



4月28日,车辆行驶在长沙兴联路大桥。 湖南日报全媒体记者 辜鹏博 通讯员 武云鹏 摄

跨江新通道!兴联路大桥通车试运行

长沙开福区与望城区的通行时间从30分钟压缩至10分钟以内



扫码看视频

4月28日上午11时18分,随着桥面隔离设施缓缓移除,首批车辆平稳驶入,兴联路大桥正式通车试运行,长沙过江通道总数增至15条。这座耗时3年零7个月建成的“湘江绣月”之作,以148米高的主塔与江心月亮岛遥相呼应,在粼粼波光中勾勒出“双月印江”的壮美画卷,更将开福区与望城区的通行时间从30分钟压缩至10分钟以内,为长沙“一江两岸”协同发展按下“加速键”。

工程堪比“搭乐高”,处处可见科技巧思

作为湘江上跨度最大的双塔斜拉桥,兴联路大桥的建设团队使出了“十八般武艺”。

中交一公局项目负责人刘少敏介绍,“施工范围横跨望城区和开福区和湘江,光是协调各方就像‘指挥交响乐团’;此外,工程涉及造桥、修路、装路灯、绿化等17类专业工程,复杂程度堪比‘搭巨型乐高’。”

由于项目施工安全风险高,既要保证跨越多条城市主干道的引桥施工不堵车,又要在水深流急的江面操作大型设备,因此施工过程中处处可见科技巧思,比如河西江面的引桥施工应用“智慧挂篮”“测量机器人”,让合龙精度控制在“头发丝级别”。

“主桥钢混组合梁施工,特意研制了国内首创的多功能梁板铺架一体机,实现吊梁、铺板、辅助斜拉索入锚同步施工,同时研发‘数字孪生智能安全监控系统’,助力主桥顺利合龙,全线贯通。”刘少敏说。

形成“科创+文旅+物流”发展三角

“以前去河西要绕一大圈,现在出门就是桥。”开福区居民张建国告诉记者,他经营的建材店位于高岭商贸城,大桥通车后,来自益阳、常德的客户可直接通过长益复线高速直达,“实在是太方便了”。

“以前送孩子上学要绕三汊矶大桥,赶时间时恨不得插翅膀飞过去。”家住月亮岛文旅新城的居民李女士,在通车首日特意开车带家人“打卡”。她的手机导航显示,从小区到开福区上班地点距离仅8公里,但此前需绕行11公里。

李女士的丈夫是货运司机,他说:“大桥贯通后,我们跑霞凝港到益阳的线路,也方便多了。”

对区域发展而言,大桥的意义远超交通本身。未来,兴联路大桥还将成为推动长沙城北发展的强劲引擎。大桥贯通后将与长益高速无缝衔接,促进滨水新城与金霞组团发展,它串联起高铁西城(规划年发送量2000万人次)、月亮岛文旅新城(在建投资超300亿)、高岭枢纽等重要片区,形成“科创+文旅+物流”的发展三角,如银梭般将月亮岛文旅新城、高岭商贸城、丁字镇石刻文化区串珠成链。



4月27日晚,兴联路大桥灯光璀璨。

湖南日报全媒体记者 郭立亮 摄



4月28日,车辆行驶在兴联路大桥。

湖南日报全媒体记者 辜鹏博 通讯员 武云鹏 摄

148米高的塔身与月亮岛形成“双月印江”

作为G319国道的关键节点,兴联路大桥西连长益复线高速,东接兴联路城市干道,横跨银杉路、潇湘大道等4条主干道,成为长沙北部城区横贯东西的快捷通道。通车首日,记者在现场体验了一下,从河西银杉路到河东芙蓉北路,全程仅需10分钟左右,较此前绕行北二环节省20分钟。

兴联路大桥的设计灵感源自“湘江绣月”,主塔造型融入月亮岛的柔美曲线,148米高的塔身与月亮岛形成“双月印江”的独特景观。站在银星湾公园远眺,主塔与岛影在江面上交织成诗,正如唐代诗人张若虚笔下“江天一色无纤尘,皎皎空中孤月轮”的意境。

大桥的细节设计同样匠心独运:双向八车道的机动车道与独立过江慢行系统完全隔离,市民在桥上可欣赏月亮岛的美景,凭栏静赏“落霞与孤鹜齐飞,秋水共长天一色”的江景。夜间,桥体灯光以暖黄色为主色调,与月亮岛的景观照明形成“星河落九天”的视觉盛宴。

“这不仅仅是一座桥,更是长沙向北发展的地标。”长沙市交通投资控股集团负责人介绍,大桥与银星湾公园、月亮岛文旅新城共同构成“一桥一岛一公园”的立体景观格局,未来将成为市民打卡新地标。

每一座跨江大桥都是城市的年轮

从1972年湘江一桥通车到如今15条飞虹跨天堑,每条过江通道都在改写城市时空版图。

当暮色中桥体灯光渐次亮起,暖黄灯带勾勒出“双月印江”的轮廓,倒映在江面碎成流动的金箔。那些在围挡后默默“绣花”的人,或许不会出现在镜头里,但他们掌心的老茧、晒黑的脖颈,都是这座城市最动人的注脚。高空校准的毫米级误差、凌晨的技术研讨会,都化作桥上匆匆而过的车灯,化作居民手机里新的导航路线。

当车轮碾过平整的桥面,我忽然懂得,每一座跨江大桥都是城市的年轮,刻着建设者的匠心,也印着普通人对美好生活的热望:天堑变通途的,从来不只是物理的距离,更是无数人共同编织的时代梦想。

■文/三湘都市报全媒体记者 王翊玮 视频/朱帅铭