

建筑工程方案设计评标结果公示表

工程名称：沙头角口岸重建工程设计

项目编号：2410-440300-04-01-367455001001

评标方式：记名投票法（逐轮淘汰）

招标人：深圳市建筑工务署工程设计管理中心

重要提示：

- 1、中标候选人方案的排名不分先后。
- 2、公示期内，投标人若有异议，请于公示截止时间前以书面形式向主管部门提起申诉，逾期不予受理。
- 3、本公示内容资料来源“深圳市建筑工务署工程设计管理中心”。本公告或公示信息所有内容文字、图片和音视频资料，禁止任何媒体、网站、其他单位或个人进行转载、摘编、链接、转贴或以其他方式复制发布/发表。原文转载须取得官方授权并注明出处，未经许可禁止以摘编、编辑版本发布或使用本文。

评标委员会 名单：	赵元超（组长）、朱荣远、林毅、冯越强、何文尧、王维仁、陈泽斌、李震球、齐欣
中标候选人（2号）：北京市建筑设计研究院股份有限公司//ZAHA HADID LIMITED	
评委个人 评审意见	A 评委： <ol style="list-style-type: none">1. 有丰富绿化退台式设计的立面，绿化屋顶与深方、港方现有城市以及天然环境展现和谐关系。对深方稠密的城市有舒缓作用，也与港方的低密度城市和谐共存。2. 口岸功能基本满足设计任务书的规定。3. 开放式的设计，有充足天然风以及阳光，让旅客有舒适的体验，与沙深路营造了互动的良性关系，也与港方的天然环境互动。4. 在设计深化阶段，建议要控制建筑物的体量以及用料，确保造价符合甲方的预算。
	B 评委： <ol style="list-style-type: none">1. 设计理念鲜明，从打散的体量方式较好回应场地和环境要求。2. 功能布局和规划指标均满足要求，在联检楼的功能布局上有较大创新和实破。3. 在流线上设计明确，畅通和高效；室内空间有效并有一定的特征。4. 建筑造型有特征，并在造价局限中找到较好的平衡。5. 各层露台的绿植与周围环境融为一体，并给室内和使用人员提供了较好的体验。实施性可控，建造上可控。
	C 评委： <ol style="list-style-type: none">1. 总体的覆盖面积需要明显的优化减少。城市形态需要进一步反映深港二地的融合。2. 功能布局需要进一步配合甲方要求优化，交通组织应该多考虑使用者的角度。3. 室内空间过分装饰，应该进一步简洁。4. 体量需要减少，造型应该与功能配合。5. 绿色设计元素需要考虑使用及管理实际需要。应该进一步简化设计，符合功能需要。
	D 评委： <ol style="list-style-type: none">1. 形态鲜明，绿化可取。2. 整体布局完整，可调整至满足过境行人流线要求（如应集中非分开，办公空间不应在中间部分）。

<ol style="list-style-type: none"> 3. 室内弯曲线条明显，可减少以控造价。 4. 覆盖率及屋面较大，退台布局可取。可减少变化和曲线，以减少造价。跨河部分相同。 5. 绿化可简化。
<p>E 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 以自然、绿色、退台通透的方式作为设计理念，符合区域气候环境特色。 2. 较好地回应任务书要求，功能布局明确，交通较合理。 3. 强调岭南建筑，运用庭院、悬挑、层叠的手法组织空间功能。 4. 造型自然，通透实用。建筑风格整体性较好，标识性需提升。 5. 基本满足绿色低碳要求，可实施。后期对立体绿化维护难度高。
<p>F 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 满足“跨河建”和“合作查验、一次放行”基本要求。大平层、大面板，建筑覆盖率及空间尺度较大。绿化过多，大面板玻璃过多，后期运维成本较高。 2. 建筑覆盖率较高，采取大平台大盖板形态。建筑环境考虑周全，通透性强。建筑镂空较多，刮风暴雨天气安全隐患大。 3. 建筑形态更类似于交通场站，而非具有跨境通关功能的口岸建筑。设计理念采用玻璃立面，增加通透感，体现舒适性及人性化。多层退台建筑未能体现口岸庄重大气的门户形象，黄色屋顶不美观。 4. 造型与色彩较为夸张，空间尺度过大。立体绿化施工和管养造价高，后期维养难度较大，且不利于查验单位执法。 5. 绿色低碳、重点专篇按照有关要求设计。深港分界线跨河部分面积过大，不利于水利工程审批。出入境查验层较高，难以用一块琉璃通铺。造价有可能偏高。
<p>G 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 水平遮阳与绿化突出。 2. 总体布局合理。 3. 建筑功能合理。 4. 建筑造型及立面设计具有形式特色。 5. 节能。
<p>H 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 总体设计理念及设计分析满足设计要求。 2. 总体布局采用化整为灵、化直为曲的手法与周边环境结合良好。具有南方建筑灵动、多变的特点。 3. 室内空间具有较为丰富的体验，突出了界河的空间节点。建筑空间过于开敞，建议增加更多的绿化（垂直绿化）。 4. 方案与周边环境协调融合、自洽，逻辑也成立。对于口岸建筑代表一定的国家尊严，建筑造型及立面设计应有稳重的政府建筑形象。 5. 绿色低碳技术、重点专篇、可实施性满足要求。
<p>I 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 方案突出了气候特征，也创造了非常丰富的空间类型，但口岸建筑的功能性特征被弱化，与任务书要求的“非标设计”违和。 2. 建筑功能基本满足任务书的相关要求，需深化口岸各种功能空间的有效性，以更经济地实现建筑的功能要求。 3. 设计的造型丰富，减弱的建筑的整体感，但可能会因为曲面造型增加造价。 4. 方案在响应气候方面采用架空方式形成空间独特性。

附效果图：



中标候选方案（3号）：广东省建筑设计研究院集团股份有限公司//COOP HIMMELB(L)AU Wolf D. Prix & Partner ZT GmbH

评委个人 评审意见	A 评委： 1. 基本上满足主要功能上的要求，包括人流以及车流合理。 2. 建筑的外形以及设计能与周边环境建立和谐关系，与沙深路在功能上与互动性也做得很好。例如退台式的做法在沙深路营造了行人入口广场，开放式的通风设计是很好的被动式节能设计。 3. 建议在下一阶段进一步探讨建筑与港方低密度城市环境可以怎样有更和谐的关系。
--------------	---

<p>B 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 设计理念鲜明,并在设计中贯彻之,尤其在沿沙深路地面空间上做到与周边的畅通、连续和对城市有贡献。 2. 满足指标要求,功能分区明确,交通流线组织较好。连接 PTI 的部分不宜过于曲折,增加交通时间。 3. 功能布局合理,流线合理,室内空间丰富。 4. 建筑造型细腻、丰富,并采用顶部的退台创造了丰富的绿化庭院空间。材料使用有些过度多样化。 5. 绿色低碳在设计中反应充分,并在预留商业用地之间的联接创造了一个有趣、丰富的过渡联结通道。实施、建造、造价上可控。
<p>C 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 设计理念鲜明,细部详细设计,需与甲方进一步配合。 2. 交通组织,尤其深港衔接处应进一步优化。 3. 室内空间应进一步简化。 4. 体量应进一步合理化,配合功能需要。 5. 不是功能需要的屋顶绿化应减少。
<p>D 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 外型流线形态突出,可进一步减少饰面以减低造价。 2. 整体布局考虑充足,人流车流大致合理,功能面积大致充足。L3、L4 人流分散应集中。 3. 过境车道及人行通道考虑周全,协天宫旁车道太近,应后退以跟协天宫协调。 4. 外形流线型鲜明,装饰可进一步简化,造价较合理。 5. 跨河对接部分应按流线进一步缩小体量,减少对对接设计在建造、运营、保修上的问题。
<p>E 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 设计立意“鲲鹏共赴,山海和鸣”有特点,总体理念可行。 2. 布局较合理,交通组织、城市界面较好。 3. 功能流线合理,交通组织可行。 4. 建筑立面流畅,造型和材料使用经济性需再研究 5. 低碳技术有一定的应用。
<p>F 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 满足“跨河建”和“合作查验、一次放行”基本要求。造型稍显复杂。 2. 地空间衔接协调。内外部人行、车行动线合理。 3. 建筑设计手法比较老通,做出了想象和变化。尺度合理,以“人视角”进行了设计。造价需进一步管控。 4. 绿色低碳、重点专篇符合有关要求。具有一定可实施性。
<p>G 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 立面过于复杂。 2. 总体布局合理。 3. 建筑功能合理。 4. 建筑造型及立面设计复杂、造价高。 5. 耗能。
<p>H 评委:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 设计以流动边界,山海和鸣为特色,采用流线性手法,风格统一,具有一气呵成的气势。 2. 总体布局符合要求。 3. 建筑功能符合要求。

<ol style="list-style-type: none"> 2. 建筑物的设计以及坐向合理，能在沙深路营造清楚、舒适的行人入口广场。 3. 设计充分考虑与协天宫的互动，值得一赞。 4. 建议在下一阶段简化外形设计，与深方较高密度的城市以及港方较低密度的城市环境建立更和谐的关系。
<p>B 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 设计理念清晰并有特点，以多散体量的方式来体现地域特性，并创造出必要的建筑特性。 2. 满足规划与消防要求，功能分区合理。交通分析与处理上考虑充分，是唯一考虑未来十八号地铁站的通盘联系与设计的。 3. 功能布局合理，流线优化畅通、合理。室内空间有一定特色和人性化处理。 4. 体量较合理，形式较独特，色彩与材料使用较好。 5. 绿色低碳技术使用充分。造价成本可控，需细化。在实施上可具备条件。
<p>C 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 详细设计阶段应进一步根据功能需要优化。外立面设计应简化。 2. 功能分区和交通流线有空间进一步优化。 3. 应进一步在设计上加强人流管控、车流管控。 4. 体量应该合理化，根据功能需要而产生。 5. 绿色设计元素应考虑项目的功能特性、合理化。
<p>D 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 造型突出，斜面可减少、简化，应提高立面的可实施性。 2. 整体布局完整，考虑周详，流线大致合理。 3. 过境车流过于分散，可整合，让设计和建造更合理，更高效，减少造价。 4. 跨河部分应减少，突出形态，使得对设计、建造、保修有利。 5. 跨河部分与整体设计合理，跨河部分应减少，提高可实施性。
<p>E 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 以“深港同根，一脉相连”为设计理念有特色，对城市景观和沙深路较为友好。 2. 总体布局合理、高效，交通流线便捷。 3. 建筑功能合理，为城市形象和内容空间提供了较好的可行性。 4. 立面大胆，有识别性，符合地域气候特点，后期要控制成本，限额设计。 5. 采用了一定的绿色低碳技术，符合任务书要求。
<p>F 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 满足“跨河建”和“合作查验、一次放行”基本要求。建筑设计能力强，但造型应适度收敛。 2. 沙深路主界面预留广场空间，应急处突能力较强。充分考虑了交通接驳，地块关系。 3. 深圳侧有城市广场，利用不规划和转折的空间。尺度合理，空间丰富。 4. 外立面造价较高。绿色低碳、重点专篇符合有关要求。具有一定可实施性。
<p>G 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 造型过于复杂、繁碎。 2. 总体布局合理。 3. 建筑功能合理。 4. 装饰性过强。 5. 耗能。
<p>H 评委：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 总体构思符合设计要求。妥善解决了建筑与场地的有机关系，整体形象既具有口岸的标志性，又有南方城市的灵动。

2. 充分考虑了不同方向的流线、人流，交通组织高效、简洁。对场地转折节点的设计有特点。
3. 建筑功能符合要求。
4. 造型略有夸张，深化时应注意造价控制。
5. 绿色低碳技术、重点专篇、可实施性符合要求。

I 评委：

1. 该案提供了一个强地标的构思，与任务书倡导的“非标设计”不符，设计的创意丰富可能会带来造价的问题。
2. 口岸功能满足任务书的要求。
3. 室内空间需更加关注通关的便捷。
4. 简化造型设计，聚焦收敛为功能必须。

附效果图：

