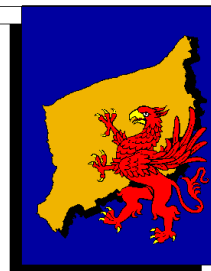

**REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

** ul. Mickiewicza 41 * 70 - 383 SZCZECIN * tel. (+ 48) 91 48 503 13 / fax (+ 48) 91 48 503 14 **

** e-mail: biuro@rbgp.pl www.rbgp.pl **



**PROGRAM ROZWOJU TURYSTYKI
W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM**

TRASY KONNE
(projekt)



SZCZECIN 2005 r.

ZESPÓŁ AUTORSKI

MGR INŻ. ARCH. PIOTR KOWALSKI

MGR INŻ. MAREK MAGOWSKI

MGR MAGDALENA RACINOWSKA – RATAJSKA

TECH. MAREK WIŚNIEWSKI

WSPÓŁPRACA:

KLUB KAWALERYJSKI IM. 12 PUŁKU UŁANÓW PODOLSKICH

ZDJĘCIE KATARZYNA BODNAR

1. WSTĘP	3
1.1. <i>PODSTAWA FORMALNA OPRACOWANIA</i>	3
1.2. <i>CEL, ZAKRES I METODA OPRACOWANIA</i>	3
1.3. <i>CZĘŚCI SKŁADOWE OPRACOWANIA</i>	4
1.4. <i>WYBRANE MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE I DOKUMENTACJE</i>	4
2. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI ROZWOJU WOJEWÓDZTWA OKREŚLONE W STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020	6
3. PRIORYTETY I ZADANIA OKREŚLONE W PROGRAMIE ROZWOJU TURYSTYKI W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM NA LATA 2003 – 2006	11
4. MARKOWY PRODUKT TURYSTYCZNY – TURYSTYKA KONNA	12
4.1. <i>PODSTAWOWE POJĘCIA</i>	13
4.2. <i>GLÓWNE WYMAGI SPRAWNEGO FUNKCJONOWANIA MARKOWEGO PRODUKTU TURYSTYCZNEGO</i>	14
4.2.1. <i>Bezpieczeństwo</i>	14
4.2.2. <i>Rozwój i modernizacja infrastruktury turystycznej</i>	15
4.2.3. <i>Zintegrowany system informacyjny</i>	15
4.2.4. <i>Podniesienie jakości i konkurencyjność świadczonych usług</i>	15
4.2.5. <i>Lokalizacja ośrodków i miejsc postojowych</i>	16
4.2.6. <i>Zrównoważony rozwój</i>	16
4.2.7. <i>Oznakowanie szlaków konnych</i>	16
4.2.8. <i>Marketing i promocja</i>	16
5. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA	18
6. GLÓWNE TRASY KONNE	19
6.1. <i>TRASA 1 - SZLAK KONNY TEMPLARIUSZY</i>	19
6.2. <i>TRASA 2 - SZLAK KONNY PIERWSZEJ WARSZAWSKIEJ SAMODZIELNEJ BRYGADY KAWALERII</i>	24
6.3. <i>TRASA 3 - SZLAK KONNY IMIENIA PORUCZNIKA KAWALERII ZBIGNIEWA JANASZKA</i>	28
6.4. <i>TRASA 4 - SZLAK KONNY IMIENIA ROTMISTRZA MARKA ROSZCZYŃIAŁSKIEGO</i>	32
6.5. <i>TRASA 5 - SZLAK KONNY 12 PUŁKU ULANÓW PODOLSKICH</i>	35
6.6. <i>TRASA 6 - SZLAK KONNY KSIĘCIA BOLESŁAWA KRZYWOSTEGO</i>	40
7. POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE PROJEKTOWANYCH TRAS KONNYCH	43
8. SILNE I SŁABE STRONY ORAZ SZANSE I ZAGROŻENIA ROZWOJU TURYSTYKI KONNEJ ..	43
9. POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA I ZARZĄDZANIE PROJEKTEM SZLAKÓW KONNYCH	45

9.1. ZASADY FINANSOWANIA.....	45
9.2. ZARZĄDZANIE.....	53
10. PODSUMOWANIE	53
ZaŁ. 1 SKRÓCONA INSTRUKCJA ZNAKOWANIA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH PTTK	54
ZaŁ. 2 PRAWO O RUCHU DROGOWYM– WYPISY	56

1. WSTĘP

1.1. Podstawa formalna opracowania

Opracowanie zostało wykonane na podstawie porozumienia z dnia 29 kwietnia 2004 r., pomiędzy Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie a Regionalnym Biurem Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, dotyczącego wykonania Programu Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2003 – 2006 – Szlaki Konne.

1.2. Cel, zakres i metoda opracowania

Koncepcja szlaków konnych w Województwie Zachodniopomorskim stanowi kontynuację prac wynikających z Programu Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2003 – 2006. Walory naturalne, położenie geograficzne oraz dobrze rozwinięte zaplecze ośrodków jeździeckich, stadnin i stajni stwarza dogodne warunki do rozwoju sportów turystyki specjalistycznej, w tym turystyki konnej. Projekt ten w dalszych etapach prac planistycznych powinien być uzupełniany i uszczegóławiany o trasy regionalne jak np. szlaki konne okolic Szczecina, Koszalina, Pojezierza Drawskiego.

Zadaniem niniejszego opracowania jest przygotowanie podstawowej informacji planistycznej dla wypromowania produktu turystycznego - turystyki konnej. Projekt ten winien stać się początkiem: opracowania projektów technicznych dla oznakowania tras, budowy ścieżek, odbudowy lub budowy obiektów kubaturowych, budowania sieci logicznie powiązanych tras – szlaków konnych oraz wspomagającym gminy w aplikowaniu o zewnętrzne środki finansowe na przygotowanie i oznakowanie szlaków. Poniższa koncepcja umożliwi wykreowanie wysokiej jakości produktu turystycznego – głównych szlaków konnych.

Przestrzenny zakres opracowania obejmuje obszar województwa zachodniopomorskiego z wyznaczonymi głównymi trasami konnymi:

- 1 projektowany szlak konny Templariuszy;
- 2 projektowany szlak konny Pierwszej Warszawskiej Samodzielnej Brygady Kawalerii;
- 3 projektowany szlak konny imienia porucznika kawalerii Zbigniewa Janaszka;
- 4 projektowany szlak konny imienia rotmistrza Marka Roszczynialskiego;
- 5 projektowany szlak konny 12 Pułku Ułanów Podolskich;

- 6 projektowany szlak konny księcia Bolesława Krzywoustego.

Opracowanie powstało dzięki współpracy z Klubem Kawaleryjskim im. 12 Pułku Ułanów Podolskich oraz w oparciu o Program Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2003 – 2006, materiały archiwalne, jak również materiały nadesłane przez jednostki samorządowe i inne instytucje zainteresowane problematyką turystyki konnej (uwagi i opinie znajdują się w części formalno – prawnej).

W wyniku analizy ogólnej charakterystyki terenu i zamierzeń planistycznych oraz dostępnych materiałów, wizji terenowej, przyjęto następujące założenia:

- a) opracowanie jest wykonane w oparciu o istniejące materiały i przeglądowe kartowanie terenu,
- b) do oceny potencjału turystycznego zastosowano metodę SWOT,
- c) zamieszczono opis głównych szlaków konnych,
- d) przedstawiono możliwości rozwoju turystyki konnej wraz z niezbędnym zapleczem obsługującym, potencjalnymi źródłami finansowania i sposobem zarządzania.

1.3. Części składowe opracowania

Opracowanie obejmuje 2 części:

1. Część opisowa z dołączonym schematem: Trasy Konne (projekt) w skali 1: 800 000
2. Część kartograficzna:
 - mapa Trasy konne (projekt) skala 1: 250 000;
 - mapa Trasy konne (projekt) skala 1: 10 000 (fragmenty przebiegu tras dla poszczególnych gmin i nadleśnictw).

1.4. Wybrane materiały źródłowe i dokumentacje

1. Andrejuk A., Turystyka aktywna, rekreacyjna i specjalistyczna. Wyd. KENGRAF, Warszawa 1998 r.
2. Borówka R., Friedrich S., Jasnowska J. i inni: Przyroda Pomorza Zachodniego, Oficyna In Plus, Szczecin 2002.
3. Gołembski G., Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce wolnorynkowej, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1998.
4. Kondracki J., Geografia fizyczna Polski., PWN, Warszawa 2001r.
5. Koźmiński Cz., Agroklimat województwa szczecińskiego, STN, Szczecin 1983 r.
6. Mapa środowisko - przyrodnicze uwarunkowania rozwoju 1:200 000, Biuro Studiów i

- Projektów Rozwoju Przestrzennego Województwa w Szczecinie. Szczecin 1984r.
7. Mokrzyński J., i inni: Urządzenia turystyczne. Arkady, Warszawa 1973.
 8. Neufert E., Neufert P.: Podręcznik projektowania architektoniczno – budowlanego. Wyd. Arkady, Warszawa 1995.
 9. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego. Uchwała nr XXXII/334/02 z dn. 26.06 2002 Szczecin 2002.
 10. Program rozwoju turystyki w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2002 – 2006, Szczecin 2003.
 11. Sprawozdanie z weryfikacji w terenie projektowanych ścieżek konnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Klub Kawaleryjski im. 12 Pułku Ułanów Podolskich w Szczecinie. Szczecin 2005.
 12. Strategia rozwoju turystyki w latach 2001 – 2006. Rządowy program wsparcia rozwoju turystyki w latach 2001 -2006, Ministerstwo Gospodarki, Departament Turystyki, Warszawa 2002.
 13. Strategia Rozwoju Województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 – projekt.
 14. Szponer A., Fizjografia urbanistyczna, PWN, Warszawa 2003.

2. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI ROZWOJU WOJEWÓDZTWA OKREŚLONE W STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego wskazuje sześć celów strategicznych, z tego dwa odnoszące się do sfery gospodarczej, dwa do sfery przestrzennej i środowiska oraz dwa do sfery społecznej, są to:

1. Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania.
2. Wzmacnianie mechanizmów rynkowych i otoczenia gospodarczego.
3. Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu.
4. Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami.
5. Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności.
6. Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu.

Poniżej przedstawiono wybrane cele, których realizacja będzie miała istotne znaczenie w rozwoju turystyki i związaną z nią problematyką.

- **Realizacja celu numer 1. „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania” wspierana przez przedstawione w matrycy cele kierunkowe.**

1.2. Rozwój i promocja produktów turystycznych regionu – ważniejsze działania:

a) budowa strategii marki województwa zachodniopomorskiego opartej na różnorodności przyrodniczej i kulturowej regionu oraz jego morskim charakterze;

b) restrukturyzacja, rozwój, identyfikacja oraz promocja markowych produktów turystycznych regionu w zakresie turystyki wodnej (żeglarstwo morskie i śródlądowe, kajakarstwo, windsurfing morski i śródlądowy, sporty motorowodne morskie i śródlądowe), turystyki pieszej i rowerowej, turystyki specjalistycznej (myślistwo, wędkarstwo morskiej i śródlądowe, golf, jazda konna), turystyki biznesowej, turystyki rehabilitacyjnej, uzdrowskiej oraz zdrowotnej, turystyki miejskiej i kulturowej, turystyki wypoczynkowo–rekreacyjnej, turystyki przygranicznej, agroturystyki i ekoturystyki oraz turystyki lotniczej (sporty lotnicze: szybownictwo, motolotniarstwo, paralotniarstwo, spadochroniarstwo);

c) identyfikacja i promocja tradycyjnych produktów – produktów lokalnych i regionalnych, będących istotnymi elementami oferty turystycznej i tożsamości regionalnej;

d) wspieranie realizacji regionalnych projektów promocyjnych i transgranicznych, doradztwo związane z rejestracją i promocją na rynku europejskim produktów lokalnych regionalnych;

- e) promocja możliwości rozwoju produktów opartych na endogenicznym potencjale regionu;
- f) promocja możliwości rozwoju produktów pochodzenia leśnego i przetwórstwa tych produktów;
- g) wspieranie rozwoju i podnoszenia standardu bazy turystycznej i infrastruktury turystycznej;
- h) wspieranie rozwoju turystyki aktywnej, w tym turystyki wodnej rozwijanej na wodach śródlądowych regionu;
- i) wdrożenie programu promocji regionu w kraju, w tym turystyki szkolnej i edukacyjnej;
- j) promocja i wspieranie działań dostosowujących standardy medyczne związane z obsługą ruchu turystycznego (informacja, znajomość języków, organizacja i dostępność);
- k) wspieranie i promocja produktów turystycznych związanych z wykorzystaniem zasobów środowiska kulturowego;
- l) rozwój współpracy sieciowej podmiotów, organizacji i instytucji zaangażowanych w rozwój turystyki, integrowanie promocji produktów turystycznych ze strategią marki i promocji województwa zachodniopomorskiego, zacieśnienie współpracy między przedsiębiorstwami turystycznymi, jednostkami samorządów terytorialnych, Polską Organizacją Turystyczną oraz regionalnymi organizacjami turystycznymi;
- m) tworzenie regionalnego, zintegrowanego systemu identyfikacji, badań i promocji produktów turystycznych, stworzenie systemu umożliwiającego gromadzenie regionalnych danych w dotyczących turystyki, wykorzystanie badań nad turystyką dla dostosowania produktów turystycznych do oczekiwań klientów i wymogów rynku, budowa systemu promocji produktów turystycznych dla turystów zagranicznych;
- n) tworzenie infrastruktury turystycznej z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju;
- o) wspieranie rozwoju turystyki lotniczej rozwijanej na bazie istniejących lotnisk i lądowisk;
- p) działanie na rzecz wydłużenia sezonu turystycznego poprzez poprawę atrakcyjności turystycznej – budowę i modernizację infrastruktury turystycznej, uzdrowiskowej i rekreacyjnej oraz podnoszenie jakości usług turystycznych;
- q) uruchamianie rozwiązań podnoszących jakość usług i bezpieczeństwa w turystyce;
- r) wdrażanie technologii teleinformatycznych, innowacji produktywnych i organizacyjnych w turystyce;

s) podejmowanie działań ochronnych przez wprowadzanie ograniczeń pozwalających zmniejszyć skalę antropopresji w zlewniach wód powierzchniowych położonych na terenach rekreacyjnych (na przykład reżimy agrotechniczne);

t) zidentyfikowanie zasobów środowiskowych będących podstawą do rozwoju turystyki i agroturystyki, opracowanie zasad ochrony tych terenów, wymaganych działań ochronnych i systemów monitorowania zagrożeń;

u) rozwój zrównoważonej turystyki (dostosowanie jej intensywności oraz działań inwestycyjnych i organizacyjnych do chłonności środowiska na danym terenie oraz minimalnych reżimów ochronnych zapewniających utrzymanie w odpowiednim stanie lokalnych walorów przyrodniczych i ich zdolności do samoodnowy);

v) wzmacnianie kulturowo–endogenicznej atrakcyjności regionu.

- **Realizacja celu numer 2. „Wzmacnianie mechanizmów rynkowych i otoczenia gospodarczego” wspierana przez przedstawione w matrycy cele kierunkowe:**

2.2. P opieranie rozwoju lokalnych produktów i usług – ważniejsze działania:

Identyfikowanie, kreowanie i wspieranie produktów oraz usług znajdujących się na rynku w związku z warunkami naturalnymi, działaniami mieszkańców i lokalnych społeczności, specyfiką oraz historią regionu przez:

a) prowadzenie regionalnych baz danych o lokalnych przedsiębiorstwach i ich produktach, rynkach zbytu, kontrahentach, dostawcach itp.;

b) wprowadzenie systemu nadawania marki regionalnej (wybór atrybutów marki, powołanie organizacji prowadzącej proces certyfikacji);

c) wspieranie i organizację imprez służących promocji produktów regionalnych i wymianie doświadczeń (konkursy, targi, giełdy, festyny, dni otwarte itp);

d) współpracę z samorządami lokalnymi (gminami i powiatami) i z władzami samorządowymi regionu w zakresie między innymi organizacji i udziału w imprezach promocyjnych o charakterze ponadregionalnym oraz zintegrowania prowadzonych działań ze strategią marki i promocji województwa;

e) stworzenie systemu doradztwa i szkoleń dla przedsiębiorców z zakresu produkcji i regionalnej z wpisem na regionalną „Listę produktów tradycyjnych”, rejestracją produktów regionalnych i wprowadzaniem ich do obrotu na rynku europejskim, marketingiem, ochroną własności przemysłowej, uzyskaniem certyfikatów jakości, zarządzaniem produkcją;

f) wspieranie stowarzyszeń, klastrów i innych form sieciowych zrzeszających

przedsiębiorców tworzących produkty lokalne;

g) prowadzenie działalności wydawniczej i informacyjnej o markach regionalnych.

- **Realizacja celu numer 3. „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu” wspierana przez przedstawione w matrycy cele kierunkowe:**

3.3. Aktywizacja regionalnych ośrodków rozwoju liczących od 20 do 100 tys. mieszkańców – ważniejsze działania

a) aktywizacja regionalnych ośrodków rozwoju (miast średniej wielkości, liczących od 20 000 – 100 000 mieszkańców, w tym strefy ich oddziaływania) i wspieranie ich współdziałania, w wypełnianiu funkcji o znaczeniu regionalnym przez wzmocnienie ich roli jako ośrodków wzrostu, w tym pomoc w planowaniu i programowaniu rozwoju, tworzenie instytucji i infrastruktury o znaczeniu regionalnym; wspieranie aktywności samorządów gmin w otoczeniu tych ośrodków w podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych o znaczeniu regionalnym; wspieranie inwestycji z zakresu infrastruktury, rewitalizacji i renowacji oraz mieszkalnictwa; wspieranie współpracy między samorządami różnego szczebla;

b) inwestowanie w rozwój infrastruktury komunikacyjnej i technicznej oraz powiązań regionalnych, wsparcie działań samorządów lokalnych skoordynowanych z celami strategii rozwoju województwa.

3.4. Rozwój małych miast (do 20 tys. mieszkańców), rewitalizacja i rozwój obszarów wiejskich – ważniejsze działania

a) rozwój infrastruktury małych miast: budowa sieci kanalizacyjnej, rozwiązanie problemów gospodarki odpadami, modernizacja sieci energetycznych, telekomunikacyjnych i gazowych, poprawa infrastruktury drogowej, racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi; wzmocnianie roli małych miast jako zaplecza dla rozwoju obszarów wiejskich, w tym rozwój mieszkalnictwa, usług i infrastruktury społecznej zapewniającej odpowiedni do potrzeb lokalnych poziom i jakość życia oraz dostępność usług;

b) wspieranie rozwoju gospodarczego małych miast w powiązaniu z potencjałem i możliwościami wynikającymi z istniejących zasobów, w tym z rozwojem i obsługą rolnictwa, leśnictwa oraz rozwojem turystyki i agroturystyki;

c) wzrost dostępności kultury i wspieranie lokalnej aktywności kulturalnej zapewniającej zrównoważony rozwój;

d) wspieranie rozwoju obszarów rolniczych o niekorzystnych warunkach gospodarowania, objętych programem Natura 2000 lub innymi formami ochrony przyrody;

e) wspieranie działań służących zachowaniu bioróżnorodności, w tym przez inwestycje, „niekonfliktową” działalność gospodarczą, dopłaty, szkolenia itp.;

f) wspieranie inicjatyw lokalnych i przedsięwzięć wzmacniających potencjał rozwojowy i samowystarczalność samorządów terytorialnych miast do 20 tys. mieszkańców i gmin wiejskich;

g) wspieranie działań na rzecz poprawy stanu środowiska na obszarach wiejskich, monitorowanie środowiska na obszarach, na których rozlokowano fermy hodowlane.

- **Realizacja celu numer 6. „Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu” wspierana przez przedstawione w matrycy cele kierunkowe:**

6.6. Rozwój sportu i rekreacji, promocja zdrowego stylu życia – ważniejsze działania:

a) poprawa stanu zdrowia ludności dzięki upowszechnieniu zintegrowanych programów profilaktyczno-edukacyjnych, między innymi prowadzenie edukacji zdrowotnej, promocji zdrowia i profilaktyki na poziomie regionalnym, skierowanej do społeczeństw, a ze szczególnym uwzględnieniem dzieci, młodzieży i osób dorosłych należących do grup wysokiego ryzyka, kształcenie specjalistów w zakresie profilaktyki, promocji i edukacji zdrowotnej, w pierwszej kolejności spośród osób znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji na rynku pracy;

b) wspieranie projektów i przedsięwzięć zwiększających aktywność sportową dzieci i młodzieży;

c) rozwój bazy sportowej i rekreacyjnej;

d) wspieranie projektów i przedsięwzięć zwiększających poziom sprawności fizycznej społeczeństwa i uczestnictwa w kulturze fizycznej;

e) rozwój sportu wyczynowego i wzrost liczby wydarzeń sportowych rangi krajowej i międzynarodowej;

f) wspieranie budowy i modernizacji specjalistycznych obiektów sportowych przystosowanych do organizacji zawodów rangi międzynarodowej;

g) wspieranie projektów i przedsięwzięć zapobiegających nałogom u dzieci i młodzieży oraz osób dorosłych (alkoholizm, nikotynizm, narkomania), a promujących zdrowy styl życia.

Związki z regionem i jakość życia społeczności lokalnych wyznacza potencjał do odnowy opartej na zasobach środowiska przyrodniczego regionu. Zasoby te są ważnym źródłem utrzymania na obszarach wiejskich, a jednocześnie dają mieszkańcom miast warunki do wypoczynku i rekreacji oraz dostęp do ekologicznie czystej żywności mogącej konkurować na rynkach światowych.

3. PRIORYTETY I ZADANIA OKREŚLONE W PROGRAMIE ROZWOJU TURYSTYKI W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM NA LATA 2003 – 2006

Program rozwoju turystyki w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2003 – 2006 określił cztery priorytety związane z rozwojem turystyki, a tym samym z rozwojem jednej z głównych dziedzin gospodarki odgrywających znaczący wpływ na rozwój województwa.

- Priorytet 1 „Markowe Produkty Turystyczne” – rozwój markowych produktów turystycznych Województwa.
- Priorytet 2 „Atrakcyjne Miejsca” – rozwój lokalny.
- Priorytet 3 „Markowa Infrastruktura” – „Na szlakach przygody” - rozwój markowej infrastruktury i bazy turystycznej wpływającej na wzrost konkurencyjności produktów regionu.
- Priorytet 4 „Marketing i szkolenia” - budowa kompleksowego systemu wsparcia rozwoju sektora i produktów turystycznych województwa.

Dla powyższych priorytetów określono poszczególne zadania. Rozwój produktu turystyki aktywnej i specjalistycznej, w tym subproduktu turystyki specjalistycznej – turystyki jeździeckiej, będzie odbywał się poprzez:

- rozwój szlaków konnych (wytyczenie oraz oznakowanie nowych szlaków, w tym również budowa miejsc postojowych dla koni na trasach szlaków),
- wspieranie tworzenia modelowych rozwiązań w zakresie turystyki konnej, np. w oparciu o rozwój sieci franchisingowej ośrodków turystyki jeździeckiej – zapewnienie standardu usług w turystyce jeździeckiej. Wybranie kilku najlepszych ośrodków i stworzenie własnej marki turystyki konnej lub wpisanie się w sieć turystyki jeździeckiej już istniejącą,
- standaryzacja oferty oraz wsparcie marketingowo-promocyjne.

Kompleksowe działania w obrębie zarządzania submarkami turystyki specjalistycznej

powinny polegać na:

- opracowaniu strategii rozwoju submarki turystyki specjalistycznej na poziomie regionalnym,
- inwentaryzacji szlaków konnych w województwie,
- wprowadzeniu systemowych rozwiązań organizacyjnych w zakresie zarządzania submarką – utworzenie komórki odpowiedzialnej za zarządzanie rozwojem submarki na poziomie województwa,
- wspólna promocja:
 - stworzenie platformy internetowej dostosowanej do oczekiwań grup odbiorców oferty (wykorzystanie istniejącego serwisu www.gryfnet.pl, dopasowanie bazy informacyjnej do Systemu Informacji Turystycznej opracowywanego przez Polską Organizację Turystyczną);
 - wydanie jednorodnych materiałów promocyjnych (spójna szata graficzna),
 - opracowanie kompleksowych informatorów o ofercie regionu, opracowanie specjalistycznych map (w tym szlaków konnych),
 - dopasowanie i ukierunkowanie prezentacji oferty w obrębie poszczególnych submarek (targi specjalistyczne, imprezy wystawiennicze),
 - budowanie wizerunku regionu poprzez wpieranie imprez o charakterze sportowym (imprezy medialne, łączące różne formy turystyki aktywnej i specjalistycznej),
 - dystrybucja oferty – współpraca z biurami podróży (oferty spakietowane),
 - działania lobbingsowe w kierunku stymulowania lokalnego rozwoju poszczególnych submarek (wspólne działania władz samorządowych, stowarzyszeń, organizacji pozarządowych).

4. MARKOWY PRODUKT TURYSTYCZNY – TURYSTYKA KONNA

Tworzenie markowych produktów turystycznych jest jednym ze sposobów promowania Województwa Zachodniopomorskiego. Zadaniem marki turystycznej jest wprowadzenie danego produktu na rynek, co przyczyni się do stworzenia nowych miejsc pracy i dodatkowego źródła dochodu. Konkurencyjność rynku turystycznego, wzrost możliwości technicznych świadczonych usług, powodują konieczność częstej weryfikacji zakresu usług danego produktu turystycznego.

Główne cechy markowego produktu turystycznego przedstawiają się następująco:

- jakość danego produktu za określoną wartość;
- wizerunek zewnętrzny produktu;
- cechy obiektywne (np. stopień atrakcyjności szlaku);
- cechy subiektywne (np. zadowolenie, satysfakcja);
- odróżnienie od konkurencji (np. kompetencje kadry).

4.1. Podstawowe pojęcia

RYNEK TURYSTYCZNY

Rynek turystyczny jest procesem, w ramach którego sprzedawcy oraz nabywcy określają, co mają zamiar sprzedać jak też kupić i na jakich warunkach ma być realizowana transakcja kupna sprzedaży (J. Altkorn).

Elementami składowymi rynku turystycznego są:

- Podmioty po stronie popytowej i podażowej
- Przedmioty - wszelkie dobra i usługi rynku turystycznego, które podlegają wymianie.
- Wzajemne relacje, które zachodzą między podmiotami rynku jak również między podmiotami a przedmiotami rynku turystycznego.

PRODUKT TURYSTYCZNY

Produktem turystycznym (G. Gołembski) są wszystkie dobra i usługi tworzone i kupowane w związku z wyjazdem poza miejsce stałego zamieszkania (przed rozpoczęciem jak i w trakcie podróży oraz w czasie pobytu). Elementy te mogą być (np. transport, nocleg czy wyżywienie) nabywane osobno lub w pakietach. Na produkt turystyczny składają się: dobra i urządzenia turystyczne oraz usługi turystyczne.

TRASA KONNA

Jest to wyznaczony i opisany ciąg dróg rekomendowany do jazdy konnej, który może stać się szlakiem turystycznym po oznakowaniu odpowiednimi znakami (zał.1).

STADO

Grupa zwierząt gospodarskich określonej rasy lub typu, złożona ze sztuk dorosłych (stado podstawowe) i młodych (zootechn.); m.in. s. zarodowe (zwierzęta zapisane do ksiąg hodowlanych), hodowle (reprodukcyjne – do rozmnażania cennych linii hodowlanych, towarowe (użytkowe) – produkujące mleko, mięso, skóry.

STADO OGIERÓW

Miejsce przetrzymywania koni, osobników płci męskiej, posiadających licencję na przekazywanie swych genów potomstwu. W celu reprodukcji ogiery wydzierżawiane są do ośrodków prowadzących hodowlę.

STADNINA KONI

Ośrodek hodowli lub reprodukcji koni, zwykle jednej rasy lub typu, wyposażona w stajnie i odpowiednie zaplecze paszowe (pastwiska, łąki, pola dostarczające m.in. owsa, słomy). Stadniny zarodowe mają głównie na celu hodowlę ogierów reproduktorów dla Państwowego Stada Ogierów. W Polsce najstarsza stadnina koni założona w 1817 roku w Janowie Podlaskim.

STAJNIA

Budynek przeznaczony do utrzymania koni na uwięzi lub w tzw. boksach. Typy stajni: stanowiskowe, boksowe, biegałnie; stajnia wyścigowa – jednostka organizacyjna skupiająca określoną stawkę koni, kierowana przez trenera.

OŚRODEK JEŹDZIECKI

Miejsce przetrzymywania koni, gdzie prowadzona jest działalność sportowa, rekreacyjna, nauka jazdy.

MIEJSCE POSTOJOWE (biwak, popas)

Sezonowe urządzenie turystyczne położonego przy szlaku. Usytuowane są w miejscach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym, turystycznym, przyrodniczym oraz wartościowym z punktu widzenia rekreacji. Zakres zagospodarowania i wyposażenia powinien obejmować: zadaszenia, ławki dla jeźdźców, koniowiązy lub miejsce popasu(padok). Uzupełnieniem mogą być sanitariaty, prymitywne umywalnie, pojemniki na śmieci.

4.2. Główne wymogi sprawnego funkcjonowania markowego produktu turystycznego

4.2.1. Bezpieczeństwo

Standardy bezpieczeństwa stanowią jeden z podstawowych elementów wpływających na jakość produktu turystycznego. Dotyczą one m.in. bezpieczeństwa na trasie, poczucia bezpieczeństwa w miejscu przebywania, postoju, kompetencji kadr, wiarygodności biur oferujących daną usługę. Bezpieczeństwo jest podstawą wprowadzenia na rynek sprawnie

funkcjonującego i przynoszącego dochody produktu turystycznego.

4.2.2. Rozwój i modernizacja infrastruktury turystycznej

W zagospodarowaniu turystycznym szlaków konnych etapowymi punktami dla turystów mają być ośrodki jeździeckie lokalizowane w odstępach jednodniowego przejazdu, w odległości, pomiędzy ośrodkami, ok. 30 - 50 km. Standard, program i wielkość takich obiektów uzależniony jest od warunków lokalnych. Niezależnie pomiędzy ośrodkami należy zorganizować miejsca biwakowe z wyposażeniem w niezbędne urządzenia na krótki postój i odpoczynek.

Istotne znaczenie dla planowanych inwestycji ma dobra lokalizacja miejsc postojowych. Wykorzystanie istniejącej bazy oraz doświadczenie kadr tych ośrodków przyczyni się do zmniejszenia nakładów finansowych. Niezbędne jest jednak dostosowanie cen do świadczonych usług.

4.2.3. Zintegrowany system informacyjny

Informacja turystyczna jest niezbędnym składnikiem promocji turystycznej. Powinna tworzyć system, który cechuje: aktualność, wiarygodność i komunikatywność. Istotne jest, aby rozwój systemu informacji turystycznej były kompleksowy, tzn., aby rozwój punktów **it** opierał się na jednolitym systemie wizualizacji punktów (zgodność z systemem informacji turystycznej opracowanym przez POT). Ważnym jest, aby punkt posiadał: zaplecze techniczne, w tym sprzęt komputerowy, dobrą bazę danych, spójną z bazą wojewódzką oraz bazą opracowywaną przez POT, a także zorganizowany system zbierania i weryfikowania informacji do bazy danych. Dobre funkcjonowanie systemu polega przede wszystkim na połączeniu w jednym pakiecie wszystkich możliwości w danym obszarze terytorialnym. W warunkach silnej konkurencji podstawą markowego produktu turystycznego jest sprawnie działający system informacyjny.

4.2.4. Podniesienie jakości i konkurencyjność świadczonych usług

Nowoczesne techniki konkurencyjności świadczonych usług skupiają się wokół: klienta, zintegrowanych systemów informatycznych oraz systemów jakości świadczonych usług. Mankamentem w turystyce jest niska jakość świadczonych usług. Dotyczy to m.in. infrastruktury, kompetencji obsługi, bezpieczeństwa, jakości świadczonych usług w stosunku do ceny. Aby znaleźć się na rynku turystycznym, stawia się na jakość nie tylko świadczonych usług, ale także na jakość stosunków z potencjalnymi turystami, którzy są coraz bardziej wymagający.

4.2.5. Lokalizacja ośrodków i miejsc postojowych

Przy planowaniu inwestycji w fazie przygotowawczej należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłową lokalizację miejsc postojowych oraz ośrodków jeździeckich. Decyzja o lokalizacji będzie miała swoje konsekwencje w późniejszym, ewentualnym funkcjonowaniu danego przedsięwzięcia. Należy tak planować dane inwestycje, aby ubytki w zasobach przyrodniczych były jak najmniejsze. Ważnym elementem w zagospodarowaniu turystycznym jest przeanalizowanie przepustowości i chłonności turystycznej danego terenu oraz odpowiednie odległości pomiędzy danymi obiektami.

Zasady przyjęte w niniejszym opracowaniu są następujące:

- odległości pomiędzy ośrodkami jeździeckimi, w których proponuje się nocleg, nie mogą być większe niż 50 km;
- pomiędzy ośrodkami (mniej więcej w połowie drogi dziennego przejazdu) należy zorganizować miejsca biwakowe dla jeźdźców wyposażone w koniowiązy lub wydzielone miejsca popasu.

4.2.6. Zrównoważony rozwój

Stan, jakość oraz funkcjonowanie środowiska geograficznego jest podstawowym warunkiem dla uprawiania turystyki aktywnej. Projektowane szlaki konne prowadzone są przez obszary o wysokich walorach przyrodniczych, m.in. parki narodowe, parki krajobrazowe, obszary natura 2000. W znacznej mierze wpływa to na wybór miejsca spędzenia wolnego czasu przez turystów. Istotne jest monitorowanie samego wpływu uprawianej turystyki na środowisko. Miejsca zatłoczone, gdzie granica pojemności środowiska została przekroczona należy ograniczyć w dalszym użytkowaniu i promowaniu. Obiekty obsługujące powinny nie zakłócać krajobrazu i być celowo zlokalizowane.

4.2.7. Oznakowanie szlaków konnych

Znakowaniem i konserwacją szlaków turystycznych zajmuje się PTTK. Instrukcja znakowania szlaków turystycznych PTTK zawiera ogólne zasady projektowania, wykonania i utrzymania szlaków turystycznych. Niniejsza instrukcja obowiązuje od dnia 1 stycznia 1999 roku (lądowe i wodne szlaki turystyczne Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze wykonuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o KULTURZE FIZYCZNEJ (Dz. U. nr 25 z 1996 roku, poz. 113) i wynikającymi z niej rozporządzeniami.

4.2.8. Marketing i promocja

Głównym celem działań marketingowych jest stworzenie i wprowadzenie na rynek

danego produktu, korzystne sprzedanie i najlepsze utrzymanie oraz ulepszenie go. Wykreowanie wysokiej jakości produktu turystycznego wymaga zorganizowanej współpracy władz, samorządów, branży turystycznej, klubów i organizacji zainteresowanych daną dziedziną oraz osób prywatnych. Promocja jest jednym z ważniejszych czynników kreujących rozwój społeczno-gospodarczy, w tym branżę turystyczną.

5. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA

Województwo zachodniopomorskie położone jest w północno – zachodniej części Polski, na obszarze o powierzchni 22 897 km². Graniczy od zachodu z Niemcami, od południa z województwem lubuskim, od południowego - wschodu z województwem wielkopolskim, od wschodu z województwem pomorskim.

Według podziału fizycznogeograficznego Polski J. Kondrackiego, obszar województwa zachodniopomorskiego należy do prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego, podprowincji Pobrzeża Południobałtyckiego [313] i Pojezierza Południobałtyckiego [314]. Podział ten odzwierciedla typy krajobrazu naturalnego, uwzględniając procesy rzeźbotwórcze oraz struktury i genezę form geomorfologicznych.

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znaczną powierzchnią wód powierzchniowych, które wraz z wewnętrznymi wodami morskimi zajmują ponad 5% powierzchni województwa. Według podziału hydrograficznego obszar województwa znajduje się w obrębie zlewiska Zalewu Szczecińskiego, zlewiska Bałtyku oraz na obszarze dorzecza Odry. Główną rzeką województwa jest Odra.

Na podstawie wieloletnich analiz danych stacji meteorologicznych K. Prawdzic podzielił obszar byłego województwa szczecińskiego na krainy klimatyczne (I – IX). Warunki klimatyczne województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużą różnorodnością i zmiennością. Duży wpływ wywiera ścieranie się klimatu morskiego z klimatem lądowym oraz czynniki lokalne (rzeźba terenu, szata roślinna, zbiorniki wodne, zabudowa). Północna i zachodnia część województwa ma wybitne cechy klimatu morskiego: mała roczna amplituda temperatury powietrza, duża wilgotność i wietrzność, krótki okres występowania zimy, chłodniejsze lato i łagodna zima, duża wilgotność powietrza oraz znaczna ilość opadów. Wschodnia część województwa posiada cechy klimatu kontynentalnego: wyższe temperatury latem i niższe zimą, dłuższy okres trwania zimy z dłużej zalegającą pokrywą śnieżną, długie okresy występowania ciszy, wyraźnie zaznaczone pory roku, znaczne amplitudy temperatur w ciągu dnia.

Grunty leśne, w tym lasy, zajmują powierzchnię 808 400 ha, co stanowi ok. 36% ogólnej powierzchni województwa. Duże, zwarte kompleksy leśne występują głównie w części południowej i środkowej województwa (puszcze: Bukowa, Goleniowska, Drawska, Piaskowa, Wkrzańska, Koszalińska). Najslabiej zalesiony jest pas nadmorski i to głównie w jego środkowej części (wyjątek stanowią lasy na wyspach Wolin i Uznam).

Uwarunkowania przyrodnicze województwa zachodniopomorskiego stanowią

bogactwo zasobów oraz walorów przyrodniczo – krajobrazowych, tworząc potencjał dla rozwoju turystyki i rekreacji. Wynikiem przeprowadzonego dotychczas rozpoznania istniejących obszarów chronionych ustawą o ochronie przyrody w województwie zachodniopomorskim ważniejsze formy ochrony obejmują: 2 parki narodowe, 84 rezerwy przyrody, 7 parków krajobrazowych, 22 obszary chronionego krajobrazu. W ramach sieci Natura 2000 na terenie województwa powołano 9 obszarów specjalnej ochrony ptaków plus dodatkowo 2 obszary na wodach morskich, oraz zaprojektowano 20 specjalnych obszarów ochrony siedlisk.

Projektowane trasy konne prowadzone są przez najatrakcyjniejsze rejony województwa zachodniopomorskiego m.in. Drawieński Park Narodowy, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, duże kompleksy leśne. Jednocześnie wyznaczone, w projekcie, trasy posiadają niezwykle ciekawą i bogatą historię. Stwarzają one możliwości połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich.

6. GŁÓWNE TRASY KONNE

Ogólne wymogi, jakie powinny spełniać dobrze przygotowane trasy konne są podobne jak w przypadku tras rowerowych czy szlaków wodnych. Są to:

- marketing i promocja produktu turystycznego;
- standardy bezpieczeństwa dotyczące otoczenia, sprzętu, kwalifikacji kadry;
- duża atrakcyjność szlaku;
- zorganizowany transport przewozu sprzętu z określonych miejsc spływu oraz przewóz bagażu do miejsc postojowych;
- oznakowanie szlaku;
- mapy z zaznaczonym stopniem trudności, wartościami krajoznawczymi, kilometrażem;
- pełna informacja o miejscach postojowych i noclegowych oraz standardzie świadczonych usług w pobliżu szlaku.

6.1. Trasa 1 - Szlak konny Templariuszy

SZCZECIN – WEŁTYŃ – CEDYNIA – MORYŃ - BIELIN

Szlak zaprojektowano jako szlak o średniej trudności, z dziewięcioma etapami o długości od 25 do 45 kilometrów. Szlak tworzy dwie pętle, co umożliwia zmniejszenie liczby

etapów. W połowie każdego etapu znajduje się miejsce na biwak. Szlak ma charakter międzynarodowy, gdyż ma połączenie z Niemcami przez Gryfino i Osinów Dolny. Może on rozpoczynać się w różnych punktach, dla potrzeb porządkowych przyjmujemy początek i zakończenie szlaku w Szczecinie, nad Jeziorem Szmaragdowym. Przebiega on najpiękniejszymi okolicami Szczecina – rozpoczyna się w Szczecińskim Parku Krajobrazowym, ociera się o Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry, następnie przebiega przez Cedyński Park Krajobrazowy i poprzez okolice Bań powraca do Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Całkowita długość trasy wynosi ok. 263 km.

Oprócz walorów krajobrazowych i przyrodniczych, są to tereny o bogatej historii. Trasa przechodzi przez miejsca dwóch pamiętnych dla Polaków bitew – stoczonej 24 czerwca 972 roku bitwy pomiędzy wojskami margrabiego Hodona, a wojskami Mieszka I i jego brata Czcibora, oraz przez miejsce forsowania Odry przez 1 Armię Wojska Polskiego 16 kwietnia 1945 roku w Siekierkach. Nazwę szlaku przyjęto jednak od terenu, którego historia związana jest z tajemniczym zakonem templariuszy, a który leży w samym jego środku. Zakon ten powstał w 1118 roku, w Ziemi Świętej, dla obrony pielgrzymów i wędrowców zmierzających do Jerozolimy. Nazwa pochodzi od jego siedziby, wzniesionej na gruzach Świątyni Salomona (templum Salomonis). W ciągu stosunkowo krótkiego czasu, zakon stał się potęgą militarną, finansową i polityczną. Jego niezmiernie bogactwa, pochodziły z nadań wspierających go feudałów, częściowo ze zdobyczy, ale przede wszystkim ze skomplikowanych operacji finansowych. Wszystkie te jednak dochody nie tłumaczą olbrzymiego bogactwa zakonu, a przede wszystkim wielkiej ilości srebra, które templariusze wprowadzili na rynki europejskie. Wśród wielu hipotez są również takie, które zakładają eksploatację przez zakon kopalni srebra w Ameryce, czy też znalezienie skarbu króla Salomona w ruinach jego świątyni. Zarówno bogactwo zakonu, jak również tajemnicze rytuały, którym byli poddawani do niego wstępujący, wzbudzały niechęć władców i ich poddanych. Sytuację tę wykorzystał francuski król Filip IV Piękny, który z pomocą całkowicie od niego uzależnionego papieża Klemensa V, uwięził templariuszy i po długim procesie połączonym z wymyślnymi torturami, doprowadził do rozwiązania zakonu w 1312 roku. Ostatni wielki mistrz Jakub de Molay, wraz z komandorem Poitou i Akwitani, Gotfrydem de Charnay, spłonęli na stosie 11 marca 1314 roku. Posiadłości templariuszy przejęli w większości joannicy, natomiast król Filip IV Piękny przeżył gorzkie rozczarowanie – w zamkach i komandoriach templariuszy nie znalazł skarbów. Zostały one przypuszczalnie wywiezione i starannie ukryte. Jedną z hipotez zakłada ukrycie ich na terenie Polski, gdzie templariusze posiadali szereg posiadłości ziemskich. Skupione one były w ośrodki administracyjne zwane komandoriami, z których znane są

komandoria w Chwarszczanach, w Sulęcinnie, Wielkiej Wsi, Rurce, Myśliborzu, Leśnicy, Czaplunku, Oleśnicy Małej, Wałczu. Opracowana Trasa Konna przebiega przez tereny komandorii w Rurce, w skład, której wchodziły następujące miejscowości: Rurka, Banie, Chojna, Swobnica, Żelesz, Lisie Pole, Kamienny Jaz, Parnica, Nawodna, Lubanowo, Grzybno, Baniewice, Kunowo. Zostały one nadane templariuszom przez księcia Barnima I w roku 1234, i były w ich posiadaniu do 1329 roku, gdy komandoria przeszła we władanie joannitów. Po templariuszach zachowały się na tym terenie dwie budowle: granitowa kaplica w Rurce i kościół w Baniach oraz legendy o ukrytych skarbach.

OPIS TRASY

I etap: Szczecin; Jezioro Szmaragdowe – Gardno /Wełtyń/

Rozpoczęcie rajdu przy zajeździe nad Jeziorem Szmaragdowym, w Szczecińskim Parku Krajobrazowym. Wzdłuż Jeziora Szmaragdowego dochodzimy do autostrady, przechodzimy pod nią i trasą poprzez Puszcę Bukową pokonując liczne i strome wzniesienia docieramy do leśniczówki Kołowo. Nad stawem przy leśniczówce urządzamy popas, poimy konie, po czym wyruszamy do parku dendrologicznego w Glinnej. Po zwiedzeniu parku, wychodzimy z Puszczy i poprzez tereny rolnicze docieramy do Gardna, gdzie mamy nocleg / tu, lub w którymś z ośrodków jeździeckich nad Jeziorem Wełtyńskim/. Do Gardna można dotrzeć również jadąc konno ze Szczecina przez Niemcy, przekraczając granicę w Rosnówku i Gryfinie. Jest to również dogodne miejsce do rozpoczęcia rajdu dla grup z Niemiec.

II etap: Gardno – Otoki

Z Gardna jedziemy na południe wzdłuż Jeziora Wełtyńskiego, przechodzimy przez Chwarstnicę, i wzdłuż nieczynnego toru kolejowego, dojeżdżamy do Borzymia, gdzie stajemy na popas nad jeziorem. Po wyjeździe z Borzymia, jedziemy dalej wzdłuż toru kolejowego do Lubanowa, a stamtąd do położonych nad Tywą Otok (nocleg).

III etap: Otoki – Stoki

Z Otok wyruszmy do Bań, a stamtąd drogą po nasypie kolejowym, do Swobnicy. W Swobnicy popas przy zamku, a następnie przez Grzybno, Strzelczyn docieramy do Rurki. W Rurce zwiedzamy pozostałości budowli templariuszy, a następnie, omijając od północy Chojnę, przekraczamy rzekę Rurycę i dojeżdżamy do Stoków, gdzie pozostajemy na nocleg.

IV etap: Stoki – Bielin

Ze Stoków leśną drogą pomiędzy jeziorami Ostrów i Mętno, dojeżdżamy do miejscowości Mętno. Następnie, również lasami do Godkowa, a stamtąd traktem nad jezioro Moryń. Tutaj popas i w dalszą drogę wzdłuż szosy do Bielina. Nocleg w Bielinie w stadninie koni.

V etap: Bielin – Żelichów

Z Bielina przez duży kompleks leśny Cedyńskiego Parku Krajobrazowego do Starych Łysogórek, gdzie popas i zwiedzanie cmentarza żołnierzy 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, którzy w 1945 roku forsowali Odrę. Później przemarsz do Siekierok, skąd na północ przez lasy, do stadniny koni w Żelichowie (nocleg).

VI etap: Żelichów – Raduń

Ze stadniny w Żelichowie przemarsz lasami na Górę Czcibora. Pod Górą popas. Istnieje w tym miejscu możliwość włączenia trasy z Niemiec, poprzez leżące w pobliżu przejście graniczne w Osinowie Dolnym. Z Góry Czcibora przez Cedyń do Puszczy Piaskowej i do leżącego na jej północnym skraju, nad Odrą, Radunia (nocleg).

VII etap: Raduń – Baniewice

Z Radunia przez Grabowo i most na Rurzycy do Nawodnej, tam popas. Z Nawodnej przez Lisie Pole, Żelechowo, do Baniewic (nocleg).

VIII etap: Baniewice – Gardno

Z Baniewic przez Babinek do Steklna. Tu popas nad jeziorem. Następnie przez Mielenko Gryfińskie do jeziora Wełtyńskiego. Przemarsz zachodnim brzegiem jeziora do Wełtynia, następnie do Gardna (nocleg).

IX etap: Gardno – Jezioro Szmaragdowe

Z Gardna polną drogą do Wełtynia, następnie wzdłuż łańcucha jezior do Chlebowia. Tam popas, potem przekroczenie szosy Gardno – Radziszewo i wejście na teren Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Poprzez przepiękne tereny Puszczy Bukowej maszerujemy w kierunku Jeziora Szmaragdowego. Przechodzimy pod wiaduktem autostrady i docieramy do zajazdu nad Jeziorem Szmaragdowym, kończąc rajd.

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGÓW

Gardno – ośrodek jeździecki i gospodarstwo rolne, duże stajnie dla koni, prymitywne warunki noclegowe dla ludzi, istnieje możliwość zakwaterowania ludzi w ośrodkach wypoczynkowych nad jeziorem Wełtyńskim.

Otoki – urokliwe miejsce przy młynie wodnym na Tywie. Konie na padokach, część miejsc noclegowych o dobrym standardzie, część w warunkach obozowych. Sanitariaty dobre. Możliwość popływania kajakiem po rzece Tywie. Miejsce na ognisko i urządzenie zabawy.

Stoki – dobre, duże stajnie dla koni, hotelowe warunki dla ludzi w pałacu i przystosowanych budynkach folwarcznych. Piękne widoki, blisko jezioro. Stadnina. Możliwość urządzenia ogniska i zabawy.

Bielin – pałac, stadnina koni, ośrodek jeździecki. Dobre, duże stajnie, warunki hotelowe dla ludzi, wyżywienie, bar, możliwość urządzenia ogniska.

Żelichów – pałac (dom myśliwski), stadnina. Warunki zakwaterowania i wyżywienia luksusowe. Miejsce na ognisko.

Raduń – ośrodek jeździecki nad samym brzegiem Odry, w górzystym terenie. Dobre stajnie dla koni, możliwość zakwaterowania ludzi w pokojach o średnim standardzie, kuchnia.

Baniewice – stajnia w byłym PGR, wymaga adaptacji i naprawy konstrukcji. Nocleg w ośrodku wypoczynkowym nad jeziorem.

STAJNIE, STADNINY, OŚRODKI JEŹDZIECKIE:

Binowo

Leśniczówka Kołowo

Kołowo

Chlebowo

Gardno,

Pniewo,

Żurawie

Otoki

Stoki

Chojna

Żelichów

Moryń

Bielin

6.2. Trasa 2 - Szlak konny Pierwszej Warszawskiej Samodzielnej Brygady Kawalerii

DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY – ŁOBEZ – TRZEBIATÓW - MRZEŻYNO

Trasa o przebiegu południkowym, łącząca szlaki Ułanów Podolskich i por. kaw. Z. Janaszka, sięgająca nad morze. Rozpoczyna się na obrzeżach Drawieńskiego Parku Narodowego, a kończy na brzegu Bałtyku w Mrzeżynie. Bardzo zróżnicowana krajobrazowo, od olbrzymich kompleksów leśnych w okolicach Kalisza Pomorskiego, przez obszary pól uprawnych, do podmokłych terenów nadmorskich. Od Mirosławca trasa nawiązuje do kierunku marszu Pierwszej Warszawskiej Brygady Kawalerii. Całkowita długość trasy wynosi ok. 207 km.

Pierwsza Warszawska Brygada Kawalerii została sformowana w maju 1944 roku w Trościańcu koło Sum na Ukrainie. Do 1 Armii Wojska Polskiego w ZSSR włączona 6 sierpnia 1944 roku, składała się z dwóch pułków ułanów (2 i 3), dywizjonu artylerii konnej, baterii plot, szwadronów łączności, zabezpieczenia technicznego, saperów i medyczno – sanitarnego, łącznie 3500 ludzi. Żołnierze rekrutowali się głównie z kawalerzystów polskich – uczestników kampanii wrześniowej, głównie ułanów 19 pułku ułanów wołyńskich i 21 pułku ułanów nadwiślańskich (ok. 75 %), jak również z 6 pułku ułanów kaniowskich, 9 pułku ułanów małopolskich, 12 pułku ułanów podolskich, 14 pułku ułanów jazłowieckich, 23 pułku ułanów grodzieńskich oraz 2 i 3 pułku strzelców konnych. Do brygady wstąpiła również grupa partyzantów z 27 dywizji Armii Krajowej. Stan brygady uzupełniono poborowymi z terenów Wołynia i Podola. Korpus oficerski brygady składał się z oficerów radzieckich (zwykle polskiego pochodzenia) oraz z oficerów polskich, w małej części przedwojennych, w większej zaś, promowanych podoficerów i absolwentów szkół oficerskich w ZSSR. Dowódcami brygady byli: płk Włodzimierz Radziwanowicz (12 IV 1944 – 14 II 1945), ppłk kaw. Konstanty Gryżawski p.o. (15 II 1945 – 2 II 1945), płk Aleksander Dawidziuk (3 III 1945 – 7 V 1945). Byli to oficerowie radzieccy, w zasadzie wszyscy wyżsi dowódcy (poza politycznymi). Zdarzały się jednak incydenty świadczące o ich polskim patriotyzmie – podczas przekraczania Bugu, dowódca 3 pułku ułanów, major Henryk Powiński (oficer radziecki pochodzenia polskiego), wrzucił do wody czerwoną gwiazdę, za co został zdjęty ze stanowiska dowódcy i skierowany z powrotem do Armii Radzieckiej. Szlak bojowy brygady wiódł od Kiwerc, przez Chełm do Wisły w rejonie ujścia Pilicy, gdzie brygada weszła do walki. W połowie stycznia brygada wzięła udział w wyzwoleniu

Warszawy, 26 stycznia dotarła do Bydgoszczy, 28 stycznia do Koronowa, później walczyła w rejonie Nadarzac, Sypniewa i Brzeżnicy, starając się przełamać pozycje Wału Pomorskiego. 3 II część sił 1 SBK zorganizowała obronę okrężną w Podgajach, reszta brygady znajdowała się w Jastrowiu. W następnych walkach brygada osłaniała prawe skrzydło 1 Armii Wojska Polskiego, tocząc ciężkie boje w miejscowości Wieloboki, gdzie Niemcy kontratakowali. W połowie lutego poniosła znaczne straty w walkach pod Sośnicą. Pierwszego marca szwadron podporucznika Zbigniewa Staraka (z 23 pułku ułanów grodzieńskich) wykonał konny atak na nieprzyjacielską pozycję pod Borujkiem, który przeszedł do historii jako ostatnia szarża polskiej kawalerii. Następnie brygada przez Złocieniec, Gawroniec, Bieżwicę, Krępą prowadziła pościg za przeciwnikiem w kierunku Bałtyku i uczestniczyła w okrążeniu i likwidacji 10 korpusu SS. 9 marca skoncentrowała się w rejonie Gryfic. Dnia 19 marca szwadrony z Gryfic przez Trzebiatów dotarły nad brzeg Bałtyku i w Mrzeżynie dokonały zaślubin z morzem. Do początków kwietnia brygada, podporządkowana radzieckiemu 7 Korpusowi Kawalerii, utrzymywała obronę wybrzeży Bałtyku, później zluzowała polską 2 dywizję piechoty i zajęła obronę nad brzegiem Zalewu Szczecińskiego, na odcinku Laski - Stepnica. 15 kwietnia została ześrodkowana w rejonie Białęgi w gotowości do forsowania Odry (2 pułk w rejonie Starych Łysogórek, 3 w rejonie Gozdowic). Po przeprawieniu się przez Odrę i Starą Odrę 21 IV brygada osłaniała lewe skrzydło 1 armii WP na odcinku Sidow, Danewitz, Zuhllsdorf. Do 27 IV pozostawała w obronie w rejonie Pausin, a potem osłaniała prawe skrzydło 1 armii ze stanowisk obronnych na rubieży Kanał Ruppiner, jezioro Kremmer. Następnie prowadziła działalność rozpoznawczą w rejonie Flatow, Rhinow, Karlstahl, po czym powróciła do Pausin. Koniec wojny zastał 1 SBK w rejonie Wandlitz. Do Polski brygada wróciła 17 maja i ześrodkowała się w rejonie Siekierk. Sztab brygady wraz z jednostkami brygadowymi, tyłami i 2 pułkiem ułanów rozmieścił się w Starych Łysogórkach, 3 pułk ułanów w Siekierkach, a 4 dywizjon artylerii konnej w Starym Bleszynie. Po przeformowaniu brygady w Pierwszą Warszawską Dywizję Kawalerii, została ona wyznaczona do ochrony granic nad Odrą, na odcinku od Świnoujścia do Słubic. Placówki w Wolinie i Szczecinie były zmotoryzowane, natomiast do Gryfina, Cedyni, Kostrzyna i Słubic udało się 6 liniowych plutonów konnych. W dniu 23 maja dywizję drogą przez Mieszkowice, Dębno, Tarnów, Wysoką, Baczynę, przesunięto do rejonu Gorzowa (oddziały dywizji rozmieszczono w Gorzowie, Ciecierzycach, Siedlicach, Starym i Nowym Polichnie i Krasowicach). W czerwcu 1945 1 Warszawską Dywizję Kawalerii podporządkowano 1 korpusowi WP i przegrupowano do nowych rejonów: dowództwo, 3 pułk ułanów i 57 pułk artylerii konnej – Koszalin, 1 pułk ułanów - Sławno, 2 pułk ułanów – Trzebiatów. Dywizja

brała udział w akcji żniwnej i udzielała pomocy polskim osadnikom. W celu likwidacji bandytów, szabrowników oraz niedobitków hitlerowskich, przydzielono dywizji obszar, na którym miała zapewnić bezpieczeństwo. Dowódca dywizji dokonał podziału tego terenu na rejony, za które odpowiedzialność przejęły poszczególne oddziały. 1 pułk kawalerii odpowiadał za rejon – jezioro Wicko, Sławno, Kępice, Polanów i dalej wzdłuż szosy do Koszalina do jeziora Jamno; 57 pułk artylerii konnej – jezioro Jamno, Koszalin, Bobolice, Tychowo, Białogard, Karlino i wyłącznie Ustronie Morskie, 3 pułk kawalerii – Ustronie Morskie, wyłącznie Karlino i Świdwin i wyłącznie Kołobrzeg; 2 pułk kawalerii – Kołobrzeg, Płoty, Niechorze. Jesienią 1945 roku dokonano demobilizacji starszych roczników, częściowej reorganizacji i rozmieszczono dywizję w nowych rejonach: dowództwo, 5 dywizjon artylerii przeciwpancernej, 10 szwadron łączności i 12 szwadron saperów w Gryficach, 1 pułk ułanów w Sławnie, 2 pułk ułanów w Trzebiatowie, 3 pułk ułanów w Iglicach, 57 pułk artylerii konnej w Mielnie, dywizjon szkolny w Koszalinie. W dniu 14 kwietnia 1946 roku w Szczecinie uczczono pierwszą rocznicę przywrócenia Pomorza Zachodniego Macierzy. Z tej okazji odbyła się defilada wojskowa, w której wziął udział 2 pułk ułanów. 9 maja w Gryficach, z okazji pierwszej rocznicy zakończenia wojny, odbyła się defilada jednostek 1 WDK. W dniu tym przekazano uroczystie dywizji sztandar Pierwszej Brygady Kawalerii, z którym od tej pory występował 1 pułk ułanów. Pułki drugi i trzeci otrzymały sztandary jesienią 1946 roku, pierwszy od Ziemi Szczecińskiej, drugi od Ziemi Koszalińskiej. W 1946 roku dywizja została przegrupowana do rejonu Warszawy i tam w 1947 roku została rozformowana. Wielu byłych ułanów dywizji osiedliło się na terenie Pomorza Zachodniego, zwłaszcza w rejonie Trzebiatowa i Gryfic. W 1966 roku na rynku w Gryficach wmurowano tablicę pamiątkową z nazwiskami poległych na ziemi gryfickiej ułanów. We wrześniu tego samego roku odsłonięto tablicę w Borujску, upamiętniającą ostatnią szarżę polskiej kawalerii, a w muzeum w Mirosławcu, poświęconym działaniom Wojska Polskiego na Wale Pomorskim, jedna z sal posiada ekspozycję związaną z walkami I Brygady Kawalerii.

OPIS TRASY

etap 1: Drawieński Park Narodowy (Miradz) – Biały Zdrój

Trasę rozpoczynamy w miejscowości Miradz (leśniczówka Jelenie) maszerując leśną drogą. Przekraczamy obszar chronionego krajobrazu. W Nowej Korytnicy proponuje się miejsce na odpoczynek. Docieramy do Ośrodka Jeździeckiego w Białym Zdroju (nocleg).

etap 2: Biały Zdrój – Żeńsko

Z Białego Zdroju leśnymi drogami z popasem w Łowiczu Wałęckim do Ośrodka Jeździeckiego w Żeńsku (nocleg).

etap 3: Żeńsko – Bonin

Z Żeńska leśnymi drogami, omijając z prawej strony Poligon Drawski, dochodzimy do jeziora Lubie. Polami z pięknym widokiem na jezioro docieramy do Gudowa, gdzie robimy popas. W Mielenku Drawskim przechodzimy most na Drawie i po przebyciu około 6 km zagłębiajemy się w lasy, ciągnące się aż do Bonina (nocleg).

etap 4: Bonin – Mołdawin

Z Bonina lasami przechodzimy do szosy Łobez – Węgorzyno. Po przejściu szosy drogami polnymi do Dobrkowa, gdzie robimy popas (gospodarstwo p. Borowickich). Z Dobrkowa polnymi drogami do Mołdawina. Nocleg w Ośrodku Jeździeckim „Pod Kasztanami”.

etap 5: Mołdawin – Wilczkowo

Z Mołdawina leśnymi drogami do Taczałów. W Taczałach popas. Dalej terenem odkrytym z licznymi ciekami wodnymi do Wilczkowa. W Wilczkowie nocleg w gospodarstwie agroturystycznym pana H. Sosnowki.

etap 6: Wilczkowo – Nowielice

Z Wilczkowa drogami pomiędzy polami, omijając Gryfice od północy, do Otok, gdzie robimy popas. Z Otok polnymi drogami dochodzimy do szosy Trzebiatów – Kamień Pomorski, potem szosą do Trzebiatowa, a po przejściu Trzebiatowa, szosą do Nowielic (nocleg).

etap 7: Nowielice – Mrzeżyno – Nowielice

Z Nowielic poboczem asfaltowej szosy do Mrzeżyna. W Mrzeżynie możemy zejść nad morze obok falochronu. Po przemarszu plażą i odpoczynku jedziemy z powrotem do Nowielic (nocleg).

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGOWYCH

Biały Zdrój – Ośrodek Jeździecki

Żeńsko – Ośrodek Jeździecki

Bonin – Dawny Zakład Treningowy Ogierów, obecnie Ośrodek Jeździecki p. Grzegorza

Majewskiego – duży dwór, stare murowane stajnie, piękny park.

Mołdawin – Ośrodek Jeździecki „Pod Kasztanami” państwa E.J. Sobczaków

Wilczkowo – duże gospodarstwo agroturystyczne pana Henryka Sosnówki, noclegi w warunkach schroniskowych, pełne wyżywienie, wygodne stajnie.

Nowielice – Dawniej największa stadnina w województwie szczecińskim, przez lata prowadzona przez legendarnego „szeryfa” – pana Kazimierza Bobika. Duże wygodne stajnie.

STAJNIE, STADNINY, OSRODKI JEŹDZIECKIE

E.J. Sobczak, „Pod Kasztanami”, Mołdawin 29, 72-315 Resko tel. 091 3876007

Anna i Przemysław Borowiccy Dobrkowo 8, 72-314 Radowo Małe tel. 091 3914105

Karwowo – gospodarstwo agroturystyczne p. Zareckich

Sielsko – gospodarstwo agroturystyczne

Biały Zdrój

Pożrzadło Wielkie

Żeńsko

Wilczkowo – gospodarstwo agroturystyczne.

6.3. Trasa 3 - Szlak konny imienia porucznika kawalerii Zbigniewa Janaszka

SZCZECIN – MACIEJEWO – ŁOBEZ – BIAŁY BÓR

Długa, piękna trasa, wśród wzgórz, lasów i jezior. Rozpoczyna się w Szczecinie, przechodzi przez „stolicę” jeździectwa zachodniopomorskiego w Łobzie, kończy się w drugim ważnym ośrodku jeździectwa w Białym Borze. W Szczecinie łączy się ze Szlakiem Templariuszy oraz ze Szlakiem Księcia Bolesława Krzywoustego, w Łobzie krzyżuje się ze Szlakiem Pierwszej Warszawskiej Brygady Kawalerii, w Białym Borze dochodzi do Szlaku Rotmistrza Marka Roszczyńskiego. Z patronem trasy związana jest przez przejście przez Stado Ogierów w Łobzie, gdzie Zbigniew Janaszek był wieloletnim dyrektorem, oraz przemarsz terenami gdzie organizował on pierwsze rajdy kawaleryjskie. Całkowita długość trasy wynosi ok. 246 km.

Zbigniew Janaszek urodził się 20 września 1913 roku w Brodnicy, w rodzinie lekarza medycyny. Od młodych lat jego celem była służba wojskowa. Po ukończeniu w rodzinnym mieście szkoły podstawowej, naukę kontynuował w Korpusie Kadetów Nr 3 w Rawiczu,

gdzie w 1933 roku zdawał maturę. Następnie zostaje przyjęty do Szkoły Podchorążych w Centrum Wyszkożenia Kawalerii w Grudziądzu. Mianowany po szkole oficerskiej podporucznikiem służby stałej dostaje przydział do 26 Pułku Ułanów Wielkopolskich w Baranowiczach. W marcu 1939 roku zostaje awansowany do stopnia porucznika. W kampanii wrześniowej bierze udział w walkach jako dowódca plutonu. W dniu 15 września zostaje ciężko ranny pod Garwolinem i wzięty do niewoli niemieckiej. W niewoli jest przenoszony z obozu do obozu, początkowo w Stalagu IA pod Królewcem, następnie w Oflagu XIIIa w Hadamarze w Nadrenii, kolejno w Oflagu IID w Gross Born, potem w San Borstel koło Bremen, by w końcu doczekać wyzwolenia w Oflagu XC koło Lubeki. Znając dobrze język angielski, podejmuje pracę w Obozach Wyszkożenia Polaków w Lubecie, a od 1946 roku zostaje zaangażowany do Zarządu Stadnin Polskich w Grabau koło Hamburga. Na rozkaz Polskiej Misji Wojskowej w sierpniu 1947 roku wraca z końmi do kraju. Zatrzymuje się najpierw w Kwidzynie, ale wkrótce otrzymuje nominację na zastępcę dyrektora Państwowego Stada Ogierów w Sierakowie. Po trzech latach w listopadzie 1950 roku zostaje przeniesiony do nowo zorganizowanej stadniny w Nowielicach, gdzie także pełni funkcję zastępcy dyrektora do spraw hodowli koni. Z jego inicjatywy powstaje w Nowielicach sekcja jeździecka, której jest czynnym zawodnikiem. W 1959 roku zostaje przeniesiony do PSO Łobez na równorzędne stanowisko, w 1968 roku zostaje dyrektorem Stada. Tam również rozwija sportową sekcję jeździecką, pracuje w niej jako trener. Ma szczególnie przychylnie stanowisko do młodzieży, organizuje w Łobzie obozy jeździeckie, na które przyjeżdża młodzież z całej Polski. Jest inicjatorem rajdów konnych na terenie Pomorza Zachodniego, organizatorem i komendantem Pierwszego Rajdu Konnego Pamięci Bohaterów Września. Rajdy konne, w których uczestniczył, kultywują tradycję kawalerii polskiej, są miejscem spotkań wielu miłośników kawalerii, niechętnie widzianej przez ówczesne władze. Zbigniew Janaszek czynnie uczestniczy w życiu społecznym regionu, do ostatnich dni działa we władzach Wojewódzkiego Związku Hodowców Koni w Szczecinie. Jest człowiekiem wielkiej pogody ducha, przy tym skromnym, prostolinijnym i uczciwym, obdarzonym olbrzymim poczuciem humoru. W lipcu 1979 roku przeszedł na emeryturę, zmarł 13 września 1983 roku w wieku 70 lat. Na miejsce ostatniego spoczynku na cmentarzu w Łobzie wiozła go czwórka karych ogierów i odprowadzali liczni przyjaciele.

Kawaler Krzyża Srebrnego Virtuti Militari, odznaczony Medalem XXX – lecia PRL, „Gryfem Pomorskim”, oraz Złotą Odznaką Polskiego Związku Jeździeckiego.

OPIS TRASY

etap 1: Szczecin Płonia - Maciejewo

Szlak zasadniczo zaczyna się w Szczecinie Płoni, jest jednak powiązany wytyczoną odnogą biegnącą przez tereny Puszczy Bukowej do leśniczówki w Kołowie, ze Szlakiem Templariuszy. Z Płoni trasa prowadzi płaskim terenem Puszczy Goleniowskiej, do Sowna. W Sownie przekraczamy most na Inie, i po przejściu lasem około 3 km, docieramy do Przemocza, gdzie robimy popas. Z Przemocza polnymi drogami do jeziora Lechickiego; potem brzegiem jeziora do Maciejewa (nocleg).

etap 2: Maciejewo – Karkowo (Kamienny Most)

Z Maciejewa około 5 km leśną drogą, potem terenem odkrytym do wsi Mokre, gdzie popas. Z Mokre częściowo drogą polną, częściowo poboczem szosy asfaltowej docieramy do Karkowa.

etap 3: - Karkowo (Kamienny Most) - Łobez

Z Karkowa przez Kamienny Most terenem odkrytym do Ińskiego Parku Krajobrazowego. Następnie wzgórzami nad północnym brzegiem jeziora Ińsko, dochodzimy do miejscowości Ińsko, gdzie popasamy. Z Ińska lasami do Bonina (możliwość noclegu) i dalej do Świętoborca (Łobza).

etap 4: Łobez – Stare Resko

Z Łobza lasami przez Bonin do Zagozdu, potem polami do miejscowości Żółte, gdzie robimy popas nad jeziorem Zarańskim. Potem bardzo zróżnicowanym terenem (wzgórza, jeziora, lasy, pola), docieramy do pięknie położonego nad jeziorem Starego Reska (nocleg).

etap 5: Stare Resko – Strzeszyn

Najpiękniejszy odcinek trasy. Po wyjeździe ze Starego Reska, wchodzimy na obszar Drawskiego Parku Krajobrazowego. Po przejechaniu około 20 km pięknym, dzikim terenem, dojeżdżamy do łańcucha jezior, brzegiem których jedziemy około 25 km. Po drodze popas w Starym Drawsku (dawna nazwa Drahim), miejscowości położonej na przesmyku pomiędzy dwoma jeziorami, z ruinami zamku i starym grodziskiem. Jadąc cały czas wzdłuż jezior docieramy do Strzeszyna, położonego na przesmyku pomiędzy jeziorami Brody i Strzeszyn (nocleg).

etap 6: Strzeszyn – Biały Bór

Ze Strzeszyna, mijając od północy jezioro Pile, skręcamy na północ i lasami docieramy do jeziora Radacz, mijając je od wschodu. Po przejściu ruchliwej szosy Szczecinek – Połczyn Zdrój, odkrytym terenem przez Parsęcko dochodzimy na popas do Dałęcina. Z Dałęcina do wsi Spore, gdzie wchodzimy w lasy, z których wychodzimy we wsi Biskupice na asfaltową szosę, której szerokim, wygodnym poboczem dojeżdżamy do Białego Boru (nocleg).

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGOWYCH

Maciejewo – pałac otoczony dużym parkiem nad jeziorem. Warunki hotelowe dla ludzi, duża stajnia dla koni, pełne wyżywienie.

Łobez – Stado Ogierów. Bardzo dobre warunki dla koni, prymitywny hotel dla ludzi. Można zamówić wyżywienie.

Stare Resko – duży dwór nad jeziorem, obok stacja dla turystów. Noclegi w warunkach hotelowych, bardzo dobrych we dworze, nieco gorszych w stnicy. Pełne wyżywienie, duże stajnie dla koni.

Strzeszyn – duży dwór nad jeziorem. Nocleg we dworze w przyzwoitych warunkach, pełne wyżywienie, konie w dobrej stajni

Biały Bór - Ośrodek Treningowy. Duże stajnie, noclegi dla ludzi w warunkach hotelowych, pełne wyżywienie.

STAJNIE, STADNINY, OŚRODKI JEŹDZIECKIE

„Agroturystyka” Marzena, Janusz Kruczek Motaniec 19; 23-108 Kobylanka tel. 5610326

„Agroturystyka – Złoty Staw” Andżelika Wlazło ul. Chrobrego 3 a; 73 – 108 Kobylanka tel. 5610528

Grzegorz Skobel; Niedźwiedź tel. 5610296

„Pony Studio”, Zabrodzie Teodor Gronet ul. Kosynierów 15/6; 70-786 Szczecin tel. 4074061, 4627048, 0605859107

Typańska Zofia Poczernin.

Stowarzyszenie Kulturalno – Oświatowe „Gaj” ul. Borsucza 99 Szczecin – Wielgowo tel. 0607-84-32-40

Sportowy Klub Jeździecki „Taxus” Reptowo 104 73-108 Kobylanka

Wanda Kijowska 72-132 Mosty 30 tel. 4181298 – 6 koni (3 pod siodło), na hotel 6 koni

Komorze - Stajnia „U Romana”

„Stary Młyn” Strzeszyn

Czaplinek

Ludowy Klub Sportowy „Hubal” Świątoborzec 2 Łobez prezes J. Sobczak tel.091 3974365

Klub Jeździecki „Bonin” Bonin 14; 73-150 Łobez, prezes – p. Gołaś tel. 3973947

Klub Jeździecki „Cavallo”, Bonin; 73-150 Łobez, prezes Marek Markiewicz tel. 0691 958922

Państwowe Stado Ogierów Łobez – Świątoborzec tel. 091 3974365

„Oskar” Joanna Trapszo ul. Węgorzyńska 9, 73-150 Łobez tel. 091 3973151

Grzegorz Kotwicki – jazda konna , Tarnowo 2, 73-150 Łobez tel. 0602 580995

Stajnia „Mazur” – Stefan Mazur, Bonin 22, tel. 091 3973841

Stajnia „Majewski” – Grzegorz Majewski, Bonin 0602 433713

Stajnia „Gołaś” – Bonin tel. 091 3973947

Ośrodek Jeździecki przy hotelu „50 Dębów” – Stare Resko, 78-326 Toporzyk, Stare Resko 10
tel. 0961 62868, 0961 48626 resko@kki.net.pl – Andrzej Krawczyk

Ośrodek Jeździecki – Zajączkowo, 78-326 Toporzyk, Zajączkowo 12 tel. 094 36222,
@kki.net.pl – Jan Tarnowski

Ośrodek Jeździecki „Żabie Błota” – Zajączkowo, 78-326 Toporzyk, Zajączkowo 28 tel. 094
3662687 zabieblota@poczta.fm – Ewa Karen Giebułtowicz

Ośrodek Jeździecki „Dylka Ranch” Przybkówko

Przytoń

Gronowo

Nętno

Rzepowo

Łazice

Woliczno

Lubieszewo

Pożrzadło Wielkie

6.4. Trasa 4 - Szlak konny imienia rotmistrza Marka Roszczynialskiego

BIAŁY BÓR - POLANÓW - JAROSŁAWIEC

Trasa łączy szlak Ułanów Podolskich ze szlakiem porucznika Janaszka i sięga dalej

nad morze. Ze swoim patronem związana przez Biały Bór, który Marek Roszczyniański wybrał na budowę Ośrodka Treningowego Ogierów, oraz przez Sławno, gdzie służył w wojsku jako rotmistrz 1 pułku ułanów. Z Białego Boru, prowadzi w porośnięte lasem wzgórza w okolicach Polanowa, mija Sławno i dociera do Bałtyku w Jarosławcu. Całkowita długość trasy wynosi ok. 113 km.

Marek Roszczyniański urodził się 5 grudnia 1917 roku w Jabłonowie powiat Ostróda na terenie ówczesnych Prus Wschodnich z ojca Adama i matki Jadwigi. Po powstaniu państwa polskiego rodzice zmuszeni byli przenieść się na tereny przyznane Polsce – wybrali Wielkopolskę, gdzie dzierżawili mały majątek koło Szamotuł. Uczęszczał do szkoły średniej w Poznaniu, następnie do Korpusu Kadetów Nr 3 w Rawiczu. Po połączeniu korpusów kadetów w Rawiczu i Chełmie, w 1937 roku otrzymał w Chełmie świadectwo dojrzałości. W 1937 roku wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Kawalerii w Grudziądzu, do szwadronu trzeciego. W roku 1938 przyjęty do Szkoły Podchorążych Kawalerii w Grudziądzu. Rozkazem Naczelnego Wodza z dnia 13 września 1939 roku, mianowany podporucznikiem (ze starszeństwem z 1 września 1939 roku – XVII promocja oficerska) i przydzielony do 4 Pułku Ułanów Zaniemeńskich. W kampanii wrześniowej nie brał udziału ze względu na silne zatrucie (przypuszczalnie na skutek dywersji niemieckiej). Usiłując znaleźć swój pułk, z trudem uniknął niewoli sowieckiej. Podczas okupacji zarządzał majątkiem Ursulin koło Włodawy. Był czynnym członkiem A.K. Wcielony do Wojska Polskiego służył w 1 pułku ułanów Pierwszej Warszawskiej Dywizji Kawalerii. W 1946 roku zdobył ostatni tytuł Mistrza Wojska Polskiego w Militari. Po wyjściu z wojska w stopniu rotmistrza, pracował w stadach i stadninach oraz zajmował się sportem jeździeckim. Współprojektował, budował, zakładał i dyrektorował Stadninie Koni w Stubnie (1950 – 1953), był dyrektorem Stad Ogierów w Łobzie (1954 – 1966), i w Koźlu (1967 – 1972). Był inicjatorem powstania Ośrodka Treningowego Ogierów w Białym Borze. Pracował w ośrodkach jeździeckich w Żabnicy, Załomiu, Zbrosławicach i Lubniewicach. Był wybitnym sportowcem, z 28 letnim stażem, wielokrotnie reprezentował barwy polskie za granicą. W 1955 roku zdobył Mistrzostwo Polski w ujeżdżeniu, w 1956 roku w WKKW, odbierał też wielokrotnie tytuły wicemistrzowskie. Uczestnik Igrzysk Olimpijskich w Rzymie. Za największy sukces uważał swój występ na Ariolu na mistrzostwach świata w Herewood w Anglii, gdzie na koniu po kontuzji, jako jedyny spośród 70-ciu zawodników pokonał parcours bez zrzutek. Był wielkiego ducha działaczem jeździectwa, trenerem sportowym I klasy, sędzią klasy państwowej, tłumaczem ponad 20 książek o jeździectwie. Był także organizatorem i komendantem pierwszych Rajdów Konnych Pamięci Bohaterów Września, studenckich

obozów jeździeckich, był konsultantem filmowym (między innymi „Pana Wołodyjowskiego”). Był zasadniczy i wymagający, zawsze przestrzegał surowej dyscypliny i punktualności, jednocześnie pełen fantazji i brawury. O jeździectwie wiedział prawie wszystko i swoją wiedzę starał się przekazać adeptom pobierającym u niego nauki. Swoim podopiecznym zaszczerpił nieprzemijającą miłość do koni i jeździectwa. Sam jeździł konno do ostatnich chwil życia. Zmarł 15 maja 1993 roku, pochowany na cmentarzu w Starogardzie Gdańskim.

OPIS TRASY

etap 1: Biały Bór – Drzewiany

Z Białego Boru przepiękną, leśną trasą przez pofalowany teren do Drzewian. Po drodze popas nad jeziorem Wietrzno. Nocleg w Drzewianach..

etap 2: Drzewiany – Krąg

Z Drzewian leśną drogą do jeziora Kwiecko (dolne jezioro elektrowni szczytowo – pompowej w Żydowie), następnie drogami przez lesisty, górzysty teren do Kręgu. Po drodze popas w Polanowie. W Kręgu można obejrzeć piękny pałac z dużym parkiem. Noclegi luksusowe w pałacu, można nocować również w Ośrodku Jeździeckim (Ułańska Szkoła Jazdy).

etap 3: Krąg – Staniewice

Opuściwszy Krąg jedziemy około 8 km poprzez lasy, następnie wyjeżdżamy na odkryty, podmokły teren, przecinany rowami melioracyjnymi. Popas robimy w Gwiazdowie. Następnie przez Sławno dojeżdżamy do Ośrodka Jeździeckiego w Staniewicach (nocleg).

etap 4: Staniewice – Jarosławiec

Ze Staniewic, przez podmokłe, zmeliorowane tereny, mijając niewielkie laski dochodzimy do Jarosławca, w którym proponuje się nocleg.

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGÓW

Biały Bór – Zakład Treningowy Ogierów. Duże wygodne stajnie, warunki noclegowe hotelowe. Pełne wyżywienie.

Drzewiany – gospodarstwo agroturystyczne

Krąg – Ośrodek Jeździecki (Ułańska Szkoła Jazdy), również duży pałac z noclegami o bardzo wysokim standardzie

Staniewice – Ośrodek Jeździecki

Jarosławiec ? (brak informacji o ośrodkach jeździeckich)

STAJNIE, STADNINY I OŚRODKI JEŹDZIECKIE

Zakład Treningowy Ogierów Biały Bór

Ułańska Szkoła Jazdy Krąg 76-010 Polanów

Boboliczki Władysław i Robert Durał

Radwanki – Halina i Kazimierz Stoltman

Porost – Wiesław Kądziela

Gozd – Krzysztof Zieliński

Nosalin

Staniewice

6.5. Trasa 5 - Szlak konny 12 Pułku Ułanów Podolskich

BIELIN – BIERZWNIK – TUCZNO – SYPNIEWO – BORNE SULINOWO – BIAŁY BÓR

Przebieg trasy równoleżnikowy, rozpoczyna się w Bielinie, przechodzi przez Borne Sulinowo, sławną była bazę wojsk sowieckich, następnie omijając Szczecinek dociera do Białego Boru. Przebiega przez Cedyński Park Krajobrazowy, Gorzowsko - Barlinecki Park Krajobrazowy, Drawieński Park Krajobrazowy. Część trasy pokrywa się z przypuszczalną trasą marszu 12 Pułku Ułanów Księstwa Warszawskiego z Hamburga do Warszawy w 1814 roku. Oprócz walorów krajobrazowych, przebiega również przez ważne zabytki historyczne: opactwo cystersów w Bierzwniku i zamek Wedłów – Tuczyńskich w Tucznie. Całkowita długość trasy wynosi ok. 340 km.

W 1807, na części ziem polskich będących pod zaborem pruskim, zostało utworzone przez cesarza Francuzów Napoleona I, Księstwo Warszawskie. Dynastycznie powiązane z Saksonią, posiadało jednak własny rząd, administrację i wojsko. W 1809 roku, podczas wojny francusko – austriackiej, korpus austriacki wkroczył na tereny sprzymierzonego z Napoleonem Księstwa Warszawskiego. Zajął on Warszawę, jednak w odpowiedzi, dowódcy polscy postanowili wzniecić powstanie na terenie zaboru austriackiego. Wkroczenie oddziału polskiej kawalerii na Podole, spowodowało masowy napływ ochotników i szybkie formowanie nowych oddziałów. Jednym z organizatorów był były kapitan rosyjskiej gwardii,

Gabriel Rzyszczewski. Utworzony przez niego oddział kawalerii otrzymał początkowo nazwę „5 Pułk Jazdy Francusko – Galicyjskiej”, a po włączeniu do regularnej armii polskiej, 7 grudnia 1809 roku, został przemianowany na 12 Pułk Ułanów. Pod tą nazwą wziął udział w wojnie 1812 roku, biorąc udział w bitwach pod Smoleńskiem, Borodino, Czerykowem i Tarutinem. Podczas odwrotu spod Moskwy, jeden ze szwadronów pułku stanowił przez pewien czas eskortę Napoleona. Inny szwadron eskortował kontuzjowanego księcia Józefa Poniatowskiego w drodze do Warszawy. W Polsce pułk został uzupełniony i skoncentrowany w rejonie Krakowa. W maju 1813 roku, pułk został włączony do brygady gen. Józefa Tolińskiego i pomaszerował przez Czechy do Żytawy w celu połączenia z wojskami francuskimi. Dekretem Napoleona z dnia 29 VI 1813 roku, 12 Pułk Ułanów połączono z 8 pułkiem pod dowództwem Antoniego Potockiego. Decyzja ta spowodowała, że pułk formalnie zakończył swoje istnienie, jednak zachowane zostały tradycje pułku i odrębność umundurowania. W ramach 8 pułku, ułani z Podola walczyli pod Neustadt, Wachau a w końcu pod Lipskiem. Koniec wojny zastał ich w Hamburgu, gdzie stanowili część załogi. Z końcem lipca 1914 roku, do Warszawy wkroczył zbiorczy szwadron 12 Pułku Ułanów pod dowództwem majora Franciszka Brzechffya, liczący 153 szable.

W Królestwie Kongresowym pułk nie został odtworzony. Odrodził się dopiero podczas powstania listopadowego, po wkroczeniu na Litwę korpusu generała Dezyderego Chłapowskiego. Na jego dowódcę został wyznaczony major Jan Giedroyc, a składał się z powstańców litewskich, głównie z oddziałów jazdy Wołodkowicza i Michała Chodźki. Pułk brał udział w działaniach pod Wilnem, w bitwach pod Nowym Miastem Żmudzkiem i Powendeniami, w końcu przyparty do granicy pruskiej przez wojska rosyjskie przekroczył ją razem z korpusem Rohlanda.

W listopadzie 1918 roku, w Warszawie, z byłych żołnierzy 7 Pułku Ułanów III Korpusu Polskiego w Rosji, został zorganizowany Pułk Odsieczy Lwowa, którego dywizjon wyruszył na pomoc mieszkańcom Lwowa toczącym walki z Ukraińcami. W trakcie walk pułk otrzymuje nową nazwę „12 Pułk Ułanów Podolskich”. W 1920 roku bierze udział w przejmowaniu Pomorza od Niemców, zajmując Toruń, Grudziądz i uczestnicząc w zaślubinach z Bałtykiem w Pucku. W kwietniu 1920 roku zostaje przetransportowany na Wołyń, i bierze udział w wojnie bolszewickiej. Podczas ofensywy polskiej uderza na Hołowin, zajmuje Chwastowo, Białą Cerkiew i Taraszcze. Po przerwaniu frontu przez kawalerię Budionnego, walczy pod Samhorodkiem, nad rzekami Słucz i Horyń, w końcu w największej bitwie kawaleryjskiej XX wieku, w bitwie pod Komarowem. Następnie bierze udział w forsowaniu Bugu pod Kosmowem. Wojnę kończy zagonem na Korosteń.

W okresie międzywojennym na garnizon pułku wyznaczono miejscowość Białokrynicę koło Krzemieńca Podolskiego. We wrześniu 1939 roku, po mobilizacji, pułk został przerzucony w okolice Częstochowy, wchodząc w skład Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Dnia 1 września, razem z innymi pułkami tej brygady, stoczył bój pod Mokrą, w którym zniszczonych zostało około 100 pojazdów pancernych nieprzyjaciela. Następnie walczył pod Tuszyńem i Wołą Cyrusową. Po włączeniu do Grupy Operacyjnej Kawalerii gen. Andersa, pułk stoczył bitwę w pobliżu Mińska Mazowieckiego, a następnie w okolicach Garwolina. 15 września pułk zostaje rozbity. Część pułku przebiła się do Warszawy i walczyła w obronie stolicy jako Zgrupowanie Kawalerii majora Juniewicza, reszta usiłuje dostać się na Węgry, trafia jednak do niewoli niemieckiej i sowieckiej. Po zakończeniu kampanii wrześniowej, w konspiracji odtworzono 12 Pułk w ramach Związku Walki Zbrojnej. Jeden szwadron wziął udział w Powstaniu Warszawskim jako oddział Armii Krajowej, drugi szwadron organizowano na Lubelszczyźnie. W 1941 roku na terenie ZSSR rozpoczęto odtwarzanie pułku od utworzenia kompanii przybocznej gen Andersa, następnie w Palestynie pułk został w pełni zorganizowany jako pułk rozpoznawczy 3 Dywizji Piechoty. Swoją starą nazwę pułk odzyskał dopiero rozkazem Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego z 1 grudnia 1943. Pułk brał udział w całej kampanii włoskiej. Jego ułani pierwsi zatknęli proporczyk w barwach pułku na ruinach klasztoru Monte Cassino. Na terenie Włoch pułk przebywał do października 1946 roku, po czym został przewieziony do Wielkiej Brytanii. Tam, w maju 1947 roku uległ demobilizacji a jego żołnierze zostali włączeni w skład Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia. Po wojnie tradycję pułku podtrzymywało Koło Pułkowe w Londynie, którego pierwszym prezesem był ppłk Leon Fudakowski. Po przemianach ustrojowych w Polsce, oddziały wojskowe zaczęły nawiązywać do tradycji jednostek kawaleryjskich. W dniu 10 maja 1997 roku, 12 Batalion Rozpoznawczy ze Szczecina przejął tradycję 12 Pułku Ułanów Podolskich i otrzymał nazwę wyróżniającą „12 Batalion Rozpoznawczy Ułanów Podolskich”. Tego samego dnia Klub Kawaleryjski im. 12 Pułku Ułanów Podolskich, uzyskał od Koła Pułkowego, zgodę na kontynuowanie tradycji pułku i noszenie jego barw. Tradycję 12 Pułku Ułanów Podolskich kontynuuje również 12 Częstochowska Drużyna Kawalerii Harcerskiej, oraz Samodzielna Sekcja 12 Pułku Ułanów Podolskich w Stanach Zjednoczonych.

OPIS TRASY

etap 1: Bielin – Dargomyśl

Szlak rozpoczyna się na terenie Cedyńskiego Parku Krajobrazowego prowadząc przez Puszcę Piaskową. Postój w Porzeczcu, w okolicy zespołu przyrodniczo – krajobrazowego Porzeczce. Nocleg w Dargomyślu lub Dębnie

etap 2: Dargomyśl – Dalsze (Staw)

Wyjeżdżając z Dębna wkraczamy w rozległe kompleksy leśne. Popas w miejscowości Wrąb. Wyjeżdżamy w kierunku Dolska mijając malowniczą rzekę Myślę oraz Jezioro Dolskie. Nocleg w miejscowości Dalsze lub Staw.

etap 3: Dalsze (Staw) – Giżyn

Z Dalszego polnymi drogami do Giżyna. Po drodze przekraczamy bardzo ruchliwą szosę Szczecin – Gorzów. Nocleg w Giżynie.

etap 4: Giżyn – Krzynki (Jarosławsko)

PO wymarszu z Giżyna, po około 10 km dochodzimy do Barlinecko – Gorzowskiego Parku Krajobrazowego. Jest to duży obszar leśny z licznymi jeziorami. Popas robimy w Okuniach, nad jeziorem. Następnie trasą leśną do Krzynek, (lub do Jarosławka) do miejsca noclegowego.

etap 5: Krzynki – Ostromęczko

Z Krzynek leśną trasą do Ostromęczka. Postój z odpoczynkiem w Chłopowie (nad jeziorem).

etap 6: Ostromęczko – Głusko

Z Ostromęczka idziemy do Bierzwnika, tam zwiedzamy zabudowania klasztoru cystersów. Popas w Radęcinie. Później leśną drogą do Głuska (nocleg).

etap 7: Głusko – Tuczo

Z Głuska szlakiem wzdłuż łańcucha jezior Drawieńskiego Parku Narodowego do jego północnego krańca, tam skręcamy na wschód i lasami dochodzimy do Tucza. Postój w Miradzu (leśniczówka Jelenie). W Tuczu można zwiedzić pięknie położony zamek Wedłów – Tuczyńskich. Nocleg w Ośrodku Jeździeckim.

etap 8: Tuczno – Kłębowiec

Z Tuczna początkowo polami, potem lasem do Rutwicy. Tam popas nad jeziorem. Z Rutwicy do Nakielna polami, potem lasem do Kłębowca. W Kłębowcu nocleg w Ośrodku Jeździeckim.

etap 9: Kłębowiec – Borne Sulinowo

Trasa od Kłębowca do Nadarzyc olbrzymim kompleksem leśnym. W Nadarzycach popas, potem przemarsz leśną trasą wzdłuż rzeki Pilawy do Bornego Sulinowa, dawnej utajnionej bazy wojsk sowieckich (nocleg).

etap 10: Borne Sulinowo – Świątki (Szczecinek)

Z Bornego Sulinowa lasami do wsi Dzikie. Tam popas nad jeziorem. Z Dzików odkrytym terenem do Świątek koło Szczecinka (nocleg).

etap 11: Świątki (Szczecinek) – Biały Bór (można go podzielić – dodatkowy nocleg w Karolewku)

Ze Świątek przedmieściami Szczecinka dochodzimy do niewielkiego kompleksu leśnego. Po około 6-ciu km wyjeżdżamy z lasu i drogą polną docieramy do miejscowości Gwda, gdzie przechodzimy rzekę Gwdę. Stamtąd lasami do Miłobądzia (Karolewko), gdzie możemy zatrzymać się na popas, lub nocleg. Z Karolewka drogami polnymi do Białego Boru (nocleg).

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGÓW

Bielin – pałac, stadnina koni, ośrodek jeździecki. Dobre, duże stajnie, warunki hotelowe dla ludzi, wyżywienie, bar, możliwość urządzenia ogniska.

Dębno – ? (brak informacji o ośrodkach jeździeckich)

Dalsze (Staw) – ? (brak informacji o ośrodkach jeździeckich)

Giżyn – Ośrodek Jeździecki

Jaroslawsko – ? (brak informacji o ośrodkach jeździeckich)

Ostromięcko – Ośrodek Jeździecki

Głusko – ? (brak informacji o ośrodkach jeździeckich)

Tuczno – Ośrodek Jeździecki. Noclegi o wysokim standardzie z pełnym wyżywieniem można załatwić w zamku Wedłów - Tuczyńskich

Kłębowiec – Ośrodek Jeździecki

Borne Sulinowo – dawna utajniona baza wojsk sowieckich

Świątki – Ośrodek Jeździecki

Biały Bór – Zakład Treningowy Ogierów. Duże wygodne stajnie, warunki noclegowe hotelowe. Pełne wyżywienie.

STAJNIE, STADNINY, OŚRODKI JEŹDZIECKIE

Radzicz gm. Dębno (nadm. Różańsko)

Giżyn 77 - Stadnina koni „Berkówka” gm Nowogródek Pomorski (Giżyn nadl. Różańsko)

Giżyn – Kazimierz Pytel

Ostromięcko

Zatom

Kubiak Marian Kłębowiec k Wałcza

Rusinowo Ośrodek Jeździecki

Nowa Studnica Ośrodek Jeździecki

Andrzej Przywecki Ostrowiec 194 tel. 067 2583184

Andrzej Gos Tuczno – Wybudowanie

Pensjonat „Orle” – gmina Mirosławiec tel. 067 2595063

Kołatnik – nieczynna stajnia z ujeżdżalnią

Stajnia Karolewko – 78-421 Drzanowo

Ośrodek Jeździecki – Świątki (koło Szczecinka) Bogdan Sobów tel. 094 3731009, 094 3731071

Zakład Treningowy Ogierów Biały Bór

6.6. Trasa 6 - Szlak konny księcia Bolesława Krzywoustego

SZCZECIN – KOMAROWO – BUK – WOLIN – JAGIENKI

Szlak o zróżnicowanym stopniu trudności (etapy od 20 do 50 km), pierwszy etap stosunkowo krótki, drugi dość długi (około 50 km), trzeci można przejechać w całości lub podzielić na dwa podetapy. Trasa przebiega głównie terenami Puszczy Goleniowskiej, na końcu docierając do Wolińskiego Parku Narodowego. Na trasie musimy sforsować most na rzece Inie, dwukrotnie bardzo ruchliwą szosę Szczecin – Świnoujście, oraz most na Dziwnie w Wolinie. Całkowita długość trasy wynosi ok. 104 km.

Nazwa szlaku nawiązuje do wyprawy wojennej Bolesława III Krzywoustego w 1121 roku, w trakcie której przywrócił panowanie Polski nad Szczecinem i Wolinem. Bolesław III

Krzywousty urodził się w 1086 roku, jako syn Władysława Hermana i Judyty Czeskiej. Książę polski od 1102 roku, ożeniony z córką księcia kijowskiego Zbysławą, później z córką hrabiego Henryka z Bergu Salomeą. Po podziale państwa w 1102 roku otrzymał Małopolskę i Śląsk, jego brat przyrodni Zbigniew Wielkopolskę i Mazowsze. W rywalizacji o panowanie w kraju w latach 1106 – 1108 pokonał Zbigniewa, który udał się po pomoc do Niemiec i Czech. W 1109 odparł interwencyjną wyprawę cesarza Henryka V, a Zbigniewa uwięził i oślepił. Za najważniejszy cel swego panowania uznał odzyskanie Pomorza, jemu też poświęcił wszystkie siły. Po długotrwałych wojnach około 1119 roku opanował Pomorze Gdańskie, a następnie w latach 1121 – 1123 osiągnął zwierzchnictwo nad Pomorzem Zachodnim. Największym jego sukcesem było zdobycie Szczecina, rządzonego przez księcia Warcisława, który przez długi czas nie chciał uznać nad sobą władzy polskiego księcia. Walki o odzyskanie Pomorza zakończyła wyprawa Krzywoustego w roku 1123 - 1124 na wyspy Wolin i Uznam, przedsięwzięta dla zabezpieczenia Szczecina od napadu ze strony tamtejszych plemion. Samo miasto Wolin zajęto wcześniej, po wielkiej kampanii pomorskiej w 1121 roku. Do miasta wkroczyła polska misja chrześcijańska i dokonała chrztu mieszkańców, a w samym mieście założyła siedzibę stolicy biskupstwa pomorskiego. Pierwszym biskupem wolińskim został kapelan dworu polskiego Wojciech – Adalbert, podległy arcybiskupstwu gnieźnieńskiemu. W roku 1138, przed śmiercią, pragnąc zapobiec przyszłym wojnom domowym, podzielił kraj pomiędzy synów na dzielnice i ustanowił najstarszego seniorem. Zapoczątkował tym rozbięcie dzielnicowe Polski.

OPIS TRASY

etap 1: Szczecin – Kliniska (gościniec „U Anny”) - Komarowo

Trasę możemy rozpocząć ze Szczecina Płoni, gdzie możemy nawiązać się do trasy im. porucznika Janaszka i do Trasy Templariuszy, lub z Załomia. Z obu tych miejsc przemarsz leśnymi drogami do gościńca „U Anny”, gdzie w dogodnych warunkach możemy napić konie i spożyć obiad. Następnie przechodzimy na drugą stronę autostrady Szczecin – Goleniów i leśną drogą jedziemy wzdłuż toru kolejowego. Na wysokości Komarowa odbijamy w lewo i docieramy do dużego Ośrodka Jeździeckiego państwa Lisowskich na nocleg.

etap 2: Komarowo – Miękowo – Buk

Z Komarowa drogą z płyt betonowych do mostu na rzece Inie, później lasami do Miękowa. W Miękowie popas, następnie lasami do Buku (nocleg).

etap 3: Buk – Przybiernów – Wiejkówko – Wolin – Jagienki.

Z Buku leśnymi drogami do Przybiernowa, tam popas. Z Przybiernowa drogą leśną do Wiejkówka, stamtąd do Wolina. W Wolinie popas (w wiosce Wikingów lub na brzegu Dziwny). Z Wolina polnymi drogami na Jagienki. Stamtąd trasami wytyczonymi przez nadleśnictwo można dotrzeć do morza w miejscowości Grodno, do Wapnicy i do Sułomina. Istnieje możliwość podziału tej trasy na dwa odcinki. Dodatkowy nocleg można wtedy zrobić w Wiejkówku.

CHARAKTERYSTYKA MIEJSC NOCLEGÓW

Komarowo – Ośrodek Jeździecki w byłym PGR. Duże stajnie dla koni z boksami, warunki spania dla ludzi obozowe. Dobre sanitariaty. Wyżywienie we własnym zakresie.

Buk – Zamek będący własnością Książnicy Szczecińskiej. Warunki noclegów dla ludzi hotelowe, wyżywienie we własnym zakresie lub należy wcześniej zamawiać. Dla koni duża stajnia mocno zniszczona.

Wiejkówek – zabudowania byłego PGR. Stajnie dla koni, ludzi można zakwaterować u mieszkańców i u nich wykupić wyżywienie.

Jagienki – duży dwór pięknie wyremontowany, z dużymi stajniami. Warunki noclegowe dla ludzi i koni bardzo dobre. Możliwość korzystania z kuchni jak również z pełnego wyżywienia.

OŚRODKI JEŹDZIECKIE

Paweł Piskorski Szczecin – Załom tel. 4601280

Regina Lisowska Komarowo 52 a 72-105 Lubczyna tel. 4191744, 4690061, 501146355 – 11
koni, hotel dla koni e-mail reglis@wp.pl

Wiejkowo

Domysłów

Świnoujście

Łuskowo

Łunowo

Ładzin

Płocin

Dargobądz

Świnoujście

Teresa Jancelewicz Żółwia Błoc 24 72-100 Goleniów tel. 4189934 – 2 konie, hotel dla koni

Piotr Szematowicz Białuń 51, 72-100 Goleniów tel. 4195451, 502 574879 e-mail

konie@webmedia.pl

7. POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE PROJEKTOWANYCH TRAS KONNYCH

Przygraniczne położenie województwa zachodniopomorskiego stwarza dogodne warunki do funkcjonowania międzynarodowych tras konnych. Zgodnie ze sprawozdaniem z weryfikacji w terenie projektowanych tras konnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego, system tras konnych powinien łączyć się z terenami jeździeckimi po niemieckiej stronie granicy. Wstępny projekt tras konnych należałoby skonsultować ze stroną niemiecką. Wskazane przejścia graniczne:

- Mescherin – Gryfino oraz Rosówek dla połączenia lewobrzeżnego Szczecina;
- Krajnik Dolny;
- Osinów.

W dalszych etapach prac planistycznych przewiduje się uzupełnienie projektu o trasy regionalne jak np. szlaki konne okolic Szczecina, z uwzględnieniem przejścia granicznego w Lubieszynie oraz przejścia pieszego i rowerowego na północ od Lubieszyna.

W projekcie istotne znaczenie mają powiązania z województwami ościennymi (woj. Lubuskie, Wielkopolskie, Pomorskie). Granice województwa lubuskiego, wielkopolskiego, w kilku miejscach, przecięte są projektowaną trasą konną, 12 Pułku Ułanów Podolskich. Wskazane byłoby uzgodnienie wspólnych połączeń i powiązania tras konnych z powyższymi województwami.

8. SILNE I SŁABE STRONY ORAZ SZANSE I ZAGROŻENIA ROZWOJU TURYSTYKI KONNEJ

Celem poniższej analizy jest określenie priorytetów w odniesieniu do rozwoju produktu turystycznego, jakim jest turystyka konna. Analiza SWOT wskazuje szanse i zagrożenia dla rozwoju działalności turystycznej związanej z jeździectwem na obszarze Województwa zachodniopomorskiego.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Korzystne położenie geograficzne, m.in. bliskość Niemiec jako potencjalnego odbiorcy oferty turystycznej . • Bogactwo zasobów historycznych i kulturowych. • Bogactwo i zróżnicowanie zasobów środowiska przyrodniczego. • Znaczne zasoby przyrodniczych obszarów prawnie chronionych. • Rosnące zaplecze ośrodków turystyki konnej. • Dynamiczny rozwój turystyki konnej i wzrost zainteresowania aktywnym wypoczynkiem. • Istniejące szlaki konne w województwie. • Duża, niewykorzystana w pełni chłonność turystyczna obszaru województwa. • Dobre połączenie transportowe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zdewastowany krajobraz przyrodniczy i kulturowy (min. porzucone PGR). • Niska świadomość społeczna z korzyści płynących z rozwoju turystyki. • Brak wiedzy o wymaganiach i potrzebach turystów. • Zbyt mało rozwinięta infrastruktura w zakresie wytyczonych szlaków konnych oraz miejsc postojowych. • Słabo rozwinięta baza noclegowa o zróżnicowanym standardzie świadczonych usług. • Brak systemu punktów informacji turystycznej. • Zbyt mała ilość punktów z mapami, folderami informacyjnymi. • Uboga oferta programowa usług turystycznych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość przedłużenia sezonu turystycznego w województwie. • Szansa dla rozwoju ośrodków jeździeckich w województwie. • Stworzenie zintegrowanego systemu informacji i obsługi ruchu turystycznego. • Rozwój i modernizacja infrastruktury turystycznej. • Zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności województwa zachodniopomorskiego. • Stworzenie korzystnych warunków dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości turystycznej. • Konkurencyjność cen w porównaniu z innymi regionami i ofertą zagraniczną. • Stworzenie systemu punktów informacyjnych w małych i średniej wielkości miejscowościach. • Przyciągnięcie kapitału krajowego i zagranicznego. • Podniesienie jakości obsługi poprzez 	<ul style="list-style-type: none"> • Degradacja środowiska przyrodniczego na skutek wzmożonej antropopresji. • Konkurencyjna, pod względem finansowym i standardu świadczonych usług, oferta wyjazdowa. • Wyższa jakość świadczonych usług za granicą. • Brak programu finansowania turystyki (trasy konne). • Zła lokalizacja inwestycji na szlaku konnym (która będzie omijana i nie zwrócą się koszty inwestycji). • Brak zaangażowania samorządów lokalnych i innych organizacji w realizację projektu.

<p>szkolenia kadry obsługującej turystów.</p> <ul style="list-style-type: none">• Możliwość szerzenia kultury ruchowej wśród młodzieży i dorosłych.• Wykreowanie wysokiej marki produktu turystycznego.• Stworzenie mocnej, ponad lokalnej struktury samorządowej do tworzenia wspólnej inicjatywy.• Poprawa jakości istniejącego produktu turystycznego.	
--	--

Analiza powyższej tabeli wskazuje na zagrożenie ze strony obszarów sąsiadujących stanowiących poważną konkurencję. Walory przyrodnicze, jakie posiada Województwo Zachodniopomorskie, nie są wystarczającym atutem wysokiej jakości oferty turystycznej. Projekt powinien opierać się o istniejącą infrastrukturę, jej rozbudowę, jak i budowę nowej infrastruktury turystycznej, niezbędnej w turystyce jeździeckiej.

Na szeroko pojętą infrastrukturę turystyczną składają się m.in. takie elementy jak:

- Baza noclegowa i gastronomiczna;
- Baza uzupełniająca [np. miejsca biwakowe (popas), sklepy, bary];
- Udogodnienia podróžno-wypoczynkowe;
- Szlaki konne

Istotny wpływ na atrakcyjność turystyczną wywiera zagospodarowanie turystyczne. Dla uzyskania właściwego efektu niezbędne jest m.in. zapewnienie wysokiego poziomu usług, które zaspokoją oczekiwania turystów. Obecny poziom zagospodarowania turystycznego jest niewystarczający.

9. POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA I ZARZĄDZANIE PROJEKTEM SZLAKÓW KONNYCH

9.1. Zasady finansowania

W latach 2007 – 2013 zakłada się, że nastąpi nowe podejście do polityki regionalnej zmierzające do umocnienia samorządów regionalnych i przyznania im poza nowymi zadaniami także większego wpływu na alokację i kierunki wydatkowania pozyskanych środków w ramach funduszy centralnych i wsparcia Unii Europejskiej. Środki pozyskane z Unii Europejskiej i środki krajowe zdecydowanie zwiększą budżet województwa. Alokaacja środków będzie jednak możliwa tylko w ramach działań odpowiadających polityce Unii

Europejskiej i preferencjom krajowym. Działaniom tym będzie towarzyszyć polityka regionalna, polegająca na koncentracji środków na przedsięwzięciach zapewniających najszybsze efekty wzrostu gospodarczego lub poprawę jakości życia społecznego, a także obejmowaniu przez przedsięwzięcia możliwie największych grup beneficjentów. Finansowanie zadań i przedsięwzięć realizowanych w ramach polityki regionalnej będzie podlegać zasadom montażu finansowego środków:

- własnych samorządu terytorialnego,
- dostępnych w ramach kontraktów regionalnych,
- funduszy celowych,
- pomocowych z zagranicy,
- udziału funduszy prywatnych.

Zgodnie z Załoženiami NPR na lata 2007–2013, podstawą finansowania rozwoju regionalnego będzie zdecentralizowany system finansów publicznych dopuszczający wieloletnie planowanie finansowe (trzy lata), co jest zgodne z warunkami członkostwa Polski w UE. Województwa będą opracowywać samodzielne programy operacyjne rozwoju regionalnego (16 programów);

- a) zakończy się finansowanie ze źródeł funduszy przedakcesyjnych (PHARE, ISPA, SAPARD);
- b) zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym ogólnych zasad działania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności oraz rozporządzeniem dotyczącym Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, wymienione fundusze będą podstawą europejskiej polityki spójności w latach 2007-2013.

Programy operacyjne mają być z finansowane wyłącznie z jednego funduszu. Przewidywane wsparcie finansowe dla Polski wynika z przyjętego w Trzecim Raporcie Kohezyjnym.

Nadal będą rozwijane instrumenty wspomagające realizację programów współfinansowanych ze środków wspólnotowych:

- środki na prefinansowanie (Bank Gospodarstwa Krajowego, banki komercyjne – kredyty pomostowe częściowo refundowane ze środków budżetu UE),
- środki budżetowe, rezerwy celowe i fundusze celowe,
- poręczenia i gwarancje skarbu państwa,
- Fundusz Poręczeń Unijnych,
- Fundusz Rozwoju Inwestycji Komunalnych,

- fundusze poręczeniowe i pożyczkowe dla MŚP;
- Krajowy Fundusz Drogowy,
- Krajowy Fundusz Kapitałowy;
- finansowe wsparcie dla inwestycji wieloletnich o dużym znaczeniu dla gospodarki.

Bezpośrednim beneficjentem środków finansowych Unii Europejskiej są samorzady terytorialne i samorząd wojewódzki. Dotyczy to zarówno funduszy strukturalnych jak i funduszu kohezji.

Za ich pośrednictwem o wsparcie ubiegać się mogą inne instytucje i podmioty gospodarcze. Część programów wsparcia jest adresowana jednak bezpośrednio do określonych instytucji (na przykład kultury, oświaty, zdrowia czy nauki), a także podmiotów gospodarczych, jeśli spełniają określone kryteria. Tak skonstruowane horyzontalne programy wsparcia są nakierowane na wyrównywanie wewnątrzregionalnych, a przede wszystkim międzyregionalnych różnic. Pomoc Unii Europejskiej jest udzielana w postaci tak zwanych grantów, czyli bezzwrotnych dotacji. Beneficjent musi jednak zaangażować w realizację projektu swoje środki finansowe w wysokości co najmniej 25% wartości projektu. Środki finansowe pochodzące z międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak na przykład Bank Światowy (BŚ) czy Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR), mogą być przyznane zarówno instytucjom rządowym jak i samorządowym. Jedynym warunkiem jest spełnienie kryteriów określonych dla poszczególnych linii kredytowych, z kryterium efektywności angażowania środków na czele. W odróżnieniu od bezzwrotnych środków Unii Europejskiej są to kredyty, które trzeba spłacić. Międzynarodowe instytucje finansowe wymagają przy udzielaniu kredytów gwarancji rządowych, które przy znacznym obciążeniu budżetu państwa (w okresie programowania, czyli do 2020 roku, nie przewiduje się tu znaczących zmian) nie będą łatwe do uzyskania. Samorząd wojewódzki i jednostki samorządu terytorialnego dysponują ponadto środkami finansowymi pochodzącymi z dotacji i subwencji, a także z dochodów własnych. Duża część tych środków jest przeznaczana również na szeroko rozumiany rozwój regionalny.

W wykonanie niektórych zadań będą zaangażowane również prywatne środki finansowe w ramach tak zwanego partnerstwa publiczno–prywatnego.

Jak z powyższego wynika, istnieje możliwość pozyskiwania z różnych źródeł środków finansowych na realizację zadań pozwalających osiągnąć cele wskazane w strategii rozwoju województwa. Każdorazowo jednak jest to związane ze wskazaniem beneficjenta uprawnionego do ubiegania się o pieniądze.

Identyfikację wielkości środków finansowych na realizację zadań przeprowadzić w odniesieniu do lat 2005–2006, czyli dla aktualnego okresu programowania Unii Europejskiej oraz kolejnego okresu programowania (2007–2013), z symulacją do 2020 roku.

Zakłada się, że działania prowadzone w ramach budowy **sieci szlaków konnych** będą mogły być realizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013 stanowi jeden z elementów systemu realizacyjnego NPR 2007-2013, szczególnie w odniesieniu do celu strategicznego „*Wzmocnienie konkurencyjności regionów i przedsiębiorstw oraz wzrost zatrudnienia*”. Cel ogólny oraz cele szczegółowe RPO wpisują się w wytyczne dotyczące polityki spójności, określone w Strategicznych Wytycznych Wspólnotowych 2007-2013. Operacje finansowane w ramach Programu są zgodne z podstawowymi kierunkami rozwoju wynikającymi z polityk Wspólnotowych, w tym z polityką ochrony i poprawy stanu środowiska, polityką równych szans oraz społeczeństwa informacyjnego.

Działanie 2.5. Regionalna infrastruktura turystyczna

Cele działania

Wzrost konkurencyjności sektora oraz oferty turystycznej regionu jako warunku dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju gospodarczego województwa.

Komplementarność z innymi działaniami i programami

Działanie jest komplementarne z Działaniem 2.1. Rozwój i rewitalizacja miast, Działaniem 2.6. Kreowanie marki regionu, Działaniem 2.7. Regionalne produkty turystyczne, Działaniem 2.8. Kultura i dziedzictwo kulturowe, Działaniem 4.3. Lokalna infrastruktura turystyczna i kulturalna, a także działaniami Programu Operacyjnego „Innowacje – Inwestycje – Otwarta Gospodarka”, Działaniem 4.3. Promocja konkurencyjnych produktów turystycznych o zasięgu ponadregionalnym i działaniami Programu Operacyjnego „Spójność Terytorialna i Konkurencyjność Regionów”, Priorytet 4.2. Wspieranie rozwoju funkcji kulturotwórczych i turystycznych obiektów o znaczeniu narodowym i ogólnoświatowym.

Opis działania

Województwo zachodniopomorskie odznacza się wyjątkowo korzystnymi uwarunkowaniami dla rozwoju funkcji turystycznej. Z racji swojego nadmorskiego i przygranicznego położenia jest jednym z najczęściej odwiedzanych regionów Polski. Niestety, utrudnieniem dla rozwoju turystyki jest niewystarczająca ilość infrastruktury turystycznej, szczególnie na obszarach charakteryzujących się wysokimi walorami naturalnymi. Rozbudowa infrastruktury

turystycznej o wysokim standardzie będzie podstawą stworzenia całorocznej oferty turystycznej regionu, wpływając tym samym na ograniczenie sezonowości wypoczynku w województwie. Działanie obejmować będzie budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury turystycznej, m.in. w zakresie:

- turystyki wodnej – zagospodarowanie dla potrzeb turystyki szlaku Odry, Zalewu Szczecińskiego, wybrzeża oraz terenów pojezierzy; budowa, modernizacja, i wyposażenie małych portów, marin, przystani, centrów turystyki wodnej;
- turystyki golfowej – zagospodarowanie i dostosowanie terenów pod budowę i rozbudowę pól golfowych;
- turystyki uzdrowskiej – projekty inwestycyjne gmin uzdrowskich związane z rozwojem funkcji leczniczo-uzdrowskich;
- infrastruktury służącej rozwojowi aktywnych form turystyki, w tym budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów sportowych i rekreacyjnych;
- budowy turystycznej bazy uzupełniającej (np. informacyjnej, rozrywkowej);
- **infrastruktury szlaków dla turystyki aktywnej, w tym: pieszej, rowerowej, konnej, wodnej,**
- infrastruktury szlaków tematycznych – historycznych i dziedzictwa kulturowego;
- udogodnień dla turystów (parkingi, wypożyczalnie sprzętu, przechowalnie bagażu, dojścia na plażę itd.);
- budowy, modernizacji i rozwoju bazy noclegowej, w szczególności w obiektach zabytkowych i bazy gastronomicznej, szczególnie w zakresie kuchni regionalnej;
- zagospodarowanie turystyczne obszarów chronionych – parków narodowych, parków krajobrazowych, obszarów NATURA 2000 oraz leśnych kompleksów promocyjnych;
- rozwój infrastruktury informacji turystycznej w regionie – budowa, rozbudowa i modernizacja centrów informacji turystycznej.

Spodziewane rezultaty

- podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa;
- zniwelowanie barier dla rozwoju ruchu turystycznego;
- wykorzystanie walorów turystycznych regionu (atrakcje dla turystów, wyróżnik regionu oddziaływający na wizerunek oraz wzrost ruchu turystycznego);
- wzmocnienie konkurencyjności produktów turystycznych województwa poprzez budowę infrastruktury turystycznej zdolnej do samodzielnego generowania ruchu turystycznego;

- wydłużenie sezonu turystycznego;
- zwiększenie liczby turystów odwiedzających województwo;
- wzrost dochodów z turystyki.

Rodzaje potencjalnych beneficjentów

- Jednostki samorządu terytorialnego lub jednostki organizacyjne wykonujące zadania jednostek samorządu terytorialnego;
- Związki, porozumienia i stowarzyszenia jst,
- Organizacje pozarządowe działające w obszarze turystyki,
- Regionalna i lokalne organizacje turystyczne,
- Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych, nadleśnictwa z terenu województwa,
- Dyrekcje Parków Narodowych i Krajobrazowych,
- Przedsiębiorstwa.

Poddziałanie 2.6.1 Zintegrowany system promocji turystycznej regionu na rynku krajowym i zagranicznym

Poddziałanie realizowane będzie poprzez:

- tworzenie i wdrażanie zintegrowanego systemu informacji turystycznej oraz rezerwacji miejsc noclegowych, w tym budowa baz danych, gromadzenie, przetwarzanie, dystrybucja elektronicznych baz danych, sieć terminali informacyjnych miejscach koncentracji ruchu turystycznego – w miastach, w ośrodkach turystycznych, w obszarze atrakcji turystycznych regionu,
- tworzenie nowoczesnej, interaktywnej sieci informacji turystycznej poprzez internet, w tym rezerwacji miejsc on-line,
- tworzenie spójnego systemu promocji produktów turystycznych regionu w kraju i za granicą, w tym: udział województwa w krajowych i zagranicznych targach turystycznych, konferencjach i seminariach o charakterze turystycznym, misjach gospodarczych, materiały promocyjne, podróże studyjne, kampanie reklamowe,
- wdrożenie systemu wizualizacji i oznakowania atrakcji turystycznych regionu,
- wdrożenie nowych technologii wspierających dystrybucję informacji turystycznej,
- wsparcie organizacji przedsięwzięć w zakresie promocji turystycznej o charakterze lokalnym i regionalnym.

Rodzaje potencjalnych beneficjentów

- Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki organizacyjne, wykonujące zadania jednostek samorządu terytorialnego;
- Związki, porozumienia i stowarzyszenia jst;
- Regionalna i lokalne organizacje turystyczne;
- Organizacje pozarządowe działające w sferze turystyki, marketingu i promocji.
-

Działanie 2.7 Regionalne produkty turystyczne

Cel działania

Poprawa konkurencyjności województwa zachodniopomorskiego jako rynku atrakcyjnego turystycznie poprzez budowę i rozwój oferty produktów turystycznych.

Komplementarność z innymi działaniami i programami

Działanie jest komplementarne z Działaniem 2.5. Regionalna infrastruktura turystyczna, Działaniem 2.6. Kreowanie marki regionu, Działaniem 2.8. Kultura i dziedzictwo kulturowe, Działaniem 4.3. Lokalna infrastruktura turystyczna i kulturalna a także projektem Programu Operacyjnego „Innowacje – Inwestycje – Otwarta Gospodarka”, Działaniem 4.3. Promocja konkurencyjnych produktów turystycznych o zasięgu ponadregionalnym oraz Programem Operacyjnym „Spójność Terytorialna i Konkurencyjność Regionów”, Program IV. Zachowanie i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego, przyrodniczego oraz rozwój turystyki, Priorytet 4.2. Wspieranie rozwoju funkcji kulturotwórczych i turystycznych obiektów o znaczeniu narodowym i ogólnoswiatowym.

Opis działania

Posiadanie wysokiej jakości infrastruktury turystycznej pozwala na budowanie w oparciu o nią kompleksowych produktów turystycznych regionu. Rozwój i promocja markowych produktów turystycznych województwa to gwarancja wysokiej konkurencyjności oferty turystycznej. Rozwój, promocja i urynkowanie markowych produktów turystycznych województwa to dla rozwoju turystyki w regionie warunek wzrostu przyjazdów turystów zarówno krajowych, jak i zagranicznych oraz wzrost dochodów generowanych z turystyki. Produkty markowe są najbardziej skutecznym sposobem promocji regionu. Szczególnie istotne znaczenie ma ukierunkowanie działań na zaspokajanie określonych potrzeb turystów oraz działania dynamizujące popyt w obszarze produktów markowych, w szczególności:

- opracowanie programów budowy, wdrażania i promocji produktów turystycznych, szczególnie w zakresie tzw. produktów niszowych, np. w obszarze wykorzystania dla turystyki obiektów dziedzictwa przemysłowego, myśli technicznej, obiektów powojaskowych,
- promocja produktów turystycznych będących elementem oferty turystycznej regionu,
- urynkowanie produktów turystycznych regionu, tj. wprowadzenia konkretnych produktów do ofert operatorów turystyki.

W ramach Działania wspierane będą projekty z zakresu:

- budowy markowych produktów turystycznych regionu, w tym: rozbudowa, modernizacja i aranżacja istniejących produktów,
- stworzenia infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania produktów turystycznych,
- przygotowania i realizacji kampanii promocyjnych wspierających regionalne produkty turystyczne,
- tworzenia sieci sprzedaży produktów turystycznych,
- badań marketingowych rynku usług i produktów turystycznych.

Spodziewane rezultaty

- Podniesienie konkurencyjności i zróżnicowanie produktu turystycznego będącego podstawą oferty turystycznej regionu;
- Zapewnienie pożądanego kierunku rozwoju sektora turystycznego w województwie, w tym w zakresie rozwoju infrastruktury specjalistycznej, działań marketingowych oraz rozwoju usług;
- Wykorzystanie szans i okazji rynkowych oraz efektywniejsze zagospodarowanie walorów turystycznych województwa;
- Wzrost ruchu turystycznego w województwie.

Rodzaje potencjalnych beneficjentów

- Jednostki samorządu terytorialnego lub jednostki organizacyjne wykonujące zadania jednostek samorządu terytorialnego,
- Związki, porozumienia i stowarzyszenia jst,
- Regionalna i lokalne organizacje turystyczne,
- Organizacje pozarządowe działające w obszarze turystyki,
- Przedsiębiorcy prywatni.

9.2. Zarządzanie

Koncepcja tyczenia tras konnych, w obszarze województwa zachodniopomorskiego została uzgodniona przez organy administracji oraz samorządy. Na bazie tej koncepcji można stworzyć podstawy wypromowania produktu turystycznego. Jednak by to się stało należy oznakować szlak, wybudować odpowiednią infrastrukturę w tym miejsca postoju miejsca noclegowe, ścieżki konne, obiekty inżynieryjne itp. Te zadania są częścią realizacji idei tworzenia tras konnych, kolejnym etapem będzie oznakowanie szlaków, zarządzanie takimi szlakami tzn.: utrzymanie drożności tych szlaków, dbanie o odpowiedni poziom usług w pensjonatach hotelach itp., utrzymanie oznakowań szlaków, dostarczanie i wydawanie folderów oraz innych materiałów promocyjnych, lobowanie w różnych gremiach tej formy wypoczynku. Zadania te mogą być oczywiście realizowane poprzez każdy samorząd z osobna, niemniej właściwym byłoby albo założenie w tym celu stowarzyszenia lub zlecenie tych działań odpowiedniemu podmiotowi (stowarzyszenie, klub kawaleryjski, podmiot gospodarczy itp.) za odpowiednim wynagrodzeniem.

10. PODSUMOWANIE

Koncepcja tras konnych w programie rozwoju turystyki w Województwie Zachodniopomorskim zasługuje na szczególną uwagę. To właśnie turystyka konna może być markowym produktem turystycznym dla tego regionu. Niezwykle istotna jest możliwość uprawiania jeździectwa przez cały rok, co wpłynie na przedłużenie sezonu turystycznego.

Jak wynika z opracowania są tu niepowtarzalne i niespotykane, w innych rejonach Polski, warunki dla uprawiania turystyki jeździeckiej i wytyczania szlaków konnych, które pozwolą na rajdy kilku, kilkunastodniowe. Sama przyroda, nagromadzenie walorów kulturowych, jak i znaczna ilość ośrodków konnych daje możliwości turystycznych atrakcji dla gości z kraju i zagranicy, a zatem wzrost gospodarstw agroturystycznych, ośrodków jeździeckich, hotelarstwa i gastronomii, a w konsekwencji nowych miejsc pracy.

Istotny problem, w rozwoju markowych produktów turystycznych, stanowią źródła finansowania projektów. Każdy projekt wymaga pewnych nakładów finansowych, współdziałania m.in. poszczególnych gmin, nadleśnictw, innych jednostek pozarządowych jak i prywatnych właścicieli ośrodków jeździeckich. A co najważniejsze doprowadzenia standardów wynikających z wymogów europejskich.

Załącznik 1 Skrócona Instrukcja znakowania szlaków turystycznych PTTK

Niniejsza instrukcja obowiązuje od dnia 1 stycznia 1999 roku. Zarząd Główny PTTK

RODZAJE SZLAKÓW

1. Za szlaki turystyczne w rozumieniu niniejszej instrukcji należy uznać trasy, których przebieg został oznaczony w terenie zgodnie z niniejszą instrukcją. Lądowe szlaki turystyczne prowadzone są zazwyczaj istniejącymi w terenie: ścieżkami i drogami. Wodne szlaki turystyczne wykorzystują istniejące cieki i akweny.
2. Szlaki powinny umożliwiać dotarcie do najciekawszych punktów topograficznych i obiektów krajoznawczych: widokowych, przyrodniczych, architektonicznych i archeologicznych.
3. Szlaki dzielą się na: piesze (górskie i nizinne), narciarskie, rowerowe (nie są tożsame z "drogami rowerowymi" w pojęciu "Prawo o ruchu drogowym"), konne i wodne. Ponadto wyróżnia się: piesze szlaki spacerowe, szlaki dojściowe i ścieżki dydaktyczne (naukowe).

ZASADY PROJEKTOWANIA SZLAKÓW

1. Wniosek o wyznaczenie nowego szlaku powinien być uzasadniony analizą dotyczącą:
 - a. potencjalnej atrakcyjności szlaku i przewidywanej frekwencji na nim;
 - b. dostępności szlaku (możliwość dojazdu do punktów początkowych i pośrednich środkami komunikacji zbiorowej);
 - c. stanu zagospodarowania turystycznego przyszłego szlaku;
 - d. powiązań projektowanego szlaku z istniejącą siecią szlaków.
2. Przebieg szlaku powinien być uzgodniony z:
 - a. właścicielami lub administratorami (użytkownikami) terenów przez które przebiegać będzie szlak;
 - b. władzami samorządowymi;
 - c. nadleśnictwem, dyrekcją parku krajobrazowego lub narodowego;
 - d. w terenie nadmorskim z Urzędem Morskim;
 - e. terenowym dowództwem Straży Granicznej przy szlakach prowadzonych wzdłuż granicy.
3. Dokumentację projektu nowego szlaku lub nowego wariantu istniejącego szlaku stanowią:
 - a. wniosek zawierający szczegółowy opis przebiegu szlaku z uwzględnieniem rodzaju dróg, którymi będzie prowadzony oraz uzasadnienie potrzeby jego wyznaczenia;
 - b. mapa w skali 1:50 000 z naniesionym projektowanym szlakiem i istniejącymi już szlakami lub starym i nowym wariantem przebiegu modyfikowanego szlaku;
 - c. odpisy uzgodnień właścicieli terenów przez które przebiegać będzie szlak;
 - d. źródła finansowania prac.
4. Dokonywanie samowolnych zmian w sieci szlaków przed uzyskaniem akceptacji właściwej komisji ZG PTTK obciąża odpowiedzialnością i kosztami jednostkę prowadzącą prace znakarskie.
5. Nazwy lub imiona szlaków nadaje Prezydium Zarządu Głównego PTTK po uzyskaniu pozytywnej opinii właściwej komisji.





ZASADY PROWADZENIA SZLAKÓW



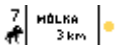
1. Szlaki lądowe powinny prowadzić istniejącymi ścieżkami i drogami o nieutwardzonej nawierzchni, a gdy zachodzi konieczność zachowania ciągłości szlaku odcinek taki po drodze utwardzonej nie powinien być dłuższy niż 5 km.

2. Szlak powinien zaczynać się (kończyć) przy przystankach, stacjach komunikacji zbiorowej, w punktach węzłowych szlaków lub przy obiektach PTTK.
3. W dużych miastach i aglomeracjach szlaki powinny zaczynać się przy końcowych, a wyjątkowo pośrednich przystankach komunikacji miejskiej. W małych miejscowościach wszystkie szlaki powinny się schodzić w jednym miejscu.
4. Szlak musi:
 - a. przebiegać w sposób logiczny bez niepotrzebnego nakładu drogi i krążenia,
 - b. posiadać znaki informacyjne.
5. Szlak nie powinien:
 - a. prowadzić wspólnie z innym szlakiem na odcinku dłuższym niż 3 km;
 - b. rozwidlać się lub krzyżować ze szlakiem tego samego koloru.
6. Należy unikać równoległego przebiegu szlaków tego samego koloru w niewielkiej od siebie odległości.
7. Należy unikać prowadzenia szlaków w miejscach niebezpiecznych lub terenie zagrożonym erozją. W koniecznych wypadkach należy przewidzieć budowę zakosów lub innych zabezpieczeń ścieżki.
8. Szlaki lądowe z wyjątkiem prowadzonych przez tereny niebezpieczne powinny być dostępne w każdej porze roku.
9. Szlaki narciarskie, rowerowe i konne nie mogą być prowadzone w terenach lub po ścieżkach stwarzających zagrożenia dla turystów. Górskie szlaki narciarskie w terenach odkrytych lub niebezpiecznych mogą być prowadzone wariantami w tym samym kolorze i powinny być wyznakowane tyczkami. Drogi i ścieżki po których dopuszcza się ruch rowerowy muszą mieć minimum 1,5 m szerokości.
10. Ścieżki spacerowe w pobliżu większych miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych powinny mieć formę zamkniętych pętli o długości nie przekraczającej 5 km.
11. Ścieżki dydaktyczne (naukowe) wykonywane są na zlecenie administracji obszarów chronionych (rezerwat, park krajobrazowy, park narodowy) lub wyznaczone w rejonie szczególnie atrakcyjnym pod względem poznawczym. Ich przebieg, treść krajoznawcza i naukowa ustalane są i finansowane przez zlecniodawcę.

OZNAKOWANIE SZLAKÓW

1. Wyróżnia się dwie grupy symboli stosowanych do oznakowania szlaków:
 - a. znaki określające przebieg szlaku;
 - b. znaki informacyjne i ostrzegawcze.

Szlaki konne			
Wyróżnia się dwie grupy symboli stosowanych do oznakowania szlaków: - znaki określające przebieg szlaku, - znaki informacyjne i ostrzegawcze. Stosowany jest niemal wyłącznie kolor pomarańczowy			
	znak podstawowy szlaku konnego		trudniejszy fragment szlaku lub na pewnym odcinku odnalezienie znaków może być utrudnione
	zmiana kierunku szlaku		alternatywny znak zmiany kierunku szlaku

	tabliczka informacyjna z numerem szlaku		miejsce niebezpieczne, np. skrzyżowanie z drogą jezdnią; wymagane zejście z konia!
		drogowskaz z numerem szlaku	

Źródło informacji PTTK – strona internetowa.

Załącznik 2 Prawo o ruchu drogowym – wypisy

USTAWA

Prawo o ruchu drogowym (z 20 czerwca 1997 r. – Dz.U. z 2005r, Nr 108, poz. 908) - wypisy

Art. 2.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

Droga – wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi (ścieżki) dla pieszych lub drogi (ścieżki) dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;

Jezdnia – część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów;

Pobocze – część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;

Kierujący – osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem, albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie.

Art. 34.

1. Do zaprzęgu może być używane tylko zwierzę niepełochliwe, odpowiednio sprawne fizycznie i dające sobą kierować.

2. Kierujący pojazdem zaprzęgowym jest zobowiązany utrzymywać pojazd i zaprzęg w takim stanie, aby mógł nad nimi panować.

Art. 35.

1. Jazda wierzchem i pędzenie zwierząt powinny odbywać się po drodze przeznaczonej do pędzenia zwierząt. W razie braku takiej drogi jazda wierzchem i pędzenie zwierząt może odbywać się po poboczu, a jeżeli brak pobocza – po jezdni.

Do jazdy wierzchem i pędzenia zwierząt stosuje się odp. Przepisy art. 34 ust. 1 i 2

Art. 36.

1. Zabrania się jazdy wierzchem:

- bez uzdy;
- obok innego uczestnika ruchu na jezdni;

- po drodze oznaczonej znakami z numerem drogi międzynarodowej oraz po drodze, na której obowiązuje zakaz ruchu pojazdów zaprzęgowych;
- po drodze twardej w okresie niedostatecznej widoczności;
- po drodze twardej osobie w wieku poniżej 17 lat.

2. Jeździec może prowadzić luzem tylko jedno zwierzę po swojej prawej stronie

Art. 45.1.

Zabrania się:

1. Kierowania pojazdem, prowadzenie kolumny pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt osobie w stanie nietrzeźwym, w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka działającego podobnie do alkoholu.
2. Wjeżdżania na pas pomiędzy jezdniami.

Art. 87.

3. Nie wymaga się uprawnienia do:
prowadzenia kolumny pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt

Art. 96.

1. Dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania przez osobę, która nie ukończyła 18 lat:

- pojazdem zaprzęgowym – jest prawo jazdy, karta motorowerowa, lub rowerowa, jeżeli osoba uprawniona ukończyła 15 lat