

建议者说

不是古迹,还缺乏美感

橘子洲大桥一不是古迹,二无特殊历史记载,三缺乏丰富的文化内涵。不但造型无特色,还缺乏美感,在附近宏伟建筑的衬托下显得不协调。

东西连通的“肠梗塞”

从2009年开始,橘子洲大桥日交通流量已达10万辆次,超过设计日流量5000辆次的近20倍,严重超饱和,已经成为了东西连通的“肠梗塞”。

多次对桥体进行整修

近年来,长沙市政多次对桥体进行整修,我认为靠这种小打小闹、修修补补的做法很难让大桥彻底改观,因此,拆除重建是非常必要的。

“橘子洲大桥老了,应拆除重建”

省人大代表杨健:交通流量超饱和,成长沙东西连通的“肠梗塞”

本报2月17日讯 “上世纪70年代修建的湘江橘子洲大桥,桥体已陈旧,桥面设施简陋,人行道狭窄,是五一大道与枫林路之间的‘肠梗塞’。”省人大代表杨健在今年刚闭幕不久的湖南省两会上再次提交议案建议,原址重建湘江橘子洲大桥。

现状:大桥成“肠梗塞”

“建于1972年的长沙湘江橘子洲大桥(又称湘江一桥)是长沙湘江段的第一座大桥,结束了有史以来河东、河西靠船只摆渡的历史,这或许就是该桥的‘历史价值’所在。”

杨健表示,橘子洲大桥一不是古迹,二无特殊历史记载,三缺乏丰富的文化内涵。确切地说就是一座在文革时期、资金严重不足情况下建造的一座拱桥。“不但造型无特色,还缺乏美感,在附近宏伟建筑的衬托下显得不协调。”

杨健说,从2009年开始,橘子洲大桥日交通流量已达10万辆次,超过设计日流量5000辆次的近20倍,严重超饱和。五一大道和枫林路都是八车道,而橘子洲只有双向四车道,已经成为了东西连通的“肠梗塞”。

“近年来,长沙市政多次对桥体进行整修,我认为靠这种小打小闹、修修补补的做法很难让大桥彻底改观,因此,拆除重建是非常必要的。”

建议:原址重建橘子洲大桥

“长沙作为中南地区政治、经济、文化、商贸、旅游及金融中心,尤其在交通枢纽方面具有巨大的发展优势。我们应该拿出当年改造五一路的魄力和勇气,拆除制约城市发展的橘子洲大桥,新建一座气势宏伟、造型独具一格、美观新颖,能与橘子洲景区配套的现代化多功能大桥。”

杨健建议,从五一广场下坡(平和堂前)开始,到河西枫林宾馆前停车坪南北分叉,北连接枫林路,南围绕岳麓山新建一条高架路,这样既不影响师大、湖大、中南工大师生的学习与生活,又不破坏岳麓山景区的生态,给游人一个良好的休闲氛围。

其实,早在去年杨健就提出过类似建议。长沙市政府给予的答复是:橘子洲大桥修建年代早,代表当时的技术水平,具有一定历史文化价值,同时还存在岳麓山风景区及河西道路接线条件等不利因素,不宜拆除重建。

■三湘华声全媒体记者 曾力力 李国平



2月18日晚高峰,长沙橘子洲大桥车流密集。 记者 李健 摄

大桥存废之争

·建议

橘子洲大桥 维修史

2006年

橘子洲大桥日车流量超过8万辆,大大超过设计荷载,桥面损伤严重,拱桥桥面出现裂缝。2006年5月17日起,长沙市路桥征费维护管理处对大桥桥面局部维修,对破损路面进行了开挖、沥青填充和压实,在底层和面层重新铺油。5月20日左右,局部改造完毕。

2008年

受拱桥自身特点、车流增多以及2008年初冰灾等因素影响,橘子洲大桥桥面裂缝达500余处。当年7月,大桥小修改造工程开工,8月20日前完工。此次修整修复桥面铺装层,恢复桥面平整度与抗滑能力,提升大桥整体形象,同时加强桥面排水措施,恢复桥面的排水功能。

2013年

大桥路面出现近300处“补丁”。超过半数的“补丁”已经出现凹陷,再加上桥面原本就有的多处凸出,车辆通行时会出现颠簸的现象。从7月23日晚开始,相关部门对橘子洲大桥路面整修,出现坑洞的部位整修一新,桥面行车舒适度提高。

回应

长沙市规划局: 曾考虑扩建大桥,成本太大夭折

2009年11月,长沙市规划局曾就橘子洲大桥规划方案进行过公示。但终因扩建付出的结构成本太大而不了了之。

两个方案不了了之

当时有两个方案可选:

一个是保持现有橘子洲大桥不动,在老桥北侧增加一幅3车道桥梁,东西桥头及橘子洲三个节点交通组织方式与现状组织方式一致,只是取消桥头上桥信号灯,由东往西的车辆走新桥通行,由西往东的车辆走老桥通行,估计工期14~15个月,估算投资约3.16亿元。

另一个是保持现有橘子洲大桥不动,在老桥南北两侧各增加一幅2车道桥梁,在湘江大道及潇湘大道设置上下桥专用匝道,新桥主要通行途经湘江大道和潇湘大道的车流,同时通行所有公共汽车以及上下橘子洲公园车辆,现有老桥只通行东西方

向的小型汽车,估计工期15~18个月,估算投资约5.2亿元。

4年后,同期公示的福元路大桥已经建成通行,橘子洲大桥拓改则不了了之。

拓改面临现实困难

“橘子洲大桥拓改面临几个现实困难。”长沙市规划系统一位人士介绍,“桥梁与两岸道路对接一般是中线对中线,如果扩建,桥梁线型就不流畅了,可能会像老芙蓉北路浏阳河桥一样出现错位。”

“扩建橘子洲大桥要付出的结构成本太大。”这位人士介绍,长沙现在有10条过江通道,过江交通比较流畅,特别是伴随长沙地铁建设,并没有出现难以忍受的交通拥堵,“和扩建橘子洲大桥相比,新建另一座过江通道如劳动路桥的成本可能更低,规划可以起到引导的作用。”

■三湘华声全媒体记者 叶子君

互动

是弃是留,请你发声

众所周知,橘子洲大桥不仅是一座桥,还寄托着很多市民的“老长沙”情结。

那么,长沙市民又是怎么看待此事的呢?记者采访的10位市民中,有5位赞成重建,5位赞成保留。“橘子洲大桥虽然年代不久,但毕竟见证了长沙的改革开放,应该予以保留。”一位老先生说。

“为了老百姓的生活,一座才几十年的老桥不太值得留恋。”在东塘某公司上班的谭女士说。

橘子洲大桥是应该拆除还是原址重建,或是原封不动?市民朋友有什么看法或建议,可拨打本报新闻热线96258或微博@三湘都市报。

■三湘华声全媒体记者 曾力力 李国平

延伸

过江8桥各有千秋

长沙现已建成通车8桥各领风骚。橘子洲大桥是双曲拱桥,1980年获第一届国家优秀工程设计金质奖;银盆岭大桥是当时全国最大的双塔单索面斜拉桥;猴子石大桥在全国首次采用三角形稳定性施工;月亮岛大桥是我国首次采用造桥机施工的桥梁连续梁桥;黑石铺大桥是当时全国最大的钢管拱桥,三汊矶大桥是当时亚洲最大的自锚式悬索桥,福元路大桥动用了国内尚在起步阶段的步履式平移顶推技术,只有湘府路桥最低调,由于周边飞行限高,采用了平实的连续梁桥造型。

■三湘华声全媒体记者 叶子君



2月18日,长沙橘子洲大桥,去年7月才整修的路面,现在又出现了许多凹陷。 记者 李健 摄