

无障碍设计在市政道路设计中的体现思考

杨艳亮

保定市城市设计院

[摘要]在城市生活中,不仅有身体健康的人,也有一些身体残疾的人,还有一些需要关心的老人和孩子,他们在出行的时候是非常不方便的。无障碍设计就是要体现人文的关怀,关注特殊人群的出行,给他们提供更好的服务和更大的便捷。对于有视觉障碍和肢体障碍的人,他们也是社会的一部分,在无障碍道路设计过程中都需要考虑到。

[关键词]无障碍设计;市政;道路设计;体现;思考

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-6288.2021.09.816

1 市政道路设计中无障碍设计理念与现状

1.1 无障碍设计在市政道路中的设计理念

无障碍人群主要指的是生活和出行不能自理,需要人特殊照顾的人群,例如残疾人、老年人、幼儿等,同时,在正常的人群中,由于拎物过重或者其他原因需要人帮助或者照顾的人群。在无障碍人群的理解中,有些人将无障碍等同于残疾,此种观点和理论是不标准的,其是两种不同的概念。由于出行是无障碍人群必须要经历的,因此在市政道路设计过程中,应当注重无障碍设计理念在其中的应用,并将其应用到市政道路设计中,体现出以人为本、文明发展的城市道路建设和发展理念。

1.2 无障碍设计在市政道路中的设计现状

根据我国在建设市政道路的发展状况而言,在无障碍这种理念方面的设计发展起步较晚,如果与其他经济较为发达的国家相互对比的话,就能够发现我国在这方面的发展较为落后,所以我国在市政道路建设方面的工作人员,一直在对无障碍设计展开深入的分析与完善,从而有效的转变我国在这方面发展较为落后的状况。如今在我国大部分的地区与城市中的商场或是商业圈,都在逐渐添加无障碍的基础设施,例如:在电动扶梯中为障碍人群安置凸起按钮、在公共汽车中为障碍人群设置专属位置等,通过这些较为基础的无障碍设施建设,不仅可以为障碍人群提供更大的便利,也可以在一定程度上保障障碍人群的人身安全。但这些方式自身也存有一定的局限,所以无法普及到整个社会中,还有个别地区或城市的管理人员,缺乏对于无障碍的关注力度,导致忽略了障碍人群本该享受的相关待遇或权利,甚至在经济较为落后的地区、城市中,几乎没有建设任何的无障碍基础设施,这就导致障碍人群不能享受正常的待遇与权利。

2 无障碍设计在市政道路设计中的体现

2.1 基于语言障碍的无障碍设计体现

在城市人群中,存在着语言障碍群体,此部分群体由于受到听力或者语言障碍,导致其日常生活习惯与正常人存在较大的差距,尤其是在道路交通出行环节中,例如在无法达到目的地,与路人无法进行询问路的沟通交流,到达目的地困难。因此在道路设计的过程中,要针对具有语言障碍的人群,针对性的设计相关交通标志、标识等,有利于语言障碍人群能够顺利到达目的地。设计方式主要包括以下几点。(1)道路交通标志要醒目。以满足语言障碍者需求为设计目的,交通标志的设计应醒目且交通标识牌应设计在显眼的位置,标识牌上的内容应简单易懂,从而保证大部分的语言障碍者都能够通过阅读交通标识牌内容来识路,从而顺利指导并到达目的地。(2)道路交通标识应设计成为可触摸的、显眼的位置。对于语言障碍人群来说,可通过触摸识字,对于视觉障碍和语言障碍的人群来说,可以通过触摸来实现识字的效果。(3)交通标识简洁。针对老年人和幼童来说,对于交通标识上显示的相关内容辨识能力低,且不能够对复杂的标识做出准确的判断,因此在交通标识上内容设计的过程中,应简洁化、可视化,满足大多数障碍人群的有效辨识。

2.2 基于视觉障碍的设计体现

无障碍道路又被称作为无障碍坡道,其主要是在企业、小区、路口、路段、公交车站等位置的人行路面上设置三面斜坡或单面斜坡,该道路设计的主要因素是为残疾人提供出行与生活提供方便。通常情况下无障碍设计主要是在人行道中为患有视力障碍的残疾人铺设专用道路,这种道路又被称作为盲道,患有视力障碍的残疾人可以通过在盲道上行走时由脚底传来的触感辨别方向。在人行道中连续铺设行进盲道,无障碍盲道的具体铺设位置需要设计在离绿化带余量0.3m—0.4m的位置,行进盲道的实际宽度约为0.2—0.3m左右,同时行进盲道的转折处需要设置相应的提示路牌,并在路牌上表明盲道的作用。同时,在实际设计盲道的过程中,需要针对人行道中的设施或可能会对盲人造成伤害的物体,采用绕开的方式,并且需要采用提示盲道圈围的方式来提醒盲人。此外,在设计盲道的过程中需要确保盲道与正常人行道之间不会出现突起的差异,若已经出现差异或横坎时就需要采用设计斜坡的方式,斜坡的角度需要充分满足 $\leq 1:12$ 的标准要求。在设计盲道之外约0.5m~1m的范围之内需要架设多个高度约为1.3m~1.5m的导盲路牌。

2.3 基于肢体障碍的无障碍设计体现

按照坡道的构造形式与使用功能差异,市政道路可划分为行进坡道和缘石坡道两类。其中,行进坡道是指带有一定坡度的人行道,可以充分满足残疾人群的出行需求。而缘石坡道则设计在人行道两侧,可解决路边缘石给残疾人士出行造成的阻碍。缘石坡道的位置与高差直接决定了坡道的设计形态,且施工人员至少要将坡道宽度控制在1.5米以上。当下,各城市内部空间的人行道均高出路面12—20厘米。在设计缘石坡道坡度时,应按照不低于 $1:30$ 的比例完成设计。优选表面平整,且摩擦阻力较大的坡道防滑材料,维护残疾人群的出行安全。目前为止,应用较为广泛的坡道材料就是橡胶材料和混凝土材料。这两种材料各有利弊,适用于不同场合。为此,设计人员要结合实际情况,选择适宜的坡道材料。例如,地下通道、过街天桥等场所,适宜采用橡胶材质的坡道材料;文化公园、旅游景点等场所适宜采用混凝土材质的坡道材料。以某市政道路工程为例,该工程采用全线无障碍设计。凡是立缘石断开的地方均设置缘石坡道,且缘石坡道与人行横道相对应。采用单面坡形式设计缘石坡道,按照 $1:30$ 的比例调整坡度。缘石坡道的坡面平整,且摩擦系数较大,可以充分满足残疾人群的安全出行需求。

结束语

在市政道路的无障碍设计中,应针对不同人群进行目标设计,以提高无障碍设计的实用性和适用性,以满足不同残疾人的实际需求。无障碍城市道路的设计必须遵循适用的原则。只要遵循这些原则,就可以有效地提高设计质量,全面改善城市道路工程的质量,提高居民服务水平。

参考文献

- [1]林尤超.无障碍设计在市政道路设计中的人性体现[J].城市建设理论研究(电子版),2020(19):103-104.
- [2]刘飞.以人为本的市政道路设计相关问题浅析[J].建材与装饰,2020(10):238-239.