

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13380-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10725-25-701

Název spisu: OOPUAS-0044



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 171 a následujících správního řádu, vydává opatření obecné povahy (dále jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR317A za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na dálnici¹, a to zpravidla do 50 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice se zohledněním hranice silničního pozemku, LKR317B za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici I. třídy² a to zpravidla do 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317C za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici II. třídy³ a to zpravidla do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317D za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na silnici III. třídy⁴ a to zpravidla do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice, LKR317E za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na místních komunikacích I. třídy⁵ a to zpravidla do 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor a LKR317F za účelem ochrany osob a vozidel při provozu na místních komunikacích II. třídy⁶ a to do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor.

Prostor LKR317A se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a), prostor LKR317B nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b), prostor LKR317C nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. c), prostor LKR317D nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. d), prostor LKR317E nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými

¹ Dálnice definovaná ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích.

² Silnice I. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

³ Silnice II. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁴ Silnice III. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁵ Místní komunikace I. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

⁶ Místní komunikace II. třídy definována ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

níže v bodě 1. e) a prostor LKR317F nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. f) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317A) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Dálnice“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
FL 660 GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru dálnice	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317B) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice I. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
FL 660 GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice I. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém

	typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

c. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317C

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317C) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice II. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice II. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

d. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317D

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317D) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Silnice III. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru silnice III. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce;

	2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

e. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317E

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317E) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Místní komunikace I. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru místní komunikace I. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu: 1) provoz je podmíněn získáním souhlasu vlastníka pozemní komunikace nebo jejího správce, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce; 2) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

f. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317F

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR317F) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Místní komunikace II. třídy“ na adrese: https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>FL 660</u> GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru místní komunikace II. třídy	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezené oblasti Podmínky provozu:

	1) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě, zřízené v souladu s článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E, LKR317F, působnost a výjimky

Provoz bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu - po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).⁷

Prostory vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I. odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Článek II.

Odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;

⁷ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>).

- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplnku X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Toto opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění

odpovědností svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány ochrannými pásmy silničních dopravních staveb.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá v úpravě vymezení zeměpisné zóny stanovené v Článku 1, odst. 3, písm. f), bodu a., která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým jsou publikovány nové omezené prostory LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F. V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušných zeměpisných zón s využitím datových podkladů, což umožní jejich publikaci v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení a jejich přesné zobrazení v digitální mapě. Datové podklady včetně stanovených podmínek letu UA v okolí dálnic, silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací I. a II. třídy jsou v této fázi připraveny s ohledem na přenos podmínek ze stávajících pravidel, přičemž další úpravy předjímané v LKR10 – UAS budou předmětem navazujícího vývoje tohoto NOOP. Současně dochází ke snížení rozsahu působnosti Úřadu v oblasti povolování provozů v rámci otevřené kategorie provozu, čímž je cíleno na snížení administrativní náročnosti provozu UAS bez dodatečného vlivu na bezpečnost. Ostatní podmínky provozu v dotčených omezených prostorech zůstávají beze změn.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) č.j. 10725-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky fyzické osoby, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11757-25-701, doručené na Úřad dne 18.07.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- **„Neurčitá definice omezeného prostoru**

*OOP navrhuje **zřídit** omezené prostory LKR317A, LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F za účelem ochrany osob a vozidel. Prostory se vztahují k dálnicím, silnicím I., II. a III. třídy a místním komunikacím I. a II. třídy, jak jsou kategorizovány dle z.č. 13/1997 Sb. Jsem si vědom toho, že dosud nejsou zveřejněny souřadnice těchto prostorů přes odkaz, avšak lze očekávat, že tyto souřadnice budou zahrnovat všechny zmíněné kategorie pozemních komunikací. V takovém případě však není vhodné užití pojmu „**zpravidla** do 50 m od osy...“, neboť tento pojem relativizuje nastavené parametry omezeného prostoru. Není zřejmé, proč byl tento pojem zvolen, když jinak jsou konkrétní parametry (50, 15 metrů) nastaveny od pevných bodů (osa jízdního pásu, osa vozovky...). Toto přináší právní nejistotu pro adresáty.“*

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata.

Odůvodnění:

Zajistit takový rozsah zeměpisné zóny, který dokonale odpovídá parametrům zmíněných ochranných pásem definovaných zákonem č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích není technicky možné. Dále aktuální legislativa, konkrétně Článek 15 prováděcího nařízení nenařizuje publikaci zeměpisných zón, které jsou v přesné korespondenci s jinými typy ochrany. Úřad tak využívá institutu definovaných ochranných pásem pouze jako referenční hodnoty, kterými se příslušné typy zeměpisných zón inspiroují, ovšem připouští zachování možnosti jistých, drobných odchylek. V rámci procesu zveřejnění příslušných datových sad popisujících průběhy zeměpisných zón je však v rámci procesu předcházejícímu jejich publikaci nastavena povinnost jejich schválení Úřadem v koordinaci s Ministerstvem dopravy, což působí jako pojistka zabraňující významnému odchýlení se od v OOP popsaného záměru.

• **„Neproporcionální tvrdost omezeného prostoru a chybějící úprava přeletu**

Tato připomínka se týká prostorů LKR317B, LKR317C, LKR317D, LKR317E a LKR317F, nikoliv prostoru LKR317A, který vymezuje dálnice, kde de facto absolutní zákaz je s ohledem na povahu provozu a maximální rychlost vozidel pochopitelný. Například prostor LKR317F omezuje let v prostoru místní komunikace II. třídy. Dle definice prostoru platí omezení do 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice mimo hustě osídlený prostor. Zde se z nějakého důvodu neobjevuje pojem „zpravidla“. Pokud let zasáhne do prostoru blíže jak 15 m od osy vozovky, musí být odsouhlasen Obecním úřadem a vyznačen v digitální mapě. Obecním úřadem se zde zřejmě myslí příslušný silniční správní úřad, ale toto z návrhu OOP nevyplývá. Nabízelo by se to z důvodu pravomoci, kterou ve vztahu k místním komunikacím vykonává jako silniční správní úřad právě obecní úřad.

Znamená to tedy, že pozemní komunikace od kategorie místní komunikace II. třídy (a vyšší) není možné dle návrhu přelétávat, neboť již ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky se nachází omezený prostor, pro který musí mít provozovatel souhlas.

V odůvodnění návrhu se uvádí:

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Z toho lze dovodit, že tyto vymezené pozemní komunikace nelze bez souhlasu ani přelétávat, a to ani např. ve vymezené výšce. Pokud má být proporcionalita dosažena tím, že je zde negativně vymezeno, že se taková zóna nenachází v HOP, pak ovšem nedává smysl, aby v HOP bylo možné přelétávat místní komunikace, avšak mimo HOP nikoliv. Má-li být smyslem ochrana osob a vozidel, není v tom rozdíl a návrh se tak jeví příliš restriktivní a omezení neodůvodněné materiální potřebou regulace.

Navrhuji proto zvážit stanovení pravidla pro možný průlet alespoň místních komunikací I. a II. třídy, i silnic II. a III. třídy, kterých se nachází mimo HOP v otevřené krajině poměrně dost. Lze přitom poukázat např. na návrh OOP č.j. 10707-24-701 (el. vedení) nebo návrh OOP č.j. 10706-25-701 (OP dráhy), kde se připouští průlet OP kolejí (dráhy) pro UA MTOM < 250 gramů.

Vyjádření: Připomínka byla částečně přijata.

Odůvodnění:

Zajištění změn v popsaném rozsahu nebylo předmětem této úpravy. Dlouhodobě aplikovaný přístup Úřadu vyžaduje návrhy změn většího rozsahu předem zevrubně konzultovat se všemi subjekty, které mají na předmětné regulaci primární zájem. Vzhledem k alokaci kapacit Úřadu na provedení zmíněných konzultací ve vztahu k jiným typům zeměpisných zón, které jsou součástí procesu úpravy zeměpisných zón ve vztahu k

aktuálnímu spuštění digitální mapy, a to především LKR311, LKR312, LKR314, LKR315 a LKR319, nebyly rozsáhlejší změny ve vztahu k LKR317 dostatečně projednány, a tudíž je přistoupeno pouze k formálním úpravám. Jisté změny, byť drobnějšího charakteru, avšak v korelaci s touto připomínkou jsou přijaty na základě zaslaných připomínek Ředitelství silnic a dálnic s. p. a Ministerstva dopravy (viz níže). Současně je předpokládáno zahájení konzultací cílících na významnou úpravu zeměpisných zón zřízených dle LKR317, a to bezprostředně po nabytí účinnosti tohoto OOP.

- 2) Připomínky Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, se sídlem Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha, č.j. RSD-676684/2025-1, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11757-25-701, doručené na Úřad dne 28.07.2025.

Připomínky jsou vzneseny konkrétně proti části 1) a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A a části 1) b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B.

Připomínky byly uvedeny následovně:

„Předmětný návrh OOP se přímo dotýká správy a provozu dálnic a silnic I. třídy, které jsou ve vlastnictví státu a jejichž správcem je ŘSD na základě zákonného zmocnění. Z tohoto důvodu jsou zájmy ŘSD tímto návrhem bezprostředně a konkrétně dotčeny.

Podle § 9 odst. 1 věta první zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „ZoPK“) je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát. Podle § 9 odst. 3 ZoPK: „Výkon správy může vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace zajišťovat prostřednictvím správce, jímž je právnická osoba zřízená nebo založená vlastníkem dálnice, silnice nebo místní komunikace za podmínky, že je vůči ní vlastník po celou dobu výkonu správy ovládající osobou.

Vlastník, popřípadě správce, mohou dílčími činnostmi v rámci správy dálnice, silnice nebo místní komunikace, zejména činnostmi souvisejícími s údržbou a opravami dotčené dálnice, silnice nebo místní komunikace...“.

*ŘSD má právo hospodařit s dálnicemi a silnicemi I. třídy a jejich součástmi a příslušenstvím podle § 9a odst. 1 ZoPK, což je podrobněji konkretizováno v Základací listině ŘSD. Účelem a předmětem činnosti ŘSD je především zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav **dálnic a silnic I. třídy** a jejich součástí a příslušenství podle ZoPK.*

*V této souvislosti ŘSD uplatňuje připomínky, že **část 1) bodu a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317A návrhu OOP je neurčitá v části Let v prostoru dálnice, Podmínky provozu**, když je zde uvedeno, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic, případně Ministerstva dopravy“. ŘSD na základě dohody s Ministerstvem dopravy konstatuje, že i nadále by tato část měla znít, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.“.*

*ŘSD dále i v tomto případě části 1 bodu b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR317B návrhu OOP **absentuje v části Let v prostoru silnice I. třídy v části Let v prostoru silnice I. třídy, „Podmínky provozu:“, že provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.** Obdobně jako je tomu v části 1 bodu a, tedy ŘSD na základě dohody s Ministerstvem dopravy konstatuje, že i nadále by tato část měla znít, že „provoz je podmíněn získáním souhlasu Ředitelství silnic a dálnic s. p.“. ŘSD je toho názoru, že s ohledem na výše uvedené nelze ŘSD vyloučit z procesu administrace žádostí tohoto charakteru. V opačném případě by nebylo schopno zajistit plnění svých zákonných povinností, zejména v oblasti zajištění bezpečné a plynulé provozuschopnosti pozemních komunikací ve vlastnictví státu, konkrétně dálnic a silnic I. třídy.*

Současně se ŘSD domnívá, že výše uvedené argumenty se obdobně vztahují i na Krajské správy a údržby silnic jakožto správce pozemních komunikací II. a III. třídy. Z tohoto důvodu je nezbytné zohlednit jejich stanoviska jako primární při stanovení prostorového a časového vymezení a provozních podmínek v prostorech LKR317C (silnice II. třídy) a LKR317D (silnice III. třídy).

Na základě výše uvedeného ŘSD **navrhuje**, aby Úřad pro civilní letectví, jako příslušný správní orgán, změnil a doplnil text návrh OOP následovně:" následuje návrh upraveného textu, který bude součástí tohoto OOP.

Vyřádění: Připomínky byly přijaty.

Odůvodnění:

Úpravy byly v této věci předem projednány na Ministerstvu dopravy dne 23.07.2025, kterým byly potvrzeny a odsouhlaseny plánované připomínky Ředitelství silnic a dálnic, s. p. Úřad tak přistupuje k úpravě provozních podmínek v zeměpisných zónách definovaných prostřednictvím LKR317A a LKR317B. Současně byla i ze strany Ministerstva dopravy podpořena iniciativa zahájení konzultací ve věci provedení významných změn podmínek provozu v příslušných zeměpisných zónách, a to v období bezprostředně navazujícím na nabytí účinnosti tohoto OOP.

- 3) Připomínky Ministerstva dopravy, IČ 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 13382-25-701, doručené na Úřad dne 13.08.2025.

Připomínky shrnují závěry ústního jednání mezi Úřadem a Ministerstvem dopravy, které proběhlo dne 23.07.2025. Závěry jednání směřovaly k určení subjektu oprávněného vydávat souhlas s provozem bezpilotního letadla v dotčené zeměpisné zóně. Navrženo bylo, aby tento souhlas vydával vždy vlastník pozemní komunikace nebo její správce, je-li výkon správy dotčené komunikace zajišťován prostřednictvím správce. Současně bylo navrženo, aby u místních komunikací II. třídy nebylo vydávání souhlasu vyžadováno. Podle připomínek by tak v praxi u dálnic a silnic I. třídy souhlas vydávalo Ředitelství silnic a dálnic, s. p., u silnic II. a III. třídy kraj nebo jím zřízený správce a u místních komunikací I. třídy obec nebo jí zřízený správce (např. v hlavním městě Praze Technická správa komunikací).

Vyřádění: Připomínky byly přijaty.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10725-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

Poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

Účinnost

Toto OOP nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

otisk úředního razítka

Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 17.08.2025