

Ochranná pásma

přehled omezení provozu UAS (běžně známé jako drony a modely letadel)
v kontextu čl. I, bodu 2 g) veřejné vyhlášky ÚCL „LKR10 – UAS“

„Provoz bezpilotního letadla v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními předpisy:

- a. podél nadzemních dopravních staveb;
- b. tras nadzemních inženýrských sítí;
- c. tras nadzemních telekomunikačních sítí;
- d. uvnitř zvláště chráněných území;
- e. v okolí vodních zdrojů;
- f. objektů důležitých pro obranu státu

je možný jen na základě oprávnění k provozu vydaného Úřadem s předchozím souhlasem příslušného správního orgánu či oprávněné osoby. Provoz bezpilotního letadla nad těmito ochrannými pásmy smí být prováděn pouze způsobem vylučujícím jejich narušení za běžných i mimořádných okolností. Provoz bezpilotního letadla ve IV. zóně chráněné krajinné oblasti (CHKO) je možný bez povolení Úřadu za podmínky, že činností nebudou rušeny chráněné druhy živočichů.“

Stávající dodatečné národní omezení provozu UAS dle výše citované veřejné vyhlášky Opatření obecné povahy LKR10-UAS (dále jen OOP) v bodě 2 g) fakticky stanovuje limity, do nichž je možné UAS provozovat v otevřené kategorii, a při jejichž překročení je již nutné splnit všechny podmínky pro provoz v kategorii specifické, tedy nejen vyjednat si souhlas příslušného orgánu či osoby pro let v dané oblasti, ale následně i zpracovat relativně náročnou provozní dokumentaci, často též absolvovat dodatečnou zkoušku pilota na úrovni A2, podat žádost na ÚCL, uhradit správní poplatek 4000 Kč (za první oprávnění, 400 Kč za každé další) a vyčkat až 30 dní na vydání potřebného oprávnění.

Na následujících řádcích uvádíme bližší informace k jednotlivým ochranným pásmům (dále jen OP).

a. OP podél nadzemních dopravních staveb

1. **Letiště:** přestože u letišť existuje více druhů OP, nejsou tímto bodem 2 g) uvažována, protože podmínky provozu u letišť jsou řešena zvláště v bodě 2 b) až 2 d) předmětného OOP, kde se pro provoz UAS uplatňuje jen jeden druh OP – konkrétně OP s výškovým omezením staveb. Jedná se o trojrozměrný objekt, začínající v okolí vzletové a přistávací dráhy na zemském povrchu, který se postupně s rostoucí vzdáleností od letiště zvedá, pro UAS se však uvažuje maximální limit 100 m. Přesný průběh těchto OP kolem letišť však není snadno zjistitelný. ŘLP ČR, s. p. proto zpracoval kolem všech 10 řízených letišť (obklopených prostorem CTR) mapovou vrstvu „Grid“ (kterou lze zapnout v DronView tlačítkem vlevo nahoře), zobrazující mřížku s maximálními výškami nad zemí pro každý její segment (tzv. grid o rozměrech cca 600x900 m), při jejichž dodržení nedojde k narušení předmětných OP.

V okolí neřízených letišť (v prostoru ATZ) zatím taková pomůcka neexistuje a proto je pro nenarušení tamních OP doporučeno létat pod úrovní vrcholků okolních překážek (např. kopce, stromy, stavby).

Pokud je potřeba provést let do vyšší výšky – tedy nad těmito OP, nápověda Tooltip v mapě DronView u ATZ a CTR obsahuje konkrétní dané podmínky – každopádně se jedná stále o otevřenou kategorii provozu, bez podmínky oprávnění ÚCL (v celém rozsahu ATZ a v CTR do 100 m).

V okolí ploch pro provoz SLZ (sportovních létajících zařízení, např. ultralehkých letadel, motorových závěsných či padákových kluzáků) nejsou OP stanovena.

2. **Pozemní komunikace:** OP podél silnic a dálnic představují trojrozměrný prostor dosahující výšky 50 m nad zemí a šířky na každou stranu od osy vozovky: D – 100 m, 1. tř. – 50 m, 2. a 3. tř. – 15 m.

Mapový podklad v DronView rozlišuje pozemní komunikace se symbolem s jednociferným nebo dvojciferným číslem v modrém poli (silnice 1. tř.), případně s číslem trojciferným (silnice 2. tř.) a symbolem D následovaným jednociferným nebo dvojciferným číslem v červeném poli pro dálnice. Více [zde](#).

3. **Železnice:** OP podél železnic jsou definovány dvourozměrným prostorem od osy krajní koleje/troleje do šířky: lanovky - 10 m, vlečky/tramvaje/trolejbusy - 30 m, tratě regionální/celostátní – 60 m, tratě vysokorychlostní 100 m.

Mapový podklad v DronView zobrazuje všechny železnice bez dalšího rozlišení. Vysokorychlostní tratě jsou pak vyznačeny např. [zde](#).

b. OP podél tras nadzemních inženýrských sítí

Elektrická vedení: OP má formu svíslé roviny na každou stranu od vedení ve vzdálenosti 7 až 30 m dle napětí: do 35 kV – 7 m; do 110 kV – 12 m; do 220 kV – 15 m; do 400 kV – 20 m; nad 400 kV – 30 m. U elektrických stanic se jedná o vzdálenost 20 m od vnějšího pláště.

Mapový podklad v DronView zobrazuje el. vedení, popisek s napětím se zobrazuje od 110 kV. Více např. [zde](#).

c. OP podél tras nadzemních telekomunikačních sítí

1. *Komunikační vedení*: zákon o elektronických komunikacích č. 127/2005 definuje vznik těchto OP v § 102, další detaily ve vztahu k provozu UAS nejsou známy.
2. *Rádiové směrové spoje*: zákon o elektronických komunikacích č. 127/2005 definuje vznik těchto OP v § 103, další detaily ve vztahu k provozu UAS nejsou známy.

d. OP uvnitř zvláště chráněných území

1. *velkoplošná zvláště chráněná území (VZCHÚ)*i. *národní parky (NP)*

Provoz UAS v NP je dle § 16 zákona o ochraně přírody č. 114/1992 mimo zastavěná území obcí a zastavitelné plochy obcí obecně zakázán, resp. vyžaduje souhlas příslušné správy NP. Většina území NP se navíc nachází v omezených vzdušných prostorech [LKR1 až LKR4](#), kde letecká informační příručka (AIP) stanovuje základní omezení provozu letadel od země do 300 m, přičemž mezi výjimkami je pro bezpilotní letadla uvedena podmínka předchozího povolení uživatele prostoru – tedy příslušné správy NP, a to v celém rozsahu prostoru R. Lety UAS zde ale zůstávají v provozní kategorii otevřené, bez podmínky oprávnění ÚCL.

NP se dělí na zóny A (nejvyšší úroveň ochrany) až D (obydlená území) a lze předpokládat, že podmínky vstupu v případném povolení správy NP budou odpovídat této zónaci od nejpřísnějších po nejmírnější.

V (okrajových) částech území NP, které nespádají pod prostory LKR1 až LKR4, paradoxně pro let UAS nestačí povolení správy NP, ale let spadá do specifické kategorie, protože zde platí jen podmínka oprávnění k létání od ÚCL, bez použitelné výjimky dle AIP či zákona o ochraně přírody.

Podkladová mapa v DronView [zobrazuje vnější hranice NP](#) (bez rozlišení zonace), vrstva leteckých prostorů pak znázorňuje průběh prostorů LKR. Zonaci všech VZCHÚ lze zobrazit [zde](#).

ii. *chráněné krajinné oblasti (CHKO)*

CHKO se dělí na zóny I. (nejvyšší úroveň ochrany) až IV. (hustě obydlená území). CHKO nemají stanovena OP a technicky vzato tedy nespádají do výčtu omezení (viz § 37 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny). Závěrečná věta bodu 2 g) OOP však implikuje, že všechny lety UAS v I. až III. zóně CHKO (bez rozlišení minimální hmotnosti, tedy včetně hraček) by měly spadat do specifické kategorie s nutnou podmínkou oprávnění k létání od ÚCL. Jedinou výjimkou zůstává IV. zóna, kde let nepodléhá žádnému schvalování a zůstává plně v otevřené kategorii.

Podkladová mapa v DronView [zobrazuje vnější hranice CHKO](#) (bez rozlišení zonace). Zonaci všech VZCHÚ lze zobrazit [zde](#).

2. *maloplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ)*i. *národní přírodní rezervace (NPR)*ii. *národní přírodní památka (NPP)*iii. *přírodní rezervace (PR)*iv. *přírodní památka (PP)*

Podkladová mapa v DronView [zobrazuje vnější hranice MZCHÚ](#), hranice přilehlých OP lze zobrazit [zde](#).

e. OP v okolí vodních zdrojů

1. OP vodních nádrží (OPVN)

2. OP vodních zdrojů (OPVZ)

OP se dělí na stupně 1, 2, 2a, 2b a 3. Jelikož však územní rozsah jiných stupňů, než 1. je značně rozsáhlý (zahrnuje i frekventované komunikace či hustě obydlená území, např. Vsetín, Pelhřimov, Plzeň, Tachov – à 700 až 1000 km²) a evidentně neodpovídá smyslu regulace UAS, nejsou v DronView zobrazovány.

Podkladová mapa v [DronView zobrazuje pouze OPVN 1. stupně](#).

Všechna OPVZ a OPVN lze zobrazit [zde](#).

f. OP objektů důležitých pro obranu státu

Kromě pozemků a staveb ve vojenských újezdech se jedná také o pozemky a stavby ve správě ministerstva vnitra, stavby k ochraně obyvatel a další strategické objekty určené vládou.

DronView tato OP nezobrazuje. Více [zde](#).