

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

SZCZECIŃSKIEGO

OBSZARU METROPOLITALNEGO



e-biuletyn ZIT SOM nr 2/2021



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Spis treści

Węzeł Głębokie już prawie gotowy	3
Zintegrowane Inwestycje Terytorialne - pomysł świetnie się sprawdził	5
Ścieżki rowerowe nie tylko dla turystyki	6
Promenada w Trzebieży odbudowana!	9



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Kim jesteśmy?

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) to organizacja bazująca na solidarnej współpracy samorządów i koordynująca prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego. Wspólne prace polegają m.in.: na przygotowaniu koncepcji zarządzania Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym, strategii rozwoju, zintegrowanych planów, wprowadzeniu uregulowań legislacyjnych, lobbingu i innych działaniach eksponujących atrakcyjność inwestycyjną, gospodarczą i kulturową obszaru.

Nasza instytucja zrzesza samorządy z Pomorza Zachodniego. Współdziałamy, by nasz region dynamicznie i harmonijnie się rozwijał. Efekty widoczne są gołym okiem, a wiele inwestycji dopiero się rozpoczyna. W przyszłości diametralnie zmienia on obraz Szczecina i gmin ościennych. Chcemy tworzyć silną metropolię, której wielkim atutem będzie kooperacja! Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest dysponentem funduszy w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM.

Węzeł Głębokie – połączy Szczecin, Police i Gminę Dobra.

DO ZAKOŃCZENIA INWESTYCJI CORAZ BLIŻEJ

Rozmowa z Michałem Przepierą, zastępcą prezydenta Miasta Szczecin.

Na jakim etapie są prace przy węźle Głębokie?

Michał Przepiera: Inwestycja jest w swojej końcowej fazie. Każdy z nas może to ocenić patrząc swoim okiem, kiedy tylko pojawia się w tej okolicy. Widać więc, że wiele prac zostało już wykonanych. Trzeba jednak pamiętać, że ta inwestycja składa się z wielu komponentów i w związku z tym zaawansowanie prac jest różne na poszczególnych etapach. Skończona – z punktu widzenia ruchu torowego i autobusowego – jest sama pętla. Pozostały do wykonania prace związane z obiektem zaplecza i roboty wykończeniowe. Kolejny gotowy już komponent tej inwestycji to rondo. Doskonale odczuwają to kierowcy, którzy nie muszą już stać w korkach. Z drogi rowerowej też korzysta już wiele osób, choć trwają jeszcze drobne prace dotyczące jej wykończenia. Najmniejszy stopień zaawansowania prac jest na parkingu leśnym, ale było to działanie planowane. Czekaliśmy do takiego okresu w przyrodzie,

który umożliwi wykonywanie prac pomiędzy drzewami w pełnym poszanowaniu przyrody, aby jej nie szkodzić.

Jak wielką zmianę infrastrukturalną przyniesie stu-procentowe zakończenie tej inwestycji?

Michał Przepiera: Z lotu ptaka widać zapewne najlepiej ogrom zmian na tym terenie, natomiast w praktyce ta inwestycja daje naprawdę bardzo dużo korzyści. Droga rowerowa, która łączy się ze ścieżką po stronie gminy Dobra aż do Wołczkowa, pozwala ze Szczecina bezpiecznie i wygodnie dojechać jednośladem do gminy Dobra. To bardzo długi odcinek drogi rowerowej w bardzo wysokim standardzie. Równoległe poprawiła się też jezdnia i teren wokół jeziora. Wcześniej, kiedy chcieliśmy przejść przy jeziorze Głębokie, groziło to wręcz utratą życia czy zdrowia. Dziś mamy już komfortowy chodnik i pełne bezpieczeństwo. Parking leśny natomiast zagwarantuje, że będzie można wygodnie zaparkować w tym miejscu samochód i to





nie tylko w sezonie letnim, ale przez cały rok. Nowa pętla autobusowo-tramwajowa, z której już teraz wielu z nas korzysta, to pierwszy w Szczecinie system door to door. Bardzo poprawia komunikację i sprawne przemieszczanie się mieszkańców czy turystów. To są bardzo duże efekty jakościowe.

Przy realizacji tej inwestycji widać silną współpracę gminy Dobra, gminy Police i Szczecina, który w tym rejonie bardzo rozbudowuje się w kierunku Osowa.

Można stwierdzić, że węzeł Głębokie to wzorowa inwestycja jeśli chodzi o zintegrowanie obszaru metropolitalnego?

Michał Przepiera: Inwestycja bardzo mocno wpisała się w to, co nazywamy zintegrowanymi inwestycjami terytorialnymi czy też szerzej realizacją kontraktu wojewódzkiego. Na poziomie obszaru alokacji jesteśmy na granicy Szczecina i dwóch ościennych gmin czyli gminy Police i gminy Dobra. Jednocześnie jest to też ważny wę-





zeł komunikacyjny, bo przebiega tu droga wojewódzka. Mamy tutaj zarówno ruch autobusowy, jak i tramwaje, taksówki, samochody, rowery i wprowadzone systemy parkingowe jak np. kiss&ride. Zastanawialiśmy się na ile zastosowane przy tej inwestycji rozwiązania mogą poprawić funkcjonalność i trzeba przyznać, że od kiedy część komponentów jest już gotowa i użytkownicy mogą z nich korzystać, z całą pewnością ten węzeł się sprawdza i oby tak było jak najdłużej.

Przed remontem korki w tym miejscu były potężne. Kluczowa była tu zatem poprawa przepustowości szczególnie w kierunku Polic, Osowa i Dobrej.

Michał Przepiera: To skrzyżowanie było nieprzejezdne. Największe obciążenie było na relacji Police – Szczecin, ale jadąc ze Szczecina w stronę Dobrej też mało kto miał szansę sprawnie skręcić. Kierowcy, którzy próbowali się dostać w stronę Osowa, też stali w korkach. Dziś ruch w tym miejscu przebiega płynnie. To jest bardzo duża poprawa ruchu drogowego, ale należy podkreślać, że rzeczywiście jest to zintegrowany transport. Wszystkie elementy tego transportu są płynnie połączone.

Kiedy inwestycja będzie w pełni gotowa?

Michał Przepiera: Wszystko wskazuje na to, że formalny termin, który przypada 20 grudnia, będzie znacznie wyprzedzony. Trzeba pamiętać jeszcze o czynnościach odbiorowych, które będą trochę trwałe, ale patrząc całościowo inwestycja jest w 90 procentach ukończona.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne były ważny elementem możliwości realizacji tego projektu?

Michał Przepiera: Powiedzmy wprost, gdyby nie środki unijne, współpraca samorządów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz zastosowanie instrumentu ZIT, ta inwestycja byłaby niemożliwa do zrealizowania. Dofinansowanie i fundusze są ważnym elementem, ale niezwykle istotne są kwestie miękkie dotyczące współpracy, ustalenia wzajemnych relacji i zintegrowania inwestycji. Świetnym przykładem jest tu droga rowerowa, która nie kończy się na granicy miasta czy gminy, tylko udało się ją połączyć i każda z gmin zrealizowała w tym zakresie swoje przedsięwzięcie. Ta współpraca daje tak naprawdę całościowy, świetny efekt synergii.

ZITy będą JEDNĄ Z PODSTAWOWYCH UNIJNYCH FORM WSPARCIA w kolejnych latach

Rozmowa z Marcinem Szmytem, dyrektorem wydziału Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Z pańskiego punktu widzenia – jako osoby odpowiedzialnej za środki unijne w regionie – ZITy się sprawdziły? Jest pan zadowolony z tego jak wygląda redystrybucja środków pomiędzy gminy szczecińskiego obszaru metropolitalnego?

Mamy za sobą pierwsze doświadczenia w tym zakresie i te doświadczenia są dobre. Dostrzega to także Komisja Europejska, która ma zdecydowanie szersze, bo ogólnoeuropejskie spojrzenie na ten temat. Na poziomie naszego regionu mamy dowody na to, że partnerzy – najczęściej samorządowi, ale także partnerzy społeczni czy gospodarczy – jeśli ze sobą współpracują, to wszyscy czerpią z tego zdecydowanie więcej korzyści. Dzięki tej współpracy udaje się podjąć większe i trudniejsze wyzwania, ale też patrzy się na dane problemy bardziej holistycznie, nie zamykając się w granicach poszczególnych gmin. Konkludując ZITy się sprawdziły i myślę, że będą jedną z podstawowych form wsparcia, jeśli chodzi o środki europejskie w kolejnych latach.

Co okazało się najmocniejszą stroną, jeżeli chodzi o te redystrybucje, a co należałoby jeszcze zmodyfikować albo poprawić?

Powołam się tu na kluczowy z punktu widzenia ZITów aspekt, który można traktować jako duży walor, ale również jako pewną słabość, którą trzeba próbować pokonywać – mam tu na myśli kwestię budowania wspólnych przedsięwzięć. Projektów dotyczących spraw, które łączą partnerów, pozwalają patrzeć szczerzej i angażować większą grupę podmiotów, w ramach ZiTu jest naprawdę bardzo dużo. Można tu jako przykład podać spore projekty takie jak Szczecińska Kolej Metropolitalna, jak i te mniejsze związane np. ze wspólnym projektem obejmującym kształcenie zawodowe w szkołach samorządów, które budują taki ZIT. Z jednej więc strony mamy wiele przykładów takich projektów, natomiast z drugiej strony można



Marcin Szmyt, dyrektor wydziału Zarządzania Strategicznego U.M. Województwa Zachodniopomorskiego

mówić o pewnym deficycie takich projektów, w niektórych partnerstwach, które ZITy budowały czy też starają się teraz tworzyć projekty pod nową perspektywę czyli w kontekście kolejnych lat. Czasami myślenie ponadlokalne jest niełatwe do przeniesienia ponad doraźne potrzeby poszczególnych samorządów i to wymaga czasu, żeby te kwestie dostrzec, aby lepiej budować wspólne projekty, bo one finalnie niosą zdecydowanie lepsze efekty niż kiedy koncentrujemy się wyłącznie na punktowych przedsięwzięciach. Oczywiście takowe mniejsze przedsięwzięcia także są w ramach ZITów możliwe i realizowane, ale one też w swojej masie muszą mieć jakiś wspólny mianownik, mają budować większą całość. Tak jest na przykład w przypadku budowy tras rowerowych, które mają funkcję komunikacyjną, natomiast trzeba wyjść poza myślenie o tym, że jak wybudujemy swój fragment ścieżki to załatwia nam to temat w gminie. Trzeba myśleć dwa kroki do przodu i widzieć, że w perspektywie sąsiad też musi dołączyć ze swoim odcinkiem ścieżki, a najlepiej zaplanować od początku jak dana trasa ma przebiegać w całości, żeby rozwiązywała kwestię przemieszczania się mieszkańców pomiędzy gminami. Podsumowując, wspólne, ponadlokalne projekty to jest dorobek podstawowy, zależy nam jed-

nak na tym, aby tych projektów było więcej i to jest wyzwanie na kolejne lata.

Wspomniał pan o recenzji Komisji Europejskiej na temat realizacji ZITów. Proszę powiedzieć więcej na ten temat.

Komisja wskazuje ZITy jako jedno z podstawowych mechanizmów wsparcia w nowej perspektywie finansowej. Wprost w prawodawstwie, jako najważniejsze, podaje obok ZITów jeszcze tylko dwa inne narzędzia, które mają bardzo podobny charakter, różnią się tylko skalą i specyfiką. ZIT jako narzędzie jest traktowany przez Komisję bardzo poważnie, jako droga do tego, żeby środki europejskie trafiały jak najskuteczniej w potrzeby lokalnych społeczności. Trochę na dobrym doświadczeniu polskim Komisja buduje przekonanie, że warto było postawić na ten mechanizm. Mówię o doświadczeniu polskim, bo żaden inny kraj tak mocno w ZITy nie poszedł w tej perspektywie, która się powoli kończy. Doświadczeń w tej kwestii Komisja ma zatem sporo, ale najwięcej z Polski i te doświadczenia są generalnie dobre. Komisja uznaje, że należy ten wymiar terytorialny czyli schodzenie z pieniędzmi unijnymi na konkretne obszary z ich specyfiką i ich uwarunkowaniami, zachować, a to ma zagwarantować mechanizm ZITów.

Nowa perspektywa unijna 2021 -2027 przed nami, czy wiadomo już jak może wyglądać podział środków w kontekście inwestycji realizowanych przez Szczeciński Obszar Metropolitalny i czy tutaj program ZITów będzie kontynuowany, czy może Komisja Europejska i jednostki administracyjne szukają nowych rozwiązań?

Mamy dobrą i ścisłą współpracę ze stowarzyszeniem SOM i dalej chcemy rozwijać w ramach ZIT Szczeciński Obszar Metropolitalny. W kontekście przydziału środków unijnych, trudno dziś mówić o precyzyjnych sumach, natomiast na pewno będzie tak, że kwoty, które były przekazane do zarządzania przez ZITy powinny być utrzymane na podobnym poziomie w nowej perspektywie. Jak będą się rozkładać te środki w poszczególnych obszarach to jeszcze kwestia przesądzeń. Będziemy zapewne bardziej zaawansowani z Komisją Europejską na temat tego jak ten program ma wyglądać i wtedy będziemy bardziej pewni, jak te środki w ramach puli, która trafi do ZITu, będą wyglą-

dać. Na pewno nie pozostanie bez znaczenia hierarchia ważności, którą komisja zarysowała w odniesieniu do wszystkich krajów, korzystających z polityki spójności. Istotne są tu kwestie związane z transformacją w stronę zielonej gospodarki, gospodarki cyfrowej i one będą mocno obecne. To dla ZITów może oznaczać więcej pieniędzy na transport miejski, ale również środki związane z podniesieniem efektywności energetycznej, jak i na walkę ze zmianami klimatu. Widzimy na własne oczy, co się dzieje z klimatem, on się dość drastycznie zaczyna zmieniać, a sposób radzenia sobie na obszarach miejskich z tą sytuacją jest również ogromnym wyzwaniem i na to powinny być w tej perspektywie przeznaczone środki. Niemniej tematy ważne z punktu widzenia rozwoju czyli kwestie związane z infrastrukturą turystyczną czy kulturalną, także będą obecne, może nawet w większym zakresie niż dotychczas.

W mijającej perspektywie ZITy to w ponad 80 procentach były zadania typowo infrastrukturalne takie jak kolej metropolitalna, węzeł Głębokie czy też ścieżki rowerowe. Myśli pan, że w nowej perspektywie będzie zmiana optyki? Można bowiem odnieść takie wrażenie, że nowa perspektywa stawia na klimat zielonego ładu i ekologię, czyli trochę inaczej niż obecnie.

Przesunięcie w stronę bardziej zrównoważonego środowiska miejskiego następuje, ale nadal w palecie zadań, które są tzw. zielone dla Komisji Europejskiej mieści się kwestia rozwoju transportu publicznego. Zachęca się do tego, żeby transport zbiorowy był najlepiej zeroemisyjny, co jest już realizowane np. w Szczecinie poprzez zakup elektrycznych autobusów. Taki kierunek będzie nadal utrzymywany i rozwijany. Poza wątkami infrastrukturalnymi ZITy będą jednak dysponować także środkami związanymi z rozwojem społecznym. Te pieniądze będą zasilane Europejskim Funduszem Społecznym, a to jest fundusz, który wspiera różne działania miękkie na rynku pracy czy w edukacji również w połączeniu społecznym. Pojawi się więc tutaj przestrzeń związana z inwestycjami w kapitał ludzki, bo również sporo jest wyzwań od demograficznych poprzez związane z kwestią kompetencji na rynku pracy czy kwestią skuteczności na szczeblach edukacji. To wszystko będzie mogło w jakimś zakresie zmieścić się w ZITach. Nie będzie oczywiście dominować, ale na pewno będzie mądrze uzupełniać te główne działania.

Gryfino

ROWEREM NA WYCIECZKĘ I DO PRACY

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie gminy Gryfino powstają dwie nowe, ważne ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 8,50 km. Zapewnią połączenie Gryfina z Wełtyniem i dalej z Gardnem.

„Dzięki nowym ścieżkom rowerowym stworzymy kompleksowe połączenie od dworca PKP w Gryfinie aż do Strefy Przemysłowej w Gardnie”

Na odcinku Gryfino – Wełtyń ścieżka przebiegać będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 120, natomiast od miejscowości Wełtyń przebiegać będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej do miejscowości Gardno, a następnie na rondzie 100-lecia Odzyskania Niepodległości w Gardnie skręci w ulicę Niepodległości, by drogami serwisowymi trasy S3 dotrzeć do ulicy Innowacyjnej znajdującej się na terenie strefy przemysłowej w Gardnie. Oba zadania są już w trakcie realizacji.

- Ścieżki powinny być gotowe w ciągu kilku miesięcy – mówi Tomasz Miler, zastępca burmistrza Gryfina. – Mamy już podpisane umowy z wykonawcami prac. Na odcinku Gardno – Wełtyń trwają już intensywne

roboty, na drugim odcinku prace powinny rozpocząć się w ciągu najbliższych tygodni.

Nowe ścieżki rowerowe wpłyną pozytywnie na transport lokalny i dadzą alternatywną formę dotarcia do pracy – zamiast samochodem to jednośladem. Tym samym wpłyną pozytywnie na bezpieczeństwo drogowe i ograniczą emisję zanieczyszczeń.

- Dzięki nowym ścieżkom rowerowym stworzymy kompleksowe połączenie od dworca PKP w Gryfinie aż do Strefy Przemysłowej w Gardnie – mówi Tomasz Miler. - Będzie to więc duża funkcjonalność dla mieszkańców, którzy chcieliby korzystać ze ścieżki aby przesiąść się z auta na rower i dojeżdżać do pracy jednośladem. Oczywiście trasa ta będzie też wykorzystywana w celach rekreacyjno-turystycznych. Nie mam wątpliwości, że podobnie jak istniejący już szlak rowerowy na terenie gminy Gryfino, nowe ścieżki będą pełne rowerzystów niezależnie od pory roku.

Duże zadanie, wielkie zmiany w preferencjach komunikacyjnych

Koszt obu inwestycji to w sumie ponad 8,3 mln zł. Projekty są współfinansowane ze środków Unii Euro-





pejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 oraz z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Zadania nie byłyby możliwe do realizacji gdyby nie wzorowa współpraca gminy i miasta Gryfino z obszarem metropolitalnym.

- Współpraca z obszarem metropolitalnym jest wzorowa – przyznaje Tomasz Miler. - Wielkim sukcesem naszej aglomeracji jest powołanie takiej jednostki, któ-

ra w wielu wymiarach poprawia tę współpracę. Teraz w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych realizujemy też nasze centrum przesiadkowe przy ul. Kolejowej. Dość długo czekaliśmy na zakończenie prac po stronie PKP PLK. Jeszcze nie wszystko na peronie wzdłuż ulicy Kolejowej jest gotowe, ale zgodnie z planami w tym roku te prace powinny się zakończyć, a to pozwoli nam szybko i sprawnie zrealizować kompleksową, poważną modernizację ulicy Kolejowej na odcinku przebiegającym przy peronie stacji PKP.



Duma Trzebieży znowu otwarta. Będzie nosić imię kajakarza, który ROZSŁAWIŁ POWIAT POLICKI NA CAŁY ŚWIAT!

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie gminy Gryfino powstają dwie nowe, ważne ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 8,50 km. Zapewnią połączenie Gryfina z Wełtyniem i dalej z Gardnem.

„Dzięki nowym ścieżkom rowerowym stworzymy kompleksowe połączenie od dworca PKP w Gryfinie aż do Strefy Przemysłowej w Gardnie”

Na odcinku Gryfino – Wełtyń ścieżka przebiegać będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 120, natomiast od miejscowości Wełtyń przebiegać będzie wzdłuż drogi wojewódzkiej do miejscowości Gardno, a następnie na rondzie 100-lecia Odzyskania Niepodległości w Gardnie skręci w ulicę Niepodległości, by drogami serwisowymi trasy S3 dotrzeć do ulicy Innowacyjnej znajdującej się na terenie strefy przemysłowej w Gardnie. Oba zadania są już w trakcie realizacji.

- Ścieżki powinny być gotowe w ciągu kilku miesięcy – mówi Tomasz Miler, zastępca burmistrza Gryfina.

– Mamy już podpisane umowy z wykonawcami prac. Na odcinku Gardno – Wełtyń trwają już intensywne roboty, na drugim odcinku prace powinny rozpocząć się w ciągu najbliższych tygodni.

Nowe ścieżki rowerowe wpłyną pozytywnie na transport lokalny i dadzą alternatywną formę dotarcia do pracy – zamiast samochodem to jednośladem. Tym samym wpłyną pozytywnie na bezpieczeństwo drogowe i ograniczą emisję zanieczyszczeń.

- Dzięki nowym ścieżkom rowerowym stworzymy kompleksowe połączenie od dworca PKP w Gryfinie aż do Strefy Przemysłowej w Gardnie – mówi Tomasz Miler. - Będzie to więc duża funkcjonalność dla mieszkańców, którzy chcieliby korzystać ze ścieżki aby przesiąść się z auta na rower i dojeżdżać do pracy jednośladem. Oczywiście trasa ta będzie też wykorzystywana w celach rekreacyjno-turystycznych. Nie mam wątpliwości, że podobnie jak istniejący już szlak rowerowy na terenie gminy Gryfino, nowe ścieżki będą pełne rowerzystów niezależnie od pory roku.

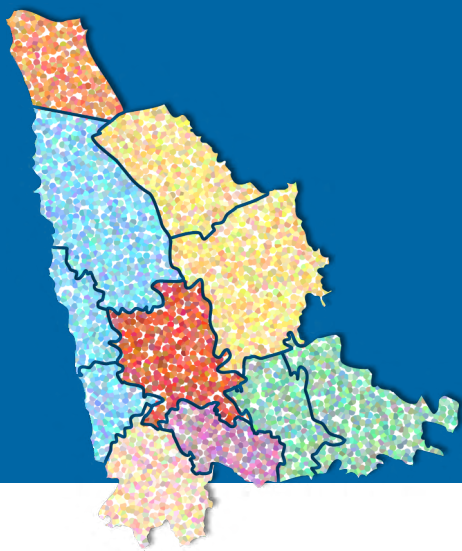


Duże zadanie, wielkie zmiany w preferencjach komunikacyjnych

Koszt obu inwestycji to w sumie ponad 8,3 mln zł. Projekty są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 oraz z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Zadania nie byłyby możliwe do realizacji gdyby nie wzorowa współpraca gminy i miasta Gryfino z obszarem metropolitalnym.

- Współpraca z obszarem metropolitalnym jest wzorowa – przyznaje Tomasz Miler. - Wielkim sukcesem naszej aglomeracji jest powołanie takiej jednostki, która w wielu wymiarach poprawia tę współpracę. Teraz w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych realizujemy też nasze centrum przesiadkowe przy ul. Kolejowej. Dość długo czekaliśmy na zakończenie prac po stronie PKP PLK. Jeszcze nie wszystko na peronie wzdłuż ulicy Kolejowej jest gotowe, ale zgodnie z planami w tym roku te prace powinny się zakończyć, a to pozwoli nam szybko i sprawnie zrealizować kompleksową, poważną modernizację ulicy Kolejowej na odcinku przebiegającym przy peronie stacji PKP.





STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Dowiedz się więcej!

Odwiedzaj regularnie stronę Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego <http://som.szczecin.pl> oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych <http://www.zit-som.szczecin.pl>! Zachęcamy do polubienia naszego fanpaga <https://www.facebook.com/szczecinski.obszar.metropolitalny/>. Zapraszamy także do zapoznania się z filmowym rozszerzeniem tematów poruszonych w naszym E-biuletynie ZIT SOM!

Remont Wezła Głębokie na finiszu
https://youtu.be/KsA3EV6WP_c



Promenada w Trzebieży odbudowana!
<https://youtu.be/3E1HTxqxz8E>

