

“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，突出问题是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与周世锋、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。



齐鲁晚报要闻中心出品



扫一扫