



MIZPP00H18SN

Město Hostivice

Husovo nám. 13, 253 80 Hostivice, tel.: 220397141, fax: 220982168

Vyřizuje: Čechová Dana

e-mail: cechova@radnice.hostivice.cz

Ministerstvo životní prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Ing. Špačková
Vršovická 65
100 01 Praha 10

31-01-2008 Počet listů/ příloh: 7

767X ENVI OP

Č.j.: 00206/08/ŽP/EIA

V Hostivici dne 31.1.2008

Věc: **Vyjádření MĚSTA HOSTIVICE**

k dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně“

Město Hostivice jako dotčený územní samosprávný celek podle § 3 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, uplatňuje podle § 8 zákona toto vyjádření k dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně:

I.

Konstatujeme, že realizace posuzovaného záměru výstavby vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně by způsobila zhoršení životního prostředí a nepříznivé dopady na zdraví lidí na území města bez souvisejících pozitivních efektů a z tohoto důvodu je proti zájmu města Hostivice. Město Hostivice s touto výstavbou zásadně nesouhlasí. Toto konstatování navazuje na řadu dřívějších nesouhlasných vyjádření k záměru schválených zastupitelstvem města Hostivice. Zařazením území dopravní plochy pro záměr výstavby dráhy RWY 06R/24L do územního plánu města Hostivice v roce 2005 zastupitelstvo města Hostivice nevyjádřilo souhlas s tímto záměrem, ale pouze naplnilo požadavek dotčeného orgánu státní správy ve snaze dosáhnout schválení jiných, pro město Hostivici zcela klíčových částí územního plánu.

Jsme přesvědčeni, že umístění letiště Praha-Ruzyně je nevhodné pro jakékoliv rozšiřování. Letiště těsně naléhá na Prahu a další města a obce, což odporuje trendu ve všech zemích EU, kde „stará letiště“ jsou postupně utlumována a budují se nové celky v dostatečné vzdálenosti od města. Takovýto postup volí např. Paříž, Berlín či Londýn. Zdůrazňujeme, že Praha i zástavba příměstských měst a obcí se bude v dalších letech nadále výrazně rozrůstat a přibližně do 20 let se letiště Praha-

Ruzyně může dokonce stát letištem „uvnitř“ města. Umístění ruzyňského letiště tedy nemá budoucnost. Strategické rozhodnutí o dlouhodobějším výhledu rozvoje letecké dopravy v České republice je nezbytné udělat již nyní a ne až v situaci, kdy se proinvestují další miliardy na rozvoj letiště Praha-Ruzyně.

Přeložená dokumentace zároveň přeceňuje význam letiště Praha-Ruzyně, když ho považuje za druhé nejvýznamnější ve střední Evropě po Vídni. Ve skutečnosti je ve střední Evropě je několik významnějších letišť než Praha, a to v pořadí Frankfurt a. M., München, Zürich, Wien, Düsseldorf, Berlín a Hamburg. Prognóza rozvoje letiště Praha-Ruzyně navíc vychází ze současného stavu, kdy ČR nemá s ostatními zeměmi Evropy (západní) vyhovující železniční spojení. V zemích s provozem vysokorychlostních vlaků již výkony letišť (mimo hlavních terminálů s vysokým podílem transkontinentálních letů) stagnují. V rostoucím trendu pohybů letadel a přepravených cestujících dále není zohledněn rozvoj regionálních letišť a zejména záměr využívat letiště ve Vodochodech pro nízkonákladové letecké společnosti.

Všechna i méně významná letiště ve střední Evropě mají kolejové napojení (většinou S-bahn). Důležitý pro návaznou dopravu není ani tak výkon letiště jako počet pracovních příležitostí v jeho zóně. Spokojit se s tvrzením, že dopravní obsluhu lze zabezpečit autobusy, je systémový nesmysl a jen provizorní řešení již v současné době. Přibližně 50 % cestujících směřuje mimo Prahu a z naprosté většiny používají železniční dopravu. Pro dlouhodobou úspěšnost letiště i bez navyšování počtu cestujících je nezbytné jeho přímé spojení s centrem Prahy (hlavním nádražím) komfortním kolejovým prostředkem, tedy se sezením naprosté většiny cestujících.

II.

Nesouhlasíme se způsobem zpracování dokumentace a **požadujeme**, aby byla dokumentace podle § 8 odst. 5 zákona vrácena oznamovateli k přepracování a doplnění. Dokumentaci vytykáme zejména tyto nedostatky:

- a) **Rozvoj letiště Praha-Ruzyně není posuzován komplexně, procesu EIA jsou podrobovány jednotlivé stavby, ale není vyhodnocen rozvoj jako celek. K budování letiště byla zvolena tzv. salámová metoda. Rozdělením hluku z leteckého provozu a hluku z pozemních operací letadel (pojízdní, motorové zkoušky apod.!) do dvou samostatných posouzení procesem EIA může dojít podle našeho názoru k zásadnímu zkreslení údajů o celkové hlukové zátěži v okolí letiště a odkaz na posuzování těchto forem hluku podle různých předpisů považujeme za čirý alibismus. Výpočet pozemního hluku z letiště a jeho současného působení s leteckým hlukem a hlukem z dalších zdrojů není proveden. Výstavba motorového stání vybaveného protihlukovými opatřeními je pouze předpokládána, ale nikoliv garantována.**
- b) **Tvrzení, že bez realizace nové dráhy bude nutné zvýšit provoz na dráze RWY 13/31 a dále obnovit provoz na odstavené dráze RWY 04/22, jejíž osa vede přímo přes centrum Hostivice, považujeme za zcela nepřijatelný nátlak a důrazně se proti němu ohrazujeme.**
- c) **Provoz dráhy RWY 06R/24L, resp. celého letiště, je vyhodnocen pouze v jediné variantě, která je označena za nejvýhodnější i z hlukového hlediska. Vyhodnocení jiných provozních variant však není doloženo, takže projednávanou dokumentací nelze prokázat, zda je tvrzení o minimalizaci dopadů při navrženém režimu opodstatněné.**
- d) **Provoz dráhy RWY 06R/24L je posuzován k roku 2012, kdy se předpokládá zprovoznění stavby, a srovnáván se situací, pokud nebude nová dráha realizována. Návrhový počet cestujících k roku 2012 je 15,4 milionu ročně, což se podle dokumentace blíží limitní hodnotě pro stávající dráhový systém. Nová dráha je však budována s perspektivou dalšího zvyšování počtu cestujících, a to na 21,2 milionu v roce 2020, ale dopad takového nárůstu provozu na životní prostředí není v dokumentaci (s výjimkou návrhu ochranného hlukového pásma) vůbec posuzováno! Kapacita dráhového systému je navíc ještě vyšší, než předpokládaný počet cestujících a pohybů letadel v roce 2020. Považujeme za zcela zásadní, aby dopady**

provozu letiště Praha-Ruzyně jako celku a zejména provozu dráhy RWY 06R/24L byly vyhodnoceny k cílovému stavu (tj. pro maximální kapacitu rozšířeného dráhového systému) a v případě, že toto vyhodnocení ukáže nepřijatelnou zátěž životního prostředí v okolí letiště, aby byla stanovena maximální úroveň provozu, která je přípustná s ohledem na zachování přijatelných podmínek v okolních městech a obcích.

- e) Dokumentace sice „garantuje“ dopisem generálního ředitele vyloučení nočního provozu na dráze RWY 06R/24L kromě případů, kdy bude uzavřena dráha RWY 06L/24R, z údajů o charakteristickém letovém dni v příloze č. 14, které sloužily pro návrh ochranného hlukového pásma, však vyplývá, že na této dráze se bude odehrávat 8 % nočních pohybů. Za předpokladu, že nová dráha bude provozována pouze při odstávce stávající dráhy, lze dopočítat, že tyto odstávky budou trvat průměrně 29 dnů ročně. Jsme přesvědčeni, že zatímco v normálních podmínkách bude hluková zátěž pravděpodobně nízká, během měsíčního soustředění provozu na tuto dráhu budou hlukové limity zásadně překračovány. **Tato situace, kdy měsíc ročně bude na dráhu RWY 06R/24L směřován veškerý noční provoz, však není nijak vyhodnocena a nejsou posouzeny její dopady na zdraví obyvatel. Údaje o maximálních hladinách hluku nejsou v kapitole 8 přílohy č. 13 dokumentace zpracovány s odkazem na to, že dráha bude v noci mimo provoz, což neodpovídá tvrzením v jiných částech dokumentace.**
- f) Dokumentace se zabývá detailněji dopadem provozu na dráze RWY 06R/24L v Jenečku a zvláštní pozornost věnuje třem domům v ulicích Na Samotě a Nad Jenečkem. Zatímco dům Na Samotě se podle návrhu ochranného hlukového pásma uvedeného v příloze č. 14 oznámení nachází v navrhované zóně se stavební uzávěrou z důvodu leteckého hluku, domy v ulici Nad Jenečkem leží mimo tuto zónu. Návrh stavební uzávěry přitom podle textu na stranách 6 a 21 v příloze č. 14 znamená, že ochranu obyvatel před leteckým hlukem nelze řešit obvyklými prostředky stavební akustiky. **Dokumentace však zcela ignoruje, že v zóně se stavební uzávěrou, tedy s extrémním hlukovým zatížením, se podle výkresů v citované příloze nacházejí nejméně 4 další domy a zahrádkářská kolonie v Jenečku v ulici 9. května, a nenavrhuje v této oblasti žádné řešení!**
- g) Dokumentace obsahuje zásadní chyby ve vyhodnocení dopadů, např. v tabulce na stranách 181 a 182 hlavní zprávy se tvrdí, že realizací dráhy 06R/24L dojde ke snížení hlukové zátěže v Jenečku oproti stavu bez nové dráhy. Ve skutečnosti je Jeneček v současnosti zasažen hlukem minimálně a po výstavbě nové dráhy by se zátěž významně zvýšila.
- h) **Za metodicky chybný považujeme způsob vyhodnocení vlivů emisí do ovzduší na okolí stávající dráhy a srovnání s prostorem předpokládané výstavby.** Zatížení v okolí stávající dráhy bylo vyhodnoceno z měření v Přední Kopanině, asi 2 km od prahu dráhy ve směru přistávání. Jsme přesvědčeni, že zátěž prostředí plynnými emisemi je mnohem vyšší v ose dráhy ve směru startů. **Požadujeme proto doplnit srovnání situace v Jenečku se situací pod osou dráhy RWY 06/24 ve směru startů, přibližně na území Jenče.** Toto posouzení bude provedeno pro všechny znečišťující látky, které jsou relevantní v emisích z leteckého provozu.
- i) Posouzení vyčísluje náhrady (ceny) za kácené stromy, nezabývá se však vyčíslením nákladů za výkup nemovitostí a pozemků v bezprostředním okolí letiště (se železniční tratí Praha – Kladno, západně silničního okruhu kolem Prahy), které jsou pro bydlení i k rekreaci nevhodné.
- j) **Požadujeme zpracovat cenovou mapu pro území Hostivice v současnosti a vyhodnocení předpokládaných změn po případné realizaci dráhy RWY 06R/24L.**
- k) **Považujeme za nezbytné vyhodnotit v dopracované dokumentaci možné dopady zemního valu v plánovaném zeleném pásu severně od Jenečka na utlumení hluku z pozemních operací na letišti.** Požadujeme, aby byla vypočtena maximální výše valu s ohledem na navrhované roviny ochranných leteckých pásem a výpočet snížení hlukové zátěže byl proveden pro tuto velikost valu, případně pro nižší výšku valu, pokud bude prokázáno příslušnými výpočty, že val nelze z prostorových důvodů realizovat v maximální výšce.

Všechny uvedené výhrady k obsahu dokumentace považujeme za zásadní.

III.

Konstatujeme, že naše požadavky na doplnění dokumentace nebyly naplněny v těchto bodech:

- a) Nebyly vyhodnoceny další varianty provozu na doplněném dráhovém systému.
- b) Nebyl vyhodnocen dopad hluku na oblast Jenečka s použitím deskriptoru L_{Amax} . Tento nedostatek vylučuje, aby město Hostivice mohlo zodpovědně posoudit dopad záměru na životní prostředí a občany města.
- c) Nebyl akceptován požadavek na prověření výpočtu hlukové zátěže jinou nezávislou odbornou kancelář, nejlépe zahraniční.
- d) V příloze č. 16 je dopad na ornitofaunu přírodní památky Hostivické rybníky hodnocen jako zanedbatelný s tím, že větší dopady může mít náhlá změna hladiny hluku z jiných zdrojů. Není však vyhodnoceno, jak by ovlivnilo změnu hlukové zátěže zahájení výluky na dráze RWY 06L/24R a převedení veškerého provozu na novou dráhu RWY 06R/24 L právě v hnízdním období.
- e) Není vyhodnocen vliv záměru na hodnotu nemovitostí v územích postižených provozem letiště s odůvodněním, že se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku. Vhodným postupem by přitom mohlo být zpracování cenové mapy pro současnost a promítnutí předpokládaného vlivu případné realizace RWY 06R/24L do další mapy.
- f) Stanovení dokumentů, které závazně potvrdí platnost předpokladů, za kterých byl vyhodnocen vliv na životní prostředí, je nepřesvědčivé.

Z těchto důvodů zásadně nesouhlasíme s předloženou dokumentací.

IV.

V případě, že dokumentace nebude vrácena k přepracování a doplnění a nebude vydáno nesouhlasné stanovisko, **požadujeme naplnění těchto podmínek výstavby**, které se stanou součástí stanoviska MŽP k hodnocení vlivů a následně budou zapracovány do navazujících správních rozhodnutí:

- a) Podmínkou pro případnou výstavbu dráhy RWY 06R/24L je modernizace železniční tratě Praha – Kladno, včetně odbočky na letiště.
Odůvodnění: Modernizace tratě by zlepšila dopravní obslužnost území kolem letiště a přispěla tak ke snížení zátěže z jiných forem dopravy. V Hostivici je navíc podle již projednávané dokumentace spojena s realizací protihlukových opatření, která mají snížit hlukovou zátěž z železniční dopravy i proti současnému stavu. Zejména v nejvíce postiženém Jenečku realizace železničních protihlukových opatření přispěje ke snížení celkové hlukové zátěže.
- b) Před případným vydáním územního rozhodnutí pro stavbu RWY 06R/24L Letiště Praha, s.p., definitivně dohodne s majiteli postižených domů v Jenečku v ulicích Nad Jenečkem, Na Samotě i 9. května způsob dalšího užívání těchto domů nebo jejich vykoupení ze strany letiště a zajištění náhradního domu srovnatelné kvality, a to v řešení, které si zvolí tito obyvatelé, a toto řešení bude realizováno.
Odůvodnění: Do Jenečka zasahuje návrh stavební uzávěry vyhlášený s odůvodněním, že zajištění přípustné úrovně hluku nelze řešit obvyklými prostředky stavební akustiky. Město Hostivice proto bezpodmínečně trvá na tom, že řešení pro obyvatele těchto domů musí být nalezeno a uskutečněno před zahájením stavby nové dráhy.
- c) K zásobování stavby budou využity komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice. Zásadně nesouhlasíme se zásobováním západní části staveniště po komunikaci vybudované v rámci výstavby přeložky silnice I/6, které je zmíněno v textové části a zakresleno ve výkrese stavby. Doporučujeme ve spolupráci s investory komerční zóny kolem rychlostní silnice R6 vybudovat mimoúrovňové křížení se silnicí R6 v poloze určené platným

územním plánem města a stavbu letištní dráhy obsluhovat z této křižovatky po obslužné komunikaci vybudované v trase určené územním plánem.

Odůvodnění: Uvedená komunikace je polní cesta, která bude sloužit k zajištění přístupnosti zemědělských pozemků severně od silnice R6 a výhledově může být částečně přeměněna na místní komunikaci v komerční zóně s tím, že doprava z této zóny bude podle územního plánu směřována východním směrem na křižovatku se silnicí R6 a nebude zatěžovat stávající obytnou zástavbu. Tato cesta je napojena na silniční síť podjezdem pod železniční tratí a Cihlářskou ulicí, která má malou šířku a je obklopena domy velkého stáří (konec 18. století, ochranné památkové pásmo). Tato ulice vyhovuje pouze pro místní potřebu a její využití pro zásobování stavby je nepřijatelné. K zásobování staveniště musí být nalezena cesta vedoucí zcela mimo zastavěné území města. Jako akceptovatelné se jeví vybudování dopravní infrastruktury v komerční zóně kolem silnice R6 a její využití k zásobování staveniště.

- d) Trváme na odkanalizování části letištního prahu THR 06 do letištního kanalizačního systému. Uvažované odvedení těchto vod do odvodňovacího systému silnice R6 a následně do Jenečského potoka zcela odmítáme. Navržené přečerpávání musí být realizováno tak, aby nemohlo dojít k neřízenému odtoku do povodí Jenečského potoka (zejména dostatečná kapacita čerpací jímky, provozní záloha čerpadla).

Odůvodnění: V dokumentaci je zmíněno, že oznamovatel jedná s ministerstvem dopravy o možnosti svést dešťové vody z části uvedeného prahu do kanalizace silnice R6. Jde o množství vod 3 000 m³/rok s výpočtovým odtokem pro návrh kanalizace 102 l/s. Jenečský potok je málo vodný, má nekapacitní koryto procházející zastavěným územím částečně po soukromých zahradách a každé zvýšení průtoků za dešťových srážek je škodlivé. Navíc je třeba předpokládat, že tyto dešťové vody budou zejména v zimním období kontaminovány a musely by být samostatně čištěny v nové čistírně kontaminovaných vod. Zpracovatel dokumentace toto řešení nedoporučuje, město Hostivice ho považuje za zásadně nepřijatelné.

- e) Požadujeme, aby při realizaci záměru byl zároveň vybudován na náklad investora pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města v území ohraničeném izofonou 60 dB podle vyznačení v územním plánu (nikoliv v oznámení a dokumentaci!). Trváme na umístění zemního valu vhodného tvaru do tohoto pásu a jeho osázení izolační zelení s tím, že tvar valu a druhová skladba výsadeb bude dohodnuta mezi městem Hostivice a Letištěm Praha, s.p.

Odůvodnění: Požadovaný pás izolační zeleně považujeme za opatření k částečnému snížení úrovně hluku v navazující zástavbě v Jenečku v ulicích 9. května a Novotného a zároveň za kompenzační opatření za kácené dřeviny na k. ú. Hostivice a Litovice. Tento záměr je plně v souladu s územním plánem města. Zemní val bude dále omezovat šíření hluku z pojezdů letadel a dalších operací do obytného území. Podmínky ochranného ornitologického pásma uvedené v dokumentaci nevylučují výsadbu zeleně, dojednáním druhové skladby by se mělo předejít nedorozuměním při realizaci valu a pásu izolační zeleně.

- f) Požadujeme umístění nejméně dvou monitorovacích čidel pro měření hluku v zastavěných částech města Hostivice, která budou součástí monitorovacího systému zajišťovaného provozovatelem letiště.

Odůvodnění: Tento požadavek umožní provozovateli letiště a zprostředkovaně i orgánům města kontrolovat dodržování dohodnuté hlukové zátěže a bude nástrojem k sankcionování leteckých společností, jejichž stroje porušením leteckých předpisů překročí stanovené hlukové hladiny.

- g) Požadujeme, aby po realizaci stavby bylo provedeno ověření skutečného stavu hlukové zátěže reálným měřením nezávislou akreditovanou laboratoří na náklad provozovatele letiště.

Odůvodnění: Zákres jednotlivých izofon vychází z matematického modelu s řadou zjednodušení ve vstupních podmínkách. Měření po zahájení provozu by mělo potvrdit platnost použitého modelu v reálné situaci.

- h) Požadujeme umístění stanice automatického imisního monitoringu ovzduší na území města Hostivice s tím, že místo bude stanoveno dohodnou mezi městem Hostivice a investorem. Tato stanice bude provozována buď ve státní síti monitoringu ovzduší, nebo v režii provozovatele letiště.

Odůvodnění: Monitorovací stanice umožní hodnotit stav ovzduší a jeho ovlivnění leteckým provozem. Nesouhlasíme s tvrzením, že monitorovací síť bude vybudována podle potřeb letiště bez ohledu na požadavky jednotlivých obcí.

- i) Trváme na zajištění neomezené přístupnosti na obslužnou polní cestu, která kříží západní výběžek areálu letiště s naváděcími světly, což je v současnosti dostatečně zajištěno navrženým mimoúrovňovým křížením obou cest.

Odůvodnění: V některých výkresech v dokumentaci je část cesty v místě křížení s areálem letiště zahrnuta do oploceného areálu, i když se počítá se zachováním volné přístupnosti na tuto cestu. Požadavek je uveden proto, aby byla zajištěna realizace i přes jistý nesoulad mezi jednotlivými částmi dokumentace.

- j) Požadujeme vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty. Dále doporučujeme doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s terminálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště a zvážit umístění veřejně přístupné účelové komunikace po celém obvodu letiště.

Odůvodnění: Požadovaná cesta umožní využívání severní části katastru města pěšími a cyklisty a usnadní spojení s Dobrovízi a dalšími obcemi, které jsou od Hostivice odděleny nepřístupným areálem letiště.

- k) Požadujeme stanovit, že skládku zeminy cca 350 m severně od prahu dráhy 06R na pozemku 1218/53, k.ú. Hostivice odstraní investor stavby na svůj náklad.

Odůvodnění: Na straně 53 oznámení je uvedena informace o této skládce (mezideponii) zeminy. Skládka zasahuje na pozemky města, k čemuž došlo bez souhlasu vlastníka pozemků. Město Hostivice proto odmítá nést náklady na odstranění materiálu, který byl na pozemky uložen bez jeho souhlasu. Odstranění se provádí v zájmu investora, který by měl nést příslušné náklady, pokud úhradu nezajistí od původce tohoto stavu.

- l) Trváme na požadavku, aby upřesněný návrh opatření ke snížení hluku byl zapracován do závazných podmínek v povolení stavby. V návrhu je třeba upřesnit zejména neurčité pojmy, např. „... dráha bude využívána převážně...“. Dále požadujeme, aby garance těchto podmínek byla zajištěna dalším vhodným způsobem, například smlouvou mezi městem Hostivice a provozovatelem letiště.

Odůvodnění: Garantování podmínek provozu na letišti a protihlukových opatření dopisem generálního ředitele, který má být závazný i pro právní nástupce Letiště Praha, s.p., považujeme za zcela nedostatečné. Pochybujeme, že takovýto závazek by se vztahoval na provozovatele letiště i po jeho připravované přeměně na akciovou společnost a privatizaci. Požadujeme proto jiné způsoby garancí, od kterých očekáváme větší záruku dlouhodobé platnosti.

- m) Požadujeme, aby protihluková okna byla instalována na všech domech v Hostivici, kteří o to projeví zájem, bez ohledu na rozsah navrženého nebo později vyhlášeného ochranného hlukového pásma.

Odůvodnění: I když nedojde k překročení hlukové zátěže vyjádřené hladinami ekvivalentního hluku pro charakteristický letový den, budou občané Hostivice pociťovat zátěž způsobenou hlukem letadel. Výměnu oken za protihluková na celém území města proto považujeme za oprávněný požadavek na snížení dopadů provozu letiště.


Všechny tyto podmínky považuje město Hostivice za zásadní a případně je doplní o další po požadovaném doplnění a přepracování dokumentace hodnocení vlivů podle druhé části tohoto vyjádření.

V.

Vyjádření k návrhu ochranného hlukového pásma ponecháváme na další samostatné jednání s Letištěm Praha, s.p. Ve shodě s textem v dokumentaci považujeme tento návrh pouze za pracovní podklad pro další jednání.

Toto vyjádření schválilo Zastupitelstvo města Hostivice na svém zasedání dne 28. ledna 2008.




Iva Koptová
starostka města Hostivice