

通向共融、共享：从“共融设计”和“共享空间”反思街道界限设计方向

Towards Inclusive and Sharing:

Rethinking the Direction of Street Demarcation from the Perspective of Inclusive Design and Shared Space

邵健伟 Siu Kin Wai Michael

潘长学 Pan Changxue

杨祥祥 Yang Xiangxiang

内容摘要：街道界限设计在建设共融、共享街道的趋势下呈现不确定性和模糊性。为探讨其存在空间和设计方向，对街道设计的两个重要理念——“共融设计”和“共享空间”进行反思和分析，得出“共融”和“共享”的路径，进而提出通向共融、共享的界限设计方向：界限—尊重、需求—民主、人本—共融、共享。

关键词：界限、共融、共享、公共设计

DOI:10.16272/j.cnki.cn11-1392/j.2016.06.016

引言

2015年，中央城市工作会议时隔37年再次召开，提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念^[1]。共融、共享城市已成为当前城市建设的一个重要方向。在此背景下，城市街道是否还需要“界限”，以及如何设计成为值得思考的问题。“共融设计”（Inclusive Design，有的学者也称其为“包容性设计”）和“共享空间”（Shared Space）是目前城市街道设计探索的两个热门理念，均影响街道界限设计。但是在“界限”存在的必要性，以及如何进行“界限设计”这两个问题上的研究不足，尤其是“界限”与“共融、共享”字面意义的对立，加剧了界限设计的不确定性和模糊性。本文通过对两种理念内涵的分析，探索共融、共享背景下界限设计存在空间和设计路径，以期对未来街道界限设计提供指导。

街道界限的产生、争论与设计

界限在汉语中包括边界和限制两方面的含

义。“界”，不同地域交接的地方，也可用作动词，指划分。^[2]“限”，阻隔、限定、限度和门槛。^[3]具体到现有的对象，街道界限涉及路缘石、通行线路间的色彩对比、排水沟、护栏、护柱、交通信号灯、路面标线、通行点、斑马线、行人障碍、隔离树。^{[4][5]}

机动车改变了城市的交通方式，使得由步行主导的方式转向机动车交通，城市街道建设开始以机动车为中心。由于街道的复杂性和通行方式的冲突，1963年，科林·布坎南（Colin Buchanan）在题为《城镇中的交通》的报告中，提出了街道的关键政策框架，其宗旨是把机动车交通从行人及社交活动中分离。这种分离并分割的理念一直持续影响着全球范围的城市街道。^[6]从此，街道界限变得明确并逐步影响着街道秩序的产生和发展。

“1974年，美国城市土地协会出版《居住的街道》一书，呼吁放低地方街道标准并调整其功能，使之不局限于纯粹的机动交通功能，街道空间中的人车共享思想开始萌芽”。^[7]倡导街道功能的多样化和致力于街道的可持续发展，饱含人文精神和理想主义诉求。20世纪80年代，人车共享理论逐渐取代人车分离和步行优先的思维，成为街道设计新的研究方向。

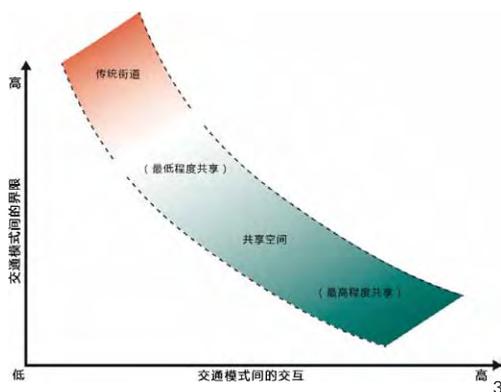
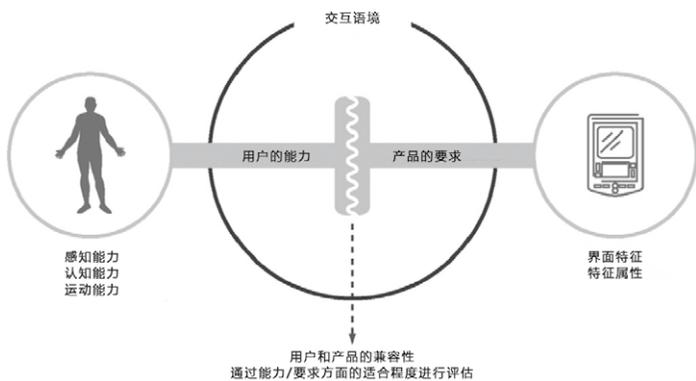
然而，人车共享理论在实践层面仍然存在很多问题。目前，政府越来越多地通过各种限制措施、设施、控制体系和标识标线控制街道秩序。同时，不合理的界限或政策也造成了街道空间的碎片化和缩小，对街道使用体验和秩序产生了消极影响。鉴于此，设计界围绕街道

界限存在的必要性及合理性展开了广泛的争论。

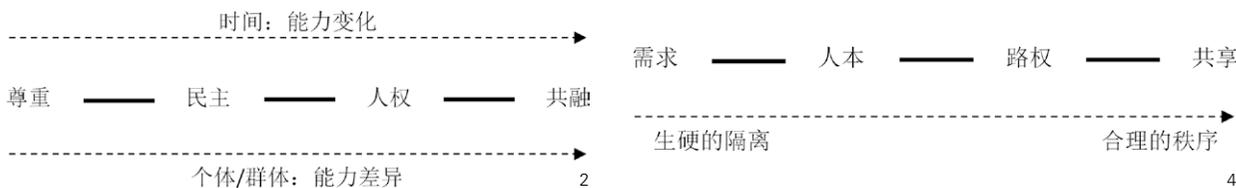
街道界限设计是分析街道日常生活，满足不同街道使用者的需求，研究街道界限的设置规律，以期达到街道和谐空间秩序的探索。与《城市意象》^[8]中强调对人形成的心理界标和文化心理结构的“自然边界与人工边界”（道路以外的线性空间）不同，本文的界限设计是针对不同街道通行模式间的空间界面设计，强调对人的影响和街道秩序的建构。

街道界限设计与共融设计

英国贸易和工业部的《前瞻计划》对“共融设计”的定义如下：“共融设计”既不是一个新的设计门类，也不是一个独立的专业。它是一般性的设计方法，设计师通过它确保产品和服务满足最广泛的用户需求，不受年龄和能力的限制。两种主要的趋势（共融设计在欧洲称作“全民设计”，在美国称为“通用设计”）推动了“共融设计”的发展，使其致力于老龄化和加速把能力受限人群整合进社会的主流。^[9]与之前的设计理念不同，它把老年人和能力受限人群作为社会的主流人群对待，而不是作为大众中的特殊或弱势群体，这是“以用户为中心”设计思想的深化。因为生命周期各阶段的能力水平存在差异，同时也很难界定什么是“正常”或“没有缺陷”的人，“正常”与“缺陷”间的界限过于模糊。比如，公众对视障人士的理解就存在误区，认为视障人士只是社会中极少数人、一个小族群。事实上，“视障人士”一



1. 交互——产品的要求和用户能力之间的相互关系
2. 共融的路径
3. 界限与共享
4. 共享的路径



词代表的是不同性质、级别与程度的视觉受损人士^[10]。此外，“共融设计”承认并重视设计本身对用户产生的限制。例如，能力受限人群很多时候遇到的困难并不是身体障碍，还源于歧视及设施和服务提供的不足和不合理。^{[11][12][13]}伊丽莎白·伯顿也认为是“并不包容”的环境设施和设计产品限制了他们的自由。^[14]所以，人机交互的效果取决于设计的优劣，而非用户自身的能力限制。

“共融设计”的理念从“医学模型”转向“社会模型”^[15]，从生理障碍和精神障碍转向设计障碍与社会障碍。这种转变消弭了老年人和能力受限人群因区别对待而产生的被歧视、被同情或被隔离的心理，也把人的生命周期纳入设计的考虑范围内，体现出共融精神的深化。

然而，践行“共融设计”并非易事。“共融设计”要求在清楚使用对象能力水平的基础上，通优化人机交互进而提高服务水平，在“产品对人的能力要求”和“人的能力限制”间取得合理的平衡。这种平衡取决于特定的使用环境和在该环境中的行为方式。^{[16][17][18]}当“产品对人的能力要求”与“人的能力限制”适合时，体现出包容性，反之产生排斥或隔离。(图1)

综上所述，“共融设计”的出现是对“人权”的诉求，核心是对设计民主的重新审视。如何

实现民主？首要原则是尊重。少数服从多数是民主的表现，但是多数必须尊重少数。在进行“共融设计”时，设计者往往犯“标准化”或“平均化”的错误——把服务对象的能力大小标准化或平均化。许多的民众没有被充分考虑和针对性地设计以适应当地社会、文化、社群和生理需求，我们也不能把所有的个体看成同一的特征并试图标准化他们的需求和爱好。^[19]此外，在纵向维度上，“共融设计”需要考虑时间变化对人的能力变化产生的影响，在横向维度上重视由于个体或群体差别而呈现出的能力差别。基于此，可以得出通向街道“共融的路径”。(图2)

“共融的路径”提供了实现共融的方法。因此，一项研究或设计并不能简单地从表面认定是否与共融理念相一致，而要综合考虑目的、理念、方法和效果等多个角度。从字面看，街道“界限设计”与“共融设计”意思相对，似乎是矛盾的，然而本质上并非如此。首先，从设计目的看，“界限设计”规范街道秩序，提升场所精神；“共融设计”则是满足最广泛的用户需求。其次，从“共融的路径”看，“界限设计”并不排斥对街道使用者的尊重，也可以通过“共融的路径”对街道秩序产生积极影响。此外，在设计研究上，二者存在交集，界

限设计需要认识到不同人的能力变化和能力的差异，在街道空间提供合理的界限。因此，界限设计与共融并不冲突。

街道界限设计与共享空间

关于“共享空间”，还没有比较统一的定义。英国交通部对汉密尔顿-拜利耶(Hamilton-Baillie)的定义给予了肯定，即“通过减少机动车的主导改善行人在一条街道或地点的移动和体验，打破传统道路明确的通行规则而实现所有的道路使用者共享街道空间”^[20]。它并不特指某一种街道类型，而是提供一种街道设计的指导性意见，通过共享的方式改善街道功能。“共享街道的根本理念是构造一个统一体，强调共同体和居住使用者”。^[21]其目的是：改善城市环境；让行人更加自由地移动而不是加以控制和限制；提升场所环境；增强社会利益；增强地区经济活力。^[22]

“共享空间”反对在行人和机动车之间设置较高度度的界限，主张完全消除或尽量减少界限(生理界限和心理界限)，比如拆除路缘石或者降低人行道与机动车道路面的色彩对比度。其结果是创造一个“水准路面”(Level Surface)——消除路面上行人与机动车间隔离的共享街道。^[23]在该路面上，人和车可以

在街道上的任何地方出现,达到完全共享。“共享空间”认为界限与共享之间存在着反比关系。(图3)

“共享空间”消除街道界限的主张引起了很大争论,体现在实践角度和理论角度。实践角度主要有因通行困难而受到易受伤害人群的普遍反对;使用性上没有达到自由通行的目的(也造成通行的紧张感);街道事故率和界限之间的关系缺乏证据;在是否完全消除界限问题上的犹豫态度;应用范围的局限性。理论角度受到来自宿命论、风险平衡理论、唤醒理论、环境承载理论、生态心理学等领域的质疑。

“共享空间”如果变成制度标准被普及,难免产生疑问:数年之后,人们的紧张和焦虑感持续上升或由于疲劳而注意力下降,街道的事故率是否会增加?使用街道的意愿是否会下降?目前,一些迹象表明:一些纯粹的共享空间计划在发生地荷兰正在逐渐减弱^[24]。

由于交通状况恶化和街道人行体验下降,引发了对“共享空间”的探索。然而,是否消除或最小化界限才是真正的共享?减少界限意味着所有的街道使用者将会获得使用街道的平等权利^[25],背后体现的是“路权”的均分思想,实质是关于平等的探索。这在思想上具有进步的意义,但是通过破除界限试图实现街道空间无差别共享的方法是“平均主义思维方式”^[26]的外在展现,是为了结果平等而进行的尝试,是对追求空间划分和使用的“乌托邦”,忽视了街道使用者行为和需求的多样性和差异性,走向了绝对平均主义。对“路权”的要求是出于“人本”的考虑,但是“人本”应当惠及所有的街道使用者,综合考虑多样的需求,使各利益相关者得到最优的便利,从而实现合理的街道秩序。基于此,可以得出通向街道“共享的路径”。(图4)

街道界限设计不能仅仅考虑空间的分配,应当考虑各方需求,突出“人本”核心。在街道界限设计时,应当时刻注意街道为使用者服务,而不是让使用者屈从于街道。^[27]“共享空间”体现“路权”的分配,但我们不应以此为重点,而应注重街道使用者的广泛参与度,满足和提升需求,分清何时、何地、何种情景下如何提供合理的秩序。从这个角度着手研究,界限设计可以成为通向共享的一种方式。

结论

在建设共融、共享城市的背景下,街道界限的存在空间和设计研究较为匮乏。“共融设计”和“共享空间”的设计思想分别围绕“人权”和“路权”对共融、共享进行诠释。然而,当涉及街道界限设计时,这两种思想在理论和方法支持上显示出不足。

通过对“共融设计”的反思和分析我们得出通向“共融的路径”:尊重—民主—人权—共融;通过对“共享空间”的反思和分析得出通向“共享的路径”:需求—人本—路权—共享。基于这两个路径,可以阐释街道界限设计存在空间及合理性,与共融、共享并不存在实质上的对立。此外,可进一步得出通向共融、共享的街道界限设计方向:界限—尊重—需求—民主、人本—共融与共享。只有在尊重和提供需求的基础上,坚持相对平均主义,承认街道使用者的差异性,街道界限设计才能体现民主与人本,实现共融与共享。

“共融的路径”“共享的路径”以及“街道界限设计方向”可以惠及街道管理者、设计者和使用者,为街道界限设计提供思想基础、管理评价依据和方法指导。在尊重街道使用者需求的基础上,可以探求街道界限的本体属性、设置规律及构建功能结构体系等,最终实现街道不同通行模式间空间界面的优化、不同街道使用者通行体验的提高、街道精神的提升和街道秩序的构建。

* 致谢:感谢香港理工大学设计学院和武汉理工大学艺术与美术学院的研究经费支持。

注释:

- [1] “中央城市工作会议”,引自新华网http://news.xinhuanet.com/politics/2015-12/22/c_128557061.html.
- [2] 《新编说文解字大全集》编委会编著:《新编说文解字大全集》,中国华侨出版社,北京,2011,第418页。
- [3] 魏励主编:《中华大字典》,商务印书馆,北京,2014,第1036页。
- [4] MVA Consultancy (2010a). *Designing the Future: Shared Space: Operational Research*. Department for Transport, London, UK, 2.1, 2.6, 3.12, 3.18, 3.21.
- [5] *DfT(2011) Local Transport Note 1/11*. Department for Transport, The Stationery Office, Norwich, UK. p6, p8, pp.12-13, p48.
- [6] Ministry of Transport. *Traffic in Towns: A study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. London: HMSO, 1963.
- [7] 胡伟:《生活性街道包容性设计研究——以重庆市沙正街为例》,重庆大学,2014,第6页。

[8] [美]凯文·林奇:《城市意象》,方益萍、何晓军译,华夏出版社,北京,2001。

[9] Inclusive Design Education Resource. Design Council, London, UK, 2008. <http://www.designcouncil.info/inclusivedesignresource/>.

[10] Siu, K.W.M., *Inclusive Design: Chess for Those Playing by Heart*. School of Design, The Hong Kong Polytechnic University, 2008, p11.

[11] Research on the accessibility of public disabled toilets. *Rehabilitation Alliance Hong Kong*. Hong Kong, 2004.

[12] Siu, K. W. M. (2006a). Inclusive design: Public toilet designs for blind persons. *Annual Journal of SOPHEN*, 2(1), 2006, pp75-77.

[13] Siu, K. W. M. *Accessible design: Devices for blind persons to access buses*. Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University, 2007, pp36-37, 65-66.

[14] [英]伊丽莎·伯顿·琳内·米切尔:《包容性的城市设计——生活街道》,费腾、付本臣译,中国建筑工业出版社,北京,2009,第7页。

[15] P.John Clarkson, Roger Coleman. History of Inclusive Design in the UK. *Applied Ergonomics*, Volume 46, Part B, January 2015, pp235-247. Special Issue: Inclusive Design.

[16] Persad, U., Langdon, P.M., Clarkson, P.J., 2007. A framework for analytical inclusive design evaluation. In: *16th International Conference on Engineering Design*, Paris, France, pp817-818.

[17] Stanton, N., Young, M., 1998. Ergonomics methods on consumer product design and evaluation. In: Stanton, N. (Ed.), *Human Factors in Consumer Products*. Taylor and Francis, London, pp21-53.

[18] Kwahk, J., Han, S.H., 2002. A methodology for evaluating the usability of audiovisual consumer electronic products. *Applied Ergonomics*, 33 (5), pp419-431.

[19] Siu, K.W.M. *Urban Renewal and Design: City, Street, Street Furniture*. Hong Kong, Published by school of design, Hong Kong Polytechnic University. 2007, pp15-36.

[20] 同 [5]。

[21] [美]迈克尔·索斯沃斯、伊万·本-约瑟夫:《街道与城镇的形成》,李凌虹译,中国建筑工业出版社,北京,2008,第110页。

[22] MVA Consultancy (2009), *Shared Space Project Stage 1: Appraisal of Shared Space*. Department for Transport, London, UK, p3.

[23] 同 [5]。

[24] Gerlach J, Methorst R, Boenke D and Levens J (2008). *Sense and Nonsense in Shared Space*. Feitsberaad, Utrecht, the Netherlands. See <http://www.fietsberaad.nl>.

[25] 同 [5]。

[26] 曾勇:“论平均主义产生的根源及其思维方式”,《华商》,2008.20,第62、69页。

[27] Bain, Lesley, Gray, Barbara, and Rodgers, Dave. *Living Streets: Strategies for Crafting Public Space*. Hoboken, NJ, USA: John Wiley & Sons, 2012. ProQuest ebrary. p.1-2, p.24.

邵健伟 香港理工大学设计学院
潘长学 / 杨祥祥 武汉理工大学艺术与与设计学院