

Interiér a exteriér vozidla řady 680

Klíčová slova: *interiér, exteriér, design, barevná kompozice, materiály v interiéru, osvětlení interiéru.*

Jedním z nejdůležitějších funkčních atributů nové vlakové jednotky je atraktivita jejího vzhledu včetně barevnosti a vybavení interiéru. Právě toto jsou nejvíce viditelné prvky vlaku a jsou tím pádem nejvíce vnímány cestující veřejností.

Výsledné designérské řešení celé vlakové jednotky bylo ovlivněno především dvěma vývojovými faktory. Tím prvním byla původní podoba designu tohoto vlaku v projektu připravovaném konsorciem ČKD-FIAT FERROVIARIA-SIEMENS, která byla včetně barevnosti schválena ze strany Českých drah. Druhým faktorem byla změna finálního dodavatele na Fiat Ferroviaria (dnes Alstom Ferroviaria) v souvislosti s ekonomickými potížemi ČKD. Tím pádem výsledná tvarová podoba vlaku vychází logicky ze standardně vyráběné řady vlaků s naklápěcími skříněmi Pendolino ETR 460, 470 a 480. Je tak předurčen profil skříně řídicích i vložených vozů, řešení bočnic včetně polohy oken a dveří a základní tvarové proporce čela vlaku. Rovněž tím byly předurčeny některé prostorové a rozměrové vztahy v interiéru. To tvoří společný konstrukční a tvarový základ v současnosti vyráběných vlaků Pendolino. Tento společný tvarový základ naprosté většiny Pendolin vytvořila italská firma GIUGIARO. Od tohoto řešení se odvíjejí jednotlivé modifikace, vytvářející specifické designérské varianty pro jednotlivé provozovatele v různých zemích. S těmito vstupními podmínkami vzniklo také výtvarné řešení vlaku řady 680 pro České dráhy.

Specifičnost řešení exteriéru vlakové jednotky řady 680 se soustřeďuje zejména na barevné řešení, aplikované na standardní proporce skříně vlaku. Hledání výsledného barevného řešení má svůj počátek již v původním projektu pro konsorcium ČKD-FIAT FERROVIARIA-SIEMENS. Cílem barevného řešení bylo vytvoření harmonické, avšak výrazné barevné kompozice, kterou by se na první pohled odlišily tyto vlaky ČD od vlaků ÖBB a DB, neboť se na rakouském a německém území dostanou do bezprostředního kontaktu s jinými vozidly těchto železničních správ - a to i přes fakt, že ÖBB ani DB přímo neprovozují vlakové jednotky Pendolino italské výroby. Rakouské lokomotivy a vagóny pro dálkovou dopravu mají převážnou část skříně červenou s černými pruhy. Německé vagóny pro dálkovou

Ing. arch. Patrik Kotas, autorizovaný architekt, narozen 1964, studium Fakulta architektury ČVUT v Praze. Profesní zaměření: *design dopravních prostředků, architektura dopravních staveb. Pedagogicky působí na Fakultě architektury a Fakultě dopravní ČVUT v Praze.*

Výběr z realizovaných projektů :

- * *Design nových vozů pražského metra typu M1*
- * *Design nových nízkopodlažních trolejbusů ŠKODA*
- * *Design nízkopodlažních tramvají ČKD*
- * *Urbanistické a architektonické řešení stanice metra RAJSKÁ ZAHŘADA v Praze (oceněno titulem "Stavba roku 1999)*

** Urbanistické a architektonické řešení tramvajové trati Hlubočepy - Barrandov (ve výstavbě)*

dopravu a jednotky ICE a ICT jsou bílé s červeným podokenním pruhem. Z tohoto důvodu byla hledána barevná kombinace, která by byla výrazně odlišná a které by zároveň doplnila standardní formy barevného uspořádání vozidel ČD do ucelené řady.

Charakteristickým prvkem vozidel ČD je světle šedá barva v podokenní části a kontrastní barva v meziokenním pruhu. V běžném schématu barevné řady vozidel ČD se světle šedou a zelenou, višňově červenou, ostře červenou nebo světlejší modrou byla nalezena výsledná kombinace světle stříbrné (jakožto neutrální barva navazující na světle šedou u běžných vozidel ČD) a modro-tyrkysové v kombinaci s ostře žlutými proužky na čelech vlaku a na dolním lici oken. Temně šedé neutrální odstíny doplňují plochy okolo čelních skel kabiny strojvedoucího, díky nimž se opticky sjednocují prosklené plochy na čelech do jednoho celku, dávajícího dojem větší míry prosklení. Stejněho efektu je docíleno na bočnicích, kde lesklý černý horizontální pruh v místě oken vytváří dojem průběžného tmavého pásu. Modro-tyrkysová barva vyplňuje spodní část skříně všech vagonů přibližně od úrovně podlahy směrem dolů a dále horní líc bočnic včetně jejich přechodů do střechy. Horizontální barevná kompozice, vytvářející průběžné pásy na vlakové jednotce jako celku je záměrně narušena šikmým ukončením žlutých podokenních proužků v místě dveří. Tímto způsobem je docíleno optického zvýraznění všech dveří pro cestující. Šikmé ukončení žlutého pásu je použito i na obou čelech, kde úhel šikmosti koresponduje s úhlem spáry napojení kompozitové skořepiny čela na hliníkovou skřín vozu.

Interiér vlaku, týkající se prostoru pro cestující, lze rozdělit do tří funkčních skupin : oddíl 1. třídy, 2. třídy a barový prostor. Co je společným znakem celého interiéru ? Je to především snaha po vizuálním rozšíření prostoru pro cestující ve všech oddílech, neboť oproti běžným vlakům jsou jednotky s naklápěcími skříněmi poněkud v interiéru znevýhodněny nezbytným zúžením celého profilu skříně. Z tohoto důvodu byl položen zvláštní důraz, podobně jako tomu bylo u ostatních typů Pendolin, na "vzdušnost" interiéru a systém umělého osvětlení. Oddíl 1. a 2. třídy je v celé své délce vybaven dvojicí světelných ramp pod stropem, které nepřímě osvětlují světle stříbrnou stropní klenbu, a tím opticky zvyšují interiéru. Další dvojice nadokenních světelných ramp nepřímě osvětluje boční bílé okenní panely, čímž dochází k optickému rozšíření prostoru. Neutrální barva teple bílá určuje charakter okenních a nadokenních panelů, kdežto studená stříbrná tvoří plochu stropní klenby. V 1. třídě tvoří podlahu tmavě šedý koberec, ve 2. třídě je použita gumová podlaha s kultivovaným protiskluzným povrchem. Barevný kontrast tvoří tkanina v průběžných zavazadlových policích a dále potahy sedadel. V první třídě je použita temně červená barva, kdežto v druhé třídě modro-tyrkysová barva. Tímto způsobem je docíleno vzájemného vizuálního odlišení 1. a 2. třídy, přestože je dispoziční uspořádání sedadel obou tříd totožné. To znamená, že v obou třídách je systém uspořádání sedadel 2+1 v jedné řadě, čímž je dosaženo vyššího prostorového komfortu zejména ve 2. třídě. Podokenní část bočnic bude tvořena panely s potahovou folií RESINFLEX s jemným barevným tónováním, korespondujícím s barvou látky na sedadlech. Interiér barového oddílu má zcela specifickou architektonickou podobu, která by se měla stát jedním ze snadno zapamatovatelných symbolů tohoto vlaku - modrý či modro-tyrkysový bar s nasvětlenou hranou barového pultu. Nepřímé osvětlení je opět použito u bočních panelů, kdežto ve stropě je uplatněn princip bodových přímých světél. Plocha barového pultu a několik stolků pro rychlé občerstvení ve stoje je tvořeno tmavě šedým povrchem, kontrastujícím s perleťově bílými plochami stěnových panelů.

Pro konstrukci interiérových panelů byla použita technologie osvědčená u celé řady předcházejících Pendolin - systém vylehčených komůrkových panelů s velice nízkou hmotností a naopak s velkou prostorovou tuhostí. Dodavatelem stěnových systémů interiéru s touto technologií, odvozenou z leteckého průmyslu, je tradiční výrobce interiérů Pendolin, italská firma RAIL INTERIORS. Výrobce sedadel do 1. a 2. třídy je česká firma BORCAD, designérem těchto sedadel je akademický sochař Španihel. Interiér vstupních vestibulů na představných každého vozu je tvořen světlými šedo-bílými panely se zvýšenou odolností oproti otěru a poškrábání.

Celkově lze konstatovat, že všechny materiály, použité v interiéru vlaku řady 680, jsou z hlediska své životnosti a způsobu údržby prověřeny několikaletým provozem ve většině existujících Pendolin, což dává naději na dosažení dostatečné míry odolnosti proti vandalismu. Zároveň je samozřejmostí, že jednotlivé komponenty interiéru odpovídají platným mezinárodním drážním předpisům z hlediska hygienických a protipožárních. Koncepce interiéru je tedy založena na kombinaci osvědčených konstrukčních detailů a progresivní, ale také již provozem prověřené výrobní technologie v kombinaci se specifickými výtvarnými znaky, podporujícími identitu jednotky řady 680 v rámci “velké rodiny” evropských Pendolin.

Poznámka: Ing. arch. Patrik Kotas je autorem barevného řešení exteriéru a designu interiéru vlakové jednotky řady 680.

V Praze, říjen 2001

Lektoroval: Ing. Ferdinand Gottmann
ČD DOP O12