

贵阳轨道交通车站文化景观工程的建设实施模式

刘伯夫

(贵阳市城市轨道交通集团有限公司, 550005, 贵阳//高级工程师)

摘要 阐述了城市轨道交通车站文化景观工程建设实施模式的分类和差异,深入分析了贵阳市轨道交通1、2号线文化景观工程项目分别采取不同建设模式的背景、原因,对建设实施情况进行了总结分析。结合项目建设实施过程中的问题,针对文化艺术项目的特殊性,得出在条件允许时宜优先采用概念方案设计、深化创作及艺术品制作安装等一体化实施模式的结论,对保证项目经费来源和实施过程中应注意的问题提出了建议,并提出了咨询策划、设计创作及制作安装进一步一体化实施的模式构想。

关键词 城市轨道交通车站;文化景观工程;建设实施模式

中图分类号 U231.4

DOI:10.16037/j.1007-869x.2022.04.036

Construction and Implementation Mode of Cultural Landscape Project of Guiyang Rail Transit Station

LIU Bofu

Abstract The classification and differences of urban rail transit station cultural landscape construction and implementation modes are expounded. The backgrounds and reasons of Guiyang Rail Transit Line 1, 2 cultural landscape engineering projects adopting different construction modes are analyzed in-depth. The construction implementation situation is summarized and analyzed. Considering the problems in the construction and implementation process of the project, and in view of the particularity of cultural and art projects, conclusion is arrived that when conditions are met, the mode of integrating concept plan design, in-depth creation and art installation should be given priority. Suggestions are put forward targeting issues worthy of attention in the implementation process to ensure the funding source of the project. The mode of integrating consulting planning, design and creation, production and installation is further promoted.

Key words urban rail transit station; cultural landscape engineering; construction implementation mode

Author's address Guiyang Urban Rail Transit Group Co., Ltd., 550005, Guiyang, China

《国务院关于贵阳市城市总体规划的批复》(国函[2017]140号)(以下简称《国务院批复》)中明确要求:城市建设要实现经济社会协调发展,物质文明和精神文明共同进步。基于城市轨道交通(以下简称“城轨”)公益性、大众化的特点,有选择地在一些重点车站建设文化景观工程,形成特色鲜明的轨道交通文化站点,并通过其公共空间的载体作用,展示城市精神文明建设,无疑是对落实《国务院批复》精神的有力诠释。因此,如何选择合适的建设实施模式,建设好车站文化景观工程,提升城市文化内涵,是贵阳城轨建设者应该认真思考和研究的课题。

1 建设实施模式的特点及选择

1.1 建设实施模式

城轨车站文化景观工程项目的建设阶段分为概念设计、深化创作和施工安装等环节。按各环节实施主体的不同,建设实施模式可分为3种。

1.1.1 模式1

在该模式下,2家实施主体分别承担概念设计,以及深化创作及施工安装。

1) 概念设计:在车站装修实施之前,在总体设计、咨询及车站装修设计等工作内容中新增景观工程概念设计内容开项。通过委托、谈判或招标等方式,选择合适的文化艺术咨询单位作为实施主体,先期开展文化景观工程的概念设计。

2) 深化创作及施工安装:在车站装修实施阶段,在装修工程范围内新增文化景观工程项目。采用招标的方式,选择确定具有深化创作的艺术品制作能力的实施主体,来完成概念方案的深化创作和相关艺术品的制作安装,最终完成文化艺术景观工程。

1.1.2 模式2

在该模式下,2家实施主体分别承担设计(概念设计和深化创作)与制作安装。车站文化景观工程

与车站装修工程采用一体化设计,其相应的总体设计单位可为联合体。其中,文化景观工程设计内容为艺术品的概念设计和深化创作。文化景观工程的艺术品制作及安装则纳入车站装修工程项目,通过单独招标的方式来选择专门的实施单位。

1.1.3 模式 3

在该模式下,车站文化艺术景观工程的概念方案设计、深化创作及艺术品的制作安装等工作,交由 1 家综合能力较强的实施主体独立完成。依靠实施主体在文化艺术创作领域的艺术家团队资源,以及在文化艺术品制作加工等文化艺术衍生产业链上的整合优势,一体化、高水准地完成文化艺术景观工程。

1.2 不同建设实施模式的差异比较

1.2.1 经费来源

车站文化景观工程为政府出资的非盈利性公共项目,一般随着城市轨道交通新建线路工程建设同步实施,其经费来源都是列入所属线路工程的建设成本。目前,我国城市轨道交通工程中并没有专门针对文化景观工程的概算。当采用模式 3 实施时,文化景观工程费用有 2 种处理办法:① 可通过在车站装修工程概算内新增项目,将费用列入车站装修工程;② 可单独开项,将费用列入线路建设总成本。当采用模式 1 或模式 2 实施时,文化景观工程费用按设计阶段实施主体对应的设计费用,在线路总体设计或咨询费用中列支。

1.2.2 实施主体的选择方式

《必须招标的基础设施和公用事业项目范围规定》明确规定,城市轨道交通等城建项目属于必须招标范围。车站文化艺术景观工程作为城市轨道交通建设项目的组成部分,必须按照通过招标来确定实施主体。根据发改委令第 16 号《必须招标的工程项目规定》,施工单项合同估算价在 400 万元人民币以下,以及设计服务采购单项合同估算价在

100 万元人民币以下的项目可采用非招标方式。由于模式 1 与模式 2 的设计费用与施工费用分别计列,其分别对应的单项费用数额更容易满足上述非必须招标的费用限额的条件,故在实施主体的选择方式上,模式 1 与模式 2 更具灵活性。

1.2.3 建设管理模式

在模式 1 及模式 2 下,概念设计或深化创作单位仅仅对其设计方案或深化创作方案负责,并不实质参与艺术品的制作及安装等施工过程,不能对艺术品制作、加工及安装等阶段进行全过程的监控或干预。因此,最终成品与设计理念难免产生偏差,不利于保证最终的方案实现效果。此外,模式 1 及模式 2 在不同实施主体的建设衔接上会产生接口协调和管理的工作,增加了工作量和实施难度^[1]。

模式 3 的项目由同一主体全过程实施。文化艺术设计创作的专业团队或艺术家可全程参与项目建设,在工程实施的各个阶段都可对设计创作方案的落实及体现进行干预和控制,可最大限度地保证最终落地方案与设计理念的一致性。尤其在艺术品制作过程中,原创艺术家的深度介入和指导,能进一步提升项目最终呈现的艺术效果。此外,由同一实施主体完成项目建设任务,避免了内部接口的产生。

1.2.4 对实施主体的要求

模式 1 和模式 2,仅要求实施主体具备满足对应实施项目范围的实施能力,对实施主体的综合能力要求相对较低,市场选择较为容易;而采用模式 3 进行实施的项目,由一个主体单位完成项目建设的全部内容,要求实施主体具备文化艺术工程概念设计、深化创作、产品制作及安装施工全过程项目内容的综合实施能力和全产业链的资源整合能力,对实施主体的能力要求明显要高,市场选择难度较大。

综上所述,不同建设实施模式存在诸多差异,如表 1 所示。

表 1 不同建设实施模式的差异对比

Tab.1 Comparison among different construction implementation modes

实施方式	模式 1	模式 2	模式 3
实施阶段组成	概念设计 + 深化创作及制作安装	设计(概念、深化) + 制作安装	概念设计深化创作及制作安装
项目设立	设计或咨询 + 车站装修工程	装修设计 + 车站装修工程	车站装修工程或单独开项
选择实施主体方式	招标或非招标 + 公开招标	招标或非招标 + 公开招标	公开招标
实施主体能力	较高	较高	高
选择难度	相对较小	相对较小	大
业主管理模式	部分参与、部分管理	部分参与、部分管理	全过程参与管理
接口管理	有	有	无

1.3 建设实施模式的选择

纵观我国城轨车站文化景观工程的建设情况,各地主要是基于自身的城市特点、本地文化艺术资源现状、市场成熟度及文化景观工程建设推进情况等因素综合考虑,进而选择合适的建设实施模式。

如果本地文化艺术市场发展相对还不充分、文化艺术产品资源相对还欠丰富,或是文化景观工程建设处于初期摸索阶段,实施经验不足,则应采用模式1或模式2,可降低对实施主体的综合能力要求,减少市场选择的难度,有利于找寻到合适的实施主体,确保项目的顺利实施和落地。例如,成都地铁3号线、4号线及7号线采用了模式1,青岛地铁1号线、2号线及8号线采用了模式2。

反之,如果文化经济综合实力较强、当地文化艺术资源较为丰富、文化艺术市场发展相对成熟度较高,或是车站文化景观工程建设水平已经发展到一定阶段,为了充分挖掘综合实施能力较强的潜在实施主体,发挥一体化实施建设管理模式的优势,进一步提升文化艺术景观工程的质量、打造符合大众审美要求的优质公共项目,宜采用模式3。这也是当前国内城市的较为普遍做法。例如,武汉轨道交通2号线、3号线及4号线等,成都地铁8号线及9号线等。

2 贵阳轨道交通车站文化景观工程建设实施模式的实践

2.1 贵阳轨道交通1号线

贵阳轨道交通1号线(以下简为“1号线”)在车站装修初步设计阶段并未考虑文化艺术景观工程设置,在车站装修工程实际实施阶段,根据贵阳市政府关于发挥公共交通文化建设载体作用的要求,综合市民反馈的建议及意见,分别在诚信路站、观山湖公园站和延安路站增设了文化艺术景观工程。

当时,由于贵阳城轨建设仍处于初期阶段,线网层面的城轨车站公共空间文化艺术的宏观顶层设计也未实质推进,贵阳地区的文化艺术综合水准不够高,综合艺术实力较弱,区域内整体市场的文化艺术资源相对较为匮乏。因此,1号线的文化艺术景观工程实施采用了模式1,并通过直接委托选择了概念设计与深化创作实施单位,通过招投标方式选择了制作安装实施单位。实施单位的及时确定,使得相关建设工作得以迅速开展,较好地满足

了整个项目建设的工期要求。此外,业主与实施单位的充分沟通和协调,也较好地保证了工程总体建设的实施效果(见图1)。



图1 1号线延安路站“贵阳老街景”效果图

Fig. 1 Rendering of Yan'an Road Station 'Guiyang Old Street' of Guiyang Metro Line 1

然而美中不足的是,受专业接口及实施单位经验等因素影响,1号线个别站点的景观作品安装、艺术品原材料选材等细节处理上存在瑕疵。例如:延安路站整体情景浮雕在现场安装时未作预留疏散导向标识及运营检修开口处理;观山湖公园站原使用画布制作油画,未通过消防初验,不得不更换材料和施作工艺;林城西路站由贵州12个著名景点和12生肖抽象表现在24个立面的雕塑作品^[2],受实施技术水平所限,不得不将镂空设计变更为实体雕刻,未能实现最理想效果(见图2)。



a) 原设计效果图

b) 方案落地实景图

图2 1号线林城西路站雕塑作品

Fig. 2 Sculpture work at Lincheng West Road Station of Guiyang Metro Line 1

2.2 贵阳轨道交通2号线

贵阳轨道交通2号线(以下简为“2号线”)在车站概念装修方案设计阶段,就明确规划了部分车站的文化艺术景观工程,并将其纳入车站装修施工总承包项目内。2号线车站的概念设计提出要从全线视角串联相关车站展现城市历史文化和生态景观,故需实施单位具备较高的专业文化艺术设计创造水准。此外,为完美呈现艺术景观作品的落地效果,体现设计理念,要求实施单位具备文化艺术工程一体化的综合实施能力。为此,2号线车站文化

景观工程建设实施采取了模式 3,作为车站装修工程的专业分包内容纳入了对应车站的施工范围(见图 3)。



图 3 2 号线宝山南路站“贵阳拾景”实景图
Fig. 3 Baoshan South Road Station 'Guiyang Landscape' of Guiyang Metro Line 2

由于项目启动时间早、准备充分、建设模式选择合理,2 号线部分站点的文化艺术景观工程项目通过市场招标,选择了具有国内同行业领先水平的实施单位。得益于实施单位文化创意团队的综合实力、项目经验及艺术品制作的资源整合能力等,2 号线文化艺术景观工程充分挖掘了文化元素,采用了壁画、浮雕、雕塑、丝印及多媒体展示等丰富的表现形式,应用了陶瓷板、汉白玉、马赛克、青铜、不锈钢及玻璃等多种材质,将展示空间从站厅扩展到了站台、车站出入通道等区域。

宝山南路站使用玻璃钢、青铜及不锈钢等材料,丰富了艺术品表现形式。机场站的“多彩贵州”作品(见图 4)展示了贵州人民热情好客的形象,有效发挥了城轨窗口车站文化艺术展示的载体作用。阳明祠站(见图 5)将文化艺术延伸到站台及出入口通道,让乘客在候车或通行时也能感悟王阳明及儒家文化的博大思想^[3]。2 号线车站的文化景观工程建设水平有了较大提升。



图 4 2 号线机场站的“多彩贵州”作品实景图
Fig. 4 Airport Station 'Colorful Guizhou' of Guiyang Metro Line 2

3 经验总结及建议

总结贵阳轨道交通 1 号线及 2 号线车站的文化



a) 站厅的“龙场悟道” b) 站台的“儒家六君子”
图 5 2 号线阳明祠站的浮雕作品
Fig. 5 Cameo work at Yangming Temple Station of Guiyang Metro Line 2

景观工程建设实施经验,并提出如下建议:

1) 模式 3 由 1 个实施主体完成概念设计、深化创作和制作安装,符合文化项目由专业团队全程参与设计创作至艺术品最终落地的实施理念,宜优先采用。

2) 目前,国内城轨建设工程并没有专门针对文化景观工程的概算项目。经费来源的缺项不利于项目的推进实施,需引起相关部门和建设单位的重视。国外发达国家的一些城市政策规定,可按一定比率从工程建设总成本中列支文化艺术品的建设费用。例如:美国旧金山的《艺术完善条例》明确民用建筑、交通改善项目、公园以及桥梁等建筑成本的 2% 投入公共艺术;其后,还设立了一项“1% 的艺术计划”,以《规划法》为依据,规定了市区及附近社区的大型开发项目提供至少总建设成本 1% 用于艺术品^[4]。挪威采用“艺术百分比”政策,明确要求所有公共建筑的建设成本的 0.5% ~ 1.5% 用于艺术作品等^[5]。这种从源头上确保文化项目经费来源的做法,可有效解决我国城轨车站文化景观项目没有专门经费开项的现实问题,值得借鉴和参考。

3) 文化景观工程项目自身的文化属性决定其在实施过程中不能完全照搬传统建筑工程常规做法。在项目实施主体的选择上,需加大技术部分的权重指标,设定合理的评价办法,以利于比选到综合最优的实施主体;在项目验收时,需注重最终实施方案同概念设计及深化设计方案的还原度审查,以确保实施方案与设计理念的一致性。

4) 城轨车站文化景观工程建设需统筹好城市线网层面的策划,保证点、线、面文化艺术景观工程的协调统一。建议进一步将全线网文化景观工程的策划咨询、设计创作及安装实施整体交由一家联合体单位实施,对其充分授权,利用其专业优势,高效整合文化艺术行业的市场资源。这样可有效减少项目建设难度,提高实施效率,切实保证文化艺

术景观工程建设的协调和统一推进,这种咨询策划、设计创作及制作安装进一步一体化实施的模式,虽然在国内鲜有先例,但仍值得在未来的文化景观工程建设项目中进行尝试和创新。

参考文献

- [1] 朴新攀. 浅谈园林景观工程设计的招投标工作[J]. 科学咨询(科技·管理), 2013(18):99.
PU Xinpan. Brief introduction to the bidding work of garden landscape engineering design[J]. Scientific Consulting (Science and Technology · Management), 2013(18):99.
- [2] 贵州财经大学文化产业研究院. 贵阳市轨道交通1号线部分站点文化景观设计方案[R]. 贵阳:贵阳市城市轨道交通集团有限公司, 2017.
Institute of Cultural Industry, Guizhou University of Finance and Economics. Cultural landscape design scheme of some stations of Guiyang Rail Transit Line 1[R]. Guiyang: Guiyang Urban Rail Transit Group Co., Ltd., 2017.

- [3] 成都千高原文化艺术有限公司. 贵阳市轨道交通2号线车站文化艺术景观策划、设计、深化创作方案[R]. 贵阳:贵阳市城市轨道交通集团有限公司, 2019.
Chengdu A Thousand Plateaus Art Co., Ltd. Guiyang Rail Transit Line 2 station culture and art landscape planning, design, in-depth creation scheme[R]. Guiyang: Guiyang Urban Rail Transit Group Co., Ltd., 2019.
- [4] 汪单. 美国公共艺术的制度分析:一个审美治理视角[J]. 公共艺术, 2020(4):6.
WANG Dan. An analysis of American public art system: a perspective of aesthetic governance[J]. Public Art, 2020(4):6.
- [5] 汪单. 全球公共艺术政策速览·挪威[EB/OL]. (2021-07-07)[2021-09-07]. <https://mp.weixin.qq.com/s/kIxpMrPCz1OnMLAdUt8aeA>.
WANG Dan. Global public art policy review · Norway[EB/OL]. (2021-07-07)[2021-09-07]. <https://mp.weixin.qq.com/s/kIxpMrPCz1OnMLAdUt8aeA>.

(收稿日期:2021-04-26)

(上接第155页)

- ZHANG Wei. Research on the program of 1500 V metro charger[J]. The World of Inverters, 2016(7):48.
- [5] 张娅玲, 陈伟民, 章鹏, 等. 传感器故障诊断技术概述[J]. 传感器与微系统, 2009(1):4.
ZHANG Yaling, CHEN Weimin, ZHANG Peng, et al. Overview on sensor fault diagnosis technology[J]. Transducer and Microsystem Technologies, 2009(1):4.
- [6] 大海, 蔡景, 胡维. 基于VAR的齿轮早期故障监测研究[J]. 兵器装备工程学报, 2018(4):126.
DAR MIAN Haider Ali, CAI Jing, HU Wei. Research on fault forecast of gear box based on VAR[J]. Journal of Ordnance E-

quipment Engineering, 2018(4):126.

- [7] 柳建新, 韩世礼, 马捷. 小波分析在地震资料去噪中的应用[J]. 地球物理学进展, 2006(2):541.
LIU Jianxin, HAN Shili, MA Jie. Application of wavelet analysis in seismic data denoising[J]. Progress in Geophysics, 2006(2):541.
- [8] 龚瑞昆. 离散小波变换在传感器故障诊断中的应用[J]. 仪器仪表学报, 2001(增刊4):238.
GONG Ruikun. An application of sensor fault detection based on dispersing wavelet transforming[J]. Chinese Journal of Scientific Instrument, 2001(S4):238.

(收稿日期:2021-07-05)

(上接第168页)

盖物业开发项目,在规划、设计、建设和运营全生命周期中面临诸多问题和挑战。本文参照其他地区建设经验,对面临的问题针对性地提出了对策和建议,以利于推进该项目的顺利实施,并为昆明市后续地铁车辆段上盖物业开发项目建设提供参考。

参考文献

- [1] 陈斌, 谢伟平, 姚春桥. 地铁车辆段上盖物业开发的关键工程问题[J]. 土木工程与管理学报, 2014(1):57.
CHEN Bin, XIE Weiping, YAO Chunqiao. Key engineering problems of the construction project of over-track building of metro dep-

ot[J]. Journal of Civil Engineering and Management, 2014(1):57.

- [2] 周彦君. 地铁车辆段及上盖物业开发一体化探讨[J]. 工程与建设, 2019(2):228.
ZHOU Yanjun. Discussion on the integration of metro depot and overhead property development[J]. Engineering and Construction, 2019(2):228.
- [3] 欧阳宇峰, 蔡超. 深圳地铁“轨道交通+物业”项目开发实践中的经验与探索[J]. 城市轨道交通, 2017(6):23.
OUYANG Yufeng, QI Chao. Experience and exploration in the development practice of 'rail transit + property' project of Shenzhen Metro[J]. China Metros, 2017(6):23.

(收稿日期:2021-06-23)