



“桥”见证了时代的跃变与城市的向心。当我们今天俯瞰长株潭,形态各异的跨江大桥如同巨臂,将三座城市的历史脉络、经济命脉与生活气息紧密编织,构成了一个充满活力与想象的都市群。

截至2025年,湘江长株潭段已有32座公路大桥建成通车,另有1座正在修建,1座正在改扩建,从最南端的京港澳高速朱亭湘江大桥,到最北的许广高速湘江大桥,这些桥像诗的行句,排列在湘江的波光之上。我们从朱亭大桥出发,沿着湘江一路向北,便是想透过这些钢铁与混凝土的诗行,去阅读这片土地的过去、现在与未来。

撰文/本报记者曹宇旋 实习生于腾飞



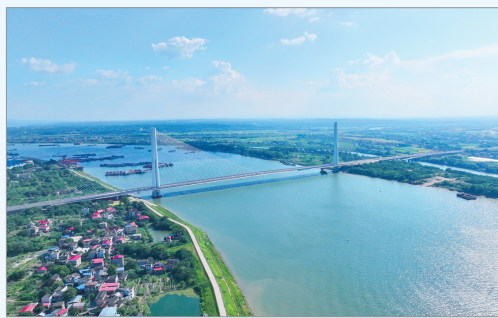
黑石铺大桥下游泳的人们。



下摄司大桥,湘江上最年轻的桥之一。



株洲天元大桥。



湘潭杨梅洲大桥。

“桥”见长株潭： 从OG到新秀,见证湘江大桥的进化史

桥见历史

“第一桥”的故事

自古以来,大江大河既是文明的摇篮、重要的交通通道,也是地理的阻隔。对于长株潭而言,湘江以一道柔和的“S”形曲线,将三座城市紧密串联,养育了沿岸的工厂、街市与田园,却也在漫长岁月里,将城市的发展局限在单岸。直到每座城市“第一桥”的诞生,人们才真正完成了从“天堑”到“通途”的跨越。

长株潭第一桥,始于1961年。这一年国庆,湘潭一桥建成通车,这是新中国成立后湖南境内第一座大型公路桥。我们已经打卡了上游十几座桥梁,抵达湘潭一桥时,依旧被这里的素朴之美吸引。正桥两端各有一座亭式桥头堡,典雅而稳重,是湘潭一桥最醒目的标志。引桥两侧树木参天,是大桥通车时种下的。站在桥上往西北方向望去,可以看到一排仿古建筑,是窑湾历史文化街区。曾经的潭宝公路汽车站修建在这里,汽车站紧邻当时的码头,大桥建成后,渡口的汽笛声渐渐远去。

湘潭一桥建成11年后,1972年,长沙湘江一桥(橘子洲大桥)正式通车。这是由长沙全市80万人次共同铸造的一座超级工程,也是国内迄今为止最大的双曲拱桥。大桥通车前,河西只有深湾镇,大桥通车后,河西才逐渐融入了城。

株洲的第一座桥建得稍晚。1986年,株洲大桥开工,1988年建成通车。站在桥下可以清楚看到,它的线条更挺拔简洁,不同于前两座桥的传统拱形,株洲大桥的梁式结构设计更为现代,其修建过程也使用大量大型工程机械,不再依靠大量人力。长期以来,株洲城市发展被局限在河东湘江与铁路间狭窄的区域内。大桥通车,为城市发展打开枷锁,城市发展重心开始向西岸转移,政治中心、文化中心与高新技术园区迁入,曾经是农田和丘陵的河西地块,迅速崛起为现代化新城。这座桥,是株洲从单一的工业城市向综合性现代化都市转型的起点。

这些“第一桥”,改变了城市传统的空间逻辑和市民的生活半径,让原本分离的两岸建立起常态化、快速化的联系,成为城市向江而生的序章。这些桥,是城市骨架的第一次舒展,是三城融通的历史起点,它们架起城市的雄心,长株潭以桥为点,以路为线,慢慢编织出新的都市脉络与区域格局。

时间来到上世纪90年代,城市发展进入高潮,大桥的建设也逐渐进入高峰。1991年,长沙湘江二桥(银盆岭大桥)建成通车;1993年,湘潭湘江二桥建成通车;1999年,月亮岛大桥通车;2000年,猴子石大桥通车。桥梁的修筑节奏,与城市发展的节拍一致,湘江不再是阻隔发展的江,而成为承载梦想、连接生活的带。

在更宏观的意义上,桥让湘江从“分界线”变成了“中轴线”。过去,三城依江而建、背江而发;如今,它们朝江而生,以湘江为中轴,展开环江发展的新格局。



橘子洲大桥。组图/记者曹宇旋

桥的城市美学 | 湘江长株潭段是立体“桥梁博物馆”

桥梁连接了两岸的道路,也延展了城市的视野,让城市的空间充满节奏与层次。随着桥梁数量增加,“桥”开始进入城市的审美体系,成为城市天际线的一部分。它以优雅的曲线、简洁的结构、雄伟的尺度,赋予城市一种新的形象语言,让城市的轮廓不再僵直,而富于呼吸与律动。

按受力特点分类,现代大桥一般分为拱式桥(按行车道位置,拱桥又分为上承桥、中承桥、下承桥)、梁式桥、钢架桥、悬索桥与斜拉桥。长株潭128公里的湘江干流上,三十余座大桥依次排开,它们形态各异,各有特点,从老一辈的钢筋混凝土拱桥,到新世纪的双塔斜拉桥、钢结构悬索桥,几乎集齐了现代桥梁的所有类型。它们共同构成了中国城市群中独一无二的桥梁景观带,一座开放而立体的“桥梁博物馆”,一条流动的、立体的建筑美学长廊。

这座博物馆里最精华的部分是长沙银盆岭大桥往北,此时湘江水面开阔,且

靠近长沙港,为保证大型船舶通行,桥梁必须拥有更大的跨径与净空高度。于是,这里的桥多为斜拉桥、悬索桥——结构雄伟、造型轻盈。

今年建成通车的兴联路大桥,桥塔像月亮,将月亮岛的柔美曲线融入建筑美学。去年建成通车的香炉洲大桥,高达202米,是目前湘江主塔最高的独塔斜拉桥,主塔像钻石,极具雕塑感与透视美。我们抵达香炉洲大桥时,雾气朦胧,望不到对岸,“钻石”悬浮在雾气中,斜拉索的银线划破迷蒙,大桥靠近长沙港,桥下往来船只很多,望向江面,心中竟生出“气蒸云梦泽”的壮阔。

视野朝南,如果要评选长株潭最美大桥,湘潭的杨梅洲大桥与正在修建的暮坪湘江大桥也应当入选。杨梅洲大桥索塔高181米,主跨658米,一跨过江,创造了湘江单跨桥梁跨度纪录,大桥两端还没什么高楼,索塔在平坦的地面显得更加壮观。暮坪湘江大桥是国内公路交

通系统首个四跨中承飞燕式钢桁架系杆拱桥,近处观看,暮坪大桥像蓝色的飞鸟在江面挥动翅膀。

这几年,长株潭出现了一群爱拍桥的年轻人,他们爬上楼顶,寻找最合适的城市机位,用相机记录着湘江桥梁。我也曾跟随“拍桥党”,站上他们口中的城市机位,拍下过夜色中湘府路大桥最有力量的弧线、雾气里宁静的银盆岭大桥与古开福寺同框、大雨里株洲大桥拥挤的车流绵延伸向神农架,回顾照片时才发觉,每一座桥,都像城市的情绪切片。

当然,桥不仅是城市景观的一部分,本身也可以成为绝佳的观景平台,是停下来听风、赏水、看云、探城的节点,城市的视觉窗口。从五一广场步行前往橘子洲,是体察长沙气息最直接的方式。站在橘子洲大桥上,湘江的水在脚下流淌,橘子洲、岳麓山与CBD的天际线在眼前舒展成流动的画卷桥,就这样将城市、山水与人的视线紧紧相连。

桥见未来

长株潭融城愿景

湘潭一桥是湘江长株潭段的OG(元老),那分别在今年4月、6月、7月通车的长沙兴联路大桥、湘潭下摄司大桥、株洲醴陵高速湘江大桥就是庞大家族里最年轻的弟弟。桥,正在不断织密长株潭路网,但在长沙绕城高速黑石铺大桥以南,湘潭昭华湘江大桥以北的长株潭融城核心区,还存在着一段没有通车大桥的真空地带。

然而,融城的深度,往往体现在关键区域的连接密度,正因如此,填补这一空白的暮坪湘江大桥就显得尤为重要了。大桥建成通车后,将成为长株潭都市圈融城轴线上的纽带,串联起湘江科学城、大王山片区、奥体新城等多个重要融城核心节点,从奥体新城到湘潭九华新区的车程将从原来的40分钟缩短至15分钟,到株洲天元区的路程缩短至25分钟。

在规划图纸上,除了即将完工的暮坪湘江大桥,这一片区还规划建设清风路大桥、强体路过江通道、融城路过江通道、暮云过江通道等公路过江通道。在可预见的未来,这些过江通道都将共同编织出一张“融城桥网”,支撑起交通体系的互联互通,更为三市的产业协同、公共服务共享、生态治理共管提供基础支撑。

在暮坪大桥边飞起无人机,镜头里,大桥西侧的湘江科学城已具雏形,大桥东侧,奥体新城的建设也在如火如荼开展。视野朝北,长沙市中心的天心区与大桥奇妙同框,视野向南,湘潭、株洲的城市天际线与绿心间起伏的丘陵成为大桥的背景。我们在镜头里看见的不只是江水,而是更远处,同呼吸共命运的“一个整体”。



▲银盆岭大桥,近处是开福寺,江对岸是湖南金融中心。

▼绿心向北望,五桥同框。

