



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Изм. №

32-00-26

10.03.2021 г.

ДО
ИНЖ. СТЕФАН ЦАНЕВ
ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ПЛЕВЕН
гр. ПЛЕВЕН 5800
ул. „АЛЕКСАНДЪР СТАМБОЛИЙСКИ“ № 1 А

Относно: *Път II-35 „Плевен – Ловеч – Кърнаре“ – Югоизточен обход на гр. Плевен*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЦАНЕВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата 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, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Път II-35 „Плевен – Ловеч – Кърнаре“ – Югоизточен обход на гр. Плевен

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 295
лица за контакти: д-р Нина Стоилова- началник отдел ОВОС и ОС;
Мартин Кирилов – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на предложението:

Целта на инвестиционното предложение е ефективно пътно решение за изнасяне на транзитното движение север-юг от претоварената централна част на гр. Плевен в полоса, разположена югоизточно от градските зони.

За разглежданото инвестиционно предложение през 2019 г. беше иницирана процедура по глава шеста от Закона за опазване на околната среда, съвместена с процедура по оценка на съвместимост по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие. С Решение № ПН-17-П/2019 г. РИОСВ – Плевен прекратява иницирираната от АПИ процедура с мотив, че реализирането на обекта по предложените три вариантни решения е в противоречие с режимите, въведени с плана за управление на Защитена местност „Кайлъка“ и Природна забележителност „Пещера Разбитица“.

През 2020 г. АПИ възложи изработване на идеен проект с цел прецизиране и оптимизиране на изработените през 2007 г. варианти „жълт“ и „син пунктир“. Една от основните задачи на актуализирания проект е вариантните решения, вкл. превключванията да не засягат Защитена местност „Кайлъка“ и Природна забележителност „Пещера Разбитица“

Описание на проектните предложения и разглежданите алтернативи:

И двата проектни варианта са разработени с технически елементи съответстващи на проектна скорост $V_{пр}=90\text{км/ч}$ и с габарит на пътя $\Gamma 10.50$. Габаритът е определен на $\Gamma 10.50$ със следните елементи:

Габарит при открит път:

- Ленти за движение – 2×3.50 м

- Водещи ивици – 2×0.25 м

- Банкети – 2×1.50 м

Общо: 10.50 м

Габарит при мостове:

- Ленти за движение – 2×3.50 м

- Водещи ивици – 2×0.50 м

- Тротоари – 2×2.00 м

Общо: 12.00 м

2.1. Вариант „червен“

„Червен“ вариант започва от пътен възел „Балканстрой“ при км 4+340 на път II-35 и завършва отново на път II-35 на около км 10+000. Общата дължина на варианта е приблизително 4,700 км в зависимост от вариантите решения на пътен възел „Кайлъка“ в края на участъка, и има най-малка строителна дължина.

Участъкът от км 0+000 до км 2+800 се развива в незастроени части на града, а от км 2+800 до км 3+800 в изградената и застроена улица „Райски кът“. От км 3+800 до км 4+320 трасето преминава пред входа на Природен парк „Кайлъка“. След км 4+320 обхода се включва към трасето на път II-35. Нивелетното решение е направено в по-голямата си част за 90 км/час, като в няколко участъка предвид теренните характеристики е необходимо въвеждане на ограничения в скоростта за движение. От км 0+350 до км 1+450 е предвидено изграждане на трета лента за товарни автомобили в дясно.

Въз основа на транспортното натоварване е изчислена конструкцията на пътната настилка за „много тежко“ движение със следните конструктивни пластове.

- Плътен асфалтобетон - асфалтова смес за горен пласт на покритието тип "А"
– 4 см

- Неплътен асфалтобетон - асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер)
– 6 см

- Битумизиран трошен камък (Асфалтова смес за основен пласт) тип А₀ – 20 см

- Трошен камък (Основен пласт от скален материал с подбрана зърнометрия)
– 38 см

Общо: 68 см

Пътни възли при вариант „червен“

Пътните възли на „червен“ вариант са определени при км 0+000 в началото на участъка с наименование Пътен възел „Балканстрой“ и в края на участъка от км 4+000 до км 4+200 Пътен възел „Кайлъка“.

Пътен възел „Балканстрой“ – в началото на участъка „син“ и „червен“ варианти са по идентично трасе и поради тази причина проектите решения и за двата варианта са еднакви.

• Пътен възел „Балканстрой“ - Вариант 1

На съществуващия път II-35 в мястото на включване на югоизточен обход на град Плевен има изграден пътен възел. Новото вариантно решение максимално използва изграденото мостово съоръжение и изградените пътни връзки. В дясно по растящия километраж на обхода при възела има съществуващо предприятие, което се обслужва от него.

В северна посока на пътния възел има множество предприятия, които се обслужват от съществуващия пътен възел има и тролейна линия. Пътната връзка Ловеч-Русе е изградена, но не функционира и за нея е необходима по-съществена реконструкция.

Вариантът предвижда обособяване в северна посока на кръг, който да обслужи всички посоки на движение към обхода на град Плевен и тролейбусната линия. Направа на вариант полудетелина в посока юг, като се осигури достъп на предприятието чрез локално включване от посоката Плевен-Кайлъка.

● **Пътен възел „Балканстрой“ - Вариант 2**

Новото вариантно решение предвижда в северна посока направа на кръг еднакъв с вариант 1. В южната част на възела всички пътни връзки на възела, локални връзки и южното направление са решени с кръгово кръстовище.

● **Пътен възел „Кайлъка“ - Вариант 1**

Проектното решение предвижда преминаването на „червен“ вариант през съществуващ държавен имот на две нива, като са осъществени връзки от път П-35 към кръгово кръстовище на долно ниво. От кръговото кръстовище се осъществяват връзките както към града, така и към входа на Кайлъка и в северната посока на „червен“ вариант.

● **Пътен възел „Кайлъка“ - Вариант 2**

При този вариант от път П-35 се слиза към кръгово кръстовище на нивото на терена, където се осъществяват връзките към града и „червен“ вариант. Направлението на път П-35 остава като се преминава над река Тученица и връзката Ловеч-Плевен с едно съоръжение.

● **Пътен възел „Кайлъка“ - Вариант 3**

При този вариант кръговото кръстовище от път П-35 е също на долно ниво, но е изместено към река Тученица, и мостовото съоръжение е с по-големи отвори. Достъпът до съществуващото кръгово кръстовище пред Кайлъка се осъществява с мостово съоръжение по „червен“ вариант.

● **Пътен възел „Кайлъка“ - Вариант 4**

При този вариант максимално се запазва съществуващата улица, по която минава тролей и се правят нови две кръгови кръстовища, едното кръстовище е на път П-35, а другото кръстовище е на съществуващата улица. Връзката между двете кръстовища минава над река Тученица.

● **Пътен възел „Кайлъка“ - Вариант 5**

Вариантът е развит като вариант 4, но елементите на хоризонталните криви са за 50 км/час.

2.2. Вариант „син“

„Син“ вариант започва от пътен възел „Балканстрой“ при км 4+340 на път П-35 и завършва отново на път П-35 на около км 19+300 – 19+400, с обща приблизителна дължина 17,900 км. В началото от км 0+000 до км 0+950 варианта максимално следва трасето на „червен“ вариант, след км 0+950 до км 4+600 минава през земеделски земи, при км 4+600 и км 5+080 пресича последователно PVN3153 /П-3501, Плевен-Гривица-/ /PVN1146/ и PVN1146 /П-35/-Плевен-Пелишат-Вълчитрън-Борислав-/LOV1065/. От км 8+620 до км 9+580 обхожда село Тученица, като преминава през края на защитена зона „Студенец“. При км 11+660 и км 13+500 пресича път PVN1150 /П-35, Плевен-Ловеч-/ Бохот-Тученица-Радишево-/PVN1146/. Краят на участъка се включва към второкласния път, на около 600м след бъдещият контролен център за АМ „Хемус“. Проектната скорост за варианта е 90 км/час. Обособяват се 4 участъка, за които е предвидено изграждане на трети ленти за товарни автомобили.

Въз основа на транспортното натоварване е изчислена конструкцията на пътната настилка за „тежко“ движение със следните конструктивни пластове:



- Плътен асфалтобетон - асфалтова смес за горен пласт на покритието тип "А" – 4 см
 - Неплътен асфалтобетон - асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) – 6 см
 - Битумизиран трошен камък (Асфалтова смес за основен пласт) тип Ао – 15 см
 - Трошен камък (Основен пласт от скален материал с подбрана зърнометрия) – 49 см
- Общо: 74 см

Пътни възли при вариант „син“

• Пътен възел „Балканстрой“ - Варианти 1 и 2

Пътните възли са както при „червен“ вариант.

• Пътен възел „на път II-35“ - Вариант 1

При този вариант се приема, че обход на град Плевен е приоритетен пред път II-35 и е проектиран възел на две нива, като кръговото кръстовище е на долно ниво и от кръговото кръстовище се включва към II-35.

• Пътен възел „на път II-35“ - Вариант 2

При този вариант се приема, че обход на град Плевен е приоритетен пред път II-35 и е проектиран възел на две нива, като пътен възел тропет към II-35.

• Пътен възел „на път II-35“ - Вариант 3

При този вариант се приема, че приоритетно е път II-35 и е разработен тропет с включване от второкласния път към обход на град Плевен.

3. 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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

На обекта ще бъдат извършвани 3 основни вида дейности – земни, асфалтови и пътни. Част от тези дейности включват:

- изкопи в скални и земни почви; отстраняване на растителност; отстраняване на хумусен пласт; депониране на негоден материал;
- направа на пътен насип от подходящ материал, вкл. доставка, полагане и уплътняване;
- полагане на асфалтобетонна пътна настилка (плътен асфалтобетон, неплътен асфалтобетон, трошен камък, битумни разливи);
- доставка и монтаж на отводнителни съоръжения – тръбни водостоци, правоъгълни водостоци;
- направа и монтаж на пътни принадлежности: бордюри, декоративни стени; бетонови отводнителни окопи; ограничителни системи за пътища; бетонови риголи и др.
- изпълнение на големи съоръжения в т.ч. надлези, подлези, естакади, мостове и др.,

Точните видове и количества на необходимите строително-монтажни дейности по изграждане на обходния път ще бъдат уточнени при изработката на техническия проект за инвестиционното предложение.

По време на строителството, в зависимост от съществуващото положение, ще се ползват съществуващи пътища от републиканската и общинската пътна мрежа, съществуващи горски, полски и/или селскостопански пътища. Също така, при необходимост, ще бъдат прокарани и временни пътища (без трайна настилка) за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

Проучването на Техническата инфраструктура ще бъде предмет в следваща фаза на проектиране, когато бъде окончателно избран някой от описаните по-горе варианти/комбинация от варианти за реализиране на обекта.

Предвидените изкопни работи са свързани основно с изземване на части от скалните и почвените масиви. Дълбочините на тези изкопи ще бъдат известни след направа на необходимите геоложки проучвания, които са обект на следваща фаза на проектиране.

Изкопни работи ще се извършват и за направата на отводнителните съоръжения (окопи, отводнители, водостоци и др). Дълбочината на тези изкопи ще бъде незначителна.

Предвид фазата на проектиране - идеен проект, не може да се определи със сигурност дали ще се използват взривни работи, но проекта не предвижда тунели, чието прокарване най-често изисква взривни работи.

Съществува вероятност в следващите фази на проектиране дължините на предложените вариантни решения за изграждане на обходния път да бъдат оптимизирани и прецизирани. С оглед на това, някои от техническите параметри, посочени в настоящото уведомление, е възможно да претърпят промени, за които Компетентния орган ще бъде своевременно уведомен.

4. 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:

След изработването на технически проект за инвестиционното предложение и приключване на всички съгласувателни процедури, свързани с него, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж от компетентния за това орган – Министерство на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ).

Изграждането на обходния път е обвързано с усвояването на нови територии, предвид което ще бъде изработен подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП). Компетентен орган за одобряването на окончателен ПУП – ПП е МРРБ.

С предвидените строителни дейности ще се засегнат съществуващи съоръжения на техническата инфраструктура, което ще наложи тяхната реконструкция. При изработката на техническия проект за инвестиционното предложение ще бъдат уточнени конкретните съоръжения и технологиите за тяхната реконструкция.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /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/:

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

И двата описани проектни варианта се намират на територията на област Плевен, община Плевен, като засягат землищата на следните населени места:

- вариант „червен“ – гр. Плевен (ЕКАТТЕ: 56722);
- вариант „син“ – гр. Плевен (ЕКАТТЕ: 56722), с. Радишево (ЕКАТТЕ: 61426), с. Тученица (ЕКАТТЕ: 73523), с. Бохот (ЕКАТТЕ: 05921) и с. Брестовец (ЕКАТТЕ: 06495).

Към настоящото уведомление е приложен електронен носител с цифровите трасета на проектните варианти във формат „.dwg“.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, проектните трасета на обходен път на гр. Плевен засягат Защитена зона BG0000240 „Студенец“ по директивата за птиците и Защитена зона BG0000240 „Студенец“ по директивата за местообитанията.

Предложените с настоящето уведомление вариантни решения са разработени така, че да не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, в т.ч. Защитена местност „Кайлъка“ и Природна забележителност „Пещера Разбитица“.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Един от съществените елементи при реализирането на инвестиционния проект е да осигури безопасност, както на работещите на обекта, така и за живеещото в района на трасето население за периода на строителството и експлоатацията на предвидените участъци за изграждане на трета лента.

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на обекта са общите и локални вибрации, прахът, токсичните вредности, шумът, неблагоприятният микроклимат, физическото натоварване.

Рискът за населението ще бъде различен по степен в зависимост от близостта на пътя до обитаеми сгради. Дискомфорт ще се получи основно в периода на активно строителство (денем), при неблагоприятни атмосферни условия.

Основните фактори, рискови за здравето на населението, живеещо в близост до трасето, ще са шумовото и прахово замърсяване при експлоатацията на обекта. В момента, с функционирането на пътя, трафика от него преминава през централните части на гр. Плевен, като с реализацията на проектния обходен път се очаква населението да бъде експонирано на шум и прах в по-малка степен от настоящото положение и да се повиши безопасността на пътния транспорт в района.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Предвид началната фаза на проектиране - идеен проект, все още не е уточнено засягането на обекти от културното наследство. Предстоят съгласувателни процедури с Министерство на културата, като ще бъдат предприети всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

5.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

Предмет на инвестиционното предложение е извеждане на транзитния трафик от централните части на гр. Плевен, посредством изграждане на нов обходен път.

По време на строителството на обекта ще се ползват съществуващи пътища от републиканската и общинската пътна мрежа, което ще наложи временна промяна в организацията на движение по тези пътища.

Също така, при необходимост, ще бъдат прокарани и временни пътища (без трайна настилка) за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Локалоното разположение на разглеждания пътен обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане 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/:

За изграждането на пътя ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, бетон, стоманени пръти, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват земни маси за профилиране на пътното тяло, разнорънест скален материал за изграждане на пътната настилка, както и вода за приготвяне на различните бетонови смеси и корекция на влажността на влаганите земните маси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от изпълнителя на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за строителни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

По време на експлоатацията на пътния обект не се предвижда използването на природни ресурси.

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

7.1. Емисии в периода на строителните работи:

Изпълнението на предвидените земни работи ще генерира прах с различен фракционен състав (ФПЧ₁₀, ФПЧ_{2.5}).

Използването на пътно-строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; прах с различен фракционен състав (PM₁₀, PM_{2.5}).

При полагане на пътната настилка ще се отделят пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните основни групи отпадъци:

В процеса на земните работи ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група: 17 05 „Почва (включително изкопана почва от замърсени места), камъни и изкопани земни маси“.

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителната техника, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътния обект, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от изпълнителя на обекта (по време на строителството) или от пътно-поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от Община Плевен, в границите на която се намира обходния път.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(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.):

Предвидените за използваните води по време на строителството са незначителни като количества и се очаква да бъдат оползотворени изцяло в технологичните процеси без формиране на отпадъчни потоци.

По време на експлоатацията на пътя атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством отводнителна система, която ще бъде разработена на следващ етап от развитието на проекта.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда 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):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството. Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатацията на пътя по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде намалена, чрез изкарване на тежкотоварния транзитен трафик от централните градски части чрез проектния обходен път.

Разглеждания обходен път не се класифицира като съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложение: Електронен носител, съдържащ ситуации на проектните варианти

С уважение;

ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ

Член на управителния съвет

на Агенция „Пътна инфраструктура“

Съгласували:

инж. Ася Чипева.....
Директор на дирекция ИПОП

д-р Нина Стоилова.....
Началник на отдел ОВОС и ОЕ

Ваня Начева.....
и.д. началник на отдел ТДТНП

инж. Теодора Семерджиева.....
Гл. експерт в отдел ТДТНП

Изготвил:
Мартин Кирилов.....
Гл. експерт в отдел ОВОС и ОЕ

26.02.2021г.

Писмото с приложенията ще бъдат
всодирани на ръка! МЗМ
Мартин Кирилов

Наша възможност за пътуване до Тевен,
предвид на което, моля писмото да бъде
изпратено по пощата! МЗМ
Мартин Кирилов