# **2.1“最强寒潮”致京沪铁路延误 高铁时速仅9公里**

2016-01-22 17:13:00　来源: [中国新闻网](http://www.chinanews.com/sh/2016/01-22/7728713.shtml" \t "http://news.163.com/16/0122/17/_blank)(北京)

（原标题：“最强寒潮”致京沪铁路延误 高铁时速仅9公里）

中新社上海1月22日电 受“最强寒潮”影响，京沪、沪昆等高铁列车22日出现了不同程度的晚点情况。

当天，旅客马骄阳由北京乘坐高铁前往上海，不过自列车驶出北京行至河北时，他发现他乘坐的G1开始以“龟速”缓缓前行，车厢内显示的车速最低仅为9公里每小时。

当天，与马骄阳情况类似的旅客不在少数。其中，由北京开往上海的G1、G11以及G13等至少30趟高铁列车延误一到两个小时；相较之下，沪昆高铁晚点情况更为严重，近半数列车出现延误，由上海虹桥开往黄山北的G1509延误更是达到两个半小时。

上海虹桥火车站内，车站广播不停地播放列车延误信息，部分滞留旅客只得等在候车室中，打算乘坐高铁从上海前往天津的陆小姐便是其中之一。不过，她也对火车延误表示理解，“因为是天气影响，除了等待也没有更好的办法，毕竟安全第一。”

对此，铁路上海直属站值班站长张建霖表示，本次延误主要影响到了京沪、沪昆线路上的中转旅客。目前，车站正在积极为有需要的滞留旅客办理中转手续。

他说，本次寒潮在南方地区还是较为罕见，针对即将到来的春运，车站已经准备了应急措施，以应对有可能到来的极端天气。

据气象部门表示，本次寒潮预计将于明日(23日)开始影响申城，届时，上海部分地区气温将低至零下十摄氏度，为35年同期最强寒流。

# **2.2京沪高速铁路工程获国家科技进步特等奖 西南交大教授参与**

2016-01-08 16:27:20　来源: [四川新闻网](http://scnews.newssc.org/system/20160108/000637934.htm" \t "http://news.163.com/16/0108/17/_blank)(成都)

1月8日上午，中共中央、国务院在北京人民大会堂隆重举行2015年度国家科学技术奖励大会。 西南交通大学有三项成果荣获国家科学技术进步奖，其中，该校牵引动力国家重点实验室张卫华教授参与完成的项目“京沪高速铁路工程”获得国家科学技术进步特等奖；西南交通大学地球科学与环境工程学院朱庆教授参与完成的项目“国家数字城市地理空间框架技术体系构建与应用”获得国家科学技术进步二等奖；西南交通大学土木工程学院王明年教授参与完成的项目“高速铁路大断面黄土隧道建设成套技术” 获得国家科学技术进步二等奖。此外，由西南交通大学何川教授主持的科技成果“砂卵石地层盾构隧道施工安全控制与高效掘进技术”荣获2015年度国家技术发明二等奖。  
  
　　四川新闻网记者了解到，牵引动力国家重点实验室张卫华教授参与完成的项目“京沪高速铁路工程”获得国家科学技术进步特等奖。京沪高速铁路客运专线是《中长期铁路网规划》中投资规模大、技术含量高的一项工程，也是我国第四条引进国际先进技术的高速铁路。京沪高铁客运专线是新中国成立以来一次建设里程长、投资大、标准高的高速铁路客运专线。它也是新中国一次性投资额最高的工程。京沪高铁可一年单向输送乘客8000余万人。京沪高铁线路、桥梁、隧道、涵洞等工程技术，通过原始创新，形成大多数独立的技术标准和自主知识产权，通信、信号、牵引供电系统，坚持系统集成创新。  
  
　　此外，“砂卵石地层盾构隧道施工安全控制与高效掘进技术”成果是由西南交通大学联合同济大学、中国铁建大桥工程局集团有限公司、中铁十四局集团隧道工程有限公司等三个单位共同完成。该成果属于土木建筑领域。针对砂卵石地层盾构施工容易出现的盾构掘进失控、隧道结构失稳、机具磨损失效等工程问题，发明了泥水平衡和土压平衡盾构的掘进模拟系统、承压止水检验技术、刀盘刀具优化配置以及刀具快速更换技术等，解决了砂卵石地层中盾构隧道施工的安全控制和高效掘进这一重大技术难题。成果在我国铁路、城市地铁、市政等盾构隧道工程中广泛应用，有效防止了盾构施工事故，保证了结构安全，大幅提高了掘进效率。

# **2.3世界最重转体桥跨越京沪铁路**

2015-01-19 19:43:59　来源: [新华网](http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-01/19/c_1114051427.htm" \t "http://news.163.com/15/0119/19/_blank)

新华网济南１月１９日电（齐中熙、张丽琴、刘家华）由中国中铁大桥局承建的世界最重转体桥——山东省邹城市三十米上跨铁路立交桥，１９日下午历时９９分钟，在整体旋转９７．３ 后，成功跨越京沪铁路。这一过程该桥转体长度达１９８米，转体重量达２．２４万吨，刷新了比利时的本·艾因桥１．９６万吨的原纪录。

据设计方中铁五院设计总体邢铁雷介绍，邹城市东、西城区被京沪铁路分割，既有桥梁均为下穿铁路桥，但汛期强降雨导致桥下积水而中断交通，成为该市亟待解决的问题。此外，京沪线的日均行车量近３００列，为最大程度减少对运营的干扰，桥梁飞跨京沪铁路一次性转体到位是最佳选择。

该上跨铁路立交桥临近邹城火车站，本次转体，采用了顺时针转体，转动半径内基本无建筑物，最大可能地减少了对居民楼的干扰，设计更具绿色环保施工理念。

由于转体重量大、转动角度大、梁体较长、桥型复杂，大桥的主塔、主梁线型、斜拉索索力及转体重量如何精确定位，平稳转动是转体中的难点。中国中铁大桥局副总工程师彭建萍以磨盘原理比喻该桥的转动原理，并介绍说，中国中铁大桥局在施工中进行了多种技术创新，对大吨位转体桥的施工工艺进行了理论及实践上的探索，为更重更长桥梁转体施工做了充足的技术储备，将为我国转体桥梁技术标准修订提供依据。

# **2.4世界最重转体桥跨越京沪铁路(图)**

2015-01-20 07:36:00　来源: [中国经济网](http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201501/20/t20150120_4380560.shtml" \t "http://news.163.com/15/0120/07/_blank)(北京)



图为1月19日跨京沪铁路立交桥成功转体。 吴 斌摄

经济日报济南1月19日电 （记者 郭存举）由中国中铁大桥局承建的世界最重转体桥——山东省邹城市30米上跨铁路立交桥，今天下午历时99分钟，在整体旋转97.3°后，成功跨越京沪铁路。这一过程该桥转体长度达198米，转体重量达2.24万吨，刷新了比利时的本·艾因桥1.96万吨的纪录。

由于转体重量大、转动角度大、梁体较长、桥型复杂，大桥的主塔、主梁线型、斜拉索索力及转体重量如何精确定位，平稳转动是转体中的难点。中国中铁大桥局副总工程师彭建萍介绍说，中国中铁大桥局在施工中进行了多种技术创新，对大吨位转体桥的施工工艺进行了理论及实践上的探索，为更重更长桥梁转体施工做了充足的技术储备，将为我国转体桥梁技术标准修订提供依据。