

“巴铁”:空中巴士还是空中楼阁

销声匿迹近6年,资本推动下又重出江湖

“巴铁”1号试验车2日在河北秦皇岛开始启动综合试验的消息在微信朋友圈刷屏,一时间,媒体给予好评,网友为之点赞。然而,事情的真相并非想象的那样简单……

关于巴铁目前存在着两种截然不同的观点,第一种观点是欢呼,太科幻了,这是一次交通革命;第二种观点则认为,巴铁根本没有使用价值,甚至被鄙视“民科”产物,纯粹是忽悠资本市场、圈钱的产物。

所谓“试运行” 只是一次内部调试

“巴铁”被称为“空中巴士”,设计者表示,巴铁的优势之一是减少拥堵。利用空中资源,可以避免现有传统公交车与小汽车争路的现状,如同一辆在公路上奔跑的宽体短型列车,最高时速可达60公里,平均时速为40公里。优势之二是载客量大。按照每辆巴铁每小时平均载客800人次,运行17小时(5:30—22:30)计算,每辆巴铁载客人数约13600人次,载人数是普通公交大巴的几十倍。

除此之外,根据公开的资料可知,“空中巴士”的造价宣称只有地铁的16%,费用低廉;采用电力驱动,通过太阳能或者从市政电网供电,仅此一项,每年就可以节省燃油860吨,还能减少二氧化碳排放量2640吨,既节能,又属于环境友好型的交通工具。

这么好的交通工具“试运行”,想必当地政府肯定大力支持吧!8月3日,就“巴铁”1号试验车2日在河北秦皇岛开始启动综合试验一事,记者专门致电河北秦皇岛市委和北戴河区委,有关部门负责人均表示对巴铁试运行一事不知情。记者随后又联系了巴铁科技发展有限公司。公司总工程师是这样回应的:目前巴铁车身腿部的一些盖板还没有装上,至少得一周之后才能试运行。

而公司企划部负责人万某表示,8月2日只是公司内部进行的一次调试,并非真正意义上的“试运行”。

创意发明源自“民科” 受质疑一度被搁置

“巴铁”并不是一个新鲜事物。它的总设计师叫宋有洲,只有小学文化的民间科学家。2008年,他提出了利用城市道路上层空间治堵的想法,半年后,一个名为“宽体高架电车”

的发明诞生,并申报了国家专利,这就是巴铁的前身“立体快巴”。2010年,宋有洲曾带着“立体快巴”项目参加了第13届北京科博会。

当这一“概念发明”出现时,还在国内外引起不小轰动,其最大的卖点就是“治堵”,这一卖点也经受着多方的质疑。当时,“国家863计划节能与新能源汽车”重大项目咨询专家王秉刚曾说:“这更多是一个概念上的发明,在已经拥堵的地方有它更拥堵,在不拥堵的地方又没必要,这么个庞然大物,要过十字路口,大家都会当大事。”而时任北京市公交集团技术部副部长赵刚也曾提出质疑,他认为:“如果立体巴士要直行,下方车辆要转弯,如何解决?如果因为立体巴士运行造成其他车辆的滞留,就不能有效解决拥堵问题。”

另外,安全性受到质疑也是这一项目被搁置的原因之一。上海市公用事业研究所所长程鸿庆曾就这一问题提出质疑:“目前可行性的条件还不具备,突出问题安全性还没有得到足够的认证。”就这样,在重重质疑声中,火了一阵的“立体快巴”就沉寂了。

在销声匿迹了近6年后,2016年“立体快巴”被包装成“巴铁”重出江湖,再次震惊国内,其背后又有哪些推手呢?记者了解到,“巴铁”号称“治堵神器”,这一大卖点正好戳中了生活在大城市人们的痛点,从而激起人们的共鸣。除此之外,巴铁再次火爆离不开资本的推动。“巴铁”这次幕后的资本推手是一个叫“华赢集团”的第三方财富管理平台。这家公司与打造立体快巴的巴铁科技有着密切的联系。记者从一位华赢下属公司业务员处获得一份《巴铁项目投资推介报告》。报告显示,北京天尔投资基金管理有限公司正在销售一款“北京巴铁项目基金”,基金规模达到5000万元至1亿元。

据人民日报



8月2日,巴铁1号试验车驶出工作棚进行路面测试。 据新华社

五大技术难点阻碍巴铁上路

虽然“巴铁”在今年5月的北京科技产业博览会上一鸣惊人,但仍有许多专家和网友对“巴铁”的可行性提出了质疑。

1、自身超限问题

“巴铁”官方资料显示,试验车高4.8米。我国《城市道路工程设计规范》(CJJ 37-2012)规定一般道路限界高度为4.5米,同时主干道上桥下限高4.2米的警告牌也很常见。

在这种情况下,如果要应用“巴铁”,遍布城市的天桥和立交桥面临大规模的改迁工作。许多路段架空线路、管道、灯杆、指路牌和摄像头的位置也需要增高。这违背了设计本身以低成本提高运力的初衷。

以北京城市交通为例,阜成门桥限高4米,而西直门桥限高为4.5米。南二环从左安门桥开始直至菜户营桥,桥下双向的限高均为4米。可见“巴铁”在目前城市内行驶可谓“寸步难行”。

2、下方限高问题

根据“巴铁”设计,下层镂空部分可以行驶高度2米以下的车辆。我国《城市道路工程设计规范》(CJJ 37-2012)对隧道限高的规定标准是:二级以上公路隧道净高在5米,二级以下是4.5米;按车辆类型分,小客车最低限高为3.5米。

上海交通大学汽车研究院张建武教授称,这样的高度,

“可能会给开车的人造成一定心理压力。”这不是张建武一个人的担忧,比起承重、电力等问题,交通工程师顾啸涛心中最大的疑问也是,只有2.1米的高度,小汽车敢不敢从下面驶过?

早有研究表明,隧道内行车视距失效的概率,随着设计净高、隧道横净距的增加而减小,随着运行速度的增加而增大。也就是说,为保障安全,在净空越小、车速越快的时候,车辆之间需要保持的安全车距就越大。

3、考验道路承重能力

“巴铁”设计载客1200人,以每个人加行李重75公斤计算,再加上钢制车体本身重量,巴铁载客运时总的最大重量超过100吨,是目前许多道路无法承受的。根据深圳市道路建设设计标准,深圳市所有道路最大承重重量为50吨,“巴铁”满载重量远远超标。

4、60米身长转弯问题

公路不可能像铁路那样有大弧线式的转弯,巴铁体量这么大,小半径转弯就成了问题。实际上,大型车在转弯的时候,前轮与后轮所划过的两个完全不同的半弧。对于完全自由的橡胶轮车这当然不是问题,但是对于要求每个轮子都不能出轨的巴铁,这就成了问题。

巴铁总工程师宋有洲是这

样回应这些疑问的:“巴铁完全能够转弯,不过下面的小汽车要等巴铁转弯之后才能转弯。”意思就是需要其他车辆协调,如此一来又会带来新的拥堵问题,干扰正常交通。

5、安全问题

根据“巴铁”设计,其电机位于车体两侧,采用类似有轨电车的供电方式,那么供电的触轨与承重的钢轨安装在一起,这和有轨电车设置在道路中间的供电触轨并不一样,其安全性和稳定性是否经得起考验?

在交通并不畅通的情况下,如果“巴铁”发生起火等事故,乘客逃生就非常困难,下方行驶车辆被困在这个半封闭空间内,极易引起灾难性后果。

“巴铁”下方的行驶车辆无法查看路侧和前方的道路交通标志,这是目前技术上难以解决的问题。如果在“巴铁”下方安装显示屏,这对本已捉襟见肘的下方空间是个巨大挑战,同时还需要让处于不同位置的车辆看到不同的道路标志信息,这个技术问题暂时还没有得到解答。

另一方面,在交叉路口,“巴铁”与小车的行驶方向不一致怎么办?小车在大车肚子底下是没有办法改变行驶方向的,甚至连变换车道都成为了一件相当危险的事。

据人民日报

胡石根颠覆国家政权案宣判,一审被判刑七年半

以非法宗教活动为平台,策划颠覆国家政权

据新华社天津8月3日电 8月3日11时许,天津市第二中级人民法院一审公开开庭宣判胡石根颠覆国家政权案,认定胡石根犯颠覆国家政权罪,判处有期徒刑七年六个月,剥夺政治权利五年。胡石根当庭表示认罪悔罪,接受法

庭判决,不上诉。

公诉人指控,胡石根曾因危害国家安全被判处有期徒刑,刑满释放后仍不思悔改,自2009年后,以非法宗教活动为平台,网罗少数不律师和职业访民散布颠覆国家政权思想,指派勾洪国赴境

外接受反华培训,与周世锋、李和平、翟岩民等人密谋策划颠覆国家政权,提出颠覆国家政权的思想、方法和步骤,指使翟岩民组织职业访民,通过在公共场所非法聚集滋事、攻击国家法律制度、利用舆论挑起不明真相的一

些人仇视政府等方式,实施一系列颠覆国家政权的犯罪活动。庭审中,控辩双方围绕被告人颠覆国家政权罪犯罪事实、主观故意以及被告人周世锋、翟岩民等人相互勾结情况进行了举证质证。在法庭调查阶段,法庭

传唤证人刘某平出庭作证。公诉人依法讯问了被告人,询问了证人,宣读了证人证言,出示了书证、电子数据,播放了视听资料。公诉人、辩护人对证据进行了质证。被告人及辩护人对公诉人出示的证据均无异议。



滴优合体天下无敌?一大波对手正在路上

这几天,滴滴优步合并的新闻刷遍了朋友圈,人们担心合并后一家独大,为所欲为。移动互联网时代,各领域老大和老二联姻的情况并不少见。它们合体后,是否真的就能一统江湖呢?众多血淋淋的例子告诉你,根本不是这样。欲知详情,请扫码在齐鲁壹点关注嗷夜栏目。



扫一扫