

●长沙晚报全媒体记者 吴鑫祺

湘江浩荡北上，将长沙分为东西两部分。过江，是这座千年古城独特的城市印记。

从1971年9月6日正式开工建设，到1972年9月30日建成通车，橘子洲大桥只花了一年时间，堪称奇迹。一桥飞架湘江，开启了长沙跨越天堑的历史篇章。

如今，走上橘子洲大桥，桥上车流如织，桥下水奔涌。倚栏远眺，碧波之上，一道道“长虹”飞架；河床之下，一条条“巨龙”穿江而过。从江面到江底，从单一到立体，长沙人过江方式的变化，恰是城市发展的生动缩影。

一部过江史，半部长沙发展史。70年来，《长沙晚报》时刻关注过江方式的改变，不仅记录了长沙交通的跃迁，更见证了“一江两岸、比翼齐飞”的城市格局重塑。



百年梦圆， 一桥飞架湘江两岸

从湘江上搭一座桥连接两岸，一直是敢为人先的湖南人的梦想。

记者查阅史料发现，晚清时期，湘军创建者之一的郭嵩焘提出要在湘江上架设一桥，他也是有据可查的建设湘江大桥的最早提议者。1912年，辛亥革命元勋黄兴提出，从长沙城区“往水陆洲、岳麓山、溁湾市一带，建一铁桥往来”。

不过，在很长一段时间里，轮渡一直是长沙人过江的唯一方式。1951年10月1日，大西门（五一路）至溁湾镇轮渡（五溁线）正式开通，成为市区湘江两岸主要航线和通往湘西的交通要道。其后，又开辟草银线（草潮门至银盆岭）等轮渡线路。

年过七旬的冯女士出生在河西，在当时长沙纺织厂的职工宿舍度过童年时光。她告诉记者，当时过江叫做进城，要坐绿色的轮渡，有时候要排长队，过一趟江甚至要一小时，因为湘江中间有长达数公里的橘子洲，乘船过江的市民要到橘子洲中转换船才能前往对岸，小小的船舱里，挤满了来往于湘江两岸的居民。

在湘江上建大桥刻不容缓。按照当时中共湖南省委提出的建设要求，1970年5月，长沙湘江大桥指挥部成立；1971年9月6日，在中共湖南省委及长沙市委直接领导下，橘子洲大桥正式开工建设。

当时没现在这么多工程机械设备，要修建一座大桥非常艰难。橘子洲大桥从动工到建成，长沙市机关、部队和各条战线、普通市民积极参加，共有900多个单位，80多万人次参与建设，大家义务来到大桥工地参加挑土运石等工作。

“下了班，大家骑着单车、拖着板车，自觉到江边参加工程建设。”冯女士说，工地上每天都是热火朝天，一个桥墩建好了，广播就响个不停，把好消息传到所有干活人的耳朵里，人人都愿意为修桥出力。当年冬天湘江遭遇低水位，路桥工人负责难度较大的橘子洲东岸大桥建设，而橘子洲西岸水比较少，市民、学生就在这里当义工修桥墩。

在“人海战术”之下，橘子洲大桥仅用一年时间便修建完成，赶在1972年国庆节前通车。通车仪式当天，大桥上彩旗招展，盛况空前。长沙放假4天，市民欢天喜地，奔走相告。

至此，长沙在湘江上修桥的百年梦想终于实现。

『长虹』飞架『巨龙』穿江，湘江天堑变通途

《长沙晚报》70年全程记录长沙过江交通由轮渡向立体交通的变迁

1972年建成通车的橘子洲大桥，在湘江长沙段独挑大梁近20年。随着长沙经济发展，湘江上一座大桥已不堪重负。1991年，第二座湘江大桥——银盆岭大桥建成通车；1999年10月，月亮岛大桥建成通车；2000年，猴子石大桥建成通车；2004年5月，黑石铺大桥建成；2006年，长沙二环线上最后一个关键节点工程——三汊矶大桥建成通车。至此，长沙形成“六桥三环”的城市交通格局。

2006年9月2日《长沙晚报》头条刊发的消息《二环画圆世纪梦》写道：“三汊矶大桥昨竣工通车，标志着二环线全线贯通”“在炮声齐鸣的欢乐气氛中，近百台车辆列队驶上大桥，来自四面八方的人们也纷纷走上大桥，笑靥和自豪写在每个人的脸上”。同时，“三汊矶大桥的通车意味着二环线西北段竣工，也标志着历时12年建设的二环线全线贯通”。

但在2010年以前，市民只能选择从桥上过江，6座湘江大桥担负起城市过江交通的重任，却仍不能满足持续增长的过江交通需求。

2009年9月，营盘路湘江隧道开启湘江首条江底隧道的建设大门，它如同在湘江之下建了一座“互通式立交桥”，八个出入通道

桥隧并举，15条通道快捷过江

在城市核心区域形成了一个交通大循环。2011年10月1日，营盘路湘江隧道试通车，长沙人从江底穿行而过的愿望变成了现实，车辆如同穿行在时光隧道，不到5分钟就到了对岸。

此后，长沙过江通道的建设加速推进。福元路大桥、湘府路大桥等跨江大桥以及南湖路隧道、湘雅路隧道等过江隧道，构建起长沙“桥隧并举”的立体过江格局。2025年4月，兴联路大桥建成通车，成为湘江长沙段第15条过江通道，第12座跨江大桥，为长沙“一江两岸”协同发展按下“加速键”。而在长沙城南，正在建设中的暮坪湘江特大桥雏形已现，建成后将密切长沙南部片区湘江两岸的往来，对促进区域高质量发展具有重要意义。

过江通道的谋篇布局，带来的不仅仅是过江提速，还有两岸区域价值的提升。

如今，湘江东岸，绿色环绕，天际线错落有致，以五一大道、芙蓉路为骨架，五一商圈等核心区域提质升级，长沙奥体中心等建设正酣，城区有了新面貌。湘江西岸，湖南湘江新区活力迸发，湘江科学城等一批重点项目加速推进，这片发展热土，风头正劲。



2025年4月28日，兴联路大桥正式通车试运行。傍晚，大桥灯光璀璨，成为湘江上亮丽的风景。
长沙晚报全媒体记者 邹麟 摄

幸福见证，本报报道浓墨重彩

桥梁上、隧道里跑的公交车、出租车，穿行于湘江之下的地铁、城铁……长沙不断丰富过江的公共交通方式，满足市民立体化、多样化的出行需求。便捷、快速、舒适的过江体验，让市民生活幸福指数节节攀升。

以传统公交为例，目前长沙主城区过江公交线路主要覆盖橘子洲大桥、银盆岭大桥、三汊矶大桥、福元路大桥、兴联路大桥、猴子石大桥、湘府路大桥以及南湖路隧道、营盘路湘江隧道等过江通道。其中，橘子洲大桥、猴子石大桥、银盆岭大桥作为主城区核心过江通道，公交线路最为密集，分别有12条线路、11条线路、9条线路可过江，串联河东与河西。

打通“天堑”，连接两岸，地铁、城铁也来助力过江交通。

2014年4月29日，长沙地铁2号线一期工程载客试运营。次日，《长沙晚报》封面版刊发了头条导读和大幅图片，在头版头条刊发消息《长沙正式开启“地铁时代”》地铁2号线昨启动试运营》，并推出A2版至A5版4个版的特刊，记录下这一难忘的历史时刻。

长沙地铁2号线是长沙首条穿越湘江的地铁，同时也是全国第一条在江心洲上设置车站的地铁。它历时4年7个月建设，横贯长沙东西，串起长沙火车南站、长沙火车站、湘江新区综合交通枢纽等三大客运枢纽，袁家岭、芙蓉广场、五一广场和溁湾镇等商业中心，引领城市向东、向西延伸拓展。

自2014年长沙进入“地铁时代”以来，长沙轨道交通始终与城市发展同频共振，为长沙“一江两岸”协同发展贡献力量。如今，无论你是生活在河西的洋湖，还是河东的星沙，都成了“半小时生活圈”里的“邻居”。一江两岸，大泽湖片区、湘江科学城、长沙奥体中心等重大片区建设加速推进，重塑城市版图，持续加速城镇化进程。

2017年，穿江而过的长株潭城际铁路全线通车，让在株洲、湘潭居住，在长沙河西上班的人实现了半小时通勤。如今，“公交化”运营的长株潭城际铁路拉近了空间、压缩了时间，进一步推进长株潭一体化发展，增强了省会城市辐射带动作用。

作为湘江长沙段第一座大桥，橘子洲大桥建成至今已有54年，仍在发挥着巨大作用。
长沙晚报全媒体记者 黄启晴 摄

立体交通，提供发展澎湃动能

“飞跃”湘江，只是长沙交通发展的一个缩影。

一段铁轨，一条跑道，一艘货轮，都是长沙交通发展的见证者。这些独特的印记，《长沙晚报》都逐一记载。

以高铁为例，2009年底武广高铁开通，长沙迈入高铁时代。作为武广高铁建设全程见证、开通首日全程体验的媒体之一，长沙晚报除了数年的动态跟踪报道外，还提前策划并选派多名记者在武广高铁开通前一个月上路，从武汉南下到咸宁、赤壁，再到湖南境内的岳阳、汨罗、长沙、株洲、衡山、衡阳、耒阳、郴州，然后进入广东境内的韶关、清远、花都、番禺，历时20天、全程2000多公里，对武广高铁每一个车站和经历的城市进行全程采访报道，成为全国走完武广高铁全程的第一家媒体。

2009年12月26日，武广高铁载客运营。次日，《长沙晚报》在头版头条以《长沙迈入高铁时代》为题对此进行了报道，并推出了3个整版的“武广来了”“特别报道，联合《羊城晚报》《武汉晚报》，从沿线站点体验、乘客感言、候车提醒等方面全方位进行了报道。报道称，武广高铁开通当日，长沙、武汉、广州三地同时首发“和谐号”动车组，上千名旅客通过长沙火车南站首发，用时2小时27分到达广州。据统计，首发当日全线发送旅客3万多人次，上座率近80%。

随后，京广、沪昆两条高铁大动脉在长沙交会，它改变的不仅是市民的出行方式，还改变了长沙在中国经济版图的位置，不仅吸引了一批世界500强、中国500强纷纷落户长沙，还让越来越多的外地客人更便捷地来到长沙、了解长沙、爱上长沙。

当下，渝长厦高铁建设加速推进。在三条高铁交会下，长沙高铁网络将由“十”字形发展为“米”字形，进一步加快长沙与全国各地的人流、物流、资金流的往来。

如今，以现代化公路、高速化铁路、国际化航线、综合化港口为主骨架的综合交通运输体系，拉近了长沙与世界的距离，在家门口“买全球”，“长沙造”卖全球，已经成为现实。一条条现代化公路让郊区变成城区，拉近了市到县、县到乡镇的距离，让长沙从“单中心”结构向“多中心”结构蝶变。

从天上到地下，一个外联内通、覆盖城乡、功能完善的立体综合交通体系，打破了时空限制，为长沙经济社会阔步前行提供了澎湃动力。

长沙过江交通大事记

- 1972年9月
橘子洲大桥建成通车
- 1991年1月
银盆岭大桥建成通车
- 1999年10月
月亮岛大桥建成通车
- 2000年9月
猴子石大桥建成通车
- 2004年5月
黑石铺大桥建成通车
- 2006年9月
三汊矶大桥建成通车
- 2011年10月
营盘路湘江隧道试通车
- 2012年11月
福元路大桥建成通车
- 2012年12月
岳临高速湘江大桥通车
- 2013年2月
湘府路大桥建成通车
- 2013年12月
南湖路隧道建成通车
- 2015年2月
湘江长沙综合枢纽坝顶公路正式通车
- 2024年7月
香炉洲大桥建成通车
- 2024年7月
湘雅路隧道建成通车
- 2025年4月
兴联路大桥建成通车

三汊矶大桥于2006年9月1日竣工通车，标志着长沙二环线全线贯通，它是长沙重要过江通道。长沙晚报全媒体记者 黄启晴 摄