

除此之外，跨座式单轨和普通地铁还有哪些不同？安徽师大马克思主义学院讲师王瀛培解释，跨座式单轨爬坡能力强，因为最小曲线半径只有45米，其占用道路空间就小，相较于地铁，跨座式单轨能够充分适应山地地形。而芜湖素有“半城山半城水”之称，不仅有赭山、神山，还有长江、青弋江。建造成本并不高的跨座式单轨，不仅能让市民感受到地铁出行的便利，更不会令地方政府有过多财政负担。“谁说我们二三线城市居民就不向往地铁？”王瀛培说，“我体验过京沪地铁，我还有香港的八达通卡，从深圳一过关，到罗湖口岸就可以坐地铁。整体体验很不错，很发达。”不知不觉，芜湖市已经发展到人口规模近香港半数，占地面积更是大大超过香港——就算芜湖下辖的城镇化地区的总面积，也已经超过香港。这时候，该发展地铁了。

芜湖单轨开通后，王瀛培感受到最明显的变化是同一教研室的老师们上班比以前更从容了。“原来我的同事们开车上班，为了不迟到都会提前20多分钟到。现在他们坐单轨，时间固定就不用着急了。除此之外，就是同事们靠近地铁沿线的房子，都在升值。大家明显高兴了很多。”

与爱人和孩子分居两地的王瀛培，前几年就在南昌市地铁旁买了房。与南昌地铁相比，他觉得芜湖单轨最大的特点是，可以欣赏风景。“当有朋友或者家人来芜湖找我时，我很愿意带他们去体验芜湖的轨道交通，享受与地下轨道交通不同的观光体验。”当单轨列车从为城市增添了层次感和立体感的跨座式轨道上驶过时，它就已成为别人眼中的景色。

为了轨交而疯狂，刹住

跨座式单轨建设成本低、建设周期短、景观效果好等特点，前几年在一些中小城市的心中点了一把火。有的城市甚至不惜将一些项目改头换面，也要拥有轨道交通。2016年10月，南方某城市率先启动跨坐式单轨，又称“云轨”项目。2017年项目正式动工建设。然而，在2019年该城市大学路段（试验线）项目主体工程基本完成建设之际，整个工程却停工了。

该市发展和改革委员会称，因国家发改委暂停受理城市轨道交通建设规划审批，该市城市轨道交通项目规划未能上报审批，启动建设时间不能确定，最起码需要先满足2018年国务院办公厅下发的《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》

（下文简称《意见》）之条件。它对地铁和轻轨的申报建设作出了明确规定：申报建设地铁的城市一般公共预算收入、地区生产总值分别为300亿元、3000亿元。申报建设轻轨的城市一般公共预算收入、地区生产总值分别在150亿元以上、1500亿元以上，且市区常住人口在150万人以上。还分别对地铁、轻轨线路客运强度作出不同要求。

为什么国务院会在2018年下发《意见》？因为2017年是众多中小城市的“云轨狂欢年”。不少中小城市开始布局云轨，与国内建设地铁每公里6亿至12亿元的投资相比，云轨的造价号称只是地铁的1/5，但是这对于中小城市来说依然是一笔大额投资。

无论国内外，地铁项目建成后入不敷出的城市不乏先例，有的城市地铁客运强度甚至达不到每日每公里0.7万人次的最低标准。在不综合考虑财政收入和市民需求的情况下，中小城市盲目扩建轨道交通，非常有可能长期处于亏损状态。若轨道交通建起来后长期依赖财政补贴，地方政府是承受不起的。在此背景下，2018年国务院及时出台的《意见》就仿佛一针镇静剂，刹住了各大中小城市对轨道交通的狂热。

现在已经竣工的云轨项目有深圳坪山新区空中巴士，以及宁夏银川云轨一号线花博园段。深圳是国际大都市，在地铁项目和云轨项目之间做取舍，能使用云轨替代地铁，自然是好事。而银川是省会城市，常住人口近300万，确实有发展地铁的需要，上马云轨项目，亦是行得通。

记者注意到，2019年戛然而止云轨项目的那座南方城市，其人口规模早已达标。从今年早些时候该市的政府工作报告中可以读出——统计表明，2021年度全市实现地区生产总值（GDP）2920亿元左右，一般公共预算收入145亿元左右。看来，未来两年，该市或有望重新启动轨道交通建设。而目前已经基本完成云轨测试项目主体工程建设的蚌埠市，因市区常住人口暂不满足建设轻轨条件，项目建成后无法运营。蚌埠市政府正在积极研究开展云轨改云巴工程。所谓云巴，是一种独立路权的立体智能交通系统，未来，这样的系统可能适合更小规模的城市。

中小城市建设轨道交通，是因为城市拥挤不堪，还是想大幅提升城市影响力？抑或是单纯想跟风摆派头？这是能用城市数据考量的问题。当轨道交通建设条件不成熟时，建设好城市公路，管理好城际高速，加大宣传乘坐公共交通的力度……每一处认真细致的调查，每一个审慎思考的结果，每一项踏踏实实的工作，都能促进城市交通更加便利，迎来各自不一样的春天。■