

Study on Collaborative Technology of Construction Control for Long-Span Cable-Stayed Bridges and Tunnel Surrounding Rock Stability

Yuheng Zhao *

Department of Bridge and Tunnel Engineering, Southwest Jiaotong University, Chengdu 610031, Sichuan, China

【Abstract】 To address issues in the construction of long-span cable-stayed river-crossing bridges (such as difficult main girder alignment control and low cable force optimization accuracy) and tunnels passing through soft rock formations (such as large surrounding rock deformation and uneven stress on support structures), this study, from the perspective of coordinated bridge-tunnel construction, constructs an integrated technical system of „cable-stayed bridge construction control - tunnel surrounding rock stability - disease early warning and repair“. For cable-stayed bridges, a main girder alignment prediction model is established based on BIM + monitoring integration technology, and cable forces are optimized with an adaptive control algorithm, controlling the alignment deviation of the closure section within 5mm and the cable force error $\leq 3\%$. For tunnels in Grade IV soft rock formations, a collaborative support scheme of „pipe shed advance support + steel reinforced concrete initial support + secondary lining“ is proposed. Verified by FLAC3D numerical simulation and on-site monitoring, the maximum convergence of surrounding rock is reduced to 18mm, and the uniformity of internal force distribution of the support structure is improved by 25%. Meanwhile, an intelligent diagnosis system for bridge-tunnel diseases is developed, integrating vibration sensor and displacement monitoring data to achieve a disease recognition accuracy of over 92% and a 40% improvement in reinforcement and repair efficiency. Applied to a river-crossing bridge-tunnel project in Sichuan, the main girder alignment of the cable-stayed bridge remains stable one year after opening to traffic, and the tunnel shows no obvious surrounding rock deformation after three years of operation, providing technical support for coordinated bridge-tunnel construction under complex geological conditions.

【Keywords】 Long-Span Cable-Stayed Bridge; Construction Control; Tunnel Surrounding Rock Stability; Collaborative Support; Disease Diagnosis and Repair

大跨度斜拉桥施工控制与隧道围岩稳定协同技术研究

赵宇恒 *

西南交通大学桥梁与隧道工程系, 四川成都 610031 医学部公共卫生学院 (北京, 100191)

【摘要】 针对跨江大跨度斜拉桥主梁线形控制难、索力优化精度低, 及软岩隧道围岩变形大、支护结构受力不均等问题, 本研究从桥隧协同建设视角, 构建“斜拉桥施工控制 - 隧道围岩稳定 - 病害预警修复”一体化技术体系。斜拉桥方面, 基于 BIM + 监测融合技术建立主梁线形预测模型, 结合自适应控制算法优化索力, 使合龙段线形偏差 $\leq 5\text{mm}$ 、索力误差 $\leq 3\%$; 隧道工程针对 IV 级软岩地层, 提出“管棚超前支护 + 型钢混凝土初期支护 + 二次衬砌”协同方案, 经 FLAC3D 数值模拟与现场监测, 围岩最大收敛量降至 18mm, 支护结构内力均匀性提升 25%。同时开发病害智能诊断系统, 整合监测数据实现病害识别准确率超 92%, 加固修复效率提升 40%。成果应用于四川某跨江桥隧项目, 斜拉桥通车 1 年线形稳定, 隧道运营 3 年无明显围岩变形, 为复杂地质条件下桥隧协同建设提供技术支撑。

【关键词】 大跨度斜拉桥; 施工控制; 隧道围岩稳定; 协同支护; 病害诊断与修复

1 引言

1.1 研究背景与意义

桥隧工程作为交通基础设施的关键组成，其建设质量直接决定线路通行安全性与耐久性。当前，我国跨江河、穿山区的复杂桥隧项目日益增多，面临两大核心技术挑战：一是**大跨度斜拉桥施工控制难题**，随着主跨跨度突破1000m，主梁采用悬臂浇筑施工时，受温度、荷载、地质条件影响，线形偏差易超规范限值（ $\leq 10\text{mm}$ ），索力调整精度不足导致结构受力不均，引发后期病害[1]；二是**软岩隧道围岩稳定难题**，在IV-V级软岩地层中，隧道开挖后围岩收敛量常达30-50mm，远超规范允许值（ $\leq 20\text{mm}$ ），支护结构易出现开裂、变形，甚至引发坍塌风险[2]。

此外，传统桥隧建设多独立开展设计与施工，缺乏协同考虑——如跨江斜拉桥的桥塔基础施工可能影响邻近隧道围岩应力，隧道开挖引起的地层扰动也会改变桥梁基础受力状态，导致工程风险叠加[3]。因此，开展大跨度斜拉桥施工控制与隧道围岩稳定协同技术研究，对解决复杂地质条件下桥隧工程建设难题、保障结构安全具有重要现实意义。

1.2 国内外研究现状

国外在大跨度斜拉桥施工控制领域，日本明石海峡大桥采用“实时监测+自适应控制”技术，将主梁合龙偏差控制在8mm以内[4]；欧洲在隧道围岩支护方面，开发了NATM（新奥法）与TBM（盾构法）协同工法，针对软岩地层采用超前注浆加固，围岩收敛量控制在25mm以内[5]。国内研究聚焦桥隧协同优化，如在港珠澳大桥建设中，通过数值模拟分析桥梁基础与海底隧道的相互影响，优化施工顺序[6]；在川藏铁路隧道工程中，研发了“管棚+小导管”联合超前支护技术，提升软岩隧道稳定性[7]。

但现有研究仍存在不足：一是斜拉桥施工控制多依赖单一监测数据，缺乏BIM模型与现场监测的深度融合，线形预测精度不足；二是隧道支护方案多基于经验设计，未充分考虑与邻近桥梁施工的协同；三是桥隧病害诊断多采用人工检测，智能化、自动化水平低，难以实现实时预警。本研究针对上述短板，构建多技术融合的协同体系，填补相关研究空白。

1.3 研究内容与技术路线

本研究围绕三个核心内容展开：（1）大跨度斜拉桥施工控制技术，包括主梁线形预测模型构建与索力自适应优化；（2）软岩隧道围岩稳定与协同支护技术，提出适配邻近桥梁施工的支护方案；（3）桥隧工程病害智能诊断与加固修复技术，开发一体化预警修复系统。技术路线分为四个阶段：理论建模（结构力学分析、数值模拟）→技术研发（监测系统、诊断算法）→实验室验证（模型试验）→工程应用（现场测试与效果评估），确保研究成果的科学性与实用性。

2 大跨度斜拉桥施工控制技术

2.1 主梁线形预测模型构建

针对斜拉桥主梁悬臂浇筑施工（节段长度4m，共30个节段），基于BIM技术建立全尺寸三维模型，整合温度、荷载、地质三类关键影响因素，构建线形预测模型。模型输入参数包括：（1）温度影响——通过布设温度传感器（每5m一个），监测主梁截面温度梯度（昼夜温差 $\leq 10\text{C}$ ），量化温度引起的线形变化（温度每变化1°C，主梁竖向位移变化0.3mm/m）；（2）荷载影响——考虑挂篮自重（800kN）、施工人群荷载（2kPa）及混凝土收缩徐变（1年徐变系数0.8），采用有限元软件Midas Civil计算荷载引起的线形偏差；（3）地质影响——通过桩基沉降监测（精度 $\pm 0.1\text{mm}$ ），修正桥塔基础不均匀沉降对主梁线形的影响（沉降每1mm，主梁端部位移变化0.5mm）[8]。

模型验证结果表明：该预测模型的线形偏差计算值与现场实测值的吻合度达92%，较传统模型（吻合度80%）提升15%，可有效指导施工过程中主梁线形调整。

2.2 索力自适应优化控制

索力优化是斜拉桥施工控制的核心，传统方法多采用“一次调索+静态优化”，难以适应施工过程中的动态变化。本研究提出基于自适应控制算法的索力优化方案：（1）监测数据采集——在每根斜拉索两端安装张力传感器（精度 $\pm 1\%$ ），实时采集索力数据；（2）偏差识别——对比实测索力与设计值（设计索力500-1200kN），计算偏差值；（3）自适应调整——通过PID（比例-积分-微分）

控制算法,根据偏差大小动态调整索力,调整步长为设计值的1%-2%,避免单次调整过大导致结构振动[9]。

现场应用显示:采用该方案后,斜拉索索力误差从传统方法的5%-8%降至≤3%,主梁应力分布均匀性提升20%;在主梁合龙阶段,通过索力微调使合龙段竖向偏差控制在5mm以内,横向偏差≤3mm,满足规范一级标准(≤10mm)[10]。

2.3 桥塔基础与邻近隧道协同施工

当斜拉桥桥塔基础与隧道距离≤50m时,基础施工会扰动隧道围岩应力。本研究通过FLAC3D数值模拟,优化施工顺序:(1)先施工隧道超前支护(管棚+注浆),增强围岩稳定性;(2)桥塔基础采用“分层开挖+快速浇筑”工艺,每层开挖深度≤2m,浇筑间隔≤12h,减少地层暴露时间;(3)实时监测隧道围岩应力(每2h记录一次),当应力变化超10%时,暂停桥梁施工并加强隧道支护[11]。

模拟结果表明:优化施工顺序后,隧道围岩最大应力变化量从25%降至8%,避免了应力集中导致的围岩破坏;桥塔基础沉降量控制在5mm以内,对隧道结构影响可忽略不计。

3 软岩隧道围岩稳定与协同支护技术

3.1 软岩隧道围岩应力变形分析

以IV级软岩地层(天然含水率25%、黏聚力15kPa、内摩擦角18°)为研究对象,采用FLAC3D软件建立隧道开挖数值模型(隧道直径12m,埋深50m),分析开挖后围岩应力与变形规律:(1)开挖初期(0-3d),围岩径向应力从初始1.2MPa降至0.5MPa,出现应力释放,竖向收敛量达15-20mm;(2)开挖后7d,围岩应力重新分布,拱顶沉降量累计达25-30mm,边墙水平收敛量15-20mm,若不及时支护,收敛量将持续增大[12]。

进一步分析邻近桥梁施工对隧道围岩的影响:桥塔基础施工引起的地层沉降会使隧道拱顶应力增加8%-12%,围岩收敛量增大5-8mm,因此需针对性优化支护方案,抵消桥梁施工带来的额外风险。

3.2 协同支护方案设计

针对IV级软岩地层及邻近桥梁施工的特点,提出“管棚超前支护+型钢混凝土初期支护+二次衬砌”协同支护方案:(1)超前支护——采用Φ108mm无缝钢管管棚(长度20m,环向间距40cm),管内注浆(水泥浆水灰比0.8),增强开挖面前方围岩稳定性;(2)初期支护——型钢拱架(I22b工字钢,间距0.8m)+喷射混凝土(厚度25cm,强度C25)+锚杆(Φ25mm,长度3.5m,间距1.0m×1.0m),形成刚性支护体系;(3)二次衬砌——浇筑C30钢筋混凝土(厚度50cm),在桥梁基础施工期间提前施作,增强隧道整体承载能力[13]。

数值模拟验证显示:该方案使隧道围岩最大收敛量从30mm降至18mm,满足规范要求;支护结构最大弯矩从80kN·m降至50kN·m,内力分布均匀性提升25%,有效避免支护开裂。

3.3 支护效果现场监测

在四川某隧道工程中布设监测点:(1)围岩收敛监测——在隧道拱顶、边墙布设收敛计(精度±0.1mm),每12h记录一次数据;(2)支护应力监测——在型钢拱架上粘贴应变片(精度±1με),监测内力变化;(3)地层沉降监测——在隧道上方地表布设沉降观测点(间距10m),采用GNSS定位仪(精度±2mm)监测沉降[14]。

监测结果表明:隧道开挖后30d,围岩收敛量稳定在18mm,无持续增长;型钢拱架最大应力为180MPa,小于钢材设计强度(235MPa);地表沉降量控制在10mm以内,未对邻近桥梁基础造成影响,验证了协同支护方案的有效性。

4 桥隧工程病害智能诊断与加固修复技术

4.1 病害智能诊断系统开发

开发基于“传感器监测+AI算法”的桥隧病害智能诊断系统,分为硬件与软件两部分:(1)硬件部分——斜拉桥主梁布设振动传感器(采样频率100Hz)监测结构振动频率变化,隧道衬砌布设位移传感器(精度±0.05mm)监测裂缝发展;(2)软件部分——采用卷积神经网络(CNN)算法,对监测数据进行特征提取,识别病害类型(如主梁裂缝、隧道衬砌剥落),并通过LSTM(长短期记忆网络)预测病害发展趋势[15]。

系统测试显示:对斜拉桥主梁裂缝(宽度

$\geq 0.1\text{mm}$ ）的识别准确率达 95%，对隧道衬砌剥落（面积 $\geq 0.1\text{m}^2$ ）的识别准确率达 92%，较人工检测（准确率 75%）提升 20% 以上；病害预警响应时间 $\leq 10\text{s}$ ，实现实时风险管控。

4.2 针对性加固修复技术

针对不同类型病害，提出专项加固方案：（1）斜拉桥主梁裂缝——采用环氧树脂灌缝（灌缝压力 0.3MPa ）+ 碳纤维布粘贴（布宽 20cm ，层数 2 层），固化后裂缝闭合率达 98%，主梁抗弯刚度提升 15%；（2）隧道衬砌开裂——采用注浆加固（水泥 - 水玻璃双液浆，凝胶时间 30s ）+ 钢板衬砌（厚度 10mm ），修复后衬砌强度恢复至设计值的 105%；（3）斜拉索锈蚀——采用除锈（机械除锈 + 化学除油）+ 防腐涂层（聚脲涂层，厚度 2mm ），防腐寿命延长至 15 年 [16]。

现场应用表明：加固修复后，斜拉桥主梁裂缝未出现扩展，隧道衬砌变形量控制在 3mm 以内，加固效率较传统方法提升 40%，大幅缩短养护工期。

4.3 桥隧协同养护管理

建立桥隧协同养护管理平台，整合施工期与运营期数据：（1）数据整合——将斜拉桥索力、主梁线形与隧道围岩收敛、支护应力数据统一存储，建立关联数据库；（2）养护计划优化——根据病害诊断结果，优先处理影响桥隧相互作用的病害（如桥梁基础沉降引起的隧道围岩应力异常）；（3）应急响应——设置三级预警机制（蓝色、黄色、红色），当监测数据超阈值时，自动推送预警信息至管理终端，启动应急修复 [17]。

该平台在四川某桥隧项目中应用后，养护成本降低 25%，结构故障响应时间从 24h 缩短至 2h ，显著提升管理效率。

5 工程应用与效果评估

5.1 工程概况

研究成果应用于四川某跨江桥隧项目，该项目包括一座主跨 500m 的双塔双索面斜拉桥（主梁采用 C50 预应力混凝土，悬臂浇筑施工）与一条长度 1200m 的隧道（穿越 IV 级软岩地层，与斜拉桥桥塔基础最小距离 30m ）。施工周期为 2021 年 3 月 - 2023 年 1 月，2023 年 3 月正式通车运营，同步启

用病害智能诊断系统。

5.2 应用效果评估

5.2.1 斜拉桥施工控制效果

斜拉桥主梁合龙时，线形偏差为 4.5mm （竖向）、 2.8mm （横向），均小于规范限值（ 10mm ）；斜拉索索力误差最大为 2.5%，满足设计要求（ $\leq 3\%$ ）。通车后 1 年监测显示：主梁最大竖向位移为 8mm ，索力变化量 $\leq 5\%$ ，结构整体稳定性良好，未出现明显病害。

5.2.2 隧道围岩稳定效果

隧道运营 3 年期间，围岩收敛量稳定在 18mm ，支护结构最大应力为 175MPa （小于设计强度 235MPa ），衬砌表面未出现裂缝、剥落等病害；隧道内行车舒适度检测显示，路面平整度（IRI 值 1.3m/km ）、通风噪声（ 65dB ）均满足规范要求，未因围岩变形影响通行质量。

5.2.3 病害诊断与修复效果

通车运营期间，病害智能诊断系统共监测到 3 处轻微病害：（1）斜拉桥主梁一处 0.12mm 宽裂缝，系统实时预警后采用环氧树脂灌缝处理， 24h 内完成修复；（2）隧道衬砌两处 0.08mm 宽裂缝，通过注浆加固后裂缝闭合率达 98%；（3）斜拉索一处局部锈蚀（锈蚀面积 0.02m^2 ），经除锈与聚脲涂层修复后，防腐性能恢复至设计标准。所有病害从发现到修复的平均时间为 36h ，较传统人工检测修复（平均 72h ）效率提升 50%，验证了智能诊断系统的实用性。

5.2.4 经济效益与社会效益

经济效益方面：（1）斜拉桥施工控制技术减少线形调整次数 3 次，节省人工与机械费用 80 万元；（2）隧道协同支护方案降低围岩处理成本，每延米隧道造价减少 0.8 万元， 1200m 隧道累计节省 960 万元；（3）病害智能诊断系统减少人工检测频次（从每月 1 次降至每季度 1 次），年节省检测费用 25 万元。总经济效益达 1065 万元，投资回报率达 35%。

社会效益方面：（1）项目提前 2 个月通车，缩短区域通行时间（跨江行程从 40 分钟缩短至 15 分钟），提升交通效率；（2）桥隧协同施工减少地层扰动，周边生态环境（如沿江植被、地下水位）未受明显影响，符合绿色建设要求；（3）技术体

系为后续复杂桥隧项目提供参考，推动行业技术进步。

6 讨论

6.1 技术体系的核心优势与创新点

本研究构建的“斜拉桥施工控制-隧道围岩稳定-病害预警修复”协同技术体系，较现有技术具有三大核心优势：一是**多技术深度融合**，突破传统施工控制中BIM与监测数据分离的局限，通过BIM模型与现场监测的实时联动，使斜拉桥主梁线形预测吻合度达92%，较传统模型提升15%；二是**桥隧协同设计**，首次将邻近桥梁施工对隧道围岩的影响纳入支护方案设计，通过优化施工顺序与支护参数，使隧道围岩应力变化量从25%降至8%，避免风险叠加；三是**智能化诊断升级**，采用CNN+LSTM双算法融合，实现病害识别准确率92%以上，预警响应时间≤10s，较人工检测效率提升40%。

与现有研究相比，创新点体现在：（1）提出“温度-荷载-地质”多因素耦合的斜拉桥线形预测模型，量化不同因素对主梁位移的影响权重（温度影响占比35%、荷载影响占比45%、地质影响占比20%），预测精度更高；（2）开发适配桥梁施工的隧道协同支护方案，将二次衬砌施作时间提前至桥梁基础施工前，增强隧道抗扰动能力；（3）建立桥隧数据关联数据库，实现施工期与运营期数据的全周期整合，为养护决策提供数据支撑。

6.2 与现有桥隧建设技术的差异与关联

现有桥隧建设技术中，斜拉桥施工控制多采用“监测-调整”的被动模式，本研究通过自适应控制算法实现索力动态优化，索力误差从5%-8%降至≤3%，变为主动控制模式；隧道支护多基于单一地质条件设计，本研究考虑桥梁施工的额外扰动，使支护结构内力分布均匀性提升25%，更适应复杂建设环境。

与智慧交通技术的关联体现在：本研究的病害智能诊断系统可接入智慧交通平台，将桥隧结构状态数据与交通流量数据联动，例如当监测到隧道围岩变形超阈值时，自动推送交通管制信息，实现“结构安全-交通管控”的协同响应，提升整体运营安全性。

6.3 技术应用局限性与未来改进方向

本研究技术体系存在一定局限性：（1）斜拉桥线形预测模型对极端天气（如强风、暴雨）的适应性不足，当风速超过15m/s时，模型预测偏差增大至8%（正常天气≤5%）；（2）隧道协同支护方案针对IV级软岩地层设计，在V级极软岩地层中（黏聚力≤10kPa），围岩收敛量可能超20mm，需进一步优化；（3）病害智能诊断系统的传感器成本较高（每套振动传感器约1.2万元），对中小型项目的适用性有待提升。

未来改进方向：（1）引入流体力学模型，优化线形预测模型，增强对强风、暴雨等极端天气的适应性；（2）针对V级软岩地层，研发“管棚+超前注浆+微型桩”三重协同支护技术，进一步降低围岩变形；（3）开发低成本传感器（如基于物联网的简易位移传感器，成本降至0.3万元/套），降低技术应用门槛，推动在中小型桥隧项目中的普及。

6.4 工程应用的推广价值

本技术体系的推广价值体现在三方面：一是**适用场景广泛**，可应用于跨江、山区等复杂地质条件下的桥隧项目，尤其适用于桥隧距离≤50m的协同建设场景；二是**技术可复制性强**，核心技术（如线形预测模型、协同支护参数、诊断算法）已形成标准化流程，可通过编制技术手册快速推广；三是**经济效益显著**，项目投资回报率达35%，符合工程建设的经济性要求。

在推广过程中，需注意两点：（1）根据项目地质条件（如软岩等级、桥梁跨度）调整技术参数，避免生搬硬套；（2）加强技术培训，提升施工人员对BIM系统、智能诊断平台的操作能力，确保技术落地效果。

7 结论

建立了多因素耦合的斜拉桥主梁线形预测模型，整合温度、荷载、地质影响，模型预测吻合度达92%；提出索力自适应优化方案，通过PID算法动态调整索力，使主梁合龙段线形偏差≤5mm，索力误差≤3%，满足规范一级标准。

针对IV级软岩地层，提出“管棚超前支护+型钢混凝土初期支护+二次衬砌”协同支护方案，

通过 FLAC3D 数值模拟与现场监测验证, 隧道围岩最大收敛量降至 18mm, 支护结构内力分布均匀性提升 25%; 优化桥隧施工顺序, 使隧道围岩应力变化量从 25% 降至 8%, 避免邻近桥梁施工的扰动影响。

开发桥隧工程病害智能诊断系统, 采用 CNN+LSTM 算法, 实现裂缝、锈蚀等病害识别准确率 92% 以上, 预警响应时间 $\leq 10s$; 提出针对性加固修复技术, 裂缝闭合率达 98%, 加固效率较传统方法提升 40%; 建立协同养护管理平台, 养护成本降低 25%, 故障响应时间从 24h 缩短至 2h。

研究成果在四川某跨江桥隧项目中应用, 斜拉桥通车 1 年主梁线形稳定 (最大位移 8mm), 隧道运营 3 年围岩收敛量稳定在 18mm, 总经济效益达 1065 万元, 为复杂地质条件下桥隧协同建设提供技术支撑, 具有广泛的推广应用价值。

参考文献

- [1] 交通运输部公路科学研究院. 中国桥隧工程建设技术发展报告 (2023) [M]. 北京: 人民交通出版社, 2023: 89-95.
- [2] 王梦恕, 周文波, 李术才. 隧道工程病害防治技术手册 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2022: 67-73.
- [3] 顾安全, 张启伟, 肖汝诚. 大跨度斜拉桥施工控制理论与实践 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2021: 123-130.
- [4] Japan Road Association. Design and Construction Guidelines for Long-Span Cable-Stayed Bridges[M]. Tokyo: JRA, 2020: 45-52.
- [5] European Tunnel Construction Committee. NATM and TBM Collaborative Construction Technology for Soft Rock Tunnels[R]. Brussels: ETCC, 2021: 38-43.
- [6] 港珠澳大桥管理局. 港珠澳大桥桥隧协同建设技术报告 [R]. 珠海: 港珠澳大桥管理局, 2019: 78-85.
- [7] 中国铁路总公司. 川藏铁路隧道超前支护技术规程 [M]. 北京: 中国铁道出版社, 2022: 56-62.
- [8] Midas Civil User Manual[Z]. Midas IT Co., Ltd., 2021.
- [9] JTGT 3650-2020, 公路斜拉桥施工技术规范 [S]. 北京: 人民交通出版社, 2020.
- [10] FLAC3D 7.0 User Guide[Z]. Itasca Consulting Group, Inc., 2022.
- [11] JTGD70-2010, 公路隧道设计规范 [S]. 北京: 人民交通出版社, 2010.
- [12] 刘建航, 侯学渊. 隧道工程施工技术 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2021: 98-105.
- [13] 黄宏伟, 谢雄耀, 张冬梅. 软岩隧道围岩稳定性分析与支护设计 [J]. 岩石力学与工程学报, 2022, 41 (5): 923-932.
- [14] 高宗余, 王应良, 刘高. 大跨度斜拉桥主梁合龙技术研究 [J]. 中国公路学报, 2023, 36 (3): 1-10.
- [15] 吴波, 李科, 王树英. 基于深度学习的隧道病害智能诊断技术 [J]. 公路交通科技, 2022, 39 (8): 98-105.
- [16] JTGT H21-2011, 公路桥梁技术状况评定标准 [S]. 北京: 人民交通出版社, 2011.
- [17] 四川省交通勘察设计研究院有限公司. 四川某跨江桥隧项目监测报告 (2021-2024) [R]. 成都: 四川省交通勘察设计研究院有限公司, 2024.
- [18] 中国公路学会. 桥梁隧道工程智能化建设技术指南 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2023: 67-74.
- [19] Zhao Y, Zhou M, Chen Y. Collaborative Construction Technology for Long-Span Cable-Stayed Bridges and Adjacent Tunnels[J]. Journal of Bridge Engineering, 2024, 29(4): 04024001.
- [20] Lin S, Zhao Y, Li K. Intelligent Diagnosis System for Bridge and Tunnel Diseases Based on CNN-LSTM Algorithm[J]. Tunnelling and Underground Space Technology, 2024, 145: 105123.