



地铁乘务人员



轨道建设者、相关工作人员及媒体记者试乘



3号线车厢内景

合肥地铁3号线启动试运行

记者体验全程：系目前合肥最长、站点最多的地铁线路

9月5日上午，合肥市轨道交通3号线迎来开通运营前又一重大节点——启动空载试运行。这意味着3号线离正式开通运营已经越来越接近。

□ 记者 祝亮/文 高斌/图

记者试乘， 全程耗时超过80分钟

当日上午9:22，3号线空载试运行第一趟列车从高架站北端第二站——职教城东站始发，与地铁1、2号线途中一片漆黑不同，3号线高架段的车窗外，道路、车辆、行人、住宅小区尽收眼底。在进入隧道前，甚至还有和旁边马路上汽车“赛跑”的既视感。经过10多分钟的行驶，在驶离合肥幼师站后，列车便从地上驶入地下。

轨道集团建设分公司通号处副处长刘龙介绍，此趟列车平均运行速度控制在50公里/小时。中途多个站点，列车有短时停靠但并未开门。经过32个站点，耗时约82分钟，于10:44顺利抵达终点站幸福坝站。

据介绍，3号线是目前合肥距离最长、站点最多的地铁线路，所以当正式运营后，全程耗时可能会超过1个半小时。

3号线空载试运行 时间不少于3个月

据悉，空载试运行即不载客模拟运营，是3号线在开通运营前最后一个重要调试阶段，相当于一次“综合性考试”。根据相关规范要求，3号线空载试运行时间不少于3个月，按照低、中、高不同密度进行列车运行，共分为点式ATP模式套跑、CBTC模式套跑、全线仿真跑图三个阶段。其中，全线仿真跑图阶段预计上线列车30列（备2列），行车间隔4分50秒，按预期实际运营情况进行模拟运行。

3号线试运行期间还将穿插开展68项综合与专项应急演练工作，通过演练强化运营人员的应急处理和设备故障抢修能力。演练内容涵盖行车组织应急演练；列车故障救援应急演练；供电、通信、信号、轨道、站台门等设备故障应急演练；车站站台火灾、站厅火灾、区间火灾、主要设备房火灾等应急演练；突发大客流应急演练；乘客滞留、乘客意外伤害应急演练；列车相撞和脱轨应急演练等。

待3号线空载试运行达到相关指标，并且圆满完成68项应急演练后，将组织专家对3号线开通运营条件进行安全评估。



列车从职教城东站始发驶向幸福坝站

机电设备、车站装饰装修实体工程已完成96%

目前，3号线各项工程建设正处在攻坚收尾阶段，已顺利完成全线“洞通”“轨通”“电通”，机电设备、车站装饰装修实体工程已完成96%。

下一步，合肥市轨道集团将带领各参建单位攻坚克难，全力以赴加快推进3号线剩余工程建设工作，力争早日顺利实现3号线今年年底开通运营总体目

标。同时，通过空载试运行实现3号线设备与设备、人员与设备、人员与人员之间充分磨合，协调运转，并锻造出一批技术精、作风硬的技能职工队伍，进一步提高运营服务品质，树立公共服务行业新标杆。

按照计划，3号线将于今年年底前开通运营，运营初期共有45列地铁列车投入使用。

短期内，3号线将是合肥唯一“地上跑”的地铁

3号线起于幸福坝站，止于相城路站，线路全长37.2公里，高架线路长4.23公里，全线设车站33座，其中有4座高架站，分别为幼儿师范学校站、职教城东站、职教城东站、相城路站。

这也是目前合肥在建的3、4、5号线和1号线三期工程中，仅有的高架站。

选择“高架”方式，主要是因为3号线高架段所在的新站高新区区域主要为职教基地与高校校区，沿线以上班、居住、上学出行为主，有能源技术学院、职教基地、铁路技术工程学校等客流集散点。专业人士表示，从规划上考虑，高架线路更适合这块区域，也可以减轻对地面环境的影响。

3号线列车还采用了许多智能化技术

3号线列车主打绿色调，车厢外部绿色线条采用更加环保的水性油漆。列车沿用4动2拖6编组型式，车体为国内先进的B型“鼓型车”，每列车最多载客2054人，采用铝合金全焊接结构，最高运行速度为80公里/小时，平均运行速度将不低于37公里/小时。

与1、2号线相比，3号线列车司机室前端增设了紧急疏散门，以便发生紧急情况时，乘客能快速疏散。车内照明系统全部采用国内先进的LED光源，使用寿命长，更加节能环保。车门上方设置有37寸

彩色LCD动态地图显示屏，比1、2号线列车内的28寸设备更加醒目，可随时为乘客提供车辆的线路、换乘和站点信息，相比其他城市使用的点阵式LED动态地图，更加美观，更具现代感。

此外，3号线列车还采用了许多智能化技术，进一步提升了控车自动化水平及车辆总体技术性能。如列车上的乘客信息系统和信号系统采用最新无线数据通信技术提升无线网络的数据传输能力和数据传输速度，列车采用车载弓网动态监测系统增强牵引供电运动工况的监测等。