

Oponentní posudek bakalářské práce

Zadání bakalářské práce

Student Daniel Kovalík řeší téma své bakalářské práce v podobě konceptu soupravy metra pro nově projektovanou trasu D pražského metra. V této bakalářské práci si bere za technické limity návrhové parametry, které jsou stanoveny z dřívějších reálných etap projektové přípravy. Tyto návrhové limity Daniel Kovalík rámcově dodržuje, a tím pádem po technické stránce

ČVUT

Fakulta architektury

obor průmyslový design

bakalářská práce

Daniel Kovalík

Analytická část

Analytická část bakalářské práce obsahuje několik příkladů koncepcí souprav metra z různého prostředí a z různých provozně technických lokalizací. Je zřejmé, že student projevils na jedné straně s touto oblastí průmyslového designu, stanovil si široké téma s obtížným cílem, avšak nedokázal právě v analytické části se zorientovat do takové míry poznání této problematiky, aby dokázal vyhodnotit, které aspekty prostorového uspořádání, provozně technického řešení a výtvarně vizuálního působení jsou určující pro tu kterou koncepci.

Souprava metra – linka D

Příklady ze světových reálných souprav metra komentářem (bohužel s řadou stylistických a gramatických chyb), kde však nikde nepochybně objektivní fakta s osobním komentářem. Pro analytickou část bakalářské práce tuto bezpochyby představuje závadu, která by se však dala při hlubším dopracování poměrně snadno napravit. Utřídění objektivních faktů a osobních názorů by tedy celé bakalářské práci významně pomohlo, přičemž subjektivní názory samozřejmě představují neoddiskutovatelné východisko pro stanovení autorovy vlastní tvůrčí vize koncepčního návrhu.

Vedoucí bakalářské práce: MgA. Filip Streit

Vize a návrh koncepcí

Návrh úplně nové soupravy metra představuje vždy zásadní výzvu, protože nabízí šanci na technologický skokový vývojový pokrok a s tím spojenou šanci na generační posun v názoru na design, jak v oblasti prostorové dispozičního uspořádání, tak v oblasti tvarování a vizuálního stylu. Nová trasa D pražského metra se dlouhá léta připravuje, je doprovázena řadou koncepčních návrhů a ideových řešení v oblasti dopravně urbanistické i v oblasti architektonické koncepce stanic. Student Daniel Kovalík měl jednoznačnou možnost se buďto těmito existujícími návrhy nechat inspirovat, nebo je třeba ze svého pohledu zcela odmítnout, avšak měl určitě svůj návrh-myšlenkově „umístit“ do konkrétního architektonického a výtvarného prostředí. Je v názvu této bakalářské práce je řečeno, že se jedná o koncepční návrh pro budoucí trasu metra D pro Prahu. Tedy nikoliv o návrh jakýchkoliv vagonů pro „nějaké“ metro kdesi ve světě, nýbrž pro metro, které má svou zcela nezaměnitelnou architektonickou tradici a identifikovatelný vizuální styl.

Oponent: doc. Ing. arch. Patrik Kotas

Oponentní posudek bakalářské práce

Zadání bakalářské práce

Student Daniel Kovalik řeší téma své bakalářské práce v podobě konceptu soupravy metra pro nově projektovanou trasu D pražského metra. V této bakalářské práci si bere za technické limity návrhové parametry, které jsou stanoveny z dřívějších reálných etap projektové přípravy. Tyto návrhové limity Daniel Kovalik rámcově dodržuje, a tím pádem po technické stránce rámcově zadání splnil.

Analytická část

Analytická část bakalářské práce předkládá řadu atraktivních příkladů koncepcí souprav metra z různého prostředí a z různých provozně technických lokalizací. Je zřejmé, že student projevil na jedné straně sympatický zájem o tuto oblast průmyslového designu, stanovil si široké téma s obtížným cílem, avšak nedokázal právě v analytické části se zorientovat do takové míry poznání této problematiky, aby dokázal vyhodnotit, které aspekty prostorového uspořádání, provozně technického řešení a výtvarně vizuálního působení jsou určující pro tu kterou koncepci.

Příklady ze světových realizací doprovází student komentářem (bohužel s řadou stylistických a gramatických chyb), kde však míchá dohromady objektivní fakta s osobním komentářem. Pro analytickou část bakalářské práce toto bezpochyby představuje závadu, která by se však dal při hlubším dopracování poměrně snadno napravit. Utřídění objektivních faktů a osobních názorů by tedy celé bakalářské práci významně pomohlo, přičemž subjektivní názory samozřejmě představují neoddiskutovatelné východisko pro stanovení autorovy vlastní tvůrčí vize koncepčního návrhu.

Vize a návrh konceptu

Návrh úplně nového konceptu soupravy metra pro zcela nově navrhovanou trasu metra představuje vždy zásadní výzvu, protože nabízí šanci na technologický skokový vývojový pokrok a s tím spojenou šanci na generační posun v názoru na design, jak v oblasti prostorově dispozičního uspořádání, tak v oblasti tvarování a vizuálního stylu. Nová trasa D pražského metra se dlouhá léta připravuje, je doprovázena řadou koncepčních návrhů a ideových řešení v oblasti dopravně urbanistické i v oblasti architektonické koncepce stanic. Student Daniel Kovalik měl jednoznačnou možnost se buďto těmito existujícími návrhy nechat inspirovat, nebo je třeba ze svého pohledu i zcela odmítnout, avšak měl určitě svůj návrh myšlenkově „umístit“ do konkrétního architektonického a výtvarného prostředí. Již v názvu této bakalářské práce je řečeno, že se jedná o koncepční návrh **pro budoucí trasu metra D pro Prahu**. Tedy nikoliv o návrh jakýchkoliv vagónů pro „nějaké“ metro kdesi ve světě, nýbrž pro metro, které má svou zcela nezaměnitelnou architektonickou tradici a identifikovatelný vizuální styl.

I přes konstataci, že nová trasa může a měla by přinést zcela nové podněty v oblasti architektury a designu, zasloužila by si takováto úloha – tedy nový design vozů pro trasu D – definování alespoň několika vstupních předpokladů jakožto abstrahovaného výtvarného pozadí pro vlastní návrh. Toto bylo v bakalářské práci zcela pominuto.

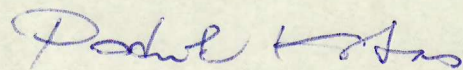
Prostorová koncepce soupravy vychází z předpokladu pětivozové soupravy, která je vzájemně propojená do jednoho prostorového celku s průchozím interiérem v podélné ose soupravy. Zároveň se jedná o soupravu s automatickým provozem bez řidiče, což přináší šanci na vizuálně kontaktní uspořádání interiéru u obou čel soupravy, kdy cestující mohou zcela volně sledovat prostor tratě metra v tunelových i nadzemních úsecích. Tato koncepce, kterou student použil, plně odpovídá současným vývojovým trendům a naplňuje očekávané cíle bakalářské práce. Otázkou však zůstává, určitý výtvarný a vizuální rozpor. Souprava zjevně funkčně tvoří jeden celek, tedy nejedná se o pět samostatných vagónů, které jsou průchodem propojeny. Jedná se o ucelenou jednotku tvořící prostorové a výtvarné kontinuum v exteriéru a interiéru. Zmíněný rozpor spočívá v tom, že student navrženým vizuálním stylem exteriéru soupravy zdůrazňuje samostatnost jednotlivých vozů, když používá identický motiv negativně nakloněného čela jak u přední a zadního čela soupravy, tak u mezivozových čel. Vzniká tak naprosto neoprávněný dojem, že souprava metra je tvořena vzájemně odpojitelnými, či připojitelnými vagóny, což neodpovídá reálné provozní skutečnosti. Autorova vize negativně nakloněného čela se může jevit jako neotřelá, dynamická a svým způsobem revoluční. Je však skutečně tento vizuální prvek adekvátní právě soupravě metra, která je provozována převážně v uzavřeném profilu tunelu s nezanedbatelným pístovým aerodynamickým efektem? Není takováto tvarová symbolika spíše příznačná pro hydrodynamické prostředí lodi? Bezesporu lze nalézt ojedinělé případy kolejových vozidel s negativním náklonem čela. Tyto příklady byly však ve většině případů doprovázeny funkční výhodou podélně rozšířeného prostoru pro pult strojvedoucího, zejména u lokomotiv a tramvají s manuálním řízením. Je negativní čelo skutečně výhodou u čela, kde žádný pult strojvedoucího není a kde ani cestující s největší pravděpodobností nepocítí touhu se negativně naklánět v převislém čele nad kolejiště? (P.S.: v návrhu interiéru chybí v místě čela soupravy příčné ochranné horizontální madlo, představující elementární bezpečnostní prvek).

Závěrečné hodnocení

Po stránce obsahové a formální splnila tato bakalářská práce z velké části stanovené zadání. Otázkou však zůstává, zdali tak rozsáhlé a komplexní téma, jakým je koncepce soupravy metra, lze pojmut v plné šíři v rozsahu bakalářské práce. Toto je téma, které pro svou komplexnost by bylo vhodnější na zpracování spíše pro magisterský diplomní projekt. Přesto lze snahu studenta Daniela Kovalíka hodnotit jako úspěšnou a ve své podstatě sympatickou.

Přes výše uvedené nedostatky lze tuto práci považovat za akceptovatelné dílo, na kterém ukazuje Daniel Kovalik své schopnosti na poli průmyslového designu. Doporučuji tuto práci k obhajobě.

Navrhované hodnocení: C – dobře



doc. Ing. arch. Patrik Kotas
oponent bakalářské práce

V Praze den 18.6.2019