



# 社区内部道路公共化的居民意愿调查研究

——以武汉市关山社区为例

李 雪

(中南财经政法大学 公共管理学院,湖北 武汉 430073)

**摘 要:**通过对武汉市关山社区内部道路公共化的居民意愿进行问卷调查和实地访谈,结果显示居民对于关山社区实行内部道路公共化存在诸多异议,主要为社区车流量增加带来噪音污染,增加安全事故、偷盗事件,降低社区环境质量等。针对这些问题提出建议:在社区范围内设置相应的警示标志;社区内部定期组织社区交通讲座,通过报刊、电视、广播等传媒工具进行宣传,居委会定期组织志愿者在社区范围内维持秩序;政府制定社区内部道路公共化的完善政策,推行试点先行;加强社区警力部署,在交叉路口设置监控,给予社区居民一定的经济补偿。

**关键词:**社区道路;内部道路公共化;居民意愿

**中图分类号:** U412.13

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1671-931X (2017) 05-0020-06

## 一、引言

“社区内部道路公共化”是2016年2月国务院《加强城市规划建设管理工作的若干意见》的重要内容,《意见》提出“我国新建住宅要推广街区制,原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开,实现内部道路公共化,解决交通路网布局问题,促进土地节约利用。”<sup>[1]</sup>自文件发布以来,引起公众的广泛讨论,并呈现出两极化的观点,一方认为现代城市是开放的,以公共活动、公共空间作为特征,不再建设封闭小区,现有的小区道路,也应该及时通开作为公共街道,这是缓解人口多车辆多道路拥堵的治本办法,社区内部道路公共化是大势所趋;一方认为开放社区内部道路是把社会成本转嫁给城市居民,而且目前大多国人素质低下,公共街道上尚且存在乱停车按喇叭、乱搭乱建、乱摆摊叫卖的不良现象,社区内部道路开放是将社区内各居

民住户置于水火之中,另外社区内车辆穿行也会给社区居民带来安全隐患,给社区居民的正常生活造成诸多苦恼,鉴于以上种种弊端,坚决不同意开放社区内部道路。双方争议的焦点在于社区内部道路公共化是否符合社区居民的意愿,最终能否落到实处。

目前学术界对这一问题的关注主要集中在以下几个方面:一是选择了评价社区交通出行的关键指标,即居民工作出行时长,社区停车状况,公共交通满意度,社区停车环境满意度,建立基于交通出行数据采集的客观评价和基于居民满意度问卷调查的主观评价相结合的评价方式对社区的外部交通联通和便利程度、社区内部交通的有序性以及社区停车问题进行评价<sup>[2]</sup>。并从整备社区道路、改善铺面材质、加强夜间照度、增设公共空间、美化社区环境等方面提出相关建议<sup>[3]</sup>。二是从城市社区道路系统的设计、与城市的公交衔接、停车方式的单一化、与社区的公共空间和绿化的冲突提出社区道路的系统化设计方案<sup>[4][5]</sup>。

收稿日期:2016-12-26

作者简介:李雪(1992-),女,江苏盐城人,中南财经政法大学公共管理学院硕士研究生,研究方向:公共管理。

三是从交通微循环着手,规划和管理并重,规划角度从打通支路网、渠化主要交叉口、加快停车设施建设、加强公建交通管理、慢行交通优先方面规范行车、停车秩序<sup>[6]</sup>。管理角度从健全管理机制、构建长效机制、划拨专项资金、广纳社会建议方面体现属地管理理念<sup>[7]</sup>。深刻剖析实践案例、实施步骤及具体问题的解决措施,确保规划与管理有效衔接,指出交通微循环模式是加快社区道路建设由粗放式增长向精明式增长转变,规划与管理并重的创新实践<sup>[8]</sup>。

综上所述,我们发现大多文献都是从社区道路规划和社区交通两方面分析社区现状,提出相关的对策,并未对社区道路公共化进行相关阐释及分析其可行性。本文以武汉市关山社区为例通过发放调查问卷和实地访谈相结合的方式对社区居民的意愿进行调查分析,总计发放问卷 108 份,回收问卷 108 份,回收率 100%。剔除随意填写或填写不完整问卷 8 份,有效问卷 100 份,有效率 92.5%,符合数据有效性要求。问卷调查表见附表。

## 二、武汉市关山社区内部道路公共化居民意愿调查

### (一)调查对象的代表性

图 1 表明调查对象中男性占 53.64%,女性占 46.36%;其中 21-30 岁的占 45.45%,31-40 岁的占 27.27%,41-50 岁的占 18.18%,这两个年龄段人数占 72.72%,调查对象的信息分析显示,对象来源广泛,年龄结构合理,具有较好的代表性。

### (二)社区各项指标分析

#### 1.关山社区内部道路占用现状

由图 2 可知,81.81%的被调查者认为社区内道路存在被汽车或者临时摊位挤占的情况,调查小组在发放问卷的过程中发现社区内部道路两侧随处可以看到停放的私家车,道路的两侧都停放有车辆使得道路的可利用范围被大大缩减,尤其是一些驾驶机动车出行的居民,很容易被两侧车辆卡住动弹不得,

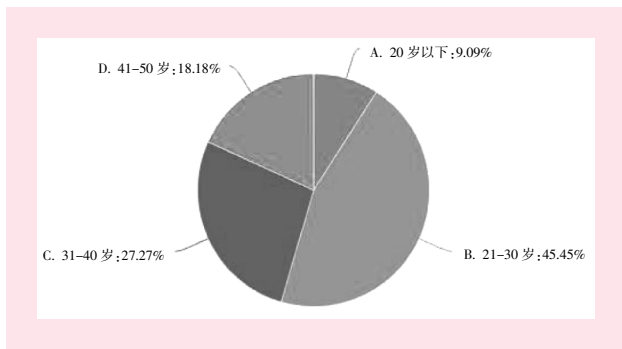


图 1 调查对象的年龄结构

增加了住户之间的矛盾冲突,给社区居民的出行造成不便;而卖小吃的临时摊位则是占据在道路一侧,活动时间自由,居民购买小吃时都聚集在摊点旁,也阻挡了道路畅通。

另外,55.25%的被调查者认为社区内车位很少有被小区外人员占用的情况,居民普遍在访谈中表示关山社区对本社区内的车位管理比较严格,外来车辆在关山社区内停放是按 3 元/小时收费的。居民反映该社区车辆本来就多,收费也是为了方便管理,如果不对外来车辆收费,那么小区很可能变成停车场,社区是为了对小区公共区域进行保护才进行的收费。

#### 2.关山社区周边城市交通现状

调查表明 81.82%的被调查者认为关山社区周边的城市交通存在堵塞状况,使其出行难,调查小组在实地考察时发现由于关山社区周边的关山大道,民族大道平时车流量较大,在上下班的高峰时段车流量大大增加,道路的支干分流不能满足车流量的需求导致这两条大道在这个时间段经常处于拥堵状态,整条大道上的车辆行进缓慢,这给居民的普通出行造成较大的困扰。

图 3 表明机动车横冲直撞、逆行行驶两种不良现象对关山社区交通的影响度最高,居民表示关山社区地处光谷附近,光谷集聚购物、娱乐中心,公交站,地铁站于一体,人流量、车流量巨大,来去的机动

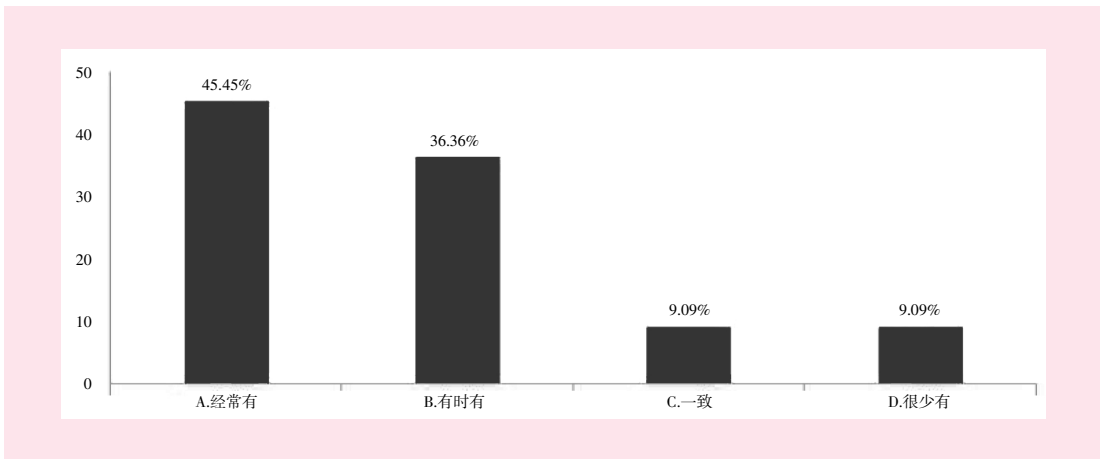


图 2 关山社区内道路被汽车或者临时摊位挤占的状况

车尤其多，很多机动车驾驶者在经过这一段时为了避免拥堵，花费时间等待，往往会不遵守交通规则横冲直撞或者逆行行驶，给他们出行造成不便。

由图 4 可知，90.91%的被调查者认为在交通安全方面，关山社区应重点关注的项目是路口安全，63.64%的被调查者则认为应该关注行人安全”、“标志、标识、警示”，调查小组在实地考察时发现关山社区的路口经常存在行人和车辆抢道的现象，存在较大的安全隐患，行人的出行安全得不到保障，另外，在社区周围行人较多的路旁以及岔路口都没有发现

减速慢行的标志，在社区内居民楼前的路旁也缺少这样的标识。

3.居民对开放式小区的偏好程度

由图 5 可知 90.91%的被调查者认为封闭式小区的优点是方便治安管理和较少交通干扰，81.82%的被调查者认为可以维护环境绿化、配套设施，景观等独享，81.82%的被调查者认为封闭式管理手段对于保障关山社区安全有帮助，另外 63.64%的被调查者认为封闭式小区更适合居住，仅有 27.27%的被调查者选择开放式小区，通过对居民进行访谈发现关

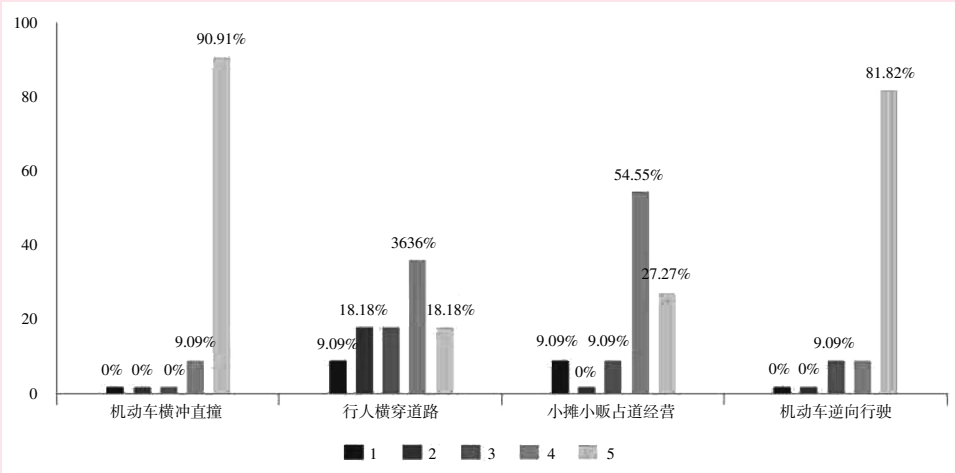


图 3 不良现象对关山社区交通的影响度

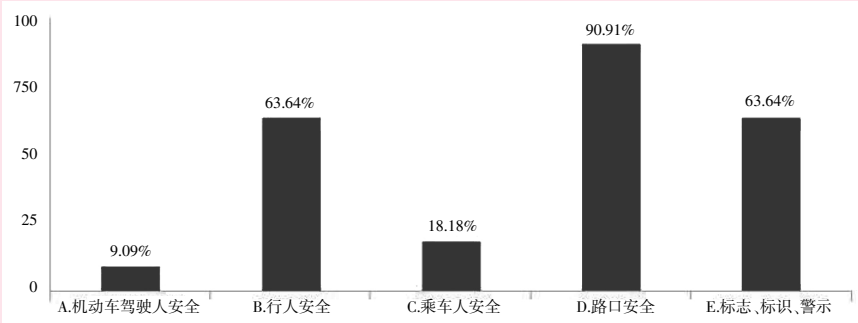


图 4 关山社区在交通安全方面应重点关注的项目

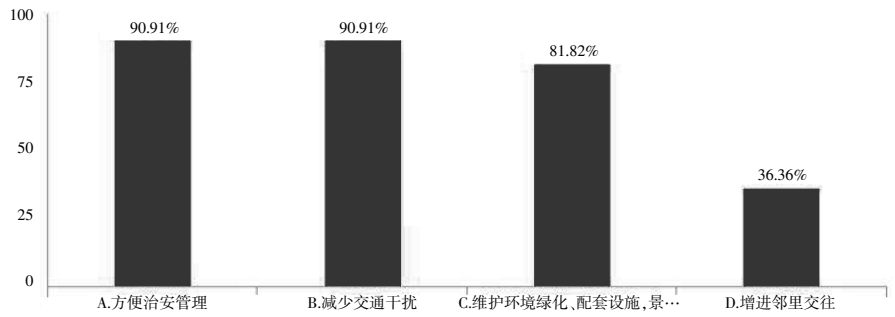


图 5 关山社区居民认可的封闭式小区优点

山社区居民比较倾向于封闭式小区，他们的居住习惯令他们觉得生活在封闭式社区更自在，这样在社区内部活动使他们更有归属感和安全感，调查小组也与关山社区的物业管理者进行了交谈，他们认为相比开放式社区，封闭式社区显然方便治安管理，有利于邻里来往，社区内部道路主要供社区内部车辆行驶，有效减少了交通干扰，对社区内部居民的安全有所保障；同时，也有利于维护社区内部绿化、配套设施及景观的完整性。

#### 4.居民对相关政策的态度

调查结果表明 81.82% 的被调查者不了解“社区内部道路公共化”的含义，72.27% 的被调查者表示不看好相关政策的实施前景，仅有 36.63% 的被调查者认为推行社区内部道路公共化在 10 年以内能实现，此外 93.87% 的被调查者表示不愿意关山社区实现内部道路公共化，调查小组在访谈中发现关山社区居民对社区内部道路公共化的概念非常陌生，居民经常直接反问调查员，道路公共化含义是不是任何车辆都可以在社区内行驶，甚至有部分居民在交谈过程中情绪激动，认为相关政策没有保障社区居民的合法权益。

图 6 表明 90.91% 的被调查者不同意关山社区实现内部道路公共化的理由是车辆穿梭导致安全事故上升和带来噪音污染，72.73% 的被调查者认为会

降低社区环境质量，54.55% 的被调查者则认为会导致偷盗事件上升；访谈中社区居民普遍担忧实施社区内部道路公共化会给自己的日常活动带来负面影响：诸如社区开放使社区偷盗事件增加，社区车流量增加带来安全隐患，车辆和行人抢道造成交通事故，社区原有绿化被割裂等顾虑。

然而，54.55% 的被调查者表示在机关大院率先打开的情况下会接受关山社区实施内部道路公共化，63.64% 的被调查者选在有章可循、配套设施到位时赞成逐步打开封闭式住宅小区，调查小组通过访谈发现居民普遍不想做第一个“吃螃蟹”的人，他们认为至少关山社区不应该做第一批开放的小区，而这项政策确实应该试点先行，可以先开放机关大院，观察开放效果，树立典型，他们才会考虑自己社区是否适合开放；另外国家只是在出台文件中提到要实行社区内部道路公共化，但是如何保障居民权益，做好配套设施，国家并没有出台文件进行说明，如何保障自身权益是目前社区居民尤为关心的。

#### 5.实行社区内部道路公共化的可行性

调查过程中 93.83% 的被调查者对关山社区实施内部道路公共化担心的是安全、噪音问题，72.73% 的被调查者担心停车问题，63.64% 的被调查者则表示担心卫生问题，由图 7 可知 81.82% 的被调查者认为如果关山社区实施内部道路公共化，社区警力最

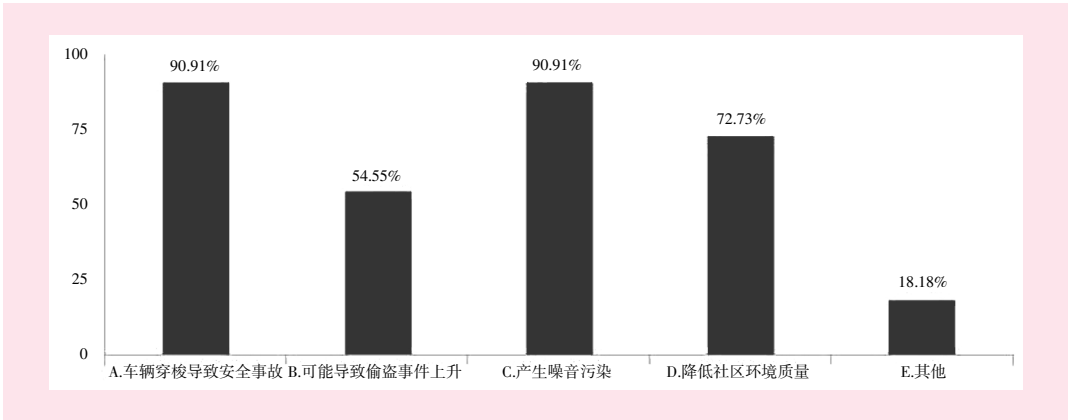


图 6 居民不同意关山社区实现内部道路公共化的理由

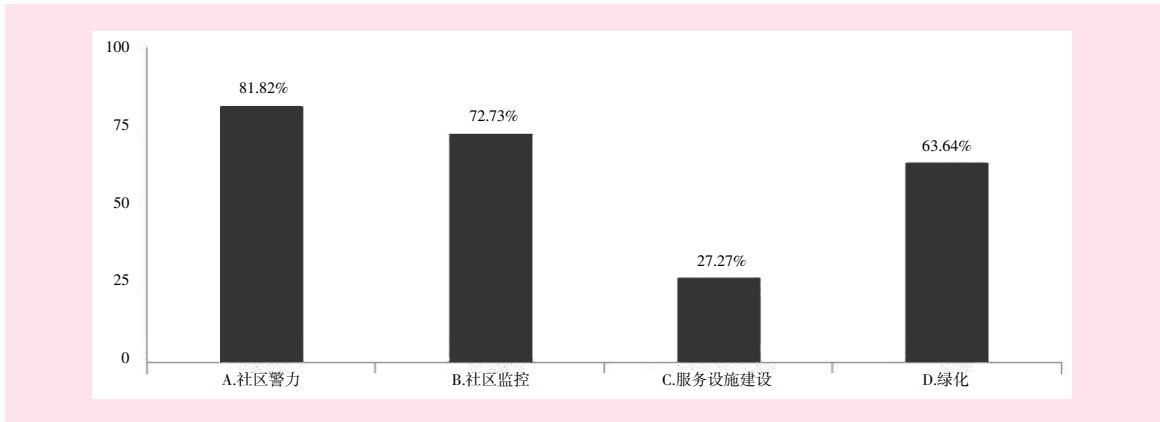


图 7 居民认为关山社区应加强的项目



需要加强,72.73%的被调查者认为社区监控应加强,63.64%的被调查者则认为应加强绿化;部分社区居民在访谈中表示自己对内部道路公共化尤为担心的是自己出行的安全问题以及往来车辆的噪音污染,也担心外来车辆在社区内任意停车,随意乱扔垃圾,社区的日常卫生难以维持等问题,他们认为要实施内部道路公共化,现有的社区管理力度是远远不够的,还应当加强社区警力部署,在社区内部的交叉路口设置监控,搞好社区卫生和绿化等。

由图8可知90.91%的被调查者认为关山社区内部道路公共化应该带来出门方便,81.82%的被调查者认为会带来停车便利,72.73%的被调查者则认为社区会与商业综合体相结合,63.64%的被调查者认为会带来日常生活便利;访谈中居民大多希望社区内部道路公共化能够带来双赢的局面,不仅可以缓解社区周边的交通压力,也能给他们带来好处:使他们出门、停车更加便利,自己所在社区与商业综合体结合更紧密,购物、出行需求得到满足,带来日常生活便利。

由图9可知,90.01%的被调查者认为应该保障业主的共有权益,“新建小区不封闭,已建小区逐步打开”的做法才能推行,81.82%的被调查者则认为应该保障周边有公共绿地,公园等配套设施和公共安全,完善监控系统和照明系统,63.64%的被调查者认为明确规定车辆通过窄密道路时的车速是必要的,

访谈中居民表示政府要想推行社区内部道路公共化首先应当保障他们作为业主的共有权益,让他们没有后顾之忧,还应该增加社区内的监控、照明系统,保障他们的出行安全,有效控制社区道路公共化可能带来的偷盗隐患,此外社区内的绿化也必须要到位,不能被割裂,尽量要将社区内部道路公共化给他们带来的负面影响降到最低才行。

### 三、总结

结合调查数据与访谈相结合,调查小组总结了关山社区居民的相关需求如下:

1.关山社区居民普遍比较关注路口安全和行人安全,因此要实现社区内部道路公共化必须要保障路口和行人安全,应当在社区周边和社区内部设置相应的标志、标识和警示,从而更好的提示行人注意来往车辆,在经过路口时遵守相关交通规则,做到安全出行。

2.社区居民对社区内部道路公共化的概念陌生,应该在社区内部定期组织社区交通讲座,通过报刊、电视、广播等传媒工具,让社区居民意识到社区交通在城市微循环中的重要地位,懂得实施社区内部道路公共化对缓解交通拥堵,完善交通网布局等带来的巨大成效,从而逐步改变居民的理念。维护好社区内部秩序,居委会定期组织志愿者在社区内及四周维护社区秩序。

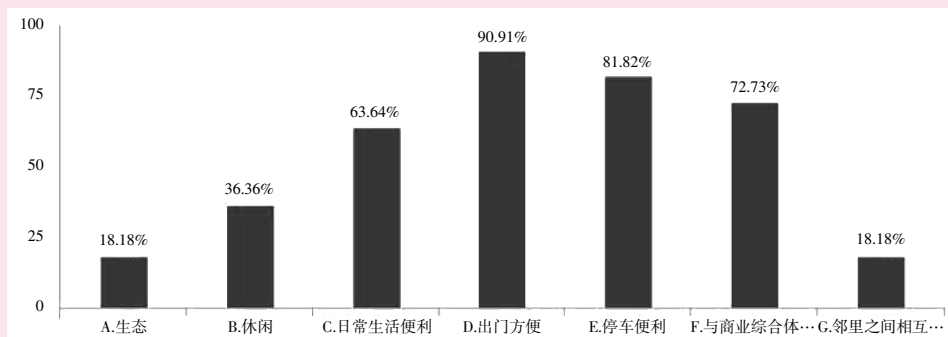


图8 居民希望关山社区内部道路公共化应该带来的便利条件

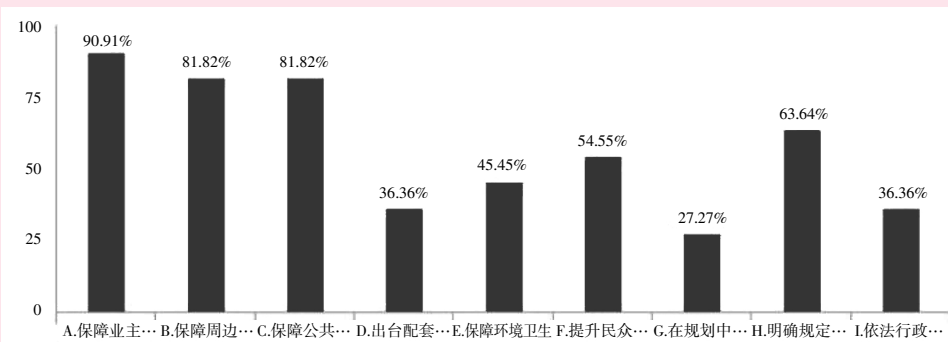


图9 推行新建小区不封闭,已建小区逐步打开所需的政策保障

3.信息公开,完善社区内部道路公共化的进度条。政府应该制定完善的社区内部道路公共化的相关政策并落实到位,推行试点先行,成功实施后将其做为标杆在全国范围内宣传,让居民了解政府推进社区内部道路公共化的进程,让居民自觉参与到信息管理中来。

4.要顺利推行社区内部道路公共化的实施,必须加强社区警力部署,在社区内部的交叉路口设置监控,从而为居民出行增添保障,同时给予社区居民相应的经济补偿,例如垫付物业管理费、垃圾清理费等,减少居民的顾虑,保证社区周边有公共绿地、公园等配套设施,方便居民自由活动,提升民众素质,培养车让人等良好的城市居民生活习惯。

#### 参考文献:

- [1] 左娅.中共中央 国务院印发《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》[N]. 人民日报,2016-02-22

(06).

- [2] 戴欣,周传斌,王如松,等.城市社区尺度的生态交通评价指标[J].生态学报,2011,(10).
- [3] 车铭哲.浅析社区静态交通问题——重庆市沙坪坝区金沙港湾社区停车问题调研分析[J].重庆建筑,2013,(02).
- [4] 刘朝.城市社区道路系统的立体化设计[J].洛阳师范学院学报,2009,(12).
- [5] 张翔.大型居住社区交通规划研究——以上海市嘉定黄渡大型居住社区交通规划为例 [J]. 交通与运输,2013,(05).
- [6] 王燕,康睿,张卫东.开放式社区交通微循环体系规划与运营[J].城市交通,2012,(04).
- [7] 李作志,李向波,蒋宗文.居民感知的城市和谐模型研究——以天津为例[J].中国人口·资源与环境,2013,(10).
- [8] 杨建,王晓川.绵阳:社区“交通自治”破解拥堵难题[J].道路交通管理,2012,(08).

[责任编辑:张磊]

## A Study on the Residents' Willingness of Publicity in Communities——A Case Study of Guanshan Community in Wuhan

Li Xue

(School of Public Administration,Zhongnan University of Economics and Law,Wuhan430073,China)

**Abstract:** The results of the questionnaire survey and field interview on the residents' willingness of the public roads in Guanshan community in Wuhan show that there are many objections to the internal road publicization of the residents in Guanshan community, which mainly brings about noise pollution and increased safety accidents, theft, and reduce community environmental quality. Suggestions for these issues: Set up appropriate warning signs within the community; organize community traffic seminars regularly through the media, such as newspapers, television, radio and other media tools. The neighborhood committees regularly organize volunteers to maintain order within the community. The government should improve the policy of the road in community and the implementation of the pilot first; strengthen the deployment of community police, set up monitors at the crossroads, give the community residents a certain amount of economic compensation.

**Key words:** community road; internal road public; residents' willingness