DP kontakt

SPECIÁL

1908 – 1918 – 1968 – 2018

110 let od narození návrháře Františka Kardause

100 let od narození republiky

50 let Opravny tramvají

Zrozen vůz T3 Coupé

designblok 18

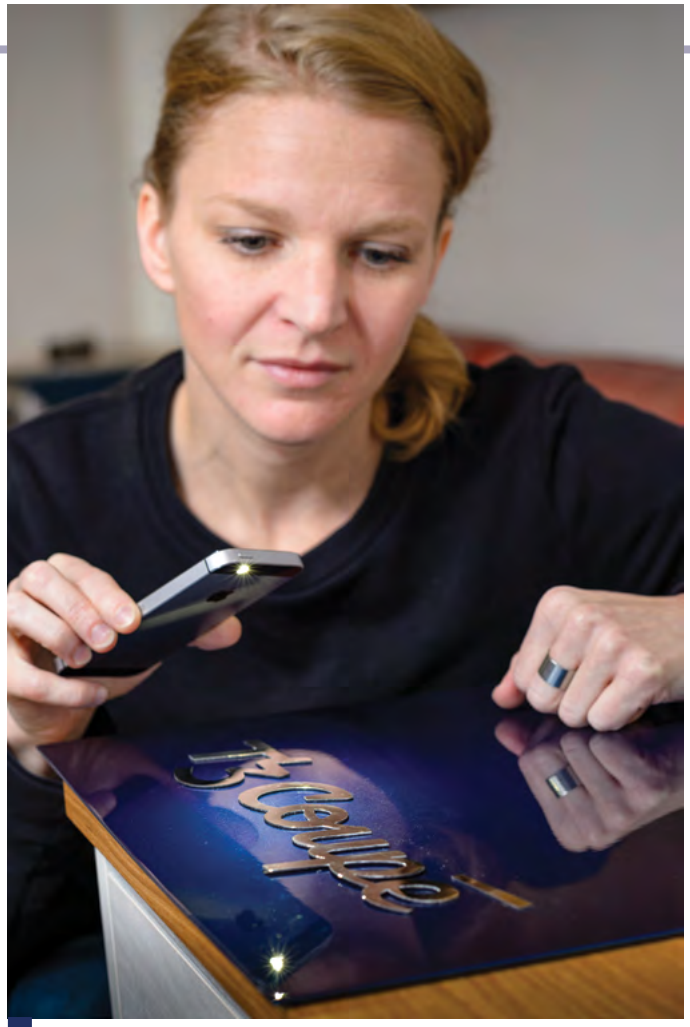
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna a AMD

NEJOBLÍBENĚJŠÍ APLIKACÍ JE DOPRAVNÍ SPOJENÍ

KUPÁTKO, KUPÉ ČI COUPÉ. NEJEN V PRAZE POPULÁRNÍ MAZAČKA MŮŽE MÍT BRZY STEJNĚ SLAVNOU, NE-LI SLAVNĚJŠÍ, SESTRU. NA LINCE DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY – STUDIO ANNA MAREŠOVÁ DESIGNERS SE TOTIŽ NA PODVOZKU LEGENDÁRNÍ PRAŽSKÉ TRAMVAJE RODÍ VÝLETNÍ A ZÁBAVNÍ VŮZ S OZNAČENÍM T3 COUPÉ. A MOŽNÁ BUDETE PŘEKVAPENI, KOLIK TOHO MLADÁ NÁVRHÁŘKA NA CESTĚ ZA PRAŽSKÝMI TRAMVAJEMI PROŽILA.



PŘI VÝBĚRU MODRÉHO LAKU TRAMVAJE T3 COUPÉ ROZHODLA MJ. I STÁLOST ODSTÍNU PO NASVÍCENÍ

Na veletrhu Designblok byla na podzim poprvé veřejnosti oficiálně představena tramvaj T3 Coupé. Vy jste ale původně měla záměr vytvořit kabriolet…
Zadání původně opravdu znělo na vytvoření obdobně neobvyklé tramvaje, jakou je například mazačka. Jednalo by se o vyhlídkový vůz, jaký známe například z Lipska. Dopravní podnik postupně zjišťoval, jaké je třeba splnit bezpečnostní normy, a tak jsme se v rámci diskusí posunuli ke kupátku, jak vozu T3 Coupé říkáme. Zůstal ale záměr připravit zadní prostor vozu jako otevřený.

Původní záměr na kabriolet vám byl bližší?
Projekt kabrioletu nežil moc dlouho, takže nemohu říct, že by se mi zamlouval víc. A tím, že tento vůz má jen přední dveře, poměrně rychle přišel nápad na kupé, tedy jednodveřovou tramvaj.

Kdo koho vlastně oslovil jako první?
Iniciativa vzešla od Dopravního podniku poté, co si prostudoval moje práce, ale zejména moji bakalářskou práci „Tramvaj pro Prahu". Koncept kupé vznikl v létě roku 2016, takže to není žádná rychlá akce. Nejprve bylo třeba z naší strany něco předvést a pak začít diskutovat o konečné podobě. Napínavé to bylo v tom, jestli skončíme u návrhů anebo se projekt stane realitou. To, že se tramvaj nyní po té době líbí, je skvělá zpětná vazba.

Kde se u studentky ústecké fakulty umění a designu zrodil návrh pražské tramvaje?
Je to poměrně jednoduché. Narodila jsem se v Praze, mám toto město ráda a jezdím MHD. Mojí nejoblíbenější aplikací v mobilu je dopravní spojení, bez něhož nejsem schopná fungovat. A samotné Té-trojky jsou pro mne ikonou města, k Praze patří, jsou nadčasové. Tak jako lidé spojují double-decker s Londýnem, je to s touto tramvají v Praze.

Na druhou stranu se netajíte kritikou nových tramvajových vozů…
Z pohledu designérky jsem se těšila, až mi na zastávku poprvé přijede tzv. porsche, tedy tramvaj 14T. Vždyť je to krásná práce vytvářet nový vůz pro Prahu, navíc je na co navazovat, což je vždy pro design dobré. Můžete převzít osvědčené věci a koncept dále posunout s využitím nových technologií. A pak přijela tramvaj, která mě rozladila. Nejen exteriérem, ale i interiérem, kde se cestující evidentně necítili dobře.

To byl také jeden z důvodů začít přemýšlet o vlastním návrhu?
Po této negativní zkušenosti jsem kritiku přetavila v tvorbu konceptu podle svých představ. Začala jsem dotazníkem mezi lidmi, abych odpovědi korigovala s vlastními představami. Zajímala jsem se např. o větrání, povrch a rozmístění sedaček. Ona Tramvaj pro Prahu vznikla v roce 2009 a zachovala si některé Kotěrovy prvky, jako např. jedno přední světlo. Praha je tak malebná a typická svými uličkami, že se dá propojit historie a současnost, tedy moderní technologie s designem, který k městu patří. Tramvaj je vizitkou města. A pro mne jsou nové tramvaje příliš robustní. Všichni si zvykneme, ale to je právě škoda, že nemáme vozy více vhodné pro toto město. A technické problémy, které vozy zpočátku doprovázely…

Máte dost nastudováno…
Vůbec jsem nevěděla, jak se tramvaj dělá. Byla jsem proto na návštěvě i v plzeňské Škodovce. Chodila jsem tehdy do čtvrťáku a nevěděla, odkud začít. Víte, že řešíte pojízdnou architekturu a musíte ji pojímat ze všech stran a mít vše v souladu. Chodila jsem se i do vozoven ptát se řidičů, čím a proč se jim jezdí nejlíp, a asi je vám jasné, která tramvaj vyhrála. A nyní díky projektu kupé už třeba vím, jak je náročná údržba nových vozidel v depech. Vidím tu nevyváženost technické a finanční náročnosti oproti tramvaji, která si zaslouží pozornost a přitom dožívá. Tak třeba se nám podaří vytvořit ikonickou tramvaj – bude to sice jen jeden vůz, ale velká pocta Františku Kardausovi.

Model vaší studentské Tramvaje pro Prahu rychle přeparkoval do Národního technického muzea. Nemrzelo vás to?
Je pravda, že doma na ni odezva téměř nebyla, ale já jsem návrh ani s cílem obcházet výrobce, sponzory či politiky netvořila. S tramvají pro Prahu jsem ale vyhrála cenu na bienále v Lublani, kterou jsem přebírala od ministra průmyslu. Řekl mi, že ho mrzí, že nemají v Lublani tramvaje, protože by určitě chtěl tu, kterou jsem navrhla.

Měla vlastně tato tramvaj nějaké označení?
Z anglického Tram for Prague vzniklo TFP a jednička k tomu, jako moje první tramvaj.

Živit jste se ale začala v úplně jiném oboru. Co říkáte tomu životnímu oblouku od tramvaje k erotickým pomůckám a opět k tramvaji? To se určitě nedá naplánovat…
Z dlouhodobějšího hlediska o tom nepřemýšlím tak, že bych plánovala. Ani tu tramvaj jsem neměla v plánech. Ale zajímala mě a při vybírání témat pro závěrečnou práci jsem měla nablízku profesora Appla. Tramvaj mi přišla jako případné téma pro diplomku, ale on mě přesvědčil, ať do toho jdu už o dva roky dříve. Vzala jsem si ji tedy jako výzvu, práce na ní bylo hodně a dnes vím, že bych mnohé řešila jednodušeji. Ale o tom je škola, že do toho dáte více energie, než musíte. Na základě tohoto hodně velkého klučičího projektu jsem hledala za dva roky opak s tím, že si chci vyzkoušet vedle projektu i tu výrobní část. Já navíc musela ty dodavatele shánět a přesvědčovat.

To byla a je etapa značky Whoop.de.doo. A pak přišla modrá kráska na kolejích. Mimochodem, modrá barva na pražské tramvaji – to byla odvážná vize…
Kolega Tomáš připravil několik barevných variant a vyšla nám jako vhodná modrá, která navíc ladí s konceptem vozů ve stylu oldti-

VELETRH DESIGNBLOK OŽIVILA EXPOZICE VIRTUÁLNÍ PROJÍŽĎKY PRAHOU. SAMOZŘEJMĚ VOZEM KUPÉ

meru. I tato tramvaj má takto působit. Mohli jsme jít do šedých tónů, antracitu, ale modrá je k tomuto tématu nosná a myslím, že v této barvě bude vůz působit subtilně.

Ten originální odstín modré je váš původní nápad?

Ano, vybírala jsem ve firmě dodávající laky dopravním firmám a začínali jsme na 40 tisících odstínech. Bylo to naprosto úžasné, protože výběr spočívá i v simulaci slunečního svitu umělým nasvícením laku, kdy se mění odstín, nebo některé modré např. zfialovějí či zezelenají. A tak jsme postupně vyřazovali. Vítězná barva je z mercedesácké řady a už se oficiálně jmenuje T3 Coupé.

Hovořila jste o poctě starému řemeslu v kombinaci s moderními prvky. Jak se to u T3 Coupé potkává?

Původně jsme pracovali s myšlenkou využití původních oken a sloupků i v zadní části. Vypadalo to vtipně, ale nepůsobilo to jako celek. Měli jsme snahu tramvaj odlehčit a vznikla tak varianta s novými okny. Vizualita zůstala v tom, že jsou okna velká a otevřená. Vršek zadní plošiny tvoří nová konstrukce a v celku se potkávají původní součásti s moderními prvky. I když rekonstruujeme starou tramvaj, od podvozku nahoru stavíme tramvaj zcela novou.

V čem teď aktuálně spočívá vaše práce?

Je uzavřený návrh koncepce designu, v interiéru se nám vyjasňují prvky a čekáme na výkresy z konstrukční kanceláře, a pak do detailů řešíme jednotlivé prvky. Sedáváme na tříhodinových schůzkách a říkáme si, jak řešit vnitřní obložení, osvětlení, podlahu a spoustu dalších prvků. Jedna věc je papír, ale při samotné realizaci se může leccos pozměnit.

Máte po ruce nějaký příklad debat?

Třeba – za řidičem měl být rozvaděč, z čehož jsem rozhodně nadšená nebyla. Našlo se ale řešení a můžeme pro něj využít místo po neexistujících dveřích a schodech, takže může zůstat skrytý v podlaze. V zadní části třeba řešíme přídavný rám se sklem, aby tramvaj mohla jezdit i v zimě, a řešíme také topení. Čekají nás další detaily a další diskuse, třeba o podobě kabiny řidiče. A tak jdeme krůček po krůčku. Je to vždy o kompromisech a také o argumentech – na miskách vah zvažujeme technická pravidla, funkční výhody a finanční nákladnost apod. Design se musí nejen líbit, ale lidé se v tom prostředí, navíc funkčním, mají cítit dobře.

To je běh na dlouhou trať a zářijová výstava v Berlíně se mi zdá jako šibeniční termín…

Mně také. Čekají nás formy na skla mimo jiné… K těm nás mimochodem přivedl historický výletní autobus RTO se střešními okny. Ale inspirace byla i v tramvajích T1 – barový pultík vychází z místa, kde se prodávaly jízdenky. Jinak v první části budou známé sedačky od Miroslava Navrátila, ale v bílé barvě, v zadní části pak sklopné sedačky.

Váš stánek na Designbloku zaujal mimo jiné promítáním virtuální reality z jízdy kupátkem…

Tam je zajímavé, že se nejednalo o fotorealistické prostředí, ale animaci. Chtěli jsme lidem přenést do brýlí zážitek z jízdy, ne ukazovat technické parametry – tady je půdorys, tady bude to či ono. To mi přišlo málo, proto jsme přišli se zážitkem z jízdy a zároveň ukázali vůz zvenku, což se stalo na křižovatce, kdy před vámi kupé projíždí. Hodně mě na tom bavilo, že jsme to podpořili zvuky a hudbou přímo na míru.

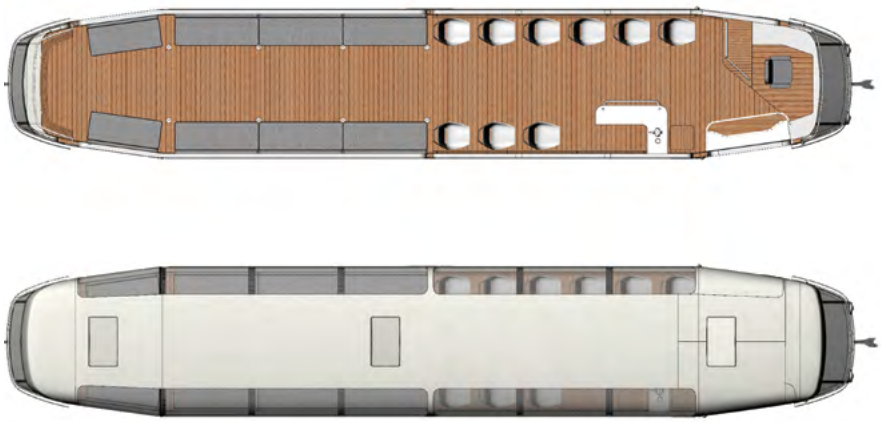
AUTOŘI POJALI VIDEO JAKO ZÁŽITEK Z ANIMAČNÍ JÍZDY PRAHOU, PŘI KTERÉ MJ. NA KŘIŽOVATCE DÁVÁTE PŘEDNOST VOZU T3 COUPÉ

Můžete nám představit tým vašeho studia?

Vedle slečen z produkční části jsou tu kreativci – Tomáš Chudil, Michal Pražský a Jiří Toman, můj spolužák a autor loga T3 Coupé i Whoop.de.doo. Většinou vám škola přivane lidi, protože už tam máte s nimi spolupráci oťukanou. Michal šel v Ústí do prváku, když já končila, ale potkali jsme se a jsem ráda, že je

Anna Marešová (*1980)

je produktová designérka zaměřující se na průmyslový design. Vystudovala produktový design na Fakultě umění a designu na univerzitě v Ústí nad Labem a University of Derby. Za svou bakalářskou práci Tramvaj pro Prahu získala řadu ocenění – obdržela cenu Národního technického muzea, Excelentní studentský design 2009 a prestižní cenu na Biennial of industrial design v Lublani, kde obdržela cenu za nejlepší studentskou práci. Její diplomová práce Whoop.de.doo – sada erotických pomůcek pro ženy – získala hodně pozornosti v médiích. Byla oceněná Národní cenou za studentský design 2011, Exit design 2011 a byla hodnocena jako prototyp roku magazínem Dolce Vita. Anna byla dvakrát nominována na Czech Grand Design v kategorii objev roku. V roce 2012 založila vlastní studio Anna Marešová designers, ve kterém spolupracuje s několika svými kolegy. V současnosti se věnuje udržitelnému designu a svojí značce Whoop.de.doo. Její práce se objevily na výstavách v Praze, Londýně i New Yorku. Projekt T3 Coupé získal na 19. ročníku veletrhu Designblok speciální cenu za mimořádný počin mimo kategorie.



PRACOVNÍ VERZE POHLEDU SHORA DO VOZU T3 COUPÉ

ANNA MAREŠOVÁ ZVE ČTENÁŘE DP KONTAKTU KE SVEZENÍ V NOVÉM KUPÁTKU

zaměřen na dopravní design. A Tomáše jsem poznala jako členka poroty a je autorem skic a kreseb domů v animaci jízdy kupátka. Ráda si vyslechnu jejich názory a pak nad tím diskutujeme, protože kdyby to tak nebylo, asi by to nebavilo mě ani je. A v projektu tramvaje má každý z nich svůj výrazný podíl. Řešili jsme třeba přítomnost spřáhla a bylo třeba se o tom v týmu podrobně ze všech stran pobavit. Člověk se posouvá někam po konzultaci s druhými, ne tím, že protlačí svoje ego. Na animaci jsem oslovila s animátory z Brainz, hudbu dělal Martin Tvrdý. A k tomu točíme o celém projektu dokument, na němž spolupracují Klára Jakubová a Martin Bražina.

Vaším krédem je udržitelný design. Jak tento pojem chápat?

Udržitelný design byl tématem mé disertační práce. Pro mne to představuje udržet technologie a výrobu lokálně, snažím se tedy zakázky udržet v Čechách. Víme, že se výroby hrnuly na východ a díky času a množství se Čína dostala dopředu i v technologiích. Ale jak jsou dobří kopírovači, tak jim chybí vlastní invence, zatím. U nás se vždy vyrábělo a jsem ráda, když se v některých odvětvích tak stále děje. A za druhé se snažím produkty tvořit šetrně. I v rámci značky Whoop.de.doo pracuji s menšími sériemi a poptávka je pak větší nad nabídkou. V závěru své disertační práce jsem si položila otázku, jak můžu jako designér přispět této planetě. Moje odpověď je, že často tím, že některou věc ani nenavrhnu.

Jak to chápat?

Podle mne se vymýšlejí zbytečnosti, často produkty jen pro byznys. Takže můj příspěvek životnímu prostředí je takovou zakázku odmítnout. Viděla jsme zlepšovák na odhrnutí peřiny. Máme silikonové obaly na krabičky cigaret, specializované boty na všechno. Mnoho z toho je pro mě nepochopitelný, extrémní, zbytečný. Přijde mi užitečnější nepřidat do této hromady další věc.

Myslíte, že bude mít kupátko v budoucnu sestru?

Uvidíme, ukáže to průběh výstavby této tramvaje. Podle ohlasů na Designbloku jsem si řekla, že to na sestru možná vypadá. Ale to je daleko a nemůžu mluvit za Dopravní podnik, jakožto realizátora a investora.

Té-trojky, které máte ráda, v Praze ubývají. Cítíte tedy, že zachováváte nějaký fenomén?

Určitě ano. Možná mě to už dnes baví víc, než dělat novou tramvaj. Jak chodíme do vozoven a hledáme staré prvky, dělá mi radost, když se ta či ona součástka fyzicky objeví na kupéčku. Naposledy jsme řešili umístění blinkrů a pozičních světel a při tom řešení nám napomáhá že nejde o rekonstrukci, tedy o přesnou kopii T3. Zachováváme duch původní tramvaje s respektem k novým normám. Obrazně, neutíkáme k hranatým blinkrům. Budu hodně napjatá, třeba ve fázi laku. Konstrukčně velký zásah jsou okna a očekávám to při realizaci jako jeden z oříšků.

Máte oblíbený dopravní prostředek?

Určitě je to mazačka. Když ji potkám, tak si řeknu, že budu mít dobrý den. Ona je sama o sobě srandovní, takže pohled na ni vás rozesměje. Je skvělý, že tato věc baví mladý i starší. Ale i další Té-trojky jsou zajímavý – cvičné vozy, pluhy – všechny to v Praze odmakají a díky tomu tady musejí zůstat. ■

MÁME OTEVŘENO. **JEDEME!**

Studio Anny Marešové otevřelo své dveře zájemcům o unikátní projekt tramvaje T3 Coupé, která se rodí v hostivařských dílnách. Sama autorka designu u videa prvotních záběrů z dílen zájemcům trpělivě popisovala cestu od námětu k realizaci, ale i detektivní hledání původních komponent a současných výrobců.

V showroomu, kde vznikl i rozhovor pro lednový DP kontakt, hostivařští kolegové připravili podestu se šesti originálními sedačkami T3, kde si málokdo nechal ujít možnost zažít virtuální jízdu budoucím kupátkem (záběry z jízdy na fotkách) a v původním označovači znehodnotit pamětní jízdenku.

Osmý ročník akce Máme otevřeno proběhl 26. dubna 2018 v rámci Prahy 7 jako pražský Art District 7, tedy večer plný kreativity díky otevřeným galeriím, klubů, ateliérům či kavárnám.

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna,
Anna Marešová designers a Brainz

Text: Petr Ludvíček
Foto: AMD, Petr Hejna a autor

PROBÍHÁ **INVENTURA.** DVEŘE OTEVŘENÉ

POD STŘECHOU PRAŽSKÉHO DUSNÉHO LETNÍHO NEBE JSME SE VYDALI DO HOSTIVAŘE. POD STŘECHOU TRAMVAJOVÝCH OPRAVEN NA SVÉM STANOVIŠTI ČEKÁ VŮZ T3 COUPÉ. POD STŘECHOU KUPÁTKA, JAK JE TRAMVAJ NAZÝVÁNA, PRÁVĚ PROBÍHAJÍ DOKONČOVACÍ PRÁCE PŘI POKLÁDCE PODLAHY. NEMĚLY BÝT PÁSY PODLAHY POLOŽENY PŘÍČNĚ? CO VY NA TO, ANNO MAREŠOVÁ?

A právě proto jsme tu. Pod střechami. Od prvních skic z počátku roku 2017 se Libeňský most pod tramvajemi zachvěl mnohokrát, než se papírové mimino původního kabrioletu transformovalo do dnešní podoby kupé. K porovnání stavu původního a současného nám postačí paměť Anny a paměť jejího jablíčkového noťasu.

To video ze sociálních sítí znáte – designerský tým si prohlíží zbouraný vůz T3R.P č. 8497. Jen oni vědí, že jim v hlavách roste podoba budoucí tramvajové chlouby hlavního města. To byly počátky, historií listujeme i ve složkách fotografií: první skici,

kabriolet. Snímky několika oldtimerů, které přinesly inspiraci mj. pro unikátní barevnou kombinaci.

Předpisy a normy ale brzy udělaly jasno – žádné kabrio s otevřenou zádí nebude, půjdeme cestou coupé. *„Přesto pár návrhů na finální podobu kabria vzniklo,“* říká Anna, a to proto, *„aby všichni viděli možnosti a úskalí takového vozu. Když byla definitivně zvolena cesta směrem ke kupé, začal se místo rekonstrukce původní bourané tramvaje na jejím podvozku stavět zcela nový vůz.“* Zásadní změna. Času málo, blížil se říjen 2017 a Designblok.

Cena za tramvaj, která ještě neexistuje? Stalo se právě na veletrhu designu na Výstavišti, kdy vizualizace a virtuální jízda vozu T3 Coupé získala ocenění „za mimořádný počin mimo kategorie“. Tramvajový vůz T3 Coupé, který si z původních návrhů podržel slavné „té-trojkové“ sedačky Miroslava Navrátila. Anna Marešová měla za sebou mnoho návštěv vozoven a skladů, takže měla jasno i v dalších komponentech z původních vozů T1 a T3, jakými byl znehodnocovač jízdenek, stropní světla, reflektory, blinkry, podsvícený transparent a další a další. A přidává další tutovku: *„Od té doby, co jsem na snímcích spatřila výletní autobus Škoda 706 RTO LUX, věděla jsem, že zaoblená střešní okna musíme mít.“*

> Na kupátko se těším. Půjde o výjimečný vůz vymykající se běžnému provozu.
>
> Anna Marešová

Vůz byl ale již „očištěn“ o původní nápady typu: průhled podlahou na podvozek, dřevěné obložení boků za sedačkami, zadní průhledné okno, tzv. nebíčko apod. Došlo i na přerod v sezení: zadní dřevěné lavice jsou nahrazeny sklopnými lavicemi, takovými gaučíky: *„Jde o polstrované podélné lavice obdobné jako v T1, prošité ovšem příčně a s koženými poutky,“* říká Anna a dodává, *„že zmíněných bílých té-trojkových sedaček je ve voze ve finále devět. Kapacita vozu tak vychází na 31 cestujících.“* Se světlým sezením ladí podlaha ze speciálního materiálu pro palubu lodí a jachet, osazená v tramvaji proti původ-

Třeba tvoříme ikonickou tramvaj – bude to sice jen jeden vůz, ale velká pocta Františku Kardausovi.

Anna Marešová

S ČERSTVĚ VYROBENÝM LOGEM DESIGNÉŘI ANNA MAREŠOVÁ A TOMÁŠ CHLUDIL

nímu plánu podélně, čímž opticky dodává vozu větší prostor. Ve finále si počká na vrchní ošetření politurou.

Mezi všemi původními návrhy vnější barvy tramvaje vždy převládala modrá, o které Anna říká, že ladí s konceptem vozů ve stylu oldtimeru a dodává: *„Zmizely všechny původní variace rušivých dekorací, takže kupátko je typické velkou čistou plochou. K tomu přispívá plocha oken, která povedou vně přes sloupky.“* Za pochodu vznikla varianta možnosti uzavření zadní části vozu v zimních měsících. Jde o polykarbonátová odnímatelná okna. Přibyla soustava chromovaných tyčí v druhé polovině vozu. *„Celé je to zajímavé, protože jsme najednou řešili topení, zasklení, pevnost střechy v případě vrstvy sněhu a ještě nedávno jsme uvažovali o kabrioletu. To je život.“* Čistotu provedení dokresluje bílá střecha v celé své ploše, a to i v místech protiskluzové úpravy. Původně bylo zamýšleno využití standardních šedých ploch s protiskluzem.

A jsme u poslední, ale zásadní změny proti původním představám – baru. Jak známo, vychází z pokladny, typické pro Té-jedničku. Měl být v první části vozu, jak dokládá jeden z původních nákresů. *„Ve chvíli, kdy se přestalo jednat o rekonstrukci vozu, ale stavbu nového na původní podvozek, bylo technicky možné i designově schůdnější pokladnu resp. bar přestěhovat dále do vozu, v podstatě na střed,“* dnes vítá Anna a vypočítává výhody: volný průchod do vozu, bar je větší a schová i sudy s pivem, ledničku či topení. Odpadkový koš i zesilovač mají nakonec své místo ve skříni za řidičem.

„Bylo těžké do baru vše poskládat, ale konečné řešení je pro mě velkou úlevou. I když původní návrh byl můj, stále jsem s ním nebyla spokojena. Po vstupu do vozu jedinými, tedy předními dveřmi, nebylo přes bar vidět a procházelo by se zúženým prostorem. Nové řešení a umístění dělají interiér celkově světlejší, po vizuální i praktické stránce je určitě vhodnější. Stručně řečeno, interiér se odlehčil a uspořádání je logické,“ hodnotí jeden z největších zásahů do kupátka Anna.

Co se tam nevešlo, nerealizovalo se? *„Musím říct, že jsme se nakonec vždy dohodli, třeba i v případě reproduktorů, což nebylo jednoduché. Budou stropní a v řadě po dvou střídavě se světly. Další světla budou stropní podélná po stranách.“* V toku času to vypadá na mnoho významných změn, ale Anna Marešová vidí udržení základního konceptu se zachováním hlavních prvků: *„Jsem ráda za všechny změny, které byly nutné, ale nikoliv převratné. To, že bylo nutno někde ubrat a nerealizovat vše z nápadů, je dobře, protože to celkovému výsledku na kvalitě a kráse nepřidá. Těším se, půjde o výjimečný vůz, vymykající se běžnému provozu.“* ■

1908 – 1918 – 1968 – 2018

110 let od narození návrháře Františka Kardause

100 let od narození republiky

50 let Opravny tramvají

Zrozen vůz T3 Coupé

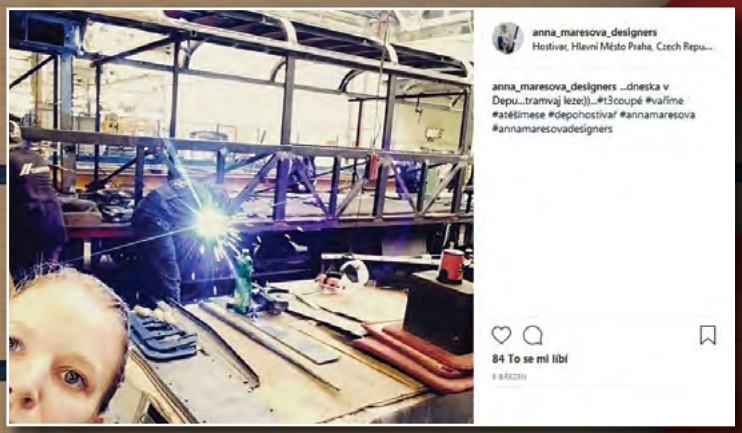
Na sociálních sítích vybral: Zdeněk Bek

PODZIM SE BLÍŽÍ A S NÍM I ZÚČTOVÁNÍ S T3 Coupé

PODZIMNÍ TRAMVAJOVÁ UDÁLOST ROKU SE V HOSTIVAŘSKÉM AREÁLU STÁLE SCHOVÁVÁ ZA POMYSLNOU PLENTOU. JEŠTĚ PŘEDTÍM, NEŽ DOJDE K JEJÍMU SLAVNOSTNÍMU STRHNUTÍ, JE NA ČASE UDĚLAT PRŮBĚŽNOU REKAPITULACI NA TÉMA: VÝLETNÍ TRAMVAJ T3 COUPÉ!

Říjen 2017

Listopad 2017



Březen 2018

Duben 2018

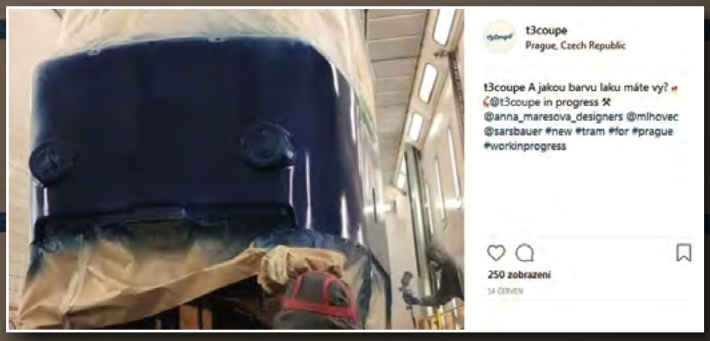
Duben 2018

Květen 2018

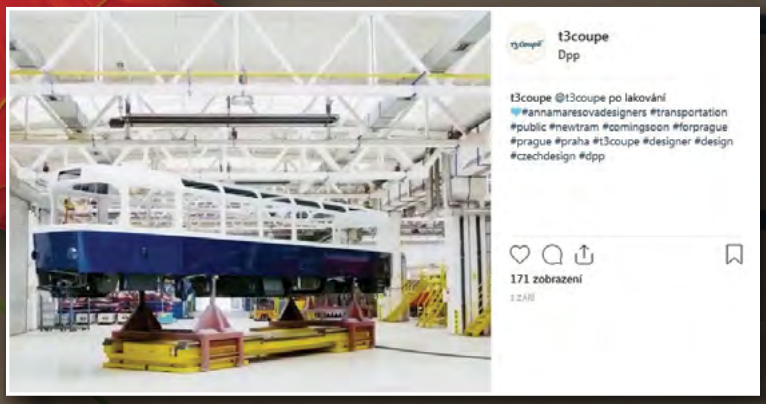
Červen 2018

Červen 2018

Červen 2018



Srpen 2018



Září 2018

WWW.DPP.CZ

Drobnosti pro fanoušky DPP

ZDARMA

DP kontakt exkluzivně v Infocentru Můstek

Gumový přívěsek s logem metra

- zelený
- žlutý
- červený

29 Kč

Propisovací pero s logem

- červené
- černé

35 Kč

Výroční plakáty pražských autobusů a vozů metra

Pouze na Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veleslavín

Autobusy
Formát: A1

30 Kč

Metro
Formát: A2

30 Kč

Aktuální nabídku a otevírací doby na:
www.dpp.cz/infocentra

DP kontakt ke stažení na: **www.dpp.cz/dp-kontakt**

Dopravní podnik hlavního města Prahy