

**ДО**

**ИНЖ. НИКОЛАЙ ЙОРДАНОВ**

**ДИРЕКТОР НА**

**РИОСВ- ВРАЦА**

## **УВЕДОМЛЕНИЕ**

**за инвестиционно предложение**

по чл. 4, ал. 1 на Наредба за условията и реда за извършване на ОВОС/ДВ бр. 25/2003г./ и по чл. 10, ал. 1 и 2 на Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони/ДВ бр. 73/2007г./

От инж. Цветан Стойчков – *За Кмет на Община Враца*  
съгласно Заповед № 452/27.03.2025 г.

БУЛСТАТ – 000193115, гр. Враца, ул. „Стефанаки Савов” № 6

/ седалище и ЕИК/БУЛСТАТ на юридическото лице/

Пълен пощенски адрес: гр. Враца 3000, ул. „Стефанаки Савов” № 6

Адрес за кореспонденция: гр. Враца 3000, ул. „Стефанаки Савов” № 6

Телефон, факс и e-mail: Централа: 092/ 62 45 81, 62 45 82 Факс: 092/ 62 30 61, Електронна поща: [obshtinavr@b-trust.org](mailto:obshtinavr@b-trust.org)

Управител или изпълнителен директор на фирмата възложител: инж. Цветан Стойчков – *За Кмет на Община Враца*

съгласно Заповед № 452/27.03.2025 г.

Лице за контакти: инж. Нина Калеева - 0887 900 353

### **УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЙОРДАНОВ,**

Уведомяваме Ви, че Община Враца има следното инвестиционно предложение:

**„Изграждане на нов мост над река Лева при км. ХХ+30 на път III-1002 и упражняване на авторски надзор по време на строителството“**

**Характеристика на инвестиционното предложение:**

#### **1. Резюме на предложението:**

Настоящото инвестиционно предложение дава техническо решение за изграждане на нов мост над река Лева при км ХХ+30 на път III-1002 ”Враца – пещера Леденика“, както и изграждане на нова пътна връзка. В момента реката е премостена с временно съоръжение, което е с малък габарит и движението се извършва еднопосочно с изчакване.

Понастоящем транспортен достъп от републиканския път III-1002 до комплекса ”Дом на алпиниста” се осъществява чрез временна пътна връзка и временно мостово съоръжение, монтирано аварийно над река Лева, тъй като съществуващия метален мост е в лошо експлоатационно състояние. Съществуващата пътна връзка, която води към съществуващия мост, е с асфалтова настилка с ширина около 3-4m . Настилката е стара, осеяна с пукнатини и пропадания. Към временното мостово съоръжение е изградена и временна пътна връзка, по

която се движат превозните средства. Връзката е с тропенокаменна настилка, осеяна с неравности, пропадания, на места е отнесена от повърхностите води, което затруднява движението. Пътната връзка няма пътни знаци и маркировка.

2. **Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други свързани с основния предмет спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:**

Мостът се състои от едно платно за движение с две пътни ленти (по една в посока). Лентите са с ширина 3м. Напречното сечение на моста е несиметрично поради наличието на пешеходно пространство от едната страна на моста с ширина от риголата до края на съоръжението 2м и светла ширина за тротоара между ограничителната система и парапета от 1,20м. От другата страна не се предвижда тротоар, а само комбинирана ограничителна система с парапет. Съоръжението е разположено в права със светъл отвор 18,5 м и осова дължина 19,5 м. Пътното платно е с едностранен напречен наклон от 2,5%. В нивелетно отношение, съоръжението се намира във вертикална крива изпъкнала крива с радиус 410м. Съоръжението е проектирано като интегрално, а напречното сечение на пътната плоча е комбинирана стомано-стоманобетонна плоча с три стоманени греди и монолитна плоча от стоманобетон. Интегралната система е подходяща при, малки отвори на съоръженията, като основното предимство е липса на лагери и деформационни фуги. Деформационните фуги, когато са компрометирани, са причина за настъпване на дефекти, които водят до бърза деградация на носещата конструкция.

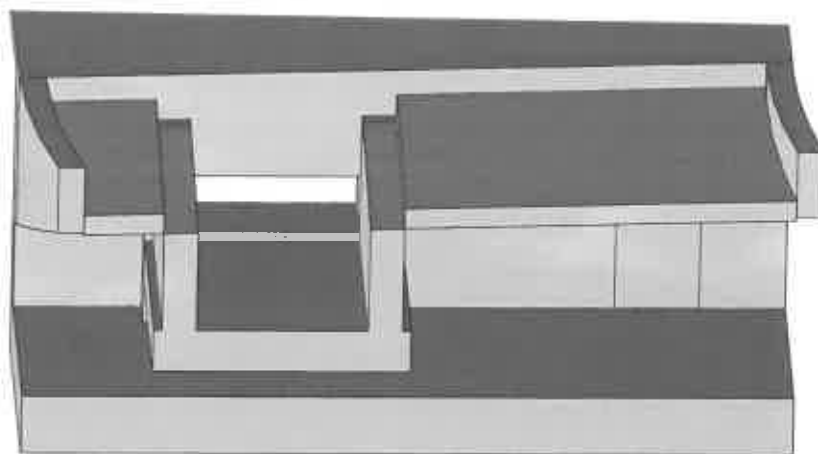
Мостът е проектиран с едноотворна комбинирана рамкова конструкция. Конструкцията на пътното платно е кораво свързана с устоите и работят като рамкова интегрална система. В ситуация пътното платно е отместено спрямо оста на пътната плоча с цел осъществяване на пътека за пешеходци от едната страна на моста. Пътното платно е комбинирана стомано-стоманобетонна конструкция състояща се от три главни стоманени греди с несиметрично двойно Т напречно сечение, разположени през 3м, и стоманобетонна плоча с дебелина 25см, която е обединена с гредите посредством стоманени дюбели от U-образно напречно сечение (UPN 160). При устоите главните греди се замонолитват за формиране на корав рамков възел.

Устоите представляват сложни бетонни тела, които се пресичат от съществуващи тръби на напоителни системи, Фиг. 1 и Фиг. 2. Фундирането им е плоско с дебелина на плочата 70 см. Гардбаластовата стена е с променлива дебелина от 50см до 100см, а крилата закачени на нея са 40см. В зоната на преминаване на тръбите гардбаластовата стена е удебелена на 100см, за да се компенсира отслабването от отвора. За замонолитване на гредите стената е удебелена на 100см. От стената навън се оформя зъб с ширина 20см за стъпване на преходната плоча, Фиг. 3. За изпълнението на устоите се използва бетон клас C35/45 по БДС EN 206:2013+A1:2016/NA:2017.

Стоманената част на гредата е съставена от заварени едни към други равнинни стоманени елементи (плочи) от клас S355 J2, с променливи сечения по дължината на моста:

- Височина  $H=700\text{mm}$ ;
- Ширина на горен пояс  $W_{\text{top}} = 400\text{mm}$  при устоите и  $W_{\text{top}} = 300\text{mm}$  в средата. Дебелината на горния пояс е константна и е 20мм;
- Ширина на долен пояс  $W_{\text{top}} = 500\text{mm}$  при устоите и  $W_{\text{top}} = 300\text{mm}$  в средата. Дебелината на долния пояс е константна и е 30мм;
- Дебелината на стеблото се изменя по дължина на съоръжението и е както следва: непосредствено до устоя - 20мм, до края на първата четвърт - 16мм, средата - 12мм.
- Заваръчните шевове са с дебелина 4мм на 12 и 16 милиметровите стебла и 10мм на 20 милиметровото стебло.

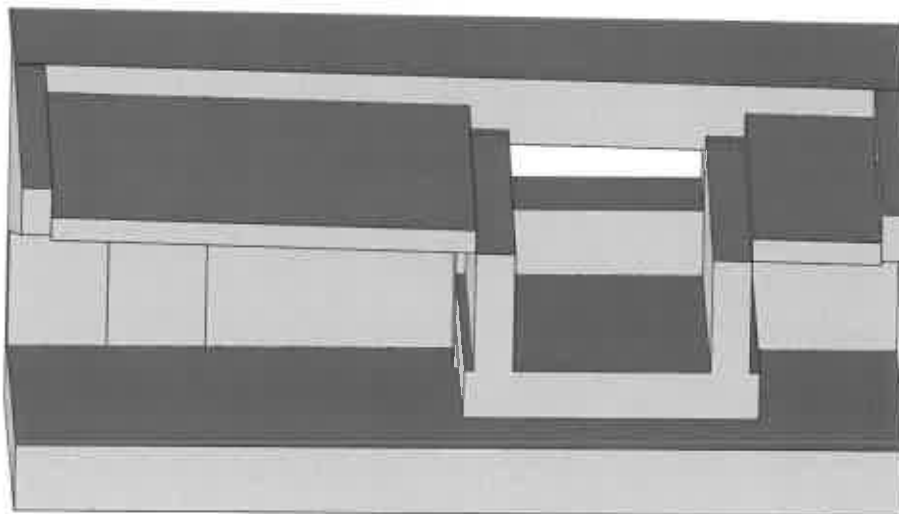
Главните греди са конструирани със строително надвишение от 5см за да се постигне проектната нивелета след протичане на реологичните процеси като съсъхване и пълзене в бетона.



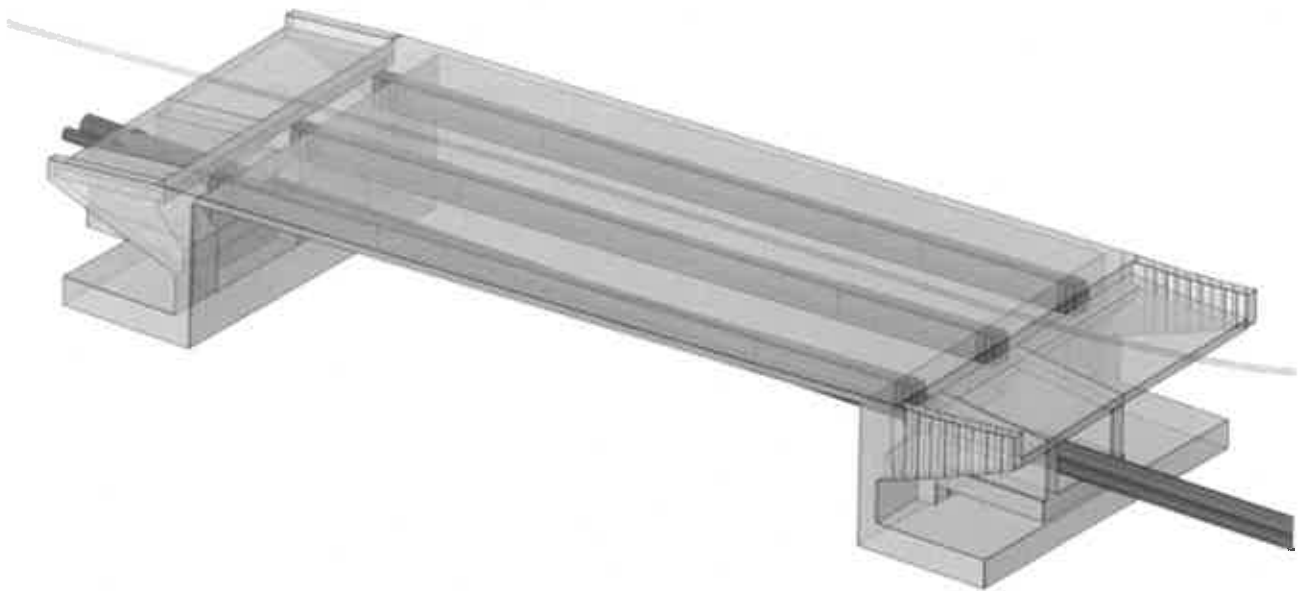
**Фиг. 1.** Изглед към устой при ос „А“

Бетонирането на конструкцията се изпълнява в 4 технологични фази:

- Фундаменти;
- Долна част стена;
- Възлово поле за замонолитване на стоманени греди;
- Пътна плоча.



**Фиг. 2.** Изглед към устой при ос „Б“



**Фиг. 3.** Изометрия на съоръжението в 3Д

Пътната плоча се изпълнява от бетон клас С35/45, като технологично тя се изпълнява последна. Предвидено е кофражът за плочата да е изцяло опрян на стоманените главни греди, като по този начин се подобрява работата на комбинираното стомано-стоманобетонно сечение по време на експлоатация. Тротоарните блокове се изпълняват с наклон 2% към пътното платно, като за тях се предвижда бетон клас С35/45 със следните допълнителни изисквания – XC4, XF4, XD3 и Cw 0,8. Предвидено е всички тротоарни блокове да се покрият с противокорозиционна боя,

С настоящото ИП се дава техническо решение за изграждане на нова пътна връзка, с което ще се възстанови транспортния достъп до комплекса „Дом на алпиниста“. Предвижда се демонтиране на старото мостово съоръжение и изграждане на негово място на ново стоманобетонно мостово съоръжение и пътна връзка, като за времето на строителството, достъпа до комплекса ще се осъществява по временното мостово съоръжение, което след пускане в експлоатация на новия мост и пътната връзка също ще бъде демонтирано.

Решението за новата пътна връзка е разработено с технически елементи за 20км/ч. При изготвянето му са използвани:

- Наредба №4 към ЗУТ за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти;
- Наредба №РД-02-20-2 от 28.08.2018г. за проектиране на пътища ;
- Наредба №2 за планиране и проектиране на комуникационно - транспортната система на урбанизираните територии в сила от 20.12.2017г.;
- Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа, АПИ 2010 г.;
- Ръководство за оразмеряване на асфалтови настилки, ЦЛПМ-ИАП 2003 г.;
- Техническа спецификация за изпълнение на нови пътища – последната налична актуализирана версия в АПИ (последна версия ТС 2014) ;
- Регулационен план на района
- Цифров модел на терена, изготвен на база геодезическо заснемане
- Оглед и измерване на място

**Геодезическо осигуряване**

За изготвяне на проекта е направена геодезическа снимка на пътя и прилежащите терени в Координатна Система BGS2005г. и Балтийска височинна система. На база заснемането е изработен и цифров модел на терена, послужил за изготвянето на настоящия проект.

### **Ситуация и нивелета**

На база цифровия модел от геодезическото заснемане е изготвено и геометрично решение на трасето.

Ситуационно пътната варианта се отделя от път III-1002 "Враца – пещера Леденика" в южна посока от съществуващо кръстовище, което е оформено с бордюрни криви. За ненарушаване на пътната обстановка по републиканския път, се предвижда изграждането на пътната връзка да започне на 1.0m от външния ръб на пътя, където ще се среже съществуващата асфалтова настилка и ще започне изграждането на новата пътна връзка.

При ситуационното решение (изготвено така, че да се запази достъпа до комплекса „Дом на алпиниста“ по временната пътна връзка), са използвани две полигонови прави и една лява хоризонтална крива с радиус  $R=20m$ . Дължината на разработвания участък е 56.88m. Мостовото съоръжение над р.Лева е ситуирано в правата след хоризонталната крива. След моста, в дясно по растящия километраж, е оформено кръстовище за достъп до паркинга с ширина на входа 5.0m. Радиусите на кривите оформящи началото и края на пътната връзка са дадени на чертеж Ситуация. Координатите на подробните точки в оста на пътната връзка, както и координатите по контурите и геометричните елементите на кривите, са представени в таблица в КС BGS2005г.

Нивелетата е решена с две прави и една изпъкнала вертикална крива-квадратна парабола с радиус е  $R=410m$ . Предложеното нивелетното решение е предпоставено от необходимата височина на новото мостово съоръжение над р.Лева и от съществуващите нива на настилката в началото и в края на участъка, където нивелетата се занулява. Използваният минимален наклон е 1.785%, а максималния е 7.045%. Изготвен е надлъжен профил в мащаб M1:500/50, като нивелетните коти и надлъжния наклон се отнасят за оста на пътното платно.

### **Напречен профил**

Проектният габарит на пъната връзка е 9.0m, което включва: пътното платно 6.0m (две ленти по 3.0m) и два тротоара по 1.0m и 2.0m. При отделянето от републиканския път ширината на пътното платно е 5.20m, като постепенно то се упирява до 6.0m. В зоната на мостовото съоръжение габаритът се запазва: пътното платно 6.00m (две ленти по 3.0m) и два тротоара по 1.0m и 2.0m.

Тротоарите са отделени от пътното платно с бетонови бордюри 10/25cm. Левият тротоар, който е с ширина 2.0m ще се изпълни от бетонови плочи, а десния, който е с ширина 1.0m, ще се изпълни от уплътнен трошен камък. В зоната на съоръжението и двата тротоара ще се изпълнят от бетон.

Напречният наклон на настилката е едностранен 2.50% насочен наляво по растящия километраж. Тротоарите от бетонови плочи са с наклон 2.00% насочен към настилката, а тротоара от трошен камък е с наклон 6.00%, насочен навън към откоса.

В участъка от км0+008 до км0+023, вляво по растящия километраж, за осигуряване габарита на пътната връзка, която преминава над съществуващи метални тръби, се предвижда укрепване на откоса с габиони, като първите 5.0m те са на един ред, а следващите 10.0m на два реда. Габионите са с форма на сандък с размери 100/200/80cm, със скелет от стоманени

пръти ф14(трябва да отговарят на изискванията на БДС 4758 за клас А-І), обвит с мрежа 10/10cm от поцинкована тел ф4mm(трябва да отговарят на изискванията на БДС EN 10223 “Стоманена тел и изделия от тел за огради“), напълнени с камъни. От страната на пътния насип, габионите се обвиват с геотекстил, който служи за разделител и предотвратява изнасянето на дребни частици от тялото на насипа към обема на габиона, който е с по-едра фракция. Предвижда се използването на нетъкан иглонабит геотекстил от полиестер, който трябва да има добра водопропускливост и устойчивост на статично пробиване най-малко 2500N (или  $F_p \geq 2.5 \text{ kN}$ ).

Габионите ще се изпълнят по следната технология:

- изкопаване, подравняване и уплътняване на леглото на габиона с жабка
  - полагане на геотекстила отдолу и от страната на насипа, като се остави достатъчна свободна ширина за да може да се покрие габиона отгоре
  - поставяне на скелета на габиона и запълване с каменна фракция 50-100mm
  - полагане и привързване на горната стоманена мрежа на габиона
  - завиване на горната част на габиона със свободната част на геотекстила
  - полагане и уплътняване на пътната основа и банкета върху габиона

Представени са типови напречни профили и детайли в мащаб М 1:50, 1:25, както и подробни напречни профили в мащаб М 1:100, които допълнително охарактеризират проектното решение.

### Настилка на пътя

Пътната връзка ще се изпълни от асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове, оразмерена за експлоатационен период от 15години по “Метода базиран на еквивалентните модули (на проф.Иванов)” от “Ръководството за оразмеряване на асфалтови настилки” – 2003г. Новата настилка, оразмерена за “леко” движение, е с обща дебелина 0.65m. Оразмеряването е извършено за осов товар 10т/ос, налягане под гумите  $p=0.62\text{MPa}$ , диаметър на приведения отпечатък в контактната зона  $D=32.04\text{cm}$  и модул на еластичност на повърхността на настилката за  $E_p=160 \text{ Mpa}$ .

Оразмерената настилка е с модул на еластичност на долния основен пласт 250MPa и с меродавен модул на еластичност на земното легло – 30MPa. Направени са проверки на напреженията на опън и на срязване.

Конструктивните пластове на настилката са следните:

- Асфалтобетон за износващ пласт на покритието- 4cm  $E_1=1200\text{MPa}$   $E_{e1}=160\text{MPa}=E_H$
- Асфалтобетон за основен пласт на покритието - 6cm  $E_2 = 800\text{MPa}$   $E_{e2}=144\text{MPa}$
- Пътна основа от тр. камък с непрекъснатата зърнометрия(0-63mm)- 55cm  $E_3 = 250 \text{ Mpa}$   
 $E_{e3}=112\text{MPa}$  Общо : 65cm

Предвидената конструкция е изчислена съгласно изискванията на “Ръководство за оразмеряване на асфалтови настилки” - 2003г.

Асфалтобетон за износващ пласт на покритието -  $E_{e1}=E_H=160 \text{ Mpa}$

$$E_{e1} : E_1 = 160 : 1200 = 0.133; h_1 : D = 4 : 32.04 = 0.125; \text{отчетено } E_{e2} : E_1 = 0.12$$

$$E_{e2} = 1200 \times 0.12 = 144 \text{ Mpa}$$

Асфалтобетон за основен пласт на покритието

$$E_{e2} : E_2 = 144 : 800 = 0.18; h_3 : D = 6 : 32.04 = 0.187; \text{отчетено } E_{e3} : E_2 = 0.14$$

$$E_{e3} = 800 \times 0.14 = 112 \text{ Mpa}$$

Трошен камък с непрекъснатата зърнометрия

$$E_{e3} : E_3 = 112 : 250 = 0.45; E_o : E_3 = 30 : 250 = 0.12; \text{отчетено } h_3 : D = 1.65$$

$$h_3 = 1.65 \times 32.04 = 52.87 \sim 55 \text{ см}, \text{ прието } h_3 = 55 \text{ см}$$

Проверка на замръзване за избраната конструкция

$$R_0 = 0.04/1.20 + 0.06/0.70 + 0.55/2.0 = 0.394 \text{ m}^2 \text{ hq} / \text{ kcal}; > 0.35 \text{ m}^2 \text{ hq} / \text{ kcal}$$

$Z = z_1 \times m$  - замръзваща дълбочина на настилката;

$$z_1 = 0.87 - \text{отчетено с изохети};$$

$$m = \lambda_{\text{з.п.}} : \lambda_{\text{оп}}$$

$$\lambda_{\text{з.п.}} = 1.85 \text{ kcal} / \text{ m hq} - \text{коэф. на топлопроводност под настилката /табл. 5.2 /}$$

$$\lambda_{\text{о.п.}} = 2.50 \text{ kcal} / \text{ m hq} - \text{коэф. на топлопроводност на почвата в открито поле}$$

$$m = \lambda_{\text{з.п.}} : \lambda_{\text{оп}} = 1.85 : 2.50 = 0.74 \quad z = 0.87 \times 0.74 = 0.644 \text{ м} \quad H = 0.65 \text{ м} > z = 0.644 \text{ м}$$

С приетата пътна конструкция изискванията са изпълнени.

Въз основа на горните изчисления и проверки, предложената конструкция на настилката остава окончателна.

След полагането и уплътняването на пътната основа, преди полагане на асфалтобетон за основен пласт на покритието, се изпълнява първи битумен разлив. След полагането и уплътняването на асфалтобетона за основен пласт на покритието, преди полагане на асфалтобетона за износващ пласт на покритието, се изпълнява втори битумен разлив.

Тротоарите с бетонови плочи ще се изпълнят върху основа от 20cm м трошен камък и циментопясъчен разтвор от 5cm.

Предвижда се банкетите да бъдат стабилизирани и да се изпълнят от трошен камък с дебелина 15cm.

### **Отводняване**

Отводняването на настилката и тротоарите от повърхностни води, ще се реализира по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно. Вляво по растящия километраж, в обхвата на мостовото съоръжение, се предвиждат два улични оттока, които ще отвеждат водите, канализирани покрай бетоновите бордюри.

За онагледяване на решението е изготвен План за отводняване в мащаб 1:250, където със стрелки е показана посоката на оттичане на повърхностните води и местоположението на отводнителните съоръжения с проектни коти.

#### **Принадлежности на пътя**

По левия тротоар на пътната варианта, където ще се движат пешеходци, се предвижда поставяне на гръбно решетъчен парапет  $H=110\text{cm}$  с дължина 20m, който ще се яви като продължение на съществуващия парапет на тротоара на републиканския път.

На левия тротоар на мостовото съоръжение, се предвижда: ограничителна система за пътища (ОСП) - стоманена предпазна ограда СПО тип N2W4 по БДС EN 1317-2 с дължина 20m, и стоманен парапет  $H=110\text{cm}$  с дължина 20m.

На десния тротоар на мостовото съоръжение се предвижда предпазна ограда парапет-JPL 3N/2.0/H2-A-W4-BR+BHR1120/2.0/ с дължина 20m.

### **Организация на движението**

За пътната връзка се предвижда поставяне на нова вертикалната пътна сигнализация при двете кръстовища, която да отрази пътната обстановка. Нова хоризонтална пътна маркировка от светлоотразителна бяла боя ще се положи в оста на пътната връзка и в зоната на пътното кръстовище.

**3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:**

**ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ НЯМА ВРЪЗКА С ДРУГИ СЪЩЕСТВУВАЩИ И ОДОБРЕНИ С УСТРОЙСТВЕН ИЛИ ДРУГ ПЛАН ДЕЙНОСТИ**

**4. Местоположение:**

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

Приложена Кадастрална координатна система .Мост над река Лева при км. XX+30 на път III-1002 , община Враца.

**5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:**

(включително предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови).

Не се предвижда използването на природни ресурси нито по време на осъществяване на инвестиционното предложение, нито по време на експлоатацията на обекта.

**6. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:**

По компонент „атмосферен въздух“ реализацията на инвестиционното предложение няма да доведе до значимо въздействие върху околната среда и здравето на хората.

**7. Отпадъци, които се очаква да се генерират, и предвиждания за тяхното третиране:**

При извършване на строителните работи има вероятност от кумулиране на вредни емисии. Този кумулативен ефект се очаква да бъде незначителен. По компонент „атмосферен въздух“ реализацията на инвестиционното предложение няма да доведе до значително въздействие върху околната среда и здравето на хората.

**8. Отпадъчни води:**

(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.)

Характерът на ИП не предвижда образуването на отпадъчни битови и промишлени води.

С реализацията на инвестиционното предложение не се нарушават компоненти на околната среда, не се оказва влияние и на водните екосистеми като цяло.

**9. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението:**

(в случаите по чл. 99б ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

Не



Реализацията на обекта и последващата експлоатация не са обвързани с използването на опасни химични вещества с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл.99б от Закона за опазване на околната среда.

I. Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста ЗООС.

II. Друга информация (*не е задължително за потъване*)

Моля да бъде допуснато извършването само на ОВОС (в случаите по чл. 91, ал. 2 ЗООС, когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или в приложение № 2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 ЗООС) поради следните основания (мотиви):

Прилагам:

1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, приета с Постановление № 59 на Министерския съвет от 2003 г.
2. Документи, удостоверяващи по реда на специален закон, нормативен или административен акт права за иниципиране или кандидатстване за одобряване на инвестиционно предложение.
3. Други документи по преценка на уведомятеля:
  - 3.1. допълнителна информация/документация, поясняваща инвестиционното предложение – приложен проект на електронен носител.
- 3.2. картен материал, схема, снимков материал, актуална скица на имота и др. в подходящ мащаб – приложен проект.
  4. Електронен носител – 1 бр.
  5. Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.
  6. Желая да получавам електронна кореспонденция във връзка с предоставяната услуга на посочения от мен адрес на електронна поща.

Дата: 01.04.2025г.

Уведомятел:

ИНЖ. ПВЕТАН СІ СОВ  
За Кмет на Община Враца  
съгласно Заповед № 452/27.03.2025 г.