpaniu papieru (na terenie zabytkowej, XIX-wiecznej hali fabrycznej). Na pamiątkę uczestnicy otrzymują własnoręcznie wyrobione arkusze papieru. Turyści mają też możliwość zakupu pamiątek oraz wyrobów fabryki. Cała impreza trwa ok. 2-3 godziny. Oprócz Muzeum Papiernictwa turystów może zainteresować również znajdująca się nieopodal osada robotnicza składająca się z kilkunastu budynków z czerwonej cegły zbudowanych na przełomie XIX i XX w. na mieszkania dla pracowników fabryki. Na terenie osiedla znajduje się też neogotycki kościół. W odległości kilkuset metrów od Mirkowa znajduje się Centrum Handlowe Stara Papiernia, utworzone w 2002 r. na terenie najstarszej części fabryki. Jest to nowoczesny obiekt, w znakomity sposób wykorzystujący starą, XIX-wieczną zabudowę fabryczną. Na terenie Starej Papierni znajdują się liczne sklepy i restauracje. Z tematyką szlaku łączą się również urządzenia fabryczne, zabezpieczone i ustawione na dziedzińcu przed papiernią. W samym mieście oprócz obiektów związanych z papiernią znajdują się też dawna stacja kolei wąskotorowej w Klarysewie (dzielnica Konstancina), zabytkowa wieża ciśnieniowa z końca XIX w. przy ul. Żeromskiego, tężnia solankowa w Parku Zdrojowym z lat 70-tych XX wieku, oraz działający do dzisiaj Browar Konstancin w Oborach pod Konstancinem.
Dostępność komunikacyjna	Do Konstancina dojechać można drogami wojewódzkimi z Wilanowa i Piaseczna. Miasto skomunikowane jest również z Warszawą i Piasecznem pięcioma liniami autobusowymi ZTM (700, 710, 724, 139, N50). Ponadto między Piasecznem, Warszawą, Górą Kalwarią a Konstancinem kursują autobusy PKS oraz linii prywatnych. Mirków posiada bocnicę kolejową z Piaseczna.

Oznakowanie	Nie istnieje oznakowanie dojazdu do Muzeum Papiernictwa.
Dostępność dla turystów	Muzeum Papiernictwa jest udostępnione dla zorganizowanych grup turystów, Zajęcia zwykle rozpoczynają się o godzinie 9.00 i 11.30. Istnieje możliwość zorganizowania wycieczki również o godz. 13.00. Grupy nie powinny przekraczać 50 osób. Ceny biletów wynoszą 10 zł dla dzieci i młodzieży (w wakacje i ferie 5 zł), 15 zł dla dorosłych, oraz 5 zł dla osób niepełnosprawnych.
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Muzeum dysponuje miejscami parkingowymi dla samochodów i autokarów, oraz toaletami. W Konstancinie- Jeziornie funkcjonuje 10 obiektów noclegowych, w tym jeden hotel i jeden pensjonat. W mieście istnieje ponadto czternaście obiektów gastronomicznych, w tym cztery w Centrum Handlowym Stara Papiernia. Niestety nie ma obiektów gastronomicznych ani noclegowych na terenie osady w Mirkowie. Na terenie miasta nie istnieje punkt informacji turystycznej. Toalety ogólnodostępne znajdują się w Centrum Handlowym Stara Papiernia.



Od lewej: zabudowania fabryki w Mirkowie; plac przed Muzeum; wnętrze jednej z sal muzealnych:



Od lewej: Centrum Handlowe Stara Papiernia; kościół neogotycki w Mirkowie; jeden z budynków osiedla robotniczego w Mirkowie:



7) Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach	
Podstawowe dane	Muzeum Motoryzacji i Techniki ul. Warszawska 21, 05-800 Otrębusy Tel. 0-22 758 50 67, 0-502 257 021, 0-504 150 816, 0-504 150 817 www.muzeum-motoryzacji.com.pl
Charakterystyka atrakcji	Muzeum powstało w 1995, ale eksponaty zbierane były już wiele lat wcześniej, a ich remonty i rekonstrukcja zaczęły się w latach 80. Muzeum posiada około 300 zabytkowych pojazdów, jak również sporą kolekcję rekwizytów (mundury, radia, plakaty itd.), a także eksponaty związane z lotnictwem i militariami. Najstarszym pojazdem jest traktor TITAN produkcji USA z 1895 r. Najstarszy pojazd ciężarowy: Mercedes z 1913 r., a osobowy FIAT z 1919 r. Wśród eksponatów są samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, samoloty, wózki dziecięce, rowery, motocykle, a także sprawne czołgi. W obecnej chwili w trakcie rekonstrukcji jest kilkadziesiąt pojazdów w tym słynny Polski czołg 7TP i czołg zwiadowczy TKS. Prawdziwym rarytasem jest ZIS kabriolet J. Stalina, Mercedes 170V Lody Halamy, również kabriolet i wiele innych aut jakimi jeździli Elvis Presley, Marilyn Monroe czy Jan Kiepura. W związku ze szczupłością miejsca i ilością eksponatów stłoczonych na małej powierzchni, najczęściej eksponaty muzeum można obejrzeć wypożyczone na imprezy plenerowe. Obecnie jest to największa placówka tego typu w kraju i jedna z największych w Europie. Oferta Muzeum: - zwiedzanie indywidualne i grupowe - organizacja imprez - wypożyczanie eksponatów (śluby, imprezy okolicznościowe, filmy) - remonty pojazdów zabytkowych i renowacje części dla turystów indywidualnych - organizacja wycieczek po Warszawie zabytkowymi pojazdami dla turystów indywidualnych i biur podróży
Dostępność komunikacyjna	Otrębusy leżą przy trasie z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego (nr 719), za Pruszkowem. Przez miejscowość biegną: linia WKD, drogi powiatowe. Poza WKD w Otrębusach znajdują się przystanki PKS, linii bezpłatnych do centrów handlowych: Géant, Janki, Maximus, linii transportowej do Międzynarodowego Centrum Słuchu i Mowy w Kajetanach.

Oznakowanie	Dojazd do Muzeum nie jest oznakowany za pomocą tablic turystycznych.
Dostępność dla turystów	Muzeum jest otwarte codziennie w godz. 10-18, bilet normalny kosztuje 8 zł., ulgowy 5 zł.
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Muzeum Motoryzacji dysponuje sklepem z pamiątkami, udostępnia toalety dla turystów. Dodatkowo na terenie placówki funkcjonuje stylowa kawiarnia. Muzeum udostępnia turystom bezpłatny parking samochodowy i autokarowy przed obiektem. Jest on jednak dość niewielkich rozmiarów, wobec czego przy większej liczbie turystów część pojazdów zmuszona jest do parkowania przy ruchliwej ulicy. W Otrębusach znajduje się Pałacyk Otrębusy, dysponujący miejscami noclegowymi o bardzo wysokim standardzie. W miejscowości znajduje się też restauracja Elita. W Otrębusach nie ma punktu informacji turystycznej, infrastruktury rowerowej, ani ogólnodostępnych toalet.
Wydarzenia	"Stulecie Motoryzacji w Polsce", "Kabriolety XX wieku pod patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Aleksandra Kwaśniewskiego. Muzeum organizuje wiele wystaw w Polsce. Między innymi: "Ostatnia niedziela na Głównym" czy coroczny "Auto-Tour"

Od lewej: plac przed Muzeum; wnętrze jednej z hal z ekspozycją:



Od lewej: wnętrze Muzeum; stylizowana kawiarnia; kasy i sklep z pamiątkami:



8) Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie	
Podstawowe dane	Muzeum Starożytnego Hutnictwa w Pruszkowie 05-800 Pruszków, pl. Jana Pawła II 2 tel/fax 0-22 758 72 66 www.muzeum.miasto.pruszkow.pl E-mail: pruszkow.mshm@wp.pl
Charakterystyka atrakcji	Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie powstało w połowie 1975 roku. Jego założenie wiąże się z odkryciem na Mazowszu Zachodnim (rejon Pruszkowa, Błonia, Milanówka) centrum metalurgii żelaza, które istniało w okresie wpływów rzymskich (I w. p.n.e. - IV w. n.e.) i było drugim co do wielkości ośrodkiem produkcji żelaza na terenie Europy barbarzyńskiej. Muzeum gromadzi, inwentaryzuje i opracowuje naukowo zabytki archeologiczne z zakresu pradziejów Mazowsza Zachodniego ze szczególnym uwzględnieniem mazowieckiego ośrodka metalurgii żelaza z okresu wpływów rzymskich. Muzeum gromadzi zbiory ikonograficzne z zakresu historii miasta Pruszkowa, prowadzi badania nad historią i procesami urbanizacyjnymi miast Zachodniego Mazowsza na przełomie XIX i XX wieku. Muzeum mieści się w XIX-wiecznej oficynie należącej do zespołu pałacowego rodziny Potulickich. Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego prowadzi archeologiczne badania wykopaliskowe mazowieckiego centrum hutniczego z epoki wpływów rzymskich. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku prowadzono badania osad w Biskupicach koło Brwinowa oraz w Milanówku – Fałęcinie. Od 1998 roku trwają badania starożytnej osady hutniczej z I - II w. n.e. w Brwinowie. Zaowocowały one m.in. odkryciem dwóch drewnianych studni - najstarszych zachowanych na Mazowszu. W 2004 roku Muzeum rozpoczęło badania ratownicze osady hutniczej w Młochowie koło Nadarzyn. Efektem tych prac było odkrycie warsztatu hutniczego złożonego z 260 dymarek, palenisk kowalskich, jam magazynowych oraz ziemianek mieszkalnych pochodzących I – II w. n.e. Jednak największym odkryciem okazał się piec garncarski z II w. n.e. – pierwszy tego typu obiekt na Mazowszu. W trakcie wykopalisk natrafiono także na ślady dworu, który istniał od XVI do XIX w. Oferta: - zwiedzanie wystawy- "Czas żelaza. Mazowieckie centrum metalurgiczne z epoki Imperium Rzymskiego" (Wystawa informuje o jednym z najciekawszych odkryć w archeologii Polski - wielkim ośrodku metalurgicznym, który istniał na Mazowszu w okresie Imperium Rzymskiego. Obok licznych zabytków pochodzących z prowadzonych przez Muzeum wykopalisk ekspozycja prezentuje wielkie panoramy obrazujące życie codzienne mieszkańców osad hutniczych oraz liczne, barwne zdjęcia ilustrujące prace archeologów). Wystawa czasowa "Źródło żywiołów. Mazowieckie centrum metalurgiczne z epoki Imperium Rzymskiego" (Ekspozycja objazdowa będąca modyfikacją stałej wystawy "Czas żelaza..." przeznaczona jest do prezentacji w różnych muzeach Polski. Do tej pory wystawa była eksponowana w różnych, dostosowanych do warunków ekspozycyjnych wersjach w Muzeum Regionalnym w Rzeszowie, Muzeum Archeologicznym w Krakowie, Muzeum im. Jacka Malczewskiego w Radomiu, Muzeum Archeologicznym we Wrocławiu, Muzeum Śląska Opolskiego w Opolu, Muzeum Archeologicznym w Gdańsku, Państwowym Muzeum Archeologicznym w

	Warszawie, Muzeum Mazowieckim w Płocku). - prelekcje- Od początku swojego istnienia Muzeum organizuje prelekcje popularnonaukowe z zakresu archeologii i historii z udziałem najwybitniejszych polskich uczonych. Od 1976 roku odbyło się ponad 300 takich odczytów. W 1991 roku za działalność popularyzatorską Muzeum zostało uhonorowane nagrodą Ministra Kultury i Sztuki w konkursie na "Najciekawsze wydarzenie muzealne roku". Wykłady te odbywają się w cyklach tematycznych. W listopadzie 2007 roku rozpoczynają się wykłady pt. „Na tropie przeszłości” poświęcone wykorzystywaniu innych dyscyplin nauki do badań archeologicznych, tak terenowych, jak i gabinetowych. W styczniu 2008 wykładem prof. Adama Ziółkowskiego rozpoczynamy cykl prelekcji historycznych „Europejczycy” o najważniejszych postaciach w historii, które w znaczący sposób wpłynęły na losy naszego kontynentu. - koncerty- od 1990 roku w oranżerii Muzeum odbywają się koncerty muzyki kameralnej. W każdym roku układają się one w cztery cykle: zimowy, wiosenny, letni i jesienny. Z okazji świąt narodowych (3 Maja, 11 Listopada) organizowane są także koncerty okolicznościowe. Własnością Muzeum jest fortepian z 1831 roku, jeden z najstarszych, sprawnych instrumentów tego rodzaju w Polsce. Z jego udziałem odbywają się koncerty muzyki dawnej. - lekcje muzealne- popularyzują archeologię, najstarsze dzieje Mazowsza. Spotkania mają charakter wykładów połączonych z praktycznymi zajęciami. Uczestnicy mogą brać aktywny udział w pracach prowadzonych starymi technikami: lepić ręcznie naczynia z gliny, rozcierać ziarno w żarnach, piec podpłomyki, uczestniczyć w wykonywaniu prostych przedmiotów z żelaza. - spektakle teatralne- od nowego roku Muzeum pragnie wzbogacić swoją działalność o kolejny projekt, którym będzie cykl spektakli teatralnych zatytułowany „Twarzą w twarz”. Chęć wprowadzenia teatru do tak specyficznego miejsca, jakim jest muzeum, podyktowana jest przede wszystkim pragnieniem wypełnienia luki, jaka istnieje na tym polu w Pruszkowie. Cykl „Twarzą w twarz” został przygotowany w taki sposób, aby zbliżyć do siebie widza, aktora, twórcę oraz nauczyć odbiorcę świadomego oglądania spektaklu, wyciągania wniosków i dzielenia się nimi z pozostałymi widzami. Dla aktorów forma ta jest niepowtarzalną szansą na uczestnictwo w „żywym” teatrze, na doświadczanie prawdziwie głębokich emocji, wynikających nie tylko z powierzonego im tekstu, ale również z relacji z publicznością. - biblioteka Muzeum gromadzi zbiory z zakresu archeologii, historii i historii sztuki.
Dostępność komunikacyjna	Do Muzeum w Pruszkowie można dojechać za pomocą Warszawskiej Kolei Dojazdowej (ze stacji Warszawa Śródmieście WKD), pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej z Dworca Warszawa Śródmieście, pociągami Kolei Mazowieckich z Dworca Warszawa Śródmieście, jak również dzięki linii autobusowej Rapid (kursującej między Warszawą a Pruszkowem). Pruszków znajduje się przy trasie nr 719m wiodącej z Warszawy do Żyrardowa.
Oznakowanie	Muzeum nie jest oznakowane za pomocą drogowaskazów turystycznych. Na ogrodzeniu znajduje się tablica informacyjna.
Dostępność dla turystów	Od wtorku do piątku Muzeum jest czynne w godzinach 9.00-17.00. W soboty i niedziele między 9.00 a 15.00. Bilety normalne są w cenie 5 zł, zaś ulgowe w cenie 4 zł. Na miejscu istnieje możliwość

	wynajęcia usług przewodnika.
Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Muzeum udostępnia turystom toalety, sklep z pamiątkami i wydawnictwami. Niedaleko od placówki znajduje się parking. Na terenie Pruszkowa nie ma punktu informacji turystycznej. Miasto dysponuje jedenastoma obiektami noclegowymi, z czego osiem to hotele (w tym jeden hotel czterogwiazdkowy i i jeden trzygwiazdkowy). Na terenie Pruszkowa znajduje się dwadzieścia sześć obiektów gastronomicznych, w tym dużą część stanowią bary szybkiej obsługi. W Pruszkowie jest również restauracja McDonald's.
Wydarzenia	Muzeum organizuje liczne wydarzenia kulturalne, spotkania i seminaria naukowe. Jest również organizatorem następujących wydarzeń, które mają istotne znaczenie w kontekście budowy produktu turystycznego: „Na Bursztynowym Szlaku. Drugie Pruszkowskie Warsztaty artystyczno-historyczne”, Festyn Archeologiczny.

Od lewej: budynek Muzeum; część ekspozycji:



9) Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej w Niepokalanowie	
Podstawowe dane	Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej w Niepokalanowie Klasztor Ojców Franciszkanów ul. O. Maksymiliana Kolbe 5, 96-515 Teresin (0-46) 864-22-22; www.osp.franciszkanie.pl ospniepokalanow@op.pl
Charakterystyka atrakcji	Na terenie klasztoru znajduje się interesująca ekspozycja - Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej braci w Niepokalanowie. Jest to jedna z nielicznych tego typu ekspozycji w naszym kraju. Do najważniejszych eksponatów należy strażacki samochód "Minerva" z 1925 r. oraz ręczne pompy z XIX w. Założyciel Niepokalanowa często mówił braciom: "To, co otrzymujemy od ludzi, nie jest nasze, wszystkie budynki i całe wydawnictwo należy do społeczeństwa, dlatego też musimy czuwać, aby się coś nie zniszczyło. Dobrze byłoby pomyśleć i stworzyć coś w rodzaju straży, gdyż pożar na naszym terenie może powstać bardzo łatwo". Dlatego w 1931 r. powstała jednostka ochotniczej straży pożarnej w Niepokalanowie. Jej organizacją zajął się br. Salezy Mikołajczyk. Od samego początku bracia pomagali okolicznej ludności. Dziś jednostka dysponuje profesjonalnym sprzętem i jest jedną z najlepszych w Polsce. Muzeum w Niepokalanowie jest niewielkie ale dysponuje ciekawą ekspozycją, która może urozmaicić ofertę „Industrialnego Mazowsza”. W przyszłości powinno być jednak szerzej udostępnione indywidualnym turystom.
Dostępność komunikacyjna	Niepokalanów znajduje się przy trasie drogi krajowej nr 2, wiodącej z Warszawy do Sochaczewa, oraz linii kolejowej relacji Warszawa- Sochaczew. W Teresinie znajduje się stacja kolejowa Teresin-Niepokalanów. Do Niepokalanowa można dotrzeć pociągami Kolei Mazowieckich ze stacji Warszawa Śródmieście.
Oznakowanie	Istnieje oznakowanie turystyczne jedynie do Sanktuarium w Niepokalanowie. Samo Muzeum nie jest oznakowane za pomocą drogowskich znaków turystycznych.
Dostępność dla turystów	Muzeum można zobaczyć tylko po uprzednim zgłoszeniu.

Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Na terenie niepokalanowskiego Sanktuarium znajdują się parkingi dla samochodów osobowych i autokarów, udostępnione pielgrzymom i turystom toalety, cztery domy rekolekcyjne dysponujące miejscami noclegowymi oraz obiekt gastronomiczny, a także sklep z dewocjonaliami, pamiątkami i wydawnictwami.
Dodatkowe informacje	Jedyna w świecie zakonna straż pożarna.

Wybrane eksponaty Muzeum:



10) Fabryka „Jedwab Polski” w Milanówku	
Podstawowe dane	Jedwab Polski Sp. z o.o. ul. Brzozowa 1 05-822 Milanówek tel. (0 22) 758 35 23, 755 86 75 fax (0 22) 758 34 74 e-mail: biuro@jedwab-polski.pl

Charakterystyka atrakcji	Fabryka została założona w 1924 r. jako Centralna Doświadczalna Stacja Jedwabnicza (CDSJ) w Milanówku. Legendarny współzałożyciel, Henryk Witaczek przebywając w Gruzji ukończył m.in. kurs hodowli jedwabników. Po zakończeniu I wojny światowej powrócił do kraju i postanowił wykorzystać zdobytą wiedzę w Polsce. Wraz z siostrą Stanisławą rozpoczął prowadzenie kursów hodowli jedwabników oraz badania nad różnymi gatunkami morwy i rasami jedwabników. Niedługo po tym w CDSJ ruszyła produkcja jedwabiu. W latach trzydziestych XX w., firma posiadała własną sieć eleganckich sklepów. Ówczesne władze tworzyły sprzyjający klimat inwestycjom związanym z jedwabnictwem. Dynamicznie rosła liczba hodowców jedwabników, która szybko osiągnęła 2400 producentów. Na XIV Targach Poznańskich w 1935 r., zaprezentowano wysokiej jakości tkaninę spadochronową wykonaną z jedwabiu produkowanego w Milanówku. Dzięki tego typu innowacyjnym projektom, które potem wdrażano do produkcji, następował dynamiczny rozwój firmy. Po zakończeniu II wojny światowej firma została upaństwowiona zmieniając nazwę na Zakłady Jedwabiu Naturalnego "Milanówek". Wyroby "Milanówka" zdobywały coraz większą sławę w Polsce i za granicą. Ręcznie malowane oraz drukowane jedwabne tkaniny sukienkowe, atłasy, tafty, szaliki, apaszki i krawaty z "Milanówka" stały się synonimem luksusu. W 1997 roku Zakłady Jedwabiu Naturalnego "Milanówek" zostały sprywatyzowane i wykupione przez Jedwab Polski Sp. z o.o. Profil produkcji, w tym zwłaszcza produkcja ręcznie malowanych apaszek, szali i kuponów jest dynamicznie rozwijany. Firma zajmuje obecnie wiodącą pozycję na rynku polskim. Produkcja odbywa się w zachowanych, przedwojennych budynkach, z których większość wymaga działań związanych z rewaloryzacją. Budynki nie są obecnie przystosowane do przyjęcia turystów. „Jedwab Polski” posiada dwa eleganckie sklepy firmowe: w centrum Milanówka oraz w Grodzisku Mazowieckim. Fabryka stanowi unikalną wartość dla historii polskiego przemysłu.
Dostępność komunikacyjna	Do Milanówka można dojechać drogą nr 719. Miasto znajduje się na linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Kursują do niego pociągi Kolei Mazowieckich. Do Milanówka prowadzi również odgałęzienie Warszawskiej Kolei Dojazdowej.
Oznakowanie	Dojazd do zakładów jest uwzględniony w miejskim systemie informacyjnym. Istnieją też drogowskazy do sklepu firmowego w Milanówku.
Dostępność dla turystów	Fabryka nie jest udostępniona do zwiedzania.

Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Fabryka nie dysponuje infrastrukturą turystyczną ani paraturystyczną. Dziedziniec zakładu może służyć jako parking.
Wydarzenia	„Jedwab Polski” organizuje pokazy mody z wykorzystaniem własnych wyrobów, animuje także działania artystyczne na terenie Milanówka.

Od lewej: budynek fabryki; zabytkowy park maszynowy.



10) Młyn w Chodakowie	
Podstawowe dane	Irena Repsz Numer telefonu: (+48) 0606343731 / 606343731 Adres: Młynarska 4 96-503 Sochaczew

Charakterystyka atrakcji	Piewsze zapiski o istnieniu młyna w Chodakowie pochodzą z 1763 roku. Rodzina Repszów zakupiła obiekt w 1906 r. Jej właścicielem został wtedy Karol Repsz, dziadek obecnej właścicielki obiektu. W czasie I wojny młyn oraz sąsiadujące budynki uległy znacznemu zniszczeniu. Zdewastowany został dach oraz uszkodzone dwie kondygnacje. Parter i podpiwniczenie nie zostały naruszone. Wygląd młyna nie zmienił się zasadniczo, poza drobnymi przeróbkami, od przeszło dwustu lat. W czasie II wojny obiekt nie został dotknięty większymi zniszczeniami, a sam młyn pracował przez cały okres okupacji. Co więcej, znaczna część produkowanej mąki była przeznaczona na wyżywienie walczących w Powstaniu Warszawskim. Budynek był też pierwszym w regionie punktem kontaktowym żołnierzy Armii Krajowej i miejscem odpraw dowództwa. W części mieszkalnej schronienie otrzymywali goście i osoby ukrywające się. W latach 1942-44 mieszkał tu wybitny pisarz okresu międzywojennego Juliusz Kaden-Bandrowski. Wielokrotnie przebywał też Aleksander Zelwerowicz. Na zapleczu młyna znajdowały się zamaskowane pomieszczenia, w których chronili się Żydzi, później partyzanci i ranni żołnierze. Po wojnie młyn skonfiskowały komunistyczne władze. Najpierw użytkował go Zarząd Młynów, później Gminna Spółdzielnia. Obecnie dostęp do budynku jest wolny. Istnieje jeszcze część sprzętów. Młyn zajmuje się produkcją mąki zbożowej oraz pszennej od przeszło 200 lat. Technologia jest tradycyjna, maszyny nie zmieniane od 150 lat. Decyzją Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie do młyn został wpisany rejestru zabytków. Znakomitą atrakcją stanowi możliwość poznania na miejscu całego procesu powstawania mąki. Nadal wykonuje się ją na tych samych urządzeniach i według tej samej receptury co przed laty. Właścicielka młyna chciałaby, aby młyn, tak jak dawniej, był napędzany siłą wody, a powstałe w naturalny sposób rozlewisko, mogło pełnić rolę zalewu.
Dostępność komunikacyjna	Do młyna można dojechać samochodem (droga nr 580), autobusem PKS, bądź pociągiem Kolei Mazowieckich do Sochaczewa i autobusem komunikacji miejskiej w Sochaczewie. Młyn w Chodakowie znajduje się ok. 1 km od Muzeum Fryderyka Chopina w Żelazowej Woli.
Oznakowanie	Młyn nie jest oznakowany przy pomocy tablic i drogowskazów turystycznych.
Dostępność dla turystów	Młyn jest udostępniony do zwiedzania po uprzednim umówieniu.

Infrastruktura turystyczna i paraturystyczna	Obok młyna są wygospodarowane miejsca parkingowe. W samym Sochaczewie znajduje się czterogwiazdkowy Hotel Chopin z basenem i restauracją, oraz dom noclegowy dla turystów. W Sochaczewie turyści mogą skorzystać z oferty trzynastu restauracji i kawiarni. Obiekty gastronomiczne i sklepy z pamiątkami znajdują się również w nieodległej Żelazowej Woli.
--	---

Młyn w Chodakowie:



Opisane w formie kart audytowych powyższe atrakcje turystyczne na chwilę obecną są najlepiej przygotowane do uczestnictwa w projekcie. Nie są to jednak jedyne miejsca i obiekty Mazowska Zachodniego, które wpisują się w ideę przedsięwzięcia. Poniżej znajduje się lista miejsc, które wyróżniają się dużym potencjałem turystycznym, jednak są niezagospodarowane, bądź nieudostępnione dla ruchu turystycznego. W związku z powyższym na obecnym etapie nie ma podstaw do przypisania im osobnej karty audytowej. Lista może posłużyć w przyszłości do poszerzania oferty Szlaku Zabytków Techniki.

Lista pozostałych zabytków techniki z obszaru Mazowska Zachodniego:	
Cegielnia w Radziejowicach	Nie zachowały się zabytkowe obiekty cegielni. Jej wartość stanowi głównie historia. W radziejowickiej cegielni produkowano cegły do budowy osady fabrycznej w Żyrardowie.
Fabryka krówek w Milanówku	Współczesna, funkcjonująca fabryka, nieudostępniona turystom. Potencjalnie jest to bardzo ciekawa atrakcja z uwagi

	na swoje wyroby (popularne cukierki „krówki”).
Fabryka kredek „St. Majewski” w Pruszkowie	Przedwojenna fabryka, dawniej ołówków, obecnie kredek, z dużymi tradycjami, dysponująca również zabytkowymi obiektami. Interesujący, szczególnie dla młodszych turystów, może być proces produkcyjny kredek.
Elektrownia w Pruszkowie	Elektrownia dysponuje zabytkowymi zabudowaniami.
Huta szkła w Ożarowie Mazowieckim	Funkcjonująca, nieudostępniona turystom huta szkła, dysponująca przedwojennymi zabudowaniami.
Drewniany wiatrak „koźlak” w Lininie	Zabytkowy wiatrak typu „koźlak”, zbudowany z drewna, należący do prywatnego właściciela. Wiatrak jest w fatalnym stanie technicznym, choć obecnie jest jeszcze możliwość jego uratowania.
Zakłady chemiczne w Sochaczewie	Przedwojenne zabudowania dawnych zakładów chemicznych w Sochaczewie, częściowo strawione pożarem w kwietniu br.
System melioracyjny Puszczy Kampinoskiej	Skomplikowany system melioracyjny Puszczy Kampinoskiej, otuliny i ziemie okalających, w dużej mierze stanowiących zabytki hydrotechniki.
Zabudowania pofabryczne w Płochocinie	Częściowo zachowane przedwojenne zabudowania, znajdujące się w złym stanie technicznym, niewykorzystane.
Zabudowa folwarczna na terenie Mazowsza Zachodniego	Na terenie projektowym występują dawne zespoły folwarczne.
Zabudowania dawnej cukrowni w Lesznie	Obecnie нефункционująca. Zachowała się część przedwojennych zabudowań, w tym budynki bramne.
Park logistyczny na terenie dawnych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Pruszkowie	Olbrzymi kompleks hal magazynowych, które po odpowiednim przygotowaniu mogłyby ukazywać turystom kulisy transportu produktów oraz logistyki.
Zabytkowe wieże ciśnień w Żyrardowie, Konstancinie-Jeziornie, Pruszkowie, Tarczynie	Niezagospodarowane, znajdujące się w złym stanie technicznym obiekty, które mogłyby stanowić dodatkowe atrakcje turystyczne miast, bądź pomieścić elementy infrastruktury turystycznej.

Browar Konstancin	Współczesny, funkcjonujący browar, produkujący niepasteryzowane piwa regionalne. Nieudostępniiony turystom.
Browary Warka	Nowoczesny kompleks zakładów piwowarskich o dużych tradycjach, nieudostępniiony zwiedzającym, ale dysponujący dużym potencjałem turystycznym, jeśli chodzi o prezentację procesu produkcyjnego.
Polmos Żyrardów	Współczesne zakłady produkcyjne produkujące słynną w skali międzynarodowej wódkę „Chopin”, dysponujące dzięki temu znacznym potencjałem turystycznym, możliwym do wykorzystania w przyszłości.
Fabryka Tarcz Ściernych w Grodzisku Mazowieckim oraz zabytkowa Willa Haberlego	Zabudowania dawnych zakładów zachowały częściowo przedwojenną tkankę. Najciekawszym obiektem jest niewątpliwie zachowana, lecz nieudostępniiona publiczności, zabytkowa willa właściciela fabryki.
Termy w Mszczonowie	Nowoczesny obiekt basenów termalnych. Warunkiem przyłączenia Term Mszczonowskich do projektu może być stworzenie ekspozycji ukazującej wydobycie wody i jej wykorzystanie.
Zabytkowy most spawany w Maurzycach	Najstarszy w Europie most spawany. Obiekt jest unikatem w skali światowej, powstał w 1929 roku. Zabytek nie jest już eksploatowany ale nadal łączy brzegi rzeki Słudwi. W sąsiedztwie znajduje się parking, z którego można dojść do zabytkowej przeprawy i przespacerować się zarówno po płycie mostu, jak i wybrukowanymi brzegami rzeki. Odrestaurowaniem mostu zajęła się Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Mimo nierozwiniętej techniki spawania most został wykonany w perfekcyjny sposób. Autorem mostu jest inżynier Stanisław Bryła, wykładowca Politechniki Warszawskiej, projektant m.in. budynku Muzeum Narodowego w Warszawie oraz wieżowca Prudential (obecnie remontowany Hotel Warszawa). Most jest wyłączony z użytku.
Browar Strakacza w Skierniewicach	W Skierniewicach znajdują się zabytkowe zabudowania dawnego browaru parowego, które mogłyby zostać wykorzystane do celów turystycznych.

Rogowska Kolej Wąskotorowa	Muzealna Kolej Wąskotorowa kursująca na trasie Rogów- Rawa Mazowiecka-Biała Rawska. Rogów jest położony na trasie linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, wobec czego Kolej Rogowska może zostać w przyszłości sprzężona z systemem transportu kombinowanego na Szlaku Zabytków Techniki. Chociaż trasa Kolei przebiega przez tereny województwa łódzkiego, historycznie jest to również Mazowsze Zachodnie.
Pozostałe zabytki techniki Mazowsza Zachodniego	Na Mazowszu Zachodnim znajdują się liczne zabytkowe gorzelnie, kuźnie, młyny, dawne manufaktury, browary, cegielnie i wodne obiekty inżynierskie na Bzurze, Rawce, Łupi, Skierniewce, Utracie, Pisi Gągolinie, Pisi Tuczej. Obiekty te są często w bardzo złym stanie technicznym i mają nieuregulowany status. W przyszłości, po dokonaniu głębszej inwentaryzacji, przeprowadzeniu prac konserwatorskich i modernizacyjnych, poszczególne obiekty będą mogły zostać włączone do Szlaku Zabytków Techniki

2.3 ANALIZA SWOT

Analiza SWOT stanowi jedno z najbardziej popularnych narzędzi diagnozowania, wykorzystywanych w procesie planowania strategicznego. Prezentuje ona mocne i słabe strony przedsięwzięcia w zakresie produktu turystycznego, zasobów ludzkich, marketingu i promocji, przestrzeni turystycznej i wsparcia instytucjonalnego oraz szanse i zagrożenia, sprzyjające lub mogące utrudnić rozwój projektu.

Przedstawiona poniżej analiza SWOT stanowi punkt wyjścia do części strategicznej dokumentu, a więc określenia kierunków rozwoju, podstawowych celów do osiągnięcia oraz zadań realizacyjnych.

MOCNE STRONY		SŁABE STRONY
Produkt turystyczny/oferta	Unikalny charakter mazowieckich zabytków techniki (w szczególności osady fabrycznej w Żyrardowie, zbiorów Muzeum Kolei Wąskotorowej, Muzeum Motoryzacji, architektury dworcowej Kolei Warszawsko Wiedeńskiej, ekspozycji w Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego, konstrukcji mostu w Maurzycach) Duża różnorodność dziedzictwa przemysłowego Mazowsza Zachodniego	Brak usług towarzyszących, które zachęcają turystę do intensywnej penetracji regionu, a co za tym idzie dłuższych pobytów. Słaba dostępność dla turystów niektórych miejsc Szlaku (Muzeum Papiernictwa kieruje swoją ofertę tylko do zorganizowanych grup, zwiedzanie młyna w Chodakowie, Muzeum OSP w Niepokalanowie możliwe tylko po wcześniejszym uzgodnieniu)

	Większość miejsc Szlaku dysponuje atrakcyjną ofertą turystyczną skierowaną do turystów indywidualnych, jak i grupowych. Organizacja Europejskich Dni Dziedzictwa w Żyrardowie Znaczna interaktywność niektórych atrakcji Szlaku (koleje wąskotorowe i WKD, Muzeum Papiernictwa, młyn w Chodakowie) Pozaturystyczne funkcje produktu – m.in. edukacyjna, kulturotwórcza, historyczna Duża liczba zabytków techniki związanych z koleją (Kolej Warszawsko-Wiedeńska, WKD, koleje wąskotorowe w Sochaczewie i Piasecznie) Możliwa znaczna komplementarność z pozostałymi produktami turystycznymi Mazowsza Zachodniego Znaczące postaci związane z zabytkami techniki Zachodniego Mazowsza (m. In. Władysław Reymont, Karol Dittrich, Filip de Girard, Paweł Hulka-Laskowski, prof. Bryła, Jan Paweł II, Józef Piłsudski, Józef Stalin) Duże tradycje związane z kulturą przemysłową regionu Szlak posiada kilka osi wytyczonych przez linie kolejowe: stanowiących zarówno o dostępności komunikacyjnej, jak i atrakcyjności Szlaku	Oferty poszczególnych atrakcji nie są ze sobą w żaden sposób skoordynowane Brak zabytkowego parku maszynowego fabryki w Żyrardowie Zły stan techniczny części zabytków techniki Mazowsza Zachodniego Tylko jedna funkcjonująca obecnie fabryka jest udostępniona turystom (Konstans w Konstancinie); pozostałe nie mają takiej oferty Zupełnie niewykorzystany potencjał drzemący w zabytkach Kolei Warszawsko- Wiedeńskiej
Zasoby ludzkie	Istnienie pasjonatów lokalnych zaangażowanych w powstanie produktu Otwartość społeczeństwa na zmiany Przedsiębiorczość Polaków Tożsamość lokalna wśród mieszkańców miejscowości położonych na Szlaku Olbrzymi potencjał wiedzy o zabytkach techniki drzemący w mieszkańcach (np. w dawnych robotnikach fabryki żyrardowskiej, pracownikach i wolontariuszach kolei wąskotorowych) Wykwalifikowane kadry zarządzające w samorządach	Niewystarczające przygotowanie kadr obsługujących ruch turystyczny na obszarze objętym projektem Niska świadomość społeczna dotycząca zabytków techniki i wartości dziedzictwa przemysłowego Niska świadomość społeczności lokalnych dotycząca pozytywnej roli rozwoju turystyki w regionie Brak postrzegania przez lokalną społeczność istniejącego potencjału jako wartości szczególnej, która może stanowić dla niej atut – podstawę do podejmowania przedsięwzięć rozwijania i tworzenia nowej oferty, podnoszenia jakości i standardu usług Niski poziom wykształcenia branżowego (obsługa ruchu)

	Wzrastająca świadomość wartości dziedzictwa przemysłowego wśród części mieszkańców Wykwalifikowani przewodnicy PTTK	turystycznego, hotelarstwo, usługi) Niedostateczna znajomość języków obcych w społeczeństwie Niski poziom zatrudnienia w sferze usług Niedostateczne poszanowanie lokalnych wartości kulturowych i przyrodniczych
Marketing i promocja	Atrakcyjna strona internetowa miasta Żyrardów, prezentująca w przystępny sposób osadę fabryczną i historię miasta Dobrej jakości strony internetowe Muzeum Motoryzacji i Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej Bardzo dobrej jakości, przystępne i charakterystyczne bezpłatne materiały drukowane promujące osadę fabryczną w Żyrardowie Dobrej jakości materiały promocyjne Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie Występowanie w ogólnopolskich publikacjach krajoznawczych i promocyjnych Muzeum Motoryzacji w Otrębusach	Bardzo słaba promocja produktu (brak lub bardzo mała ilość materiałów promocyjnych i informacyjnych, brak informacji turystycznej, brak integracji w zakresie stron internetowych poświęconych dziedzictwu przemysłowemu Mazowsza) Niedostateczna informacja i promocja istniejących walorów turystycznych Brak aktywnej promocji dziedzictwa przemysłowego Mazowsza Zachodniego (poprzez udział w targach, organizację study tour, study press etc.) Niewielki nacisk kładziony na zabytki techniki w materiałach promocyjnych tworzonych przez zainteresowane samorządy
Przestrzeń turystyczna	Korzystne położenie geograficzne obszaru produktowego, w centrum Europy, w centrum kraju, w pobliżu aglomeracji warszawskiej i łódzkiej Liniowość produktu, umożliwiająca integrację różnorodnych walorów i aktywizację lokalną Planowane i realizowane inwestycje służące obsłudze ruchu turystycznego Potencjał przestrzenny, który może być wykorzystany dla inwestycji turystycznych i para turystycznych Dobre położenie w centrum Polski Przebieg międzynarodowych szlaków komunikacyjnych wschód-zachód Lotnisko w Warszawie Międzynarodowe połączenia kolejowe	Brak punktów informacji turystycznej Niedostateczna ilość, brak zaplecza do rozwoju turystyki aktywnej Niewielka ilość sklepów z pamiątkami Brak ogólnodostępnego zaplecza sanitarnego o dobrym standardzie w przestrzeni miejscowości Zły stan dróg Brak ciągów pieszych wzdłuż dróg biegnących w sąsiedztwie obiektów zabytkowych, w pobliżu atrakcji turystycznych Niewystarczająca ilość i długość ścieżek rowerowych Brak infrastruktury rowerowej Zła infrastruktura komunikacyjna (brak autostrad,

	Obecność na terenie produktu dużych zespołów leśnych – Kampinoski Park Narodowy i Bolimowski Park Krajobrazowy Planowana budowa autostrady przecinającej obszar Mazowsza Zachodniego Niewielkie odległości pomiędzy poszczególnymi atrakcjami Szlaku Możliwość podróżowania po Mazowszu Zachodnim różnymi środkami lokomocji (samochodem, rowerem, pociągami Kolei Mazowieckich, SKM, WKD, autobusami miejskimi oraz PKS)	szybkiej kolei, dogodnych połączeń, regionalnych lotnisk) Brak jednolitego oznakowania szlaku w terenie Słabe połączenia komunikacyjne między Piaseczyńską Koleją Wąskotorową i Muzeum Papiernictwa w Konstancinie a pozostałymi miejscami Szlaku Słabe zagospodarowanie turystyczne i paraturystyczne miejscowości biorących udział w projekcie (noclegi, gastronomia, punkty widokowe, parkingi etc.) Brak oznakowania tras i szlaków turystycznych Brak tablic informacyjnych przy obiektach niewystarczająca baza noclegowa Brak tanich obiektów noclegowych przeznaczonych dla grup młodzieży szkolnej na Mazowszu Zachodnim Baza gastronomiczna jest niedostateczna, często o zbyt niskim standardzie. Brak miejsc z regionalnym menu Wiele atrakcji nie jest przystosowanych do obsługi turystów niepełnosprawnych Część atrakcji Szlaku znajduje się na terenie województwa łódzkiego
Wsparcie instytucjonalne	Dobre warunki do rozbudowy infrastruktury Prężny sektor prywatny Konkurencyjność cenowa do oferty krajów zachodnich Dostęp do środków unijnych na rozwój turystyki Inicjatywy samorządowe na rzecz pozyskania finansowania z UE dla rozwoju poszczególnych elementów produktu Działalność Miejskiego Konserwatora Zabytków w Żyrardowie	Brak koordynacji działań podejmowanych przez różnych interesariuszy produktu Brak odpowiednich ustaw preferencyjnych dla rozwoju turystyki – m.in. ulgi podatkowe Brak sprawnych procedur związanych z realizacją nowych inwestycji (przekształcenia w planach zagospodarowania przestrzennego, wydawanie pozwoleń) Niskie dochody ludności ograniczające aktywność turystyczną Brak kredytów na rozwój infrastruktury turystycznej Niedostateczna współpraca na różnych szczeblach decyzyjnych (krajowych, regionalnych, lokalnych) pomiędzy kluczowymi instytucjami mającymi wpływ na

		rozwój gospodarki Słabe zainteresowanie większości samorządów lokalnych rozwojem produktu lub zainteresowanie werbalne, nie przekładające się na rzeczywiste działanie
--	--	--

SZANSE	ZAGROŻENIA
Ogłoszenie roku 2010 rokiem Chopinowskim – przyjazd tysięcy turystów na Mazowsze Zachodnie Rosnąca aktywność turystyczna turystów krajowych Zainteresowanie Europą Środkową jako destynacją turystyczną Światowe trendy związane z coraz większym znaczeniem na rynku turystycznym turystyki industrialnej Większa ilość wolnego czasu, popularyzacja turystyki weekendowej Możliwość wykorzystania środków unijnych na projekty turystyczne Powrót do korzeni, znaczenie odrębności kulturowej Warszawa jako centrum ruchu turystycznego Korzystne tendencje i prognozy w zakresie rozwoju turystyki, szczególnie turystyki przyjazdowej (wzrost globalnej liczby turystów, wzrost zainteresowania Europą środkowo-wschodnią jako destynacją turystyczną) Trendy w rozwoju turystyki kulturowej, duża popularność szlaków tematycznych kulturowych Integracja rozproszonego dziedzictwa Przychylność ze strony władz województwa mazowieckiego Współpraca międzyregionalna pomiędzy województwem mazowieckim i łódzkim dla rozwoju produktu Globalizacja gospodarki światowej – transfer know-how, możliwość korzystania z międzynarodowych wzorców Organizacja w Polsce i województwie mazowieckim dużych imprez	Niedostateczna informacja i promocja idei Szlaku wśród społeczności Brak świadomości o potencjale turystyki jako dziedziny gospodarki Brak w gminach, wykwalifikowanych podmiotów odpowiedzialnych za rozwój turystyki Brak środków finansowych na rozwój infrastruktury turystycznej w budżetach gmin, miast, powiatów Zbyt trudne i uciążliwe procedury dofinansowania z EU Stan bezpieczeństwa światowego – zagrożenie zamachami terrorystycznymi Niski poziom wydatków w przeciętnej polskiej rodzinie na cele turystyczne, spowodowany niskimi dochodami Marginalizacja obszarów turystycznych województwa poza Warszawą Silna konkurencja ze strony innych obszarów turystycznych Polski- w tym podobnych produktów turystycznych Spadek aktywności turystycznej Polaków oraz mieszkańców Europy i świata na skutek kryzysu finansowego, obniżenia siły nabywczej pieniądza, ubożenia społeczeństw, spadku poczucia bezpieczeństwa (na skutek terroryzmu, zagrożenia chorobami etc.) Trudności z pozyskaniem funduszy unijnych na rozwój produktu, konieczność prefinansowania projektów, zabezpieczanie projektów Brak koordynacji działań, skutkujący trudnościami we

masowych typu Rok Chopinowski, EURO 2012 Współpraca z tour operatorami i biurami podróży w celu sprzedaży produktu Współpraca z Mazowiecką Regionalną Organizacją Turystyczną w zakresie wdrażania produktu	wdrożeniu produktu Trudności z przejściem od fazy koncepcyjnej do wdrożeniowej, trudności z komercjalizacją produktu, słabe zainteresowanie i współpraca ze strony tour operatorów i biur podróży Brak koordynacji kalendarza imprez Konkurencja ze strony innych tematycznych szlaków kulturowych, o podobnym charakterze
--	--

4. KONCEPCJA ROZWOJU PRODUKTU TURYSTYCZNEGO.

Produkt turystyczny „Industrialne Mazowsze” powinien być jednym z głównych produktów województwa mazowieckiego z uwagi na kilka przesłanek:

- Korzystne trendy, moda; turystyka industrialna należy do coraz szybciej rozwijających się, choć niszowych form turystyki. Obserwuje się coraz większe zainteresowanie zwiedzaniem obiektów przemysłowych i obiektów szeroko pojętej techniki. Już nie tylko specjaliści zwiedzają historyczne zakłady, lecz również turyści pragnący poznać szeroko rozumiane dziedzictwo kulturowe. Tym samym zwiększa się popyt na tego typu atrakcje.
- Tego typu produkt turystyczny nie podlega sezonowości, atrakcyjna oferta turystyczna oparta o istniejący potencjał jest atrakcyjna cały rok i może być sprzedawana cały rok.
- Istniejące na Mazowszu Zachodnim (w I etapie) oraz w pozostałych częściach województwa (w kolejnych etapach) dziedzictwo poprzemysłowe jest nierzadko unikalne i warto je wykorzystać dla celów turystycznych.
- Od niedawna możemy obserwować w Polsce swoistą modę na adaptację zabytkowych obiektów poprzemysłowych, ich rewitalizację poprzez adaptację do nowych funkcji. Utrzymanie zewnętrznej formy obiektów, połączone z wprowadzeniem nowych funkcji do ich wnętrza pozwala zachować charakterystyczne elementy przemysłowego krajobrazu wybranych regionów, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia tożsamości kulturowej wybranych miast oraz regionów. Zachowane elementy dziedzictwa kultury technicznej mają również niezwykle istotne znaczenie w procesie edukacji regionalnej.
- Zachowane i odpowiednio wypromowane dziedzictwo podnosi atrakcyjność turystyczną, a zarazem inwestycyjną regionu czy też subregionu. Istniejące atrakcje przyciągają turystów, którzy oprócz odwiedzania wybranych miejsc skorzystają także z innych usług np. gastronomicznych, hotelowych, transportowych itp. Wzrasta także zapotrzebowanie na pamiątki, materiały informacyjne i promocyjne. W każdym przypadku wymiernym efektem podjętych działań będzie zwiększenie liczby miejsc pracy, co jest niezwykle istotne na przykład w obecnej sytuacji regionów, w tym także Mazowsza Zachodniego. Rozwój turystyki stwarza szansę zatrudnienia części zwolnionych pracowników z sektora produkcji przemysłowej w sektorze usług. W tym kontekście należy stwierdzić, iż zachowanie i wykorzystanie dziedzictwa przemysłowego dla rozwoju turystyki industrialnej wpłynie korzystnie na sytuację

ekonomiczną, przyczyniając się do zmniejszenia bezrobocia oraz aktywizacji gospodarczej mieszkańców. Pozytywem jest również kreowanie wizerunku tego obszaru, jako miejsca interesującego dla potencjalnych inwestorów.

Koncepcja rozwoju sieciowego produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze” opiera się na następujących założeniach:

- Niniejszy projekt jest jedynie punktem wyjścia i pilotażem Szlaku Zabytków Techniki, obejmującego całe Mazowsze i integrującego dziedzictwo zlokalizowane we wszystkich subregionach województwa.
- Osią produktu będzie oznakowany tematyczny szlak turystyczny, przeznaczony dla turystów korzystających z publicznych środków transportu, turystów samochodowych i, docelowo, rowerowych, a na niektórych odcinkach także pieszych w nawiązaniu do coraz większej popularności kulturowych szlaków tematycznych jako jednej z najbardziej poszukiwanych form turystyki kulturowej. Powodem odbycia tej podróży będzie chęć i potrzeba podążenia śladami rewolucji technicznej i odwiedzenia obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki w województwie mazowieckim, wśród których znajdują się atrakcje o charakterze unikatowym. Dziedzictwo przemysłowe jest tą nadrzędną ideą wiążącą pojedyncze miejsca i obiekty, połączone ze sobą wytyczoną, oznakowaną trasą oraz różnorodną infrastrukturą turystyczną i paraturystyczną, zlokalizowaną wokół szlaku.
- Sieciowość produktu dotyczy połączenia rozproszonego dziedzictwa związanego zarówno z mazowiecką historią industrializacji, jak również innych walorów i atrakcji w miejscach zlokalizowanych na szlaku w celu wzbogacenia i dyferencjacji oferty, spójnej koordynacji oraz krzyżowej promocji, zwiększającej siłę przetargową oferty na rynku.
- Ideą przewodnią zaprezentowanej poniżej koncepcji jest połączenie w szlak tematyczny atrakcji już istniejących z proponowanymi produktami turystycznymi, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.
- Funkcjonowanie produktu wymaga daleko posuniętej współpracy zarówno w układzie pionowym (władze centralne-władze samorządowe wojewódzki- władze powiatowe- władze gminne) oraz w układzie poziomym (interesariusze poszczególnych miejsc-samorząd, branża, organizacje pozarządowe), a także współpracy trójsektorowej w ramach poszczególnych miejsc oraz w ramach całego produktu.
- Rozwój produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze” powinien się przełożyć na wymierny efekt gospodarczy i społeczny, a także wartości niepoliczalne dla obszaru objętego projektem (również w kontekście obszarów administracyjnych miast i gmin), również w

wyniku tworzenia subproduktów wokół szlaku, wymuszających współpracę partnerów, którzy tym samym dyskontują korzyści ekonomiczne.

- Formuła funkcjonowania produktu musi być zrozumiała również dla przeciętnego turysty, który nie dysponuje głęboką wiedzą na temat historii przemysłu i techniki, co oznacza łatwo rozpoznawalne oznakowanie i przejrzysty sposób prezentacji atrakcji skupionych wokół szlaku. W tym kontekście produkt powinien wzbudzać zainteresowanie zabytkami techniki i ich historią, dzięki interaktywnej i ciekawej formule funkcjonowania.
- Rozwój produktu na bazie głównego szlaku tematycznego pociąga za sobą rozwój obszarów „peryferyjnych” (komplementarnych) w stosunku do niego, które jednocześnie wzbogacają go swoimi walorami i atrakcjami poprzez szlaki i subprodukty alternatywne.
- Specyfika Mazowsza Zachodniego i produktów turystycznych rozwijających się na tym obszarze (są wśród nich unikaty w skali świata, Europy, kraju i regionu) wymusza takie zaprojektowanie oraz funkcjonowanie produktu, aby zintegrować „Industrialne Mazowsze” z istniejącymi walorami, atrakcjami i produktami, wykorzystującymi zarówno potencjał kulturowy, jak i przyrodniczy.

4.1 CEL ROZWOJU PRODUKTU.

Podstawowym celem rozwoju produktu jest przygotowanie i wdrożenie atrakcyjnej, dla konkretnie zdefiniowanych grup odbiorców, oferty prezentującej i integrującej potencjał miejsc związanych z historią mazowieckiej industrializacji oraz upowszechnienie i promocja wiedzy na temat dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki, ich funkcji oraz znaczenia dla rozwoju obszarów w kontekście historycznym. Historia przemysłu jest jedną z najbardziej barwnych opowieści o wielkich wynalazkach, postępie i rozwoju cywilizacji. Potocznie zwany „wiek pary i elektryczności” zawsze będzie frapował ludzkość, poszukującą innowacji. Tak postrzegana industrializacja może być przyczynkiem do rozważań o nieograniczoności ludzkiego rozumu, o różnych obliczach rewolucji przemysłowej, o gospodarczych i społecznych skutkach uprzemysłowienia, czy wreszcie o technicznych aspektach funkcjonowania wynalezionych maszyn i urządzeń.

Produkt Industrialne Mazowsze posiada olbrzymi potencjał rozwojowy. Jego siła polega nie tylko na atrakcyjności turystycznej, ale również na rozbudowanych funkcjach dydaktycznych. W kontekście budowania poczucia dumy narodowej, tożsamości oraz pozytywistycznego poczucia wartości, produkt będzie odgrywał kluczowe znaczenie dzięki promocji polskiej wynalazczości oraz upowszechnianiu wiedzy o poszczególnych obiektach i ich historii.

W innym kontekście cele rozwoju produktu można definiować jako:

- Ekonomiczne – odnoszące się do wymiernych korzyści, związanych z udziałem w PKB, wpływami do lokalnych budżetów (wzrostem dochodów podatkowych), osiąganiem zysku przez przedsiębiorców, rozwojem przedsiębiorczości, wzrostem obrotu handlu i usług etc.
- Społeczne – skutkujące wzrostem aktywności społecznej, tworzeniem miejsc pracy, przeciwdziałaniem wykluczeniu społecznemu, integrowaniu społeczności lokalnych wokół idei Industrialnego Mazowsza, kształtowaniem więzi społecznych etc.
- Kulturalne – przekładające się na ochronę dziedzictwa kulturowego, wymiany poglądów, wykorzystywanie dziedzictwa przemysłowego do nowych celów etc.
- Turystyczne – związane z tworzeniem unikalnej oferty turystycznej województwa mazowieckiego, zbudowanej na bazie wyjątkowego („niepodrabialnego”) potencjału miejsc związanych z dziedzictwem przemysłowym i zabytkami techniki
- Promocyjne – zwiększenie atrakcyjności turystycznej Mazowsza Zachodniego, przyciągnięcie turystów do subregionu
- Edukacyjne – związane z edukacją historyczną młodego pokolenia, kształtowaniem zainteresowań, pasji etc.
- Poznawcze – dotyczące przekazywania i upowszechniania wiedzy o historii uprzemysłowienia Mazowsza Zachodniego

- Badawcze – bezpośrednio związane z prowadzeniem badań na temat miejsc, obiektów przemysłowych i zabytków techniki (badania, konferencje, wymiany studyjne, wystawy etc.)
- Ochrona dziedzictwa przemysłowego – mająca ogromne znaczenie dla przyszłości kraju, w sposób bezpośredni łącząca się z celami gospodarczymi, społecznymi, kulturalnymi, turystycznymi, promocyjnymi, edukacyjnymi, poznawczymi, badawczymi, a więc wszystkimi wymienionymi powyżej. Ochrona i konserwacja obiektów stanowi niejako warunek sine qua non osiągnięcia wszystkich pozostałych celów. Jest to klamra spinająca wiązkę celów rozwoju produktu.

4.2 OBSZAR ROZWOJU PRODUKTU.

Program Rozwoju i Promocji Produktu Turystycznego Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” na terenie Zachodniego Mazowsza, w sensie administracyjnym, obejmuje zasadniczo obszar sześciu powiatów: żyrardowskiego, grodziskiego, pruszkowskiego, piaseczyńskiego, sochaczewskiego i skierniewickiego, oraz dwunastu gmin: Żyrardów, Puszcza Mariańska, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Pruszków, Piaseczno, Konstancin-Jeziorna, Teresin, Sochaczew, Skierniewice, Lipce Reymontowskie. Określenie obszaru objętego projektem jest pochodną lokalizacji obiektów dziedzictwa przemysłowego oraz zabytków techniki, choć w przypadku produktów turystycznych trudno jest określić precyzyjnie ten obszar terytorialny, ponieważ turystyka nie zna granic administracyjnych.

Oprócz obiektów kolejowych znajdujących się w Skierniewicach i Lipcach Reymontowskich (województwo łódzkie), administracyjnie Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” ogranicza się do województwa mazowieckiego, a właściwie do jego części nazywanej Mazowszem Zachodnim.

Termin Mazowsze Zachodnie zostaje umownie przyjęty jako najlepiej oddający położenie obszaru wchodzącego w skład projektu (część województwa mazowieckiego na zachód od Warszawy, do granic z województwem łódzkim).

Natomiast obszar rozwoju produktu niewątpliwie będzie wykraczał poza Mazowsze Zachodnie, ponieważ w miarę upływu czasu produkt będzie się rozszerzał integrując wiele atrakcji i produktów zlokalizowanych poza pierwotnym jego terytorium.

4.3 SEGMENTACJA RYNKU.

Jednym z najistotniejszych czynników wpływających na kształt produktu turystycznego jest segmentacja rynku, czyli precyzyjne określenie do kogo produkt będzie adresowany. Zdefiniowanie klienta oraz precyzyjne rozpoznanie jego potrzeb jest kluczowym warunkiem przygotowania oferty sprofilowanej na konkretnych turystów.

Jest to niezwykle istotne z uwagi na możliwość ograniczenia kosztów promocji poprzez efektywny wybór środków oraz kanałów dystrybucji informacji o ofercie Industrialnego Mazowsza. Segmentacja pozwala wybrać te segmenty, do których kierowana będzie oferta oraz opracować strukturę marketingu-mix odpowiednią dla każdego segmentu, co jest gwarancją skutecznego zaspokajania potrzeb klienta.

Poniżej zaprezentowano podstawowe segmenty rynku, do których adresowana będzie oferta oraz ich preferencje i motywy podróżowania ścieżkami historii mazowieckiej industrializacji. Należy jednak zaznaczyć, iż przedstawiona poniżej charakterystyka profilu klientów wymaga niewątpliwie uszczegółowienia na podstawie przeprowadzonych badań konsumenckich, została bowiem sporządzona na podstawie ogólnodostępnych danych oraz wywiadów bezpośrednich (branża, samorządy).

Głównymi grupami turystów, którzy wyruszą szlakiem przemysłowego dziedzictwa będą *turyści weekendowi* (grupa pozostająca na pograniczu kryterium motywacji i długości pobytu) z dużych mazowieckich miast, głównie z Warszawy i Łodzi, którzy będą zainteresowani zabytkami techniki lub będą poszukiwać ciekawych możliwości spędzenia wolnego czasu, traktując przedmiot niniejszego opracowania jedynie jako pretekst do odbycia „podróży w przeszłość”.

Drugą grupę stanowić będą *hobbyści*, zainteresowani historią industrializacji, obiektami dziedzictwa przemysłowego, zabytkami techniki, poszukiwacze przemysłowych sensacji. Będą to również uczestnicy odbywających się imprez m.in. konferencji, konkursów, koncertów, festiwali oraz innych imprez odbywających się lub organizowanych przez gestorów obiektów (np. niezliczona ilość imprez odbywających się w Muzeum Starożytnego Hutnictwa w Pruszkowie).

Kolejny segment to *dzieci i młodzież* – wyruszający na trasę w celu uzupełnienia i wzbogacenia szkolnego programu.

Osoby preferujące *turystykę aktywną* – głównie rowerową mogą być także uznane za grupę docelową pod warunkiem, że poszczególne obiekty na szlaku zostaną połączone szlakami rowerowymi.

Warto także wziąć pod uwagę *turystów biznesowych* (szczególnie uczestników kongresów i konferencji), którzy szlakiem przemysłowego dziedzictwa wyruszą w uzupełnieniu programu podstawowego. Duży potencjał wzrostowy wykazuje w tym kontekście segment incentive.

Kryterium długości pobytu

Turyści *krótkoterminowi*, przebywający na Mazowszu jeden lub kilka dni; region będzie dla nich miejscem docelowym lub jednym z kilku odwiedzanych podczas podróży.

Kryterium składu i ilości grupy

Głównie turyści *indywidualni*, a także turyści *grupowi* (zorganizowani, w tym grupy dzieci i młodzieży oraz grupy zorganizowane w ramach ofert pakietowych sprzedawanych przez tour operatorów i biura podróży).

Kryterium geograficzne

Turysta *krajowy* - mieszkańcy miast w województwie mazowieckim, województwach ościennych oraz mieszkańcy innych dużych aglomeracji miejskich w Polsce.

Turysta *zagraniczny* – zorganizowany i indywidualny, pochodzący głównie z krajów Europy Zachodniej, tradycyjnie związanych z turystyką industrialną i USA.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę poszczególnych segmentów rynku wg kryterium motywacji.

SEGMENT: TURYSTYKA KULTUROWA

Turystyka kulturowa związana jest z motywem poznawczym. Jej uczestnicy podróżują w celu poznania historii, zwiedzania zabytków, muzeów, w związku z odbywającymi się imprezami, etc. Należy zwrócić uwagę, iż zmienia się charakter turystyki kulturowej, która obecnie przyjmuje formę związaną z dużą aktywnością turysty. Pragnie on bowiem angażować się w proces poznawczy. Stąd bardzo duże znaczenie interaktywnych form eksponowania walorów kulturowych oraz różnego rodzaju imprez tematycznych, w tym przede wszystkim tematycznych szlaków kulturowych, które są jedną z najszybciej przeobrażających się i najbardziej popularnych form turystyki kulturowej.

Kryteria geograficzne, demograficzne

Wiek: 10+

Płeć: kobiety i mężczyźni

Dochód: średnia krajowa i powyżej

Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze

Preferencje i zainteresowania

Osoby zainteresowane historią industrializacji lub poszukujące ciekawych możliwości spędzenia wolnego czasu

Osoby zainteresowane zwiedzaniem ciekawych obiektów przemysłowych i zabytków techniki, osoby zainteresowane dziedzictwem kulturowym

Osoby pragnące poznać tradycje i obyczaje mieszkańców obszaru recepcyjnego – poprzez udział w imprezach kulturalnych oraz osoby zainteresowane udziałem w warsztatach, pokazach, inscenizacjach etc.

Osoby zainteresowane udziałem w imprezach tematycznych, np. związanych ze słynnymi postaciami, wydarzeniami etc.

Osoby zainteresowane historią obszaru, pragnące ją poznać

	m.in. poprzez udział w imprezach archeologicznych Osoby poszukujące ciekawych formuł zwiedzania, nie tylko w kontekście interaktywności, ale również w kontekście pakietowania oferty (np. tradycyjna polska kuchnia, transport kolejką wąskotorową, ciekawe ekspozycje etc.) Osoby te często pragną łączyć zwiedzenie z poznaniem przyrody, są wrażliwe także na piękno otaczającego ich krajobrazu
Motywy	Kierują się motywem poznania, przy czym poszukują aktywnych form poznania kultury, historii, nie koniecznie ukierunkowane na zabytki techniki, które są dla nich jedną z formuł spędzania czasu Uprawianie turystyki kulturowej może stanowić ich hobby, sposób na realizację pasji

SEGMENT: TURYSTYKA DZIECI I MŁODZIEŻY

Turystyka edukacyjna dzieci i młodzieży związana jest z wyjazdami na tzw. białe i zielone szkoły, obozy czy kolonie oraz jednodniowe wycieczki edukacyjne. Jej podstawowym celem jest „uczyć poprzez podróżowanie”. Zakłada przede wszystkim zwiedzanie ciekawych pod względem kulturowym miejsc, a także korzystanie z wypoczynku aktywnego. Edukacyjne wyjazdy w teren są uzupełnieniem programu szkolnego. Turystyka industrialna pomaga małoletnim turystom zrozumieć otaczający ich świat techniki, uczy też patriotyzmu i uwrażliwia na wartości dziedzictwa przemysłowego.

Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 10-18 Płeć: wszyscy Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze
Preferencje i zainteresowania	Dzieci i młodzież szkolna uczestnicząca w tzw. białych i zielonych szkołach, koloniach i obozach, wycieczkach krajoznawczych zainteresowana poznawaniem walorów Regionu, zarówno naturalnych, jak i kulturowych W niezwykle dużym stopniu wykorzystują infrastrukturę paraturystyczną (szlaki turystyczne, obiekty sportowo-rekreacyjne), biorą udział w imprezach sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych, warsztatach, pokazach, lekcjach edukacji ekologicznej oraz lekcjach muzealnych. Są gotowi współtworzyć produkt, poprzez zaangażowanie się w zbieranie danych, akcje promocyjne, konkursy.
Motywy	Chęć poznania i wypoczynku, integracja z grupą szkolną Realizacja programu nauczania = odbycie żywej lekcji historii Współtworzenie produktu

SEGMENT: TURYSTYKA WEEKENDOWA

Turystyka weekendowa jest w Polsce najbardziej rozwojową formą turystyki z uwagi na powszechność długich weekendów oraz popularność wyjazdów weekendowych. Jej specyfika dotyczy krótkotrwałego wypoczynku poza miejscem pracy i zamieszkania, ale w niezbyt dużej odległości od tych miejsc. Potrzeba odbudowy, zachowania oraz ochrony sił fizycznych i psychicznych współczesnego człowieka, po cotygodniowej pracy i życiu w zwłaszcza dużym mieście, stanowi ważny czynnik popytu na ten rodzaj turystyki.

Turystyka weekendowa może być zorganizowana lub indywidualna. Turysta weekendowy, przyjeżdżający na wypoczynek w pobliże miejsca zamieszkania na czas stosunkowo krótki, zgłasza szczególne wymagania, jeśli chodzi o usługi noclegowe, żywieniowe i wypoczynkowe. W miejscowościach tych, leżących na ogół w pobliżu wielkich aglomeracji miejskich, stwierdza się lokalizację drugich mieszkań (domków letniskowych). Turysta weekendowy szuka spokoju i dba o czynne spędzanie czasu wolnego oraz o rozrywkę.

W województwie mazowieckim turystyka weekendowa ma szczególne znaczenie z uwagi na specyfikę i potencjał województwa mazowieckiego i aglomeracji warszawskiej.

Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 18-50 Płeć: wszyscy Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze
Preferencje i zainteresowania	Osoby poszukujące 2-3 dniowego wypoczynku, w niedalekiej odległości od miejsca zamieszkania Poszukują ciekawej oferty noclegowej i gastronomicznej oraz różnych form organizacji czasu wolnego, począwszy od wypoczynku biernego, skończywszy na uprawianiu sportów Wyjazdy często przyjmują formę wyjazdów „kombinowanych” – łączących poznanie walorów naturalnych z kulturowymi Często poszukują bliskich kontaktów z gestorami bazy noclegowej Poszukują atrakcyjnej możliwości spędzenia wolnego czasu
Motywy	Odpoczynek od zgiełku życia codziennego Poznanie i aktywność fizyczna Uczestnictwo w ciekawych imprezach Wyjazd z przyjaciółmi

SEGMENT: TURYSTYKA HOBBYSTYCZNA

Turystyka hobbystyczna dotyczy osób, które z uwagi na chęć realizacji swoich pasji, podróżują w miejsca, które im to umożliwiają. Poszukują nie tylko możliwości samorealizacji, ale również kontaktów z innymi hobbystami. Dobrze przygotowana oferta jest w stanie przyciągnąć ich nawet z dalekich zakątków Polski, Europy, a nawet świata. Oprócz standardowego zwiedzania są oni zainteresowani imprezami, pozyskiwaniem informacji, wymianą doświadczeń, współuczestniczeniem w rozwoju obiektów, ich oferty, badaniem ich historii etc.

Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 18-55 Płeć: wszyscy Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze
Preferencje i zainteresowania	Przystępna cenowo baza noclegowa Łatwy dostęp do produktów i usług, umożliwiających realizację pasji Osoby zainteresowane dziedzictwem przemysłowym oraz zabytkami techniki
Motywy	Realizacja zainteresowań, hobby Spotkania z ludźmi o podobnych zainteresowaniach Uczestnictwo w imprezach związanych z zainteresowaniami Poznanie dziedzictwa przemysłowego regionu Wyjazd z przyjaciółmi Uczestnictwo w ciekawej imprezie

SEGMENT: TURYSTYKA BIZNESOWA

Turystyka związana z wykonywanym zawodem bezpośrednio lub pośrednio. Jest ona utożsamiana często z podróżami służbowymi, mianem których określa się wszystkie podróże, których cele są związane z pracą lub interesami zawodowymi podróżującego. Turystyka biznesowa szeroko rozumiana obejmuje: indywidualne podróże służbowe, spotkania grupowe, uczestnictwo w targach lub imprezach konsumenckich, podróże motywacyjne i turystykę korporacyjną. Ma ona obecnie coraz większe znaczenie ekonomiczne. Stanowi też w turystyce międzynarodowej sektor niezwykle trwały i o dyskretnej, ale za to regularnej ekspansji. Jest ogromną szansą dla produktu z uwagi na jego bardzo dogodną lokalizację względem Warszawy oraz możliwość wykorzystania dużych odbywających się w Stolicy i na terenie Mazowsza imprez. Industrialne Mazowsze nie ma możliwości organizacji dużych imprez typu: kongresy czy duże eventy, ale szansą jest „przejęcie” turystów biznesowych i zagospodarowanie ich czasu fakultatywnego, przygotowanie oferty dla osób towarzyszących, organizacja mniejszych imprez (np. zjazdy i konferencje naukowe, spotkania hobbystów etc.)

W kontekście produktu turystycznego Industrialne Mazowsze warto również podkreślić znaczenie turystyki motywacyjnej (tzw. incentive tours) obejmuje osoby wysyłane przez pracodawcę w tzw. podróż motywacyjną uważaną za środek nowoczesnego zarządzania, element motywacji pracowników do lepszej pracy oraz formę nagrody. Jest to turystyka grupowa o specyficznych wymaganiach klienta, który oczekuje oferty pakietowej, komplementarnej i wyróżniającej się oryginalnością.

Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 18-55 Płeć: wszyscy Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze
Preferencje i zainteresowania	Zróżnicowana baza noclegowa (jakość, cena) – zarówno obiekty o bardzo wysokim standardzie, jak i obiekty przystępne cenowo Ciekawa oferta spędzania wolnego czasu, dodatkowa infrastruktura wypoczynkowa, sportowa, rekreacyjna np. typu Spa&wellness Łatwy dostęp do produktów i usług, umożliwiających realizację celu wyjazdów integracyjnych i motywacyjnych Możliwość zakupu gotowych pakietów Wysoki standard świadczonych usług Bezpieczeństwo Możliwie zdywersyfikowana oferta. Stosunkowo wysoka jakość usług za akceptowalną cenę (value

	for money)
Motywy	Chęć zobaczenia nowych atrakcji przy okazji podróży służbowej Motywacja pracowników, wyjazd = nagroda za dobrą pracę Zintegrowanie grupy pracowników Aktywny wypoczynek (np. w formule zawodów, survival, etc) Możliwość zorganizowania imprez wieczornych (ogniska, grillowanie, dancingi, itp.)

SEGMENT: TURYSTYKA AKTYWNA	
Turystyka aktywna związana z różnymi formami aktywnego spędzania czasu wolnego, m.in. w formule np. turystyki rowerowej. Dotyczy ona przede wszystkim osób pracujących umysłowo, mieszkańców większych miast, którzy najbardziej efektywnie odpoczywają aktywnie. Z punktu widzenia turysty niezwykle ważna jest tutaj infrastruktura, która pozwala na bezpieczne wykorzystywanie istniejących walorów naturalnych, głównie w postaci zagospodarowanych szlaków rowerowych.	
Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 18+ Płeć: wszyscy Dochód: średnia krajowa i powyżej Geografia: mieszkańcy aglomeracji warszawskiej, województwa mazowieckiego i sąsiednich województw, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę i Mazowsze
Preferencje i zainteresowania	Osoby poszukujące możliwości relaksu poprzez aktywność fizyczną, w jej różnych formach, ceniące sobie wysoki poziom bezpieczeństwa Osoby ceniące sobie możliwość ciekawego spędzenia wieczorów: grill, ognisko, regionalna impreza Osoby zainteresowane walorami naturalnymi i krajoznawczymi obszaru, ceniące przyrodę i zwracające uwagę na jej ochronę oraz formę ich wykorzystania i eksponowania (szlaki rowerowe) Osoby poszukujące możliwości połączenia form aktywnego wypoczynku i aktywnego poznania dziedzictwa kulturowego Osoby, które potraktują szlak jako pretekst do rekreacji ruchowej, nie chcąc np. jeździć rowerem bez celu
Motywy	Chęć aktywnego wypoczynku, odstresowanie się, odpoczynek

	od zgiełku dużego miasta i codziennych obowiązków Poznanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych Realizacja pasji
--	--

SEGMENT: TURYSTYKA SENTYMENTALNA	
Turystyka sentymentalna wiąże się z przybywaniem turystów do miejsc swojego dzieciństwa, do miejsc zamieszkania rodziców, dziadków, jak i odległych przodków. Turystyka sentymentalna jest ważnym segmentem w kontekście rozwoju produktu turystycznego na terenie Mazowsza Zachodniego, z uwagi na historię obszaru, w którą wpisane są dzieje wielu narodów i kultur.	
Kryteria geograficzne, demograficzne	Wiek: 18+ Płeć: wszyscy Dochód: średnia krajowa i powyżej Geografia: głównie turyści zagraniczni, z USA, Izraela, krajów Europy Zachodniej i Środkowej, Australii, Kanady
Preferencje i zainteresowania	Osoby poszukujące śladów swoich przodków: budynków, miejsc pracy, nagrobków, jak też dokumentów archiwalnych Osoby ceniące sobie możliwość ciekawego spędzenia wieczorów Osoby zainteresowane walorami kulturowymi obszaru Osoby zainteresowane interakcjami z mieszkańcami
Motywy	Chęć dowiedzenia się czegoś o swoich przodkach, członkach swojej rodziny Chęć odwiedzenia miejsc, z którymi turysta czuje się związany emocjonalnie Chęć poznania historii obszaru, dalszych losów mieszkańców

Reasumując należy stwierdzić, iż do głównych klientów produktu „Industrialne Mazowsze” należą:

1. W kontekście kryterium długości pobytu: turyści krótkoterminowi, w szczególności turyści weekendowi, podróżujący po szlaku w poszukiwaniu ciekawych możliwości spędzenia czasu, przebywający w konkretnych miejscach.
2. W kontekście kryterium składu i ilości grupy: głównie turyści indywidualni, rodziny z dziećmi, ale także turyści grupowi (dzieci i młodzież, weterani wojenni, hobbyści etc.)

3. W kontekście kryterium geograficznego: turyści krajowi - mieszkańcy miast i terenów pozamiejskich w województwie mazowieckim i łódzkim oraz innych dużych aglomeracji miejskich w Polsce oraz turyści zagraniczni – zorganizowani i indywidualni, pochodzący z Europy i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

4.4 OPIS KONCEPCJI, ELEMENTY I FUNKCJONOWANIE PRODUKTU.

Jak kilkakrotnie wspomniano pomysł na produkt turystyczny „Industrialne Mazowsze” zrodził w nawiązaniu do posiadanego przez województwo mazowieckie unikalnego potencjału związanego z historią przemysłu i techniki. Dodatkowym argumentem przemawiającym za wykorzystaniem jego potencjału są doświadczenia innych państw, takich, jak Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Irlandia. Każde z nich w pełni wykorzystało możliwości promocji, dzięki dobrej i przemysłanej organizacji oferty.

Dodatkowym stymulatorem produktu są zbliżające się wydarzenia, podczas których może być w znakomity sposób wykorzystana oferta zabytków techniki m.in. prezydencja Polski w Unii Europejskiej (2011) oraz EURO 2012. W tym kontekście produkt „Industrialne Mazowsze” będzie się przyczyniał nie tylko do kreowania wizerunku województwa mazowieckiego jako regionu atrakcyjnego swoją różnorodnością.

Koncepcja funkcjonowania produktu zakłada połączenie w zintegrowaną ofertę miejsc, których wspólnym mianownikiem jest dziedzictwo przemysłowe i zabytki techniki oraz jej sprzedaż pod jedną rozpoznawalną marką. Będzie to oznakowany szlak tematyczny. Produkt będzie funkcjonował dzięki wykorzystaniu istniejących walorów i atrakcji, odbywającym się imprezom oraz usługom, świadczonym na szlaku, a niedostępnym nigdzie indziej. Chodzi o to, aby poszczególne miejsca na szlaku promowały się wzajemnie, „przekonując” niejako turystę do wędrówki szlakiem i odwiedzenia kilku, kilkunastu miejsc lub wyboru tylko tych pozostających w kręgu zainteresowania.

Dzięki zdywersyfikowanej i atrakcyjnej, wysokiej jakości ofercie spędzania czasu, miejsca połączone szlakiem nie będą ze sobą konkurować, ale się uzupełniać, zatrzymując turystę na dłużej. Ich siłą przetargową na rynku będzie komplementarność i różnorodność, tj. zaprezentowanie różnych zabytków techniki i różnych obiektów dziedzictwa przemysłowego. Komplementarność dotyczy wzajemnego uzupełniania się, różnorodność różnaitości obiektów (w kontekście ich funkcji i specyfiki).

Koncepcja produktu zakłada funkcjonowanie całego szlaku, jak i pojedynczych miejsc. Jest to związane ze sprzedażą pakietów – wycieczek, obejmujących miejsca pogrupowane obszarowo lub tematycznie wraz z całą gamą usług towarzyszących.

Koncepcja funkcjonowania i rozwoju produktu zakłada, że każde z miejsc położonych na szlaku będzie „przyciągać” turystów swoją, oryginalną ofertą. Natomiast punktem wyjścia a zarazem inspiracją do jej stworzenia będzie dziedzictwo przemysłowe, historia i specyfika obiektu. Do głównych sposobów prezentacji posiadanego potencjału należą:

- a. Zwiedzanie obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki.
- b. Organizowane imprezy, inspirowane dziedzictwem przemysłowym.

Jednocześnie idea produktu zakłada pewne konieczne elementy wspólne, dzięki którym zostanie uzyskany efekt spójności. Należą do nich:

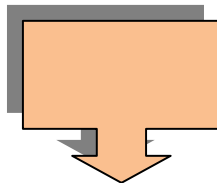
- ⇒ Jednolite oznakowanie wszystkich miejsc na szlaku (wspólne logo i system identyfikacji wizualnej).
- ⇒ Zlokalizowanie na szlaku infokiosków, które obok standardowej informacji turystycznej eksponować będą dziedzictwo przemysłowe, zabytki techniki. Infokioski będą włączone w sieć Mazowieckiego Systemu Informacji Turystycznej.
- ⇒ Projekty promocyjne i edukacyjne integrujące poszczególne miejsca-geocaching, secondlife, GPS, questing oraz inne projekty wykorzystujące nowe technologie.

Funkcjonowanie produktu zakłada również włączenie do jego składników następujących elementów (do produktu rzeczywistego i poszerzonego):

- ⇒ Wzorów przyrodniczych i antropogenicznych poszczególnych miejsc, nie zawsze powiązanych bezpośrednio z industrializacją i jej materialnymi śladami, jako elementów uzupełniających ofertę podstawową.
- ⇒ Infrastruktury turystycznej i paraturystycznej, umożliwiającej świadczenie rzeczywistych usług, umożliwiających realizację głównego motywu podróżowania tj. baza noclegowa, baza gastronomiczna (restauracje, karczmy, gospody), infrastruktura szlaków turystycznych, infrastruktura okołodrogowa.
- ⇒ Innych produktów turystycznych Mazowsza Zachodniego, które mogą uzupełnić ofertę industrialną z uwagi na bliskość terytorialną.

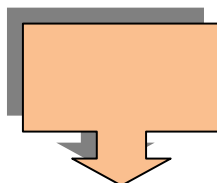
Poszczególne składniki produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze” w pierwszym etapie należy analizować w kategoriach funkcjonalno-strukturalnych, co oznacza, że kompozycje składników zaspokajających różne komplementarne potrzeby trzeba odnosić do potrzeby głównej. W tym kontekście produkt turystyczny należy ująć na czterech poziomach:

Rdzeń produktu



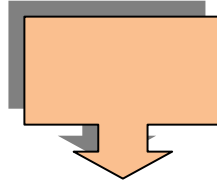
odnoszący się do głównego motywu podróżowania. Rdzeń produktu koresponduje z rdzeniem korzyści tj. zwiedzeniem wyjątkowych obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki, udział w imprezach powiązanych z historią przemysłu i techniki oraz historią obiektów. Rdzeń produktu zaspokaja potrzebę zdobycia wiedzy i poznania tych obiektów oraz potrzebę interaktywnego wypoczynku. Sam rdzeń nie będzie przedmiotem transakcji.

Produkt rzeczywisty



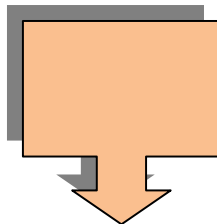
umożliwiający zrealizowanie głównego motywu odbycia podróży do obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki dzięki zaspokojeniu potrzeb podstawowych, tj. usługi noclegowe, usługi gastronomiczne, usługi transportowe, umożliwiające przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi miejscami Mazowsza Zachodniego (zgodnie z obszarem produktu), oznakowanie miejsc, atrakcji i dojazdów do atrakcji za pomocą jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, informacja turystyczna standardowa (w tym materiały promocyjne i informacyjne), festiwale, koncerty, konkursy, konferencje, seminaria etc.

Produkt poszerzony

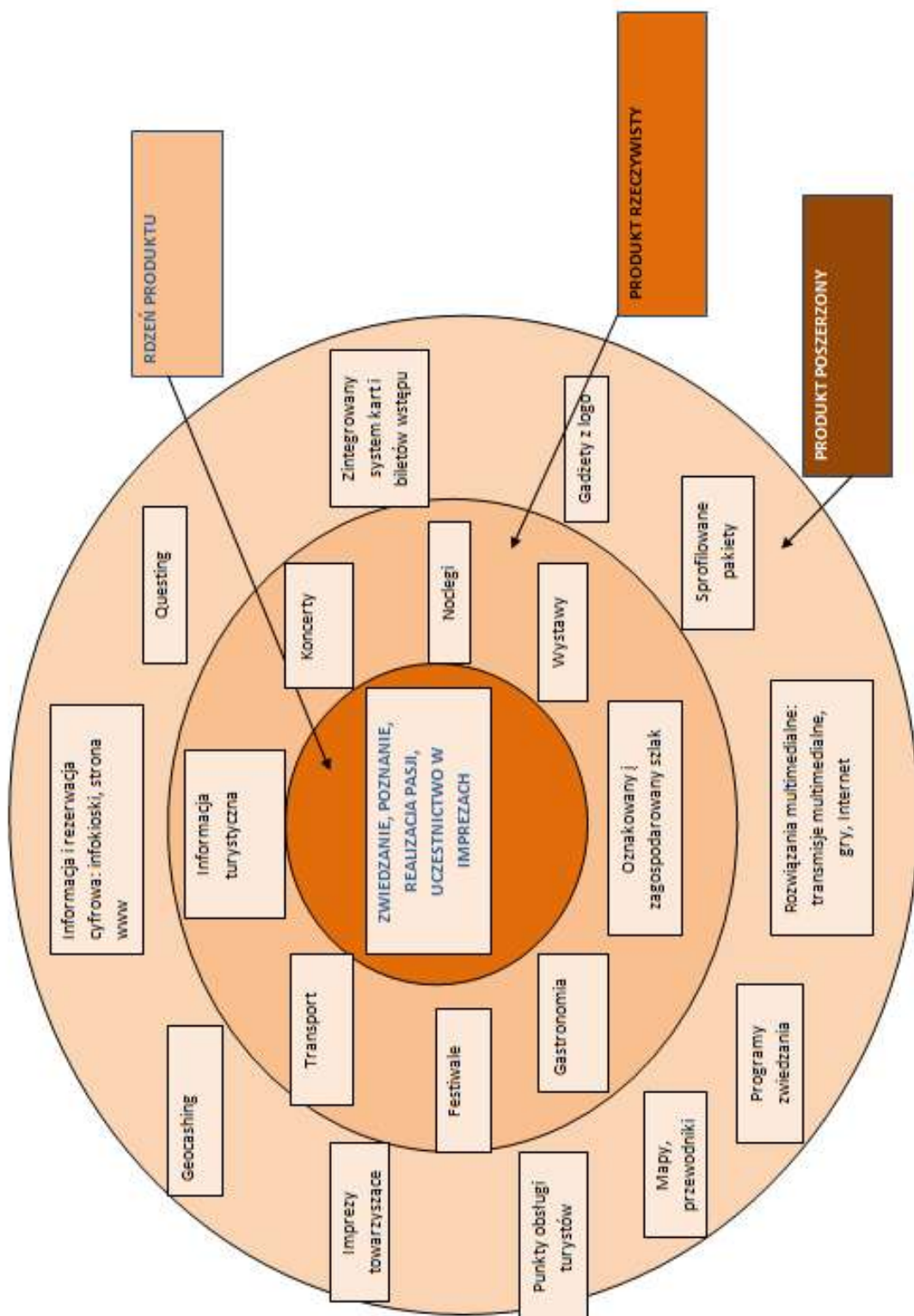


odnoszący się do dóbr i usług wyróżniających produkt na rynku tj. gadżety i pamiątki opatrzone logo, geocaching, qesting, GPS, rozwiązania multimedialne (muzea, gry, secondlife, transmisje on-line), infokioski, imprezy towarzyszące, sprofilowane programy zwiedzania, mapy, przewodniki, publikacje.

Produkt potencjalny

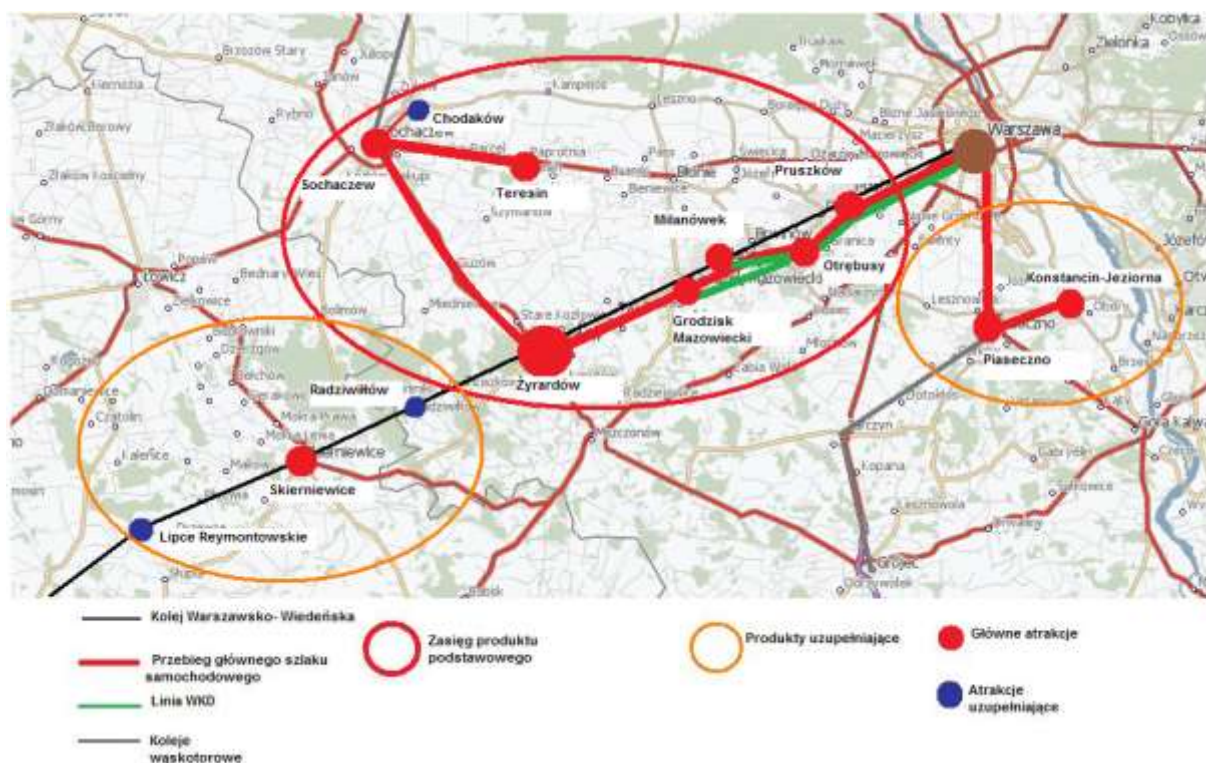


na który składać się będą wszystkie potencjalne składowe w postaci planowanych obecnie inwestycji. Produktem potencjalnym będą również inne inwestycje, imprezy oraz nowe technologie, które rozwiną się w kolejnych latach i zostaną wykorzystane dla uatrakcyjnienia produktu. Jako przykłady elementów produktu potencjalnego można podać: planowane Muzeum Lnu w Żyrardowie, oraz „St. Majewski” w Pruszkowie.



Sposób funkcjonowania produktu turystycznego.

Przebieg Szlaku „Industrialne Mazowsze”:



Główna oś Szlaku pokrywa się z przebiegiem Kolei Warszawsko- Wiedeńskiej (Warszawa-Pruszków- Milanówek- Grodzisk Mazowiecki- Żyrardów- Radziwiłłów- Skierniewice- Lipce Reymontowskie). Na niej, bądź w jej pobliżu, skupiona jest większość atrakcji produktu turystycznego. Poza główną oś znajdują się atrakcje turystyczne Sochaczewa, Niepokalanowa, Maurzyc, Piaseczna i Konstancina-Jeziorny. Punktem węzłowym, ze względu na planowane Centrum Informacji Turystycznej, wybitny charakter walorów i doskonałe położenie i połączenia komunikacyjne, pełni miasto Żyrardów.

Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”, jego charakter i funkcjonalność, jest zdeterminowany połączeniami komunikacyjnymi pomiędzy poszczególnymi atrakcjami. Szlak umożliwia różne formy podróżowania, przy czym w dużej mierze stanowią one atrakcję turystyczną samą w sobie.

Charakter Szlaku, zdeterminowany różnorodnością środków transportu, wymusza na autorach projektu takie sformułowanie sposobu funkcjonowania, by był on maksymalnie dostosowany do złożonej sytuacji komunikacyjnej obszaru. Stąd poniżej, przed omówieniem sfery marketingowej produktu, przedstawiono różne możliwości korzystania z oferty Szlaku w odniesieniu do poszczególnych środków transportu.

„Warszawsko-Wiedeńska Wyprawa”- Kolej Warszawsko- Wiedeńska

Obszar projektu posiada stosunkowo gęstą sieć kolejową. Linie kolejowe rozchodzą się promieniście od Warszawy w stronę południa (Piaseczno), zachodu (Sochaczew) i południowego zachodu (Kolej Warszawsko- Wiedeńska). Z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej tych linii, dwie pierwsze (w stronę Piaseczna i Sochaczewa) pełnić będą jedynie funkcje komunikacyjne, i stanowić będą o lepszej dostępności komunikacyjnej tych miejscowości. Inna rola przypada Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, z uwagi na historyczny charakter, znaczenie dla regionu, oraz doskonale zachowane zabytkowe dworce kolejowe.

Kolej Warszawsko-Wiedeńska dysponuje olbrzymim potencjałem turystycznym. Do jej głównych atutów można zaliczyć: zachowaną, zabytkową infrastrukturę kolejową, połączenie z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, ciekawa historia linii, ważne postaci historyczne związane z Koleją (m. in. Władysław Reymont). Opisane walory predestynują Kolej do pełnienia funkcji jednej z głównych atrakcji Szlaku. Aby wykorzystać ten potencjał, niezbędnym jest jednak umożliwienie turystom poznawania tych walorów podróżując pociągiem. Drugą kwestią jest zorganizowanie w którymś z zabytkowych obiektów interaktywnego **Muzeum, bądź Izby Tradycji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Kolejowa linia turystyczna** mogłaby wykorzystywać zabytkowy tabor kolejowy będący w posiadaniu Muzeum Kolejnictwa, bądź współczesny tabor, którym dysponują spółki PKP (najbardziej predestynowana byłaby spółka Koleje Mazowieckie). Linia turystyczna mogłaby kursować w ramach regularnych, cotygodniowych przejazdów w trakcie sezonu, bądź być uruchamiana na wybrane okazje, lub na zamówienie. Podróż kolejną turystyczną rozpoczynałaby się w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie krótkim zwiedzaniem ekspozycji, następnie pociąg zatrzymywałby się przy kolejnych zabytkowych dworcach kolejowych (Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Radziwiłłów, Skierniewice, Lipce Reymontowskie), gdzie odbywałoby się krótkie zwiedzanie z przewodnikiem. Dłuższy postój przewidziany byłby jedynie w Żyrardowie, gdzie uczestnicy mieliby okazję do zapoznania się z dziedzictwem miasta. Taka podróż trwałaby cały dzień. W przyszłości linia turystyczna mogłaby zostać rozwinięta o dodatkowe atrakcje.

Kolej Warszawsko-Wiedeńska stanowi również niebagatelną rolę komunikacyjną pomiędzy ważnymi atrakcjami Szlaku Zabytków Techniki. Po jej torach kursują pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej (łączącej Warszawę z Pruszkowem, gdzie znajdują się zabytkowy dworzec kolejowy, Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego oraz fabryka „St. Majewski”. Pociągi Kolei Mazowieckich umożliwiają podróż również do innych miast Szlaku (Grodziska Mazowieckiego, Milanówka, Żyrardowa i Skierniewic). Dużym udogodnieniem, również dla potencjalnych turystów, są szybkie

pociągi relacji Warszawa- Łódź, zatrzymujące się w Żyrardowie (podróż z Warszawy zajmuje ok. 30 minut) i Skierniewicach.

Ważną rolę komunikacyjną spełniają również **linie kolejowe z Warszawy do Sochaczewa oraz z Warszawy do Piaseczna**. Na obu liniach kursują pociągi Kolei Mazowieckich, umożliwiając warszawskim turystom dotarcie do linii turystycznej kolei wąskotorowej w Piasecznie oraz linii muzealnej kolei wąskotorowej w Sochaczewie.

Potencjalnie dużą rolę w obsłudze ruchu turystycznego może w przyszłości odgrywać również linia kolejowa łącząca Skierniewice z Mszczonowem, Tarczynem i Górą Kalwarią. Obecnie PKP nie prowadzi na tej linii przewozów pasażerskich, lecz istnieje prawdopodobieństwo uruchomienia na opisywanej linii pasażerskich szynobusów. Takie rozwiązanie mogłoby stanowić kolejne urozmaicenie w kolejowych i kombinowanych podróżach Szlakiem Zabytków Techniki.

„Wukadką do... przemysłu”- Zabytki techniki z WKD

Warszawska Kolej Dojazdowa jest drugą po Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej osią Szlaku Zabytków Techniki. Podobnie jak wspomniana kolej, WKD spełnia zarówno rolę komunikacyjną, jak również atrakcji turystycznej samej w sobie.

WKD łączy Warszawę (gdzie, niedaleko Dworca Centralnego znajduje się początkowa stacja- Śródmieście WKD) i atrakcje Pruszkowa, Otrębusów, Grodziska Mazowieckiego i Milanówka (do Milanówka prowadzi „odnoga” linii). Podróż WKD na omawianym odcinku odbywa się na podstawie biletów wystawianych przez spółkę.

Jako atrakcja turystyczna WKD dysponuje ciekawą ekspozycją w **Izbie Tradycji WKD/EKD** w Grodzisku Mazowieckim, która w przyszłości będzie powiększana i urozmaicana. Docelowo Izba Tradycji powinna być otwarta w szerszym zakresie dla turystów indywidualnych. Drugim działaniem stojącym przed WKD jest stworzenie interaktywnych elementów ekspozycji, bardzo pożądanym przez dzisiejszych turystów.

Z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej ważnym działaniem jest również umożliwienie turystom, również w szerszym zakresie niż obecnie, **przejazdów zabytkowym tablem**, którym WKD dysponuje.

Kolejną szansą na zwiększenie ruchu turystycznego jest **zaadaptowanie na potrzeby turystyki** nieużytkowanej obecnie, **przedwojennej hali** na terenie WKD w Grodzisku Mazowieckim, w której mogłyby się znaleźć interaktywna ekspozycja dotycząca historii WKD/EKD, również eksponująca zabytkowy tabor (podstawą do stworzenia takiej ekspozycji mogłaby być obecna Izba Tradycji), lub też szersza ekspozycja, poświęcona nie tylko WKD/EKD, ale kolejnictwu w ogóle, lub nawet zabytkom techniki jako takim. Przy takim podejściu Grodzisk Mazowiecki mógłby stać się drugim, po Żyrardowie, punktem węzłowym Szlaku, skąd rozdysponowywany byłby ruch turystyczny. Zabytkowa

hala WKD byłaby w stanie pomieścić również punkt informacji turystycznej, sklep z pamiątkami, lokal gastronomiczny oraz sale konferencyjne.

„Szlak Zabytków Techniki na wąskich torach”- koleje wąskotorowe

Jednym z największych atutów Industrialnego Mazowsza jest posiadanie aż dwóch kolei wąskotorowych, w Piasecznie i Sochaczewie.

Turystyczna kolej wąskotorowa w Piasecznie jest już obecnie doskonale funkcjonującym produktem turystycznym, zdolnym do zaspokojenia potrzeb różnych grup turystów. Dysponuje na stacji w Piasecznie dwoma wysokiej klasy lokalami gastronomicznymi, sklepem z pamiątkami, zapleczem sanitarnym, funkcjonującą makietą kolejową. Największą atrakcją są niedzielne rozkładowe przejazdy koleją turystyczną, połączone z piknikiem w miejscowości Runów, oraz przejazdy na zamówienie, których oferta dostosowana jest do potrzeb zamawiającego. Docelowo Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa będzie łączyła Piaseczno z Grójcem (obecnie linia kursuje na trasie Piaseczno-Tarczyn), i zostaną uruchomione codzienne kursy rozkładowe, wobec czego Kolej powróci do swojej pierwotnej komunikacyjnej funkcji. Przed Piaseczyńską Koleją Wąskotorową stoją zadania **poszerzania zabytkowego taboru wąskotorowego, wydłużanie i konserwowanie obecnej linii, jak również urozmaicenie oferty dla turystów** (poprzez połączenie przejazdu koleją np. ze zwiedzaniem zabytkowych wnętrz pałacu w Małej Wsi) oraz **rozwój infrastruktury turystycznej i paraturystycznej** (zaadaptowanie kolejnych pomieszczeń w budynkach stacyjnych w Piasecznie, Zalesiu Dolnym i Tarczynie na obiekt noclegowy, informację turystyczną, interaktywną ekspozycję poświęconą historii linii oraz dziedzictwu przemysłowemu, dostosowanie oferty Kolei dla potrzeb turystów rowerowych).

Kolej muzealna Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, będącego filią warszawskiego Muzeum Kolejnictwa, udostępnia w sezonie letnim rozkładowe, sobotnie przejazdy koleją muzealną, połączone ze spacerem po Puszczy Kampinoskiej z przewodnikiem, piknikiem oraz zwiedzaniem prywatnego muzeum etnograficznego. Samo Muzeum posiada prawdopodobnie największe tego rodzaju zbiory na kontynencie europejskim. Muzeum powinno przede wszystkim **rozwijać infrastrukturę turystyczną i paraturystyczną**: lokal gastronomiczny, parking dla samochodów i autokarów turystycznych, infrastrukturę rowerową.

Opisane powyżej koleje wąskotorowe stanowią ważne atrakcje Szlaku Zabytków Techniki. Sytuacja wyjściowa do budowania produktu jest o tyle, korzystna, że opisane **Koleje są i powinny być wobec siebie komplementarne**. Kolej w Piasecznie organizuje regularne przejazdy turystyczne w niedziele, zaś Kolej w Sochaczewie w soboty. Potencjalny turysta może więc skorzystać z oferty obu atrakcji w ciągu jednego weekendu. Obie Koleje dostępne są dla turystów z Warszawy dzięki pociągom Kolei Mazowieckich. Obie organizują na zamówienie przejazdy grupowe. Przed obiema Kolejami oraz samorządami stoi zadanie poprawy dostępności komunikacyjnej tych atrakcji, ich lepszego oznakowania i promocji.

„Industrialne Mazowsze” na dwóch kółkach

Docelowo wszystkie atrakcje „Industrialnego Mazowsza” powinny być osiągalne dla turystów rowerowych. Aby było to możliwe, niezbędne są działania związane z infrastrukturą rowerową na Szlaku. Do infrastruktury rowerowej niezbędnej do pełnego udostępnienia rowerzystom Szlaku należą następujące elementy:

- **Trasy rowerowe**, rozumiane jako bezpieczne, oznakowane, rowerowe ciągi komunikacyjne o odpowiedniej nawierzchni. Przede wszystkim trasy powinny zachowywać ciągłość (prowadzić od punktu początkowego do punktu końcowego bez przerw). W skład jednej trasy mogą wchodzić ścieżki rowerowe (wyodrębnione dla rowerów), ciągi pieszo- rowerowe (w ich przypadku połowę ciągu zajmuje chodnik dla pieszych, a połowę trasa dla rowerzystów), pasy rowerowe wyodrębnione na jezdni samochodowej.
- **Stojaki na rowery**, zlokalizowane przy każdej z atrakcji Szlaku.
- **Wypożyczalnie i przechowalnie rowerów**, dla których idealną lokalizację stanowią dworce kolejowe w Żyrardowie, Grodzisku Mazowieckim, Pruszkowie i Skierniewicach, a także stacje WKD w Otrębusach i Grodzisku Mazowieckim. Wszystkie wypożyczalnie na Szlaku powinny tworzyć sieć, co umożliwiłoby turystom wypożyczenie roweru np. na stacji WKD w Grodzisku Mazowieckim, a oddanie go w wypożyczalnię w Żyrardowie.
- **Oznakowanie tras rowerowych** znakami drogowymi dla rowerzystów, oraz oznakowanie mijanych atrakcji turystycznych oraz elementów infrastruktury turystycznej.

„Automobilem do zabytków techniki”- szlak samochodowy

Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” to przede wszystkim **szlak samochodowy, dostępny dla dwóch rodzajów turystów: turystów indywidualnych poruszających się prywatnymi samochodami osobowymi, oraz turystów grupowych podążających Szlakiem za pomocą autokarów turystycznych**. Obie grupy turystów korzystać będą z tej samej infrastruktury: sieci dróg łączących atrakcje turystyczne Szlaku, oznakowania drogowego i turystycznych drogowskazów do atrakcji, stacji paliw oraz parkingów i miejsc postojowych dla samochodów i autokarów w pobliżu atrakcji etc. W porównaniu do infrastruktury rowerowej **obecna infrastruktura drogowa wymaga jedynie oznakowania turystycznego atrakcji Szlaku oraz przy niektórych stworzenia bądź dostosowania parkingów dla samochodów osobowych i autokarów turystycznych**.

Istotnym elementem szlaku samochodowego jest możliwość zwiedzania go za pomocą urządzeń GPS. Informacja o współrzędnych geograficznych atrakcji „Industrialnego Mazowsza” powinna być łatwo dostępna.

W przyszłości istnieje możliwość włączenia do projektu Rogowskiej Kolei Wąskotorowej, łączącej miejscowości województwa łódzkiego: Rogów, Rawę Mazowiecką i Białą Rawską. Takie

rozwiązanie jest o tyle uzasadnione, że wymienione miejscowości historycznie również należą do Mazowsza. Dodatkowo Rogów, czyli miejscowość, z której wyruszają pociągi, leży na trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

„Kombinowana Wyprawa”- transport kombinowany

Swoistym wyróżnikiem obszaru projektowego, co podkreślano już wcześniej kilkakrotnie, jest możliwość poznawania go przez turystów przy pomocy różnego rodzaju środków transportu, często stanowiących atrakcję turystyczną samą w sobie. Istnieje możliwość poruszania się szlakiem przy pomocy: Szybkiej Kolei Miejskiej (z Warszawy do Pruszkowa), Warszawskiej Kolei Dojazdowej, Kolei Mazowieckich, szybkiego pociągu relacji Warszawa-Łódź (zatrzymującego się w Żyrardowie i Skierniewicach), PKS, rowerów (własnych lub wypożyczonych), autobusów komunikacji miejskiej, samochodów osobowych i autokarów turystycznych oraz kolei wąskotorowych.

Stwarza to olbrzymi potencjał do tworzenia różnorodnych kombinacji i konfiguracji podróżowania szlakiem, i to zarówno przez turystów indywidualnych, jak i formie zorganizowanej. Od inwencji turystów i organizatorów imprez zależy sposób pokonywania szlaku, konfiguracji środków transportu na kolejnych odcinkach trasy.

Transport kombinowany może być wykorzystany przy kreacji konkretnych pakietów turystycznych, przeznaczonych do sprzedaży dla poszczególnych segmentów rynku turystycznego. Podstawą transportu w takim wypadku może być autokar turystyczny, jednak pojedyncze odcinki trasy mogą być pokonywane przez turystów np. przy wykorzystaniu pociągów PKP, WKD, bądź którejś z kolei wąskotorowych.

Podstawą transportu może być również kolej normalnotorowa, a poszczególne odcinki mogą być pokonywane za pomocą np. rowerów, kolei wąskotorowych, bądź kolei elektrycznej.

Warunkiem, który powinien być spełniony, aby w sposób pełny wykorzystać opisany wyżej potencjał, jest maksymalna integracja i współpraca pomiędzy podmiotami zarządzającymi produktem turystycznym, zainteresowanymi samorządami, poszczególnymi spółkami PKP, WKD, kolejami wąskotorowymi i PKS. Jeśli platforma współpracy zostanie zawiązana, wówczas wdrożenie konkretnych programów integrujących (opisanych poniżej, w podrozdziale poświęconym elementom integrującym szlak) pozwoli na wszechstronne organizowanie transportu kombinowanego na trasach szlaku.

Atrakcje Szlaku Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”

Poniżej opisano poszczególne atrakcje szlaku. Celowo pominięto Kolej Warszawsko-Wiedeńską, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, Piaseczyńską Kolej Wąskotorową oraz Warszawską Kolej Dojazdową, gdyż funkcjonowanie ich jako atrakcji zostało już opisane powyżej.

Osada fabryczna w Żyrardowie

Żyrardowska osada fabryczna jako atrakcja turystyczna szlaku powinna funkcjonować głównie w oparciu o istniejący już obecnie Miejski Szlak Turystyczny, łączący najważniejsze walory turystyczne miasta. Sercem osady jest pl. Jana Pawła II, przy którym funkcjonować będzie Centrum Informacji Turystycznej, oferujące również pamiątki, usługi przewodnickie, oraz połączone z ogólnodostępnymi toaletami.

Ważnymi punktami na mapie turystycznej Żyrardowa będą także: Fabryka Wyrobów Lnianych oraz planowane Muzeum Lnu ukazujące proces produkcyjny fabryki, Sklep Wokulskiego (funkcjonujący już obecnie)- stylizowany sklep z wyrobami lnianymi, Muzeum Mazowsza Zachodniego z Panoramą miasta, zabudowania fabryczne (lofty, lokale gastronomiczne, punkt widokowy), dworzec kolejowy, wykorzystane do celów turystycznych tory kolejowe łączące dwie części dawnej fabryki, zabytkowe urządzenia hydrotechniczne.

Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie

Muzeum już obecnie stanowi doskonałą atrakcję turystyczną. Posiada bardzo ciekawą ekspozycję ukazującą pradzieje mazowieckiego przemysłu, stanowiąc swojego rodzaju wprowadzenie do poznawania historii przemysłu i techniki Mazowsza. Muzeum dysponuje niezbędną infrastrukturą (oprócz zaplecza parkingowego dla samochodów i autokarów- co powinno ulec w przyszłości poprawie). Placówka organizuje warsztaty dla dzieci i młodzieży, jak również wiele poważnych konferencji, seminariów i spotkań naukowych.

Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach

Podobnie jak Muzeum w Pruszkowie, Muzeum w Otrębusach już obecnie jest w pełni wartościową atrakcją turystyczną, dysponującą zapleczem infrastrukturalnym, wykwalifikowaną kadrą pracowników, a przede wszystkim fascynującą ekspozycją. Muzeum Motoryzacji będzie organizować filie, m. in. proponowaną lokalizacją jednej z nich jest Żyrardów, co jeszcze bardziej przyczyniłoby się do uatrakcyjnienia szlaku.

Fabryka „Jedwab Polski” w Milanówku

Obecnie fabryka nie jest udostępniona do zwiedzania turystom ze względu na niemożność zapewnienia bezpieczeństwa zwiedzającym oraz brak zaplecza infrastrukturalnego. Docelowo fabryka powinna być udostępniona szerszej publiczności poprzez zorganizowanie ścieżki edukacyjnej ukazującej fascynujący proces produkcyjny wyrobów jedwabnych. Dodatkowo turyści powinni mieć zagwarantowaną możliwość skorzystania z toalet, lokalu gastronomicznego, nabycia pamiątek i wyrobów fabryki.

Muzeum Papiernictwa w Konstancinie-Jeziornie

Obecnie Muzeum skierowane jest jedynie do turystów grupowych, którzy mają możliwość, po wcześniejszym umówieniu się, zapoznania się z procesem produkcyjnym papieru, oraz uczestniczą w warsztatach. Jest to bardzo ciekawa atrakcja, jednakże Muzeum powinno docelowo rozbudować swoją ofertę również o nowoczesną, interaktywną ekspozycję muzealną, umożliwiającą zwiedzanie turystom indywidualnym. Powinny być również podjęte działania nad ulepszeniem i rozbudową infrastruktury (toalet, parkingu, oznakowania, sklepu z pamiątkami i wyrobami zakładu).

Dodatkową atrakcją dla turystów odwiedzających Muzeum może być zwiedzanie i zakupy w Centrum Handlowym „Stara Papiernia”, jak również zwiedzanie osady fabrycznej w Mirkowie, tężni solankowej w Parku Zdrojowym oraz stacji kolei wąskotorowej w Klarysewie.

Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej w Niepokalanowie

Muzeum posiada bardzo ciekawą ekspozycję. Z racji położenia na terenie Sanktuarium posiada też niezbędne zaplecze infrastrukturalne. Jego piętą achillesową jest ograniczona dostępność (zwiedzanie możliwe jest jedynie po wcześniejszym umówieniu), stąd powinny zostać podjęte działania zmierzające do szerszego udostępnienia ekspozycji dla turystów indywidualnych.

Młyn w Chodakowie

Podobnie jak most w Maurzycach, zabytkowy młyn w Chodakowie stanowi uzupełniającą atrakcję dla turystów szczególnie zainteresowanych tego rodzaju zabytkami techniki. Aby zostać włączonym do szlaku, młyn powinien przejść proces rewaloryzacji. Powinna w nim zostać zorganizowana interaktywna, bezpieczna ekspozycja ukazująca proces produkcyjny mąki, być może również historię młynarstwa mazowieckiego w ogóle. Funkcjonujący młyn stanowi doskonałą podstawę do zorganizowania warsztatów i lekcji muzealnych dla grup turystów.

Potencjalne atrakcje

Obszar Mazowsza Zachodniego obfituje w inne jeszcze, niż opisane powyżej, różnorodne obiekty stanowiące zabytki techniki, będące częścią dziedzictwa przemysłowego tego obszaru, wpisujące się w ideę „Industrialnego Mazowsza”. Obecnie obiekty te znajdują się w bardzo złym stanie technicznym, bądź z przyczyn organizacyjnych nie ma możliwości ich udostępnienia turystom. Jednak w przyszłości istnieje możliwość, że kolejne obiekty, systematycznie będą zagospodarowywane i dołączane do szlaku. Do takich obiektów, stanowiących potencjalne atrakcje, można zaliczyć m. in.:

- Dawne zabudowania folwarczne (szczególnie na terenie powiatu sochaczewskiego).
- Centra spedycyjne, szczególnie park logistyczny w Pruszkowie, stworzony na terenie dawnych Zakładów Naprawczych taboru Kolejowego, oraz centra logistyczne na terenie Piaseczna.
- Elektrownia w Pruszkowie.

- Fabryka kredek „St. Majewski” w Pruszkowie.
- Cegielnia w Radziejowicach.
- Fabryka Tarcz Ściernych w Grodzisku Mazowieckim oraz zabytkowa Willa Haberlego.
- Zakłady Chemiczne w Sochaczewie.
- Zabytkowe wieże ciśnień (m. in. w Pruszkowie, Tarcynie i Żyrardowie).
- Browar Konstancin w Oborach.
- Browary Warka w Warce.
- Polmos w Żyrardowie.
- Termy Mszczonów- jako przykład wykorzystania źródeł geotermalnych.
- Fabryka krówek w Milanówku.
- Elektrownia w Pruszkowie.
- Rogowska Kolej Wąskotorowa
- Browar Strakacza w Skierniewicach

Integracja i sieciowanie produktu turystycznego

Jak wskazano powyżej, odpowiednie, czyli umożliwiające wszechstronne kreowanie pakietów turystycznych, funkcjonowanie sieciowego produktu turystycznego wymaga wdrożenia szerokiej gamy elementów integrujących poszczególne elementy produktu. Poniżej są one opisane, z zachowaniem podziału na elementy związane z szeroko pojętą informacją turystyczną, oraz elementy marketingowe wpływające na integrację szlaku.

Kompleksowa informacja turystyczna:

Informacja turystyczna stanowi kluczową rolę w rozwoju produktu turystycznego. Z jednej strony stanowi właśnie ów czynnik integrujący poszczególne atrakcje i podmioty, z drugiej jest „twarzą produktu”, stanowi pierwszy kontakt turysty ze szlakiem. Od sprawności i organizacji informacji turystycznej zależy w dużej mierze sukces na rynku ofert turystycznych. Informacja turystyczna jest spoiwem produktu, do niej spływają wszelkie potrzebne turystom i organizatorom informacje z terenu produktowego, ona też zebrane i przeanalizowane informacje udostępnia potencjalnym turystom w formie **materiałów informacyjnych i promocyjnych, portalu**

internetowego, infokiosków, informacji telefonicznej i ustnej udzielanej w punktach informacji turystycznej. Ważne, by informacja była zawsze sprawdzona, aktualna, rzetelna, i podana w formie zrozumiałej.

W kontekście informacji turystycznej „Industrialnego Mazowsza” głównym podmiotem będzie **Centrum Informacji Turystycznej (CIT) w Żyrardowie**. Centrum, zlokalizowane przy najważniejszym placu osady fabrycznej, będzie pełniło rolę subregionalnego centrum informacji turystycznej (zgodnie ze Strategią Rozwoju Informacji Turystycznej na terenie Województwa Mazowieckiego) dla obszaru Mazowsza Zachodniego. Głównym zadaniem CIT będzie gromadzenie, przetwarzanie i udzielanie informacji turystycznej dotyczącej miasta, powiatu oraz całego Mazowsza Zachodniego. Jednocześnie CIT będzie podmiotem odpowiedzialnym za gromadzenie, przetwarzanie i dystrybuowanie informacji turystycznej dotyczącej opisywanego produktu turystycznego do punktów informacji turystycznej w pozostałych miejscowościach „Industrialnego Mazowsza”, do atrakcji wchodzących w skład szlaku, oraz do samorządów, organizacji turystycznych, mediów, branży turystycznej oraz organizatorów turystyki.

Punkty Informacji Turystycznej powinny powstać w następujących miejscowościach: Milanówek, Sochaczew, Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Piaseczno, Konstancin- Jeziorna. Obecnie funkcjonują lub są w fazie powstawania punkty IT w Skierniewicach, Sochaczewie i Milanówku.

Zarówno CIT w Żyrardowie, jak i poszczególne punkty IT oraz każda z atrakcji wchodzących w skład szlaku, powinny być docelowo wyposażone w dostępne turystom przez całą dobę, **elektroniczne infokioski**.

Na kompletną informację turystyczną składają się również oznakowanie szlaku, system wydawnictw promocyjnych i informacyjnych i portal internetowy produktu.

Wydawnictwa promocyjne i informacyjne można podzielić na drukowane oraz multimedialne, a także na bezpłatne i płatne. Do drukowanych można zaliczyć przewodniki (płatne i bezpłatne), foldery, broszury, ulotki, mapy oraz informatory turystyczne. Do multimedialnych materiałów (zarówno płatnych jak i bezpłatnych) należą audio-przewodniki, płyty CD i DVD zawierające informatory turystyczne, filmy i trailery prezentujące produkt.

Wydawnictwa powinny być dostępne w CIT, punktach IT (nie tylko z obszaru produktowego, ale również w miejscach pobytu lub zamieszkania pożądaných grup potencjalnych turystów), na wyselekcjonowanych targach turystycznych, w atrakcjach wchodzących w skład produktu oraz w obiektach noclegowych i gastronomicznych na terenie Mazowsza Zachodniego.

Portal internetowy „Industrialnego Mazowsza”, podobnie jak opisane wyżej materiały, powinien podlegać wymogom systemu identyfikacji wizualnej (opisanego w rozdziale dot. promocji produktu). Portal internetowy powinien być czytelny i łatwy w obsłudze, powinien zawierać interaktywną, atrakcyjną wizualnie mapę szlaku, aktualne oferty wydarzeń, a przede wszystkim aktualizowaną, rzetelną, pełną i sprawdzoną informację turystyczną dotyczącą atrakcji, dostępności

komunikacyjnej, obiektów infrastruktury turystycznej na szlaku, możliwości nabycia gotowych pakietów turystycznych.

Na **oznakowanie turystyczne szlaku** składają się zasadniczo dwa elementy: oznakowanie turystyczne dróg, oraz tablice prezentujące produkt przy atrakcjach.

Oznakowanie turystyczne szlaku (zgodne z wytycznymi Polskiej Organizacji Turystycznej) jest bardzo istotne z kilku względów:

- Jest informacją o istnieniu szlaku dla podróżujących w innych celach niż turystyczne.
- Integruje szlak, stanowi łącznik między atrakcjami.
- Ułatwia dotarcie do atrakcji.
- Zachęca do odwiedzenia atrakcji.

Na oznakowanie turystyczne szlaku składają się brązowe drogowskazy do atrakcji oraz tablice kierujące na trasę szlaku (wg wytycznych POT).

Ponadto **przy każdej atrakcji szlaku powinna znajdować się specjalna tablica informacyjna** zawierająca informacje o obiekcie, jego historii i specyfice, możliwościach zwiedzania, jak również informacje o całych Szlaku Zabytków Techniki wraz z mapą szlaku. Tablice powinny współgrać z oprawą wizualną materiałów informacyjnych i promocyjnych oraz być oznaczonych logo produktu.

W Żyrardowie, w pobliżu dworca PKP, lub przy CIT powinna zostać umieszczona zbiorcza tablica informacyjna szlaku, zawierająca mapę oraz informacje o wszystkich atrakcjach. Umieszczenie takiej tablicy w mieście podkreśli wiodący charakter Żyrardowa na „Industrialnym Mazowszu”. Podobna tablica zbiorcza powinna się również znaleźć w Warszawie, czyli mieście stanowiącym główne miejsce pobytu odbiorców produktu. Tablica mogłaby zostać umieszczona w okolicach Dworca Centralnego lub przy Muzeum Kolejnictwa.

Elementy marketingowe integrujące szlak

System kart turystycznych może stanowić jeden z najważniejszych czynników wpływających na integrację szlaku. Karty turystyczne, możliwe do nabycia przez turystów w miejscu swojego pobytu (a więc głównie w aglomeracjach warszawskiej i łódzkiej), powinny umożliwiać podróżowanie szlakiem za pomocą różnych środków transportu (SKM, PKP, WKD, koleje wąskotorowe, PKS, komunikacja miejska) oraz korzystanie z atrakcji, zwiedzanie muzeów, nabywanie określonych towarów i usług ze specjalną zniżką. Karty mogą zwalniać całkowicie z opłaty za przejazd, mogą też zapewniać jedynie określoną zniżkę. Karty mogą być jednodniowe, weekendowe, lub tygodniowe, oczywiście przy odpowiednich różnicach w cenie. Karty turystyczne powinny być do nabycia w punktach i centrach IT, obiektach turystycznych i biurach podróży. Wprowadzenie kart turystycznych

jest trudnym zadaniem marketingowym i logistycznym. Wymaga przeprowadzenia dokładnych badań rynku, a także monitorowania korzystania przez turystów z kart, co potrzebne jest w późniejszym procesie odpowiedniego rozdzielania zysków ze sprzedaży kart pomiędzy interesariuszy.

Wspólne bilety na środki komunikacji działają podobnie jak karty turystyczne, jednakże przeznaczone są one jedynie na środki komunikacji. Znacznie ułatwiają turystom korzystanie z produktu. Dzięki wspólnym biletom możliwe jest pełniejsze wykorzystanie potencjału drzemącego w transporcie kombinowanym. Głównymi podmiotami, które powinny wprowadzić wspólne bilety, są Koleje Mazowiecki, WKD oraz spółki zarządzające komunikacją miejską w miastach wchodzących w skład projektu.

Ważnym elementem integrującym produkt są wspólne wydarzenia, organizowane wspólnie przez kilka miast/ atrakcji/ podmiotów. **Wydarzenia** powinny być utożsamiane z produktem. Dobrą imprezą, mogącą stać się flagowym wydarzeniem „Industrialnego Mazowsza”, są Europejskie Dni Dziedzictwa. Istotne jest jednak, by ich obchody obejmowały kilka atrakcji jednocześnie, muzea w Pruszkowie, Otrębusach, Sochaczewie, koleje wąskotorowe, Żyrardów, a także WKD i Kolej Warszawsko- Wiedeńską. Uczestnicy mieliby możliwość podróżowania zabytkowymi środkami lokomocji oraz wzięcia udziału w wielu ciekawych imprezach artystycznych, edukacyjnych i rozrywkowych w kilku miastach. Głównym punktem obchodów byłby Żyrardów.

Oprócz **Europejskich Dni Dziedzictwa** „Industrialne Mazowsze” powinno stworzyć całą gamę pomniejszych wydarzeń/ imprez integrujących szlak, dla których inspiracją mogą być poniższe propozycje:

- „Industrialne Mazowsze” w wymiarze historycznym - spotkania z historią: są to: lekcje muzealne, konkursy wiedzy, jej przebiegu i znaczeniu, pikniki historyczne, konkursy na najciekawsze relacje historii mówionej jako punkt wyjścia do stworzenia archiwum historii mówionej.
- „Industrialne Mazowsze ” w wymiarze artystycznym - spotkania ze sztuką: plenery fotograficzne, malarskie, rzeźbiarskie, tkackie, uaktywniające także lokalnych twórców ludowych, którzy mogliby tworzyć swoje dzieła czerpiąc inspirację z rewolucji technicznej i dziedzictwa przemysłowego.
- „Industrialne Mazowsze” w wymiarze naukowym - spotkania z nauką: konferencje, szkolenia, kongresy, seminaria poświęcone zabytkom techniki – zarówno te o charakterze naukowym, jak i popularno-naukowym.

Przewodniki GPS. Technologia GPS powinna być wykorzystana w obsłudze ruchu turystycznego, za pomocą udostępnianych turystom specjalnym urządzeniom wyposażonym w

odpowiednie oprogramowanie, bądź w postaci oprogramowania pobieranego przez turystów ze strony internetowej na ich własne urządzenia GPS, bądź odpowiednio wyposażone telefony komórkowe. Istnieje możliwość udostępniania oprogramowania w formie zapisu na karcie chipowej, którą turysta mógłby nabyć w miejscowości recepcyjnej.

Oprogramowanie, w postaci multimedialnego przewodnika GPS (wykorzystującego tekst pisany, zdjęcia oraz dźwięk), powinno być dostępne w następujących wersjach:

- Przewodnik GPS po Żyrardowie- specjalna wersja umożliwiająca zwiedzanie miasta z przewodnikiem GPS (wypożyczanym w Muzeum Mazowsza Zachodniego lub Centrum Informacji Turystycznej w formie urządzenia GPS, bądź dzięki udostępnionemu do pobrania ze strony internetowej oprogramowaniu) przez turystów indywidualnych, w kilku wersjach językowych, zawierająca multimedialną prezentację wybranych kilkudziesięciu najciekawszych obiektów, które turyści będą mogli odwiedzać w dowolnej kolejności.
- Kolejowy przewodnik GPS- udostępniony do pobrania ze strony internetowej przewodnik prezentujący turystom historię i architekturę zabytkowych obiektów kolejowych, historię kolei, najciekawsze atrakcje w mijanych miejscowościach. Technicznym problemem w przypadku kolejowego przewodnika GPS jest niemożność korzystania z niego w pomieszczeniach zamkniętych (w tym w wagonach kolejowych). Może być on rozwiązany poprzez wyposażenie taboru kolejowego w specjalne nadajniki.
- Samochodowy przewodnik GPS- wersja przewodnika GPS do pobrania ze strony internetowej, prezentująca najciekawsze atrakcje Mazowsza Zachodniego, ze szczególnym uwzględnieniem zabytków techniki, oraz bazy noclegowej i gastronomicznej. Oprogramowanie powinno współpracować z systemem mapowym.
- Rowerowy przewodnik GPS- wersja przewodnika GPS do pobrania ze strony internetowej, prezentująca najciekawsze atrakcje Mazowsza Zachodniego, ze szczególnym uwzględnieniem zabytków techniki, jak również bazy noclegowej i gastronomicznej oraz elementów infrastruktury rowerowej, w tym także sklepów z częściami rowerowymi. Oprogramowanie powinno współpracować z systemem mapowym.

Second Life, częściowo płatny, wirtualny świat 3D, świat nieograniczonych możliwości, rozwiązań i zabawy. Choć Second Life przypomina grę komputerową, w rzeczywistości nie jest grą istniejącą w świecie Second Life, który naśladuje realną rzeczywistość i staje się w ten sposób częścią wirtualnego społeczeństwa. System ten umożliwia wybudowanie całego szlaku w secondlife.

Geocaching, Zabawa wymyślona przez użytkowników GPS'ów. Jeden z nich chowa przedmioty w wodoszczelnej skrzynce zapisuje jego współrzędne wskazane przez GPS i podaje info o ukryciu innym pisząc jej namiary na takich stronach jak ta na której teraz jesteś. I wtedy następuje burza mózgów: wszyscy sprawdzają lokalizację schowanego przedmiotu, odczytują współrzędne, sprawdzają je na mapie, wyruszają na poszukiwanie skrzynki geocache. Jak ją znajdą otwierają skrzynkę wyjmują z niej niespodziankę przeznaczoną tylko dla nich i wkładają nową od siebie. Co to będzie zależy tylko od nich samych. Oprócz tego w każdej skrzynce znajduje się dziennik skrzynki do którego trzeba się wpisać na pamiątkę. Jest to idealne narzędzie dla produktów sieciowych. Możliwe są różne warianty zabawy (np. multicaching).

Questing, ta forma turystyki powstała w USA. Turysta dostaje mapkę i opis questu (z ang. poszukiwanie) czyli napisane prozą lub wierszem zadanie do zrealizowania. Wędruje zgodnie z instrukcjami rozwiązując zagadki i łamigłówki, np. po dodaniu cyfr, które znajduje w terenie, musi wykonać konkretną liczbę kroków. Tym sposobem dociera do miejsca, do których chce go zaprowadzić organizator. Mogą to być nie tylko atrakcje turystyczne, ale też np. punkty gastronomiczne. Na końcu wędrowiec odkrywa skarb - przeważnie skrzyneczkę z pieczęcią, poświadczającą, że rozwiązał quest.

Wspólna pamiątka może i powinna być również jednym z elementów integrujących szlak. Pamiątka powinna korespondować z logo produktu, być łatwo rozpoznawalna i kojarzona z „Industrialnym Mazowszem”. Pamiątka powinna być możliwa do nabycia wyłącznie na Mazowszu Zachodnim, przy atrakcjach szlaku oraz w punktach IT.

Baza noclegowa i gastronomiczna

Dla rozwoju produktu turystycznego kluczowe jest istnienie odpowiedniej infrastruktury turystycznej, ze szczególnym uwzględnieniem tych jej elementów, które pozwalają na zaspokojenie elementarnych potrzeb turystów.

Baza noclegowa

Istnienie bazy noclegowej na obszarze projektowym jest warunkiem organizowania wycieczek turystycznych dłuższych niż jeden dzień. Baza noclegowa powinna być dostosowana do potrzeb konkretnych segmentów rynku. Na Mazowszu Zachodnim występuje przede wszystkim deficyt niedrogich usług noclegowych, schronisk młodzieżowych, hosteli, kempingów, domów wycieczkowych. Zamożni turyści indywidualni będą mieli możliwość nabycia usług noclegowych w kilku dobrej klasy hotelach na obszarze projektu, natomiast dla turystów grupowych (przede wszystkim grup dzieci i młodzieży) nie jest przygotowana oferta noclegowa. Sytuacja może się poprawić dzięki aktywnej postawie lokalnych samorządów, tworzących zachęty dla przedsiębiorców do stworzenia odpowiedniej bazy noclegowej.

Baza gastronomiczna

Równie istotna jak baza noclegowa, jest baza gastronomiczna. Na Mazowszu Zachodnim funkcjonuje dość znaczna liczba lokali gastronomicznych, w dużej mierze zlokalizowanych przy drogach łączących miejscowości. W miastach wchodzących w skład szlaku funkcjonują drobne lokale typu fast-food. Istnieje także kilka dobrej klasy restauracji (w Sochaczewie, Pruszkowie, Piasecznie, Żyrardowie- np. restauracja Szpularnia, Otrębusach). W Pruszkowie i Żyrardowie znajdują się restauracje Mc Donald's. Brakuje natomiast obiektów gastronomicznych kierujących swoją ofertą do grup turystycznych, szczególnie w miastach. Lokalne samorządy powinny również i w tym przypadku tworzyć zachęty dla przedsiębiorców chcących otworzyć tego rodzaju działalność. Należy zadbać o powstawanie lokali gastronomicznych nawiązujących wystrojem do specyfiki szlaku zabytków techniki (dobrymi przykładami mogą być istniejące restauracje Szpularnia w Żyrardowie, oraz Odjazd i Zawrotnica w Piasecznie).

Usługi przewodnickie

Bardzo istotną kwestią w kontekście funkcjonowania produktu turystycznego jest dysponowanie wykwalifikowaną kadrą przewodników turystycznych i pilotów turystycznych. Na Mazowszu Zachodnim największy potencjał w tej materii posiada żyrardowski Oddział PTTK, obejmujący swoją działalnością obszar całego Mazowsza Zachodniego.

Aby dostosować ofertę przewodnicką do potrzeb turystów podróżujących szlakiem zabytków techniki, niezbędne jest przeprowadzenie dodatkowych, tematycznych szkoleń dla obecnych przewodników PTTK z zakresu obsługi grup zwiedzających „Industrialne Mazowsze”, jak również zorganizowanie dodatkowego naboru na nowych przewodników, których kształcenie będzie m. in. obejmowało prowadzenie grup po omawianym szlaku.

Propozycje pakietów turystycznych

Poniżej znajduje się zestawienie kilku potencjalnych pakietów turystycznych, skierowanych do konkretnych segmentów rynku, a zbudowanych w oparciu o przedstawione wcześniej informacje dotyczące produktu. Stworzenie pakietów turystycznych jest zadaniem kluczowym. Dopiero gotowy, konkretny pakiet usług turystycznych i okołoturystycznych, o określonej cenie i czasie trwania może stanowić ofertę możliwą do nabycia przez turystów. Pakiety skierowane są do turystów grupowych, mogą jednak stanowić inspirację dla turystów indywidualnych. Pakiety przedstawione poniżej stanowią jedynie propozycję, która może być wykorzystana przez organizatorów turystyki w przygotowywaniu przyszłej oferty sprzedażowej.

1) Wycieczka autokarowa Szlakiem Zabytków Techniki (1 dzień)

Ramowy program wycieczki: Warszawa-Pruszków (zwiedzanie Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego)-Otrębusy (zwiedzanie Muzeum Motoryzacji i Techniki)-Milanówek (wizyta w fabryce „Jedwab Polski”)-Grodzisk Mazowiecki (zwiedzanie dworca kolejowego i willi „Foksał”)-Żyrardów (zwiedzanie osady fabrycznej)-powrót do Warszawy.

W skład pakietu wchodzi: transport autokarowy, opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do muzeów.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę, rodziny z dziećmi.

2) Wycieczka autokarowa Szlakiem Zabytków Techniki (weekend)

Ramowy program wycieczki: 1 dzień: Warszawa-Sochaczew (zwiedzanie Muzeum Kolei Wąskotorowej oraz przejazd koleją muzealną)-Chodaków (krótka wizyta w zabytkowym młynie Państwa Repszów)-Niepokalanów (zwiedzanie Muzeum OSP)-Żyrardów (zwiedzanie osady fabrycznej)-nocleg. 2 dzień: Grodzisk Mazowiecki (zwiedzanie dworca kolejowego i Izby Tradycji WKD)- przejazd WKD do Otrębusów (zwiedzanie Muzeum Motoryzacji i Techniki)-Pruszków (zwiedzanie Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego)- powrót do Warszawy.

W skład pakietu wchodzi: transport autokarowy, opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, 2 ciepłe posiłki w obiektach gastronomicznych, bilety do muzeów, bilety na przejazd WKD i wąskotorową koleją muzealną, nocleg w obiekcie noclegowym oraz śniadanie.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści zagraniczni i krajowi odwiedzający Warszawę, rodziny z dziećmi.

3) Wycieczka autokarowa Szlakiem Zabytków Techniki (1 dzień)

Ramowy program wycieczki: Warszawa-Piaseczno (przejazd koleją turystyczną i zwiedzanie stacji)- Konstancin Jeziorna (warsztaty w Muzeum Papiernictwa oraz czas wolny w Starej Papierni, wizyta w Parku Zdrojowym)

W skład pakietu wchodzi: transport autokarowy, opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do Muzeum oraz na przejazd koleją wąskotorową.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę, rodziny z dziećmi.

4) Wycieczka kolejowa Szlakiem Zabytków Techniki (1 dzień):

Ramowy program wycieczki: zwiedzanie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie-zwiedzanie dworca w Pruszkowie-zwiedzanie dworca i willi „Foksal” w Grodzisku Mazowieckim-zwiedzanie dworca w Żyrardowie oraz zwiedzanie osady fabrycznej-opcjonalnie zwiedzanie dworca w Radziwiłłowie (obiekt w złym stanie technicznym)- zwiedzanie dworca i parowozowni w Skierniewicach- powrót do Warszawy.

W skład pakietu wchodzi: opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do parowozowni oraz do muzeów, bilety kolejowe.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Warszawę, rodziny z dziećmi, hobbyści, miłośnicy kolei.

5) Wycieczka kombinowana Szlakiem Zabytków Techniki (1 dzień):

Ramowy program wycieczki: Warszawa-przejazd WKD-Otrębusy (zwiedzanie Muzeum Motoryzacji i Techniki)- przejazd WKD-Grodzisk Mazowiecki (zwiedzanie Izby Tradycji WKD/EKD oraz zabytkowego dworca- przejazd PKP-Żyrardów (zwiedzanie osady fabrycznej)-przejazd PKP-Skierniewice (zwiedzanie dworca i parowozowni)-powrót PKP do Warszawy.

W skład pakietu wchodzi: opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do parowozowni oraz do muzeów, bilety kolejowe PKP i WKD.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści odwiedzający Warszawę, rodziny z dziećmi, hobbyści, miłośnicy kolei.

6) Rajd rowerowy „Industrialnego Mazowsza” (1 dzień):

Ramowy program wycieczki: Warszawa-przejazd WKD-Otrębusy (zwiedzanie Muzeum Motoryzacji i Techniki)-przejazd rowerami do Grodziska Mazowieckiego (zwiedzanie zabytkowych budynków kolejowych)-przejazd PKP do Żyrardowa (zwiedzanie osady fabrycznej)-przejazd rowerami do Sochaczewa (zwiedzanie Muzeum Kolei Wąskotorowej)-przejazd PKP do Warszawy

W skład pakietu wchodzi: opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do muzeów, bilety kolejowe PKP i WKD.

Docelowe segmenty: turyści rowerowi i specjalistyczni, turyści odwiedzający Warszawę, hobbyści.

7) Wycieczka autokarowa trasami „Industrialnego Mazowsza” z Żyrardowa (1 dzień):

Ramowy program wycieczki: Żyrardów (zwiedzanie osady fabrycznej)- Sochaczew (zwiedzanie Muzeum Kolei Wąskotorowej)-Chodaków (zwiedzanie zabytkowego młyna)-Niepokalanów (zwiedzanie Muzeum OSP)-Otrębusy (zwiedzanie Muzeum Motoryzacji i Techniki)-powrót do Żyrardowa (opcjonalnie zamiast zwiedzania młyna w Chodakowie oraz Muzeum w Otrębusach może odbyć się przejazd wąskotorową koleją muzealną).

W skład pakietu wchodzi: transport autokarowy, opieka przewodnika turystycznego, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do Muzeów.

Docelowe segmenty: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Żyrardów, rodziny z dziećmi, hobbyści, miłośnicy dziedzictwa przemysłowego.

8) Wycieczka kolejowa z Łodzi (1 dzień):

Ramowy program wycieczki: Łódź Fabryczna-przejazd szybką koleją do Skierniewic (zwiedzanie dworca i parowozowni)-przejazd PKP do Żyrardowa (zwiedzanie dworca i osady fabrycznej)-przejazd do Grodziska Mazowieckiego (zwiedzanie budynków kolejowych: dworca i willi „Foksal”)-powrót PKP do Łodzi.

W skład pakietu wchodzi: bilety kolejowe, opieka przewodnika, ubezpieczenie, ciepły posiłek w obiekcie gastronomicznym, bilety do muzeów.

Docelowe segmenty rynku: grupy szkolne, kolonijne, uniwersytet III wieku, turyści krajowi i zagraniczni odwiedzający Łódź, rodziny z dziećmi, hobbyści, miłośnicy dziedzictwa przemysłowego.

Komercjalizacja produktu turystycznego

Produkt turystyczny z definicji powinien być możliwy do nabycia przez turystów. Produkt jest sprzedawany na rynku w formie kompletnych pakietów turystycznych, jak również w formie kart turystycznych, kart zniżkowych oraz wspólnych biletów.

Aby produkt turystyczny trafił do katalogów biur podróży w formie spakietowanej oferty, wcześniej musi przejść przez długotrwały proces komercjalizacji.

Komercjalizacja jest niczym innym, jak procesem udostępniania produktu turystycznego do sprzedaży.

Proces komercjalizacji powinien przebiegać wg następującego schematu:

- Nawiązanie ścisłej i stałej współpracy pomiędzy interesariuszami.
- Wypracowanie przez interesariuszy wspólnej oferty atrakcji i usług turystycznych i transportowych (dostosowanie ofert pojedynczych interesariuszy do potrzeb produktu turystycznego, opracowanie wspólnych elementów oferty).
- Dostosowanie posiadanej oferty do potrzeb różnych segmentów rynku, do turystów indywidualnych i grupowych.
- Organizacja spotkań z przedstawicielami mediów oraz przede wszystkim z organizatorami turystyki (study press i study tour).
- Wspólne wypracowywanie finalnych pakietów turystycznych, zawarcie umów, rezerwacja usług.
- Udostępnienie pakietów turystycznych do sprzedaży na rynku turystycznym.

Proces komercjalizacji powinien przebiegać dwutorowo: z jednej strony poprzez opracowywanie pakietów przeznaczonych dla turystów grupowych, z drugiej poprzez opracowywanie ofert dla turystów indywidualnych, którzy będą mieli możliwość nabycia kart turystycznych, kart zniżkowych, lub wspólnych biletów na różne środki transportu do podróżowania trasami szlaku. W obu przypadkach gotowe oferty powinny być możliwe do nabycia w miejscach pobytu potencjalnych turystów (a więc w przypadku „Industrialnego Mazowsza” na terenie całego województwa mazowieckiego, jak też województw ościennych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc generujących największy ruch turystyczny, czyli dużych aglomeracji miejskich, przede wszystkim warszawskiej).

4.5 INTERESARIUSZE PRODUKTU.

Produkt „Industrialne Mazowsze” jest, jak wspomniano, produktem o ogromnym potencjale rozwojowym. Zasięg terytorialny produktu oraz jego specyfika sprawiają, że wiele podmiotów zaangażowanych jest w rozwój i funkcjonowanie produktu. Każdy z nich, podejmując działania zgodnie ze swoim zakresem kompetencji, wpływa pozytywnie lub negatywnie na proces tworzenia oraz wdrażania opracowanej koncepcji. Innymi słowy interesariusze mogą stymulować lub hamować powstanie i rozwój produktu, stąd niezwykle istotne jest wypracowanie efektywnej platformy współpracy.

Do podstawowych grup interesariuszy produktu należą:

- 1) Samorząd terytorialny - województwa mazowieckiego, łódzkiego; powiatów: żyrardowskiego, grodziskiego, pruszkowskiego, piaseczyńskiego, sochaczewskiego i skierniewickiego, oraz gmin: Żyrardów, Puszcza Mariańska, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Pruszków, Piaseczno, Konstancin-Jeziorna, Teresin, Sochaczew, Skierniewice, Lipce Reymontowskie.

Zakres uczestnictwa w projekcie: zgodnie z ustawą o samorządzie terytorialnym: stwarzanie warunków dla rozwoju produktu, aplikowanie o środki finansowe zewnętrzne, budowa infrastruktury technicznej i społecznej, promocja produktu

- 2) Przedsiębiorcy, w tym przede wszystkim prowadzący działalność turystyczną i paraturystyczną: noclegową, gastronomiczną, gestorzy obiektów sportowych i rekreacyjnych, biura podróży i tour operatorzy, przewoźnicy

Zakres uczestnictwa w projekcie: obsługa ruchu turystycznego, świadczenie usług turystycznych i paraturystycznych, dywersyfikujących ofertę, współkreacja i wspólpromocja produktu, tworzenie komercyjnych pakietów i ich sprzedaż, współpraca z pozostałymi interesariuszami

- 3) Piloci i przewodnicy terenowi – zajmujący się turystyką krajową i przyjazdową

Zakres uczestnictwa w projekcie: obsługa turystów, współkreacja produktu

- 4) Informacja turystyczna – zlokalizowana na terenie województwa mazowieckiego i łódzkiego, w szczególności w Warszawie i Łodzi

Zakres uczestnictwa w projekcie: promocja produktu, informacja o produkcie, opcjonalnie sprzedaż produktu

- 5) Organizacje pozarządowe, działające na rzecz rozwoju lokalnego, na rzecz rozwoju turystyki, kultury, na rzecz ochrony i wykorzystania dziedzictwa przemysłowego, w tym przede podmioty zrzeszające miłośników historii przemysłu, zabytków techniki

Zakres uczestnictwa w projekcie: współkreacja produktu turystycznego, aplikowanie o środki zewnętrzne, wspólpromocja produktu, współtworzenie pakietowanej oferty, integrowanie inicjatyw, stymulowanie współpracy, stymulowanie działalności władz samorządowych służących rozwojowi turystyki

- 6) Instytucje prowadzące działalność kulturalną – muzea, izby pamięci etc.

Zakres uczestnictwa w projekcie: prezentacja oferty, współtworzenie produktu, wspólpromocja produktu, kreowanie nowych pomysłów na produkt turystyczny, poszerzanie oferty, organizowanie imprez

- 7) Hobbyści, miłośnicy dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki

Zakres uczestnictwa w projekcie: merytoryczne wspieranie produktu, kreowanie nowych rozwiązań, generowanie pomysłów projektowych

- 8) Środowiska naukowe – historycy etc.

Zakres uczestnictwa w projekcie: wsparcie naukowe i merytoryczne produktu

- 9) Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków oraz Oddział Mazowiecki

Zakres uczestnictwa w projekcie: wsparcie w zakresie ochrony konserwatorskiej obiektów zabytkowych, współpraca w zakresie prowadzenia programów szkoleniowych i informacyjnych, współpraca w zakresie organizacji imprez, m.in. konferencji, kongresów, współpraca w zakresie realizacji projektów badawczych

- 10) Mazowiecka Regionalna Organizacja Turystyczna

Zakres uczestnictwa w projekcie: wsparcie merytoryczne produktu, współpraca przy wdrażaniu działań, oraz w kontekście działań promocyjnych

- 11) Liderzy lokalni, ogniskujący działalność na rzecz rozwoju poszczególnych miejscowości

Zakres uczestnictwa w projekcie: współpraca w zakresie organizacji imprez, współkreacja produktu, integrowanie inicjatyw lokalnych, stymulowanie współpracy

- 12) Inni partnerzy: PKP, WKD

Zakres uczestnictwa w projekcie: tworzenie własnej oferty, realizowanie projektów inwestycyjnych, zwiększających atrakcyjność turystyczną, integrowanie oferty z innymi przewoźnikami

Przeglądając powyższy spis łatwo zauważyć, iż zawiera on podmioty i instytucje ze wszystkich trzech sektorów: samorządowego, prywatnego oraz pozarządowego. Dopiero efektywna współpraca wszystkich trzech zaowocuje dynamicznym rozwojem produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze”, a realizowanie projektów partnerskich przełoży się bezpośrednio na konkretna rezultaty. Niewątpliwą szansą na dobrą współpracę jest przygotowywana ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym, która usuwa bariery istniejące w starej ustawie oraz daje więcej swobody w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć.

4.6 DZIAŁANIA NA RZECZ ROZWOJU PRODUKTU.

Przełożenie zaprezentowanej powyżej wizji funkcjonowania produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze” na konkret wymaga podjęcia działań w następujących obszarach, spójnych ze „Strategią rozwoju turystyki w Polsce” oraz ze „Strategią rozwoju turystyki w województwie mazowieckim na lata 2007-2013”:

W obszarze zagospodarowania przestrzeni turystycznej

1. Oznakowanie szlaku tematycznego „Industrialne Mazowsze”.

Działanie dotyczy oznakowania standaryzowanymi następującymi tablicami:

- Tablice samochodowego szlaku turystycznego (E-22a)
- Tablice obiektu turystycznego (E-22b)
- Informacja o obiektach turystycznych (E-22c)
- Drogowskazy samochodowych szlaków turystycznych (E-22b)
- Znaki kierunku (E-7 do E-12a) - drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych, takich jak do przystani wodnej lub żeglugi, do plaży lub miejsca kąpielowego, muzeum, do zabytku jako dobra kultury, do zabytków przyrody, do punktu widokowego, do szlaków rowerowych, do szlaków turystyki pieszej
- Dodatkowe znaki szlaków rowerowych, takie jak szlak rowerowy krajowy lub międzynarodowy, początek/koniec szlaku rowerowego, zmiana kierunku szlaku (R-1, R-2, R-3)

2. Zbudowanie tras/ścieżek rowerowych łączących miejsca na szlaku.

Zgodnie z koncepcją i specyfiką produktu, szlak tematyczny stanowiący jeden z jego podstawowych składników będzie szlakiem kombinowanym tj. samochodowym, rowerowym i pieszym, a także możliwym do przebycia przy wykorzystaniu publicznych środków transportu. Tam, gdzie to będzie możliwe konieczne jest zbudowanie bezpiecznych tras i ścieżek rowerowych łączących miejsca na szlaku oraz pętli prowadzących do pobliskich atrakcji, zgodnie z powszechną zasadą projektowania tras rowerowych tzw. zasady rybiego kręgosłupa i ości. Niewątpliwie nadrzędne znaczenie będzie miało bezpieczeństwo turysty rowerowego. W tym zakresie należy przede wszystkim wykorzystać istniejące na obszarze projektowej trasy i ścieżki rowerowe i w miarę możliwości doprowadzić do ich integracji.

3. Zagospodarowanie miejsc na szlaku.

Dotyczy to: bezpiecznych parkingów, miejsc postojowych, punktów widokowych, infrastruktury sanitarnej, koszy na śmieci, a także wyposażenia w infrastrukturę przyjazną rowerzystom tj. miejsca postojowe dla rowerów, punkty serwisowe, wypożyczalnie rowerów, parkingi, przechowalnie, stojaki na rowery, punkty węzłowe, miejsca wypoczynkowe etc. Tego typu infrastruktura umożliwi połączenie turystyki przemysłowej z turystyką aktywną i poszerzenie kręgu odbiorców oferty.

4. Uporządkowanie przestrzeni wokół obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki.

Działanie będzie miało bardzo duże znaczenie dla ogólnego wrażenia, jakie będą wywoływać obiekty i ich otoczenie. Dotyczy estetyzacji przestrzeni dzięki: rewitalizacji kompleksów przyrodniczych oraz obiektów kulturowych, utrzymywania czystości przestrzeni, nowych nasadzeń roślinnych, inwestycji w pieszce ciągi komunikacyjne.

5. Przystosowanie szlaku do potrzeb turystów niepełnosprawnych.

Nowoczesna turystyka to również turystyka osób niepełnosprawnych pod warunkiem przystosowania przestrzeni turystycznej do ich potrzeb poprzez: specjalne podjazdy, toalety, dostępne punkty widokowe, gładkie nawierzchnie, przyjazne środki transportu. Przystosowanie szlaku dla niepełnosprawnych dotyczy również innych obiektów infrastruktury turystycznej, zlokalizowanej wokół szlaku tj. obiektów noclegowych, gastronomicznych oraz innych obiektów usługowych etc.

6. Rozwój bazy noclegowej i gastronomicznej.

Rozwój bazy noclegowej i gastronomicznej w najbliższej okolicy obiektów zlokalizowanych na szlaku jest jednym z priorytetowych działań do zrealizowania. Dotyczy to przede wszystkim infrastruktury o średnim standardzie i akceptowalnych cenach: pensjonatów, moteli, zajazdów, gospodarstw agroturystycznych, a także karczem, gospód oraz innych miejsc gastronomicznych. Mogą to być obiekty nawiązujące swoją specyfiką do charakteru produktu.

7. Rozbudowa infrastruktury paraturystycznej.

W tym kontekście należy położyć nacisk na rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, przede wszystkim niezależnej od pogody (zadaszonej), umożliwiającej w znakomity sposób dywersyfikację oferty. Powinna to być również infrastruktura dla dzieci. Infrastruktura ta powinna być traktowana jako uzupełnienie podstawowej oferty turystycznej szlaku.

8. Poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów.

Poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów odnosi się do kilku aspektów:

- Dotyczy inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym również infrastrukturę rowerową – drogi dojazdowe, ciągi piesze i oznacza dostosowywanie planów modernizacji i rozbudowy dróg do potrzeb ruchu turystycznego etc.
- Jest związana z dostosowaniem rozkładów jazdy środków komunikacji publicznej do potrzeb ruchu turystycznego (w tym również lokalnego).
- Dotyczy możliwości tworzenia transportu kombinowanego, łączącego różne formy transportu, w tym publicznego, samochodowego prywatnego, rowerowego, a także przemieszczania się pieszych turystów.

W obszarze marketingu i promocji

1. Opracowanie i wdrożenie logo szlaku oraz systemu identyfikacji wizualnej.

Działanie dotyczy opracowania profesjonalnego znaku graficznego szlaku wraz z systemem identyfikacji wizualnej, prezentującego aplikacje znaku na różnych nośnikach, adekwatnych do potrzeb znakowania: tablicach kierunkowych, tablicach na obiektach, tablicach zbiorczych, stronie internetowej, gadżetach promocyjnych: koszulki, czapki, piny, smycze etc. Lista nośników powinna być adekwatna również do specyfiki Szlaku i powinna zostać opracowana we współpracy z przedstawicielami wszystkich obiektów.

2. Opracowanie wspólnej strony internetowej poświęconej Szlakowi Zabytków Techniki Industrialne Mazowsze.

Strona powinna się składać z części statycznej, zawierającej podstawowe informacje o szlaku, opis poszczególnych miejsc na szlaku wraz z ich ofertą, interaktywną mapę szlaku, propozycje wycieczek, galerię zdjęć, kalendarium organizowanych imprez, opis stanu wdrożenia projektu, informacje przydatne turystom (baza noclegowa, gastronomiczna, dojazd, punkty informacji turystycznej etc.) oraz z części interaktywnej: forum dyskusyjnego, newsletterów etc. Ważnymi elementami promocyjnymi będą następujących elementów: możliwość wysyłania widokówek,

ściągnięcia tapet i wygaszaczy ekranu na komputer i na telefon komórkowy oraz inne gadżety multimedialne.

3. Publikacja materiałów promocyjnych i informacyjnych poświęconych produktowi.

Powinny to być dwa rodzaje materiałów: ogólne informacyjne (z podstawowymi danymi na temat szlaku, jego przebiegu i dostępnej infrastruktury) oraz specjalistyczne materiały tematyczne, sprofilowane na konkretne grupy odbiorców np. Szlak Zabytków Techniki dla najmłodszych, Szlak Zabytków Techniki dla aktywnych, Szlak Zabytków Techniki dla miłośników historii industrializacji, etc.

4. Promocja produktu na imprezach promocyjnych i targowych.

Efektywna promocja produktu zakłada wykorzystanie w tym celu imprez promocyjnych i targowych przy przestrzeganiu następujących założeń:

- Promocja musi być zintegrowana i spójna dla całego produktu, obejmująca wszystkie miejsca objęte projektem (spójne materiały, ujednolicane graficznie, spójny kalendarz imprez).
- Należy dokonać wyboru najważniejszych imprez promocyjnych i targowych, kierując się przede wszystkim ich specyfiką oraz odpowiedzialnością. Niewątpliwie atutem jest fakt, że Szlak Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze” może być promowany na wszystkich imprezach krajowych i zagranicznych, w których uczestniczy MROT. Do najważniejszych należą: Targi Turystyki i Wypoczynku LATO – Warszawa, TT Warsaw – Warszawa, Tour Salon – Poznań, GLOB Międzynarodowe Targi Turystyki, Sprzętu Turystycznego, Żeglarskiego i Sportowego – Katowice oraz ITB w Berlinie oraz WTM w Londynie (bezkosztowo).

5. Przeprowadzenie kampanii promocyjnych.

Jest to kosztowne narzędzie promocji, powinno więc zostać przeprowadzone w kooperacji z władzami państwowymi oraz sponsorami, a także innymi interesariuszami produktu. Wymaga to przede wszystkim olbrzymiej współpracy oraz wsparcia ze strony podmiotów nadrzędnych i silniejszych.

Kampania powinna być szczegółowo opracowana w warstwie merytorycznej tj. budżetu, terminu, kluczowego przekazu, odbiorcy, głównych założeń etc.

6. Organizacja podróży studyjnych i prasowych.

Jest to bardzo efektywne narzędzie promocyjne pod warunkiem sensownego wyboru grupy docelowej. W press tourach powinni uczestniczyć dziennikarze prasy krajowej i zagranicznej,

głównie branżowej oraz specjalistycznej (historia industrializacji, zabytki techniki etc.). Podróże studyjne dotyczyć powinny głównie tour operatorów oraz biur podróży, a także uczestników projektu, tak, aby wszyscy zapoznali się z całym potencjałem produktu.

7. Opracowanie i wdrożenie wspólnego kalendarza imprez.

Wspólny kalendarz imprez jest jednym z najważniejszych elementów wspólnie prowadzonej promocji oraz ważnym czynnikiem rozwoju produktu „Industrialne Mazowsze”. Korzystny jest fakt, że specyfika produktu wyklucza kumulowanie się imprez w jednym terminie, tak, jak to jest z w przypadku produktów, bazujących na konkretnym wydarzeniu (klasycznym przykładem jest Bitwa Warszawska). Kalendarz powinien być opracowany z dużym wyprzedzeniem, tak, aby mógł być podany do wiadomości. Jednocześnie musi on być cały czas weryfikowany, tak, aby w każdym momencie był aktualny.

8. Rozwój punktów informacji turystycznej.

Z uwagi na bardzo duże zaniedbania w tym zakresie powstanie sieci punktów informacji turystycznej na obszarze objętym projektem ma kluczowe znaczenie dla rozwoju produktu. Punkty te powinny być spójne z Mazowieckim Systemem Informacji Turystycznej w kontekście:

- Hierarchii – centra i punkty informacji turystycznej
- Kategoryzacji obiektów – w zależności od spełnianych kryteriów (lokalizacja, oznakowanie, wyposażenie, materiały promocyjne)
- Jakości świadczonych usług – zgodnie z manuałem obsługi turystów w informacji turystycznej
- Systemu współpracy i koordynacji działań – dystrybucja materiałów, ekstranet, informacja cyfrowa etc.

9. Prowadzenie badań marketingowych, konsumenckich.

Badania popytu turystycznego mają na celu określenie przede wszystkim potrzeb turystów. Zakres tego działania obejmuje prowadzenie badań związanych przede wszystkim z profilem turystów (wiek, pochodzenie, wykorzystywane środki transportu, podróżowanie grupowe / indywidualne, długość pobytu, częstotliwość podróżowania, etc.), motywami podróżowania (aktywny wypoczynek, zwiedzanie, udział w imprezie, etc.), wykorzystywanymi środkami przekazu informacji (Internet, punkty IT, materiały drukowane, znajomi, reklama TV, etc.), stopniem zadowolenia z odwiedzanych na szlaku miejsc w kontekście jakości produktów i usług, atrakcji etc. .

W obszarze rozwoju zasobów ludzkich

1. Organizacja szkoleń w zakresie obsługi produktu turystycznego „Industrialne Mazowsze”.

Szkoleniami powinny być objęte następujące grupy beneficjentów: przewodnicy, dodatkowe szkolenia pilotów, kadry w obiektach noclegowych, gastronomicznych, informacji turystycznej, gestorzy lokalnych atrakcji etc. Szkolenia powinny dotyczyć zarówno pracowników operacyjnych, jak i stopnia menedżerskiego.

Będą to szkolenia następującym zakresie:

- Kreacji i rozwoju produktów turystycznych
- Marketingu lokalnego
- Szkolenia zawodowe w różnych specjalizacjach (obsługa klienta)
- Szkolenia językowe
- Nowych technologii
- Pozyskiwania środków na rozwój produktu

2. Przygotowanie społeczności lokalnych do uczestniczenia w rozwoju produktu.

Działanie dotyczy organizowania szkoleń, imprez promocyjnych, imprez edukacyjnych, prezentacji, warsztatów, wycieczek i podróży studyjnych w ramach szlaku „Industrialne Mazowsze”, opracowania i przeprowadzenia kampanii informacyjnej wśród społeczności lokalnych, promowania ludzi sukcesu (w turystyce), edukacji turystyczna młodego pokolenia, realizowania projektów integrujących społeczność lokalną i włączających ją w różnym zakresie w rozwój produktu, promowania korzyści wynikających z rozwoju turystyki.

Ma to szczególne znaczenie w kontekście rozwoju produktu, ponieważ, jak wskazuje diagnoza strategiczna społeczność lokalna nie jest świadoma wartości posiadanego potencjału oraz możliwości jego wykorzystania dla rozwoju lokalnego i osiągnięcia korzyści ekonomicznych i społecznych.

3. Organizowanie szkoleń dla przedstawicieli samorządów lokalnych i organizacji pozarządowych.

Szkolenia dla przedstawicieli samorządów i organizacji pozarządowych dotyczyć będą:

- Kreowania produktów turystycznych
- Nowoczesnego marketingu terytorialnego, w tym przede wszystkim marketingu szlaków turystycznych

- Specyfiki gospodarki turystycznej
- Pozyskiwania środków na rozwój turystyki

W obszarze współpracy instytucjonalnej

1. Powołanie i rozwój Lokalnej Organizacji Turystycznej „Industrialne Mazowsze”

Zadania przewidziane w ramach realizacji programu predestynują obszar do założenia LOT oraz skoncentrowania się na jej rozwoju poprzez:

- Stałe włączanie nowych członków, z obszaru funkcjonowania produktu oraz tych zainteresowanych jego rozwojem
- Wsparcie organizacyjne i logistyczne LOT-u
- Realizowanie partnerskich projektów, współpracę instytucjonalną
- Zwiększanie obszaru działania organizacji dzięki pozyskiwanym grantom
- Zwiększenie dostępu do badań, materiałów, ekspertyz, analiz etc.

Lokalna Organizacja Turystyczna „Industrialne Mazowsze” jest modelową strukturą predestynowaną do koordynowania rozwoju turystyki na poziomie lokalnym. Jej członkami powinny być następujące podmioty: samorządy lokalne, organizacje pozarządowe, branża turystyczna, instytucje prowadzące działalność kulturalną, hobbyści oraz wszyscy inni zainteresowani rozwojem produktu „Industrialne Mazowsze”. LOT może zwiększać liczbę swoich członków w miarę rozwoju terytorialnego produktu.

2. Budowa form i platformy współpracy interesariuszy produktu.

Podstawowym wyzwaniem stojącym przed systemem instytucjonalnym jest zbudowanie i rozwój platformy współpracy pomiędzy wszystkimi interesariuszami produktu, zarówno w układzie pionowym i poziomym poprzez:

- Opracowanie i wdrożenie zasad współpracy
- Robocze spotkania poświęcone postępom w realizacji projektu.
- Stworzenie na stronie poświęconej Bitwie Warszawskiej części dyskusyjnej, interaktywnej umożliwiającej wymianę poglądów i doświadczeń.
- Stworzenie i stałą aktualizację bazy danych wszystkich interesariuszy projektu, cykliczna wysyłka newsletterów

- Realizowanie wspólnych projektów na rzecz rozwoju produktu: promocyjnych, szkoleniowych, infrastrukturalnych etc.
- Współpracę na poziomie międzyregionalnym w zakresie rozwoju produktu
- Koordynowanie planów rozwoju turystyki oraz planowanych i podejmowanych działań na rzecz rozwoju produktu „Industrialne Mazowsze” na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnym

5. ZAŁOŻENIA PROMOCJI I KREACJI MARKI PRODUKTU TURYSTYCZNEGO SZLAK ZABYTKÓW TECHNIKI „INDUSTRIALNE MAZOWSZE”

Opracowanie koncepcji produktu turystycznego oraz jego wdrożenie w kolejnych etapach nie jest warunkiem wystarczającym do zajęcia określonej pozycji na rynku i osiągnięcia przewagi konkurencyjnej. Kluczowe znaczenie ma prowadzenie skutecznych działań promocyjnych, które mają na celu zmniejszenie dystansu między produktem a jego potencjalnym odbiorcą. Naszym zadaniem jest nie tylko poinformowanie turystów o istnieniu produktu, ale także poprzez zastosowanie najbardziej odpowiednich narzędzi oraz kanałów dystrybucji przekonanie go do zakupu produktu, czyli innymi słowy do podążenia szlakiem dziedzictwa przemysłowego Mazowsza Zachodniego.

Z promocją wiąże się również zagadnienie kreacji marki produktu, której podstawową korzyścią jest zwolnienie z konkurencji ceną dzięki zapewnieniu klientom pewnych specyficznych korzyści po zakupieniu produktu. Korzyści te są głównym motywem zakupu produktu.

5.1 KONCEPCJA PROMOCJI PRODUKTU – PODSTAWOWE NARZĘDZIA PROMOCJI

Podstawowe narzędzia promocji produktu obrazuje poniższa tabela:

Elementy składowe promocji mix	Narzędzia	Rozwiązania dla Szlaku Zabytków Techniki „Industrialne Mazowsze”
REKLAMA	prasowa	Reklama ukierunkowana na unikalne wartości produktu, sprofilowana na główne segmenty rynku, artykuły tematyczne, prezentujące atrakcje Szlaku oraz informacje praktyczne dla turystów Prasa branżowa (m.in. „Aktualności Turystyczne”, „Wiadomości Turystyczne”) Prasa specjalistyczna i hobbystyczna przeznaczona dla miłośników dziedzictwa przemysłowego i zabytków techniki Dodatki turystyczne do dzienników ogólnopolskich (m.in. Gazeta Wyborcza)

		oraz tygodników (np. Wprost) Gazety lokalne wydawane na obszarze objętym projektem
	radiowa	Spoty reklamowe oraz audycje sponsorowane prezentujące główne atrakcje Szlaku, odwołujące się do przesłania marki Stacje ogólnopolskie i regionalne
	telewizyjna	Spoty reklamowe prezentujące główne atrakcje Szlaku, walory przyrodnicze i kulturowe oraz benefity marki Szlak Zabytków Techniki (m.in. TVP 1, TVP 2, TVP Info, TVN, TNV24, TVN Warszawa)
	filmy reklamowe	Filmy reklamowe prezentujące główne atrakcje Szlaku oraz główne benefity marki „Industrialne Mazowsze”
	wysyłkowa	Sprofilowana na kilka z głównych segmentów rynku, m.in. szkoły i inne placówki edukacyjne głównie Mazowsza i województwa łódzkiego, firmy, szczególnie korporacje oraz średnie przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie województwa mazowieckiego i łódzkiego, stowarzyszenia oraz inne organizacje pozarządowe ukierunkowane na dziedzictwo przemysłowe i jego ochronę, stowarzyszenia hobbystów, miłośników zabytków techniki z Polski i świata
	wydawnictwa reklamowe	Powinny to być wydawnictwa tematyczne sprofilowane na następujące segmenty rynku: hobbysci, turyści kulturowi, turyści weekendowi, turyści sentymentalni, dzieci i młodzież, turyści biznesowi, turyści aktywni (głównie rowerowi), prezentujące Szlak Zabytków Techniki dla poszczególnych grup odbiorców (główne korzyści)

	zewnątrzna	Bilbordy umieszczone głównie w Warszawie i Łodzi jako potencjalnych rynkach docelowych produktu. Istotne jest atrakcyjne zaprojektowanie graficzne oraz właściwa treść bilbordów, która musi być spójna z głównym przesłaniem marki oraz hasłem promocyjnym produktu.
	internetowa	Strona internetowa w warstwie statycznej i dynamicznej, prezentująca obiekty rozmieszczone na Szlaku Zabytków Techniki, zawierająca propozycje wycieczek, informacje przydatne dla turystów (noclegi, gastronomia, transport, dodatkowe informacje dla turystów) Reklama internetowa na portalach turystycznych oraz w głównych wyszukiwarkach
	„szeptana”	Najbardziej efektywna forma reklamy, polegająca na ustnym przekazie klientów. Jej warunkiem koniecznym jest zadowolenie klientów wynikające z atrakcyjności oferty i jakości usług.
PUBLIC RELATIONS	konferencje prasowe	Organizowane przede wszystkim w związku z ciekawymi wydarzeniami Szlaku Zabytków Techniki (m.in. imprezy, nowe inwestycje, realizowane projekty etc.) dla dziennikarzy prasy ogólnopolskiej, branżowej oraz lokalnej
	wycieczki studialne	Study tour’y i Press tour’y przeznaczone dla dziennikarzy i branży turystycznej, umożliwiające zapoznanie się z istniejącą ofertą Szlaku Zabytków Techniki (zwiedzanie obiektów, udział w organizowanych imprezach etc.). Ich efektywność jest uwarunkowana precyzyjnym doбором uczestników, co ma również duże znaczenie w kontekście ponoszonych nakładów

		finansowych
	filmy w TV	Emisje filmów krajoznawczych i turystycznych poświęconych dziedzictwu przemysłowemu Mazowsza Zachodniego oraz zabytkom techniki, prezentujących bogactwo potencjału (filmy m.in. typu „Zaproszenie”). Filmy te mogą być zgłaszane do konkursów (np. podczas Tour Salonu w Poznaniu), w których uczestnictwo i zwycięstwo dają dodatkową promocję i prestiż
	pokazy filmowe	Organizowanie pokazów filmowych podczas imprez organizowanych na Szlaku wraz z szeregiem atrakcji towarzyszących
	Seminaria, konferencje	Organizowanie seminariów, wydarzeń popularnonaukowych, konferencji poświęconych dziedzictwu przemysłowemu Mazowsza oraz zabytkom techniki, w których będą brali udział eksperci i specjaliści. Ważne, aby wydarzenia te były tematyczne. Można wykorzystać odbywające się obecnie imprezy, organizowane przez poszczególne obiekty.
	relacje prasowe	Dbanie o pojawianie się relacji prasowych z odbywających się imprez, nowych atrakcji, realizowanych projektów podejmowanych inwestycji. Spełniają one zarówno funkcję promocyjną, jak i informacyjną.
SPRZEDAŻ	bezpośrednia	Prowadzona przez poszczególne obiekty, zgodnie z ich ofertą (indywidualną i grupową).
	telefoniczna	Poprzez wyspecjalizowane osoby, możliwa również przy wykorzystaniu zasobów dostępnej kadry w obiektach.

	wysyłkowa	Zgodnie z opracowaną listą według docelowych segmentów rynku.
	internetowa	Jedna z najbardziej rozwojowych form sprzedaży. Sprzedaż internetowa powinna być już normą. Może być prowadzona przez operatora produktu oraz pojedyncze obiekty. Ważne jest zadbanie o bezpieczeństwo transakcji.
	agencyjna	Przy pomocy tour operatorów i biura podróży oraz innych podmiotów m.in. gestorów bazy noclegowej i gastronomicznej, atrakcji turystycznych, lokalnych organizacji turystycznych, informacji turystycznej etc.
	akwizycja	Możliwa do wykorzystania pod warunkiem właściwie sporządzonych umów oraz znalezienia właściwych akwizytorów.
PROMOCJA UZUPEŁNIAJĄCA	upominki i gadżety	Nawiązujące do specyfiki produktu, koniecznie opatrzone logo produktu wg katalogu identyfikacji wizualnej np. czapki, koszulki, długopisy, podkładki pod mysz, smycze, parasolki etc. Bardzo dobrym przykładem są wyroby lniane, które powinny również nieść przesłanie marki.
	konkursy	Konkursy wiedzy o dziedzictwie przemysłowym i zabytkach techniki Mazowsza dla różnych grup wiekowych zawodowych et.
	upusty cenowe	Stosowane jako zachęta sprzedaży. Wymagają dobrej kalkulacji cen.
	premiowanie stałych klientów	Dotyczy budowania drabiny lojalności klientów, na której turystów pnać się w górę zostają „advokatami” produktu.

	aranżacja miejsca sprzedaży	Bardzo ważny element promocji, zakładający aranżację miejsca sprzedaży w anturazie „wieku pary i elektryczności” poprzez m.in. fotografie na ścianach, drobne ozdoby, gadżety, upominki, produkty regionalne i lokalne.
--	-----------------------------	---

5.2 GŁÓWNE ZAŁOŻENIA KREACJI MARKI PRODUKTU „INDUSTRIALNE MAZOWSZE”.

Niniejszy podrozdział zawiera wytyczne do kreacji i zarządzania marką turystyczną „Industrialnego Mazowsza”.

W ujęciu marketingowym *marka* jest narzędziem służącym do przekazywania zaplanowanej informacji dotyczącej tożsamości produktu do osób w bliższym i dalszym otoczeniu. Korzystając z marki należy pamiętać, jakie założenia zostały przyjęte przy jej kreacji oraz jakie informacje ma ona skutecznie przekazywać.

Jedna z definicji marki podaje, że *marka to nazwa, termin, symbol, wzór lub ich kombinacja, stworzona celem identyfikacji dóbr lub usług sprzedawcy i wyróżnienia ich spośród konkurencji*²⁶.

Powyższa definicja wskazuje dwa podstawowe cele, jakim służy marka:

- identyfikacja produktu
- wyróżnienie produktu spośród konkurencji.

Identyfikacja produktu poprzez markę jest uzyskiwana w procesie przekazu marketingowego oraz doświadczenia – wiedzy turystów, którzy kiedykolwiek dany region odwiedzili. Podstawą w tym procesie jest dobry projekt elementów graficznych marki oraz oryginalność komunikatu. Należy pamiętać o tym, że ludzie zazwyczaj pamiętają tylko kilka marek i te, które są pierwsze i najbardziej oryginalne, zapamiętywane są szczególnie skutecznie. Drugim zadaniem stawianym przed marką jest wyróżnienie jej spośród konkurencji, co jest możliwe dzięki powiązaniu produktu z klientem.

Badając potrzeby, pragnienia konsumentów, należy tak dobrać cechy produktu turystycznego i tak ułożyć treść przekazu reklamowego, aby przyciągnąć uwagę turysty, wzbudzić zainteresowanie regionem, zachęcić do przyjazdu, a wreszcie wywołać działanie – podróż.

²⁶ P. Kotler, Marketing, Warszawa 1994, str. 410.

Kreacja marki

Kreacja silnej marki turystycznej powstaje jest długim, wieloetapowym procesem. Prace nad marką rozpoczynają się od powstania strategii określającej grupę docelową, dla której marka jest projektowana. Wynikiem prac nad strategią jest dokładna analiza otoczenia marketingowego produktu, modeli zachowania klientów, wreszcie czynników kulturowych, społecznych, osobistych i psychologicznych, które wpływają na decyzję zakupu.

Konsekwencją wyboru grupy docelowej jest opracowanie odpowiedniego zestawu wartości, które będą właściwie oddziaływać na tę właśnie grupę, budując w konsekwencji odpowiedni wizerunek „Industrialnego Mazowsza”. Wartości te są nieodzownym elementem strategii – dzięki nim komunikat o produkcie dociera szybciej i skuteczniej.

Strategia dla marki określa cele rynkowe, grupę docelową, wartości marki oraz wytyczne, jakie metody i narzędzia mogą być stosowane przy wprowadzaniu marki.

Do elementów, z których składa się marka, należą: nazwa, symbol, atmosfera, wydarzenia, prezentacja za pomocą nośników informacji.

Nośnikiem informacji do otoczenia, oprócz bezpośrednich kontaktów otoczenia z organizacją są media. Komunikat przekazywany publicznie, czy poprzez publikatory, czy za pomocą materiałów reklamowych, musi być spójny i w zakresie wartości marki jednolity – tak, aby powstający w świadomości otoczenia wizerunek był wyraźny i poprawny.

Marka, jako wynik przedstawionego procesu nie przychodzi sama lecz jest efektem świadomego działania. Jej tworzenie jest procesem ciągłym.

Marka „Industrialnego Mazowsza”

Kierując się powyższymi zaleceniami dotyczącymi budowy marki, opracowano poniższy model marki turystycznej „Industrialnego Mazowsza”.

Model tożsamości marki dla produktu „Industrialne Mazowsze”:

- grupy docelowe:
 - rodziny z dziećmi
 - turyści rowerowi
 - Uniwersytet III wieku
 - turyści weekendowi
 - turyści biznesowi
 - dzieci i młodzież
 - turyści nastawieni na turystykę industrialną
 - hobbyści, miłośnicy dziedzictwa przemysłowego i kolejnictwa
 - turyści sentymentalni
- nazwa – „*Industrialne Mazowsze*”

- **benefity marki**
 - samorealizacja (różnorodność i komplementarność oferty) – różnorodne środki transportu, poznanie historii, oryginalna rozrywka, klimat epoki pary i elektryczności;
 - wysoka interaktywność atrakcji;
 - unikatowe zabytki techniki;
 - transport kombinowany- urozmaicenie podróży;
 - wysokie walory edukacyjne produktu;
 - nagromadzenie wielu atrakcji na niewielkim obszarze;
 - komplementarność z innymi produktami turystycznymi regionu.

„Industrialne Mazowsze”

Nazwa produktu jest podstawowym jego wyróżnikiem. Musi ona budzić skojarzenia z produktem, jego głównymi cechami, a co ważniejsze wartością dodaną. Musi oddawać podstawowe wyróżniki produktu.

Założeniem dla marki „Industrialne Mazowsze” jest dotarcie do grup docelowych nastawionych m.in. na turystykę industrialną, krajoznawczą, wykorzystującą transport kombinowany, rowerowy, kolejowy i samochodowy (indywidualny i grupowy).

Godło promocyjne

Godło promocyjne [*logo*] jest zestawem wielu form, układów i elementów uzupełniających, decydujących o charakterystycznym obrazie szlaku. Symbol promocyjny powinien zostać opracowany w wielu wersjach. Forma symbolu zależna jest od potrzeb: skali i potencjalnych nośników oznakowania, mediów rozpowszechniania, technik produkcji.

Symbol będzie jednym z najważniejszych elementów wizualnej komunikacji. Jest sygnałem i zarazem oznaczeniem najlepiej oddającym charakter i styl szlaku, jego atrakcji, profilu turystów. Pozytywne walory i skojarzenia symbolu są podstawą do konstruowania wizerunku „Industrialnego Mazowsza”.

Symbol promocyjny ma pełnić funkcje herbu, będącego zestawem wielu form, układów i elementów uzupełniających się, decydujących o charakterystycznym obrazie produktu turystycznego.

Należy pamiętać, iż symbol jest utworem w rozumieniu prawa autorskiego, co w istotny sposób ogranicza możliwości posługiwania się symbolem przez osoby trzecie.

Logo marki „Industrialne Mazowsze” powinno oddawać charakter produktu, a więc nawiązywać wizualnie do elementów dziedzictwa przemysłowego, zabytków techniki. Jednocześnie

powinno, o ile to możliwe, wskazywać na benefity marki (wymienione wyżej). Logo powinno składać się ze znaku graficznego oraz hasła promocyjnego.

System identyfikacji wizualnej

System identyfikacji wizualnej to zbiór zasad, jakimi należy posługiwać się stosując godło promocyjne „Industrialnego Mazowsza”. W skład systemu wchodzi:

- opis i graficzne przedstawienie symbolu produktu,
- opis wersji uzupełniających,
- opis kolorów użytych w symbolu wraz z zasadami ich użycia w różnych technologiach produkcji,
- zasady umieszczania symbolu na płaszczyźnie (na plakatach, ulotkach etc.),
- przykłady użycia symbolu na tablicach informacyjnych i drogowskazach turystycznych.

System identyfikacji wizualnej powinien być opracowany w formie osobnego dokumentu na zlecenie podmiotu zarządzającego produktem. Jest to ważne narzędzie w rękach podmiotu zarządzającego, będącego dysponentem marki i jej menedżerem. System identyfikacji wizualnej stanowi źródło wzornictwa promocyjnego produktu. Wskazuje też szczegółowe zasady jego wykorzystania.

Zarządzanie marką

Aby odnieść rynkowy sukces, podmiot zarządzający marką „Industrialnego Mazowsza” powinien kierować się poniższymi wskazówkami J. Murphiego:

- Pielęgnuj markę – traktuj ją jako cenny, ważny kapitał.
- Poważnie potraktuj zarządzanie marką – wyznacz menedżerów marki.
- Prowadź księgowość dla marek – budżetowanie marek.
- Zarządzaj markami ostrożnie – unikaj zbędnych ingerencji i pochopnych decyzji.
- Zachowaj odpowiedzialność – nie powierzaj marek agencjom reklamowym.
- Zapewnij marce unikalność.
- Eksploatuj kapitał tkwiący w marce.
- Analizuj portfel marek.
- Rozważ implikacje międzynarodowego zastosowania Twojej marki..
- Chroń swoją markę – zastrzeż nazwę i logo.

Proces zarządzania marką można podzielić na trzy podstawowe etapy:

- planowanie celów w dziedzinie zarządzania marką na poziomie wieloletnim- strategicznym, oraz rocznym- operacyjnym,
- realizacja programu,
- ocena efektów programu.

Cele zarządzania marką „Industrialne Mazowsze”

Poniżej wskazano cele wieloletnie (strategiczne) zarządzania marką produktu „Industrialne Mazowsze”, oraz cele roczne (taktyczne), które wynikają z celów wieloletnich i zachowują z nimi spójność.

Cele wieloletnie:

- Wysoka rozpoznawalność marki (jak największa powszechność znaku promocyjnego)
- Wysoka świadomość marki wśród odbiorców (wiążanie przez odbiorców znaku promocyjnego z określonymi wartościami oraz z konkretnymi atrakcjami szlaku)
- Duża grupa odbiorców będących dobrym źródłem informacji dla potencjalnych turystów (turysta, który odbył podróż szlakiem i jest zadowolony, może zachęcić innych w stopniu wielokrotnie większym, niż nawet najlepsza reklama)

Aby zbudować stałą grupę użytkowników lub też decydentów stymulujących nowe grupy osób do przyjazdu, należy pamiętać o podstawowej zasadzie – nie można dopuścić do zbyt szybkich i gwałtownych zmian w strategii marki.

Cele roczne:

- Zwiększanie znajomości marki (poprzez rozpowszechnianie na określonych nośnikach informacji logo szlaku)
- Zwiększanie świadomości marki (poprzez budowanie pogłębionego przekazu)
- Bezpośrednie przyciąganie turystów (sprzedaż produktu turystycznego)

Układając krótkoterminowy plan operacyjny należy posługiwać się schematem działań, pozwalającym realizować cele strategiczne przy uwzględnieniu wykonalności (głównie finansowej) oraz zbudowaniu zasad oceny naszych działań.

Menedżer marki

Menedżer marki, czyli podmiot zarządzający produktem turystycznym i będący dysponentem marki „Industrialne Mazowsze”, musi odpowiadać za inicjowanie nowych wydarzeń związanych z marką, działań Public Relations, dystrybucji marki i jej kontroli. Narzędziami w ręku menedżera marki jest strategia marki oraz system identyfikacji wizualnej.

Celem działania menedżera marki jest opieka nad projektem i pilnowanie konsekwencji działań.

Menedżer marki powinien posiadać odpowiednie zaplecze techniczne (sprzęt komputerowy, próbники kolorów) i umocowania prawne (użyczanie, licencjonowanie symbolu promocyjnego gestorom turystycznym).

W fazie wprowadzenia marki, rolą menedżera marki będzie zapoznanie z pomysłem na produkt turystyczny gestorów turystycznych oraz społeczności lokalnej. Kolejną fazą będzie realizacja podstawowych założeń programu: rozpowszechnienie marki, organizacja imprez, działania przyciągające media lokalne i krajowe.

W kolejnym etapie, w fazie rozszerzenia, menedżer marki musi nadzorować wykorzystywanie marki do promocji imprez organizowanych przez innych, kontrolować poprawność komunikatu marketingowego oraz techniczne aspekty reprodukcji.

Na każdym etapie zarządzania marką produktu, menedżer musi kontrolować spójność i odpowiednie wykorzystanie marki.

Nadzór nad wykorzystaniem marki

Marka będzie spełniać swoje zadania wtedy, gdy nastąpi:

- zgodność z celami marki,
- poprawność odwzorowania.

Marka powinna być wykorzystywana tylko przez te podmioty, które:

- mają prawo (licencję) do wykorzystania marki;
- znają założenia marki oraz techniczne zasady korzystania z marki;
- przekazują informację o regionie określonym grupom docelowym;
- budują odpowiedni wizerunek regionu (choćby przez właściwą jakość usług);
- stosują właściwe media/kanaty dystrybucji informacji.

Poprawność odwzorowania polega przede wszystkim na:

- powielaniu godła promocyjnego w zgodny z normami sposób,

- poprawnego odwzorowania kolorów,
- stosowania tylko wersji opracowanych w systemie identyfikacji wizualnej, tj.:
 - wersji pełnej kolorowej,
 - wersji uproszczonej kolorowej,
 - wersji monochromatycznej,
 - logotypu w wersji kolorowej,
 - logotypu w wersji monochromatycznej.

Nadzór nad odpowiednim, zgodnym z założeniami wykorzystaniem marki turystycznej „industrialnego Mazowsza”, czuwa menedżer marki.

6. ZAŁOŻENIA DO WDRAŻANIA PRODUKTU

6.1 KOORDYNACJA I ZARZĄDZANIE PRODUKTEM

Efektywna koordynacja i zarządzanie produktem wymaga współdziałania licznych podmiotów, które będą w przyszłości stanowić o powodzeniu przedsięwzięcia i jego miejscu na turystycznej mapie Polski. Do podmiotów tych można zaliczyć: jednostki samorządu terytorialnego, w tym Urząd Miasta Żyrardowa, organizacje pozarządowe, podmioty branży turystycznej, małe i średnie przedsiębiorstwa innych branż, instytucje kultury, podmioty świadczące usługi informacji turystycznej, w tym powstające Centrum Informacji Turystycznej.

Realizacja projektu związana jest przede wszystkim z wytyczeniem oraz zagospodarowaniem szlaku turystycznego, co jest strategicznym przedsięwzięciem zarówno dla obszaru zachodniego Mazowsza jak i całego województwa mazowieckiego. Optymalna realizacja projektu wymagać będzie sprawnej współpracy poszczególnych organizacji oraz wszystkich pozostałych podmiotów funkcjonujących w obszarze turystyki. Może to w konsekwencji przynieść wymierne korzyści bezpośrednio zaangażowanym podmiotom, usługodawcom jak również społeczności lokalnej regionu.

Warianty formuły wdrażania produktu

W ramach prac nad niniejszym dokumentem podjęto dyskusję na temat formuły funkcjonowania produktu i, w związku z tym, systemu wdrażania projektu, jak również systemu zarządzania. Zaproponowane zostały trzy warianty formuły wdrażania.

1. Wariant instytucjonalny – Urząd Miasta Żyrardowa lub Centrum Informacji Turystycznej

Urząd samodzielnie i/lub poprzez swoje jednostki organizacyjne oraz struktury będą zarządzały projektem. Nie przewiduje się dopuszczania do współzarządzania podmiotów komercyjnych. Urząd będzie zarządzać infrastrukturą i marką.

W takiej formule projekt będzie miał mocne strony takie jak silny i scentralizowany ośrodek wdrażający, natomiast słabą stroną będzie brak zaangażowania podmiotów komercyjnych, jak również trudności z rozwijaniem produktu (usługi dodatkowe, produkty uzupełniające).

2. Wariant partnerski – podmiot prywatny

Współpraca wszystkich podmiotów, w tym również podmiotów komercyjnych. Przewiduje się stopniowe włączanie podmiotów komercyjnych i organizacji społecznych do współzarządzania i współdecydowania. W tym wariantcie przewiduje się możliwość partnerstwa na poziomie promocji całego projektu, jak też tworzenie inwestycji w formule partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy samorządami, właścicielami nieruchomości i podmiotami komercyjnymi.

Realizując ten wariant (szczególnie w przypadku wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych) trzeba się liczyć z różnymi oczekiwaniami i celami przystępujących do projektu przedsiębiorców i

samorządów. Konieczne jest bardzo precyzyjne określenie wzajemnych relacji i zabezpieczeń finansowych.

Mocną stroną jest niewątpliwie komercjalizacja produktu turystycznego oraz większy wpływ na tworzenie usług i oferty uzupełniającej. Słabą stroną może być możliwość wystąpienia sporów pomiędzy udziałowcami lub uczestnikami organizacji zarządzających.

3. Wariant rynkowy – Lokalna Organizacja Turystyczna

Wariant zakłada szeroki udział i kompetencje podmiotów gospodarczych w realizacji działań w ramach Programu. Realizacja projektu oparta byłaby o prawa i warunki rynkowe. Kierowanie projektem przez samorząd będzie odbywało się wyłącznie o zarządzanie marką. Wpływy na instytucję zarządzającą będą podzielone pomiędzy samorząd i przedsiębiorców (tak jak to się odbywa w lokalnych organizacjach turystycznych).

Mocne strony tego rozwiązania to zwiększenie potencjału kapitałowego, niewielkie ryzyko finansowe dla samorządu, natomiast słabą stroną tego wariantu mogą być inne oczekiwania i cele przedsiębiorców (m.in. osiągnięcie zysku) albo brak odpowiedniego potencjału i świadomości przedsiębiorstw i organizacji.

Wyżej wymienione warianty wdrażania produktu powinny być rozpatrzone poprzez konsultację społeczne oraz poddaniu analizie czynników determinujących wybór odpowiedniego wariantu, jak również przeprowadzenie analizy możliwości finansowych potencjalnych uczestników projektu oraz przyjętych zadań z określeniem kolejności i czasu ich realizacji. Natomiast rolę Koordynatora realizacji Programu rekomenduje się wyznaczyć dla Urzędu Miasta Żyrardów.

Docelowo, najlepszym rozwiązaniem powinno być powołanie Lokalnej Organizacji Turystycznej „Industrialne Mazowsze” o odpowiednim statucie, który zapewni kontrolę samorządu i wiodących podmiotów, które będą finansowały wdrażanie produktu. Podobną rolę może spełniać fundacja lub stowarzyszenie powołane do realizacji tego celu. Ważnym elementem jest też pozytywne postrzeganie takiego podmiotu przez organy administracji publicznej i podmioty na rynku.

Ważnym elementem realizacji założonych celów będzie system monitoringu, który będzie wzmacniać i uzupełniać system wdrażania oraz polegać będzie na obserwacji realizacji Programu. Prawidłowo prowadzony umożliwia stwierdzenie, czy Program jest właściwie realizowany oraz czy założenia, na których go oparto, nie uległy zmianie. Pozwala poza tym sprawnie i elastycznie reagować na wszelkie zmiany mogące wpłynąć na proces wdrażania koncepcji. Do tego celu powinien być opracowany system wskaźników: produktu, rezultatu i oddziaływania:

4. Wskaźniki produktu odnoszą się bezpośrednio do działalności, liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. długość oznakowanego szlaku, ilość kampanii promocyjnych, ilość przeprowadzonych szkoleń etc.).
5. Wskaźniki rezultatu, są to wskaźniki odpowiadające bezpośrednim i natychmiastowym efektom wynikającym z realizacji działań. Dostarczają one informacji o zmianach np. zachowania, pojemności lub wykonania, dotyczących bezpośrednich beneficjentów. Takie wskaźniki mogą przybierać formę wskaźników materialnych (skrócenie czasu podróży, liczba skutecznie przeszkolonych, wzrost liczby turystów, etc.) lub finansowych (zwiększenie zysku sektora prywatnego).
6. Wskaźniki oddziaływania odnoszą się do konsekwencji danego projektu wykraczających poza natychmiastowe efekty dla bezpośrednich beneficjentów (np. wpływ projektu na sytuację społeczno-gospodarczą regionu).

6.2 HARMONOGRAM WDRAŻANIA

Przyjęto, że rozwój produktów będzie się odbywał w trzech fazach. Prace przygotowawcze będą związane z przygotowaniem organizacyjnym, w następnej fazie – uruchomieniu produktu – będzie następował okres przejściowy o zmniejszonym natężeniu ruchu turystycznego oraz często o nie pełnym zakresie oferty. W trzeciej fazie rozwoju produktu turystycznego powinno być przewidziano osiągnięcie pełnych zdolności technicznych oraz organizacyjnych po wprowadzeniu niezbędnych zmian i/lub uzupełnień w koncepcji funkcjonowania produktu.

Natomiast wdrożenie Programu powinno rozpocząć się od etapu, który związany jest z podjęciem prac przygotowawczych i organizacyjnych mających na celu przygotowanie zaplecza organizacyjnego, finansowego i merytorycznego do wdrażania poszczególnych działań. W związku z czym poniżej wskazano na główne, rekomendowane obszary koncentracji działań w poszczególnych okresach realizacji Programu:

- I Etap – przypadający na koniec 2009 roku, maksymalnie do końca I kwartału 2010 roku, o charakterze formalno-organizacyjnym, związany z pracami nad przyjęciem dokumentu, próbą powołania podmiotu odpowiedzialnego za wdrożenie produktu oraz przeszkolenie kadr w zakresie zarządzania i koordynacji projektu, jak również komercjalizacji produktu
- II Etap – przypadający na lata 2010-2012, o charakterze sensu stricte wykonawczym, związany z wykonywaniem poszczególnych działań.
- III Etap – przypadający na rok 2013 - aktualizacja Programu związana z nowym okresem finansowania, o charakterze ewaluacyjnym, związany z opracowaniem wniosków dotyczących stopnia wdrożenia oraz efektów realizacji Programu oraz efektów realizacji koncepcji produktu.

obszar	działanie	2010	2011	2012	2013
Zagospodarowanie przestrzeni turystycznej	Oznakowanie szlaku tematycznego „Industrialne Mazowsze”				
	Zbudowanie tras/ścieżek rowerowych łączących miejsca na szlaku.				
	Zagospodarowanie miejsc na szlaku				
	Uporządkowanie przestrzeni wokół obiektów dziedzictwa przemysłowego i zabytków				

	techniki				
	Przystosowanie szlaku do potrzeb turystów niepełnosprawnych				
	Rozwój bazy noclegowej i gastronomicznej				
	Rozbudowa infrastruktury paraturystycznej				
	Poprawa dostępności komunikacyjnej obiektów				
Marketing i promocja	Opracowanie i wdrożenie logo szlaku oraz systemu identyfikacji wizualnej				
	Opracowanie wspólnej strony Industrialne Mazowsze				
	Publikacja materiałów informacyjnych i promocyjnych				
	Promocja produktu na imprezach promocyjnych i targowych	działanie ciągłe			
	Prowadzenie kampanii promocyjnych	działanie ciągłe			
	Organizacja podróży studyjnych i prasowych	działanie ciągłe			
	Opracowanie i wdrożenie wspólnego kalendarza imprez				
	Rozwój punktów informacji turystycznej				

	Prowadzenie badań marketingowych i konsumenckich				
Rozwój zasobów ludzkich	Organizacja szkoleń w zakresie obsługi produktu turystycznego Industrialne Mazowsze				
	Przygotowanie społeczności lokalnych do uczestniczenia w rozwoju produktu				
	Organizowanie szkoleń dla przedstawicieli samorządów lokalnych i organizacji pozarządowych				
Współpraca instytucjonalna	Powołanie i rozwój Lokalnej Organizacji Turystycznej Industrialne Mazowsze				
	Budowa form i współpracy interesariuszy rynku				

Szczegółowy harmonogram powinien zostać opracowany (na podstawie powyższych wytycznych) przez Koordynatora Programu. Powinien on zawierać plany działania oraz budżet.

Główne źródła finansowania

Źródła finansowania projektów realizowanych w ramach wdrożenia Programu można podzielić zasadniczo na trzy grupy:

- publiczne środki krajowe - budżet jednostek samorządu terytorialnego, budżet państwa oraz inne publiczne środki krajowe
- publiczne środki wspólnotowe – Regionalny Program Operacyjny województwa mazowieckiego na lata 2007-2013, krajowe programy operacyjne oraz inne programy wspólnotowe,
- środki prywatne.

Budżet jednostek samorządu terytorialnego, budżet państwa oraz inne publiczne środki krajowe

Większość działań zaproponowanych w Programie będzie wymagać zaangażowania środków budżetowych (z uwagi na fakt, iż nie wszystkie działania będą mogły być sfinansowane ze środków zewnętrznych, a te, które będą mogły, wymagać będą również wkładu własnego).

Niektóre działania mogą być finansowane z krajowych środków publicznych, przede wszystkim w ramach dotacji budżetowych Ministerstwa Sportu i Turystyki, Programów Operacyjnych Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Samorządu Województwa Mazowieckiego, które są ogłaszane na każdy kolejny rok.

Środki Unii Europejskiej oraz inne programy wspólnotowe

Środki unijne oraz środki powinny stać się jednym z podstawowych źródeł realizacji Programu. W latach objętych dokumentem dostępne będą środki z następujących programów:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2007 – 2013

W ramach Programu mogą być dofinansowane działania wyznaczone w zakresie Obszaru – Zagospodarowanie przestrzeni turystycznej oraz Marketing i promocja.

- Program Operacyjny Kapitał Ludzki

W ramach Programu mogą być dofinansowane działania wyznaczone w zakresie Obszaru – Rozwój zasobów ludzkich.

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

W ramach Programu mogą być dofinansowane działania wyznaczone w zakresie Obszaru – Zagospodarowanie przestrzeni turystycznej. Finansowane są duże projekty, w związku z czym może być rozpatrywane jako źródło finansowania na etapie rozbudowania produktu oraz wyjście poza zasięg lokalny.

Środki prywatne

Uzupełnieniem środków z budżetu miast i gmin oraz unijnych powinno być zaangażowanie kapitału przedsiębiorców. To właśnie przedsiębiorcy stanowią będą podstawowy motor realizacji Programu. Kluczową rolą samorządu jest stymulowanie wzrostu aktywności przedsiębiorców.