

滿滿獲得感 幸福新長沙 系列報道 之四

軌道交通全面佈局 構建「速度長沙」



內地首條自主知識產權中低速磁懸浮直連機場

33歲的徐斌日前供職於一家進出口貿易機構，公司總部在深圳，2011年被調往位於長沙市嶽麓區的分公司任職，因工作需要，經常往返總部。「剛來長沙時，高鐵只能通至廣州，去總部只能乘飛機。從單位打車去機場通常需要一個多小時，9點的航班，6點不到就要出發，不經過主城区速度可以快一點，但費用高昂。」回憶起初至長沙時的奔波，徐先生有不堪回首的感覺。

高速發展的長沙交通並沒有讓徐先生尷尬的差旅生涯一直延續，2012年4月，長沙市地鐵二號線與廣深高鐵路開通，從家門口40分鐘直達高鐵路，高頻率的列車班次也讓徐先生更為靈活的安排時間，「終於不用起早貪黑的出差了！」

驚喜接踵而至，2016年5月6日，內地首條、目前全球最長的中低速磁懸浮商業運營線試運營，實現了地鐵—高鐵—機場的無縫對接，這也讓徐先生的選擇更為豐富。「從單位到機場只需要一個小時，而且完全不用擔心因為堵車或其他客觀原因導致延誤，長沙速度，令人咋舌。」

高鐵機場直聯 自主磁浮內地首秀

記者從湖南磁浮交通發展股份有限公司了解到，長沙磁浮工程項目於2014年5月16日開工建設，僅720天即完成建設與調試，創造了屬於長沙磁浮的速度與奇跡，並且實現了內地自主知識產權磁浮「零」的突破。磁浮列車開通試運營之後，不僅縮短了長沙高鐵路與機場之間的時間距離，也連接了航空、地鐵、高鐵、公路班線、城市公交等多種交通，刷新了長沙城市軌道交通發展新高度。

據湖南磁浮公司總經理周曉明介紹，長沙磁浮快線是中國首條，也是目前全球最長的一條中低速磁浮商業運營線。線路全長18.55km，設計最高運行速度每小時100公里，總投資42.9億元（人民幣，下同）。兩端車站均採用了連廊與長沙高鐵路、機場航站樓進行無縫連接，磁浮高鐵路內還設置有城市航站樓，將來可供內地航班乘客辦理值機、托運行李，確保了空鐵聯運的國際化品質。列車由株洲電力機車有限公司與國防科技大學、同濟大學、西南交通大學等高校、磁浮研究機構共同研發製造。列車在運行時能夠平穩通過50米最小曲線半徑和可適應7%的坡度，具有低噪音、低輻射、轉彎半徑小、爬坡能力強等優勢。曾有市民在磁浮列車上做過實驗，將香煙和裝滿水的一次性水杯放在行進過程中的列車車廂地面上，香煙始終保持直立狀態，杯中的水也完全沒有灑出來，磁浮列車運行過程相當平穩。

長沙磁浮快線不僅在內地享有盛譽，並且早已馳名海外。9月23日至25日，2016年度國際磁浮大會在德國柏林召開，湖南省派出由湖南磁浮公司、中車株機等公司人員組成的13人團隊參會，這也是湖南磁浮首次亮相國際磁浮大會。

國際磁浮委員會主席大崎博之等專家表示，長沙磁浮快線是磁浮技術的一次重要的商業運用，極大地推動了世界磁浮技術與產業的發展。同時，考慮到長沙近年來對於城市磁浮的巨大貢獻與迅速發展，決定於2017年在長沙舉辦國際中速磁浮交通專題會議，而舉辦專題會議在國際磁浮委員會的歷史上尚無先例。同時，國際磁浮委員會經過投票決定，將於2020年在長沙舉辦國際磁浮大會。

地鐵網絡顯雛形 惠及百萬上班族

地鐵對於一個城市來說，無異於一條從地下穿梭的血脈輸送管道，在擁堵日益嚴重的現代城市中，地鐵承擔起了不可忽視的公共交通職能。



日新月異的長沙地鐵

家住芙蓉區萬家麗廣場的甘露在嶽麓區麓谷信息港工作，直線距離約為20公里。地鐵二號線開通之前，搭乘公車大概需要一個半小時，遇上早晚高峰時，單程則需要兩個小時以上，令他叫苦不迭。談及地鐵開通後生活的改變，甘露先生坦言：「以前兩個小時的行程，現在只需要一個小時不到，每天可以多出兩個小時休息，對於朝九晚五的上班族來說，是非常寶貴的。」

從2014年4月29日試運營起至2016年9月30日，像甘露先生一樣得益於地鐵二號線便捷、快速城市交通服務的共有2.15億人次，相當於每一位長沙市民都乘坐了29次，所節省的時間，以千萬小時計。

根據長沙市軌道交通集團第一、二輪建設規劃，除了地鐵二號線及西延線，地鐵一號線也已於今年6月28日開通試運營，長沙地鐵運營里程達到50.18公里，已形「十」字換乘的軌道交通格局；3、4、5號線在建里程92.4公里，計劃分別於2018、2019、2020年開通運營。

而長沙地鐵的建設規劃並未止步於此，在第三輪建設規劃中，包含1號線北延一期、2號線西延二期、4號線北延線、5號線南北延線、6號線、7號線一期，線路總長121.29公里，設站83座，概算投資約為840.13億元。其中，6號線中段勘察設計工作正全面推進，計劃2016年底啟動建設。長沙市城市軌道交通線網遠景規劃由12條線路構成，總長度為456公里，設站333座，其中換乘站45座，中心城區線網密度0.6公里/平方公里，基本覆蓋大長沙規劃區的城鎮密集區，涉及長沙市六區二縣一市。未來，長沙市區公共交通出行佔全方式出行量的35%，軌道交通佔公共交通出行量的40%。

城鐵年底試運行 推動長株潭一體化

長沙市軌道交通網絡不僅局限於長沙市區，更是遍及長株潭「兩型試驗區」及周邊城市群。2010年6月30日，長株潭城際鐵路正式開工建設，預計長沙火車站以南至株洲、湘潭段2016年底建成，長沙火車站以北段2017年建成，長株潭三市之間的交通時間將縮短為30分鐘以內。城際鐵路將分期建設，首期104.36公里城鐵連接長沙、株洲、湘潭城市群，後期上千公里城鐵則通過幹線和支線連接岳陽、常德、益陽、婁底、衡陽五市及一些縣市。屆時，將形成「城市與城市」、「城市與機場」、「臨城與機場」等線路的無縫對接，為推動長株潭城市群經濟一體化進程將起到重要作用。

2016年5月6日，內地首條自主知識產權中低速磁懸浮列車在長沙高鐵路與黃花國際機場間正式載客運營；繼地鐵二號線及西延線試運營後，長沙地鐵一號線於6月試運營，長沙軌道交通進入「地鐵+磁浮」的換乘時代，而隨着長株潭城際鐵路年底前投入試運營，長沙軌道快速交通網絡雛形初顯。與此同時，長沙交警通過網格化勤務管理、試行「潮汐車道」、「借道左轉」交通微管理、優化交通設施、黨政機關錯時上下班等多管齊下，緩解交通擁堵，長沙市民出行更省心、便捷，更有獲得感。長沙交通全面提速，讓市委、市政府打造國際化中心城市的宏偉藍圖指日可待。

文/劉恩琛



交警冒著寒風在指揮交通

多管齊下 奮戰一線保暢通

11月中旬，從西伯利亞來的寒風席捲三湘大地，長沙氣溫突降達16度，最低溫度低至2至3℃，天空中飄起細雨，寒氣襲人。傍晚下班時段，受下雨影響，車行緩慢，湘江中路與人民路交匯的十字路口，車輛排起長龍。芙蓉區的交通警察正忙碌著指揮疏導交通。

「專門負責路口指揮執勤的交警天天堅守，一班尚就是3、4個小時。一班崗下來，腳和手好像不是自己的了。」長沙市芙蓉區二中队副隊長蔣龍警官走進崗亭，長時間被寒風吹過的臉上泛起紅暈，他縮著鼻子，向記者介紹。

蔣警官所在的芙蓉區二中队除了日常交通執法，還有一份特殊的使命——長沙長途半年、每逢周六及節假日都會有焰火晚會，這在全國算得上是「獨一份兒」的饕餮盛宴，也是長沙著名的城市名片之一。數以萬計的市民及遊客慕名而來，在湘江邊欣賞焰火晚會，給沿江路段造成巨大的交通壓力。

「不誇張的說，我幾乎看過每一場焰火晚會。」每逢周末及節假日，蔣警官和二中队同事12點半便開始在人民西路輔道上清理停靠車輛，為消防車及救護車清理出一條「生命通道」，而芙蓉區其他中队的100多名同事，傍晚6點50分會全部到位——從橘子洲大橋一直到猴子石大橋接近8公里路段，解放路、人民路、白沙路、西湖南路、南湖路等各個主要交通路口全部一實地交通管控，一直持續到10點半左右，人流散盡，任務才算圓滿完成。蔣警官告訴記者，類似焰火晚會及特殊會展活動等因為市裡擁有豐富的應對經驗，交通優化措施亦日趨成熟，所以執行起來早已得心應手。

在科技高速發展的今天，長沙交通部門也與時俱進。從2015年12月起，長沙交警第一批已建成40塊路面LED電子顯示幕，實現交通違法即時告知。當有車輛產生實線變道、佔用專用道、亂停等交通違法被交警監控抓拍後，前方路口及下一路口的顯示幕將會滾動顯示該車車牌號及其違法行為，當事車主也將同步收到交警部門推送的提醒短信，從而實現即時警示，避免類似交通違法多發。

長沙市公安局交警支隊設施大隊副大隊長周紅峰還向記者介紹，長沙機動車保有量已突破200萬輛大關，面對機動車保有量高速增长、城區道路交通流量趨近飽和、交通供需矛盾日益尖銳的現實困難，為解決交通擁堵這一老問題，長沙交警也出了一些針對性的辦法，例如在今年3月28日在兩個地方分別推出「潮汐車道」和「借道左轉」等交通管理方式。潮汐車道位於人民路湘雅二醫院至地質中學路段，這也是長沙第一條潮汐可變車道；而每個工作日的7時至19時，芙蓉路的松桂園路口實行借道左轉。試行「潮汐車道」、「借道左轉」等交通微管理措施，根據每天特定時間段的車流變化重新設計車輛走向，調整道路通行要求，有效提高了路口的通行能力，在一定程度上緩解了城市主幹道的交通擁堵。



長沙地鐵第三期規劃正在抓緊施工



長沙交通指揮中心對主要交通擁堵路口實行全天候監控