

成达万高铁加速建设 天府站『凤凰』展翅待飞

“看，‘凤凰’已经飞上屋顶了！”1月4日，2026年的第一个工作日，记者走进正在施工的高铁天府站站房，抬头望去，工人们正在安装候车大厅室内吊顶，一根长约260米的凤凰羽毛造型在空中已显雏形。

这是600余名建设者连续奋战1个多月的结果。预计本月底将完成外立面幕墙等建筑围护结构及室内大吊顶安装工作，为后续内部装修及机电安装奠定基础。

作为四川最大的高铁TOD站，天府站拿下了全国铁路站房“肋环型大开洞单层网壳结构”等多项工程的“首例”。站房面积大且造型复杂，给施工带来了许多难度，如何迎难而上，冲刺今年建成目标？

项目概况

天府站位于成都市，是成达万高铁起始站点，总建筑面积约61.2万平方米。其中，站场总规模为12台22线，车站分为地上3层、地下2层。

项目进展

顶面安装与站内建设进入收尾阶段，下一步将启动装修工作，整个车站将于2026年建成。



建设中的高铁天府站。

精筑“凤凰之眼” 天府站冲刺外立面收官

走近天府站施工现场，可以听到叮叮当当的施工声，大型吊车、材料运输车络绎不绝。

在一旁的效果图上，记者看到了天府站未来竣工的模样。站房以“筑巢引凤”为设计理念，整体形态采用大量曲线元素，如同一只展翅的凤凰。

现场，车站已经初具雏形。南北两端的非向心椭圆形钢网壳结构——“凤凰眼”是天府站候车厅空间的主要视觉焦点，幕墙表面由2515块多达600种规格尺寸的幕墙玻璃覆盖，采取建构一体化理念，实现建筑与结构、功能与美学的统一融合。“这是整个站房设计的点睛之笔。”中铁建设集团天府站项目负责人汪韦韦告诉记者，椭圆形钢网壳部分被称为“凤凰之眼”，是国内最大单跨非向心椭圆形钢网壳玻璃幕墙结构。

“凤凰眼”施工中，引入“犀牛+GH”软件、测量机器人、复杂空间可视化三维放线技术以及全自动三维激光扫描仪等技术，确保每一个钢构件都能精准找到自己的位置，构建“凤凰眼”大跨度椭圆形网壳结构绿色建造与低碳空间营造技术体系。

汪韦韦说，项目团队将原幕墙造型竖明横隐调整为横明竖隐的效果，并将单元玻璃板块的四块玻璃调整为两块玻璃，提高了外立面幕墙的通透性，大大减少幕墙玻璃拼缝处的渗漏隐患，实现外立面幕墙的建筑美学效果。

目前，天府站项目候车大厅室内吊顶作业全面展开施工，外立面幕墙玻璃正在安装。下一步，天府站将进入室内装饰装修以及机电设备安装阶段，预计今年将全面建成。

多点攻坚齐发力 成达万高铁向通车目标迈进

天府站是成达万高铁的起点站，从这里出发，未来这条时速350公里的高铁线路，将穿越四川省资阳市、遂宁市、南充市、达州市及重庆市开州区、万州区，最终接入既有郑渝高铁万州北站，预计2027年建成通车。

目前，除天府站外，成达万高铁全线7座新建车站施工现场也热火朝天。2025年12月底，乐至站完成了主体结构施工，转入装饰装修与设备安装阶段；渠县北站完成屋面钢网架安装，开始转向站房金属屋面、室内外装饰装修施工。截至目前，7座车站均处于全面施工阶段，整体建设按计划推进。

除了站房，线路也在加速施工。赶在元旦假期前，成达万高铁连接川渝的关键一隧——光明隧道贯通。该隧道位于四川开江与重庆开州交界处，全长8468.8米。全隧岩体破碎，围岩稳定性差，存在突泥涌水、瓦斯及有害气体超限等高危因素，作业环境复杂、施工难度大、安全风险高。项目管理团队采用安全等级更高的煤矿专用炸药和数码雷管进行爆破，同时在隧道内增强通风、监测等手段，多维度、全方位保障隧道施工安全。此外，施工中采用多种智能化化工装设备，提升施工效率。

“隧道建设用了3年多。”成达万高铁公司达州建设指挥部指挥长张宗伟介绍，600余名建设者在4个工作面同步施工，成功攻克隧道突泥涌水、瓦斯及有害气体超限等诸多困难。

目前，成达万高铁路基工程完成约4600万立方米，占比达98.87%，桥梁桩基、承台、墩身全部完成，4座转体桥已完成3座。全线已进入无砟道床、站房工程和四电工程施工阶段。

放眼四川，全省已建和在建铁路覆盖21个市州，铁路营业里程突破7000公里，高铁营业里程跃居全国第11位。

文图均据川观新闻

1月5日，一列载有72标箱小麦的货运班列从山东菏泽沙土集内陆港缓缓驶出，发往四川成都普兴站。这标志着“北向班列”北粮南运项目成功首发，为畅通南北粮食流通大动脉、保障国家粮食安全再添重要支撑。

打通川鲁跨区域粮运快车道 “北向班列”北粮南运列车首发

此前，川鲁两地物流95%以上依靠公路运输，长期面临运价波动频繁、组织程度不高等问题。2025年7月22日，“北向班列”正式开通，充分发挥山东省环渤海港口群的区位优势，释放四川省战略腹地与广阔市场的内需潜力，推动两省资源要素“双向奔赴”，促进“内陆生产、沿海输出”“沿海研发、内陆转化”的跨区域协作模式升级。

“此次北粮南运的成功首发，进一步拓展了‘北向班列’的服务内涵与战略功能。”蜀道铁路运营集团相关负责人介绍，北粮南运采用“散改集”运输模式，使用20英尺集装箱，有效缩短装卸时间、降低粮食损耗3%至5%，实现铁路、公路多式联运无缝衔接，在北方商品粮主产区与西南消费市场之间搭建起稳定可靠的粮食运输通道。

此次首发充分联合济南铁路物流中心及山东港口物流集团物流资源，发运的小麦从山东粮食主产区集结，通过集装箱铁路运输直达四川，运输时效稳定可靠，较传统公路散运模式显著降低物流成本20%至30%，为跨区域粮食流通按下“加速键”。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲

封面 封面新闻 一亿年轻人的生活方式

华西都市报



老朋友 常相见



扫码订阅

欢迎订阅2026年华西都市报