

城市公共交通色彩设计研究*

——以武汉市为例

严艳萍

摘要 城市公共交通色彩作为城市色彩的重要组成部分,在美化城市环境、提升城市形象方面发挥着重要作用。本文通过阐述城市色彩和城市公共交通色彩的内涵和功能,对比国内外公共交通色彩的设计和应用实践,在分析武汉市公共交通色彩应用现状的基础上,拟定武汉市公共交通色彩设计的总体原则,并提出有针对性的意见建议。

关键词 :公共交通 色彩设计 武汉

中图分类号 :C913.7

文献标识码 :A

文章编号 :1004-0730(2013)01-0069-09

城市色彩是城市环境的重要组成部分。近年来,伴随着中国城镇化的快速推进,城市环境和城市色彩设计日益受到人们的重视。城市公共交通是城市的基础服务设施,其色彩设计作为城市色彩设计的重要组成部分越来越受重视。如何通过科学的色彩规划设计,让公交车、出租车、轨道交通等公共交通工具,公交站台、道路、人行天桥、桥梁等公共交通设施,成为美化城市环境、塑造城市品牌、提升城市形象、增强城市综合竞争力的重要载体,这是一个重要而现实的研究课题。

一、城市色彩与城市公共交通色彩的内涵及功能

(一)城市色彩的内涵及功能

城市色彩是指城市公共空间中所有裸露物体外部被感知的色彩总和,由自然色和人工色两部

分构成。城市中裸露的土地、山石、草坪、树木、河流及天空等,所生成的都是自然色。城市中所有地上建筑物、硬化的广场路面、交通工具、街头设施、行人服饰等,都是人工产物,所生成的都是人工色。在城市人工色构成中,还可再按物体的性质,分为固定色和流动色、永久色和临时色。城市中各种永久性的建筑、桥梁、街道广场、城市雕塑等,构成固定的永久性色彩;城市中车辆等交通工具、行人服饰构成流动色;城市广告、标牌、路牌、报亭、路灯、霓虹灯及橱窗、窗台摆设等等,则构成临时色。^[1]

城市色彩是城市人居环境质量的重要组成部分,直接反映城市历史文脉和整体风貌,展示城市人文精神,彰显城市的现代文明程度,是城市特色与品位的重要标志,是城市魅力的重要构成,也是城市性格的一种符号。

(二)城市公共交通色彩的内涵及功能

城市公共交通色彩主要指公交巴士、出租车、城市轨道交通等公共交通工具,公交站台、道路、人行天桥、桥梁等公共交通设施的色彩,属于城市色彩中的人工色,是城市色彩的重要组成部分。

城市公共交通是一个城市独特流动性文化的载体,担负的远不止公共交通的功能作用,更具有传播地方文化、塑造城市形象的重要作用,是城市可识别的元素之一。合适的色彩规划设计可以让公共交通在具有自身识别性的同时,又成为城市的风景线。如果说城市色彩是城市环境形象的“名片”,那么城市公共交通色彩就是城市“流动的名片”。

二、国内外城市公共交通色彩设计的实践

目前,世界各国对城市色彩已经有了很多的研究,许多城市制定了城市标准色并加以实施。对公共交通色彩设计的理论研究虽然不是很多,但在实践中许多地方进行了大量探索。

在中国,虽然城市色彩的研究和实践尚不成熟,公共交通色彩研究更是非常缺乏,但是,一些城市在公交车色彩上也进行了许多实践,如统一公交车颜色,减少车身广告面积,制定公交车外观色彩的相关条例等等。这些做法并没有成熟的理论来支撑,国内更没有成熟的案例来借鉴参考。

(一)公交车色彩:设计专业考究、地域特色鲜明

1. 欧洲城市的公交车色彩,与城市自然风貌搭配非常协调

英国。自 1995 年起,英国伦敦运输公司的车便一直沿用著名设计师道格拉斯·斯克特设计的以勃艮第红为主调,辅以中国绿和中黄色的红色双层公交大巴。这种红色与城市其他公共设施,包括皇家仪仗队的卫兵制服颜色基本一致。伦敦的老城区有古老、暗淡的灰绿色街道及建筑物,给人稳重、低调、浑浊、朴实的感觉,在以中暗色为基调

的城市色彩衬托下,这些公交大巴就显得色彩鲜亮温暖,格外醒目和热情,让老城区充满了现代生活的气息,又不失老城的优雅。

意大利。威尼斯水域面积大,自然风光独特,素有水城的美誉。在威尼斯,船只就像公交车一样,是一个很普遍的交通工具。大量的船只选用了类似天空的蓝色并间杂着白云的白色,有极少的船只选用了大红色。小面积的红色与大面积的蓝色形成强烈对比,使得整体色调明快生动,极具地域特色。

2. 国内公交车色彩设计,逐步向专业化迈进

北京。2005 年,北京市对公交车进行了专门色彩设计,依照美国 PANTONE 色卡的表色系统,采用明快、和谐的色彩搭配方式,符合人们追求全色相的视觉心理,体现现代北京与时俱进的时尚风格。在公交车色彩设计方案中,除了原有设计概念中的正侧立面外,又加入了新的设计理念,即把公交车的顶面作为一个设计视点,这样在公交车通过高层建筑、高架桥、人行过街桥等高视点的视场时,会产生另一个层面的美感。

成都。成都市根据公交发展规划,结合公众出行习惯,把公交线路分为五类,分别用不同的颜色来识别:快速公交,即在主城区主要干道公交专用道快速运行的公交线路,车身识别颜色为红色;环线公交,即主城区环行干道公交线路,车身识别颜色为橙色;常规公交,即主城区干道及主要街道的公交线路,车身识别颜色为绿色;支线公交,即主城区中、小街道公交线路,车身识别颜色为蓝色;远郊公交,即起点和终点一端在主城区,一端在卫星城建成区的公交线路,车身识别颜色为黄色。结合公交车的大“变脸”,公交车车身广告重新进行了规范。车身广告发布位置限制在两侧车窗以下、前轮中心线以后位置。而车身正前方、两侧车窗及以上部位、尾部车窗及以上部位为色彩识别部位,一律不得用于商业广告发布。

(二) 出租车色彩:统一用色仍是主流、色彩搭配开始兴起

1. 欧美城市的出租车大多统一用色,方便人们寻找和搭乘

美国纽约规定出租车一律用偏暖的土黄色,黄色福特出租车已经成为这个城市的标志。

澳大利亚悉尼的出租车统一为白色并在引擎盖上喷上大大的“TAXI”字样,广告内容在车尾,有专门为广告而制作的后备箱盖。

德国是名副其实的“汽车王国”,出租车尤其讲究宽敞、气派。20 多年来,德国出租车一直采用柔和的“象牙色”,并将其列为全国出租车的法定统一颜色,体现了该民族严谨和标准的传统,并让其现代工业设计领域中的地位和品味也展露无遗。

2. 国内城市的出租车,正逐步告别颜色统一时代

出租车亮丽明快的色彩,已经成为城市流动的音符、行走的风景,会给人们的视觉和心理上带来轻松、舒适和愉悦的感觉。越来越多的国内城市,根据自身的文化气质和环境特点选用不同的色彩方案,并且在色彩的设计、选择和应用上更加科学。

北京。2004 年,为了规范出租车的色彩,北京市邀请清华大学制定了《中华北京出租车色彩设计系列方案》。该方案采用了以金黄色为基色,辅助色为土红、橄榄绿、普兰、茄皮紫、浆红等暗彩色的色彩设计策略。选用这样的颜色搭配,因为金黄色的光感最强而方便人们在白天和夜间辨认,符合北京作为首都的文化身份。在此基础上,北京出租车又设计了新的色彩方案,统一以尊黄为基色,配以“春绿”、“夏红”、“秋碧”、“冬紫”等富有变化的颜色。此方案在交通工具中既融入了传统文化的韵味,又充分体现了现代色彩的美感。

香港。香港出租车分为三个类型,分别是市区

出租车、新界出租车和大屿山出租车。市区出租车,俗称红的、红艇或红鸡,因车身漆上红色而得名。新界出租车,俗称绿的或草蜢,因车身漆上绿色而得名。大屿山出租车,俗称蓝的、蓝灯笼、蓝精灵或屿的,因车身漆蓝色而得名。

(三) 轨道交通色彩:设计模式类同、采用“一线一色”

中国城市的轨道交通发展日益成熟,其线路色彩规划也符合国际上的相关标准和发展趋势。北京、上海、广州等主要城市的轨道交通色彩设计基本上大同小异。

目前,上海轨道交通有运营线路 11 条,每条轨道交通线路都使用一种颜色作为线路的标志色。其中,1 号线路识别色为大红色,2 号线路识别色为淡绿色,3 号线路识别色为黄色,4 号线路识别色为紫色,5 号线路识别色为紫红色,6 号线路识别色为品红色,7 号线路识别色为橘红色,8 号线路识别色为深蓝色,9 号线路识别色为淡蓝色,10 号线路识别色为淡紫色,11 号线路识别色为深褐色。线路标志色除用于车身外,还用于站内外导向系统、车站环境设计等。线路标志色的运用,使乘客可以很方便地找到自己所要乘坐的线路。

(四) 公交站台色彩:满足人的需求、色彩风格多样

城市的公交站台作为“城市家具”大家族的一员,不仅是城市外部空间的一种功能性环境设施,也是体现城市交通形象的一张“名片”。现代人对城市环境的要求越来越高,当代公交站台已由单一指示功能的杆式标识发展到包括遮蔽、休息、安全、景观等多功能化的棚式站台。^[2]

济南。按照公交线路途经不同的环境、路段、区域,济南设计建设了多种不同类型的公交候车亭。2009 年,为迎接全运会,在主要路段制作了新式彩色候车亭。这种候车亭整体框架全部采用纯

钢结构,色彩涂层采用最新热喷涂氟碳漆技术。在部分路段设置了一些仿古式的公交候车亭,通体古铜色,亭子的上半部分有着镂空的图案,亭子的屋顶是用仿青瓦搭成的,并设有休息长椅。

嘉兴。为了使公交候车亭更人性化,更吻合嘉兴城市个性,2010年,浙江嘉兴市对公交候车亭进行了改建,在不同的地段,建设不同风格、样式及色彩的候车亭。新建候车亭大致分为江南水乡风格和现代都市风格两大类,两大类风格中,各自包括两种不同的造型。江南水乡风格类为暗红色,采用仿古合成树脂和钢板等材质制成;现代都市风格为淡绿色,采用钢板、有色玻璃等材质制成。南湖周边地区和环城河附近道路的候车亭,都是江南水乡风格的,与周围的建筑风格相吻合;商业区域及城市新区道路,采用现代都市风格类的候车亭,造型简洁明快,屋顶可以透光。

(五)道路色彩:灰色占据主导、用色走向多元

由于受到材料的限制,道路的色彩一直简单单调。在很长时间里,色彩在道路中的应用也仅限于标志标线。现代公路一般以中纯度的灰色为主,这与建设材料本身的色彩有关,中纯度灰色合适的吸光、反光度比较适宜眼睛的生理特征,不易分散驾驶员的注意力。^[9]但是,千篇一律的色彩,缺乏视觉刺激,长时间的驾驶容易引发视觉疲劳,造成安全隐患。

近几年,随着材料技术的发展,道路在标志标线范围以外开始应用色彩。杭州湖墅南路47号附近,出现了国内首条彩色斑马线,斑马线以白色为基本色,底下铺设了一层黄色的材料,这层材料覆盖的范围比斑马线略大,斑马线也从“黑白”相间变成了“黄白”相间。重庆的南岸辅仁路,双向4车道,中间两车道是暗红色,靠人行道的两车道为墨绿色,打破了道路黑白两色的常规。通过运用有效的色彩设计,让行驶者精神愉悦,并且利用色彩的变化,对车流和人流进行了分离。

(六)人行天桥色彩:日益受到关注、追求艺术效果

人行天桥是城市公共道路的重要组成部分,也是城市环境美化的一部分。随着经济的快速发展,城市人行天桥的景观设计越来越受到重视。

2011年,深圳南山创业路街区对三座人行天桥进行了改造设计。其中,海雅天桥色彩以灰白为主色调,采用轻质铝钢材顶面,上面覆盖灰兰色钢化玻璃,既可遮风挡雨又可保持通透明亮。天桥栏杆采用金属灰色拉丝不锈钢栏杆,桥面采用橡胶地材铺设。天桥桥身立面的形式与顶面一致,但是镂空的,整个桥体形成通透的感觉,同时阳光撒过桥体时能形成丰富有趣的投影效果,形成了良好的景观效果,成为统领整个街区的大型艺术性景观天桥。

(七)桥梁色彩:注重与周围环境匹配、涌现一批成功案例

城市桥梁作为大型公共建筑物,色彩要与所在城市的文化品位、城市主色调的选择、地形外貌、河流山川乃至气候条件等大环境相匹配,才能保证桥梁色彩设计的成功。近年来,国内一些城市在桥梁色彩设计方面进行了有益尝试。

重庆朝天门大桥在最富有特色的主拱上下弦色彩上选用中国红,桥身选用混凝土本色,吊杆部分采用米白色。其主色调是具有中国传统情怀的红色,隐喻欢乐热闹的氛围,并代表重庆人民火热的性格,在灰调的背景中尤为醒目。朝天门大桥的色彩设计与周围环境高度匹配,大桥犹如红色巨龙飞舞在两江汇合之处,具有强烈的视觉震撼力。

东莞东江大桥设计充分利用了色彩的对比功能,将桥梁主构件用蓝色勾勒出来,而腹杆与吊杆涂成白色。蓝色突出本桥的轮廓,也与本桥的结构特征相吻合,体现了桥梁的技术美。在蓝色轮廓线的衬托下,白色杆件在视觉上得到了弱化,可降低杂乱无章的感觉。

三、武汉市城市公共交通色彩设计现状分析

近年来,武汉所呈现的城市公交色彩日益丰富,为日新月异的城市建设增添了一道道靓丽的风景。然而,受重视程度、历史设计、公交设施建设周期等因素的影响,武汉市在城市公交色彩领域尚存在一些有待完善的地方。

(一)公交车色彩“视觉和谐”不够

武汉的公交车色彩具有以下几个特点:

一是公交车色彩主色调还不够突出。公交车色彩设计上没有顾及城市色彩的整体环境,偏向于选择对比强烈的色彩组合,为商家做宣传广告,使得公交车身五颜六色,没有一个令人印象鲜明的主色调。

二是车体广告影响了公交色彩。目前,车体广告内容多为酒类、医疗类、房产类、食品类,公益性广告、情趣比较高雅的广告很少,广告主色调多为大红、深紫、墨绿、浓蓝,给人以“花、艳、俗”的感觉,影响了公交色彩清新亮丽的整体形象。

三是公交车与站台色彩缺乏呼应。目前,武汉的公交车五颜六色,以鲜艳的亮色为主,而新投入使用的智能公交站台以灰色为主色调,公交车和公交站台的色彩没有形成色彩明度或者纯度上的统一,色彩匹配缺乏美感。

四是色彩标识导向功能不明显。公交车颜色及线路名称无规律可寻,给乘车人造成了很多不便,由于车辆色彩相同、车型相似、编号相仿而导致“搭错车”的乌龙事件时有发生。

(二)出租车色彩不够统一

武汉出租车的车体色彩主要以高纯度的绿色、黄色、桔色和中纯度、中高明度的蓝青色为主。出租车身大部分尚可统一,但仍有少部分不够统一,且色相品种太过繁多。从视觉效果来看,高纯度的色彩设计给人以色彩浓重的感觉,缺乏轻盈

靓丽、时尚活力、大气现代的效果。

(三)轨道交通色彩相对规范

目前,武汉市轨道交通只有轻轨 1 号线投入运营。武汉规划建设 12 条地铁线路已经制定了色彩方案,分别用 12 种色彩表示,每种色彩代表一条线路,方便市民识别。12 条地铁线识别色分别为:1 号线为地铁蓝、2 号线为梅花红、3 号线为鸚鵡绿、4 号线为芳草绿、5 号线为扬子蓝、6 号线为古琴褐、7 号线为青铜色、8 号线为云苔紫、9 号线为东湖蓝、10 号线为云鹤黄、11 号线为凤凰橙、12 号线为归元金。^[4] 轨道交通用色相对规范,基本统一在相同色彩纯度内,凸显了武汉浓郁的历史文化特色。

(四)公交站台色彩较为沉闷

2012 年 6 月,一批智能型公交站台亮相武汉三镇。新公交站台整体呈灰色,搭配红色、黑色饰条,站亭上方安装的电子屏幕可以预测报站、提示线路更改等信息。与改造前相比,新公交站台给人以时尚、美观、科技、稳重的感觉,在造型设计、色彩搭配、功能完善方面有了很大进步。但是,新公交站台仍然存在一些明显的缺点。整体来看,武汉公交站台造型色彩整齐划一,但缺少变化,没有与所处商业街区、历史街区、风景区等多元风貌进行差别性匹配。

(五)道路色彩基本遵循国家标准色

武汉的道路及标志色彩总体上以国家标准色为主。近年来,道路色彩应用也进行了一些尝试。2004 年,位于东湖边卓刀泉北路附近的武汉首条彩色沥青路投入使用。这种彩色沥青采用无机材料制成,不褪色,有警示和美化城市的作用。2010 年,武汉计划建设 5 条彩色公交专用道,公交通道采用红色铺装,通过亮丽的颜色警示社会车辆莫“错位”行驶。同时,设置标志线、隔离护栏,在专用道经过路口设置公交优先信号,设电子警察监控专用道。但目前该计划还未能组织实施。

(六) 人行天桥色彩单一状况逐步改善

长期以来,人行天桥由于材料基本上以钢材及钢筋混凝土为主,主色调是以灰色为主的中性色,比较自然统一,但缺少变化。

近年来,武汉根据人行天桥所处的地理位置与周边环境等特点,对天桥实施立体绿化项目,分别用不同的鲜花绿草美化天桥,用不同的色彩阐述不同的内涵。如武昌光谷地区的五座天桥,体院人行天桥的主色调是大红色,体现活力、健康、热情、希望,同时也象征着光谷红红火火的发展势头;邮科院路天桥的主色调是橙色和蓝色,突出喜悦、活泼、秀丽、清新,象征着和谐光谷、生态光谷;鲁巷广场天桥主色调为玫红,主题是热闹、活泼、兴奋;光谷步行街天桥的主色调是黄色和橙色,体现华贵、辉煌、光明;鲁磨路天桥则以紫红色作为主色调,象征高贵、典雅、华丽。

(七) 桥梁色彩比较平淡

目前,武汉建成的跨越长江、汉江通道共有十三座桥梁,颜色基本上是清一色的灰白、灰黄色,只有晴川桥(江汉四桥)的色彩独树一帜,桥拱使用了红色,被称“彩虹桥”。灰白、灰黄色属于中性色系,给人以单调、平淡、沉闷的感觉,与衬托桥梁的蓝天碧水所呈现的生机和活力不相匹配。

四、武汉城市公共交通色彩设计的原则

武汉在进行城市公共交通色彩规划设计时,应充分考虑自然、社会、历史、文化、功能定位等多种因素。

(一) 与城市环境相协调原则

城市公共设施按照人们的需求进行布局,具有一定的不确定性和复杂性,如果色彩与城市环境不相匹配,或是杂乱无章,势必会造成色彩污染。城市公共交通作为城市公共设施的一部分,在色彩设计中要遵循城市空间的整体色彩设计规

划。所以,城市公共交通色彩设计要在相对统一的整体色调背景下,赋予公共交通色彩新的内涵,既起到点缀城市的作用,又要与整体城市背景色相协调。

(二) 与城市文化相协调原则

城市公共交通不仅能满足城市居民的交通出行需要,更能体现出一个城市的风格、传统和文化。法国整体公共交通设计公司总监贝罗女士曾说:“城市的标志不仅仅是标志性建筑,北京不仅仅是天安门,巴黎也不仅仅是艾菲尔铁塔,流动的公共交通工具也是一个城市的标志。”^[9]一座城市的公共交通工具,就是传递这座城市风格、魅力和文化的流动符号。只有从城市风格的角度出发,结合城市意象,对城市空间进行提炼,在此基础上对公共交通进行色彩规划设计,才能塑造出具有人文特色的城市色彩形象。

(三) 色彩搭配原则

色彩本身是没有美丑之分的。所谓色彩美,完全美在色彩与色彩、色彩与周边环境的协调上。^[6]从色彩规划的角度看,色彩应当是变化的,正是因为有了色与色之间的差别与对比,才会显得每一种颜色都好看。因此,公共交通色彩设计,应通过科学合理的颜色搭配,产生整体协调的色彩混合效果,营造出统一中富有变化的色彩形象,起到丰富、美化城市色彩的良好效果。

(四) 色彩心理原则

色彩具有色相、明度、饱和度三要素,分别具有不同的视觉与心理感知特性,对人大脑和精神的影响是客观存在的。一般来说,色性偏冷而明度高的颜色,使人感觉轻快且有高速感;而色性偏暖明度低的颜色,则使人感觉沉重且有低速感。优美和谐的城市色彩可以对人们的生理及心理产生良好的影响,而不和谐的城市色彩会影响城市形象,对人们的生理、心理造成损害,影响生活质量。在城市交通色彩设计时,充分考虑如何

利用色彩感知规律和心理感知特性,从心理上影响市民,使其产生亲切感、愉悦感、认同感,是非常必要的。

五、武汉城市公共交通色彩选择与设计框架

(一)公交车色彩设计:宜选择浅冷色调为主,一类线路确定一个主色调,同时注意车顶、车身广告与公交车底色的协调。

武汉公交车色彩设计,首要的是确定公交色彩主色调。主色调的确定应考虑武汉的自然地理、历史文化、经济发展以及城市建设主方向等多个要素,选取城市的主要色彩或者接近的主要色彩(色系)。特别要考虑武汉的自然气候和地理环境。武汉属亚热带大陆性湿润季风气候,四季分明,夏热冬寒。色彩鲜艳,明度纯度都很高的色彩,放在夏季炎热而漫长的武汉,会给人带来燥热、烦闷的感觉。因此,武汉公交车的主色调宜选择浅冷色调。

具体公交线路色彩设计框架。武汉现有公交线路 272 条,划分为城区普线、城区专线、郊区普线、郊区专线、旅游线路、通宵线、远城区专线、惠民专线。其中,城区普线线路 42 条(包含 8 条电车线路),城区专线 168 条,郊区普线 12 条,郊区专线 22 条,旅游线路 6 条,通宵线 6 条,远城区专线 12 条,惠民专线 4 条。^[7]

按照武汉现有公交线路分类法,借鉴成都、深圳的做法,公交车色彩设计宜结合线路分类,每一类确定一个主色调。

其中,城区普线车、惠民专线多在区域内运行,线路较短,穿越城市背街小巷,其色彩设计主色调宜选择浅橙色,辅助色宜选择黑色或白色,可以营造富足、快乐而幸福的视觉效果。

城区专线多跨区域运行,线路较长,多穿行城市主干道、次干道,其色彩设计主色调宜选择浅蓝色,辅助色宜选择橙色、白色,可以营造冷静、理智

而安详的视觉效果。

郊区普线、郊区专线、远城区专线和旅游线路,通向新城区、市郊区或旅游风景区,途径的区域多覆盖绿色的植物、农作物,其色彩设计主色调宜选择浅绿色,间杂一些黄、红、白等鲜明色彩,从而使公交车辆与绿色植物交相辉映、相得益彰。

通宵线通常在夜间行驶,其色彩设计应该醒目,易于识别确认,主色调宜选择红色、黄色,可以营造热烈、奔放、激情的视觉效果。

值得注意的是,公交车的色彩设计除考虑车身设计外,更要注意车顶的色彩设计。应把公交车的顶面作为一个设计视点,公交车通过高层建筑、高架桥、人行过街桥等高视点的视场中,也能让人产生美感,改变目前车顶不洁的现状。

公交车体广告的色彩应与公交车底色协调。车身广告必须根据公交车身颜色形态进行设计,色彩基调相统一,坚决避免五颜六色、花花绿绿,这样才能做到视觉美观,广告效果突出。同时,车身禁止整车式广告,车内禁止广告,让行人和乘客能够拥有更加纯粹的视觉享受。

(二)出租车色彩设计:车身颜色宜以浅冷色调为主,体现轻盈靓丽、时尚活力、大气现代的视觉效果。

武汉的夏天炎热漫长,冷色调在视觉效果上有一定的亲和力,可以避免产生浮躁的心理感受,能给人带来一种清凉的感觉。冬季气温偏低,又不宜使用深冷色调。因此,出租车的色彩设计宜以浅冷色调为主。在色彩的搭配上应合理确定颜色的纯度和明度,既很好地体现色彩主题,又体现时尚、轻盈、大气的色彩效果。

(三)轨道交通色彩设计:宜涵盖线路色、企业标志色、导向标识系统基本色,做到一线一色、便于区分,既方便乘客寻找,又体现城市文化底蕴。

城市轨道交通标识系统在色彩设置上基本上分三个部分,一是企业标志色,二是线路色,三是

导向标识系统基本色。^[9]国内外城市轨道交通线路色可谓异彩纷呈,在色彩设计上没有特定条条框框的约束,但基本上都遵循在各线路的色彩差别上易于区分的原则。由于各个城市对色彩的偏好不同,在选择的过程中,一般都会先选择当地居民喜爱的色彩设计线路色。

从 2012 年到 2017 年,武汉每年有一条地铁线路投入运行,将全面迈入“地铁时代”。武汉轨道交通色彩设计应遵循一线一色的通例,同时,充分听取和采纳市民意见,对线路色和导向标识系统基本色进行专业设计,既体现武汉深厚的文化底蕴,又方便市民寻找自己乘坐的线路。

(四)公交站台色彩设计:宜以人性化、协调化为导向,根据所处区域的主色调和文化内涵选择主色调,将色彩设计融入站台设施外观设计中,形成个性色彩设计,在缓解乘客出行疲劳的同时,满足文化情感需求。

例如,公交站台位于历史建筑区,像汉口原租界风貌区、汉阳旧城风貌区、武昌旧城风貌区等,这些区域的建筑材料大量采用石材砖墙,色彩以灰色、砖红色为主调,反映了三镇不同的历史发展渊源和文化积淀。^[9]因此,这些区域的公交站台色彩设计,应以灰色、砖红色等一两种色彩为主色调,点缀其它色彩。

公交站台位于商贸金融区,像汉口建设大道、解放大道、武昌中南路、中北路、汉阳钟家村等,其中汉口商贸金融区色调以浅灰墙面、蓝色玻璃幕墙为主,整体风格较为协调统一。武汉商贸金融区色调以白色、淡黄色(墙体)、蓝色、绿色(玻璃幕墙)为主,整体风格在统一中富有变化。因此,为适应主体多样化的需求,商贸金融区的公交站台色彩设计应丰富多彩,使用明度较高的色彩,体现商业区的现代化气息。^[10]

公交站台位于风景旅游区,像东湖风景区、黄鹤楼风景区等,应依托山水环境形成的自然景观,

色彩设计以环境绿色为主,点缀黄、红、白等鲜明色彩。

(五)道路色彩设计:一般宜遵循国家标准色或国际标准色,在规范前提下,也可以从原有色彩出发,慎重改变色彩,不仅可以强化安全设施功能,也可以提升道路的景观效果。

比如,城市快速干道,像二环线、武汉大道等,因沿线城市建筑色彩大块面布局、节奏性变化强,色彩设计宜以浅色调为主,与沿线深色调形成对比,以满足快速行车中运动的视线景观感受。

城市主干道,像武珞路、中南路、解放大道、中山大道等,车流、人流大,街道空间尺度大,对沿线建筑色彩的连续、变化要求不高,但应注意分不同区段确定一个基色调。考虑到武汉气候特点,色彩设计宜采用浅黄、灰、棕等偏冷色系为主,但沿街底层及裙楼色彩可适当丰富,以满足行人的观赏要求。

在城市的特殊路段,如青岛路长江隧道、水果湖隧道的进口处,设置适当的彩色(如红色、黄色)路面,可以较好实现外部明亮环境到隧道内昏暗环境的过渡,使驾驶员能够适应瞬时环境的变换。

(六)人行天桥色彩设计:宜根据附近建筑、周围环境、所处区域功能等要素,遵循与环境相协调的原则进行景观空间布局,天桥配套构筑物的规划及夜景效果的灯光设计等,在满足功能需求的前提下,优先考虑美学特性,追求景观效果。

例如,人行天桥处于居住区,如青山红钢城、武昌南湖、汉口后湖等,色彩设计应当给人温馨、淡雅的感觉,选取高明度低彩度的色彩,如白色、浅黄、浅红、深棕色等。

人行天桥处于工业区,如东湖高新区、武汉开发区、武汉吴家山开发区等,色彩设计应体现现代大工业的气息,以蓝色、红色、黄色等明度高的色彩为主。

此外,人行天桥可以借助生态绿化实现色彩

设计效果。根据人行天桥外形特征、所处位置及环境特征,选择不同的植物,塑造多样化的天桥景观。比如城市商业区附近的天桥,绿化以观花植物为主,突出营造“花桥”景观;而在绿化植物分布较少的街区,应以绿色观叶植物为主;在文化区则种植可造型的植物品种。^[11]

(七)桥梁色彩设计:宜强化与大自然相融合,与城市文化品位、城市主色调、地形地貌、长江汉江的意境等相匹配,形成统一的颜色景观,也可以选用对比色,在环境中突出桥梁,使桥梁更生动、引人注目,形成风景之桥。

武汉已建好的跨长江、汉江桥梁,如长江一桥、长江二桥、二七长江大桥、天兴洲长江大桥、江汉桥等,其色彩设计应选用色相性质相反、光度明暗差别大的对比色,通过提高彩度和对比度增强艺术效果,使桥梁更灵动、更吸引人眼球,形成一道亮丽的风景线,改变桥梁“灰头土脸”的形象。

正在建设的武汉鹦鹉洲长江大桥,连接武昌、汉阳,处在“龟蛇锁大江”的城市主城景观和黄鹤楼的景观视线内。大桥设计为三塔四跨悬索桥,主缆曲线构成的轮廓简洁、轻盈,富有韵律美。建议鹦鹉洲大桥的色彩设计主色调为冷色系,辅助色充分考虑龟山、蛇山、黄鹤楼等风景名胜,武昌、汉阳等区域的文化内涵,使其色彩设计体现地域特色,体现武汉的历史文化特色。

城市公共交通色彩需要规划。对于武汉市而言,应该积极开展相关的理论研究,尽快制定出相应的长远景观色彩规划,将公共交通色彩整体纳入城市色彩规划体系。在提倡规划让公众参与的今天,城市公共交通色彩的规划应更广泛地征求广大市民的意见和建议,充分唤起公众的参与意识,调动其积极性,共同丰富城市色彩,提升和完善城市环境。

注释:

- [1]袁秀娟:《城市环境中的流动色彩》,中国流行色协会编:《当代亚洲色彩应用——第四届亚洲色彩论坛论文集》,北京,中国纺织出版社,2007年。
- [2]吴之吟:《上海公共交通工具色彩分析》,《城市建设》,2011年第2期。
- [3]杨春侠:《城市跨河形态与设计》,南京,东南大学出版社,2006年。
- [4][9]杨珊珊:《论武汉城市形象中的城市色彩设计》,《文艺理论》,2010年第4期。
- [5][6]杨学太:《城市色彩设计与城市色彩文化》,《艺术探索》,2008年第8期。
- [7]武汉公交查询网,http://wuhan.8684.cn/。
- [8]夏艳生:《城市公共交通工具的色彩及其规划》,《城市问题》,2012年第5期。
- [10]张晓霞:《中国城市环境中公交车色彩研究》,东华大学硕士论文,2011年1月。
- [11]蒋琦:《浅析城市公共设施色彩设计要素》,《经济研究导刊》,2011年第7期。

* 本文为武汉市社会科学基金课题《武汉市城市空间公共视觉设计状况调查与应用研究》(编号:11083);中央高校基本科研业务费专项资金项目《中国当代公共视觉创意设计发展模式研究》(2011);武汉市科技局软科学基金课题《武汉城市流动色彩设计研究》(编号:201141333445-1);华中师范大学丹桂计划基金课题《当代城市公共交通色彩设计研究》的研究成果。

作者简介:严艳萍,华中师范大学美术学院讲师,湖北武汉,430070。

(责任编辑:刘江涛)