

生态城市

——人类理想居所及 实现途径



[德] 费林·加弗龙
[荷] 格·胡伊斯曼
[奥] 弗朗茨·斯卡拉

编著

李海龙

译

中国建筑工业出版社

生态城市

——人类理想居所及实现途径

[德] 费林·加弗龙
[荷] 格·胡伊斯曼 编著
[奥] 弗朗茨·斯卡拉
李海龙 译



中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01—2012—4626号

图书在版编目（CIP）数据

生态城市——人类理想居所及实现途径 /（德）加弗龙，（荷）胡伊斯曼，（奥）斯卡拉
编著；李海龙译. —北京：中国建筑工业出版社，2015.4

ISBN 978-7-112-17856-8

I. ①生… II. ①加… ②胡… ③斯… ④李… III. ①生态城市—城市建设—研究 IV. ①X21

中国版本图书馆CIP数据核字（2015）第042494号

The current publication combines the contents of the following two books;
Ecocity Book I : A Better place to live and Book II : How to Make It Happen.

Ecocity Book I : A Better place to Live and Book II : How to Make It Happen, Edited by Philine Gaffron, G  Huismans, Franz Skala. Copyright   2005, 2008 by Philine Gaffron, G  Huismans, Franz Skala.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without permission in writing from the publisher.

Reprinted in Chinese by China Architecture & Building Press

Translation Copyright   2016 China Architecture & Building Press

本书经作者授权我社翻译出版

责任编辑：吴宇江 率 琦

责任设计：董建平

责任校对：陈晶晶 赵 颖

生态城市——人类理想居所及实现途径

[德] 费林·加弗龙

[荷] 格·胡伊斯曼 编著

[奥] 弗朗茨·斯卡拉

李海龙 译

*

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

北京锋尚制版有限公司制版

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印刷

*

开本：787×1092毫米 1/16 印张：11 字数：197千字

2016年6月第1版 2016年6月第一次印刷

定价：78.00元

ISBN 978-7-112-17856-8

（26736）

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）

前言

以私家车为导向的城市蔓延在当今城市建设过程中持续发酵。这种模式占用大量土地，增大交通流量，导致有限化石燃料的巨大耗费，产生污染，从而危害环境和人类健康。

与这种发展趋势相反，生态城市由结构紧凑、行人为本、功能混合的住区组成。这些住区形成一个多中心、公共交通导向的城市体系。同时，生态城市以设计优良的综合绿地和文化遗产为公共场所，是一个宜居宜业之所。

生态城市的可持续发展、资源节约和宜居社区为居民健康、安全和福祉提供了许多益处，从而增强了人们对属于“他们的”生态城市的认同感。

本书为欧盟资助项目“生态城市——面向可持续交通的城市发展合理格局”的总结，也是欧洲生态城市土地利用与交通研究（LUTR）集成项目研究成果的手册之一。这个项目由12个可持续城市交通、土地利用前瞻性和环境问题的研究项目共同组成，其目标是制定城市可持续发展战略方针和研究建立城市规划方法，促进城市可持续发展。

本项目对7个欧洲城市示范居住区进行了规划建设研究，并阐述了与这一过程相关的原则和7个示范区的具体情况。结果表明这些城市住区为人们提供了一个更宜居的地方。

生态城市的所有参与者——政府、企业和居民——实际上都受益于生态城市的宜居环境（有吸引力、安静、安全和健康）和较低成本（如用于基础设施投资）。生态城市也对特殊群体具有重要意义：例如，生态城市惠及步行及骑自行车者、儿童、老人及残疾人士，从而增加便捷性和可达性。

生态城市规划的复杂过程要求采取综合的办法才能取得成功。对于适合生态城市的城市规划模式，要考虑的主要问题是：选址、生活方式、交通基础设施和能源系统。而生态城市得以实现的重要前提在于诸多受益者之间的有效沟通与合理的规划过程。

《生态城市——人类理想居所及实现途径》由费林·加弗龙、格·胡伊斯曼和弗朗茨·斯卡拉编著，参与供稿者有：Rolf Messerschmidt, Calos Verdaguer, Jan Kunz, Rainer Mayerhofer, Csaba Koren, Kari Rauhala, Peter Rakšányi, Francesca Sartogo。本书以图文并茂的形式介绍了生态城市发展概念和相关研究进展，包括生态城市的简介和定义；生态城市的总体目标、愿景和规划建设要素；生态城市的优势和成功经验；生态城市的发展指南；生态城市的规划过程、技术和工具；生态城市的经验借鉴，并阐述了7个案例区域的具体做法以及通过本项目取得的经验和主要结论。

本书兼具科普性和专业性，是生态城市研究和规划建设方面可读性较强和读者群较广的出版物。

目 录

前言

第1章	绪论	1
1.1	背景	1
1.2	定义	4
1.2.1	可持续发展	4
1.2.2	可持续交通和可达性	6
1.2.3	生态城市	7
第2章	生态城市发展目标	9
2.1	生态城市总体目标	9
2.2	生态城市愿景	10
2.2.1	有益于生态城市愿景形成的规划理念	10
2.2.2	生态城市特征	12
2.3	生态城市规划和开发涉及的要素	14
2.4	生态城市的具体目标	15
2.4.1	（区域和城市）环境目标	15
2.4.2	城市格局目标	17
2.4.3	交通目标	21
2.4.4	能量和物质流目标	25
2.4.5	社会经济目标	28
第3章	生态城市优势和成功经验	31
3.1	生态城市的优势	31
3.1.1	宜居优势	31
3.1.2	成本优势	32
3.1.3	环境优势	33
3.1.4	交通优势	34

3.2	生态城市规划的经验	35
3.2.1	障碍及成功因素	35
3.2.2	规划作为一个学习过程	36
第4章	生态城市发展指南	38
4.1	城市可持续发展规划策略	38
4.1.1	流程、边界和生态设计模型	38
4.1.2	三步走策略	40
4.1.3	社区参与	41
4.2	城市街区层面的生态城市规划指南	41
4.2.1	城市格局	42
4.2.2	交通	46
4.2.3	能量流和物质流	49
4.2.4	社会经济问题	52
第5章	生态城市规划过程	56
5.1	城市发展的循环过程	56
5.2	生态城市建设的集成规划方法	58
5.3	生态城市建设的公众参与	59
5.4	生态城市建设的监测和评估	60
第6章	生态城市规划技术	62
6.1	生态城市的基础知识	62
6.2	其他基本技术	64
6.2.1	环境最优化方法	64
6.2.2	欧洲认知情景工作坊	65
6.3	集成规划技术	65
6.3.1	跨学科规划团队	66
6.3.2	循环研讨过程	66
6.3.3	自下而上的设计	67
6.4	优化技术	67
6.4.1	叠加技术	67
6.4.2	情景规划	68
6.5	公众参与技术	68
6.5.1	社区委员会	69
6.5.2	社区规划活动	69
6.5.3	社区信息工具	70

6.6 生态城市咨询策略	71
第7章 生态城市规划工具	73
7.1 生态城市项目使用的工具	73
7.1.1 本地交通绩效	73
7.1.2 NetzWerkZeug	74
7.1.3 能源生物气候计算和模拟工具	74
7.2 生态城市项目开展过程开发的工具	76
7.2.1 生态城市目标和措施清单	76
7.2.2 生态城市—相互关系的形象化	87
7.2.3 生态城市—自评估表	90
7.2.4 生态城市—评价方案	92
第8章 生态城市典型案例	97
8.1 巴特伊施尔生态城	97
8.1.1 概述	97
8.1.2 项目介绍	98
8.1.3 项目成果—关键要素	104
8.2 巴塞罗那特里尼特诺瓦生态城	105
8.2.1 概述	105
8.2.2 项目介绍	106
8.2.3 项目成果—关键要素	110
8.3 杰尔生态城	111
8.3.1 概述	111
8.3.2 项目介绍	112
8.3.3 项目成果—关键要素	117
8.4 坦佩雷·维累斯生态城	117
8.4.1 概况	117
8.4.2 项目介绍	117
8.4.3 项目成果—关键要素	123
8.5 特尔纳瓦生态城	124
8.5.1 概况	124
8.5.2 项目介绍	124
8.5.3 项目成果—关键要素	129
8.6 蒂宾根生态城	130
8.6.1 概述	130

8.6.2	项目介绍	130
8.6.3	项目成果—关键要素	134
8.7	温贝尔蒂德生态城	135
8.7.1	概况	135
8.7.2	项目介绍	136
8.7.3	项目成果—关键要素	142
第9章	生态城市案例的经验借鉴	143
9.1	生态城市: 理想居所的愿景和挑战	143
9.2	生态城市区位概念的事前评估	145
9.2.1	预执行情况的评价	145
9.2.2	评估工具	145
9.2.3	评价结果	146
9.3	专题领域总结	148
9.3.1	城市格局	148
9.3.2	交通	149
9.3.3	能源	150
9.3.4	物质流	151
9.3.5	社会—经济	152
9.4	城市可持续发展的障碍和积极因素	153
9.4.1	城市可持续发展的障碍因素	153
9.4.2	城市可持续发展的积极因素	155
	推荐阅读文献	157
	参考文献	161
	生态城市项目团队	167

第1章 绪论

1.1 背景

根据欧洲共同体委员会编制的“欧盟城市可持续发展：行动框架”表明，“欧盟大约有20%的人居住在25万以上人口的大城市，20%的人居住在5万~25万人口的中等城市，此外有40%的人居住在1万~5万人口的小城镇”[欧洲共同体委员会，1998，P2]。这表明80%的欧洲人口居住在城市，其中大部分人居住在中小城市或小城镇。

虽然住区可持续发展的理念在理论和实践层面都已得到普遍认可，但近几十年城市增长模式往往和这种理念相矛盾。比如城市郊区化产生了空间分散、功能隔离的居住区结构，在城镇周围呈带状的无序扩展，而曾经拥挤的老城区人口在不断下降。目前这种趋势仍在继续，导致交通量不断增大，环境压力不断增强（如废气排放导致的空气污染或因二氧化碳排放引起的气候问题），因此许多旨在促进可持续交通发展的措施成效大打折扣。

这种增长模式也使本应为子孙后代保留的资源（如能源和土地资源）处于过度开发状态。无序的城市扩张消耗了大量的土地、能源，特别是交通能耗持续增加。环境，作为子孙后代生存的基础和人类健康和整体生存质量根本，由于资源过度开发被破坏。

针对这种趋势，欧盟委员会提出了发展可持续住区和改善城市环境的目标，称之为“支持多中心、均衡的城镇体系，推进资源节约型住区格局，最大限度地减少土地和城市扩张”[欧洲共同体委员会，1998，P6-15]。

这种模式在与欧洲共同体委员会的沟通中得到进一步阐释，“面向城市环境的专题战略”（欧盟其他政策性文件中其也提到类似题目）指出，“在棕地及空置住房重新利用的基础上，重视加强高密度、功能混合居住功能区的使用，同时应对城市扩张进行有序规划，而不应任其无序扩张”[欧洲共同体委员会，2004，P30]。

高密度和混合使用是典型的行人优先的居住区格局。最近许多城市发展理念，包括欧盟‘明日之城和文化遗产（生态城市计划是其子项目）’项目的关键行动计划，都强调面向可持续交通的城市格局设计。该关键行动计划的目标是“通过长远的战略规划，鼓励发展替代私家车交通的土地利

用格局，从根本上减少城市污染和拥堵，保障交通系统的安全、便捷和廉价”[欧洲委员会，1998-2002年]。

由于建筑寿命周期长，同时既有建筑更新缓慢，因此非常需要有这种战略和长期措施来保障。当前按照出行需求制定的土地利用格局和城市规划措施的影响也是长期的，这意味着土地利用规划措施构建的城市格局是服务于世代人的交通格局。因此，不可持续的发展战略将会导致长远问题的出现，“但是如果我们可以在新的开发中引入可持续发展理念（如交通最小化），将是一个在十几年就有回报的最具价值投资”[PLUME，Cluster LUTR^①，2003]。

欧盟资助的生态城市项目（名称为“面向可持续交通的城市发展合理格局”）计划通过对7个示范社区进行设计，落实可持续发展目标。该项目旨在展示未来能满足可持续发展要求的城市生活的可行性。未来的居住区格局要可持续性，我们的后代可在这些高品质居住区中生活。

根据以上欧盟委员会的愿景与目标，本生态城市项目聚焦于发展一种紧凑、节约空间的居住区格局，形成与环境相协调的交通体系。这意味着在城市规划中优先考虑可持续交通的需求，设计便于行人、自行车及公共交通的空间格局，构建更加高效的物流配送网络。

此外，也有一些固有的空间格局与生态城市理念格格不入，应该坚决予以杜绝。这种格局大体可总结为“要素的无序扩张”，如需要新占土地的分散独户住宅，或占用自然土地的大型购物休闲中心。这种城市格局对生态质量有巨大的影响。

由于既有城区更新和新城建设（主要集中在自然用地）往往同时进行，因此从战略角度来讲，既要考虑采取可持续措施，也要避免带来新的问题。生态城市既可通过新建社区实现，也可通过调整现有居住区格局来实现。新建社区在建设示范社区方面有明显优势，因为其可以设计最优的空间格局。然而，考虑到既有建筑更新缓慢，城市规划的主要挑战仍是如何将既有社区改造成为生态社区。从这个意义上讲，示范居住区更应帮助广大既有居住区接受这种更新理念。

在树立标杆示范案例基础上，也应通过制定由激励机制、法律、行政

^① 生态城市项目是土地使用和运输研究（LUTR）集群的一个组成部分，它连接了12个协同项目，致力于与土地利用和环境问题相关的可持续性城市流动。共同的目标是，在城市规划中发展战略性方针、方法，为促进城市可持续发展作出贡献。这包括以下方面：交通运输需求与土地使用规划之间的联系；设计和提供高效、具有创新性的交通运输服务，如替代的运输方式，以及最大限度减少负面的环境和社会经济影响（更多信息请参照：<http://www.lutr.net/>）。

文件组成的行动框架，来鼓励、支持和促进可持续城市的开发和设计，同时阻止无序的城市蔓延，这种“蔓延”并不是真正的“城市”。这些激励机制可包括限制私人发展的补贴，只将其运用于高密度城区的居住建筑上，从而也可限制分散的独栋住宅。如德国制定的“城市发展措施”是一个能够有效促进小城镇新区开发中实施可持续发展的有效法律文件，可辅助制定土地的销售和购买价格标准。

生态城市的特点是什么？

生态城市的理念是实现人与自然的平衡，可通过建设节地、节能的住区格局，结合满足可持续发展总体目标的交通、物流、水循环系统和生物栖息地格局（详见1.2节）。

生态城市是由结构紧凑、行人优先、混合使用的社区或邻里单元组成，整合形成由公共交通引导的多中心城市体系。生态城市应有由精细设计的公共空间、绿地和历史文化遗产共同创造的丰富多彩的环境，是一个极具吸引力的宜居、宜业之地。这种可持续、宜居的住区格局，提升了居民的健康、安全、幸福，并增强对生态城市的身份认同。

生态城市与其他示范项目、当前常见的城市发展模式有何不同？

生态城市与其他示范项目相比，最主要的区别是为满足行人、自行车和公共交通要求，对城市格局进行更紧凑的调整。而和当前常见的城市发展模式（包括无序扩张）相比，其差异性主要体现在能更有效地利用能源，减少对自然的破坏，为居民提供更有吸引力的环境。

生态城市有诸多益处，小到为个人提供便利，大到有利于全球可持续发展。生态城市的所有参与者（包括个人、团体和机构）都可从中获益，如生态城市可以提供更多具有吸引力、安全、静谧的环境，从全生命周期来降低成本，减少对人类健康影响和环境破坏的修复费用（详见第3章）。

不同参与者眼中生态城市的缺点？

规划师、建设者、生态城现有居民和未来入住居民对此问题的回答各不相同：

- 对于规划师、开发商和社区居民而言，最大的挑战在于规划和实施过程更为复杂（如要考量许多不同、甚至相背的要求，要使诸多参与者和利益相关者之间达成一致意见），因此整个过程所需时间也相对较长。

- 对于生态城市现有居民而言影响很小。他们一般可以继续他们往常的生活（相对于新建的传统住区），来自汽车交通的持续危害会较少。但在施工阶段可能有一定的不利影响（如噪声、施工交通）。
- 对于未来入住居民而言，他们在决定搬入生态城市之前已经了解生态城市的生活环境（如小汽车使用量低，汽车服务设施相应减少），但不应该认为是弊端。初期投资成本可能会较高，但从全生命周期来看成本较低。

生态城市的大部分缺点不高于，甚至大大低于传统开发项目。目前生态城市最大的问题来自于其根深蒂固的观念、行为和模式的挑战。因此，准备建设生态城市的重要任务就是清晰、坚定的表明这些优势，打消人们对新事物或未知事物的担忧和恐惧。

然而，作为一种城市开发，生态城市不可能让利益相关者在做出决定前进行尝试。因此，有关各方必须想象生态城市的“功能”和生活在那里的所有好处。本书关于生态城市概念的描述可以对此有所帮助。

本书选取了不同大小、不同气候区、不同类型（改扩建、新建和已建地区）的7个居住区进行发展理念示范。在这个过程中，优先考虑创建一个可持续发展交通模式框架，为行人、骑自行车者、公共交通和高效的物流配送提供方便，同时也要寻求能源、物资流动和社会经济部门的可持续解决方案。这项工作由一直涉及这些部门的专家构成的跨学科规划小组进行。并且，重点也放在了社区参与上。这些理念尝试实现生态城市的愿景（详见第2章），在规划阶段落实生态城市格局，促使其得到实施，将其作为一个最佳实践案例，支持利益相关者做出面向可持续发展的决策。

1.2 定义

可持续发展和可持续交通概念是生态城市项目的核心理念，在不同语境下已被多次陈述和解释，因此以下各节仅对其与生态城市相关的内容进行界定。

1.2.1 可持续发展

可持续发展概念本身不是最新提出的，人类历史进程中的许多文明已经认识到环境、社会和经济之间和谐共生的关系。相对较新的是在一个全

球性的工业和信息社会的背景下，这些想法的衔接。

在世界环境与发展委员会发布的“我们共同的未来”报告（又称“布伦特兰报告”）中，对可持续发展有如下定义：“人类有能力让发展可持续，是既满足当代人的需求，又不对后代人满足其需求的能力构成危害的发展”[1987年，P24]。

人们通常希望很多事物可以可持续的发展，如一个活动、一个机构、经济交易，或本书所指的住区。实际上这些事物都是一个大系统的组成部分，我们应维持大系统及其运转的可持续。从本质来看，促进人类可持续发展的核心要求是关注系统（例如人类社区）与人类赖以生存的自然环境之间（外部）的关系上。

为了实现可持续发展，系统的输入和输出必须符合以下规定：

- 资源利用率（物质和能源输入）不得大于它们再生的速度。
- 排放率（输出）必须不大于系统产生的污染物被净化的速度。

但为满足这些要求，必须考虑系统内不同要素的内部关系，因为这些过程决定了更好地进行可持续发展所应采取的步骤。

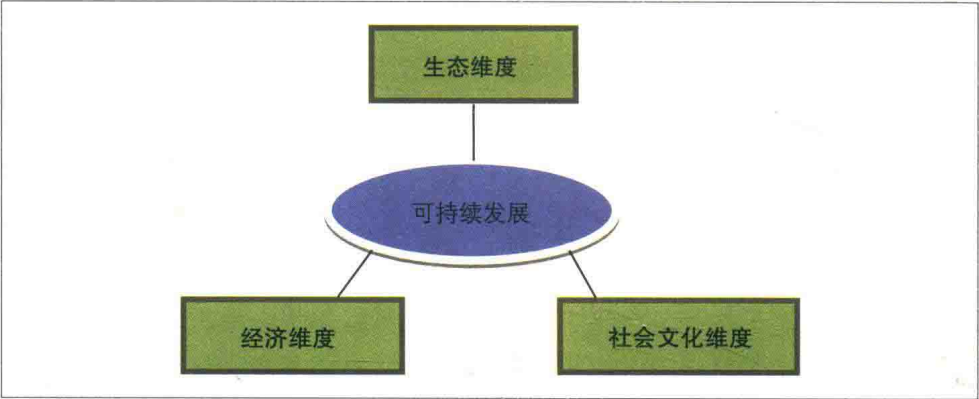
为了解决人类社会整体系统的复杂性，不同学者将其分为不同的子系统。最常提到的划分方法[如Camagni, R. et al., 1998; Castells, M., 2000]是首先关注环境/生态问题，同时强调社会和经济，最终实现平衡（“三大支柱/维度模型”）。要实现这种平衡必须进行妥协，因为通常这三个方面的需求是互相矛盾的。我们必须学会更有效地利用自然资源，不能通过改变自然规律来满足人类的过度需求。如果人类要继续生存和发展，必须调整自身系统来适应自然环境的容量。

在Hangue（1999）举办的城市可持续发展战略会议认为，生活质量、公共健康、环境问题、社会凝聚力、原则和价值观都应该成为所有欧洲国家在制定城市和城镇发展政策中要考虑的因素。在适当的范围内，无论是在地方层面、国家层面还是欧洲层面上，这些都应该通过城市愿景——“审议并纳入经济、社会和环境目标”^①来发展（作者强调）。这三个“系统”（见图1-1），有时也被称为维度，是一般的长期可持续的主要领域。

面对复杂的城市系统，应将城市发展的几个主要领域作为子系统进行考虑。生态城市项目重点关注以下几个主要领域：城市格局、交通、能源、物质流和社会经济。这些子系统必须可持续，并且要整合到整个城市系统

^① <http://www.bremen-initiative.de/lib/background/the-hangue-statement.pdf> [accessed 14.3.2005].

图1-1
生态、经济和社会
文化支持下的可持
续发展



中，来满足上述可持续发展的两个关键要求。

可通过完成以下目标来满足可持续发展的要求：

- 最大限度减少土地、能源和材料的使用。
- 最大限度减少对自然环境的破坏。

为实现生态城市的总体目标，对以上发展目标有所拓展，生成一个目标清单（详见第2章），包括：

- 最大限度满足人类福祉（生活质量）。虽然可持续住区的总体目标可实现更高的生活质量，但社会领域的其他方面也需要实现。
- 最大限度地降低全生命周期成本（生产、使用和处理）。成本是决定项目实施的重要因素，但应优先考虑可持续发展质量。
- 最大限度减少交通需求。合理的交通状况是城市系统可持续发展的基本要求。此目标与“生态城市总体目标”息息相关。

1.2.2 可持续交通和可达性

出行能力

欧洲环境词典 [欧洲环境机构多语环境词汇^①]将“出行能力（mobility）”定义为：“团体或个人迁移或改变工作，或从一个地方移动到另一个地方的能力”。然而在最近几十年，出行能力凸显其重要性。随着出行距离和速度的增加，与过去相比，人们普遍需要走更远的距离来上学、上班、购物、访友，回家等等。在生态城市的语境里，出行能力有更精确的定义。

高出行能力（人类主要特征）被定义为花费最短的时间、最短的距离可到达尽可能多地方的能力。因此较短的出行时间不是通过提高出行速度，

^① <http://glossary.eea.eu.int/EEAGlossary> [accessed January 2005].

而是通过缩短通勤距离来实现。这种出行能力只能在生态城市的城市格局中才能实现。

可达性

韦氏在线词典^①关于“可达性”的定义是：“可达性意味着能够到达（可达范围）或可被使用（可被使用）”。城市规划将“可达性”定义为到达目的地所需要的时间。这个时间主要取决于从起点到终点的物理距离及出行速度。因此理论上可以通过增加速度来实现可达性的最大化。由于交通体系的固有问题（如堵车）、使用私家车的稳定性和普遍对可持续发展的要求（包括减少污染和能源消耗），很大程度上限制了出行速度，因此实现良好可达性的首选办法是减少出行所需距离。

生态城市良好的可达性可理解为在时间和空间上，尽量就近提供各种必需的设施，辅以高质量、与环境协调的交通体系（如通畅、无障碍的步行和自行车路线，有吸引力的公共交通路线）。在生态城市中，良好的可达性（城市格局特征）是高出行能力的基本要求（人的特点）。二者共同可创建一个短距离的城市来实现可持续发展。

1.2.3 生态城市

城市的可持续发展途径既包括对既有住区进行细微、循序渐进的调整，也可发展全新的解决方案。一些途径集中在将城市发展理论作为行动框架，另外部分则关注提供多种选择的实施方案。目前“生态城市”的定义主要被作为一种全新的、可代替当前发展趋势的可持续城市解决方案。

作为一个传播生态城市理念的先驱机构^②，“美国生态城市建设者（Ecocity Builders）”组织通过召开系列“国际生态城市会议”，致力于重塑城市、城镇和村庄来实现人类和自然系统的长期健康。生态城市建设者和类似组织通过一些特定原则来定性描述生态城市，如在中国深圳召开的第五届国家生态城市会议（2002年8月）提出的生态城市宣言。

生态城市的一个核心原则是为人而并非为汽车来建设城市。德国的一个著名案例是Förderverein Ökostadt e. V.^③试图在柏林之外找到一个适合建设

① <http://www.m-w.com> [accessed January 2005].

② 生态城市建设者，美国加利福尼亚州立大学伯克利分校，<http://www.ecocitybuilders.org> [accessed March 2004].

③ Förderverein Ökostadt e. V., Berlin/Lychen, <http://www.oekostadt-online.de> [accessed March 2004].

生态城市的地点。

本书依托的“生态城市示范项目”是理论结合实践的一个重要探索，既包括愿景的制定，也包括了实际的示范居住区的规划工作。

这个项目将生态城市定义为：一个可持续发展和宜居的城市或城镇的愿景，通过较小的居住单元来实施，将一个示范街区或邻里单元做为整个社区的样板。

此项目把城市街区（Urban quarter）作为城市的一部分，有明确功能或空间边界，是一个小尺度的功能综合体。城市街区通常由多个邻里单元组成。