



## Daň za život

Na konci letních prázdnin byly zavedeny parkovací zóny v další zhruba třetině metropole, a to v Praze 5, Praze 6, Praze 8 a také v druhé polovině Prahy 3.

Zpočátku velmi nejasná situace krátce po zavedení nových parkovacích zón se začíná postupně vyjasňovat a odkrývá falešná hesla politiků, kteří před zavedením zón pěli ódy na dobro a péči činěnou občanům umožněním rezidentům parkování v místě jejich bydliště.

Podmínky a pravidla parkovacích zón v jednotlivých městských částech se liší a pro uživatele se tak stávají nepřehlednými. Vysvětlit pravidla parkovacích zón mimo-pražským návštěvníkům jednoduše prostě nelze.

Možnost vlastnit oprávnění pro parkování ve více městských částech, respektive zavést tzv.

„celopražskou parkovačku“, o tom není vůbec uvažováno - zatím. Přitom moci zaparkovat ve více zónách, alespoň v těch sousedních městských částech, zvláště pro občany, kteří žijí poblíž hranic jednotlivých městských částí, je prakticky každodenní potřebou.

Parkovací zóny jsou dalším důkazem toho, jak je participace občanů nezbytná prakticky ve všech důležitých oblastech života města.

### Bez mobilního internetu?

#### Neparkuješ!

Velká skupina občanů není prostřednictvím mobilní aplikace jako jediné možnosti úhrady schopna parkovné platit - ne každý občan má mobilní telefon připojen k internetu.

Musí existovat i jiný dobře dostupný způsob uhrazení poplatku za parkování.

*(pokračování na str. 3)*

## Když chybí strategie

Dlouhodobý plán rozvoje, který přesahuje několik volebních období, by měl být základním koncepčním dokumentem každé obce či městské části. Bohužel Praha 5 žádnou strategii svého rozvoje nikdy neměla a nemá ji dosud. Dlouhodobý plán rozvoje má být nejen základem pro územní plán, ale má i stanovit cíle a priority např. v dopravě, školství, kultuře, sociální oblasti, veřejném prosto-

ru, sportu. Je zároveň mimo jiné základním předpokladem ke kvalitnímu zpracovávání rozpočtových výhledů.

Neexistence uceleného koncepčního dokumentu vede často k chaosu a nemožnosti dospět při řízení městské části k optimálním výsledkům. V naší městské části to lze asi nejlépe demonstrovat na novém Barrandově. Radnice zadala vypracování studie, jak by měla

*(pokračování na str. 4)*

## Politické kotrmelce na Pětce

Na jaře letošního roku vznikla na radnici městské části Prahy 5 nová koalice. Po nezdařeném puči v létě 2015 v podání zastupitelů z ANO 2011 a Strany zelených, se představitelé zmíněných stran tentokrát domluvili na spolupráci se stranami TOP 09, ANO 2011, ODS a stranou Patrioti. A když se teplého místečka odmítl vzdát dosavadní místostarosta V. Šolle (KDU-ČSL), ke koalici se nakonec přidala i KDU-ČSL.

Do rady městské části tak zasedli vedle stávajícího starosty R. Klímy a radních P. Richtera a V. Čahoje (všichni z TOP 09), jak zkušený matadoři P. Lachnit (ANO 2011), L. Herold (ODS), T. Homola (Patrioti), tak i úplní nováčci jako jsou M. Slabý a J. Trojánek (oba z ANO 2011).

Bylo by naivní očekávat okamžité změny v chování rady, ale určité náznaky tu již jsou. K tomu pozitivnímu určitě patří zlepšená práce výboru územního rozvoje pod vedením Ing. arch. Z. Hamanové (snad se dočkáme i zastavení problematické stavby v oblasti Na Farkáně). Naopak radou schválený pronájem dětského hřiště na Hořejším nábřeží pro výstavbu vyhlídkového kola, nebo nákupní výlet zastupitelů do Číny (viz str. 5) se s kladnými ohlasy občanů nesetkaly.

Můžeme společně doufat, že snad konečně jednou budou změny k lepšímu a pokud ne, tak za necelé 2 roky si je ve volbách můžeme vynutit.



Karel Bauer  
předseda SNOP 5

# Úřad nekoná, škoda narůstá.

Když v r. 2015 zahájil developer výstavbu bytového domu ve vilové čtvrti na Barrandově, 19 občanů z okolních vil vyzvalo stavební úřad k zastavení černé stavby a k jejímu odstranění.

Stavební úřad MČ Praha 5 se stejnou arogancí, s jakou kdysi stavbu povolil v rozporu s územním plánem a v rozporu s vyhláškou o památkové zóně Barrandov, vyloučil všechny stěžovatele (včetně přímých sousedů!) z okruhu účastníků řízení. Stížnost na nesprávný postup pak zamítl. Magistrát následně rozhodnutí Stavebního úřadu MČ Praha 5 zrušil. Beton se ovšem lije dál.

Argumentem, kterým sousedé, a nejen oni, žádají, aby stavba byla zastavena, je mimo jiné zaniknutí kontroverzního stavebního povolení z roku 2009 nezahájením stavby ve dvouleté lhůtě. Fiktivní zahájení stavby z konce roku 2011 bylo prokazováno dodatečně upravenými dokumenty. Provedená drobná stavební práce nebyla součástí projektu, a tudíž byla zcela ji-

nou a nepovolenou stavbou. Navíc si stavební úřad neověřil, že osoba, jež údajně jako stavebník stavbu zahájila a zahájení stavby ohlásila, ve skutečnosti nebyla držitelem stavebního povolení, ani stavebníkem,



ani vlastníkem pozemku. Nemohla tedy stavbu zahájit ani formálně.

Dále stavební úřad dělá chybu, když postupuje podle znění nového stavebního zákona, ačkoli má i dnes postupovat podle znění stavebního zákona platného v době zahájení řízení. Z toho přímo plyne, že úřad nesmí vydat žádné povolení změny stavby před dokončením, a ani kodační souhlas, pokud není v platnosti územní rozhodnutí. A to soud pravomocně zrušil.

Stavební úřad MČ Praha 5 kupil

chybu na chybu a soud i magistrát po něm musel jeho rozhodnutí rušit. Tři čtvrtě roku předkládají sousedé stavby i jejich právníci důkazy i právní rozборы a posudky. Stavební úřad stále nekoná a svou nečinností tak pomáhá v památkové zóně vyrůst obrovské stavbě na místě, kde by v souladu s vyhláškou hl. města Prahy č. 10/1993 Sb. směla stát jen stavba o max. velikosti původně zbourané vily a tedy o zastavěné ploše do 120m<sup>2</sup>.

Pokud si úředníci myslí, že stavbu dodatečně povolí nebo zkolaudují, pak by se měli poučit z předchozího rozhodnutí soudu a počítat s tím, že takové jejich rozhodnutí bude opět zrušeno. A co se stavbou, jež z rozhodnutí soudu nebude moci být uvedena do užívání?

Pokud si MČ Praha 5 vydržuje úředníky, kteří problém neřeší včas a nechají škodu narůstat, měla by si již teď začít vytvářet finanční rezervu na odstranění veškerého betonu z území, na kterém se nesmí stavět.

*Ing. Milan Kryl*

*Za Spolek na ochranu Barrandova*

## Není charita jako charita

Letošní rok v polovině září se opět konal v Motole charitativní golfový turnaj. Radní naší městské části schválili na jeho pořádání vyplatit částku do 260.000 Kč. Přítomní hráči a hosté pak vybrali 118.100 Kč na pomoc závažně nemocným dětem. Šek předával, jak jinak, starosta MUDr. Radek Klíma. Pro srovnání v loňském roce zaplatila Praha 5 částku 197.787 Kč a na charitu se vybralo 73.100 Kč.

Pomáhat nemocným dětem je určitě chválné, ale kdyby starosta a ostatní hráči oželeli, že si zahrají golf zadarmo, mohlo jít jen

za poslední dva roky na pomoc pravé, navrhuji, aby každý hráč



nemocným dětem cca 450.000 Kč místo 191.200 Kč.

Jestli bude starosta Radek Klíma trvat na tom, že golfový turnaj je to

včetně starosty zaplatil startovné např. 500 Kč. Zbytek na důstojné zorganizování turnaje by doplatil Golf Club Praha, vždyť mu Praha 5 pronajala v minulém období pozemky na 50 let. Ceny pro vítěze v hodnotě několika tisíc Kč by věnovala radnice, která by též přispěla na charitu.

Opět by na tom vydělaly nemocné děti.

Jaromír Nikl



## Co by parkovací zóny mohly přinést dobrého?

Parkovací zóny se jeví jako přirozený způsob, jak zajistit dostatek parkovacích míst pro rezidenty, zejména v centru města. Jejich další rozšíření na vnitřní část městského silničního okruhu by přispělo ke zkliďnění automobilové dopravy.

Ke snížení dopravní zátěže, tedy i k určitému zlepšení životního prostředí určitě dojde, pokud zejména mimopražští řidiči, kterých každý den do Prahy přijíždí obrovské množství, budou nuceni svá vozidla odstavit na okraji Prahy nebo rovnou zvolí dopravu vlakem či autobusem.

### Co parkovací zóny přinesly?

#### Především „daň za život“.

Pokud si pamatujete legendární sérii filmů o Fantomasovi, možná si vzpomenete na jeden z jeho nápadů – daň za život. Zamysleli-li se nad podstatou věci, tak nejde o průměr až tak vzdálený. V dnešní době je automobil pro pracovního člověka, rodiče, atd. občas prostě nutností. Při převažujícím charakteru zástavby, zejména v centrální a střední části Prahy, bytovými domy musí automobily stát na veřejném prostranství, jiná možnost prostě není. Zpoplatnění, neboli zdanění jejich stání na ulici tedy v principu není ničím jiným než novou daní – daní za život.

Výše poplatku za parkování pro první automobil vlastněný rezidentem, občanem s trvalým pobytem v dané oblasti, ve výši 1200 Kč/rok je nehorázně vysoká vzhledem k nákladům. Fakt, že půjde pro město o ziskovou záležitost je zřejmý už od počátku. Městské části ve svých rozpočtech již předem počítají se zisky z provozu parkovacích zón v řádech až desítek milionů Kč. Žádná nová daň za život by zaváděna být neměla, poplatky

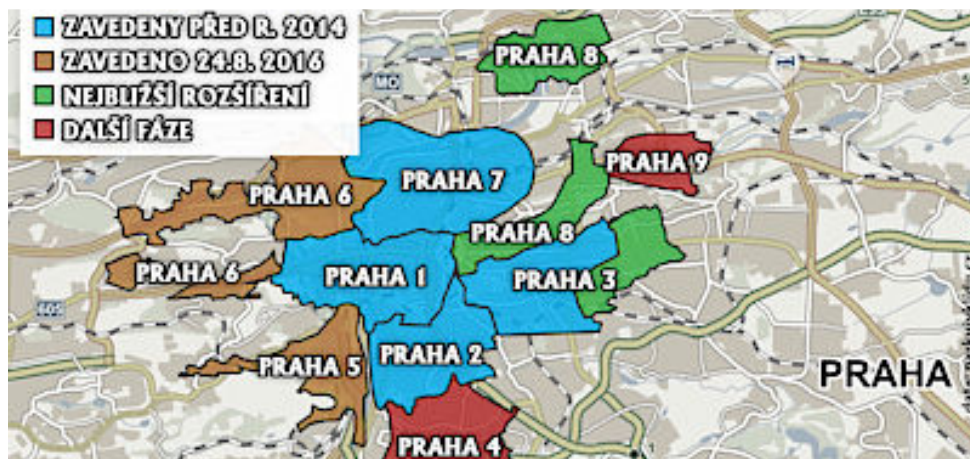
z parkovacích zón by měly uhradit jen nezbytné náklady, a v dalším roce by mělo pravidelně docházet k aktualizaci výše ročního poplatku tak, aby tento pouze uhradil nezbytné náklady. Pak by se jednalo o poplatek za službu a nikoliv o novou daň, jež zavedením zón byla na občany uvalena, a to ještě jen na některou skupinu občanů. Rozumějme na ty, kteří „mají smůlu“, že v dané oblasti bydlí.

To, že prahnutí politiků po penězích občanů nemá žádných mezí, dokládá výše poplatků za automobily vlastněné rovněž rezidenty, avšak právníckými osobami. Zde se ceny pohybují od 12.000 Kč/rok za jeden automobil. Jde o diskrimi-

dokládá přístup k věci - prý se nedá očekávat, že počet rezidentních oprávnění dál poroste. Takovéto tvrzení považuji za naprostý nesmysl. Například na Smíchově probíhá nebo je připravována rozsáhlá bytová výstavba v prostoru bývalého nákladového nádraží a lihovaru. Lze předpokládat, že počet rezidentních oprávnění dále poroste.

### Společný jmenovatel nedostatků

Parkovací zóny by mohly občanům přinést i mnoho pozitivního. Jednotným celopražským systémem parkovacích zón by bylo možné zajistit občanům dostupné parkování nejen v místě jejich bydliště a za mnohem nižší cenu odpovídající vynaloženým nákla-



naci, nerespektování Základní listiny práv a svobod, kterou nelze tolerovat. V médiích se objevili informace, že právě z těchto důvodů se již chystají žaloby. Tak doufejme že budou úspěšné a že právo a spravedlnost nedostanou „na frak“.

### Držitelů oprávnění je více než míst na parkování

V polovině října 2016 provozatelé pražského parkovacího systému zveřejnili první informace z provozu systému. A hned šlo o závažná zjištění, dokazující jak moc byli politici motivováni k maximálnímu výběru nové daně. V Praze 5 se prodalo 7605 parkovacích oprávnění, projekt však počítá jen s 7056 parkovacími místy. Reakce správce parkovacích zón jen

dům, a také bez diskriminace formy vlastnictví automobilu. Problém parkovacího kolapsu těsně za hranicí zóny je řešitelný jejich rozšířením, zejména v blízkosti dopravních uzlů MHD. Že má počet parkovacích míst vyhrazených rezidentům v daném místě odpovídat jejich počtu je záležitostí zdravého rozumu.

Na společný jmenovatel všech nedostatků stále narážíme: při vytváření systému pražských parkovacích zón už od počátku, stejně jako i v jiných tématech, je nezbytná participace občanů jako protiváha partajních politiků celostátně působících stran a jejich zájmů. Zasazujeme se za ni, avšak kladený odpor je velmi tuhý.

Petr Bervid

vypadat zástavba území v souvislosti s plánovaným prodloužením tramvajové trati.

Developeři, jako je Finep a Ekospol, mají však své stavební projekty a stavební úřad povoluje jejich stavby bez ohledu na nějakou nedokončenou studii. Samozřejmě se postupuje vyzkoušenou a osvědčenou salámovou metodou, tedy po etapách bez znalosti celku. U jednotlivých etap udělí stavební úřad developerům ještě výjimky z územního plánu a rozhořčeným občanům se pouze vysvětlí, že žádné prostory pro občanskou vybavenost, jako jsou obchody, služby apod., nejsou právě v těchto do-

mech zapotřebí. Že by se nejdříve měla postavit tramvajová trať a až pak by mělo dojít k zástavbě kolem ní, netrápí ze zainteresovaných už vůbec nikoho.

Obdobně se vyvíjí i situace kolem výstavby Smíchov City od Sekyra Group. I laik by čekal, že před zástavbou území se nejdříve vyřeší modernizace zastaralého nádraží Smíchov, a že bude vyřešena problematika dopravy a řešena potřeba škol.

Díky iniciativě našeho spolku SNOP5 a dalším aktivním občanům se možná podaří nepříznivý vývoj otočit. K notoricky známým potížím s developery přistupuje i nedosta-

tek budoucích kulturních a školských zařízení, nerealizovaná výstavba nových malometrážních bytů pro sociálně potřebné, nevyřešené problémy s dopravou atd.

Nakonec zbývá otázka, zda je neexistence strategického plánu rozvoje v Praze 5 výsledkem neschopnosti a lhostejnosti dříve zvolených zastupitelů nebo zda je to něčí záměr? Stávajícím zastupitelům můžeme do druhé poloviny jejich volebního období vzkázat: „POZDĚ je lepší než NIKDY“.

*Jiří Vejmělka*

## Zájezd do Číny

Už podruhé v tomto volebním období vyrazili zastupitelé pod vedením starosty Radka Klímy (TOP 09) na takzvanou služební cestu do Čínské lidové republiky. Zájezd se

strana na základě Memoranda vzájemné spolupráce podepsaného mezi Městskou částí Praha 5 a městem Panyu v květnu 2015 prý již podruhé pozvala českou stranu

V době, kdy se Čína stává pro naši republiku stále významnějším obchodním partnerem, je podpora ze strany zastupitelů Prahy 5 nepřehlédnutelná. Zvláště, když předpokládané náklady na cestu, které ponese Praha 5, mají být nejvýše 223 000 Kč. To přeci není moc, když vezmeme v úvahu, že Panyu je od Prahy vzdáleno něco kolem 8 700 km. Věříme, že se vybraným zastupitelům v Číně líbilo a doufejme, že není všem dnům konec.

Starosta Jančík navazoval partnerské vztahy pouze v rámci Evropy, to starosta Klíma posunul partnerství do Asie. Vzhledem k tomu, že do konce volebního období zbývají ještě dva roky, můžeme se těšit na nějaká další překvapení. Alespoň jeden světadíl by to ještě chtělo přidat. Koalice to jistě bez rozpaků podpoří.

*Karel Bauer*



uskutečnil ve dnech 21. - 27.10. a starostu tentokrát doprovázeli zastupitelé Radomír Palovský (TOP 09), Viktor Cais (ANO 2011) a Martin Frélich (ODS). Čínská

návštěvu. To se přeci nedá odmítnout. Zejména, když účelem je podpora podnikatelských subjektů (zřejmě z Prahy 5) a jejich propojení s čínskými protějšky.



# Se Zmizelou Prahou po smíchovské náplavce

V souvislosti s plánovaným umístěním obřího ruského kola se v posledních měsících ve všech periodikách sledujících novinky na Praze 5 píše o tzv. smíchovské náplavce. Míněn je tím levobřežní úsek komunikace při Vltavě mezi mosty železničním a Palackého, od roku 1880 úředně nazývaný Hořejší nábreží. Ať už jsou představy či návrhy jednotlivých politických uskupení a jejich reprezentantů ve věci

nakladatelstvím Paseka.

Těžko bychom mohli začít jinak než úvodním dílem Vltavy a jejích břehů (2015), jehož autorkou je předsedkyně Klubu Za starou Prahu a kurátorka sbírky starých fotografií v Muzeu hlavního města Prahy Kateřina Bečková. První v knize otištěnou fotograficky znamenanou událostí na smíchovské náplavce je montáž parníku Praha v roce vzniku Praž-

tech minulého století. V živé paměti mají Smíchováci patrně také projekt Riverside Court s věží podle návrhu autora Zlatého Anděla Jeana Nouvela, jehož realizaci pohřbily v roce 2002 povodně. Nyní má na tomto místě vyrůst údajně méně rušivý čtyřhvězdičkový River Terrace Hotel. Necháme se překvapit.

Půjdeme-li kousek dál k Palackého mostu po tzv. podběří,



zainteresovaných jakékoliv, jedno je jisté: tato oblast je pro zábavu přímo předurčena. Dokazuje to nejen současnost, ale zejména minulost. Zatímco dnes se jedná z větší části o prostor určený k hrám těch nejmenších a pro dospělé zůstává k využití jen poměrně krátká promenáda a v teplém období roku je možnost shlédnout ve večerních hodinách filmy Výletního kina Smíchov. Před mnoha desítkami let to tu opravdu žilo. Koneckonců krátkou obrazovou retrospektivu si můžeme dopřát díky hned několika knižním svazkům z ediční řady Zmizelá Praha, vydaným pražsko-litomyšlským

ské paroplavební společnosti, jejíž půldruhé století existence jsme si připomněli právě loni. Nástupní plochy smíchovského přístaviště nebyly tehdy ještě zpevněné dlažbou a kamennou zdí, jak známe tato místa dnes. Tři další snímky zachycují původní jednokolejný železniční most o pěti polích z roku 1871, jeho demontáž a nahrazení mostní konstrukcí, která slouží do současnosti. V těsné blízkosti tohoto mostu směrem po proudu se pak v letech 1893–1999 nacházely smíchovské loděnice. Mnozí z nás si možná vzpomenu na vrak parníku Vyšehrad, který „kotvil“ pod mostem ještě v devadesátých le-

teré bylo dobudováno ve dvacátých letech, dojdeme k botelu Admirál, jenž byl doslova posazen na dno řeky v roce 1971. A právě v těchto místech měl Smíchov svou plovárnu, přezdívanou Špačkárna, která plnila svou funkci až do roku 1960. Je tedy vidět, že tzv. smíchov-

ská pláž, zřízená za starostování Milana Jančíka, měla z historického hlediska své opodstatnění. V souvislosti s vodními sporty zbývá ještě zmínit působení Veslařského klubu Blesk, jehož klubovna se nacházela vedle původní plovárny. Nábreží také každoročně od roku 1910 (s výjimkou let první světové války) sloužilo jako přirozená tribuna pro diváky Primátorek, které zde měly svůj cíl. To už jsme se ale částečně vnořili do Míkových Sportů a sportovišť (2011), ve kterých se blíže seznámíme s bohatou škálou aktivit Blesku, spojeného neodmyslitelně se jménem Josefa Rösslera-Ořovského, a prohlédne-

(pokračování na str. 6)

me si i klubovnu Českého Yacht Klubu, který se od Blesku odstěpil. Na několika stranách budou před smíchovskou náplavkou defilovat při závodech i slavnostních vyjížděcích nejrůznější plavidla.

Nyní se však přemístíme do vyšších partií nábřeží, kam nás zavedou nejen Divadla a divadelní scény (2014) Olgy Vlčkové, ale i společný literárně-obrazově-dokumentární počin Radima Kopáče a Josefa Schwarze Nevěstince a nevěstky (2013). Na ploše, kde se dnes nachází dětské hřiště, zakládá v roce 1891 Eliška Pešková, vdova po divadelním řediteli Pavlu Švandovi ze Semčic, smíchovskou Arénu. Dřevěná divadelní budova, postavená podle plánů smíchovského architekta a stavitele Miroslava Stöhra, pojala přes 600 sedících a 900 stojících diváků. Provoz zahájila 3. června téhož roku Dellingerovou operetou Don Cesar. V roce 1897 dostala dosud otevřená stavba první kryt – plachtu. K trvalému zastřešení a zave-

dení vytápění došlo o pět let později. V roce 1924 zakoupil divadlo Antonín Fencel, který jej rozšířil o šatny, kanceláře a dílny a na jevišti vybudoval bazén. To už bohužel stavbě zbývalo pouhých deset let existence. V roce 1938 objekt odkoupila obec a Aréna byla zbořena. V repertoáru svého času velmi úspěšného múzického stánku převažovala zpěvohra, zejména operety (Kráska z New Yorku, Krista z myslivny, Podzimní manévry, Bílý lev, Hoši z první legie, Růže ze Sibiře, Veselá vdova ad.). „K lehčím žánrům patřily ve smíchovské Aréně i lehčí dívky, které podobně jako tanečnice a zpěvačky dalších revolučních divadel sklouzávaly ke snadnějšímu výdělku, než byla dřina na divadelních prknech“. Tak či tak, faktem zůstává, že zdmi Arény prošla řada věhlasných jmen: Richard Branald, Vendelín Budil, Vlasta Burian, Leopolda Dostalová, František Filipovský, Ferenc Futurista, Ladislav Gabriel, Jaroslav Janáček, Ljuba Hermanová, Karel

Hruška, Jára Kohout, Vladimír Merhaut, Karel Moor, Fanda Mrázek, Jiří Sedláček, Miloš Smátek, František Smolík, Josef Šváb Malostranský, Blanka Waleská, Josef Wanderer, Marie Zieglerová a mnozí další. Více informací o podnikání Pavla Švandy ze Semčic, zakladatele divadelní tradice na Smíchově, je rovněž obsaženo v úvodu knihy Olgy Vlčkové.

Vraťme se ale na úplný závěr ještě jednou k onomu prvnímu dílu Vltavy a jejích břehů. Věděli jste, že ony „kobky“ v nábřeží, o jejichž budoucím využití se hodně hovoří, se odborně nazývají čapadla a jaký byl jejich původní účel? Kde stála barborka a k čemu sloužil nájezek? Kdy byla vybudována při Dětském ostrově plavební komora a že její součástí jsou základy pro pilíř mostu, který měl vést z Myslíkovy ulice? Pak tyto a mnohé další zajímavosti z historie té naší „smíchovské“ Vltavy na vás v knize již čekají.

*J. Boubín*

### Aktualita k záměru "Smíchov City"

Na mimořádném zasedání Výboru územního rozvoje (VUR) dne 1. 11. 2016 byla firmou Sekyra Group prezentována další verze zástavby bývalého nákladového nádraží. Nutno podotknout, že poslední verze je přijatelnější než ty předchozí. Díky setkání, které jsme uspořádali na toto téma již na jaře (9patrová zástavba), se občané začali o tento projekt více zajímat a tím donutili developera přijít s rozumnější verzí. Bylo by předčasné hned nad novým výtvořem jásat. Bude důležité ho důkladněji prostudovat a upozornit na případné nesrovnalosti mezi projektem a prezentací, např. že prezentovaných 5 pater je ve skutečnosti pater 6, někde dokonce i 7.

S prohlášením pana Anderleho ze Sekyra Group, že: „nikdo nic nenamítal a všem se to líbilo...“, bych si dovolil ne úplně souhlasit, zvláště když veřejnost nebyla díky nulové prezentaci radnice o tomto mimořádném zasedání VUR včas informována.

*Karel Bauer*

- Máte-li zájem dostávat nezávislé informace o dění na Praze 5 v elektronické formě, pošlete nám svůj e-mail na naši adresu: [snop5@email.cz](mailto:snop5@email.cz)
- Zašlete-li na tento e-mail Váš zajímavý příspěvek, můžete se na obsahu novin podílet i Vy.
- Na tisk novin můžete přispět na náš bankovní účet č. 2001084292/2010

SPOLKOVÉ NOVINY, infomační alternativa pro Prahu 5, vydává SNO P 5, Sdružení nezávislých občanů Prahy 5, IČ 05012881, [www.snop5.cz](http://www.snop5.cz), email: [snop5@email.cz](mailto:snop5@email.cz), registrační číslo MK ČR E 22547. Zdarma. Poskytnutím bezplatného příspěvku autor souhlasí s jeho rozmnožováním a rozšiřováním v kterémkoliv tištěném nebo elektronickém titulu vydavatele.