

长沙地铁2号线正式开始铺轨

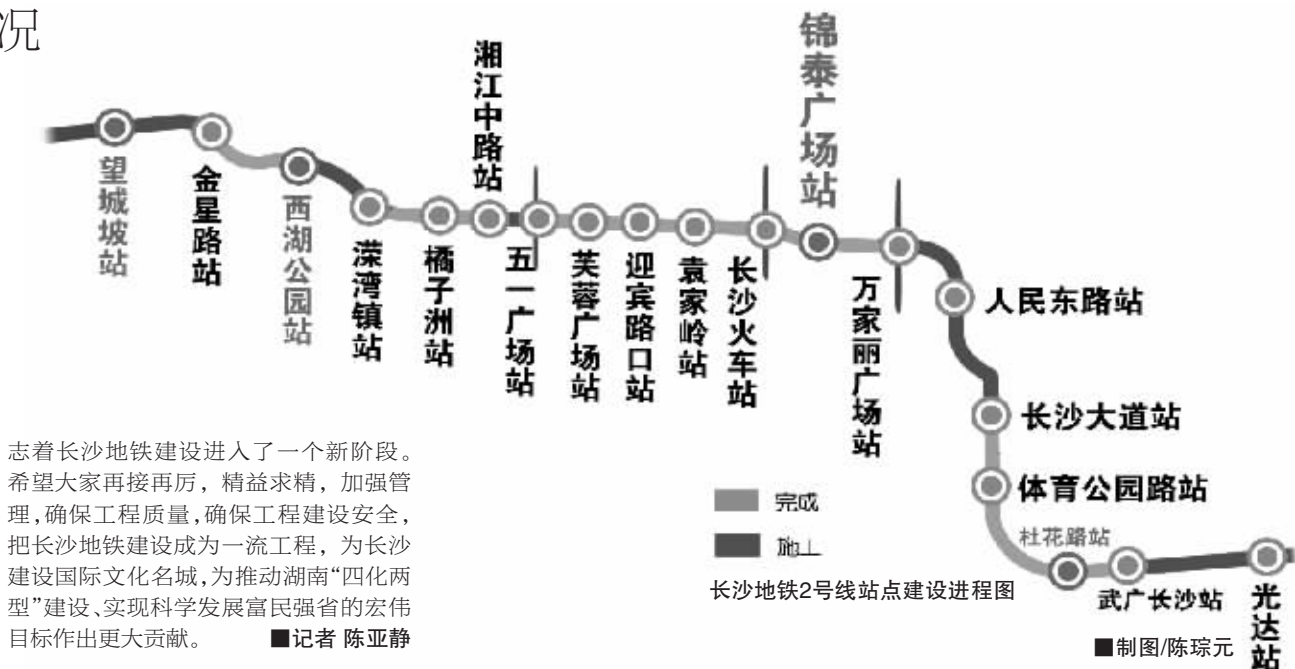
周强考察工程进展情况

本报8月3日讯 备受关注的长沙地铁2号线一期工程，在广大建设者两年多的奋战后今天正式铺轨。省委书记、省人大常委会主任周强上午专程前往建筑工地看望慰问地铁建设者，实地考察工程进展情况，并宣布正式铺轨。

省委常委、长沙市委书记陈润儿，省委常委、省委秘书长易炼红参加考察。

周强一行来到地铁2号线长沙大道站施工现场，看望顶着烈日奋战在工地上的建设者，详细了解长沙地铁在建项目进展及轨道交通远景规划，实地考察铺轨工作。

考察中，周强代表省委、省政府向长沙地铁的全体建设者、监理者和管理者致以亲切问候和崇高敬意。他说，长沙地铁2号线是长沙市现代综合交通运输体系建设的标志性工程，2号线的正式铺轨标



志着长沙地铁建设进入了一个新阶段。希望大家再接再厉，精益求精，加强管理，确保工程质量，确保工程建设安全，把长沙地铁建设成一流工程，为长沙建设国际文化名城，为推动湖南“四化两型”建设、实现科学发展富民强省的宏伟目标作出更大贡献。 ■记者 陈亚静



8月3日，长沙市长沙大道地铁站施工现场，施工人员在地铁隧道内铺轨。
记者 李丹 实习生 李际 陈俊筱 摄

施工进度

每天铺轨75米 二号线年内可“轨通”

本报8月3日讯 今日上午9点，橘色龙门吊把25米长铁轨稳稳放入长沙大道站，建站、掘隧近三年的2号线终于开始谱写铺轨新篇章。长沙市地铁2号线一期工程起于汽车西站，止于黄兴镇光达村，全长22.262公里，设站19座，是长沙市轨道交通东西向的核心线路。该工程于2009年9月开工建设，预计全线将在明年10月建成通车试运行。

铁轨每天可延伸75米

几乎在轨排落在长沙大道站的同时，另一段25米长铁排也在锦泰广场站落地。

2号线共设有四个铺轨基地，全线计划年内“轨通”。长沙大道站和锦泰广场站今日投入使用，西湖公园站和黄兴车辆段两个铺轨基地还在紧张筹备中。

2号线全长22.262公里，其中正线要铺45公里铁轨，汽车西站站至人民东路站一段的铺轨由中铁一局负责。

中铁一局项目部常务副经理付海林

说，轨排25米一段，工人们每天可铺装三段，铁轨每天可往前延伸75米。

今年再启动地铁3号线

2号线将在明年10月通车试运行，据最新消息，截止到现在7月底，全线盾构区间已挖通超过八成，19个车站中仅剩人民东路站和光达站仍在施工主体结构，其余17个地铁站均在做出入口等附属结构。

在线网修编的基础上，长沙市编制并上报了长沙市轨道交通近期建设规划(2012-2018年)，计划在2015年前开工建设三条线，分别是3号线(张公塘—坪塘)、4号线(望城—长沙火车南站)、5号线(安沙镇—暮云)一期工程和2号线西延线(汽车西站至梅溪湖)，长约96.3公里。不过，近日有专家组建议“研究6号线(雷锋湖—黄花机场)提前建设的可能性”。

可以确定的是，长沙市今年将率先启动3号线一期工程。

■记者 叶子君 实习生 巫艳 曾孝喜

工程探秘

【防震】“无缝轨”让你如履平地

平常我们坐火车，每往前一段就要被颠一下，因为铁路铺轨拼接处留有缝隙，坐2号线就不会有这个情况。

2号线轨道按每节25米拼接而成，通过焊接，让铁轨变成“无缝轨”。列车往前开时，相当于是在一条平滑而完整的铁轨上行进，车里乘客不会觉得颠簸。

车里乘客舒适了，2号线在地下穿越长沙主城区，怎样也让地面建筑“感觉不到”震动呢？

原来，2号线通过在轨道上安装高弹性垫板、橡胶隔振垫及带弹簧的道床等手段，让五一大道等敏感地带的建筑不受干扰。

【释疑】地铁没转90度弯

在网上规划图里看，地铁2号线从体育公园站到杜花路站时好像拐了一个90度的急弯，列车开起来会很急促吗？

中铁十一局项目部总工程师雷鹏飞解释说，90度只是比例尺被缩小的错觉，转弯处的轨道半径按最小350米设计，列车转弯时会适当调整行驶速度。

【应急】全线有逃生疏散平台

铺轨同时，工人们还要在隧洞壁建疏散平台。

列车在运行中发生意外时，宽60厘米的疏散平台是乘客的逃生通道。60厘米比人体平均宽度宽40厘米，可以保证乘客单行撤出隧道。

两个地铁站之间至少有一条联络通道，通过这些通道，乘客可以转入另一条线。

【防涝】有12道防淹门隔水

一下暴雨，长沙城区很多地方就发生内涝，不知道长沙地铁对暴雨有哪些考虑？

据了解，2号线按两百年一遇的洪水频率标准设计，在穿越湘江和浏阳河的两端设置有防淹门，如溁湾镇站东端、橘子洲站西端、湘江中路站西端、武广高铁长沙南站东端和光达站西端。防淹门共用了12套，某区间进水时防淹门就会落下。

【环保】绿色列车可转换电能

长沙率先在全国提出“绿色地铁”建设理念，提出能耗降低20%的目标，目前已采用节能坡、地源热泵和水系统节能控制等系统，其中最特别的当是地铁列车。

2号线使用B型列车，每列车有6节车厢，约可容纳960人。列车上配有先进能耗记录仪并采用材料循环运用技术，考虑到长沙冬天湿冷气候，乘客座椅和车顶增加了电加热器，电加热器的能量由列车提供，列车刹车时产生的能量95%以上可被转换成电能。

今年年底时，96台列车将进入位于长沙县黄兴镇的黄兴车辆段接受调试。