

渝昆高铁川滇段

进入无砟轨道施工

渝昆高铁全线分段建设,渝宜段(重庆西至宜宾)已于2024年9月29日通车运营)、川滇段(宜宾至盐津南)、云南段(盐津南至昆明南)正在加紧建设。继渝昆高铁全线最长隧道贯通后,渝昆高铁川滇段有了新进展。

高县段无砟轨道施工 年底前全面完成

渝昆高铁川滇段全长约95公里,设有宜宾、高县、筠连、盐津南等4个车站。目前,渝昆高铁川滇段全线站前主体工程已基本完成,正在进行无砟轨道施工,川滇两地站房、四电等站后工程也在同步高效推进。宜宾境内的高县段、筠连段,也在进行无砟轨道施工。按照计划,高县段无砟轨道施工将于12月31日前全面完成,为后续长轨钢轨铺装奠定坚实基础。

高县境内线路全长约50.61公里,途经来复、庆岭、庆符、落洞、罗场等镇,在庆符镇设站。作为高县畅通“外循环”的重要大通道,项目建成后,高县将全面融入成渝贵昆两小时经济圈和成渝地区双城经济圈。

威宁隧道顺利贯通 会泽站站房全面封顶

近一个月以来,渝昆高铁云南段迎来多项新进展。

10月27日,渝昆高铁云南段四电工程首条全长1250米的接触网承力索,在位于昭通市昭阳区守望乡的八仙营跨环城路特大桥架设完成,标志着渝昆高铁云南段四电工程正式迈入挂网架线新阶段,为后续铁路电气化建设提速及全线高质量开通运营筑牢坚实基础。

10月16日,穿越滇黔两省、单口正洞掘进长度超过4公里的渝昆高铁威宁隧道顺利贯通。威宁隧道进口位于云南省昭通市昭阳区境内,出口位于贵州省毕节市威宁县境内,全长7028米,其中云南段长640米、贵州段长6388米。

10月10日,由中铁上海工程局承建的渝昆高铁会泽站站房实现全面封顶。该屋面最大跨度43.2米,覆盖候车大厅及售票厅,提升重量约326吨,提升高度约14.43米,就位精度要求误差不超过5毫米,技术难度极高。

10月10日,由中铁十局承建的彝良站站房工程主体结构顺利封顶,标志着彝良北站建设迈入全新阶段,为其后续装饰装修及设备安装工程奠定坚实基础。

彝良北站位于云南省昭通市彝良县白岩村,站房规模5398.63平方米,采用混凝土框架结构,为线正下式站房。主体建筑包括地上两层和地下一层,地上一层设有候车厅、进站厅、出站厅及旅客服务区;地上二层为设备及办公用房,位于进站广厅两侧。

据报道,渝昆高铁预计2026年底通车。届时,昆明至重庆的最快运行时间将从现在的约5小时压缩至2.5小时以内。

据昭通发布

云南交通建设

加速度

长水机场

货运区首批非民航专业工程竣工

由云南机场建设发展有限公司承建的昆明长水国际机场改扩建工程货运区(第一批)非民航专业工程,顺利通过竣工验收。

本次验收由昆明国际航空枢纽工程建设指挥部组织,设计、监理、施工、检测、造价等20余家参建单位共同参与,昆明市建设工程质量安全监督管理总站、滇中新区城市建设管理局全程监督指导。验收工作组通过现场实地检查、实测实量及档案资料核查后一致认为,工程建设内容符合设计要求,工程质量合格,档案资料齐全规范,同意通过竣工验收。

据介绍,该项目建筑面积9.97万平方米,设计年货邮吞吐量国际货物18.75万吨、国内货物20.75万吨。本次通过竣工验收的第一批次非民航专业工程,范围包括货运综合管理用房、国内货运站、维修间3栋单体建筑及室外工程、消防系统等。

其中,货运综合管理用房食堂按最多1800人用餐的规模配置,并设置了物流企业办公及备用住宿空间,室内装修完成度高,方便相关单位及时入驻办公。该工程将实现公路—航空的无缝衔接。未来,载货货

据昆明日报



国内货运站一楼大厅 昆明发布图

车可经引桥直达货运区,货物经分拨后可直接转运至停机坪,高效发往全国各地及南亚东南亚地区。

昆明国际航空枢纽工程建设指挥部相关负责人表示,下一步将全力推进对外交通衔接工程,确保货运区于明年3月如期高效投运,全面提升云南省航空货运保障水平与物流服务能级,为区域经济发展注入新动力,助力云南省加快建设面向南亚东南亚的国际航空枢纽。

文蒙铁路

新回龙特大桥两个墩间连续梁 预计明年6月合龙

文蒙铁路关键控制性工程新回龙特大桥下部结构施工已接近尾声,全面转入上部结构连续梁施工阶段,13号与14号墩间连续梁预计明年6月实现合龙,标志着大桥主体结构施工将完成最关键的一步,为文蒙铁路全线顺利通车奠定坚实基础。

新回龙特大桥全长661.8米,位于大型串珠状溶洞极度发育地带,溶洞见洞率高达91%,地下几乎“十孔九空”,给大桥的桩基施工带来了前所未有的挑战。

项目现场负责人介绍,全桥有146根桩基,施工中揭露的单桩最多穿越了13个溶洞,其中最大的溶洞高度达23米,桩基最深需打入地下86米。如此密集且巨大的地下空腔,成桩过程中极易出现漏浆、塌孔、地面塌陷等情况,确保桩基承载力和施工安全是首要难题。

面对地下错综复杂的“溶洞迷宫”,经过反复论证和技术攻关,项目团队最终确定采用更为先进可靠的超前预注浆技术。正式进行桩基钻孔前,先通过高压喷射水泥浆液,对桩位范围内的溶洞、裂隙进行填充和固结,将松散、破碎的岩溶地层胶结成一个整体,然后再进行钻孔成桩。这项技术的成功应用,有效封堵了地下空腔,显著提高了地基的均匀性和承载力,确保了后续桩基施工的安全与质量。

目前,大桥的146根桩基已成功完成



正在建设的新回龙特大桥

112根,17座桥墩也已浇筑完成12座。随着下部结构攻坚战的节节胜利,大桥建设重心已转移至上部结构,13号与14号墩间连续梁预计于明年6月实现合龙。除了正在施工的13号、14号墩连续梁,大桥剩余的下部结构,包括0号桥台及4号、5号、6号、11号墩共5个墩台也将陆续组织施工。

新回龙特大桥建设稳步推进的同时,全长1.808千米的所布纪隧道也取得了新进展。该隧道为单洞双线隧道,设计时速160公里,是文蒙1标最长的隧道。项目施工方介绍,所布纪隧道暗挖设计1765米,上台阶累计完成750米,完成占比42%;仰拱衬砌累计完成675米,完成占比38%;二次衬砌累计完成603米,完成占比34%。

文图据文山市融媒