

以人为本的城市社区人居环境治理路径研究

吴帛蓉

华东交通大学马克思主义学院, 江西南昌, 中国

【摘要】如今伴随着城市化进程加快, 各种城市社区人居环境问题日益突出, 以人为本理念为导向, 做好社区人居环境治理是当前工作的重点。本文通过调查研究发现南昌市 A 社区存在的人居环境问题主要集中在公共设施无法满足居民需要、绿化满意度低、交通出行不便利等问题, 归根结底是因为治理机制不健全、资源配置不合理、居民参与不足以及缺乏技术支持。据此提出以居民需求为导向的治理路径: 强化公共设施需求调研与监督, 构建绿化居民参与共建模式, 优化交通接驳系统与绿色出行管理。研究为解决上述类型的城市社区人居环境问题提供理论与实践参考。

【关键词】以人为本; 城市社区; 人居环境; 治理路径; 居民参与

1. 引言

我国城市化快速发展下, 城市社区人居环境问题日趋严峻, 影响着人们的生活质量及城市的可持续发展。以人为本的执政理念要求把人民对美好生活的向往作为城市治理的落脚点、立足点, 切实提升城市社区人居环境水平。在满足人民群众美好生活的需要背景下, 如何做好城市社区人居环境治理, 提高人民群众生活质量成为当下急需解决的问题。

南昌市作为江西省省会城市, 其社区人居环境治理面临着与全国其他城市相似的挑战, 同时也具有地域特色。本文以南昌市 A 社区为例, 从以人为本视角探讨城市社区人居环境治理的现状和问题, 并给出相应的解决路径。经过对 A 的社区调研与分析后发现: 发现 A 社区在公共设施建设、社区绿化建设和交通出行建设等方面存在明显不足, 这些问题直接影响了居民的生活满意度和社区整体环境质量[1]。本研究旨在通过深入分析 A 社区人居环境治理中存在的问题, 为城市社区人居环境治理提供一定的理论参考和现实指导意义, 有助于更好促进我国构建宜居、宜业、宜乐的城市社区环境[2]。

2. A 社区人居环境治理现状与调研方法

2.1 A 社区基本概况

南昌市 A 社区地处城市核心区域, 总占地面积约 2.3 万平方米, 常住人口 2800 人, 是一个集住宅、商业、休闲等多元功能于一体的综合性社区。社区内建筑类型多样, 既有早期建设的住宅楼, 也有近年新建的商用建筑, 多种类型的结合, 加大了人居环境治

理难度。

2.2 调研方法与数据收集

本研究采用问卷调查和数据分析相结合的方法, 以南昌市 A 社区的居民和社区工作人员为调查对象, 在社区内进行实地问卷发放。调研共发放问卷 140 份, 回收有效问卷共 136 份, 有效回收率 97%。在评估问卷有效性后, 研究小组成员对调查问卷的数据进行了整理和归纳, 为分析 A 社区人居环境治理路径存在的问题提供了数据支撑。

问卷调查中对社区公共设施、社区绿化建设、社区交通出行方式三个方面进行了调研, 分别为各项指标编制相应的分级量表。同时, 问卷调查设开放式问题, 就居民对社区人居环境的意见及建议采取开放性收集。

2.3 调研样本特征

此次研究调查的对象构成基本上代表了 A 社区的总体情况。年龄段中 18-30 岁的占 25%, 31-45 岁占 35%, 46-60 岁占 28%, 60 岁以上的有 12%, 从业结构中企业职工占 40%, 参公单位职工占 10%, 自由职业占 25%, 退休的占 15%, 其他行业占 10%, 从入住年限上来说住不到三年的占 30%, 住了三到十年的有 45%, 超过十年的占 25%。样本构成较为合理, 能够反映 A 社区居民的整体情况, 为研究结论的普适性提供了保障。

3. A 社区人居环境治理存在的主要问题

3.1 社区公共设施建设与居民需求不匹配

3.1.1 问题表现与数据支撑

对 A 社区居民开展问卷调查显示, 社区公共设施建设与居民的实际需要存在差距大、不匹配问题, 从表 1 可以看出, 居民对公共

设施的评价有较大差异，其中认为“非常好”的为14%，认为“好”的为20%，认为“一般”的为34%，认为“差”的为32%，超过三分之二（66%）的居民对社区公共设施持中立或者否定态度，说明社区公共设施明显不足。

表 1.对社区建设公共设施的评价

类别	非常好	好	一般	差
评价	14%	20%	34%	32%

就垃圾分类与循环利用来说，也存在一些问题。如表 2 所示，60%的被访者表示自己所在的社区每月会进行 2~4 次垃圾分类与循环利用的宣传工作，10%的被访者表示每月会进行 5~7 次宣传工作，还有 30%的被访者认为自己所在的社区每月只会有一次及以下的宣传工作，说明 A 社区进行垃圾分类与循环利用的宣传工作次数较少，宣传力度还不够。

表 2.推广垃圾分类和循环利用

类别	每月 1 次及以下	每月 2-4 次	每月 5-7 次	每月 7 次以上
评价	30%	60%	10%	0%

其中排水系统维护问题较为严重，从表 3 数据来看，有 70%的受访者表示小区排水系统的修建是每年修一次，20%的人表示每年 2 次，只有 10%的认为每年不少于 2 次。这种低频率的维护难以保障排水系统的正常运行，尤其在雨季可能导致积水问题，进而影响到居民的日常生活。

表 3.排水系统修建

类别	每年 0 次	每年 1 次	每年 2 次	每年 2 次及以上
评价	0%	70%	20%	10%

3.1.2 问题成因分析

A 社区公共设施建设与居民需求不匹配问题存在三个主要原因：

一是规划阶段对社区公共设施建设未能对居民多元化需求进行充分调研和统筹考虑。调研中发现，A 社区在规划建设时主要采用“自上而下”的模式，居民参与度低，导致公共设施建设无法精准响应居民的实际生活需求[3]。例如，刚需的养老、托育、医疗设施缺位，却建了闲置的大型文化中心，便民菜场、药店等配套存在空白，垃圾分类设施配置不足难推广等问题，都是由于规划初期缺乏对居民需求的深入了解造成的。

其次，公共设施建设质量参差不齐。大

约有 14%的居民认为公共设施建得“非常好”，但也有相当多的居民（32%）认为“差”，这种评价的分化反映了社区公共设施建设质量的不均衡问题。部分设施质量较好，而另一部分设施则存在明显缺陷，这种不均衡状态影响了社区居民对区域公共设施的整体评价[4]。

最后，公共设施后期的维护与管理也是产生此类问题的原因之一。对于现状中存在的社区内排水系统、部分公共设施存在修缮不及时等不利情况，致使居民的生活质量受到了影响。

3.2 社区绿化建设未能有效提升居民满意度

3.2.1 问题表现与数据支撑

A 社区的绿化建设是人居环境治理工作中的弱项。从表 4 调查结果可以看出，A 社区居民对增加绿地面积认可度不高，只有 10%的人认为“非常好”，25%的人认为“好”，40%的人认为“一般”，而有 35%的人认为“差”，近七成（75%）的人群持中间甚至否定的态度，也就是说没有做到符合群众的预期。

表 4.对增加绿地面积的认可度

类别	非常好	好	一般	差
评价	10%	25%	40%	35%

社区微型公园、林荫步道建设满意度不高，表 5 显示“非常满意”仅为 15%，表示“满意”的为 20%，认为“一般”的占到 30%，认为“差”的达 45%，意味着将近一半的群众对于社会公园和林荫步道建设是持否定态度的，说明其实际规划和建设并没有达到群众的要求和期望。

表 5.对社区公园和林荫步行道的建设评价

类别	非常满意	满意	一般	差
评价	15%	20%	30%	45%

3.2.2 问题成因分析

A 社区绿化建设居民整体满意度不高的主要原因可从绿化设计、居民参与、管理维护等多个维度进行分析。

首先，绿化设计缺乏科学性和多样性。A 社区绿化没有做到因地制宜地因植被类型单薄、布局分散、缺少层次感，无法满足居民休闲、社交、运动等复合性的要求，其绿化的类型主要为草坪及低矮灌木，高大乔木、花卉、乔木、乔灌木混合搭配少，既无较强的遮荫效果，又无较强的景观层次美感，达不到植物类型的多样性。人为造成的这样单

一化的设计,从而导致居民对绿化设计的功用价值及观赏性均不大认可。

其次,居民的积极性不高是绿化建设工作成效差的重要原因。在绿化规划、建设中,A社区没有建立起一个让居民可以积极参与进来的平台,社区绿化大多采用“自上而下”形式开展,很少征求居民意见,直接导致社区内的绿化项目和居民的需求并不相符[5]。再加上居民对于绿化缺乏认同感及责任感,有些居民还会去破坏绿化带,使得本就处于较差状态下的绿化带环境更加恶化了。

最后,管理不善也是造成绿化质量低下的原因之一:A社区没有专业的绿化管理队伍,由于工作人员的技术水平有限,因养护不够到位、修枝频率不够高以及设备的维护不及时等因素,很多社区的绿地不但不能起到一定的生态功能,而且在景观效果上也有一定缺陷[6]。

3.3 社区交通出行设施的现存短板与不足

3.3.1 问题表现与数据支撑

A社区在交通和出行方面存在明显的不完善问题,由表6可知,有10%的居民选择“非常满意”,20%的居民选择“满意”,40%的居民选择“一般”,还有30%的居民选择“不满意”。由此可以看出,在交通出行建设过程中,有七成(70%)的居民是对中立态度或者是持否定态度的,这就说明了该社区并没有完全实现便捷化、绿色化出行建设。

表6.社区交通出行建设的评价

类别	非常满意	满意	一般	不满意
评价	10%	20%	40%	30%

绿色出行单车引进情况也存在一些问题。根据表7的数据:①认为扫码消费价格高的居民占40%,认为停车不方便的占30%,认为车辆损坏多的占20%,还有10%的人有其他的建议。因此,可以看出,社区引进了绿色出行单车,但是价格高、停车不便利和车子损毁较多等问题影响到了居民们的正常出行。

表7.社区绿色出行单车引进

类别	扫码消费价格高	停车不方便	损坏较多	其他
评价	40%	30%	20%	10%

3.3.2 问题成因分析

A社区交通和出行建设不够完善的原因是:

一方面,社区与公共交通连接不够便捷,导致老百姓出行难问题,在调查中发现A社区规划阶段未与交通部门协同对接,社区距离最近的地铁站约1.8公里,最近的公交站距离社区出入口800米,且仅有1条公交线路,发车间隔长达30分钟,居民前往地铁站需步行半小时左右,“最后一公里”出行难题突出。

另一方面,绿色出行系统不健全是另一重要因素。A社区在绿色出行建设方面虽然有所投入,但系统性和完整性不足。例如,小区现有规划宽阔的社区主干道(双向4车道),满足机动车快速通行需求,但未考虑居民步行、非机动车出行的安全,以及缺乏必要的遮阳和休息设施,这些因素都降低了居民选择绿色出行的意愿。同时,引进绿色单车的管理也存在问题,车辆损坏率高、停车区域规划不合理、使用价格偏高等,都影响了社区出行系统的整体效能。

4.以人为视角下的治理路径建议

4.1 强化以需求为导向的公共设施建设

4.1.1 建立居民需求调研机制

A社区应该建立常态化的居民需求调研机制,让公共设施建设更接地气、更合民意,可采取的具体措施包括:一是要开展好常态化、制度化、精细化的居民需求问卷调查,按季开展一次;二是要健全完善居民议事会制度,定期召开居民议事会,了解掌握群众对公共设施建设的态度和想法,及时听取群众意见;三是要进一步畅通渠道,搭建网络服务平台,实时搜集社情民意。通过这些措施,保证居民的实际需求能够在公共基础设施建设中得到真实体现。

4.1.2 优化公共设施布局与质量

A社区要根据本小区的居民需求调研结果,改善社区的公共服务设施,既要有合理的布局也要注重服务的质量,从设施布局来说应均衡分布、重点覆盖;从设置数量来说,应满足大家的日常所需,如人流量大的地方可以适当多一些如健身器材、休息椅等供小区居民使用。

针对设施质量,需要制定严格的质量控制,保证新建设施质量达标;对现有设施则应定期做好维护更新,及时更换维修破损设备,尽量增加使用年限。在注重满足使用功能的同时,还应当尽量做到符合大众审美要求,综合提升整个小区环境品质[7]。

4.1.3 建立居民监督与反馈机制

A社区要建立居民监督和反馈机制，监督好公共设施的建设及管理工作。可以成立居民监督小组，定期对公共设施使用情况进行监督检查。建立设施损坏上报以及设施维修工作制度，如果群众发现有设施损毁，可以通过手机APP或微信等平台及时向有关方面报告，管理部门应当根据情况及时作出答复。此外，社区要按时按量地向群众公示公共设施维修改造的工作情况，接受群众的监督[8]。

以上做法可保证公共设施建设及管理工是透明、公正、公开的，增加群众参与到社区管理之中来，并能及时地找到存在问题的地方并解决问题，让公共设施更多更好地为居民服务。

4.2 构建居民参与的绿化建设模式

4.2.1 加强居民参与绿化规划与设计

A社区要增加居民的参与，让居民参与到绿化的规划设计当中来，使绿化建设更贴合居民实际生活，具体可以从以下几个方面着手：一是组织开展绿化规划设计居民参与式工作坊，在绿化规划环节邀请居民共同开展绿化方案的设计；二是建立绿化设计方案公示制度，广泛征求居民意见；三是组建居民绿化顾问组，长期跟进绿化建设并提出意见与建议。

采取以上方式，做到绿化工作真真正正地符合当地百姓的愿望和要求，避免因脱离群众、搞“自上而下”而出现的现象；另一方面也因为民众参与了规划建设工，增加了他们对于此项工作的认同感和责任感，减少了盲目毁绿的情况发生[9]。

4.2.2 注重绿化功能复合化设计

A社区绿化要注重功能性复合设计，满足居民多层次的生活需求，通过建设儿童乐园、健身、社交的多功能绿地区域，将绿化建设与居民生活深度融合；增加乔木、灌木、花卉等植物种类搭配，打造多层次植物景观效果；着重强调绿地美与用的结合，在使用功能得到满足的同时使社区环境更具品质[10]。

绿化要体现出不同群体的需求差异，在绿化的设计当中，为老人设路无障碍通道和休息的椅凳；为孩子设置安全有趣味性的娱乐设施；为年轻人布置好运动场所和交往交流的地方，绿化的设计就达到了效果。

4.2.3 建立绿化共建共管机制

A社区要建立绿化共建共管的运行机制，引导居民主动参与绿化建设、管护工作。主

要通过组织居民参与认养绿地活动，鼓励居民或者家庭认领社区内部分绿地，承担日常管护任务；组织居民参与绿化植树造林等活动，提高居民的家园归属感，成立绿化志愿者队伍，定期举办绿化管护技能学习活动，提高群众的绿化管护能力。

采取这样的办法，一方面，提高绿化养护水平，提升居民社区归属感和责任感，实现“人人参与、人人尽责、人人共享”，降低绿化养护成本；另一方面可以推进社区绿化环境可持续化发展[11]。

4.3 优化交通与出行建设

4.3.1 完善公共交通接驳系统

A社区要建立完善的公共交通接驳体系，疏通社区“最后一公里”的小动脉。重在改善社区存在的公共交通衔接“断点明显”问题，优化公交车站布局，保障能覆盖到社区出入主干道；与相关部门联系，把社区纳入城市公共交通网中，并且可以尝试将社区内路网建设打造成立体型公交接驳场站，增加社区可达性等。

4.3.2 优化绿色出行单车管理

A社区可优化绿色出行单车管理，使单车更易获得、使用更高效便捷，做法如下：设置共享单车停放区域，并保证居民停车便捷；适当降低单车价格，增加单车的使用率；加强对共享单车的维护管理，及时维修单车；设立单车智能调度系统，按需分配、调度单车。从而解决单车存在价格贵、停车难、损坏多的问题，提高使用单车的体验感，进而更好地推行绿色出行方式，减少机动车行驶使用量，提高社区生活环境质量。

4.3.3 改善慢行系统环境

A社区应该完善慢行系统的相关环境，便于行走或骑行，通过建造连续性、安全性的自行车道和步行道以及将慢行系统内建立需要的一些遮阳、休憩设施等方法来提升慢行系统的连通性和便捷性，并通过加强慢行系统的养护管理，保证及时修补破损、车辆挤占道路，排除障碍物等方式来进行改善[12]。

结合慢行系统的安全性、舒适性的要求，可以在交叉路口设置安全岛，并安装信号灯，保证行人安全；沿行道两侧种植绿化带，起到遮阳效果，并且起到美化的作用；考虑一些地方增设休闲座椅与饮水设施，供路人休息使用；并且这些都会影响到居民是否愿意步行或者骑行，所以应该尽量完善相关设施，让更多人乐意选用这类更环保的交通出行方

式。

5. 结论

本文以南昌市 A 社区为研究对象，系统探讨了以人为本视角下城市社区人居环境治理的路径。研究发现，当前社区人居环境存在公共设施供需失衡、绿化满意度不足及交通出行不便等核心问题，其根源在于治理机制不健全、资源配置不合理、居民参与度低及技术支撑薄弱。

针对上述问题，本文提出三大治理路径：一是构建以居民需求为导向的公共设施治理体系，通过强化需求调研、质量管控与监督反馈机制，提升设施供给精准度；二是创新居民参与式绿化共建模式，通过规划协同、功能复合化设计及共管机制，增强社区生态福祉；三是优化交通出行系统，通过完善公交接驳、规范单车管理及改善慢行环境，构建绿色出行网络。

研究证实，以人为本的治理路径能够有效破解社区人居环境治理困境，为同类城市社区提供可复制的实践经验。未来研究可进一步探索智慧化技术在社区治理中的应用，以及跨区域治理资源的协同配置问题，为城市人居环境可持续发展提供更深入的理论支撑。

参考文献

[1] 罗湖平, 李雅婷, 郑鹏, 等. 城市人居环境

整治满意度的空间特征及其形成机理[J]. 经济地理, 2025, 45 (08): 92-101.

[2] 朱思琪. 超大城市社区治理能力成熟度评价研究[D]. 中央财经大学, 2023.

[3] 魏昕彤. 城市社区的环境幸福感评价及幸福环境设计研究[D]. 哈尔滨工业大学, 2024.

[4] 贾佳. 城市人居环境质量对居民感知影响的分析框架、方法及实证研究[D]. 山东师范大学, 2024.

[5] 林超平. 福州高新区城市社区人居环境协同治理研究[D]. 福建农林大学, 2025.

[6] 陈利顶, 孙然好, 孔繁花等. 城市社区生态功能提升与智慧管理技术研发及示范[J]. 生态学报, 2025, 45 (10): 4591-4598.

[7] 孙涛, 刘世梅. 践行绿色建筑发展理念推进城市社区嵌入式服务设施工程建设[J]. 居业, 2025, (08): 249-251.

[8] 刘昉. 城市公共服务设施的全龄友好性评估与规划策略探索[D]. 北京建筑大学, 2023.

[9] 曾丽婷. 昆明城市社区空间韧性评价及提升策略研究[D]. 云南大学, 2023.

[10] 张慧慧. 基于山水城市理念下的社区景观设计[D]. 石家庄铁道大学, 2024.

[11] 黄之琪. 社会工作介入城市社区环境治理的机制优化[D]. 广东工业大学, 2024.

[12] 罗晓南. 城市社区绿道慢行空间景观设计研究[D]. 南京林业大学, 2025.