

广绵扩容项目主线路面工程完工

年底通车后
广元至绵阳
七十分钟可达

无人碾压施工现场。蜀道集团供图

在位于广元市昭化区红岩镇红江村6组的路段开展无人摊铺试点,验证无人摊铺技术稳定性并优化工艺参数,逐步攻克路面厚薄不均、线形偏差等难题。随着技术成熟,无人摊铺由试验段推广至全线,正式从示范样板转为常态化施工。

同时,项目团队构建全线路面智慧施工管控体系,创新应用3D扫描智能摊铺技术,依托北斗高精度定位,实现摊铺高程、厚度、平整度毫米级控制,减少传统测量放样和人工找平,现场作业人员精简约四成,摊铺效率提升30%以上;推行无人碾压集群协同作业,7台设备按预设参数自动联动,碾压轨迹精度控制在2厘米以内,规避漏压、过压、欠压问题。

截至广绵扩容项目主线贯通,全线累计无人智能摊铺面积达110万平方米。经检测,主线路面表面层平整度实测均值约0.55毫米,优于“不大于1.2毫米”的规范要求;压实度、厚度合格率均为100%。

“无人摊铺最大的变化,是质量不再靠老师傅的手感,而是靠数据。”四川路桥交建集团广绵扩容项目LM1标项目经理张韬说:“过去,一台摊铺机要配七八个人

跟着,现在,一名操作手在控制车上就能管理整个机群。”

广绵扩容项目沿金牛古道走廊布设,起于广元市周家河,止于绵阳市魏城镇东南侧,线路全长123.984公里,串联广元、绵阳两市,是国家“综合运输大通道”北京至昆明通道的关键段落,也是四川北上出川的核心通道。项目双向六车道,设计时速120公里,桥隧比54.6%。本次完成全部主线路段铺设,剩余12.742公里匝道将于年底通车前铺设完成。

随着主线路面完工,项目已全面进入通车前最后冲刺阶段。此前,绵阳市游仙区魏城镇至梓潼县宏仁镇段已于2025年12月31日率先建成通车。下一步,项目团队将统筹推进交安、绿化、机电等剩余工程和交工验收收尾工作,确保年底高质量建成通车。

项目建成后,广元至绵阳行车时间将由2小时缩短至约70分钟,显著缓解既有G5京昆高速绵广段交通拥堵状况。同时,这条线路将进一步畅通四川北向出川核心通道,提升川陕走廊通行能力与道路服务水平,带动川北文旅产业提质发展,促进区域经济圈对接华北、华中地区提供更加高效便捷的交通支撑。

成渝中线高铁动走线
跨沙河特大桥合龙

华西都市报报(记者 曹菲)记者从中国铁路成都局集团有限公司成都建设指挥部获悉,10月13日15时18分,随着最后一方混凝土浇筑完成,成渝中线高铁动走线跨沙河特大桥合龙。预计全线将于2027年通车,届时成都至重庆的铁路旅行时间将进一步缩短到50分钟。

成渝中线高铁动走线跨沙河特大桥位于成都市金牛区,是成渝中线高铁引入成都枢纽项目的控制性工程。大桥全长约1.47公里,采用现浇连续梁结构,依次跨越大沙河、既有驷马桥城市主干道、地铁3号线及新建客机整备所西咽喉区。

据中国铁路成都局集团公司成都建设指挥部工程管理部副主任陈惠强介绍,工程地处城市核心区,周边环境复杂敏感,横跨交通主干道且车流密集,下穿、上跨多条既有轨道交通线路,交叉作业协调难度大、环保管控标准高、施工工序繁杂、高墩作业风险突出,是全线施工难度最大的节点工程之一。

中铁八局成渝中线高铁成都枢纽项目部项目经理吴朝旭介绍,项目团队针对高墩施工、跨路作业、邻近既有营业铁路施工等高

风险工序,多次组织专项安全培训与技术交底;对现浇连续梁实施全过程实时应力与线形监测,动态调整施工参数,确保梁体线形流畅平顺、内力符合设计要求;针对城市核心区施工特点,严格落实环保措施,最大限度降低对周边交通及环境的影响。

跨沙河特大桥的顺利合龙,高效串联起动车往返成都站场与动车所的走行路径,成功打通了成渝中线高铁动走线工程的关键咽喉节点,对推动成渝中线高铁全线工程提质提速建设具有重要支撑作用。

成渝中线高铁是我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分,线路自重庆枢纽重庆北站起,向西经重庆市两江新区、沙坪坝区、璧山区、铜梁区、大足区,四川省资阳市、成都市,引入成都枢纽成都站,正线全长292公里,设计时速350公里。项目建成后,将与多条线路互联互通,进一步完善成渝地区路网结构,成渝两地旅行时间将进一步压缩到50分钟,极大便利沿线居民出行。同时,该线路对助力成渝地区双城经济圈建设、推动形成西部大开发新格局,具有十分重要的战略意义。

西渝高铁四方山隧道贯通

华西都市报报(记者 曹菲)记者从京昆高速铁路西昆有限公司获悉,10月14日,随着最后一次爆破作业完成,由中铁十一局承建的西安至重庆高速铁路(以下简称“西渝高铁”)重难点工程四方山隧道顺利贯通,为全线按期建成通车奠定基础。

四方山隧道位于重庆市开州区境内,全长9485米,地处大巴山南麓,地质条件复杂。隧道穿越滑坡体、采空区、老窑积水区、有害气体带及岩溶水发育区,为一级高风险隧道。

隧道施工过程中,团队创新“三榀铰接式钢拱架整体机械化安装”工艺,立架单循环时间由3小时缩短至2小时,人员投入减少一半。目前,依托该隧道建设已形成3项省部级工法、20余项专利。在风险管控方面,项目将机械化施工与信息化管理相结合,运用BIM可视化和洞内智能监测预警系统,对开挖、支护、衬砌等关键工序动态监管,实现风险实时预警和处置。

京昆高速铁路西昆有

限公司达州指挥部党支部书记姚云晓介绍,西渝高铁是国家“八纵八横”高速铁路网中京昆通道、包(银)海通道的重要组成部分。线路正线全长约739公里,分西安至安康、安康至重庆(康渝段)两段实施建设,并同步建设全长约90公里的樊哙经开州至万州连接线。其中康渝段正线长478公里,北起安康西站,串联陕、川、渝多地,接入重庆枢纽重庆西站;连接线起于四川樊哙站,经开州,接入万州北站。

目前,西渝高铁西安至安康段已于9月28日开通运营,康渝段建设正全速推进,已贯通隧道67座,工程整体全面进入无砟轨道施工、站房建设及四电工程安装等剩余工程的关键攻坚阶段,朝着全线早日建成通车的目标坚实迈进。

西渝高铁建成通车后,将与成渝高铁、郑渝高铁、渝昆高铁等多条干线铁路互联互通,进一步完善中西部地区高速铁路路网结构,极大便利沿线居民出行。

打通最难的一关!
市域(郊)铁路成眉线地下区间贯通

10月14日,随着煎茶车辆段出入段线暗挖隧道最后一环支护完成,市域(郊)铁路成眉线地下区间全部贯通。

至此,该线“藏在地下”的路段完全打通,“朝游三苏祠,午逛春熙路”的美好生活离市民乘客更近了一步。

这一“通”,意味着什么?

成眉线全长约59公里,分“地下”和“高架”两段。如今约10公里的地下段全部打通、连成一体。据悉,市域(郊)铁路从开工到开通需要“闯”过诸多关卡。

洞通:在地下“凿”出隧道,这是全线土建立骨架的关键一环;桥通:在空中“架”高架,为轨道铺设等后续施工创造有利条件;轨通:把“跑道”铺起来,铺好钢轨,为列车飞驰打基础;电通:给全线“通上电”,让通风、照明、信号等系统“集体来电”;联调联试:让“关节”动起来,确保功能测试全覆盖;空载试运行:列车“不载客”跑起来,对初期运营准备工作进行全方位深度检查;初期运营前安全评估:经第三方安全评估机



市域(郊)铁路成眉线地下区间全部贯通。成都轨道集团供图

构全面检验和科学评审。

此次成眉线地下区间贯通,打通的是最难的一关,意味着土建施工进入收尾攻坚阶段。

这条线,修到哪了?

这条全长约59公里的市域(郊)铁路,正沿着四川天府新区一路南下,串联视高产业功能区、黑龙滩旅游风景区,直抵眉山。

截至目前,成眉线盾构掘进全部完成,箱梁架设完成93%,

13座主体施工全部完成,轨道铺设完成60%,安装与装修正如火如荼。

一轨相连,双城同频,从江上合龙的“巨龙”,到地下贯通的“长廊”,这条轨道动脉正从蓝图走进现实。成眉线是成德眉资同城化“2环3射”骨干通勤网络中的重要项目,建成后 will 推动成都、眉山迈入“轨道同城”时代。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯