

长沙迈向“磁悬浮时代”，预计2016年上半年试运营 低噪音、低辐射，不会脱轨或倾覆

本报5月16日讯 今日上午，我国首条具有自主知识产权的中低速磁悬浮铁路在长沙开工建设。该线路连接武广长沙火车南站和黄花机场，全长18.54公里，预计2016年上半年试运营，时速100公里，每列车可载客307人。

全程18.54公里，设3个车站

全球第一条磁悬浮商运线是连接上海地铁2号线至上海浦东国际机场的磁悬浮，最高运行时速430公里，于2003年引进德国高速磁悬浮技术建造。

长沙磁悬浮是我国首个具有自主知识产权的中低速磁悬浮轨道交通项目，线路长18.54公里，位于长沙市雨花区和长沙县境内。

线路自武广长沙火车南站东广场北侧引出至劳动路，沿劳动路跨过浏阳河直至黄兴大道，再向北沿黄兴大道路中走行至机场高速公路南侧，继续向东沿机场高速公路南侧走行至收费站，最后向北上跨机场高速后垂直接入T1、T2航站楼间连廊，全线设车站3座，分别为长沙火车南站、梨梨站和黄花机场站。

预计2016年上半年试运营

“在畅游通江达海的高铁时代和迈入便捷现代的地铁时代后，我们即将开启对接磁悬浮交通时代的历史帷幕。”在今天上午的磁悬浮开工仪式上，湖南省副省长张剑飞激情高昂，“不仅将在国内首次实现高铁与航空两大现代交通运输体系的无缝对接，推动长沙率先

建成国内集高铁、航空、城际铁路、中低速磁悬浮交通、地铁、高速公路等综合交通于一体的现代化枢纽城市，而且更将借助其独特的产业与资源优势，加速促进湖南制造、湖南技术、湖南品牌走向全国、走向世界。”

张剑飞还透露，长沙磁悬浮的建设以及今后的运营、管理都是一项新的课题，省委、省政府已将其列入了湖南省重大创新示范项目、产业化项目。

长沙磁悬浮工期为20个月，预计2015年底完工，开始联调联试，2016年上半年试运营。

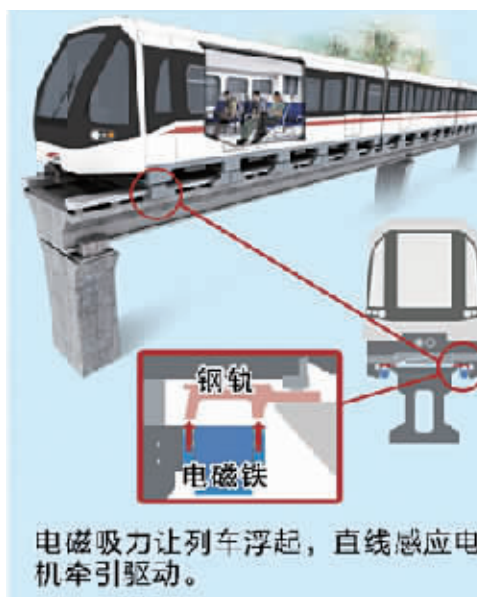
每列列车定员307人

和长沙地铁2号线不同，地铁每列列车由6个车厢组成，而长沙磁悬浮列车每3个车厢为一列，每列列车长约50米、定员307人，初期需用车5列，中期需用车9列，远期需用车14列。

长沙磁悬浮设计时速100公里，最小发车间隔可以达到3分钟一趟，2015年12月底通车试运营后，从黄花机场到武广长沙火车南站只要10分钟。

武广长沙火车南站是上月已开通运营的地铁2号线的其中一站，2015年底，乘客出黄花机场后，可以坐磁悬浮到武广长沙火车南站，再经由地铁进入长沙市内。黄花机场也是规划地铁6号线的其中一站，等地铁6号线投入运营后，乘客到达黄花机场更方便。

■三湘声全媒体记者 叶子君
实习生 杨稳 曾慧荻



电磁吸力让列车浮起，直线感应电机牵引驱动。

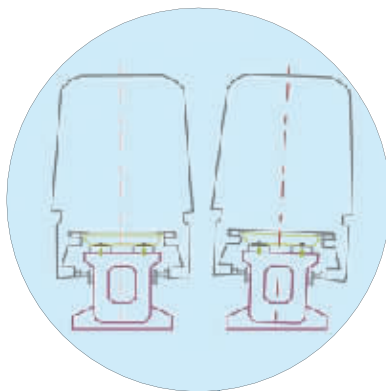
中低速磁悬浮列车经过时的辐射量



1米左右为300多纳特，3米左右为200多纳特，5米左右为100纳特，10米外无辐射；微波炉、电吹风、电动剃须刀在使用中的辐射分别为20多微特、0.7微特、0.3微特；1微特=1000纳特；100微特范围内为安全值。

延伸

磁悬浮列车不会脱轨



抱轨设计，永不倾覆与脱轨。

“中低速磁悬浮列车悬浮的原理是电磁吸力让列车浮起在轨道上方约0.8厘米，最大特点是磁悬浮车辆上没有传统车辆赖以传动的轮子，实现了非粘着牵引和无接触运行。”我国著名轨道电力牵引动力专家、中国工程院院士刘友梅介绍，“由于列车车体是抱在轨道上运行，和路基一体化，因此绝对不可能脱轨或倾覆。”

根据湖南磁悬浮交通发展股份有限公司此前发布过的长沙磁悬浮项目环境影响评价公告，长沙磁悬浮的辐射轻微，可以忽略不计；车厢内电磁影响也小于电视、电吹风等普通家用电器对居室内的影响。

“中低速磁悬浮低噪音、低辐射、低成本、低振动的四大优势，具有广阔前景。”刘友梅介绍，国内地铁造价为每公里5亿-8亿元人民币，轻轨为每公里2亿-3亿元人民币，长沙磁悬浮的投资估算总额为41.95亿元，技术经济指标为每公里2.265亿元。相比之下，中低速磁悬浮“性价比”极高。



光速宽带 517 限时大促

首选电信 新装续费 4.5折

517 巨惠包

1590元 =

- 红米手机一台
- 三星手机一台
- 20M光速宽带
- ITV宽带电视

千兆宽带 千兆共享 千兆带宽

蓝光同 蓝光高清电视



智慧家庭惠更多
双机礼包随心选

- 1 直通4G双机礼包
- 2 三星双机礼包
- 3 三星红米双机礼包

受理方式：网厅 (www.189.cn/hn); 2014年5月10日-31日; 营业厅: 2014年5月15日-25日; 更多详情请咨询10000。

