# 国外社区建设回归"以人为本"

法:城市生活与自然融合 美:法律支持建设"完整街道"

□本报综合报道

城市发展的点滴,都可以从社区的变化中窥得一些痕迹。以什么样的规划设计理念来主导社区,关乎着生活在社区中的居民的幸福感与

纵观发达国家,都把城市社区发展摆在非常重要的位置,社区发展是他们解决社会问题的重要手段,而且全球的许多城市都面临着诸多 相同的挑战,为了"以人为本"的宜居目标,他们采取了多种措施,或是扭转过去的发展方向,或是借助新手段实现新创意。 本期域外之音介绍法国、美国、加拿大等国家是如何建设社区的,他们的经验值得借鉴。

【法国】

# 串联住宅绿地公交站 让生态贯穿市民生活

自 1990 年代开始,欧洲许多 国家先后开展了可持续街区的建 设。其中,英国、德国、荷兰、 瑞典和丹麦等国实践最早, 建成 了很多较为成功的案例。1996年, 法国"高质量环境"协会成立, 标志着该国的可持续社区建设开 始萌芽。"环境评估与管理"介 入住宅建设领域后,人们开始追 求健康、舒适的社区生活环境。

2007年, 法国开展了"格奈 尔环境运动",由政府、专业机 构、非政府组织等多方合作,集 结了城市建设中的企业、协会、 公共机构,建立了"格奈尔环境 框架",涉及四项核心目标来应对 气候变化、保护自然界生物多样 性、在确保环境与健康的前提下 发展经济,以及建立民主化的生 态建设。

此举进一步推动了法国可持 续街区的建设,一方面让社区规 划关注节能、自然环境保护、公 共交通等需求,提出融合城市生 活与自然乐趣的新思路; 另一方 面,敦促社区建设项目成为地方 经济发展的助推器与城市活力再 造的极核。

克里希街区和里昂汇流区都 是在 2008 年法国可持续街区建设 竞赛中颇具影响力的项目,在公 共空间、交通出行、住宅区多样 性、节约资源等方面提出了新的

【美国】

思路与策略。它们一个曾是火车站及 相关附属用地;另一个曾是工业码头 和仓储用地,两个地段都随着工业的 衰退逐渐成为环境恶化和经济落后的 地区。通过可持续社区发展的规划, 它们得以彻底"改头换面"。

其关键的一招在于,兼顾外向性 与内向性的街区空间结构设计。具体 来说,两个街区采用了"中央绿地结 合高密度紧凑街坊"的模式构建街 区,中央绿地为各类人群提供了多样 的活动场所。既有供年轻人活动的运 动场地, 也有供老年人散步的步行 道,以及供学生看书的花台等,形成 了充满活力的公共空间。同时,每个 街坊则通过建筑围合成人工台地的高 度差,形成封闭的、半公共性的院落 空间,结合了丰富的植被和烧烤、游 乐的休闲场所,让居民产生归属感, 激发了人与人的交往热情。

居民的交通出行规划也是可持续 社区的重要一环。在克里希和里昂汇 流区, 非机动交通出行策略优化了街 区周边中短距离的出行环境。步行网 络和自行车网络基于对居民日常出行 路径的模拟,将住宅、绿地、公交站 点串联起来,既提高了街区内公园、 服务设施的步行和骑行的可达性,恢 复了本街区和周边的联系, 也促进了 绿色出行的方式。此外,大运量的公 共交通廊道(如地铁、有轨电车、公 交专用道等),也与城市内的其他地 区建立了便捷的联系。



#### 【加拿大】

# 可持续邻里改造行动 拉近人与人之间距离

加拿大多伦多的可持续邻里 改造行动计划是一项惠及房东和 租客,为他们提供建筑改造与社 区提升的项目。从规划到实施, 该计划一直着眼于实现能源节 省、城市森林增加、水资源保 护、雨洪管理,以及本地食物自 给自足等目标,为居民营建更具 韧性的社区。

黑溪社区共有 25000 位居 民,是这项计划的6个试点项目 之一, 那里目前已经呈现出积极 的成效: 自 2012 年启动起来, 88%的参与者至少开展了一项改 造行动。其中名为"捕获雨水" 的计划,为居民分发了217个雨 水桶, 既能帮助避免地下室被水 淹,同时还鼓励人们使用收集到 的雨水来种菜和植树。据了解, 此举可把来自私家庭院的雨洪径 流及污染物削减30%, 使城市森 林覆盖率增加8%,并把耗电量 降低 10%。

另外,邻里改造行动计划拉 近了人与人的距离。私房业主捐 赠出后院的空间供他人种植蔬

菜,家里多余的食品则被捐赠给较 为贫困的居民,这样的"暖心"举 动在社区传递。据统计,社区中约 有 1500 位居民借此建立了联系,而 他们之间的关联有助于提升社区的 韧性和居民的幸福感。

过去,多伦多市内的老旧建筑 与社区改造由于基础设施的老化, 难以将缓解气候变化的措施实施到 位。但这个项目让人们看到了希望, 它虽是自上而下的规划,却成功让 居民参与到了整个过程之中, 为之 后的推广奠定了基础。

# 回归"人本位"的理念 "完整街道"应运而生

在全球范围内, 伴随着机动 车保有量快速增长, 传统的城市 街道生活空间正逐步消失,街道 文化的天平不断向"道"——即 交通功能倾斜。而"街"所承载 的步行活动及街道生活则不断被 弱化,以"车"为本,一切围绕 着让机动车走得更快、更流畅、 更安全,忽略了作为城市主体的 人的活动。

经过长期的城市发展实践, 欧美一些国家的街道设计理念发 生了重大转变,纷纷开始检讨传 统交通设计,对"车本位"的发 展模式进行反思,回归到"人本 位"的设计理念。"完整街道" 规划由此应运而生。

2003年,美国"精明增长联 盟"负责人 David Goldberg 提出 了"完整街道"的理念,强调通 过对街道合理的规划、设计、运 行和维护,保障道路上所有交通 方式出行者的通行权。此外,他 还倡导街道功能的完整,包括街道的 交通功能、生活功能、景观功能和休 闲游憩等功能。

2010年,美国交通部发布了增 强慢行交通基础设施的政策声明,鼓 励社区交通组织、公共交通机构、国 家和地方政府采取类似政策。至 2013年初,美国已经有27个州的 490个地区出台了支持"完整街道" 的法律、政策或者导则。

为完成"安全、绿色、活力"这 三个目标,美国多地的社区进行了改 造。具体措施包括:减少硬化路面面 积;减少能源消耗;减少温室气体排 放和空气污染;最大限度地让雨水渗 透和雨水再利用; 沿路种植行道树, 设置建筑挑檐、骑楼、雨棚,为行人 和非机动车遮风挡雨;鼓励商业街道 与社区服务街道建筑首层、退界空间 与人行道保持相同标高,形成开放、 连续的室内外活动空间; 允许沿街设 置商业活动空间,结合街道空间开展

公共艺术活动等。

#### 【新加坡】

## 鼓励义工为社区服务 节约社区的管理成本

新加坡社区建设的特点是政 府管理与社区自治相结合。政府对 社区管理较多,干预较为具体、直接 和明显,同时也通过对社区自治组 织的物质支持和行为指导,把握社 区活动方向,引导团体、企业商家参 与社区建设,建立社区服务网络, 针对不同群众提供有效援助,形

成积极的社区风气。

社区组织在新加坡的社区建 设中发挥了很大作用。其中,最 高社区组织机构是人民协会,它 是新加坡政府的一个职能部门, 也是基层组织的主管机构。该机 构以选举为基础,组织、领导和 协调社区事务,负责把居民的需 求反映给政府,并把政府的政策信 息传达给居民。人民协会下设组织

机构负责社区建设基础工作。 在社区服务方面,新加坡培养 社会自愿贡献者,即义工。鼓励义 工自愿为社区服务奉献, 促进社区 居民广泛参与,减轻政府压力,节 约社区建设管理成本。

#### 【日本】

### 政府和社区有机结合 让居民参与社区建设

日本社区建设深受西方国家 影响,但也有自己的独特性。政 府和社区自治组织二者分工合 作,在社区建设中都占据重要地

政府提供政策、制度和基 金,而社区自治组织则是政策与 制度的主要建议者。

日本存在地域中心体制。地 域中心是由区级政府根据密度和 管理半径划定的一定区域的管理 机构,其主要工作职责包括收集 居民对地域管理的意见,对市民 活动和民间公益团体活动给予支 持和援助,对地域的各项事业进 行管理, 为居民提供窗口服务和 设施服务等。

为了辅助地域中心对社区的 管理, 社区居民自发建立了住区

协议会。它是居民参与事务管理

的群众自治组织,居民自愿参加, 其主要任务是对区政府的中、长期 计划和任务进行讨论, 把居民的意 见反馈给区政府,对地域共性问题 提出解决的对策。

这一混合治理方式, 让政府能 宽松有序地引领社区建设, 让住区 社区组织与居民能积极参与社区建 设, 二者有机结合、相辅相成, 共 同为社区建设服务。