

基于包容性设计城市地铁空间中导向标识的影响

苏晓莉

(辽宁对外经贸学院 艺术学院 辽宁 大连 116052)

【摘要】现今,地铁公共空间作为城市文化的传播载体日益发展。该空间的导向标识因其引导、说明、指示等功能对人们的行为模式产生重要影响。文章基于包容性设计理论,结合大连地铁标识导向深入探讨城市地铁公共空间中导向标识的设计特征以及该设计对环境行为的影响,并提出相应的解决策略与设计建议,以期达到满足地铁网络规划的客观需要、体现人性化价值、营造空间环境以及传播地域文化特色等目的,为今后相关领域研究学者提供参考数据和思路参照。

【关键词】地下公共空间;包容性设计;空间环境;导向标识

1 引言

我国当前快速发展的经济形态带动了城市化的进程、脚步,土地资源较为紧缺,城市空间较为拥挤,人流流动量增大,居民出行更为频繁,地下空间也以商业和服务等形式被越来越多的人所接受。与地上空间不同的是,地下空间存在一定的物理环境缺陷,给认知者带来一定的心理压力和识别困难。地下交通作为城市立体交通发展的重要组成部分,对城市的发展具有中大推进作用。地下轨道交通作为经济实惠、服务大众的交通工具,出行群体中囊括了中青年、老年人以及儿童等多个种类,导视系统在具有引导、说明、指示等功能下,对人们的行为选择提供者直接影响。此外,地铁交通引导标识不仅作为其环境中的空间引导系统,也作为城市交通、文化环境建设中举足轻重的一环。地铁交通引导标识的设计导向也应该将重点放在提供导向功能的同时,还肩负着延续城市建筑风格、传递地区历史文化、体现设计师的设计审美意识等集合多维指示、引导信息的综合再现。

2 包容性设计理论概念

包容性设计这个理念最早在国外建筑师理查德·哈奇(Richard·Hatch)1984年的著作中提出,这个理念起源自设计师对公众、民主、平权的考虑,以及对于设计对于差异化人群公平性的发展与设计存在提出的合理性诉求而来,其理论最初是用来为定向用户有能力参与并且无差别使用而设计的,在这以后逐渐传扬而广为人知。

包容性设计往往能够促进人们在整个视、听、空间内的移动、沟通等多种功能的发挥,包容性设计的重点放在搞清楚源于使用主体自身原因而造成的各种使用障碍,使每个主体人都能独立自主、恰当、协调的参与功能性的活动,为同人与建筑环境之间的互动

提供了新的可能,创造性的设计导向为解决问题增加了机会。

3 大连市地铁导向标识实例问题分析

3.1 大连地铁出入口

地铁出入口链接着地铁的地下空间与城市的地面空间,是交接的“口袋”,也是乘客进入地铁整体空间的第一印象,地铁出入口导向标识是指以文字、地图、符号等要素为客户群体展示和提供信息的导引标识,含有地铁车站出口编号、公交换乘信息、附近道路名称、相关建筑信息等多种类的信息。地铁出入口与城市建筑周边环境的需要统一协调,但如果与周边环境融合为一体的话,又会导致地铁出入口标志性和导向性偏弱,所以地铁出入口标识既要对于整体的连贯、统一性,又要与周围环境进行有机融合。



图1 大连2号线地铁入口处

图片来源:自摄

大连地铁出入口是整体与城市的衔接,但缺少城市特色。大连地铁出入口设计统一采用了现代简约的建筑构造,与周围现代城市建筑较为衔接,其颜色与地铁规划线路颜色相一致,如图绿色为1号线,蓝色为2号线。在建筑入口外部颜色上也采用了相应的颜色标志,形成线路连贯。但地铁入口标志牌放在了遮

雨口下方，容易造成视线遮挡，字体也较为偏小，且朝向较为单一，没有考虑远视的和多方向观察的问题，乘客难以及时辨别地铁站，且不符合包容性设计的公平使用原则，并且整体缺少城市文化特征。大连是显著的滨海城市，有其独特的海滨城市历史文脉，但大连的地铁出入口并没有体现这一特性。在入口导向上，大连地铁1、2号线主要导向牌采用了竖向柱形构造，但是却放在了地铁入口处内侧（如图1），在远距离乘客群体的观察中难以起到实际作用，标识的指示强度降低，明显信息提示不明显。

此外，大连由于其地形的特殊性，地铁站出入口无法忽视地徽标识的强提醒性。即外界环境易于影响地徽标识的可识别性，尤其是夜间，无法准确提示位置。并且，大连地铁出入口未运用大小写的英文字体等多种方式，使标识认知度提高，未将指示信息以明确的形式独自设立在地铁出入站信息的周边。

3.2 信息导向

大连地铁导视牌中，常见的是线路颜色底色加白底字提示，由汉字英文加方向提示三种组合而成。有地铁吊牌导向，柱面导向，地面导向，墙面导向等多种方式相结合。并且转换车站有一定的声音提示。但大连地铁导视牌在信息标识字体的颜色、明度、大小是否合适，以及符合空间距离以及色弱人群的视角等问题上缺乏考究：一是未充分利用理性这一色彩的使用属性，即通过色差别区分各种信息导向标识，方便地铁乘客快速识别；二是不注重明度的过渡，例如出入口没有过渡照明，且在某些区域有过于强烈的明暗对比，站台边缘灯光未起到对于这一区域的警示和导示作用，售票和检票两个区域在整个地铁空间里没有满足高照度要求；三是在逻辑关系上，大连地铁未设置大小层级分明的导向标识集群，将对应大小的功能信息传递给乘客，让乘客明白自己下一步该怎么走。四是未投入地铁空间智能控制技术，增加电子类导向标识。静态标识并不能长期满足乘客的多样化需求，在信息量和灵活性方面中存在缺失。除此外，地铁线路导向不但是提示出行的重要指南，也是解决突发状况的重要帮手。

3.3 基于包容性理论对大连地铁站的分析评价

基于包容性设计理论与实际调研情况相结合，针对大连地铁整体评析得出以下数据整体，

大连地铁线路在经济和耐用性，明显信息提示，公平使用以及品质与服务上存在欠缺，地铁站出入口



图2 大连1号线地铁出入口处导向
图片来源：自摄



图3 大连1号线地铁墙面导向
图片来源：自摄

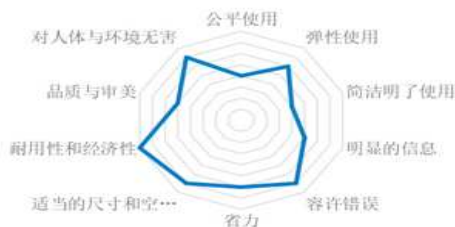


图4 PPP法则分析
图片来源：自绘

远距离观察中难以起到实际导引的作用，标识的指示强度降低，地铁站内导向标识有信息导向不明显、数量少、而且颜色、名度、大小、距离不考究，智能化程度低等问题。

4 地铁站站口导向标识改进意见

4.1 在出入口标识上

出入口标识应采用多方向提示，应将提示牌放在构筑物上方，醒目位置。在柱状导向牌上，应放在构筑物临近马路的一侧，不然被构筑物遮挡，起不到明显作用。具体而言，一是规范化出入口标识设置形式。最大化程度减少因不同地铁站点的布局、位置、车站面积甚至建设新旧程度的不同而令车站导向标识在设置形式的差异和区别。二是规范设置地铁车站外地徽

标识的指示形式,如在地铁站外设置形式统一的落地式或悬空式地徽,若设置的是悬空式地徽,可将其安放在出入口位置立体式的出口指引设施上方,明显的成为地铁乘客寻找车站的标识,同时大幅度增加其醒目性。三是在出入口处准确标明可换乘车次名称及其信息,使换乘乘客进行的引导更加简明直接(一般设置在闸机出口位置),方便换乘乘客直观地阅读,明确寻路信息。四是投入智能化标识控制技术,增设电子标识。随着经济环境、设计环境的不断变化,静态标识无法满足乘客变化的要求。导向标识应结合静态与动态,使乘客获得更加丰富的空间体验和行为。

4.2 在信息导向上

应当添加液晶显示设备,解决突发状况导向信息缺失问题。一是要以为乘客服务为中心,体现城市特色和人文关怀。要结合乘客走行路径和车站周边地理环境,利用吊挂、立柱、门楣及换乘通道楼梯等,整合重复或者视觉效果不佳的导向标识,强化站内导向的指引功能,进一步方便乘客出行;二是要采用对灯具眩光的控制,并分区域分别处理,加入重点区域的导示灯光。三是采用分区域、分优先级的设计方法。轨道交通车站乘客在行为上具有快走性、从众性、就近性等特征,行走轨迹由多个短期出行目的组成,比如下车到站台楼扶梯、站厅楼扶梯至换乘通道口、车站入口至安检机等,每个短期出行目的都以最短路线为原则,形成集群性人流。。四是利用理性属性色彩,即通过色彩的差别区分不同的导向标识,方便乘客群体快速阅读、识别。五是注重明度的过渡,出入口要有过渡照明,不能有过于强烈的明暗对比,站台边缘灯光要起到对于这一区域的警示和导示作用,售票和检票两个区域要有高照度。六是要在逻辑关系上有大小层级分明的标识集群,大小标识牌各自承担独立功能职责,并通过对应的标识牌将功能信息传递给地铁乘客,帮助乘客快速响应。七是设置紧急情况下的单一电脑指令,要具备快速控制紧急标识及相关机电设备的功能,以提高运作效率。

5 结语

地铁公共空间作为城市文化的传播载体和城市重要交通方式日益发展,空间中的导向标识因其引导、说明、指示等功能对人们的行为模式产生重要影响。

文章基于包容性设计理论,以大连市地铁导向标识中地铁出入口、信息导向、设计方案为实例,深入详细探讨了大连地铁公共空间中导向标识的设计问题:(1)出入口颜色与地铁规划线路颜色一致,地铁入口标志牌处于遮雨口下方,字体偏小,缺少城市文化特征。(2)信息导向采取吊牌、柱面、地面、墙面导向等多种方式结合,但在字体的颜色、明度、大小以及色弱人群视角等问题上缺乏考究,且缺少能有效解决突发状况的导向信息方式。(3)换乘车站标识导向亦采取多种方式结合,但其中地面、墙面导向方式易被行走人流覆盖,其高度有待考究。且换乘车站内部环境营造相似,提示不明显。得出大连地铁导向标识具有如下特点:经济和耐用性较好,在明显信息,公平使用和品质与服务方面则存在欠缺。

给出了以下的改进意见:(1)出入口标识方面,应采用多方向提示,将提示牌置于构筑物上方醒目位置,且与城市及其周边环境、文化相呼应。应将标识形式规范化。增加地徽标识的醒目性在出入口附近清晰标明可换乘地铁站的名称及其车次信息。(2)信息导向方面,应添加具有防尘、防潮、抗震等专业特性的液晶显示设备,解决突发状况导致的导向信息缺失问题,使图像更加清晰,文字更加鲜明等。

参考文献:

- [1] 郭新生,田珂,城市地下空间标识环境设计,设计技术与实践,2006,3: 63-65
- [2] 张东辉,李珂.通用设计与无障碍设计辨析[J].华中建筑,2009,02: 94-96.
- [3] 耿怡.地铁导向识别系统的可用性研究与分析[D].上海:上海交通大学,2007.
- [4] Clarkson, P. J., Waller, S., & Cardoso, C. (2015). Approaches to estimating user exclusion. Appl Ergon, 46 Pt B, 304-310. doi: 10.1016/j.apergo.2013.03.001

作者简介:

苏晓莉(1996-),女,汉族,辽宁大连人,硕士学位,助教,研究方向:公共空间、室内设计、环境设计。