半小时互通，揭秘城铁“连城诀”

城铁长沙站以南段年底通车 长沙火车站可以换乘城铁和地铁

城铁进行时·动态

调查动机

一条大城铁，六年辛苦事，三地连城诀。

近百公里，24个站，设计时速200公里，长株潭将半小时互通。

当双线轨道上的列车开始飞驰，那些曾在拥堵之路上的抱怨会随风消散。

2月29日，长株潭城铁开始铺轨，第一根500米长的钢轨稳落在轨道上时，施工冲刺已经开始，融城冲刺已经开始。

这个年底，轨道上的列车就将开跑，它会装着三城之人，追三城之梦。

连接长株潭后，后期上千公里城铁，有望通过干线和支线连接岳阳、常德、益阳、娄底、衡阳五市。

我们也选在这第一根钢轨落下之时，三城调查探访，为你揭开长株潭城铁的面纱。

■本版撰文 记者 叶子君

继完成长沙段所有车站主体、开始站房装修后，长株潭城际铁路于2月29日启动铺轨施工。

根据安排，长株潭城际铁路计划分两期对外开通，其中，城铁长沙站至株洲、湘潭段有望在2016年底通车，城铁长沙站以西段、包括西延线在内力争2017年开通。

最快到今年底，长株潭三市居民就能乘上长株潭城际铁路往来了！

5月铺好轨，年底会载客

铺轨在2月29日上午11点左右开始，通过一台拖拉设备和推送装置，从湘潭站铺轨基地出来的500米长钢轨准确在轨枕上就位。中国铁建二十五局集团一公司长株潭项目部总工程师何凯东介绍，从当日起，轨道铺设将以暮云站为中心分长沙段、株洲段和湘潭段三段进行。

“预计施工任务有正线铺轨188公里、新铺道岔19组、铺道碴23万方。”何凯东说。

“钢轨每500米一根，铺下去后用焊机无缝焊接起来后，还要接受打磨和微调。”何介绍，长株潭城际铁路设计时速200公里/小时，尽管钢轨线性允许误差是2毫米，为了让乘客在车上感受更平稳舒适，他们会在施工中将这个误差值控制在0.5毫米内。

根据湖南城际铁路有限公司的安排，长株潭城际铁路将在今年5月底完成轨道铺设，年底对外开通载客。

站房简洁大气 装修8月完成

铺轨的同时，长株潭城际铁路全线正进行站房装修，进度最快的是生态动物园站。

走进已经进入装修尾声的生态动物园站，可见站房内部还有密密麻麻的脚手架未拆除，站房顶部及墙面已装饰完成。

“等下月把脚手架撤掉，就能看到简洁大气的车站了。”来自施工单位中建五局的项目负责人张治锋介绍，为与周边的生态动物园的景观协调，车站外部另外采用清水墙面。

城铁长沙站也正进行内装，站房顶部钢结构屋面已完成安装，项目负责人皮志权说，“今年8月时，它会和其他车站一起完成装修亮相。”

票价尚未定：公益性第一

在铺轨、装修及机电安装完成后，长株潭城际铁路将进入联调联试。

联调联试目的是为验证线路、轨道、供电、信号等系统在实际运行条件下的安全性等，联调联试内容包括故障模拟、应急救援演练、按图行车试验等。

“长株潭城际铁路属于公共交通工具，制定票价时首先考虑的是公益性原则。”湖南城际铁路有限公司一位负责人说，目前票价与票务政策尚未确定，方案形成后先报审查，审查通过后再进行公示，“制定过程会公开透明，会有公众参与。”

■制图/杨诚

进度连线

西延线明年通车，黄金镇有枢纽站

若你有心，便会发现，在长沙市岳麓区杜鹃路与雷锋大道交叉口附近，一群工人正以每日以2米的速度掘进长株潭城际铁路雷黄段隧洞，他们都来自中铁隧道集团。

到2017年，西延线将和城铁长沙站以西段同步通车，线路最西端的黄金镇站将被打造成一座交通枢纽。

每日2米速度向前掘进

2月22日下午，乘坐工程车从隧道洞口进入，驶行约1公里后，就到了工人们正进行爆破开挖的地方。

项目承建单位中铁隧道集团的项目总工程师刘军伟介绍，工人正开挖的是雷锋大道站至望青路站区间，隧道长约1.9公里，其中1.7公里采用人工和爆破结合的方式凿进。

长株潭城铁施工复杂，地面轨道之外，有过江之隧，也有穿山之隧。自去年5月开工以来，工人们已完成1/4的工作量。“明年10月时，隧道即可贯通。”

西延线2017年通车

正在建设的长株潭城际铁路雷黄段(即西延线)是长株潭城铁的长沙西延段。它东起在建长株潭城际铁路雷锋大道站，西止黄金镇站，途经长沙市岳麓区、经开区、望城区，全长9.052公里，沿途设站3个，分别是望青路站、尖山站、黄金镇站。

西延线由省政府和长沙市政府各出资50%建设，根据长沙市发改委的批复，西延线设计时速160公里，其中尖山至黄金镇预留200公里/小时的提速空间。

黄金镇站将成枢纽

湖南城际铁路有限公司相关负责人说，在未来，黄金镇站所在地将被打造成集高铁、城际铁路、地铁、长途汽车、城市公交于一体的交通枢纽站，根据长沙市综合交通专项远景规划，长岳城际、长沙西环线城际、渝长厦快速铁路通道和地铁2号线均汇入本站，枢纽站成型后，将与长沙火车站、长沙南站组成长沙三大铁路交通枢纽，承担长株潭及环长株潭城市群范围内的铁路客运联系。