

大道向前 畅连未来

——以交通之为贯彻落实长沙市第十五次党代会精神

陈新 贺正宇

湘江北去，百舸争流。

长沙新港码头上，一辆辆新能源汽车排队登上滚装船，顺流而下，直奔大洋彼岸；长沙国际铁路港里，汽笛声此起彼伏，中欧班列满载“湖南制造”一路西行；黄花机场跑道上，航班起落如常，来自五湖四海的旅客抵达美丽长沙。

这是流动的长沙，这是生机勃勃的长沙。长沙市第十五次党代会报告提出，持续提升对外开放能级，加快建设内陆开放综合枢纽城市；着力建设现代化人民城市，不断增强城市综合发展能级，构建便捷、高效、安全的一体化交通网络。

使命在肩，重任在前。长沙市交通运输局将以交通之为落实党代会精神，以交通之托举城市之跃。

通江达海，枢纽立起开放坐标

交通的本质是连接与开放。

对一座志在打造内陆开放高地的城市而言，良好的连接能力，意味着更高的开放程度、更高的生产效率和更低的生产成本。

近年来的长沙，全力推动水陆空各种交通方式联动融合，交通枢纽能级不断提升。

看空中。长沙机场累计开通国际货运航线26条，通达5大经济体，运输湖南本地进出口货量、货值占比均超过60%。2026年暑运期间，长沙黄花国际机场旅客吞吐量近600万人次，日均客流达9.68万人次，日均641架次，航班客座率平均达89.3%，高于千万级机场平均值1个百分点。

眼下长沙机场改扩建项目正如如火如荼建设，极具辨识度的“长沙之星”五指廊轮廓完整呈现在眼前。这个全省单体投资规模最大的基础设施工程已进入决战收尾阶段，各参建单位正锚定年底竣工验收目标全力攻坚。

看陆上。向北，中欧班列（长沙）常态化运行路线12条，辐射亚欧大陆近30个国家100个城市，发运量连续5年稳定千列规模，连续7年稳居全国第一方阵。向西，长沙高铁路站房主体结构建设、内部装饰装修正酣。预计明年年底，长沙正式进入“双高铁站”时代。

长赣高铁建设捷报频传。近日，长沙市望城区大泽湖街道东马社区的路6工点CFG桩顺利开钻，由沪昆客专湖南公司建设、中铁大桥局承建的长赣高铁湖南段站前1标路基工程正式开工，标志着长赣高铁湖南段路基工程进入全面施工阶段。

高速公路网上，目前长沙在建高速公路4条、200公里，另有7条、333公里正在开展前期工作。长株、浏江、茶绕高速建设稳步推进，北横高速即将开工。未来五年，长沙将构建“四环+六射”高快路网，高速公路总里程突破1000公里。

看水上。2025年长沙港货物吞吐量达3511万吨，集装箱吞吐量达23.9万标箱。眼下，湘江长沙至城陵矶一级航道工程加快推进，预计2027年建成后，3000吨级深水航道将从长江干线内延至长株潭腹地，年通过能力提升至1亿吨以上。

建通道、搭平台、扩枢纽……不靠海、不沿边的长沙，架起了对外开放的“桥梁”。2025年，长沙接待入境游客42.59万人次，其中港澳游客10.36万人次、台湾游客4.76万人次、外籍游客

客27.47万人次，坐稳中部入境旅游第一城的位置；越来越多的“湘品”销往全球，2026年前8月长沙进出口总额2080.5亿元，同比增长11.6%。

枢纽硬件之上，还有制度和效率的较量。

近日，一车装载金属紧固件的集装箱在冷水江东站完成装车，经铁路直发长沙北站集星码头专用线，在长沙港装船下水，沿湘江汇入长江，一路东行直达太仓港。这标志着长沙地区首单铁水联运“一单制”业务正式启运，也意味着湘中腹地新增了一条直达华东的低成本铁水联运通道。

下一步，长沙将加快完善对外通道体系，建设区域性国际航空枢纽、中欧班列（长沙）集结中心等开放通道，拓展国际客货运航线，完善高铁南站、高铁西站开放枢纽功能，优化港口功能布局，大力发展“公铁水空”多式联运，建好建强陆港型、空港型、生产服务型等国家物流枢纽。

长沙机场改扩建工程已经进入决战收尾阶段，正全力冲刺年底竣工验收。 辜鹏博 摄

织线成网，骨架拉开城市格局

长沙市第十五次党代会报告提出，增强城市承载能力。而城市的承载力，最先写在交通的骨架上。

9月4日6时30分，长沙地铁2号线西延二期11.06公里轨道延伸入梅溪湖西岸，龙虎岭站至梅溪湖西站区段中塘、漕龙桥、龙虎岭等9座新站同步开放。这条“星城第一轨”的西延线，串起麓谷科创产业园、梅溪湖国际新城、高铁西城三大重点片区。待全线贯通，2号线将串联长沙火车站、长沙火车站、长沙高铁西站，成为长沙唯一贯通三大火车站的地铁干线。

至此，长沙城市轨道交通网通车里程突破247.92公里，车站增至179座，客流强度多次位居全国前列。

如今，长沙轨道版图仍在生长。地铁7号线一期14座车站全部封顶，24段单线区间已贯通，正线铺轨作业全面铺开；4号线北延线全线盾构掘进、地连墙施工、车站主体结构正在同步攻坚。

骨干路网的另一翼同样令人期待。

全国首条市域（郊）磁浮铁路长浏快线建设提速，全线首座山岭隧道顺利贯通，土建工程进入全面攻坚阶段。这条设计时速160公里的“全球最快常导短定子磁浮线”，先期实施段全长39.52公里，建成后浏阳至黄花机场仅需25分钟、到长沙高铁南站仅需43分钟。长浏半小时通勤圈将从蓝图走向现实，浏阳加速融入长沙主城。

城市的半径，不止于城区之间，更延展于城乡之间。

“十四五”期间，长沙累计完成农村公路提质改造4400公里，建成资源路、旅游路、产业路超1000公里，所有乡镇通三级公路、建制村通客班车，较大自然村通硬化路，主城区至90%乡镇的“一小时交通圈”已经成型。

今年，长沙接续实施新一轮农村公路提质改造，全年计划改造农村公路300公里、改造危旧桥梁10座，推动农村公路等级路率达98%、优良中等路率达90%。

路通了，车来了，城与乡的界限在车轮上消融。全市城乡公交线路达218条，城乡道路客运车辆公交化率超过80%，长沙县、望城区、浏阳市获评全省城乡客运一体化示范县，“出门硬化路，抬脚上客车”成为乡村的寻常日子。

人便其行，更要货畅其流。长沙推进农村客货邮融合发展，浏阳建成全省农村客货邮融合发展示范城市，快递跟着班车进村、山货跟着班车进城。全市物流服务网点近1000个、行政村覆盖率100%，县乡村三级电商物流配送网络基本成型。消费品进村的价格降了，土特产进城的时钟快了，一条条农村路，串起田间地头与广阔市场。

一座城市的能级，正是在这一次次顺畅的抵达与出发中，悄然生长。

▲9月4日，长沙地铁2号线西延二期工程将开通载客。至此，长沙城市轨道交通网通车里程突破255.6公里。 范远志 摄
▼长株潭城际铁路，一辆列车驶出先锋站。 辜鹏博 摄

融城的干道已在脚下延伸。G107昭云大道共线段、G640红旗路南延线、G354湘府东路东延线3条长株潭融城干道已经开工，新的国道项目相继启动建设。未来五年，长沙将高水平建设南部融城片区，拉通“七横六纵”骨干路

交通发展的最终落脚点，是人民的获得感。

清晨6时50分，望城W510“清风号”惠农公交准时发车。这趟被农户亲切称作“菜农公交”的线路，把带着泥土芬芳的乡间味道送进城里，也把增收的希望、生活的暖意，装进早起的菜农心中。在湘江新区莲花镇桐木村，同样有一趟“菜农公交”往返于乡野与社区之间。新设的77路、918路等城郊干线，每日清晨满载挑担携鲜的近郊菜农奔赴各大社区。

变化的细节，藏在每一次乘车体验里。93条微小型公交线路试点“响应式停靠”，公交不再“逢站必停”，而是“有需求停靠、无需求通过”；率先全国实现14岁以下儿童免费乘坐公交地铁。244条定制公交覆盖通勤、上学、旅游等多元场景；全市纯电动公交车、出租车占比分别达98.5%、95%，绿色出行渐成风尚。

2026年3月底，长沙在全省率先实施主城区公交线网整体优化，打破线路“只增不减”惯例，优化调整线路231条，实施后公交乘坐人数及营运收入均呈现增长趋势。6月1日起，在93条郊区、城乡、地铁微巴及村村通线路推行“响应式停靠”，获市民肯定认可。

出租汽车行业改革大刀向内。率先全国实现网约车运营平台数据全覆盖接入，实施零首付承包、灵活承包周期、黄花机场出租车“短途无忧”等20项改革举措；开展出租车“小快灵”立法，起草《长沙市出租汽车经营服务管理

一朵花放不是春。对长沙而言，交通的更大价值，在于以一域带全局，在融合发展中打开新的战略空间。

长沙市第十五次党代会报告提出，要加速推进长株潭一体化发展，主动服务和融入国家战略全局，全省发展大局，更好引领带动区域高质量发展。

推进长株潭一体化发展，交通是先行军。交通先行，不是简单修路架桥，而是让三市之间的产业、人口、服务以更低成本流动。

9月3日，湘江沿岸（长株潭段）道路贯通工作推进会在长沙召开。按照计划，力争2027年底，湘江沿岸长株潭段290公里道路将实现全线贯通。践行“一座城”理念、大力实施长株潭一体化发展提升战略，这条沿江风景道、发展道、民生道，是惠及三市百姓的重大民生工程。

融城的干道已在脚下延伸。G107昭云大道共线段、G640红旗路南延线、G354湘府东路东延线3条长株潭融城干道已经开工，新的国道项目相继启动建设。未来五年，长沙将高水平建设南部融城片区，拉通“七横六纵”骨干路

若干规定》；率先在全省推进出租车领域打非治违“利剑”行动。市场化、法治化、规范化的改革路径，让巡游车与网约车从竞争走向融合。

治理的精度，还延伸到街头巷尾的每一辆共享单车。今年3月底，长沙上线共享（电）单车监管服务平台，全市运营企业全部接入，完成11975个路面停放线框实地采集，建成统一标准化电子围栏，企业私设围栏全面停用。一辆单车停在哪、怎么管，从此有“数”可依。构建“2+10+N”服务阵地矩阵，探索“滴滴云上”党建模式，提质建设26个“司机红色之家”，吸引9050名司机加入工会组织，让长途奔波的货车司机有了温馨的“驿站”。

智慧的触角，更伸向城市交通运行的中枢。长沙市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC）统筹协调、联动调度，走在全国前列，现在聚焦“应急指挥+安全监管、行业发展、出行服务”核心功能，建成网约车、出租车监测预测、安全预警、风险识别等子系统，民航等多源数据接入共享。一屏观全城、一网管交通，超大城市交通治理的“长沙方案”日渐成型。

发展是硬道理，安全也是硬道理。长沙实施“本质安全提升年”行动，与中南大学合作成立本质安全实验室，实施本质安全项目17个；依托铁路“双段长”制开展沿线隐患排查整治，推动公铁并行路段护栏建设。

区域协同，纵深打开战略空间

网，打造同城化先行示范区。

水上的联动同样可期。作为省会城市，长沙将加强与岳阳、衡阳两个省域副中心联动，推进湘江长沙至城陵矶一级航道建设，加强长沙港与岳阳港、虞公港联动，通江达海的“黄金水道”将成为三市共享的发展动脉。

更深层的融通，在于通道经济的版图。长沙将加强京港澳、沪昆、厦渝三条通道经济带区域合作，协同构建以自贸试验区三大片区为重要载体的国际投资贸易走廊，深度融入以怀化国际陆港为重要节点的西部陆海新通道。

交通强，则城市兴；枢纽立，则全局活。让开放的大门越开越大，让城市的骨架越撑越壮，让民生的答卷越写越暖，让融合的脚步越走越快。

“我们将以建设全国性综合交通枢纽城市为目标，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为长沙高质量发展承担交通责任、贡献交通力量。”长沙市交通运输局党组书记、局长邓阳锋表示。

湘江奔流，不舍昼夜；大道向前，畅连未来。长沙，正驶向更辽阔的远方。



▲暮色下的长沙新港码头一片繁忙景象。 辜鹏博 摄
▲长沙定制公交开进大学校园，方便学生上下学。 长沙公交集团供图

向新而行，治理提升幸福温度