

# 介入时刻：导航平台如何重塑城市移动体验

仪欣然

同济大学艺术与传媒学院，上海 200082

DOI:10.61369/HASS.2025080005

**摘要：**随着移动技术普及，导航平台已成为城市体验的关键中介者。本研究基于 Verbeek 的技术中介理论，提出“介入时刻” (moments of intervention) 概念，考察导航平台如何在特定时空节点中介移动体验。研究通过多模态移动民族志方法，结合穿戴式相机记录、导航界面追踪和位置数据采集，辅以深度访谈，系统分析平台介入与空间特性的互动关系。研究发现：导航介入呈现四维空间矩阵，受空间开放度与复杂度系统调节；空间转换点处形成高频介入簇，支持边界认知重构；社会性空间对技术介入产生缓冲效应，反映环境叙事与技术叙事的协商；平台根据环境特性动态调整感官通道配置，形成空间适应型中介系统。这些发现揭示了从环境直接感知到平台中介感知的城市认知转向，同时在两个维度拓展技术中介理论：将时间框架扩展至时空框架，超越视觉中心主义实现多感官理解。研究为理解数字时代城市体验提供新视角，对导航设计与空间规划具有实践启示。

**关键词：**导航平台；介入时刻；移动体验

## Intervention Moment: How Navigation Platforms Reshape the Urban Mobile Experience

Yi Xinran

College of Art and Media, Tongji University, Shanghai 200082

**Abstract：** With the popularization of mobile technology, navigation platforms have become key mediators of urban experiences. Based on Verbeek's technology mediation theory, this study proposes the concept of "moments of intervention" to examine how navigation platforms mediate mobile experiences at specific spatio-temporal nodes. The research systematically analyzed the interactive relationship between platform intervention and spatial characteristics through multimodal mobile ethnography methods, combined with wearable camera recording, navigation interface tracking and location data collection, supplemented by in-depth interviews. The research finds that the navigation intervention presents a four-dimensional spatial matrix and is regulated by the system of spatial openness and complexity. High-frequency intervention clusters are formed at the spatial transition points, supporting the reconstruction of boundary cognition. The social space has a buffering effect on technological intervention, reflecting the negotiation between environmental narrative and technological narrative. The platform dynamically adjusts the sensory channel configuration based on environmental characteristics to form a spatially adaptive mediation system. These findings reveal a shift in urban cognition from direct environmental perception to platform-mediated perception, while expanding the theory of technological mediation in two dimensions: extending the time frame to the spatiotemporal frame and transcending visual centrism to achieve multi-sensory understanding. The research provides a new perspective for understanding urban experiences in the digital age and has practical implications for navigation design and spatial planning.

**Keywords：** navigation platform; intervention moment; mobile experience

### 引言

#### （一）研究背景：导航平台作为城市感知的时空中介者

随着定位技术的发展，导航平台已从简单的路径规划工具演变为塑造用户城市体验的主动中介者 (Ash et al., 2016)。<sup>[1]</sup> 这些平台通过算法推荐、实时反馈和多感官界面介入用户的移动决策与空间感知，构成了用户与城市环境间的新型媒介关系。城市空间正经历从物理环境向“代码/空间” (code/space) 的转变，软件代码与物理地点不断共同生成日常经验 (Kitchin & Dodge, 2014)，<sup>[2]</sup> 重编码人们理解

和体验城市的方式。当前城市研究与媒介理论虽已开始关注导航技术对空间认知的宏观社会影响，但多数成果仍将其视为功能单一的工具，聚焦于使用后的宏观结果（如导航依赖性增强或自主定向能力弱化），而相对忽视了导航平台在微观层面如何根据不同的空间类型与社会情境实施差异化的动态介入。正如 Humphreys(2010)指出，当代定位媒体不仅仅重新映射空间，更是“中介化地点”(mediating place)，将地理信息与社会维度融合，创造新的空间感知模式，其影响已超越单纯的导航功能。<sup>[3]</sup>在此背景下，本研究旨在超越静态与工具论视角，将导航平台视为一种具有环境感知与自适应能力的非人类行动者，重点探讨其如何通过多模态交互机制动态响应不同的城市空间语境与社会情境。研究试图填补现有文献在微观介入机制、环境响应逻辑与动态行为策略方面的实证与理论空白，为理解人、技术与城市三者之间的复杂互构关系提供新的分析框架与实证基础。

## （二）技术中介理论与空间转向：从时间维度到时空框架

本研究采用 Verbeek(2005, 2015)的技术中介理论作为基础框架，该理论指出技术不仅是工具，更是积极塑造人与世界关系的中介者。技术中介主要通过感知转换(perceptual transformation)和行动转换(action transformation)两种方式重塑人-环境关系：前者改变我们感知世界的内容和方式，后者影响我们的行动可能性和决策过程。在导航情境中，平台通过突显特定路径、弱化其他环境元素来转换用户的城市感知，同时通过算法推荐和实时反馈引导用户的移动选择，从而主动介入用户与城市环境的关系构建。

然而，Verbeek的理论相对忽视了空间因素在中介过程中的调节作用。这一局限在移动技术研究中尤为明显，因为移动用户处于持续变化的环境中。Adams(2016)指出，技术中介不仅存在于抽象的时间维度，更是在具体空间语境中展开的复杂过程。<sup>[4]</sup>本研究提出“介入时刻”(moments of intervention)概念，将技术中介理论从时间维度拓展到时空框架。同时，传统技术中介研究多关注视觉通道，而导航平台的介入依赖视听触多感官协同。Rose(2016)强调，数字城市体验应被理解为“多感官沉浸”的过程，她认为数字技术不仅改变了我们看待城市的方式，更是通过多种感官通道同时重构了我们感知和体验城市空间的整体模式。<sup>[5]</sup>

基于上述背景，本研究提出核心问题，导航平台通过哪些关键时空节点和多感官方式介入个体移动，形成城市感知的新路径？探究：(1)导航平台在哪些空间转换点实施高频介入；(2)不同类型空间如何塑造介入方式与强度；(3)空间的社会属性如何调节技术介入效果；(4)多感官通道如何根据环境特性进行适应性配置。通过多模态移动民族志方法，本研究追踪记录用户在上海多元城市空间中的导航使用行为，为理解数字时代城市感知的形成机制提供新视角。

## 一、研究设计

### （一）多模态移动民族志：实时行为数据与深度访谈的整合

本研究采用多模态移动民族志方法，结合实时行为数据与深度访谈，构建捕捉导航平台介入时刻的系统性研究框架。这一方法根植于“移动转向”(mobility turn)研究范式(Sheller & Urry, 2006)，强调在移动过程中理解技术-人互动关系的动态特性。<sup>[6]</sup>但是目前传统静态研究方法难以捕捉移动中的技术中介效应，因此需要发展能够“跟随移动”的研究策略。

本研究中，数据采集整合三种技术手段：穿戴式相机记录(Zhang & Long, 2019)捕捉第一人称视角；导航界面录屏记录全程交互；位置数据追踪构建完整移动轨迹。<sup>[7]</sup>这种多通道同步记录创建了 Merriman(2013)所称的“多模态表征”(multimodal representation)，使研究者能够重构用户移动体验的完整时空序列。<sup>[8]</sup>为理解这些客观数据背后的主观体验，研究采用 Spinney(2011)的“刺激回忆法”(stimulated recall)进行深度访谈，通过回放关键互动片段激发参与者对特定时刻体验的详细回忆。<sup>[9]</sup>数据分析采用三角验证策略，通过整合位置数据、视觉记录、界面互动和主观叙述，生成介入时刻的多维理解。分析流程包括空间节点编码、介入事件提取、感官通道分类和主题分析，形成对导航中介模式的系统解读。

### （二）研究场景：上海城市多元空间的导航实践

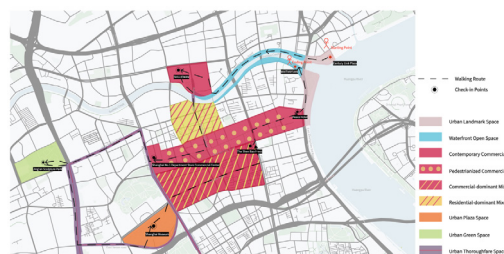


图1. 基于空间类型的研究路线图

本研究在上海市中心区域设计了一条约5公里的研究路线，涵盖多种典型城市空间类型(图1)。路线设置了8个打卡点位，跨越地标空间、滨水开放空间、现代商业综合体、城市道路、居住混合区、步行商业街区和城市绿地等多元城市环境。Lynch(1960)指出，城市意象由多种空间类型构成，不同空间特征显著影响人们的认知与行为模式。<sup>[10]</sup>本研究采用 Montello(1993)的空间分类框架，从空间开放度(视野范围与空间尺度)和复杂度(路网结构与决策难度)两个核心维度对各空间类型进行系统区分。<sup>[11]</sup>

研究邀请6名参与者(3男3女，21-40岁)完成相同路线，所有参与者平时使用百度地图导航但依赖程度各异，在控制环境变量的同时突显个体差异。百度地图作为研究平台，其多层次界面结构和多感官交互功能(视觉、听觉、触觉)构成研究的技术基础。研究特别关注不同空间环境中，平台如何调整感官通道配置，以及用户如何选择性接受或忽略特定通道的信息。

## 二、研究发现：空间调节下的导航介入系统

### （一）空间类型的介入矩阵：开放-复杂度框架下的导航依赖

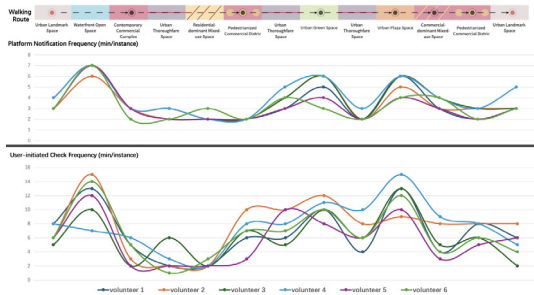


图2. 互动频率图

图2所示，导航平台的介入在不同城市空间中呈现高度不均质分布，表现为系统性的互动频率差异。图1的折线图显示了6位志愿者在不同空间类型中与导航平台互动的时间间隔（分钟/次），数值越低表示互动越频繁。观察这些折线走势，我们可以发现几个显著模式：

首先，所有志愿者在滨水开放空间（Waterfront Open Space）段的曲线均达到局部峰值（7-13分钟/次），表明这类空间中的互动频率最低。相比之下，在居住主导混合区域（Residential-dominant Mixed-use Space）段，所有曲线均处于低谷位置（2-3分钟/次），显示出最高的互动密度。这种一致性表明，空间特性对导航互动模式具有系统性影响，而非个体差异所致。

其次，不同空间类型间的互动频率差异不仅体现在整体高低上，还表现为平台主动通知与用户主动查看的比例差异。在南京路附近的商业街区（Commercial-dominant Mixed-use Space），用户主动查看频率（约5分钟/次）明显高于平台通知频率（约3分钟/次）；而在城市狭窄通道（部分 Urban Thoroughfare Space）中，情况则相反——平台通知频繁（约2分钟/次）但用户主动查看较少（约6分钟/次）。而步行街区（Pedestrianized Commercial District）表现出独特的互动模式——尽管其物理形态与周边商业区域相似，但互动频率显著降低，所有志愿者在此区域的曲线均形成局部隆起，表明某种“介入弱化”效应存在。

为系统理解这些空间差异，我们构建了基于空间开放度（视野范围与空间尺度）和复杂度（路网结构与决策难度）的四维空间矩阵，如图3所示。这一矩阵将图2中观察到的互动模式差异置于理论框架下进行解释：

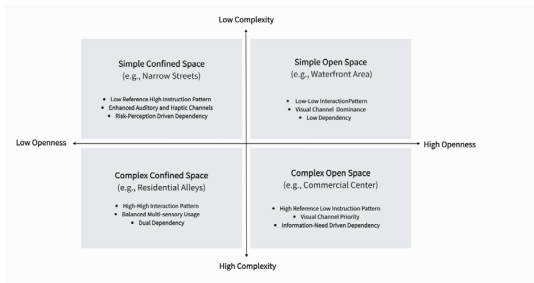


图3. 四种空间类型

在简单开阔空间（如苏州河滨水区域）中，导航互动呈现“低-低”模式——平台通知和用户主动查看均维持在最低频率。这类空间视野开阔，地标明显，路径简单，用户能够轻松建立环境认知，对导航的总体依赖较低。一位参与者描述道：“在江边走的时候感觉特别轻松，视野很开阔，能看到远处的标志性建筑，基本上看一眼地图就能记住大致方向，之后很长一段时间都不需要再看。”（参与者 B，32岁，男）

而在复杂受限空间（如南京路背后的居住区）中，互动频率达到最高，呈现“高-高”模式。这类区域道路网络错综复杂且视野受限，缺乏明确地标，用户面临较高的信息需求和风险感知，导致对导航的高度依赖：“那片区域特别容易迷路，小巷子多，路牌少，每个路口都很相似。我发现自己几乎每走两三分钟就会查看一次导航，而且经常需要放大地图来确认自己的位置。”（参与者 D，26岁，女）

复杂开阔空间（如南京路附近商业街区）中，用户主动查看频率高而平台通知适中，形成“高参考-低指导”模式。这类区域虽视野相对开阔，但信息密度高，选择点多，用户需要频繁参考地图以做出决策，但较低的风险感降低了对实时指导的依赖。

简单受限空间（如部分城市狭窄通道）则呈现相反模式——“低参考-高指导”，平台通知频繁但用户主动查看较少。这反映了在视野受限但路径简单的环境中，用户虽不需要频繁决策，但高度依赖系统主动提醒以保持正确方向。通过 Lovelace 等 (1999) 提出的“信息需求”与“风险感知”框架可以进一步理解该行为：复杂度直接影响信息需求——复杂环境需要更多信息支持；开放度影响风险感知——受限环境增强不确定感，提高指导依赖。<sup>[12]</sup>

这些发现显示导航平台的中介强度与方式受环境特性系统调节，形成 Leszczynski(2014)所描述的“环境-技术-用户”三元互构关系，其中数字与物理空间不断相互渗透、共同生产移动体验。<sup>[13]</sup> 这种环境调节效应拓展了 Verbeek 理论，使技术中介从抽象概念转向对空间敏感的具体实践。

### （二）空间转换点的高频介入：边界认知重构的数字支持

在理解不同空间类型的整体介入模式基础上，本节聚焦一个更微观的现象——空间转换点处的高频介入。

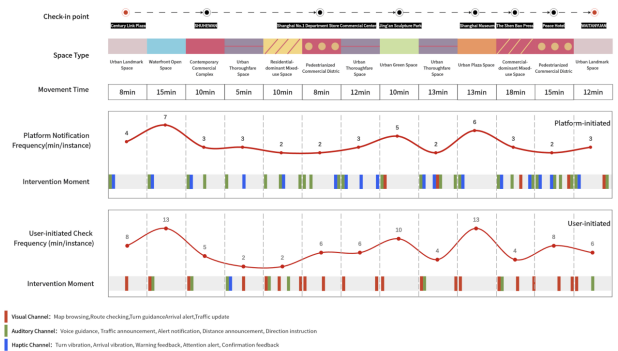


图4. 个人交互行为案例（参与者1）

图4细化展示了参与者1在整个路线中的介入时刻分布。通过对介入时刻（图中彩色标记）的时空定位分析，发现在空间类型转换处形成了明显的“介入簇”。以滨水开放空间与现代商业综



合体的交界处为例，介入标记密度显著高于各自区域内部，且在交界处的20–50米范围内达到局部最高值。Montello(1993)曾提出“边界认知重构”，指出当用户穿越空间边界时，原有空间认知模式失效，触发双向技术介入强化：平台感知到空间变化主动增加提示，用户因不确定感增加主动查看行为。

同时，空间转换点处不仅介入频率增高，感官通道配置也发生显著变化。在稳定空间内部，通常只有单一感官通道被激活（如滨水区以红色视觉标记为主）；而在转换节点处，视觉、听觉和触觉通道（红、绿、蓝标记）经常同时出现，形成多通道并行的介入模式。从江边进入南京路商业区的转换点尤为典型，所有志愿者在此处均表现出高频、多通道的介入集中。一位参与者详细描述了这一体验：“从江边走进南京路那一段特别明显，视野突然变窄，感觉方向感一下子就不见了。这时候手机先是震了一下，然后语音提示我进入南京东路步行街，请沿步行街直行300米。这个提示让我重新找到了空间感。我立刻低头查看地图，发现路线显示也变成了更详细的步行街视图。”（参与者1，30岁，男）

这种转换点高频介入可通过“边界认知重构”机制解释。当用户穿越空间边界时，原有空间认知模式失效，需要重新构建环境理解框架。这种认知重构驱动了双向的技术介入增强：一方面，平台通过算法感知到空间类型变化，主动增加提示频率；另一方面，用户因环境变化产生不确定感，增加主动查看行为。

图4还揭示了介入效应的“滞后特性”——介入密度并非恰好在地理边界处达到最高，而是在进入新空间20–50米范围内达到局部峰值。这一模式表明导航平台对空间转换的响应存在短暂延迟，与用户的认知适应过程相匹配。如一位参与者解释：“刚进入一个新区域的头30秒左右特别关键，我需要重新定位自己，理解新环境的布局。这时候导航突然会变得很话唠，不停提示，而且我自己也会反复查看地图。等适应了新环境后，这种频繁互动就会慢慢减少。”（参与者6，35岁，男）

这一发现显著拓展了Verbeek的技术中介理论，传统技术中介理论主要关注介入的时间维度，而本研究表明“中介时刻”不仅具有时间属性，还深受空间转换的触发和调节，形成“时空中介节点”。这些节点成为技术介入城市体验的关键契机，在用户空间认知断裂处提供数字化支持，引导认知重构过程。通过识别这些关键介入节点，我们更清晰地看到了技术中介如何在移动过程中动态演变，而非均质存在。

### （三）社会属性的介入弱化：步行街区的环境–技术协商

除了物理形态，空间的社会属性对导航介入也具有显著影响。结合图1和图2，尽管商业步行街区（Pedestrianized Commercial District）在开放度和复杂度上与周边区域相似，其互动频率却呈现出独特模式。所有志愿者在步行街区的互动间隔曲线均高于前后区域（表示较低频率），形成明显的局部隆起，反映了系统性的“介入弱化效应”。

南京路步行街是这种现象的典型案列。在物理特性上，它与南京路附近的商业街区具有相似的开放度和复杂度，但互动频率显著降低——平台通知从平均3分钟/次降至6分钟/次，用户主动查看从5分钟/次降至10分钟/次左右。这一差异无法仅用空间

物理特性解释，而需要考虑社会因素的影响。参与者的访谈数据揭示了这种介入弱化的原因：

“在南京路上会刻意减少查看导航的频率，感觉在那样人多的公共场合过于依赖导航有点尴尬。而且那里指示牌很清晰，路线简单，基本看一眼地图就能记住往哪走。”（参与者C，28岁，女）

“步行街上有很多路人，我不想被别人听到我在用导航，感觉会像个外地游客一样。这里周围有这么多标志性建筑，好像盯着手机看地图有点浪费了这种街区体验。”（参与者E，24岁，男）

通过分析图1和访谈数据，我们发现社会空间中的导航介入弱化可归因于三个主要机制：

（1）环境替代：步行街区的环境设计元素（指示系统、特色铺装、地标建筑）部分替代了导航功能，降低了对导航平台的依赖需求。南京路步行街的空间标识系统尤为完善，商铺招牌、方向牌和历史建筑等都成为有效的导向元素，减轻了对数字导航的依赖。

（2）社会临场感：丰富的社会互动（人流、街头表演、商业活动）创造了强烈场所感，增强了对环境的直接关注，分散了对导航的注意力。多位参与者提到，在步行街上他们会更多地观察周围人群和活动，而非专注于手机屏幕。

（3）社会身份协商：社会规范影响了技术使用方式，公共空间中技术使用往往涉及身份表演(Brown & Laurier,2005)，用户倾向于减少明显的导航依赖以避免“游客身份”标签，体现了技术使用中的身份表演性质。<sup>[14]</sup>一位参与者明确表示：“在这种热门旅游地标，我不想表现得像个游客，所以会尽量减少看导航的次数，提前记住路线。”（参与者F，35岁，男）

这一现象揭示了技术中介与环境叙事间的竞争关系。在具有强社会意义的空间中，环境叙事（由物理设计、社会互动、文化意义构成）与技术叙事（由导航信息、算法推荐、界面设计构成）相互制衡，用户在二者间进行动态协商，导致技术中介的弱化。这种介入弱化不仅体现在互动频率上，还可能反映在用户如何接收和处理导航信息的方式上。用户可能根据社会环境的需求，调整其与导航平台交互的具体方式，包括改变信息接收的感官通道和交互的显著程度，这一点将在下一节关于多感官通道适应的分析中进一步探讨。

### （四）多感官通道的空间适应：环境风险与注意力资源的感官平衡

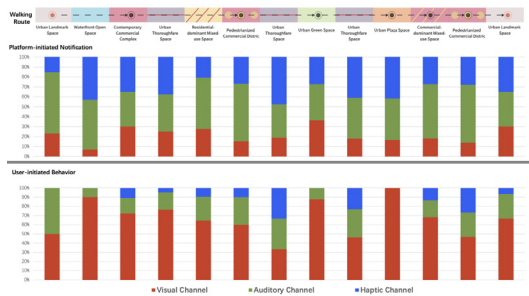


图5. 感官通道

前述分析揭示了空间物理特性、转换节点和社会属性如何影响导航介入的频率和强度，而这些影响在技术层面最终通过多感官通道的动态配置得以实现。图5详细记录了不同空间中导航平台的感官通道配置，揭示了一套系统性的“空间-感官”适应机制。

在视觉通道（红色区域）方面，开放空间（如 Waterfront Open Space）中用户主动行为几乎完全依赖视觉（红色占比90%以上），而在受限空间中视觉占比降低至60-70%，听觉和触觉通道比例相应增加。这种差异反映了环境可见性对通道选择的影响——开阔环境下视觉资源充足，用户倾向于直接查看地图；而受限环境中视觉信息不足，需要辅助通道补充感知。

听觉通道（绿色区域）的使用与环境复杂度高度相关。图5清晰显示，在复杂区域（如 Commercial-dominant Mixed-use Space 和 Residential-dominant Mixed-use Space）中，平台主动通知的听觉占比达60%左右，而在简单区域中仅为30-40%。访谈数据提供了解释：

“在那些岔路多、转弯频繁的地方，语音提示特别有用，因为我可以一边走一边听指示，不用一直盯着手机看。”（参与者 B，32岁，男）

触觉通道（蓝色区域）则主要在高风险区域激活，在 Urban Thoroughfare 等需要高度注意力的区域，触觉通道占比明显提高（从5%增至15-20%）。一位参与者解释道：

“过马路或者走在车比较多的地方时，手机会震动提醒转弯或者注意安全。这种震动提醒特别直观，不用看手机也能感觉到，让我能把注意力放在周围的车辆上。”（参与者 D，26岁，女）

特别值得注意的是，前一节分析的社会空间（步行街区）展现出独特的感官通道配置模式。在步行街区中，平台主动通知的视觉通道占比明显低于其他区域（约15%，而其他区域平均为25%），听觉通道比重高（约60%，而其他区域平均为45%）；在用户主动行为中，视觉占比极高（约90%，几乎完全依赖视觉），听觉和触觉通道几乎不被使用。

这种非典型配置深化了我们对社会空间介入弱化的理解——弱化不仅体现在频率上，还体现在感官通道的独特配置上。用户在社会空间中主动调整了技术介入方式，通过降低可见度和增强隐蔽性来维持社会身份：

“在南京路上会刻意关小导航音量，感觉在那样人多的公共场合，听语音导航有点尴尬。但又不想完全迷路，所以会偶尔快速瞄一眼地图确认方向。”（参与者 C，28岁，女）

不仅感官通道比例不同，通道组合方式也存在系统差异。在复杂受限空间段，视觉、听觉和触觉通道经常同时启用，形成多通道并行策略；而在开放简单空间中，则主要依赖单一通道（以视觉为主），减少不必要的感官干扰。在空间转换点处，通道配置通常从单一通道转向多通道并行，反映环境特性变化驱动感官适应。

这种多感官适应策略反映了“环境风险-注意力资源”的平衡机制。导航平台在传递必要信息与避免过度干扰间取得平衡，而这一平衡点随环境特性动态调整：

(1) 高风险环境下的多通道冗余：在复杂交叉口、拥挤马路等高风险区域，需要通过感官冗余确保信息传达 (Ardio, 2015)，平台的感官触发也同样具有这样的特性；

(2) 复杂环境下的感官分工：在信息密集区域，平台倾向于通过听觉传递导航指令，释放视觉资源用于环境观察；

(3) 开放环境下的感官简化：在风险低、信息简单的区域，平台减少感官干扰，主要保留视觉通道，为环境直接体验留出空间；

(4) 社会环境下的隐蔽适应：在社会意义强的空间中，平台减少公开可见的介入（如语音导航），增加私密性通道（如偶尔的视觉确认），适应用户的社会身份需求。

多感官数据显著拓展了 Verbeek 框架的感官维度。传统技术中介研究主要关注视觉通道，而导航平台通过视听触三种感官通道的动态配置实施中介，根据环境特性进行精细调整。这种多感官中介显示技术不仅转换“我们看到什么”和“我们做什么”，还系统重组“我们如何感知”的整体模式，通过感官资源的动态管理实现对城市体验的精细中介。

### 三、结论

#### （一）研究总结与理论贡献

本研究采用多模态移动民族志方法，系统性地探讨了导航平台在城市移动体验中的介入机制。核心发现表明，其介入呈现出显著的空间敏感性与情境适应性，这一特性从根本上挑战了将技术中介视为静态或均质过程的传统观点。具体而言，这种动态性体现在四个相互关联的关键维度：空间类型差异化的互动模式揭示了算法如何根据空间的社会功能（如交通枢纽的指令性介入与公园的弱介入）调整其角色；空间转换点的高频介入凸显了技术在决策关键时刻的强化作用；社会空间的介入弱化效应展现了算法在复杂人际互动环境中的退让策略；而多感官通道的环境适应机制则体现了技术通过视觉、听觉与触觉模态的智能调配，实现环境风险与用户认知资源的最优匹配。这些发现共同论证了技术中介是一个与空间环境持续对话、相互塑造的动态协商过程。

在理论层面，本研究实现了对经典技术中介理论的重要拓展。首先，论文提出的“介入时刻”（Moments of Intervention）概念，成功地将彼得·保罗·费尔贝克的理论框架从时间维度延伸至时空交织的维度，建立了技术介入强度与空间类型学的理论联系，为理解移动技术在具体空间情境中的运作提供了创新性的分析框架。其次，研究突破了人机交互领域的视觉中心主义范式，通过揭示导航平台多感官通道的动态配置逻辑，提出多模态环境适应机制理论，这不仅丰富了技术中介理论的内涵，也为未来多模态交互设计提供了重要的理论参照。

从现象学视角看，本研究细致描绘了导航技术重塑人类空间认知与城市体验的微观路径：从海德格尔式的“在世存在”转向伊德式的“技术中介存在”，从对环境的具身化感知转变为技术调解的感知，从依靠认知地图的空间导航转变为依赖指令的路径跟随，从本体的空间安全感转变为依赖技术的系统可靠性信任。

这一转型路径深刻揭示了“环境-技术-用户”三者之间存在的既非决定论也非工具论的辩证互构关系，技术既非完全透明也非完全异化，而是在具体使用情境中展现出复杂的调解谱系。

## （二）理论升华与前瞻反思

基于上述研究发现，本研究进一步实现了理论层面的重要升华。导航平台已超越其工具性原初设计，演进为一种基础设施性的数字媒介，这一转变具有深远的理论意义。其通过位置共享功能不仅调解人际协调的微观实践，更深层地重构了社会时间的同步性与共在的时空配置；通过评价系统不仅影响消费选择，更建构了数字时代的空间价值秩序与集体注意力经济；在网约车等共享经济平台中，算法作为非人中立的仲裁权威，重新分配着服务场域中的可见性、评价权与信任资本。这表明技术的介入已实现从个体认知层面向社会关系层面的范式跃迁，其影响范围从心理学、行为学扩展至社会学、空间政治经济学与媒介生态学等多学科交叉领域。

这一认识论上的跃迁要求研究者进行更深层的批判性前瞻。导航技术正在塑造一种沉浸式的数字生存状态，用户穿梭于物理空间与数字叠加层共同构成的混合现实之中。这种状态引发了一系列深刻的社会本体论关切：当位置共享取代了共情理解成为社交协调的基础，当算法推荐侵蚀了偶然相遇的创造性潜力，当路径优化消磨了空间探索的自主性，人与人、人与地方之间的本真

性连接是否正在经历系统性“降级”（Thinning）？平台的“算法育儿”逻辑通过标准化、可预测的交互模式，可能导致社会关系的程式化与贫瘠化，削弱人类应对不确定性的能力与创造力。

从技术伦理视角看，导航平台的介入在提供效率价值的同时，也带来了体验异化、自主性侵蚀与认知能力外包等风险。其设计哲学中隐含的效率至上主义与标准化偏好，可能与城市生活的多样性、偶然性与探索价值产生根本性张力。

因此，本研究的理论贡献不仅在于为环境响应型交互设计提供实证基础，更在于呼吁建立一种反思性的技术发展伦理。未来研究应当进一步探索不同用户群体（如老年人、残障人士、游客与本地居民）在技术介入方面的差异性体验与需求，特别关注数字鸿沟与技术排斥问题；同时需要密切关注AR导航、具身交互等新兴技术将如何进一步重塑人、技术、环境三者之间的关系配置。在设计实践层面，建议推动从效率导向设计向人文赋能设计的范式转变，开发能够增强而非取代人类空间认知能力、保护而非侵蚀城市空间丰富性的技术解决方案，并通过批判性设计与价值敏感设计等方法，将伦理考量嵌入技术开发流程，倡导用户的反思性使用实践。最终目标是确保技术在提升人类能力的同时，维护人的自主性、感知力与本质的连接能力，实现技术与人文的协调发展。

## 参考文献

- [1] Ash, J., Kitchin, R., & Leszczynski, A. Digital turn, digital geographies? Progress in Human Geography, 2016, 42(1), 25-43.
- [2] Kitchin, R., & Dodge, M. Code/space: Software and everyday life(pp. 47-80). Mit Press.2014.
- [3] Humphreys, L. Mobile social networks. In Dialogues on mobile communication (pp. 143-160). Routledge.2016.
- [4] Adams, P. C. Geographies of media and communication I: Metaphysics of encounter. Progress in Human Geography, 2016, 41(3), 365-374.
- [5] Rose, G. Rethinking the geographies of cultural ‘objects’ through digital technologies: Interface, network and friction. Progress in Human Geography, 2016, 40(3), 334-351.
- [6] Sheller, M., & Urry, J. The new mobilities paradigm. Environment and Planning A, 2006, 38(2), 207-226.
- [7] Zhang, L., & Long, Y. Application of wearable cameras in studying individual behaviors in built environments. Landscape Architecture Frontiers, 2019, 7(2), 22-37.
- [8] Merriman, P. Rethinking Mobile Methods. Mobilities, 2013, 9(2), 167-187.
- [9] Spinney, J. A chance to catch a breath: Using mobile video ethnography in cycling research. Mobilities, 2011, 6(2), 161-182.
- [10] Lynch, K. The image of the city(pp.46-90). MIT Press.1960.
- [11] Montello, D. R. Scale and multiple psychologies of space. In A. U. Frank & I. Campari (Eds.), Spatial information theory: A theoretical basis for GIS (pp. 312-321). Springer.1993.
- [12] Lovelace, K.L., Hegarty, M., Montello, D.R. Elements of Good Route Directions in Familiar and Unfamiliar Environments. In: Freksa, C., Mark, D.M. (eds) Spatial Information Theory. Cognitive and Computational Foundations of Geographic Information Science. COSIT 1999. Lecture Notes in Computer Science, vol 1661. Springer, Berlin, Heidelberg. 1999.
- [13] Leszczynski, A. Spatial mediation. Progress in Human Geography, 2014, 39(6), 729-751.
- [14] Brown, B., & Laurier, E. Maps and journeys: An ethno-methodological investigation. Cartographica, 2005, 40(3), 17-33.