

搜城记

迪亚曼泰辣椒学院



很多人不知道,意大利有一所专门的辣椒学院。学院的创立要追溯到1992年。那一年是哥伦布发现美洲新大陆500周年纪念。正是由于美洲的发现,意大利乃至欧洲才会知道辣椒的存在。当年,意大利举办了名为“1492—1992:辣味五百年”的纪念活动,得到了媒体的关注。1994年,辣椒学院正式成立。

辣椒学院并非普通意义上的学校,但也具备了学校的功能。“入学”后,会员先成为“预备学者”;参加了两年的学院活动后,才能成为“辣椒学者”;再过两年,可以成为一名“辣椒大师”;加入辣椒学院约10年后,学院最终会将一条写有“辣味一辈子”的项环颁发给会员,即代表其度过了“辛辣的一生”。学员们在那里学习关于辣椒的知识,例如最常见或最辣的辣椒品种、最新的辣味特色菜及其做法等。

意大利辣椒学院全年开放,位置在卡拉布利亚大区科森扎省迪亚曼泰市。学院周围有两公顷的辣椒种植土地,种有约200种辣椒。辣椒种植园很受游客喜爱。迪亚曼泰是旅游城市,每年夏天都会迎来大量游客。对于品尝和食用辣椒,学院不建议食用过辛辣的辣椒,因为高剂量的辣椒素是危险的,甚至是致命的。

(摘编自:欧洲时报网)

首尔定制交通信息服务



据韩国媒体报道,韩国首尔市近日发布消息称,将与韩国智能卡合作构建“首尔型交通信息平台”,拟提供“综合移动出行服务”。

据悉,首尔于今年4月9日起开发该平台。“综合移动出行服务”将在雨天为用户提供乘坐首尔地铁或出租车等安全的交通信息,在天气晴好时为用户推荐能够沿路欣赏美景的巴士或自行车等出行方式。

首尔市城市交通室相关人士表示:“我们将为用户提供从家里到目的地的全部交通方式和天气、道路混杂方面的综合信息。”

如果乘客身体不舒服,该平台还将为用户推荐有空座的巴士或地铁;如果行李较多,还将为用户推荐出租车。如果遇上下雨、下雪的天气,平台也会为用户推荐能够避雨雪的地铁和出租车综合出行交通信息。

(摘编自:中新网)

杭州网红书店落户



在亚洲享有盛名的日本茑屋书店即将在中国内地开出第一家店,选址在杭州城西的新商业综合体“天目里”。据官方发布,杭州茑屋书店将于2020年正式开业,占地面积超过3000平方米。

日本茑屋书店把中国第一站选在杭州,尽管让不少人惊讶,但也符合茑屋书店一贯的设计和选址逻辑。天目里更像一个城市综合体,里面不只有各种性质的商业项目,还有酒店、艺术中心、剧场、美术馆和办公空间。消费者可以在其中消费,也可以单纯逛个美术馆,或只是坐下来歇歇。

茑屋书店最早在日本转型开出生升级版门店的想法也有相似之处:希望它不只是一个书店,而是人们可以独立与空间发生关联的地方。最早,茑屋书店只是间花上100日元就可以租很多DVD的廉价书店,到了2012年,茑屋书店开始转型——在买手店聚集的居民区代官山开出一家升级版的门店T-Site,将书籍、音像、数码产品、文具杂货结合在一起。

代官山T-Site在店铺落地窗边和书架附近都设立了可以增加座位的长椅,陈列区并没有放很多东西,取而代之的是书架间低矮的椅子和可以坐的地毯,书架的尽头有隐秘的座位。人们可以只来喝杯咖啡或是在书店三楼吃东西,也可以买本书度过一下午。如今,东京代官山的这家茑屋书店被评为“全球二十家最美书店之一”,也是文里前住东京旅行的重要打卡地。

(摘编自:界面新闻)

绿色出行“渐热”,管理如何“解难”

近日,上海市城乡建设和交通发展研究院发布了《2018年上海市综合交通运行年报》,显示本市慢行交通设施安全和品质持续优化。

当前,世界上许多城市都提倡市民绿色出行、缓解市内道路交通压力。瑞典斯德哥尔摩和荷兰阿姆斯特丹在这方面经验颇丰,但也遇到了一定的困难,他们是怎么做的?

对车辆收取交通拥堵费

瑞典首都斯德哥尔摩位于波罗的海西岸,是瑞典最大的城市。斯德哥尔摩人口中大约一半居住在市中心,其余居民又有大约一半居住在按规划建设的新城镇中。这些新城镇环绕在斯德哥尔摩市中心的周围,通过放射状的区域轨道交通与市中心相连。

斯德哥尔摩1945年—1952年的城市总体规划,确定了建设以公共交通为导向的大都市蓝图。当地经验说明,一个地区的居住与工作机会是否平衡与人们对私人汽车的依赖程度没有特别相关的联系。要想使人们减少对轿车的使用,最关键的是要有一个方便快捷的区域性公共交通网络。斯德哥尔摩大多数新城镇中高密度的住宅区分布在轨道交通车站附近,为尽可能多的居民方便地使用轨道交通提供便利。低密度的住宅区则通过人行道、自行车道与轨道交通的车站相连,公共交通成为社区生活中必不可少的组成部分。

斯德哥尔摩大力发展公共交通,让越来越多的新城居民和上班族把轨道交通或公共汽车作为出行的首选交通工具。更重要的是,以公共交通为导向的社区发展产生了高效的、双向平衡的交通流。这样,轨道交通系统克服了潮汐性客流弱而得到了均衡的利用。

从2007年8月1日起,白天驶入斯德哥尔摩市中心的车辆必须交纳交通拥堵费。实施交通拥堵收费的主要目的是缓解斯德哥尔摩市中心交通拥挤状况,进而改善其周围环境。凡在6:00—18:30之间驶入斯德哥尔摩市中心的车辆,一律交纳交通拥堵费,费用从10—20瑞典克朗不等。该措施在斯德哥尔摩市试行7个月期间,市中心交通流量就减少了20%,同时二氧化碳和主要污染物指标减少,空气质量明显改善。斯德哥尔摩政府决定永久性实施道路拥堵收费制度。

斯德哥尔摩拥堵收费与伦敦的主要区别是,在伦敦,一天只需要付一次费就可以多次出入;在斯德哥尔摩是多次进出多次付费,但每天有一个最高限度。拥堵费的收取为斯德哥尔摩政府带来额外收入,他们将此项收入用于进一步改善城市公共交通和道路设施建设。

市中心仍缺自行车专用道

为改善城市环境,斯德哥尔摩鼓励市民骑车出行,越来越多的斯德哥尔摩市中心居民选择以自行车代步。目前,斯德哥尔摩市内已建有不少汽车和自行车相分离的专用道路,但在市中心繁华地带,自行车仍不得和汽车共用车道。

为此,瑞典公路交通局、瑞典铁路交通局和瑞典经济与地区发展署联合制定政策,增加投入,用于实施各种发展自行车交通的措施。这些措施主要包括:成立一个统筹发展自行车交通的全国性机构,增加对全国30个中等城



阿姆斯特丹

市的资助,修建更多的自行车专用道,以及改建公共交通工具及设施,使人们能携带自行车乘坐公共汽车和轨道交通,在轨道交通站和其他公共交通枢纽附近增设比较安全的自行车停车场等。

瑞典皇家工学院交通专家约纳斯·埃利亚松表示,随着市内交通拥堵收费区域的进一步调整,新增的收费区域内将减少10%的车流量。届时,当地居民将更加倾向于公交车和自行车等绿色出行方式,没有人愿意在缴纳交通拥堵费的同时还要堵在路上。而这也给市区公共交通设施的管理和服务提出了挑战。

位于斯德哥尔摩西南城区的哈尔马尔比是瑞典闻名的生态之城。目前,生态城内居民和上班族日常80%的交通需求通过公共交通、步行和自行车解决。轻轨贯穿于哈尔马尔比生态城主干道,并和斯德哥尔摩城区相连,使得上班族可以在早晚上班高峰准时往返。生态城内的无轨电车、公交和渡轮又将各个小区连接起来。只要购买斯德哥尔摩公交一卡通,就可任意乘坐生态城内各类公共交通。在天气好的日子里,人们还可以选择最绿色环保的出行方式——步行和自行车。绿水环绕的步行道和独立的自行车道让绿色出行更加惬意和安全。

正因为公共交通系统的发达和便利,那里私人汽车的数量并不是很多。即便是需要自驾出行,生态城内的汽车租赁服务也可以满足需要。居民只需要支付月费成为会员后,再支付每小时和每公里的租赁费用。费用包括了保险、税金和服务费等。

“自行车市长”解决骑行难题

自行车是阿姆斯特丹的一张名片,大街小巷

随处可见。这座城市保留了许多中世纪的狭窄街道,加上160多条纵横交错的水道和1000多座大小桥梁,客观上不便普及汽车,而环保理念的推广和政府道路规划和交通管理规则等方面的政策倾斜,让居民们数十年来养成了骑自行车出行的习惯。

然而,在荷兰权威组织“荷兰自行车手联盟”评比中,首都算不上是国内骑自行车最便捷舒适的城市。用英国媒体的话说,“在荷兰首都,中午交通畅通时骑车倒还好,到了出行高峰或游客密集地,自行车大军堵得像一锅粥,不乏有人横冲直撞,而干道上更是几乎逢路口必堵。”

阿姆斯特丹有110万人口,自行车数量估计达100万辆。数据显示,市民自行车使用率过去20年内提高40%,全市人每天骑行合计约200万公里。然而,这么多人骑车,却在市内,尤其是市中心,找不到足够的自行车道和停车场。

按照英国媒体说法,市中心68%的出行方式是骑车,却仅有11%的交通基础设施空间分配给自行车。相比之下,汽车占据的基础设施空间是自行车的4倍。至于停车,更是让市政厅每捉起来就头痛欲裂。从致力于推广骑车出行那天起,政府每年都在增加停车位。在《2012年至2016年中长期自行车计划》中,政府投入的2亿欧元除用于增铺15公里自行车道外,全用于在全市最大的交通枢纽——中央火车站地下及周边新增4万个自行车停车位。但这些位子明显满足不了民众日益增长的需求。目前,政府计划2030年前在中央火车站附近再添3万多个自行车车位。

随着城市发展,围绕自行车产生的问题越来越多,越来越严重,自行车倡导组织“骑车空间”提议设立“自行车市长”一职,专门解决这些问题。

“设计·乌节”:传统商业街怎样转型

乌节路是新加坡最著名的商业购物街,有着“新加坡橱窗”之称,深受市民和游客的喜爱。这条街上林立着购物中心,还有诸多酒店、餐馆和休闲去处。

近年来,新加坡政府逐渐认识到,传统的零售模式已渐渐不能满足消费者需求,乌节路必须跟上时代,提供优质的购物体验。因此,从2017年开始,裕廊集团、新加坡企业发展局和新加坡旅游局携手在乌节路打造“设计·乌节”,意图呈现一个融合零售、设计和活动的多功能空间,并从中支持和培养本地设计人才。

把新加坡原创带回家

今年1月底,经过近2年的筹备,“设计·乌节”(Design Orchard)正式亮相。

“设计·乌节”由裕廊集团、新加坡企业发展局(Enterprise Singapore)和新加坡旅游局三方携手打造,位于乌节路与经禧路交界处的乌节格林(Orchard Green),先前的本地多品牌时尚快闪店Keepers的营业场地。楼高两层半的“设计·乌节”由本地WOHA建筑事务所设计。一楼占地9000平方英尺,是一站式的新加坡原创设计零售中心,由本地多品牌设计零售商家Naiise经营。二楼则是新加坡纺织服饰商会的服饰创新中心“The Cocoon Space”,旨在培育原创新加坡服饰品牌与创新的零售模式。天台则是露天剧场式的公共活动空间。

“设计·乌节”主打新加坡特色,在品牌招募之初就注重营造本土风味。相关负责人介绍说:“对于申请加入的品牌,我们考量的标准包括产品的原创性,以及是否具备新加坡特有的本土风味。另外,我们也看重本地设计人才构思的创意商品、品牌建设,以及最重要的品牌故事。”负责人补充说,设计师在创造一项产品时,设计背后涵盖了许多丰富的文化和传统,这些品牌故事是打动现今消费者的重要因素。

目前,61个在一楼售卖的原创新加坡品牌中,超过90%是新晋品牌,多元化的产品种类包括生活时尚、小家具、服饰、美容、食品等,充



乌节路

分展现新加坡创意和本土特色。其中包括将艺术家绘制的动物画作制成生活产品的社会企业The Animal Project,创制香茅、椰子等本地风味的无毒大豆蜡烛,室内香氛品牌Artisan of Sense,创制凤梨、红枣等独特热带口味冰糖棒的Jewels,及本地原创豆袋沙发Softrock Living等等。

在这里,顾客可以看到新加坡的“新与旧”,还能感受到“老字号,新体验”。譬如新加坡口味冰糖棒Jewels,便是由本地70年冰糖和干粮老字号钟成兴第三代业主钟程龙为年轻消费群体创新的商品。本地酱油老字号广和兴,也在这里售卖顶级酱油,这种酱油日晒和蒸发一年半方能制成。

新加坡旅游局餐饮与零售官员称,许多旅客来新加坡旅游时都希望买到独具新加坡特色、展现当地原创力的产品带回家留念。“设计·乌

逛街是一种生活方式

“设计·乌节”项目的建筑师认为,“设计·乌节”的性质已经超越了提供饮食、购物的传统商场,而是融入服装共享工作室、孵化育成空间、公共花园、露天舞台等元素。

建筑师提出,商场多元化的活动性质,有机的交融和相辅相成,能够为新加坡设计师创造一个独特和有建设性的创业生态系统,同时也为购物者标示一种全新的逛街和消费心态。他说:“逛

街已经不单是一种消费行为,而是一种生活方式。所以我们希望设计一个反映这种民众和社会思维转变的空间,也希望这空间显现出乌节路在未来如何从纯粹购物和吃喝升华为另一个境界。”

“设计·乌节”建筑的亮点是梯田式的露天公共空间,从二楼攀爬到三楼露出一小间作为咖啡座的店面,那里攀满本地热带植物,像是露出的绿油油山丘一角,严格来说不算一个楼层,所以建筑师称它为半楼。3900平方英尺的天台是个露天剧场式的公共活动空间,公众坐在阶梯上,就像坐在乌节路的最前排,坐拥新加坡市中心的车水马龙。

建筑师解释,绿色公共空间如此显著地切入“设计·乌节”的屋顶是为了弥补乌节路上现在的一些缺憾。他说:“首先,乌节路上缺少绿色户外空间,对于那些不爱购物的人来说,没有休憩的空间。第二,这里也缺乏能做服装表演和音乐、剧场演出的露天舞台……我们希望为街道和屋顶提供一个视觉上的连接,让公众能一目了然,充分享受这里的公共空间。乌节路上的建筑密集,我们想为公众打造一个他们能轻易登上的‘绿洲’。”

此外,“设计·乌节”的绿色容积率将近百分百,也就是说,建筑倾斜的表面将它所占据的同等绿意和公共空间还给这座城市。建筑朝西,覆盖屋顶的绿意也有助于降温,室内冷气无须“寒”力全开,可减少用电。覆盖屋顶的植物采用本土常见的热带植物,方便种植。建筑师刻意让它们随意生长,制造一种野趣。本地热带植物还能为乌节路引来蝴蝶等生物,促进这里的生物多样性。

“两层半”的咖啡座外摆摆放一些大水缸,一串串的雨链将屋顶的雨水引入缸内,可用来灌溉植物和缸里的莲花,阶梯上布置了大阳伞,固定伞的“石基”是团队特别定做的,还能当圆凳使用。若从经禧路走过来,环绕建筑转到乌节路,可欣赏嵌入混凝土墙中大大小小的圆洞,有的镶了镜子映出周围的绿树;有的则装上玻璃窗,能望进里头。

(吴越 摘编自联合早报网、谷德设计网、腾讯新闻)

这个创意是受半官方的“夜班市长”启发。阿姆斯特丹以灯红酒绿的夜生活著称,形形色色的夜店和狂欢聚会一到晚上就格外起劲儿,玩乐的人常常深更半夜出了店门仍一路吵闹,甚至随处便溺,严重干扰周边居民生活。2014年,在非政府组织倡导下,深谙夜店门道的米立科·米兰出任首任“夜班市长”,协调市政厅、民众和夜店之间关系。他开创性地采取一系列措施,如向部分夜店发放24小时营业执照等,最大限度降低对周边市民干扰,同时不耽误夜店做生意,大获成功。

经过一系列视频申请和公众投票,由阿姆斯特丹市长、市政官员和自行车爱好者组成的专家评审团在2016年7月选出世界上第一名“自行车市长”——某知名自行车企业品牌经理卢特纳。

“从孩子的视角规划城市”

除了由成年人担任的“自行车市长”,阿姆斯特丹现在还有一位年仅9岁的“自行车小市长”洛塔·克罗克。她的任务是鼓励孩子们每天骑车出行,以及让全社会关注儿童骑车面临的障碍。

许多人不知道,在自行车文化如此浓厚的城市里,孩子骑车出行也会遇到障碍。洛塔对此是这样回答的:“我们遇到的三个最大的问题是汽车、骑自行车的游客和摩托车。汽车在大街上占了太多地方,骑自行车的游客会晃来晃去,还会在我们完全没想到的时候停下来。摩托车则会撞倒我们。”

去年6月,洛塔参加了一次竞赛。竞赛要求孩子们提出方案,使得骑车更安全、更有趣。洛塔赢得竞赛后便成为自行车小市长。她的方案是在共享单车中添加儿童自行车和双人自行车,“我爸爸妈妈没有汽车,所以去其他城市的时候,我们先坐火车,再改骑铁路自行车。但由于没有儿童专用的自行车,我只能由爸爸带,这有点危险。”

荷兰目前通行的自行车共享计划由国有的荷兰铁路公司运营,该公司对洛塔的建议表示赞赏,并提出在洛塔爷爷奶奶居住的西部城市哈勒姆附近的火车站配备儿童自行车。洛塔成为自行车小市长后颇有点“日理万机”的味道:接受采访,组织自行车比赛,还在“阿姆斯特丹一日游”中担任评委。洛塔现在想和阿姆斯特丹市长开一个会,探讨孩子们提出的各种想法:“我们有一个提议是开设可供孩子们学骑自行车的自行车公园。还有个提议是给外来旅行者开发一个手机应用程序,告知他们骑车注意事项,因为他们大多数人并不真的懂得这些事项。”

阿姆斯特丹的经验有望为世界其他拥有自行车市长的城市提供成功范例。现任自行车市长博尔玛表示:“我和父母交流,洛塔和小朋友沟通。如果你能从孩子的视角规划城市,你会让别的人也得到方便。对8岁孩子有爱的城市,也会对88岁的老人有爱。”

(吴越 综合自新华网、中国交通技术网、参考消息网)