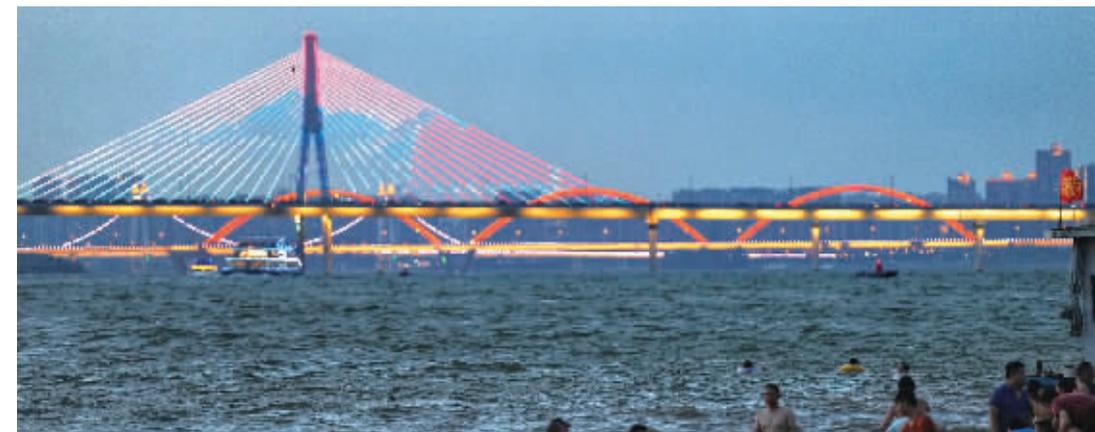


# 跨江越壑，湖湘道路更加通达顺畅了

## 2024年湖南多座桥梁隧道通车或合龙，为经济发展注入新活力



一条条造型各异的巨龙横卧湘江之上，为湖湘大地的发展注入了新的活力。顾荣摄

2024年，对于长沙乃至整个湖南来说，是交通基础设施建设喜获丰收的一年。多座桥梁隧道的通车或合龙，宛如一条条造型各异的巨龙横卧湘江之上，为湖湘大地的发展注入了新的活力，让湘江两岸、湖湘四方的交通更加通达顺畅。

■文/视频 三湘都市报全媒体记者 王翊玮 视频 朱帅铭



扫码看视频



### 长“湘”逢，桥“隧”愿

于长沙而言，桥隧已然成为独特的风景线。这座城市堪称“桥隧博物馆”，几乎每一座桥隧都在工程史上留名，每一次新的诞生皆为破纪录的创新。

今年7月4日，长沙市望城区香炉洲大桥正式通车。它是湘江上跨度最大、主塔最高的独塔斜拉桥，有效地串联望城经开区、大泽湖、月亮岛、丁字湾等片区，助力望城迈入“湘江时代”。香炉洲大桥通车，使得居住在河西的望城人想要去往河东，不需要从三汊矶大桥绕行，一桥便可直达。

7月5日，湖南省目前最大直径盾构隧道——长沙湘雅路隧道正式通车。作为长沙下穿湘江的第三条隧道，线路西起岳麓区岳华路，东接开福区芙蓉中路，是长沙第一条双向六车道过江通道，它的建成通车，市民开车往返河东的中南大学湘雅医院到河西的湘雅三医院最快只需5分钟。

“双塔架桥过江洲，杨梅弯月见飞龙”。9月29日，湘潭杨梅洲大桥正式通车，是湘江目前跨度最大的斜拉桥。它的建成完善了湖南湘潭城区道路布局和路网闭合，缓解了湘潭市河西、河东通道的交通阻力，方便了当地民众的过江出行。

### 完善区域路网，构建综合交通体系

近年来，长沙的过江通道建设明显加快。11月8日，长沙兴联路大通道项目全线贯通。该桥为湖南省单体投资最大的市政斜拉桥，建成后将进一步完善区域路网结构，有效缓解长沙北二环、三汊矶大桥、金星北路交通压力，成为益阳、常德等城市进入省会长沙的重要通道之一。11月26日，长沙暮坪湘江特大桥顺利合龙。这是连接长沙城南片区与大王山片区的快捷通道，它的建成将为沿线居民提供便捷的交通条件，缩短城南片区与大王山片区之间的距离。

“回顾过去，展望未来，增强湘江长板，补足湘江短板，每建成通行一座过江通道，通行量随即持续增长。一方面长沙过江通道正在合理布

局建设运行，整体过江通行效率不断得到提升；另一方面，过江通道车流量也不断创新高，这恰恰反映出长沙区域互补、跨江融合、东西联动的生命力蓬勃强劲。”长沙理工大学智能交通与现代物流研究院院长、教授卢毅说。

卢毅分析说，从全局和长远看，过江交通需求日益旺盛，保障过江供需平衡，提高过江通道供给与出行、物流需求的匹配性，加快构建综合交通体系，高质量推进全国交通枢纽中心城市建设和发展枢纽经济，长沙过江通道建设依然任重道远。与一样沿江省会城市同体量的武汉、南京相比，我们预计长沙将来过江通道需求会在35条以上。

岁月悠悠，曾经横亘在长沙面前的湘江天堑，如今已然华丽转身，成为了畅行无阻的交通要道。脚下，隧道宛如蛟龙潜行于地底；头顶，桥梁恰似霓虹飞架于长空，水陆交织，上下辉映，共同编织出一张四通八达的交通巨网，引领着这座城市奔赴更加繁荣的未来。

### 记者手记

#### 不仅带来出行便利 也为发展提供保障

2024年，作为“围挡后面”栏目的一名城建记者，见证了湖南桥梁隧道建设的辉煌成就，每一座桥梁、每一条隧道的背后，都蕴含着无数建设者的辛勤付出和不懈努力。这些交通基础设施的不断完善，不仅为人们的出行带来了极大的便利，也为湖南的经济发展和区域协调发展提供了有力保障。

在采访过程中，深切感受到了这些项目给当地居民带来的喜悦和期待。从湘雅路隧道的通车，到杨梅洲大桥、香炉洲大桥的全线通车，再到兴联路大桥、暮坪湘江特大桥的顺利合龙，每一个消息都让沿线的居民欢呼雀跃。看着一辆辆车在宽敞的桥梁上穿梭，在隧道中便捷通行，不禁为湖南的发展感到骄傲和自豪。

展望2025年，随着更多桥梁隧道的规划和建设，湖南的交通网络将更加完善，区域间的联系将更加紧密，经济社会的发展也将更上一层楼。记者将继续关注和记录这些发展变化，为大家带来更多的好消息。

## 平移15毫米给桥梁“正骨” 确保京广高铁“关节”健康



扫码看视频

三湘都市报12月19日讯 日前，在京广高铁湖南段完成了首次桥梁“正骨”作业。在京广高铁上下行K1810+200-K1812+700处，几十台顶升器同步开始作业，整个“正骨”工作分两次进行，历时4个小时，累计完成横向移动15毫米。

2009年，京广高铁武广段开通运营，距今已有15年了。“该处桥梁横移达到预警值。”广铁集团长沙高铁工务段工作人员表示，所以需对桥梁进行平移以达到提升线路平顺度的目的。“这如同人的骨头发生错位一样，需要技术熟练、经验丰富的医生来‘正骨’复位。”该段桥隧科科长黄显泉用形象的比喻告诉记者，“这场施工的目的就是给桥梁‘正骨’，让京广高铁的‘关节’始终保持健康。”值得一提的是，这也是广铁集团长沙高铁工务段首次进行此类施工。

面对上万吨的梁体，除了要保证移梁过程中栏杆、声屏障等设备状态，还需在移梁完成后，将测量变化值与桥下移梁监测数据误差控制在1毫米范围内，不仅是一项耗费体力的艰巨任务，更是一道考验细致观察与精巧操作的难题。此次施工的桥梁区域，每一个支座下对应装了5个顶升器（4个竖向顶推器、1个横向顶推器），这些顶升器的起重能力在100吨到200吨之间，它们一起发力，就可以把梁体小幅度地抬升起来。整个“正骨”工作分两次进行，累计完成横向移动15毫米。

下一步，广铁集团长沙高铁工务段将继续提升京广高铁湖南段线路整体质量，确保设备稳定运行，为旅客平安、舒适出行保驾护航。

■文/视频 全媒体记者 李致远 通讯员 孙庆 郭成

## 长沙机场T3航站楼项目 A指廊主体结构提前封顶



扫码看视频



三湘都市报12月19日讯 12月19日，记者了解到，长沙机场改扩建工程机场工程T3航站楼再次刷新“进度条”。日前该项目A指廊主体结构提前封顶，为后续施工创造了良好条件。

T3航站楼A指廊是长沙机场改扩建工程中交叉施工最多且最难的区域，同时也是长沙机场改扩建工程四大关键区域之一。A指廊建筑面积约2.77万平方米，地上两层，长380.3米，宽26.06—94.18米，高26.8米。2023年4月中旬开始桩基施工，2024年12月18日主体结构封顶。这也意味着，T3航站楼F大厅与湖南建工集团承建的ABCD指廊全线贯通，融为一体。

记者了解到，项目团队本着先地下后地上施工原则，与各参建单位通过梳理问题，优化方案详细编排各单位交叉施工节点计划，见缝插针地进行穿插施工，2023年4月中旬至2024年12月18日400多天时间内通过有效沟通，逐步穿插有效减少了施工空窗期，确保工程高效推进。同时，项目部加大人力物力的投入，各类施工机械马力全开，每天超过300名工人奋战在施工现场，风雨无阻，加班加点，最终确保A指廊提前12天顺利封顶。

BIM技术应用、智慧工地平台搭建等，也为T3航站楼项目建设注入了“新质”动力。针对A指廊钢混结合、转换结构多的特点，项目部运用BIM技术进行可视化交底，并对型钢梁柱节点钢筋进行碰撞检查及优化。截至目前，T3航站楼二次结构完成60%，钢结构完成90%。项目部力争12月30日前完成B、C、D指廊登机桥抹灰等扫尾工作。

■文/视频 全媒体记者 王翊玮 通讯员 李想 许依瑶 蒋泽楷