



# 北京地铁公共艺术

1965-2012

北京市规划委员会 主编



中国建筑工业出版社



# 北京地铁公共艺术

1965-2012

北京市规划委员会 主编

中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

北京地铁公共艺术 1965—2012 / 北京市规划委员

会主编. — 北京 : 中国建筑工业出版社, 2014.5

ISBN 978-7-112-16489-9

I . ①北… II . ①北… III . ①地下铁道车站—环境设计—北京市— 1965 ~ 2012 IV . ① U231-64 ② TU-856

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 037640 号

责任编辑: 徐晓飞 张 明

责任校对: 党 蕾 刘梦然

北京地铁公共艺术1965—2012

北京市规划委员会 主编

\*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京雅昌彩色印刷有限公司制版

北京雅昌彩色印刷有限公司印刷

\*

开本: 787×1092毫米 1/12 印张: 23<sup>2</sup>/<sub>3</sub> 字数: 460千字

2014年3月第一版 2014年3月第一次印刷

定价: 150.00元

ISBN978-7-112-16489-9

( 25279 )

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

( 邮政编码 100037 )

目录

前言	002
Foreword	
序	004
Prologue	
规划引领、专家领衔、公众参与、全过程精细化管理——2012年北京地铁公共艺术规划建设实践	008
Planning dominating, experts leading, public participating and whole-process precise management—Practice of 2012 Beijing metro public art planning & construction	
公共艺术彰显城市表情	010
Public art highlights the expression of the city	
北京地铁公共艺术发展历程	011
Historical development of Beijing metro public art	
北京地铁建设发展大事年表	014
Event list of Beijing metro construction and development	
北京地铁线路图 (2012)	018
Route map of Beijing Metro (2012)	
地铁 1 号线	020
Line 1	
地铁 2 号线	028
Line 2	
西直门站 / 建国门站 / 东四十条站	
Xizhimen Station / Jianguomen Station / Dongsì Shítiao Station	
地铁 13 号线	046
Line 13	
地铁八通线	052
Batong Line	
地铁 5 号线	058
Line 5	
惠新西街北口站 / 雍和宫站 / 张自忠路站 / 东四站 / 东单站	
Huixinxijiebeikou Station / Yonghe Palace Station / Zhangzizhonglu Station / Dongsì Station / Dongdan Station	
机场线	070
Airport Line	
东直门站 / 三元桥站 / T2 航站楼站	
Dongzhimen Station / Sanyuanqiao Station / T2 Station	
地铁 4 号线	080
Line 4	
西苑站 / 圆明园站 / 北大东门站 / 国家图书馆站 / 动物园站 / 西四站 / 西单站 / 宣武门站	
Xiyuan Station / Yuanmingyuan Station / Peking University East Entrance Station / National Library Station / Zoo Station / Xisi Station / Xidan Station / Xuanwumen Station	

108	地铁大兴线 Daxing Line	新宫站 / 西红门站 / 高米店北站 / 高米店南站 / 枣园站 / 黄村西大街站 / 黄村火车站站 / 义和庄站 / 天宫院站 Xingong Station / Xihongmen Station / Gaomidian North Station / Gaomidian South Station / Zaoyuan Station / Huangcunxidajie Station / Huangcun Railway Station / Yehezhuang Station / Tiangongyuan Station
128	地铁房山线 Fangshan Line	大葆台站 / 长阳站 / 篱笆房站 / 良乡大学城站 Dabaotai Station / Changyang Station / Libafang Station / Liangxiang University Town Station
136	地铁 15 号线 Line 15	顺义站 Shunyi Station
144	地铁亦庄线 Yizhuang Line	
150	地铁昌平线 Changping Line	
156	地铁 6 号线 Line 6	五路居站 / 花园桥站 / 车公庄西站 / 车公庄站 / 平安里站 / 北海北站 / 南锣鼓巷站 / 东四站 / 朝阳门站 / 东大桥站 / 呼家楼站 / 金台路站 / 十里堡站 / 青年路站 / 常营站 Wuluju Station / Huayuanqiao Station / Chegongzhuang west Station / Chegongzhuang Station / Ping'anli Station/Beihai North Station/ Nanluoguxiang Station / Dongsì Station / Chaoyangmen Station / Dongdaqiao Station / Hujialou Station / Jintailu Station / Shilipu Station / Qingnianlu Station / Changying Station
200	地铁 8 号线 Line 8	林萃桥站 / 森林公园南门站 / 奥林匹克公园站 / 奥体中心站 / 北土城站 / 安华桥站 / 鼓楼大街站 Lincuiqiao Station / Forest Park South Entrance Station / Olympic Park Station / Olympic Sports Center Station / Beitucheng Station / Anhuaqiao Station / Guloudajie Station
216	地铁 9 号线 Line 9	白石桥南站 / 白堆子站 / 军事博物馆站 / 六里桥站 / 丰台科技园站 Baishiqiao South Station / Baiduizi Station / Military Museum Station / Liuliqiao Station / Fengtai Science Park Station
228	地铁 10 号线 Line 10	巴沟站 / 知春路站 / 健德门站 / 三元桥站 / 亮马桥站 / 农业展览馆站 / 潘家园站 / 分钟寺站 / 成寿寺站 / 宋家庄站 / 角门东站 / 草桥站 / 纪家庙站 / 首经贸站 / 丰台站 / 西局站 / 莲花桥站 / 公主坟站 / 西钓鱼台站 / 慈寿寺站 / 车道沟站 Bagou Station / Zhichunlu Station / Jiandemen Station / Sanyuanqiao Station / Liangmaqiao Station / Agriculture Exhibition Center Station / Panjiayuan Station / Fenzhongsì Station / Chengshousì Station / Songjiashuang Station / Jiaomen East Station / Caoqiao Station / Jijiamiao Station / Capital University of Economics and Business Station / Fengtai Station / Xiju Station / Lianhuaqiao Station / Gongzhufen Station / Xidiaoyutai Station / Cishousì Station / Chedaogou Station
282	后记 Postscript	

# 北京地铁公共艺术

1965-2012

北京市规划委员会 主编

中国建筑工业出版社

# 前言

随着城市的快速发展，轨道交通已成为市民出行的主要交通方式之一。集聚大量人流的地铁，成为使用频率最高的城市公共空间。地铁在发挥交通运输功能的同时，也逐渐展示出传播城市文化和价值观的人文功能。从艺术和人文的角度来审视和建构地铁公共空间，运用壁画、雕塑、装修、装饰等艺术化手段装点地铁公共空间，不仅可以丰富愉悦人们的交通体验，还可以在潜移默化中传播文化，对市民的认知、情绪和行为产生积极的引导作用。

近年来，随着地铁建设脚步的加快，北京地铁公共艺术的探索和实践不断深入，从规划编制到全过程精细化管理，从艺术品创作设计、加工制作到安装建设，各个环节均逐步推进，不断完善。北京地铁在满足“安全、便捷、舒适”整体要求的前提下，坚持“经济、实用、美观”和“花小钱办大事”的原则，创造了一批地铁公共艺术品，使地铁公共空间更加人性化、艺术化，“北京地下文化长廊”正在逐渐形成。

北京地铁公共艺术规划建设从无到有、逐渐摸索、创新发展，反映了我国地铁公共艺术建设、制作的发展水平，其中的经验和教训非常值得总结和思考，因此，我们编辑出版这本《北京地铁公共艺术 1965—2012》。本书按通车时间顺序，全面回顾了截至 2012 年底北京已建成的 16 条线 442 千米城市轨道交通线网中公共艺术创作、建设和发展的历程，具体介绍和多角度展示了百余件地铁公共艺术作品。目的是对北京地铁公共艺术的过去进行系统梳理和真实记录，更重要的是发现问题、总结规律、明确方向，为推动未来北京乃至全国地铁公共艺术的健康发展奠定基础。

地铁公共艺术来源于生活、服务于公众，需要艺术家更倾力地创作，规划师、建筑师和工程师更默契的统筹和配合，公众更广泛的参与和支持。希望大家携手共同推进北京地铁公共艺术的发展！



北京市规划委员会主任



# Foreword

With the rapid expansion of city, rail transport has become one of the major traffic means for citizens. Metro lines, gathering the huge passenger flow, are becoming the busiest urban public space. While transporting passengers, metro lines are also performing their cultural functions of disseminating urban culture and value. By viewing and developing metro public space on the basis of artistic and cultural perspectives and introducing wall paintings, sculptures, decorations, installations and other artistic means to the metro public space, we can not only bring pleasure and comfort to the passengers but also disseminate culture in a subtle approach and make a positive influence to citizens' cognition, temperament and behaviors.

In recent years, we have witnessed the rapid development of metro construction. A lot of practices in developing the metro public art have been made, including the improvement of the planning and precise-management for public art, such as production, processing and installation of public art works. While meeting the general requirements for safety, convenience and comfort, metro lines in Beijing follows the "economical, practical and aesthetic" principles and makes great efforts to gain the maximum fruits at minimum cost. A number of metro public art works have been produced to make the metro public space more human-oriented and artistic. Today, the Beijing underground art corridor has gradually come into being.

With the planning and development of Beijing Metro public art from the very beginning to today, we have accumulated much experience and lessons. We edit and publish the book entitled Beijing Metro Public Art, which reviews the process of producing, constructing and developing the public art in the 442-km-long urban rail transport network in the 16 metro lines built by the end of 2012 in Beijing. The book introduces more than 100 metro public art works and presents them from multiple perspectives. It is designed to sort out and record what has been done in the Beijing metro public art in the past. More importantly, we hope to find problems, identify the development rules, clarify the orientation and lay a foundation for the healthy development of metro public art in Beijing and even in the whole country.

The metro public art is originated from daily life and serves the public. The artists should make more efforts; the planners, architects and engineers should cooperate more closely; and the public should participate in and give a stronger support. I hope your participation for promoting the development of Beijing metro public art.

**Huang Yan**  
**Director-General, Beijing Municipal Commission of Urban Planning**





当今，首都地铁中的壁画及美术装置已覆盖了新建各线的主要站点。其内容丰富、形式多样，为首都广大群众所喜爱。今天将其汇集成册，应是北京市规划委员会、北京轨道交通建设管理有限公司及参与其中的艺术家们成功合作的硕果，我为此甚为高兴。

回顾当年，20世纪60年代地铁初建时，正值“文革”时期，“红海洋”正盛，即有主张在地铁内装置“语录”、“宣传画”，以造成“红色地铁”。但当时没有这样做，“地铁就是地铁”，“大理石不就很美么！”听说这是周总理的指示。此后地铁中出现了《四大发明》、《长城》等巨幅壁画以及一批悬挂于柱间的小画，但由于地铁分期施工、分段设计，长久以来虽不断出现一些美术品，但却处于无序的凌乱状态，且与商业广告混杂相处。

地铁的广阔空间在国际上几乎无一例外地作为展示不同文化的窗口。2007年，北京奥运会将近，我当时曾就首都地铁艺术相关问题，致函北京市领导，这些问题也受到了重视。

回顾这几年的工作，对地铁艺术的规律得到一些基本的知识。

#### 一、正确解决艺术品与地铁的关系

地铁的第一属性是“跑车”，地铁中的美术作品必须关注到地铁环境的特点，如标识繁多、人流急速等，它不是“美术馆”。基于地铁的这个特性，地铁中的美术作品宜简洁、明快，不宜过于繁缛和晦涩难解；但也要避免粗糙简单，成为廉价装饰，而应精致、新颖、耐看。地铁中的人流多为学生和上班族，虽行色匆匆，却是每天往返其中，万不可造成视觉疲劳，应有可不断解读、不断发现的余韵。

#### 二、城市的个性

我曾建议北京的地铁艺术应以“文化北京”为中心主题。北京是我国政治、文化中心，是千年古都，是民族荟萃、国际交流的大都市。在首都地铁中穿行，使人感到的应是强烈的中国气息、北京气息、民族文化气息和现代化的时代气息，而不是如同进入了外国的地铁。在此必须处理好几个问题：第一，把握全局的主题又分别营造出不同线路、不同站点的各自文化特色与风格特色；第二，协调庄重的内容与活泼轻快的文化展示的配置；第三，传统工艺与现代工艺手段的配置与相互融合；第四，地上与地下文化的关联与对照；第五，重点站（线）与非重点站（线）的处理。总之，一个集中组建、纵观全局的“导演”机制，以及全盘规划、分期实现的步骤都是不可少的。

#### 三、艺术与建筑

地铁艺术最重要的特征之一是艺术设计与建筑融为一体，艺术家不是靠建筑师偶然留下的墙面以“补空”，悬挂一些艺术作品。最理想的做法是艺术家与工程师早期就共同协调与合作，以求共同营造一个统一和谐、具有鲜明特色的文化空间。固然不可否认，名家的美术作品（壁画等）本身具有独立价值，但也必须同样关注与建筑师共同营造的

文化空间独特的综合价值。

#### 四、艺术与人群

地铁艺术处于千百万人流之中，其间没有隔离带，可触摸、可近观，时刻担负着调剂人群心理、精神的职能。因此在设计中，求得人群的参与性和内容的大众性、平民性，营造一种亲切感，并寓内容于其中，是地铁艺术品的一个特质。

#### 五、永久性与可移动性

带标志性的重点作品一般是不宜移动的，但部分位置未必不可根据现实需要进行更换，也许可以保持地铁艺术气氛的新鲜感。地铁中全部艺术品制作宜作可装可卸处理，既可更换，也可保留一批艺术品。

我非理论家，更非全局的组织者，一点粗浅的体会与同志们共勉。

中国壁画学会荣誉会长

# Prologue

Today, the wall paintings and fine art works can be seen in all major stations in the newly-built metro lines in Beijing. These art works have rich contents and diversified forms, which are favored by the people in Beijing. I am very pleased to read this book, which is the outcome of great efforts and collaboration of Beijing Municipal Commission of Urban Planning, Beijing Rail Transport Construction & Management Co., Ltd. and artists.

In the 1960s when metro was first built in Beijing, China was in the period of Cultural Revolution when the revolutionary atmosphere was on its peak. Some people proposed setting up the Chairman Mao's Dialect walls and bulletins to make it the Red Metro. However, such proposal was not accepted because of "Metro is just metro" and "Marbles are also beautiful", which were said to be the instructions from Premier Zhou. Then some small paintings were hung between columns, and the huge wall paintings depicting the "four ancient Chinese inventions" and the Great Wall were seen in Beijing metro. And some more fine art works were also seen in the metro. Nevertheless, because of the phase construction and section design of metro lines, these art works were arranged in a disorderly way and mixed with commercial advertisements.

The vast space in the metro, in the international community, is all used as a window showcasing different cultures. In 2007 when Beijing Olympics was approached, I wrote a letter to Beijing leadership about the metro art in the city. My letter captured the attention from Mr. Liu Qi, then Party Secretary of Beijing.

Looking back at what we have done in the past few years, we have gained some basic knowledge about the metro art.

## I. Correctly handle the relations between art works and metro lines

Primarily, the metro is used to transport passengers. As a result, the fine art works in metro lines must consider the characteristics of metro environment, such as the great number of signs and fast-walking people. It is not an art gallery. Based on this, the fine art works in the metro should be simple and should not be obscure. At the same time, they should not be coarse or become the cheap decorations. Instead, the fine art works in the metro should be original and exquisite and deserve viewing. Most of the passengers in the metro are students and office employees. Though they tend to walk fast, they do take metro every day. As a result, the metro art works should not cause visual fatigue. Instead, they must produce new interpretations and findings occasionally.

## II. Urban personality

Once I proposed that metro fine art in Beijing should be themed on "cultural Beijing". The city of Beijing is the center of politics and culture in China. As an ancient capital city, Beijing is now a metropolis with ethnic diversification and international features. When walking in the metro stations in Beijing, you can sense the strong atmosphere of China, Beijing, ethnic culture and modernization in this era instead of having the feeling that you are walking in a metro station of other countries.

As a result, we have to deal with the following issues well. First, highlight the general theme while developing the cultural and stylish characteristics in different lines and stations; second, ensure the solemn contents and lively and pleasant cultural displays; third, employ and integrate traditional and modern techniques; fourth, match and contrast the on-ground and underground cultures; and fifth, treat well the key stations (lines) and non-key stations (lines). In a word, it is imperative to establish the "director" mechanism that coordinates the general picture, make the overall plan and realize the plan in steps.

## III. Art and architecture

One of the most important characteristics of metro art is that art design is integrated with architecture. The artists are not simply filling the vacant space by hanging some art works on the walls that is left accidentally by the architects. The best approach is that the artists and architects get into collaboration in the early stage of metro development in order to build a harmonious, well-organized and featured space of culture. We cannot deny that fine art works (such as wall paintings, etc.) of famous artists have their independent values. However, we also have to notice the unique comprehensive value of the cultural space co-developed by the artists and architects.

## IV. Art and people

The metro art exists among people, who have easy access to the metro art works and can even touch them with hands. The metro art works play the role of soothing people's mind and psyche. Because of this, the design of metro public art should have people involved and the contents should be suitable for the public, catering to them and staying close to them. This is an important feature of metro art works.

## V. Durability and mobility

The key landmark works, in general, should not be mobile. However, some parts in these works can also be replaced if necessary because it might keep fresh the artistic atmosphere in the metro. All the artistic works in the metro should be replaceable. Of course, some of them should be reserved forever.

I am not a theorist or an organizer responsible for all. I simply wish to share my ideas with you.

Hou Yimin  
Honorary President, China Mural Association

前言	002
Foreword	
序	004
Prologue	
规划引领、专家领衔、公众参与、全过程精细化管理——2012年北京地铁公共艺术规划建设实践	008
Planning dominating, experts leading, public participating and whole-process precise management—Practice of 2012 Beijing metro public art planning & construction	
公共艺术彰显城市表情	010
Public art highlights the expression of the city	
北京地铁公共艺术发展历程	011
Historical development of Beijing metro public art	
北京地铁建设发展大事年表	014
Event list of Beijing metro construction and development	
北京地铁线路图 (2012)	018
Route map of Beijing Metro (2012)	
地铁 1 号线	020
Line 1	
地铁 2 号线	028
Line 2	
西直门站 / 建国门站 / 东四十条站	
Xizhimen Station / Jianguomen Station / Dongsì Shítiao Station	
地铁 13 号线	046
Line 13	
地铁八通线	052
Batong Line	
地铁 5 号线	058
Line 5	
惠新西街北口站 / 雍和宫站 / 张自忠路站 / 东四站 / 东单站	
Huixinxijiebeikou Station / Yonghe Palace Station / Zhangzizhonglu Station / Dongsì Station / Dongdan Station	
机场线	070
Airport Line	
东直门站 / 三元桥站 / T2 航站楼站	
Dongzhimen Station / Sanyuanqiao Station / T2 Station	
地铁 4 号线	080
Line 4	
西苑站 / 圆明园站 / 北大东门站 / 国家图书馆站 / 动物园站 / 西四站 / 西单站 / 宣武门站	
Xiyuan Station / Yuanmingyuan Station / Peking University East Entrance Station / National Library Station / Zoo Station / Xisi Station / Xidan Station / Xuanwumen Station	

108

地铁大兴线  
Daxing Line

新宫站 / 西红门站 / 高米店北站 / 高米店南站 / 枣园站 / 黄村西大街站 / 黄村火车站站 / 义和庄站 / 天宫院站  
Xingong Station / Xihongmen Station / Gaomidian North Station / Gaomidian South Station / Zaoyuan Station / Huangcunxidajie Station / Huangcun Railway Station / Yehezhuang Station / Tiangongyuan Station

128

地铁房山线  
Fangshan Line

大葆台站 / 长阳站 / 篱笆房站 / 良乡大学城站  
Dabaotai Station / Changyang Station / Libafang Station / Liangxiang University Town Station

136

地铁 15 号线  
Line 15

顺义站  
Shunyi Station

144

地铁亦庄线  
Yizhuang Line

150

地铁昌平线  
Changping Line

156

地铁 6 号线  
Line 6

五路居站 / 花园桥站 / 车公庄西站 / 车公庄站 / 平安里站 / 北海北站 / 南锣鼓巷站 / 东四站 / 朝阳门站 / 东大桥站 / 呼家楼站 / 金台路站 / 十里堡站 / 青年路站 / 常营站  
Wuluju Station / Huayuanqiao Station / Chegongzhuang west Station / Chegongzhuang Station / Ping'anli Station/Beihai North Station/ Nanluoguxiang Station / Dongsì Station / Chaoyangmen Station / Dongdaqiao Station / Hujialou Station / Jintailu Station / Shilipu Station / Qingnianlu Station / Changying Station

200

地铁 8 号线  
Line 8

林萃桥站 / 森林公园南门站 / 奥林匹克公园站 / 奥体中心站 / 北土城站 / 安华桥站 / 鼓楼大街站  
Lincuiqiao Station / Forest Park South Entrance Station / Olympic Park Station / Olympic Sports Center Station / Beitucheng Station / Anhuaqiao Station / Guloudajie Station

216

地铁 9 号线  
Line 9

白石桥南站 / 白堆子站 / 军事博物馆站 / 六里桥站 / 丰台科技园站  
Baishiqiao South Station / Baiduizi Station / Military Museum Station / Liuliqiao Station / Fengtai Science Park Station

228

地铁 10 号线  
Line 10

巴沟站 / 知春路站 / 健德门站 / 三元桥站 / 亮马桥站 / 农业展览馆站 / 潘家园站 / 分钟寺站 / 成寿寺站 / 宋家庄站 / 角门东站 / 草桥站 / 纪家庙站 / 首经贸站 / 丰台站 / 西局站 / 莲花桥站 / 公主坟站 / 西钓鱼台站 / 慈寿寺站 / 车道沟站  
Bagou Station / Zhichunlu Station / Jiandemen Station / Sanyuanqiao Station / Liangmaqiao Station / Agriculture Exhibition Center Station / Panjiayuan Station / Fenzhongsì Station / Chengshousì Station / Songjiazhuang Station / Jiaomen East Station / Caoqiao Station / Jijiamiao Station / Capital University of Economics and Business Station / Fengtai Station / Xiju Station / Lianhuaqiao Station / Gongzhufen Station / Xidiaoyutai Station / Cishousì Station / Chedaogou Station

282

后记  
Postscript



# 规划引领、专家领衔、公众参与、全过程精细化管理

## ——2012年北京地铁公共艺术规划建设实践



在公众对地铁承载运营能力要求不断提高的今天,审美享受与精神追求亦日益凸显。地铁作为重要的城市公共空间,逐渐成为展现首都城市精神、城市文化和城市形象的重要窗口和平台。近年来,在市委市政府的高度重视下,北京地铁公共艺术规划建设管理的探索和实践不断推进。

2012年,我们完成了地铁6号线一期、8号线二期南段、9号线北段、10号线二期33个站50件公共艺术品的规划建设,超过了北京地铁建成以来公共艺术品的总和。2012年地铁公共艺术规划建设数量多、任务重、工期紧,在北京地铁建设史上是首次,之所以能够顺利完成,得益于从上到下的高度重视和精诚合作,得益于全过程精细化的组织模式和管理流程。

### 一、高度重视,多方合作

高度重视、多方合作、不断完善的管理模式和保障制度,是2012年北京地铁公共艺术规划建设工作的坚实基础。该项工作得到北京市委、市政府的高度重视,有关领导多次作出重要指示,市政府定期组织专题研究,市规划委领导亲赴一线监督设计和制作。2012年5月3日,市委领导带队在调研8号线建设时提出“要提高车站艺术水平”。2012年5月,市政府组织了3次专题协调会,协调相关区政府落实公共艺术重点站,明确方案征集等工作主责单位,研究确定组织方式,切实推进各项工作。2012年9月,4条线重点站设计方案获得市政府同意,市领导明确提出“厚重有内涵、大气而简洁、易保留存、呼应京文化”的要求。在公共艺术品设计、制作和安装过程中,市规划委领导多次带队赴设计单位、加工单位和地铁现场,调研工艺、督促进度、组织验收。

2012年北京地铁公共艺术品规划建设工作具有相对稳定和成熟的组织模式。北京轨道交通建设管理有限公司(以下简称“轨道建管公司”)全面统筹、组织实施。中央美院、中国壁画学会等设计单位倾力组织创作,提交120余件设计方案。北京城市雕塑建设管理办公室(以下简称“北京城雕办”)全程艺术监制,严把设计关和质量关,创新公众参与模式。

### 二、规划引领,调研为先

基础规划、深度调研是2012年地铁公共艺术规划建设工作的前提条件。为有效统筹和指导北京地铁公共艺术规划建设,2011年,北京市规划委员会(以下简称“市规

划委”)依据《北京市轨道交通近期建设规划》,组织规划、建筑、历史、艺术、环境等多方面的专家,深入挖掘和研究历史、人文,编制了《北京地铁线网公共艺术品规划》。该规划在全国尚属首创,明确了北京地铁全网公共艺术总体定位、基本原则以及各线的主题线索和题材选取,是2012年北京地铁公共艺术规划建设工作的指导性规划和基本依据。

为提高效率、少走弯路,北京城雕办和轨道建管公司组织专家对已建成的15条线共214个站进行实地调研,对其中45个建有公共艺术品的地铁站的艺术品质量、效果以及存在问题进行了总结分析,并以问卷调查的形式了解民意。依据规划和调研分析,站在全网的高度上,统筹已建、在建和新建地铁公共艺术品题材,避免重复和漏项,最终确定6号线一期主题为“京华映像”,8号线二期南段主题为“中轴记忆”,9号线北段主题为“宜居京西”,10号线二期主题为“都市绽放”。

### 三、专家领衔,公众参与

专家和公众是2012年北京地铁公共艺术规划建设工作的依靠力量。每条线的组织单位均由德高望重、具有丰富经验的资深艺术家担任艺术总监,全程统领创作设计团队,从而确保地铁公共艺术的基本艺术水准和质量水平。在地铁公共艺术方案创作过程中,邀请雕塑、壁画、历史、民俗、规划和建筑等多学科专家开展了三轮专家评审,充分讨论,逐个方案提出评审意见供创作单位参考。在制作加工过程中,邀请工艺、材料、加工等方面的专家,多次现场把关生产环节,确保生产工艺和艺术效果的一致性。

2012年北京地铁公共艺术规划建设工作首次创新公众参与模式。8月30日至9月9日,在市规划委网站,开展了“地铁公共艺术我参与”网上评议活动,向公众展示阶段性方案,征求公众意见,邀请公众参与地铁公共艺术品的创作设计。网上评议活动获得社会各界的广泛关注,共收到3743张投票、约2000条意见和建议。许多公众意见在方案深化修改过程中得到了吸纳。地铁公共艺术服务于公众,倾听市民意见并体现于作品中,使地铁公共艺术更加亲民近民,更加人性化。

### 四、艺术监制,精细管理

全过程精细化管理是2012年北京地铁公共艺术规划建设顺利完成的重要保障。北京城雕办作为监管单位,负责地铁公共艺术方案设计平面稿、立体稿、等比例定稿、制

作工艺、出厂前验收、竣工验收等多个环节的艺术质量监制，实施了全过程精细化管理，严控时间进度，严把质量关，确保各项建设任务按计划、高水平完成。

2012 年上半年，在方案创作设计过程中，北京城雕办会同轨道建管公司组织了三轮方案评审征求专家意见，频繁走访各设计单位和艺术家，与创作团队进行面对面的交流，反馈专家意见，充分讨论，推动方案修改完善。2012 年下半年，在加工制作工程中，北京城雕办组织专家赴河北、江西、上海、山东以及北京的各类制作加工单位，对 50 件公共艺术品依次现场监制、调度和审查，组织现场会 30 余次。2012 年底，为使地铁公共艺术品更显文化底蕴、更规范，北京城雕办邀请文学专家统一为 4 条线公共艺术品名称润色，规范标牌版式和位置，严格审核地铁公共空间艺术品上墙内容。2012 年 12 月，北京城雕办组织专家、业主单位、主创人员以及加工制作单位对 4 条线路的公共艺术品进行统一验收，除了个别作品提出精修意见外，整体验收合格。

五、建后巡查，梳理总结

2012 年北京地铁公共艺术品建设完成后，按照市规划委黄艳主任关于“建立地铁公共艺术巡查机制，多听市民意见”的指示精神，北京城雕办组织设计师和专家团队，定期对建成地铁公共艺术品进行巡查，及时了解地铁公共艺术品维护状态、市民反映和安全性等问题。在巡查中，发现了公共艺术品画面遮挡、文字错误、照明不够等问题，有关单位及时组织开展了后续维护和修补工作。

为更好地梳理工作，总结经验教训，北京城雕办编辑出版了《2012 年北京地铁公共艺术创作历程》，通过大量的图片、手稿和笔记，真实记录 2012 年北京地铁公共艺术建设和建设过程中的点点滴滴，记录参与者的切身体会和感想，是对工作的回顾和总结，也是对北京地铁公共艺术的宣传，为下一步工作打好了基础。

六、特点鲜明，反响良好

2012 年底，几乎所有地铁公共艺术品均按期保质保量完成。随着地铁线路的开通，越来越多的市民关注到了地铁公共艺术，人民日报、北京日报等新闻媒体相继作了报道，公众反响良好。总体来看，本次地铁公共艺术品特点鲜明：一是数量多，是北京地铁建设以来规划建设公共艺术品最多、最集中的一次，突出重点站和特色站，合理安排一般站；二是内容突出京文化，传承地域文化，展现时代特点；三是制作工艺丰富多彩，有

陶瓷、大漆、玻璃、掐丝珐琅等传统工艺，也有 UV 喷涂、彩石镶嵌等现代工艺，做到内容与工艺的完美结合；四是推出一批年轻艺术家，他们的作品设计思路和创意新颖，有朝气，具有时代感。

2012 年北京地铁公共艺术规划建设工作，在参与单位、组织模式、管理流程、公众参与、保障制度等方面作了大量有益的探索和实践，为北京地铁公共艺术的长远发展奠定了基础，积累了经验。感谢所有为北京地铁公共艺术作出贡献的艺术家！

叶大华  
北京市规划委员会委员





# 公共艺术彰显城市表情



城市的再开发给北京的城市建设带来了机遇与挑战，在城市发展从追求规模到追求质量的转型期，北京的地铁建设迎来了新的发展时期。显而易见，新北京的地铁建设模式将对其他城市的地铁建设理念产生深远的影响，它的“文化形象”也显现一个国家的文化底蕴，甚至承载一个民族的文化自觉和意识。对北京而言，它也彰显着这个城市的文化表情。

这个文化表情绝非几个标签式的京剧脸谱符号、被高架桥掩埋的孤独城楼，或者涂了灰色涂料“抚平”了沧桑的胡同景观所能粉饰出来的。一个城市的文化应该透过文化符号的表象，给人们心目中留存这个城市文化意象。它是渗透到人们日常生活的路径与场景，通过物化的精神场和一种动态的精神意象引导人们怎么看待自己的城市和生活。

没有大栅栏的老字号，前门大街就不可能充满魅力；没有沙滩红楼，“五四”的光辉只能沉睡在课本之中；没有永定门城楼，城市中轴的序曲便没有起点……

地铁公共空间的特殊性在于它的流动与穿越，存在时间的“时空穿越”——它既是对历史和空间的穿越，更是一个地域文化的穿越。穿越意味着阅读，意味着回顾。

地铁公共空间环境需求带来全新的城市文化需求，在满足快捷安全功能的同时，艺术和美不再是唯一的目标。我们希望北京地铁公共艺术建设应从艺术装点空间转型到艺术营造空间，更重要的是艺术激活空间。

文化的积淀是建立在城市自然增长基础上的，在当下促进城市化进程中，为注入文化的灵魂、恢复城市历史的记忆、建立城市的人文与场域精神，营造宜居、艺术的生存环境则成为我们最重要的努力方向。

公共艺术是城市文化建设的重要组成部分，是城市文化最直观、最显现的载体，公共艺术除了具有特殊的艺术价值外，更重要的文化价值在于它的“公共性”。它可以连接城市的历史与未来，增加城市的记忆，讲述城市的故事，满足城市人群的心理和行为需求，创造新的城市文化传统，绽放城市的友善表情。

在北京地铁6号线、8号线、9号线和10号线的艺术统筹和8号线、9号线的公共艺术创作设计中，我们想象乘客游走在各条地铁线，感受现实与历史的交辉，充分领会北京这座文化古城的前世今生。它，是一种态度、一种眼光、一种体验，甚至是一种生活方式。让城市的历史文化从日常生活中彰显出来，让城市记忆以物质的形式保存下来、流传开去，并与当下生活发生联系，加深市民对居住地的认识，唤起人们对城市的情感，以城市文脉为纽带，市民之间建立起紧密的联系。作为一种文化现象的公共艺术，

代表了艺术与城市、艺术与大众、艺术与社会关系的一种新的取向。让这种城市文化的精神场包围着我们的生活，甚至成为城市风格的助推器，让古都风貌和现代精神充分体现在一个个流动的公共空间。

城市公共艺术的建设，是一种精神投射下的社会行为，不仅仅是物理空间的城市公共空间艺术品的简单建设，最终的目的也并不是那些物质形态，而是要对城市文化风格、城市活力以及城市人文精神带来富有创新价值的积累。

北京新地铁公共艺术建设的主张是在营造新的城市艺术环境的同时，让公共艺术从一个单纯艺术领域中飞越出来，将艺术植入城市肌体，激活城市公共空间；让艺术成为植入城市公共生活肥沃土壤中的“种子”，诱发文化的“生长”，使艺术之花盛开，延伸喜悦、激发创意；让艺术成为城市生活的精神佳肴，令城市焕发生机和活力，激发人们更加热爱自己的城市和社区，提高城市的美誉度，创造城市的新文化。

历史与现代正在编织着北京新的都市文化。它是一个传递城市文化的艺术名片。

王中

中央美术学院城市设计学院副院长、教授



# 北京地铁公共艺术发展历程

将地铁公共空间与公共艺术结合，在国际上已得到高度重视和有效实践。从古老与现代交相辉映的伦敦地铁到清晰便捷、现代轻松的东京地铁，从宏伟厚重、被誉为“地下艺术殿堂”的莫斯科地铁到简练抽象、充满后工业气息的蒙特利尔地铁，从浪漫现实的巴黎地铁到原始天然的斯德哥尔摩地铁，都在地铁公共艺术发展史上写下了浓墨重彩的一笔。国内地铁公共艺术发展至今已有几十年，艺术家们一直在积极地寻找合适的表现形式，在单一的工程中寻求艺术的渗透和表现。特别是近十年来，随着地铁建设速度的加快，北京、上海、南京、杭州、西安和重庆等城市都意识到地铁公共艺术的重要性，将其视为地铁建设不可或缺的组成部分。

北京作为中国第一个拥有地铁的城市，自 1967 年建成第一条地铁线路以来，在推进地铁公共艺术发展方面做了大量的探索和实践。经过半个世纪的努力，截至 2012 年底，北京建成运营的 16 条地铁线路中，有 100 余个地铁站点建设了公共艺术品，约占站点总数的 20%，获得了良好的社会反响。纵观北京地铁公共艺术发展历程，以 2008 年北京奥运会为分界点，可分为萌芽期和探索成长期两个阶段。

## 一、北京地铁公共艺术萌芽期（20 世纪 60 年代至 21 世纪初）

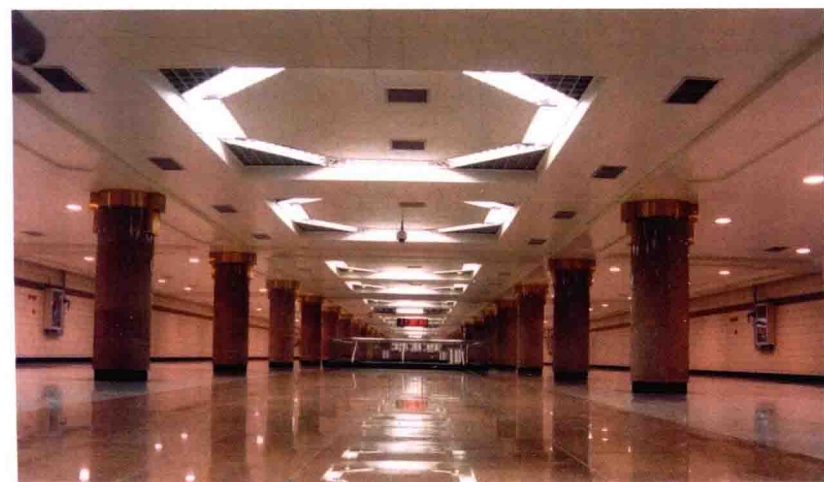
20 世纪 60 年代，北京建设了第一条地铁线路。这条线路建设工程艰巨，装饰朴素，立足于满足最基本的交通运输和战备功能。对公共空间的营造主要体现在内部装修上，

水磨石贴面多种形状的柱子、简洁有序的天花装饰和形态各异的灯带，形成了简朴端庄、沉稳大气的空间氛围。

20 世纪 80 年代，规划师和建筑师们开始意识到地铁公共空间的利用和美化。北京地铁 2 号线建设时，在建筑形式、装修风格上基本延续了地铁 1 号线的风格，但在地铁公共空间中引入了商业广告，并首次尝试在西直门、建国门、东四十条站建设了 4 幅反映传统文化、科技发展等内容的壁画，在中国地铁公共艺术发展史上开了先河。这 4 幅壁画由名家创作，运用树脂、陶板拼贴的方式，画面效果非常有气势，但由于材料的限制，后期维护保养和修复的难度较大。

在之后的二十多年里，北京地铁建设进入停滞期，直至 21 世纪初的两三年，才有八通线和 13 号线建成投入运营。这两条线主要还是注重满足交通运输的基本功能，内部装修上体现了现代、简洁的风格。这一时间段里，地铁车站的建筑模式、空间尺度、室内装修和公共艺术表现形式等方面没有更多变化，唯一不同的是广告的普及。广告由于其色彩鲜艳、可替换及商业性的特点，成为地铁公共空间的主要艺术表现形式，更多体现的是一种快餐文化。

总体来说，萌芽期内的北京地铁公共艺术处于起步阶段，仅局限于内部装修和局部实验性质的艺术品点缀，对于材料工艺、表现形式的探索和实践有待深入。





## 二、北京地铁公共艺术探索成长期（北京奥运会前后至今）

以 2008 年奥运会为契机，21 世纪初北京地铁建设快速推进，地铁文化建设也相应发生巨大转变，地铁公共艺术逐渐受到广泛的关注和重视。2007 年，中国壁画学会名誉会长侯一民先生致信北京市领导，提出要加强北京地铁艺术环境的建设。时任北京市委书记刘淇同志批示：“确有必要”。北京地铁公共艺术由此进入了探索成长期，逐步摸索符合地铁特点和需求的、有效的公共艺术规划建设模式。

初期的 5 号线、10 号线一期、8 号线一期、机场线、亦庄线和昌平线在追求建筑和装修风格多元化、现代化的同时，探索将公共艺术品和艺术化设施纳入地铁公共空间，营造良好的空间氛围。特别是奥运支线（8 号线一期），由于线路的特殊性，对地铁公共空间进行了整体艺术营造，成为公共艺术与内部装修相互融合、相得益彰的良好典范。

后续的 4 号线、大兴线、房山线、顺义线，则不断深入摸索，实践和拓展地铁公共艺术的组织模式、创作建设模式、表现手法、题材立意和工艺技术，涌现出一批反映地域历史文化，与装修风格相协调的公共艺术品，为北京地铁公共艺术的有序发展奠定了良好的基础。

2012 年是北京地铁公共艺术发展具有历史意义的一年。这一年，北京市组织开展了 6 号线一期、8 号线二期南段、9 号线北段、10 号线二期 33 个站 50 件公共艺术品的规划建设工作，地铁公共艺术品建设站点之密集、艺术品数量之大、参与艺术家之广、制作工艺之综合、组织过程之规范，在北京地铁建设史上都是首次。

这一阶段北京地铁公共艺术经历了由自发、创新的探索实践，到统筹、成熟的全面发展的转变，组织管理模式和保障制度不断健全和完善，逐渐形成了“规划引领、专家领衔、全程监管、公众参与”的全过程精细化组织模式和管理流程。北京市规划委全国首创编制了《北京地铁线网公共艺术品规划》，从全市和全网的高度，统筹协调地铁公共艺术建设。轨道建设单位全面负责地铁公共艺术品涉及的各项建设管理工作，通过公开招标方式确定各线（段）公共艺术品组织单位。资深艺术家领衔专业团队，公共艺术组织单位组织雕塑、壁画、美术、建筑、装修、广告等各领域专家倾力创作和制作。北京城市雕塑建设管理办公室全程监制，严格把关，创新公众参与模式，建立建成后巡查机制。在全过程精细化的组织管理下，北京地铁公共艺术实现了蓬勃、有序的发展，体现传统文化特色、时代特征和人文精神的公共艺术品不断涌现，地铁公共空间更趋人性化、艺术化，得到市民的广泛好评。

