

社区与城市

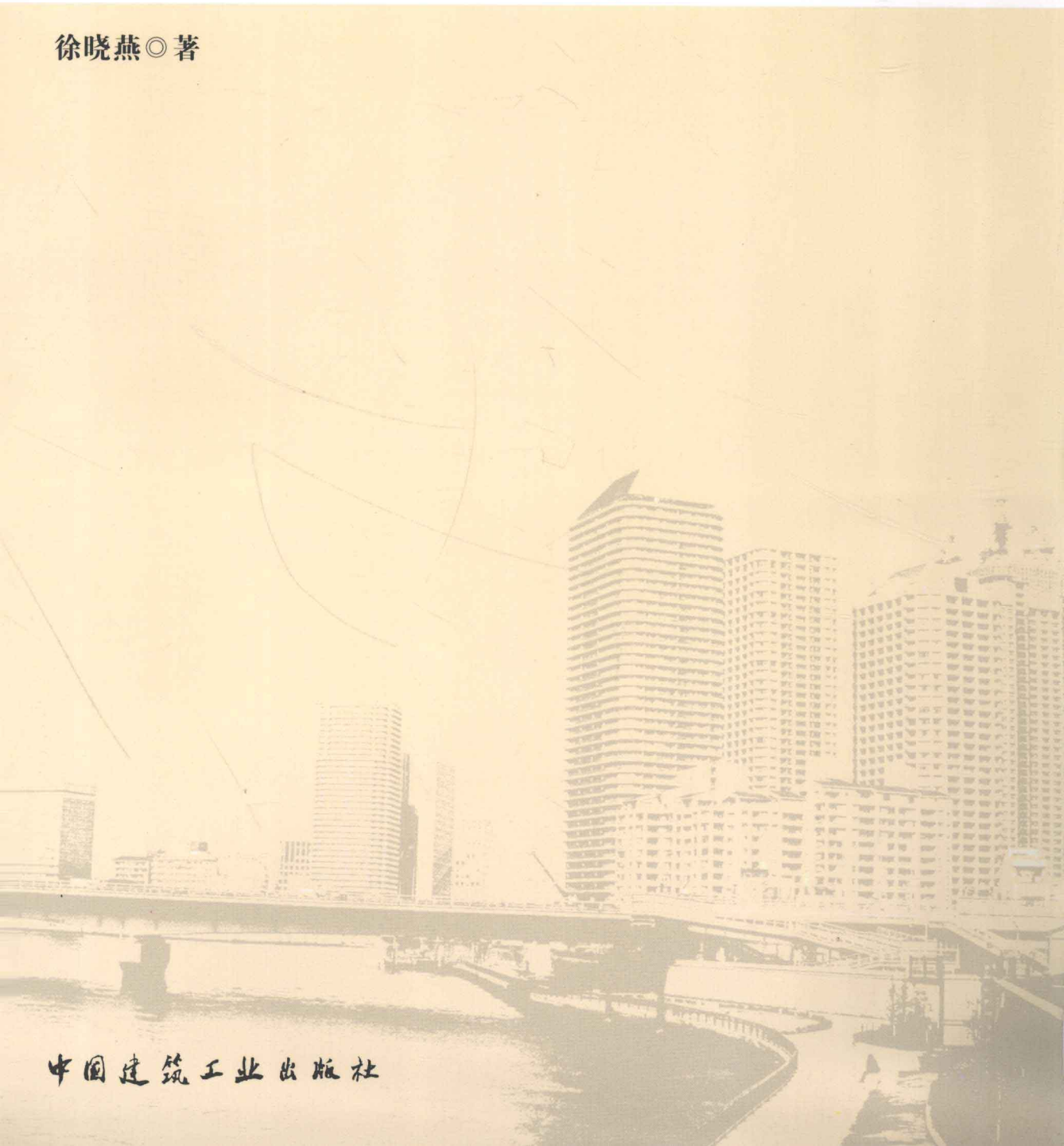
——城市社区支持功能的空间组织模式研究

Community & City

—— The Spatial Pattern of the Community Support Functions

徐晓燕◎著

中国建筑工业出版社



国家自然科学基金 项目批准号 51108147/E080201

社区与城市

——城市社区支持功能的空间组织模式研究

Community & City

—— The Spatial Pattern of the Community Support Functions

徐晓燕◎著

中国建筑工业出版社



图书在版编目 (CIP) 数据

社区与城市——城市社区支持功能的空间组织模式研究/

徐晓燕著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2011. 7

ISBN 978-7-112-13412-0

I. ①社… II. ①徐… III. ①城市-社区建设-研究-中国

IV. ①D669.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 147902 号

本书通过对社区概念内涵的解析, 提出“居住”和“支持功能”的二元关系并对其深入分析, 认为二者地域关系的离散是造成诸多现代社区问题的关键。在此基础上, 展开了社区日常生活支持功能空间形态模式的全面深入的讨论。本书试图通过强调从社区的视角来认识城市, 组织城市空间, 从而调整上述关系。

本书写作涵括了作者多年的实践积累, 配有大量的资料, 内容丰富, 分析深入可信, 具有积极的理论指导意义。可供专业设计人员、政府工作人员及社区工作人员学习参考。

责任编辑: 陈 桦

责任设计: 陈 旭

责任校对: 肖 剑 关 健

社区与城市

——城市社区支持功能的空间组织模式研究

徐晓燕 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京千辰公司制版

北京凌奇印刷有限责任公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 25 1/4 字数: 515 千字

2011 年 12 月第一版 2011 年 12 月第一次印刷

定价: 58.00 元 (附网络下载)

ISBN 978-7-112-13412-0

(21101)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

“这一代建筑师必须将他们关注的焦点转移到怎样让社区结构变得更易于理解这个问题上来；这不仅仅是城市规划的事情，而是要求我们必须调整建筑学的本质——至少是文艺复兴以后的建筑学的本质。

这样的时刻已经到来，我们相信能够实现建筑学与城市研究的融合！”

——《十人小组初级读本》

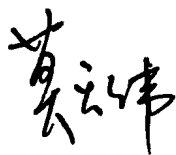
序

规划的理性偏硬，所以形态分析过于强调秩序和系统性，往往难于兼顾通融。我们的城市规划体系是自上而下的，按照规划范围由大到小依次为区域规划、总体规划和详细规划，至于到城市社区便是这自上而下大体系的末梢了。这样的特征在我国当前城市飞速发展中被更大程度地放大，由此组织的城市空间就像《周礼·考工记》记载的，“系统的秩序”突显了城市空间对礼制和等级的要求。而城市社区的生活形态常常会被挤压，带来诸多不方便。

系统、理性与城市社区生活孰重孰轻，“章之以物则物重，不章以物则物轻；守之以物则物重，不守以物则物轻”，《管子·轻重篇》中的轻重思想同样适合我们当今对城市的理解，对于城市空间的设计和组织管理是应该以人的生活为重的。当今一些规划研究的转型，比如“新城市主义”、“以交通为导向”等等思考和实践，都是试图从形态的层面去具体调整这个轻重关系。这样的视角成为研究的主流，并已积累起了丰富的成果和经验。

本书通过对社区概念内涵的解析，提出“居住”和“支持功能”的二元关系并对其深入分析，认为二者地域关系的离散是造成诸多现代社区问题的关键。在此基础上，作者展开了社区日常生活支持功能空间形态模式的全面深入的讨论。本书写作试图通过强调从社区的视角来认识城市，组织城市空间，从而调整上述“轻重关系”。

本书写作涵括了作者多年教学和实践的积累，配有大量的资料，内容丰富，分析深入可信，可供教学和实践参考。我相信这本书会引起读者对城市社区日常生活形态的更深入的关注和思考，因此也更具有积极的理论意义。



2011年5月

目 录

第1章 绪论：置于城市空间中的社区形态	1
1.1 研究背景	2
1.2 研究方法与研究思路	16
本章参考文献	24
第2章 功能与结构：城市背景下解读社区	25
2.1 社区的基本要素	26
2.2 社区的功能与结构	32
2.3 当代城市背景下解读社区	44
2.4 本章小结	61
本章参考文献	62
第3章 上下求索：社区微观理念的进化与批判性解读	65
3.1 社区理念的形成与发展	66
3.2 社区模式发展中微观理念的进化	88
3.3 社区微观理念的批判与重构	92
3.4 本章小结	99
本章参考文献	100
第4章 自足性与区位性：居住与支持功能的空间关系解析	103
4.1 历史发展中社区居住与支持功能空间关系演变	104
4.2 个体时空制约下居住与支持功能理想空间模式	116
4.3 区位影响下社区自足性的实现	121

4.4 本章小结·····	126
本章参考文献·····	128
第5章 捷径的弹性：社区支持功能空间组织特性 ·····	129
5.1 经济分析：社区内支持功能微区位空间组织·····	130
5.2 行为分析：社区支持功能使用情况调研·····	134
5.3 居住小区“配套”模式的思考·····	141
5.4 社区支持功能空间组织特性分析·····	149
5.5 本章小结·····	160
本章参考文献·····	162
第6章 连通与渗透：社区内部支持功能层次结构 ·····	163
6.1 社区内部居住与支持功能空间结构二元关系·····	164
6.2 社区内部支持功能的层次性结构·····	177
6.3 社区支持功能构成要素的规划策略·····	196
6.4 本章小结·····	202
本章参考文献·····	203
第7章 “中心”：空间模式与形态类型 ·····	205
7.1 支持功能空间组织关系类型·····	206
7.2 “中心”结构模式·····	214
7.3 基本形态类型·····	225
7.4 本章小结·····	244
本章参考文献·····	245
第8章 梯度：支持功能形态与结构的描述框架 ·····	247
8.1 梯度（Transect）设计方法介绍·····	248
8.2 支持功能的区位梯度性·····	254
8.3 宏观城市区位下社区支持功能形态选择·····	268
8.4 三种形态下社区内部支持功能梯度性·····	281
8.5 本章小结·····	292
本章参考文献·····	294

第9章 结论与展望：迈向可持续城市形态的社区支持功能空间规划	297
9.1 本书讨论的基本问题和相关结论综述	298
9.2 社区空间规划与可持续发展城市形态	301
9.3 新城社区支持功能空间规划	307
本章参考文献	328
后记	329
附录1 大型社区支持功能空间组织模式分析	331
附录2 合肥市琥珀山庄小区及世纪阳光花园小区周边服务设施使用情况调研	357
附录3 三个不同区位社区自支持强度调研统计总表	367
附录4 调研问卷	375
附录5 以梯度方法为构架的“精明增长法规” (Smart Code)	383

本书附录可以从 www.cabp.com.cn/td/cabp21101.rar 下载。

绪论：置于城市空间中的社区形态

从2010年向前回溯的30年间,中国城市发生了翻天覆地的变化,这一变化伴随着农村剩余劳动力的城市化,更为显著地伴随着大规模的房地产开发和城市土地的外扩。可以说,住区开发是城市地理扩张的直接推手。住区由老城蔓延至新城,极为显著地改变了既有的城市空间结构;然而,住区本身却孤立于城市。至今依旧延续“配套模式”的住区开发遵照“千人指标”来解决居民日常生活设施问题,使住区成为城市空间中一个个彼此孤立的“细胞”。住区空间结构与城市宏观空间结构彼此脱节,造成功能的低效性,越来越多的城市社区问题暴露出来,最典型的就是广泛存在于城市外围的“卧城”现象。住区配套设施无法有效地支持居民日常生活,包括购物、休闲、就业等行为在内的空间场所与住所离散,带来了居民闲暇时间减少、生活质量下降等一系列现实问题……。

自布伦特兰报告——《我们共同的未来》(世界环境和发展委员会,WCED,1987)发表,以及1993年联合国150多个成员国共同签署《里约热内卢宣言》以来,可持续发展已经成为当今世界的主旋律。大量研究认为,要解决当今城市社区交往、通勤、生活质量、不可持续性等一系列问题,有必要从城市形态以及各种城市功能的空间组织关系中寻求答案。欧洲“紧缩城市”研究认为“在城市形态与可持续发展之间存在紧密联系,但这种联系并不是那么的简单和直接……”。基于这一背景,笔者认为,社区问题有必要打破自我配套空间模式,置于城市的宏观空间结构中加以讨论。背离城市形态的社区结构难以对可持续发展作出贡献,有必要将二者联系起来加以研究。因此,在宏观的城市空间架构下讨论社区空间结构的合理性问题是本书研究的核心思想。

1.1 研究背景

本书的研究基于以下背景:

1.1.1 与城市发展相联系的社区问题

(1) 社区的销蚀

纵观人类社会从原始社会至今的地域与时空关系的发展,我们不难发现这样的规律:前工业社会由于技术的限制,特别是交通工具的限制,人们的生活都是“嵌固”于地域的。这种“嵌固”于地域的空间尺度是以步行可达的范围为依据的。这一点在前工业社会几乎决定了人类聚居空间的基本特征。乡村中的自然村落由步行可达的农业耕作范围决定,虽然村落有大小,但在地理上决不会脱离步行可达的尺度。地域的固定性造成了人口的固定性,乡村社区是一个“生于斯,长于斯的熟人社会(费孝通,1985)”,因此也建立起社区强烈的归属感和认同感。同时,这种“嵌固”性也决定了人们生产空间与生活空间的一体化特征,生产和生活共同的地域将居民紧密结合起来,田间地头都

是交往发生的场所，在这种情况下，居民的生活附着于有限的地域时空，社区也就自然形成了。前工业化时期的城市也基本上保留了这种地域化生活的时空本质，城市表现出自给自足、步行尺度下生产与生活空间紧密结合的特征，反过来看，城市的发展也受到这种时空结构的限制。

然而，城市的空间结构随着19世纪、20世纪现代科技的空前发展产生了颠覆性的巨变，人们沉浸在借助交通和通信技术对城市空间和时间征服的喜悦之中。基于当时的人类对自然的认识和驾驭改造自然的能力所达到的空前高度，机器被顶礼膜拜。机器所体现的正是一种简单的规律和秩序，这些规律和秩序也是整个宇宙包括人类社会本身的自然法则。当时的人们相信只要遵循这些规律，人类便可以洞察一切，创造一切。在这种思想的影响下，机器成为现代主义先锋们追随的美学典范，城市空间也被理解为理应具有机器般清晰的结构和明确的功能。1933年，仅仅成立四年的CIAM（国际现代建筑协会）第四届大会在一艘由雅典行驶至马赛的气轮上召开，在这片甲板上，被后来认为“最声名狼藉”的现代城市设计宣言发表了，这份宣言由勒·柯布西耶主笔，在他的权威下形成了强势的、教条的宣言，也就是我们所熟悉的《雅典宪章》。宪章狭窄地将现代城市定义为四个主要类别：居住、工作、游憩和交通，每一种功能有自己独立的区位和城市形态。这种功能主义思想实际上强调了空间的实用属性，成为政治的、经济的、促进消费的手段。

《雅典宪章》以一种明确易懂的方式概括了现代城市的功能化特征，然而，把这种复杂城市空间结构的形成完全归因于现代主义运动是片面的。现代主义先锋们只是在城市实践中起到了推波助澜的作用，也因此成为了“罪魁祸首”。其根本原因是大工业生产的到来，以及为解决不断聚集的城市人口造成环境恶化，而推动交通技术的发展。由最早的“公共马车”到城市铁路、城市电车，再到最终家庭汽车的普及，每一个进步都带来了城市空间结构的巨大变化。交通工具对城市形态的形成有决定性的作用。正如我们所看到的那样，传统城市生活特有的时空地域化特征彻底消失，取而代之的是城市结构的秩序性、流动性、机动性、匿名性和多样性。这些城市空间特性会给社区微观结构造成什么影响呢？

首先，从日常生活来看，这种结构秩序、机动性的城市特征与个体生活行为微观的、小尺度的、非结构化的特点对立，迫使城市生活必须借助现代交通、通信技术，使得建成的物质系统在容纳城市生活的同时也成为个体生活行为的羁绊。所以，虽然表面上看科技发展带来了劳动时间缩短、自由时间增加、休闲大众化等新的社会现象，但是，通勤时间的不断增加却大大抵消了劳动时间的缩减，我们看到的情况是：尽管自由时间增加了，休闲时间和消费时间越来越多，但是人们并没有在时间上获得富裕感。以美国为例，从1970~1990年的20年里，出行交通里程（VMT）的增长是驾龄人口增长的四倍。人们常常为日常生活的需要，驾着车子东奔西跑去购买各种物品。“一个国家，受长的旅行距离、大规模交通量和低廉汽油

费的操控，太可能发生这种荒谬的事情了：花一加仑的汽油，去买一加仑的牛奶”。

此外，城市的流动性、机动性影响了我们认识和规划城市的思维，带来了社会空间的异化。技术进步促使面对面接触的必要性降低，而且由于运输负荷过重，也使得人们接触与交往的机会受到很大限制。正如美国社会学家理查德·塞尼特（Richard Sennett）所说：“我们现在衡量城市空间的方式是看它是否易于驾车穿过和避开，这种对城市空间的理解已经严重影响着我们的城市设计方法。”快速机动交通提高了空间的快速穿越性，与此同时，降低了人们面对面相遇的可能，交往发生的基础被动摇，人与人之间的空间距离扩大，裹挟在快速交通洪流中的个体不再是传统社区中亲切的邻里，人的社会性被异化，变成城市时空中不断流动的“碎片”。

依靠机动交通对城市时空的征服，就如同对自然采取的掠夺式开发，表面上暂时的富有和自由势必带来长远的困顿。“50年前曾经作为舒适生活象征的小汽车，而今却成为高质量生活的羁绊”，大量研究表明小汽车是交通安全、资源浪费、环境污染的罪魁祸首。现代主义的工具理性和技术理性导致的却是“现代主义的理性错误”和“建设性的破坏”。人们在沉迷于现代交通和电信征服生活时间——空间的短暂喜悦之后，却发现传统文化的遗失、个体的孤寂、表象的欢愉和深层的痛苦。

城市宏观结构造成了社区微观结构的销蚀，那么，我们是否可以认为：基于今天城市的现状，社区已经成为不合时宜的东西了呢？人在本质上是一种社会性的动物，单个的人是脆弱的。人们需要在人群中去寻找安全感和归属感。虽然在过去的100年里，英美城市发展的普遍潮流显示：“郊区化”里所包含的是对个人空间的渴望，而非对社区交流的渴望，“人们尽管口头上赞成社区的理念，但实际上他们却试图通过其住宅的地理位置和设计来减少和他人的接触。”但是，同时我们应该注意到现代生活对社区依赖程度的提升。随着城市化时代更为精细的分工、更加激烈的竞争以及更多的流动性，传统的大家庭被粉碎，取而代之的是更多的核心家庭，父辈和子女需要从事的可能是完全不同领域的工作，甚至夫妻为了增加家庭收入也不得不接受完全不同的工作领域和地域。当工业化和城市化的压力正在无情地将所有的人群都粉碎为一个个单独的个体，以便高效利用的时候，什么东西可以帮助人们借以阻挡这种侵袭，只有社区。所以，社区是特定人群依赖于一定物质环境范围的客观存在，你可以让它变得更好或者更坏，却没有任何力量可以夺走它。我们说城市不过是一种人类聚居的特定形态（相对于乡村而言），而社区则是城市生活的基础结构。

然而，在被城市结构肢解的社区微观结构下，营造理想中的社区是我们面临的难题。社区微观结构销蚀的后果是显而易见的：个体的日常生活被空间的距离截断，消耗在征服距离上的时间日益增多，用于社区生活的时间却随之日益减少，社区交往被抑制了，丰富多彩的社区生活逐渐单一化。人们回到这里仅仅是为了一个安全的栖息地，以及这种安全保护起来的个人财产，当然，今天社区的安全正普遍依赖着围墙、门控装置和护卫人员，这是否也意

味着社区功能某种程度的丧失呢？

社区的价值正在受到前所未有的挑战。专业人士普遍的共识认为：强大的社区是城市地区成功的标志，社区成员分享着一种共同的身份和自豪感，这种社区的凝聚力保证了社区成员间的默契，并且对反社会行为形成控制和压力，这些都保证了社区的稳定和健康发展。简·雅各布斯（Jacobs）在《美国大城市的死与生》（the Death and Life of Great American Cities）一书中，通过讲述她所居住街道上的一个事件，说明社区居民间的相互熟悉和默契如何形成一种监视的力量，自发地维持着社区的安全。在雅各布斯“短街”（简·雅各布斯重要观点之一：认为短街具有比长街更多的好处）上，居民普遍感觉到对社区的责任，而这种责任感的建立必须建立在一个熟悉的环境中，一种将自我与社区联系在一起的意识之上，这种意识传达这样的声音：我是社区的主人，一切有害社区的行为都是对我的妨害。只有这样，才能建立不同于陌生人的环境心理，建立起强烈的归属感。雅各布斯20世纪60年代对城市改造的抨击带来的实质性效果虽然有限，但是她的观点影响了一大批追随者，她让我们认识到，城市的高密度和复杂性不是社区的敌人，社区价值的复苏是有可能实现的。但同时雅各布斯广受批评的“不切实际的浪漫”也在提醒我们：社区不是空中楼阁，任何见解和观点都不是专业人士的一厢情愿，城市的塑造要依靠经济与政治的力量，而这不是简单地游说所能实现的。建筑师、规划师必须寻求一种对各方而言有利可图的方案，以调动经济与社会的力量共同指向预期的目标。

（2）广泛的通勤与生活质量下降

英美国家郊区化发展使就业与居住日益分离，对私人汽车的绝对依赖构成了日常生活的基础，在此基础上，通勤似乎已经成为现代性的显著特征。雷尼·布肯斯（Rene Boomkens）在《中间景观与流动的神话：在通勤国家回家》一文中写道：“在已遭到破坏的现代生活的环境中，无家可归和背井离乡被当成是社会的主流生活方式。……通勤者就是我们自己，我们并不想成为通勤者，但我们只能成为这种人，尽管我们认为自己不是，或在某种程度上努力不想变成这种人。”

黑川纪章把这种通勤称为“运动生活”。“城市面貌的急剧变化，其原因不仅是因为科学、技术进步的自然的方面，也存在于我们生活结构自身的变化。例如，在24小时的城市生活中，称为流动生活或者运动生活的新的生活体验已经开始。……交通是连接居住空间、工作空间、娱乐空间的动线，可以作为非实体功能的概念来领会。从这一观点来看，在东京，从早晨7~9点左右，上班途中的几百万人群，既不在居住空间也不在工作空间之中，而是位于动线状态从城市中失踪了。”基于此，黑川纪章认为“交通已经不能称作功能，必须作为空间来考虑”，然而这个空间对应的是什么样的生活状态呢？拥有私人汽车的中产阶级每天花上多达几个小时的时间封闭在汽车这个“铁皮小屋”中，忍受着道路的拥堵、刺耳的噪声、危害健康的尾气，原本这些时间可以用来悠闲的喝杯茶、看本书、打一场球，或者享受其他一

切远比通勤好得多的生活。但是，通勤者被很大程度地剥夺了这些原应属于他们的自由。更为可悲的还有那些无法拥有私人汽车而不得不长距离通勤的人们，或者因为经济的原因，或者因为其他的因素，比如：年龄、性别而无法掌握驾驶技能的人们，在拥挤的地铁、公共汽车中日复一日地忍受着这种城市结构带来的不便。正如新城市主义思想倡导者杜安妮（Andreas Duane）所指出的：美国的员工会长时间、费力地为减少工作日而努力，然而由于现在一般的美国雇员每天都要花费两小时以上的时间被关在一个金属盒子里往返于工作和家地点，这些成果也被抵消了。

雷尼·布肯斯（Rene Boomkens）写道：“在加利福尼亚南部的城市中，每天往返于家和工作地点之间多次并超过3小时的行程不再是个别情况，……从社会文化角度来看，成千上万在家和工作地点之间往返的人们发现自己显得很孤立无援。……私人汽车首先是一个神话的载体，看起来，似乎是个人对运输方法的要求使他们有可能随意地去他们喜欢去的地方，然而，实际上汽车却将通勤者紧紧束缚在往返于家和工作地点之间的日常事务上。……汽车使通勤者明显成为在郊区劳动中自己想成为的社会角色，也成为日常上班高峰的交通堵塞的无力的参与者或牺牲品。”

紧缩城市的主要支持者之一梅尔·希尔曼（Mayer Hillman）在《支持紧缩城市》一文中列举了如下由于城市蔓延以及大量汽车通勤造成的对生活品质的影响：

① 那些没有小汽车的人们——占人口的大多数——在满足日常需要方面的困难，因为他们日常需要的满足是依赖于非机动车和公共形式交通的；

② 拥挤堵塞出现在更多的路上，每天堵塞的时间很长，随之而来的是出行时间和资源的浪费；

③ 不断增加的交通噪声和速度使人产生恐惧和焦虑，因为人们能够感觉到交通事故带来的死亡和伤害的危险；然后需要锻炼或者不断提高对步行者的警惕性，还要防止有可能突然出现在路上的骑自行车的人；

④ 阻碍并切断了交通对社区生活的影响，限制了从前的街道功能划分，使街道仅仅成为机动车辆的一个通道；

⑤ 不断增加的活动范围分散化，超出了区域性邻里关系的范围；

⑥ 暴露于空气污染中，会对身体健康造成影响，尤其是易患呼吸系统疾病；

⑦ 对骑自行车和步行的活动有妨碍，而如果骑自行车和步行的活动构成日常生活中主要部分，那么对于大部分的人们来说都不失为一条保持健康的有效途径。

（3）不可持续性

欧美城市在1970年代之后一直致力于推动城市内部的重新发展，复兴的根本在于人口的重新入住，而最根本的推动力就是减少汽车使用和城市可持续发展的需要。1987年联合国“世界环境与发展委员会”，针对工业化社会在世界范围内引发的对人类生存环境的威胁，提

出了“可持续发展”(Sustainable Development)的概念(能满足当代的需要,同时又不损失未来世代满足其需要之发展)。可持续发展的观点在《1990年欧洲城市环境绿皮书》(the 1990 European Green Paper on the Urban Environment)中被再次强调。越来越多的研究希望证明通过缩短交通,减少使用机动车,降低废气排放量可以成为抑制全球变暖趋势的途径,比如,有关紧缩城市的多项学术研究试图寻找城市结构紧密性与交通依赖性的相互关系。澳大利亚学者纽曼(Newman)和肯沃西(Kenworthy)对全世界各大城市进行了研究,他们将人均石油消耗量与人口密度加以对比,并发现城市密度与人均能耗量之间存在着某种规律性的联系。密度最低而能耗量最高的城市在美国,欧洲的能源使用效率则相对较高,但是香港这个人口密度较高的城市,却依靠庞大的公共交通系统的支撑,产生了最经济的能效。由此他们得出结论,如果要减低能耗及尾气排放量,就必须采取措施提高城市密度并改善交通。ECOTEC(1993)为英国政府所作的一项研究也证明城市密度与交通距离之间存在负相关。小汽车的行驶里程是造成表中差异的主要因素,在人口密度最低的地区,人们每周的驾车形势里程是密度最高地区的2倍。虽然也有一些研究对这种城市密度与能耗的关系提出质疑,但从中可以看出,人们正着眼于城市形态来解决环境问题。

1994年,英国出版了《规划方针指南注释13》(Planning Policy Guidance Note, PPG13),这是一个非常有影响力的文件,被认为是可持续发展邻里社区的规划大纲。它认为,应该试图阻止城外的分散的零售、休闲和商业开发,只要可能,所有的新住宅都必须在现有城市内部建造。如果必须在城外开发,那么新项目必须有公共交通的支持。而且只能考虑人口在20年里可能达到1万人的新住宅区。同时,它提出混合功能开发的思想,建议在住宅首层的设计中融入大量功能(例如商店和饭店),这将有助于保持街区活力,可能对保护步行者的活动、保持商业生活以及预防犯罪有重要贡献。

因此,紧缩城市思想认为,通过改善或控制城市的结构形态,重新组合就业与居住的关系,减少通勤中汽车的使用,再次回归步行或自行车通勤的时代。“我们看到,这一次,规划师和建筑师再次站在了解决城市与环境问题的前沿,就像100多年前面对维多利亚时期工业化城市的困境一样。然而,今天的任务似乎更加复杂而艰巨,仅仅有乌托邦理想是远远不够的。”“新的理论模式必须在我们当今的社会中具有操作性和可行性,同时这种新的城市形态还能创造出可以在未来十年内都具有可持续性的城市环境。然而,从全世界的规划来看,不管理论有多么确信无疑,如果规划实施过程会带来:经济衰退、不公正、不公平现象的发生或生活质量的下降,那么它肯定会失败,社会不会接纳它。因此,理论和其在实践中的可操作性必须是并行的。”

这些社区问题从根本上看与城市发展密不可分。多年来,住区设计始终试图通过完善住区内部物质空间环境的规划来解决或改善诸多问题,以提高居民生活质量以及促进社区交往,但是正如我们所发现的,这些努力仅仅在非常有限的程度上起作用。在物质和信息交流日益

扩展的今天,任何微观子系统似乎都无法脱离宏观系统而孤立的奏效。社区空间结构有必要与城市结构取得互动,二者在协调中建立起指向可持续发展目标的合理关系,唯有此,才能从根本上解决问题。

1.1.2 转型期社区发展的瓶颈

(1) 从单位大院到城市社区的转型

改革的冲击和单位制固有的弊端,使得计划经济体制下传统的单位制逐渐解构。原先由单位承担的多种职能开始溢出,它们客观上要求由新的社会载体来承载这些职能。“就当代中国社会整体转型变迁的进程而言,单位社会的终结实际上是中国改革开放、建立社会主义市场经济进程中的一个不可逆转的必然趋势”(田毅鹏,2004)。

1991年,民政部门首先提出“社区建设”的概念,可以看作我国社区发展规划实践的起步。然而,由于发展起步较晚,目前社区规划实践中仍存在诸多问题。城市社区比单位社区更加自由和具有包容性,它使分工时代的异质人群各取所需,各得其所,但同时它也面临着更大的风险和挑战:即如何将这些异质人群整合成一个具有共同利益的社会,无论如何,关于社区的变迁已经同市场经济一起到来,并且将对我们的城市产生深刻的影响。

(2) 以社区为基本构架的和谐城市构想

1) 和谐人居发展观

党的十六届四中全会在我们党的历史上第一次提出和阐述了“构建社会主义和谐社会”的科学论断。2006年4月,胡锦涛同志指出:“我们坚持以人为本,就是要坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享,关注人的价值、权益和自由,关注人的生活质量、发展潜能和幸福指数。”2006年10月,胡锦涛同志在党的十六届六中全会上又进一步提出:“社会和谐是中国特色社会主义的本质属性,是国家富强、民族振兴、人民幸福的重要保证。”目前我国大力推行可持续发展战略,倡导营建和谐社会;我国政府住宅产业政策的核心是构建“和谐人居”,指向人与人之间的和谐、人与自然的和谐,要实现人居事业的可持续发展。“和谐人居”是一个新的概念,是从建设“和谐社会”中引申出来的。从层次来分析,首先要从“和谐家庭”开始,构成“和谐社区”,再由成千上万的大大小的社区组成“和谐社会”。

2) 以社区为中心的社会发展观

人口的大量流动使城市无论在总量上还是个别的规模上都急剧地膨胀,社会的大型化,特别是市场机制及类市场的组织模式的扩展,加上大众传媒的普及等等,与此对应的是一个个小社区的衰落和解体,社会成员越来越在真实的意义上直接从属于一个更广大的社会,而不再具体地归属于一个离他更近、更可感,也更明确地生活共同体。总之,社会作为唯一的主体已经越来越取代社区成为人们感情上的依托、忠诚的对象和利益的屏障。这个过程发生在现代化的理论中,有一系列专门术语作出了描绘:“社会动员”、大众消费和大众文化及

“大众协同取向”、普遍主义、合理化及科层制等等。但是这个进程并不令人感到愉快。最早在西方，个人的疏离感和异化感因为丧失了贴近的熟悉的生活支撑体系导致的孤立无助感，成了“后现代主义”的主调。在学者们那里，则是对此种后工业文明的理性分析和批判，认为它并不符合人的本性和需求，也不是应当追求的理想境界；此外，它还导致了社会控制系统的失灵，对治安恶化、道德败坏、生活堕落等罪恶都负有不可推卸的责任。也就是说，建立在社区不发展甚至衰颓基础之上的社会发展，已被实践证明并不符合人类生存的需要，也不符合社会持久和健康发展的需要。反之，社区发展理应成为发展目标的一个内容。

随着城市发展与实践中暴露越来越多的问题，关于社区的理论思考也逐渐增多。反对社区发展的理由，最强大有力的是来自现代化理论的这样一个论点：社区代表了一种特殊性的关系结构，即基于特定地域联系的纽带而产生的特殊的人类结合，若将其置于以普遍主义标准（公平、平等、客观等）为原则的现代生活组织模式的参照系下看待，也就是代表了落后的东西；而现代化的二分法又认为传统与现代截然对立，要么全然是前者，要么全然是后者，不存在混合的中间状态，两者不可调和折中，因而现代社会与社区之间也就在根本上不相容。这一观点的理论渊源可追溯到滕尼斯、迪尔凯姆（Durkheim）、齐美尔（G. Simmel）和韦伯（Weber）等古典学者提出的“社区消亡论”，这种观点的影响非常深远。

的确，在现代化起步阶段，社区的特殊利益和它对社会成员的束缚有可能构成有效的大范围社会、经济发展的障碍，比如，以计划经济为基础的单位社区就不符合市场经济的要求。但是这只能表明那些保守型、封闭型的社区需要改造，来为全社会的普遍的发展开辟道路，却并不能说明一切形式的社区都不应存在。社区发展的要务之一，正是通过促进社区自身的积极变革和演化，使其转变成对自身和广大社会都有利的状态，从而使社会的发展与社区的发育、进步协调共进。社区除了是一个居住的体系外，还承担着其他许多重要的社会功能，如社会整合、社会保障、社会控制及对人的需要的全面满足，这些功能不但对社会的长远发展，而且对社会的基本生存和运行都十分重要，是必须加以切实满足而又往往很难用其他形式来满足的。如果想避免社会的“中空化”，避免失去归属感和安全感，一句话，避免社会的发展失掉人这个中心，社区发展就必须成为一项重要的目标。

（3）我国社区规划理论的发展

我国的社区及其规划研究归纳起来大致有以下几个方面：社区内涵概念的探究、社区建设、社区规划、类型社区研究、社区（转型期）问题及对策研究、信息化社区研究、社区可持续发展与可持续社区研究。社区空间规划研究集中在以下五个方面：城市社区空间发展变化的研究；城市空间结构及其基本理论研究；城市社区空间质量评价与实践探索；城市社会空间规划的理论研究与实践探索；社区空间适居模式研究等。

从中我们可梳理出我国社区理论演进的四个阶段：