

Váš dopis značky / ze dne 03.08.2020

naše značka 2020/53/900200

vyřizuje / linka



místo odeslání / dne Praha/ 11.08.2020



Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní podnik hl. města Prahy, akciová společnost, se sídlem Sokolovská 42/217, Praha 9 - Vysočany, IČO: 00005886, obdržel dne 03.08.2020 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „InfZ“), v níž žádáte o informaci k níže uvedeným dotazům:

*„Bych se chtěl zeptat, jak často se obnovuje lak a polepy u tramvají, autobusů a metra. Dále by mě zajímalo, jak taková obnova laku probíhá?“*

V návaznosti na Vaše výše uvedené dotazy Vám níže sdělujeme požadované informace.

METRO

Obnova laku vozů metra, ve smyslu komplexního celoplošné lakování skříní, není od ukončení nejvyššího stupně oprav starých ruských vozů typu 81-71 prováděna. U současně provozovaných vozů metra typů M1 a 81-71M je s ohledem na specifické provozní podmínky v tunelech metra a na kvalitu použitého nátěrového systému předpokládána trvanlivost nátěru/laku vozů metra shodná s celou dobu jejich životnosti.

V nejvyšších stupních oprav obou typů vozů metra M1 i 81-71M jsou tak prováděny pouze lokální drobné opravy poškozeného laku, a to nejčastěji z důvodu vandalizmu (vyškrábání do laku, poškození po graffiti) či z důvodu drobné koroze. Tyto lokální opravy jsou prováděny dle výrobcem vozu stanovené technologie pro opravu laku v závislosti na použitém lakovacím systému s přesně vydefinovanými nátěrovými/lakovacími postupy a v souladu s příslušnými technickými normami.

Mírně odlišně se tak postupuje u jednotlivých typů vozů z důvodu rozdílnosti užitých nátěrových systémů, rozdílně se také postupuje dle rozsahu/míry poškození povrchu. Obecně lze říci, že drobná poškození, které svou hloubkou zasahují pouze do svrchního krycího laku, lze zpravidla zaleštit. Pokud je poškození hlubší a zasahuje již do vrstvy pigmentu (barvy), ale zároveň nedosahuje plochy větší než cca 10 mm<sup>2</sup>, je třeba dané místo řádně vyčistit a retušovacím vláknem doplnit barvu a následně lak. U větších poškození, zejména o plochách větší jak 10 mm<sup>2</sup>, hlubokých rýh, následků koroze apod. je nutné přistoupit k celkové opravě lakovacího systému. To znamená, že se dané místo se obrousí tak, aby byly odstraněny následky poškození. Případné nerovnosti se vyrovnají tmelem, následuje stříkací tmel (takzvaný plnič) a jeho zabroušení. Poté se již aplikuje příslušný (výrobcem přesně stanovený) pigment a po jeho zaschnutí



svrchní krycí čirý lak. Pokud se opravuje místo, které není určeno hranou či přechodem barvy (naprostá většina oprav), používá se ještě rozstříkové ředidlo, které zajistí správné spojení nového laku/nátěru se starým. Samozřejmostí je i maskování okolního místa.

## TRAMVAJE

Vozy z produkce ČKD (T3 a jejich modifikace, KT8N2)

Úkon ve smyslu lakování tramvajů je uveden v rozsahu prací prováděných v rámci PO, což je pravidelná oprava vozů po ujetí cca 660000 km. To zhruba odpovídá 12ti letům provozu. Jedná se o tzv. celolak, tedy o obnovu laku na celém voze. Při nižších stupních údržby jsou lakována pouze poškozená místa, která jsou označena v rámci diagnostiky rozsahu víceprací daného stupně údržby.

Obnova laku probíhá:

1. odstrojení vozu,
2. tryskání vozu (pouze v případě potřeby),
3. tmelení vozu,
4. broušení vozu,
5. nástřik vozu plničem,
6. nástřik vrchního laku na vůz

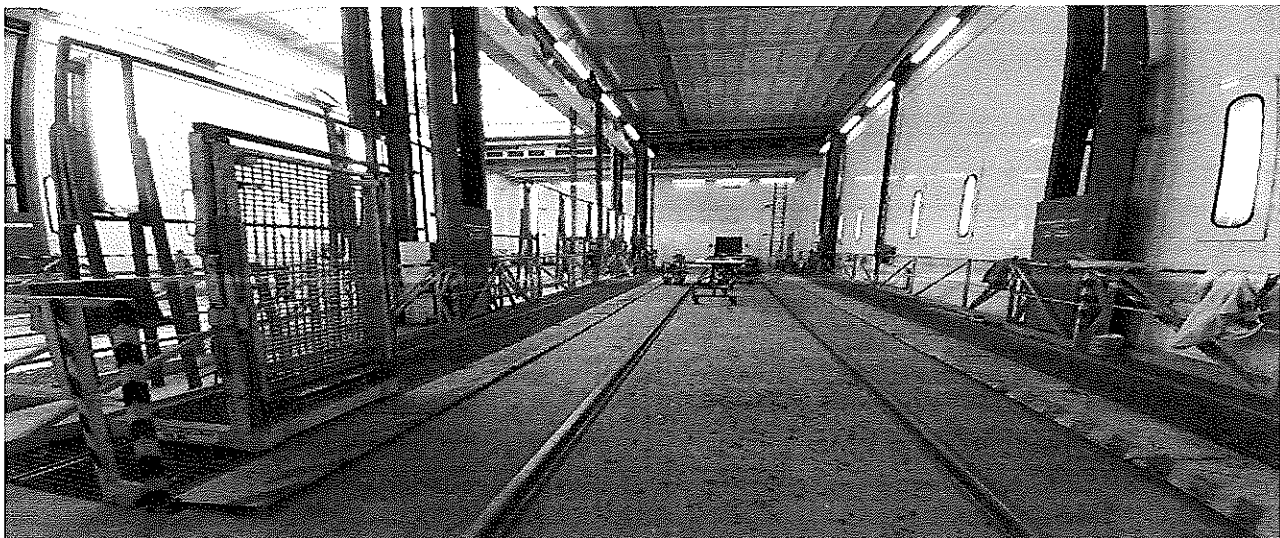
Lakování provádíme za přísných hygienických podmínek v lakovacích boxech (viz obrázek č. 1).

Vozy z produkce Škody Transportation (14T a 15T)

U vozů 14T celolak neprovádíme. V rámci cyklických prohlídek, zejména při modernizaci je vnější vzhled ošetřen formou polepu fólií, což pro DPP provádí externí firma. S firmou je podepsána řádná smlouva, ve které má DPP požadavek, že polepy musí vydržet až 10 let.

Vzhledem k délce dosavadního provozu vozů 15T, DPP kompletní lakování těchto vozů ještě neprováděl. Vyšší cyklická prohlídka, kde by se měla oprava vnějšího laku uskutečnit bude realizována dle kilometrických proběhů až za cca pět let. O způsobu provedení opravy není rozhodnuto. Jako efektivní se však jeví způsob provedení polepu vozu.

Obr. č. 1 – Lakovací box v Opravně tramvajů



## AUTOBUSY

- Laky a polepy na autobusech se obnovují dle fyzického stavu nebo v případě nehod autobusů.
- Na polepy dává výrobce záruku 5 let a mění se na základě vzhledu a případného poškození.
- Není možné jednoznačně určit dobu obnovy polepů i laků autobusů.
- U autobusů není za celou dobu životnosti plánovaná nebo stanovena žádná periodická obnova laku.
- Tzn. pouze na základě skutečného stavu, nikoliv v rámci nějakého stupně prohlídek tak, jako je to u drážních vozidel.

proces lakování:

- Autobusy se lakují v ústředních dílnách DPP v Hostivaři.
- Samotnému lakování předcházejí standardní technologické postupy v oboru auto lakýrnictví.
- Umytím karosérie, odstrojení dílů, kytování, přebroušení a odmaštění.
- Kompletní polepení karosérie u částí a dílů, které se nelakují.
- Odmaštění celé karosérie pro udržení a kvality nového laku.
- První vrstva se stříká plničem, který slouží jako podklad pod barvu – základ.
- Po té se nanáší vlastní barva i několikrát.
- Pokud se řeší vícero barevné provedení, tak jde o proces, který je technicky, časově a finančně náročný.
- Po finálním nanesení/nastříkání laku, se autobusu umístí do teplovzdušné komory, kde lak dozraje a ztvdne.
- Veškerá práce je ryze ruční záležitost.



**Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost**

vedoucí odboru Právní



