

热热热! 12省区开启今年以来高温模式

华北黄淮等地高温持续,多地气温冲击40℃ 22日后江南东部等地将出现高温天气

综合新华社、央视报道

记者6月16日从河北、山东、河南等省份了解到,当地出现高温天气,局地达40摄氏度以上。中央气象台16日18时继续发布高温黄色预警,华北黄淮等地将出现持续性高温天气,提示公众注意防范高温天气带来的不利影响。

中央气象台预报,17至18日为最强时段。山东、湖北、陕西等12省区部分地区日最高气温可达35℃至38℃,多地局部日最高气温可达40℃左右。

来自河北省气象台的,未来3天,河北省中南部最高气温可达35至37℃,其中,18日到19日,石家庄、沧州及以南可达37至39摄氏

度,邢台、邯郸部分地区可达40℃。

16日12时35分,河南省郑州市气象台已将高温橙色预警信号升级为高温红色预警信号,预计16日下午郑州市主城区、航空港区、上街区最高气温将升至40摄氏度以上。

气象部门分析,受大陆暖高压影响,河南省大范围持续高温天气拉开序幕,预计会持续一周以上。

16日至21日,除西部高海拔山区外,河南大部分地区最高气温在36摄氏度以上,北中部部分县市气温达40至41℃。

记者了解到,16日11时,山东省气象台继续发布高温橙色预警,受大陆暖脊影响,预计16日至20日,山东将出现大范围37摄氏度以上高温天气。

中央气象台16日18时继续发布高温黄色预警,未来10天,山西南部、河北南部、河南、山东及苏皖北部以及内蒙古西部、甘肃西部、陕西大部等地将出现持续高温天气,日最高气温35至38摄氏度,局部地区可达40℃左右。22日后,江南东部和华南东部的部分地区也将出现高温天气。

沙漠中坐火车赏绿洲,想体验吗

- 世界首条环沙漠铁路和若铁路开通运营,全长825公里时速120公里,设22个站
- 与现有格库铁路、南疆铁路构成2712公里环形铁路,“环抱”塔克拉玛干沙漠

【揭秘】

和若铁路建设如何“抗风御沙”

和若铁路约四分之三的路段穿越流动沙漠。如何防风固沙、有效解决风沙危害,是世界性的铁路建设难题。

“生命禁区”培根固苗

“我们不怕冷不怕热,就怕风沙,六级以上就不能施工了,黑沙暴一来,可能几天都白干了。”新疆和若铁路有限责任公司党委书记王尽忠告诉记者,为了不耽误工程进度,团队一边用详尽的沙暴日记排开工期,一边探索创新施工方式,最大限度减少风沙影响。

建设者采取“阻沙障+草方格”的方式,用芦苇、稻草等建立了高低结合的多层阻沙体系。每层阻沙障都留有适当空隙,防止由于过密形成“阻风墙”而难以抵挡强风。在阻沙障与草方格之间,种植了易于在沙漠生长的梭梭、红柳、胡杨等植物。未来,这些植物将在铁路两侧形成永久性防风固沙林带。

在“生命禁区”培根固苗,还要保证幼苗较高的成活率,中国中铁大桥局和若项目总工程师吴江林带着技术人员总结形成“护、取、时、养”经验做法,在幼苗选育、种植时节、灌溉养护等方面做足功课、下足功夫。为摆脱戈壁滩盐碱地种植树苗成活率低的困境,中铁一局采取树坑换土种植,即树苗种到哪儿,土壤就换到哪儿,和盐碱的增长速度赛跑,有效提高了植物成活率。

建过沙桥让风沙从桥下过

1000多个施工日夜里,建设者在和若铁路沿线共修建草方格近5000万平方米,种植梭梭、红柳、沙棘等灌木和乔木近1300万株,林带覆盖面积超过11万亩。这条长300公里的“绿色走廊”已成为防风沙的屏障。

在风沙特别严重的地段,和若铁路采取“以桥代路”的设计方案,建成总长达49.7公里的过沙桥5座,让风沙能够从桥下穿过,减少对线路和列车运行的影响。依木拉克特大桥是全线唯一



6月16日在新疆和田火车站拍摄的即将发车的和若铁路首趟列车

一座全沙漠地形施工桥梁,也是全线最长的过沙桥。负责该大桥建设的中铁十四局五公司副总经理张刚介绍,受沙漠地形影响,物料运输极为不便,两个桥墩之间的单片梁重达150吨,汽车运输无法实现。建设者优化施工方案,采取架桥、铺轨交替施工的方式,通过已铺设好的铁路轨道将建材运输到施工一线,既提升了施工效率又保障运输安全。

装配式桥墩应对风沙挑战

为了建好过沙桥,建设者们还使用了装配式混凝土结构应用技术,改变了以往现场浇筑桥墩的做法。中国中铁北京工程局和若铁路项目总工程师王勃告诉记者,采用装配式桥墩,既解决沙漠缺水难题,也减轻风沙对施工影响。

在塔克拉玛干沙漠修铁路,建设者要面对沙尘暴的侵袭和施工材料、施工用水紧缺等各类挑战。在这里,稍微起风,便是漫天扬尘,所到之处,遮天蔽日,年浮尘天气多达90天。每年5月至9月,正午最高温度可达40摄氏度,施工现场的沙漠地表温度可达80摄氏度。



5月19日拍摄的和若铁路依木拉克特大桥(无人机照片)。

本版图片/新华社

综合新华社报道

16日10时53分,满载乘客的5818次列车从新疆和田站驶出,和若铁路正式开通运营。中国在最大沙漠塔克拉玛干完成世界首条环沙漠铁路线“最后一块拼图”,世界首条环沙漠铁路线建成,让当地上千万各族群众从中受益。

15日12时和若铁路车票开售以来,1000余张车票迅速售罄。常往返于和田市与且末县之间的乘客帕提古丽·亚森摇了摇手中车票说,过去只能搭班车去且末,现乘坐火车出行便捷平稳,能节省两三

小时。

面对人迹罕至的沙漠,建设者同步推进风沙防护工程与铁路建设,在和若铁路沿线大量播绿,在风沙极其严重地段,采用以桥代路方式,建成总长达近50公里的5座过沙桥,降低风沙对铁路的威胁。

“和若铁路再一次向世界证明,中国有信心、有能力在沙漠平稳运行铁路。”中铁第一勘察设计院集团有限公司和若铁路总设计师杨宝荣说。

“环沙漠铁路打开人流、物流新通道,沿线丰富的物产和旅游风光将走进更多人视野,促进新疆尤

其是南疆地区经济繁荣。”民丰县基层干部李涛表示,和若铁路将为尼雅遗址、安迪尔古城等地带来更多游客,促进当地旅游业发展。

千百年来,新疆地域辽阔,却又行路艰难。党的十八大以来,新疆不断加大铁路建设力度,一条条铁轨不断向沙漠、绿洲延伸,新疆与祖国各地联结更为紧密。

截至2021年底,新疆铁路营运里程达8151公里。新疆已初步形成以兰新铁路和兰新高铁为主通道、临河至哈密铁路为北通道、格库铁路为南通道的“一主两辅”交通格局,曾经的“路网末梢”逐步变为“区域枢纽”。

和若铁路:

勘察设计耗时8年多,约四分之三路段穿越流动沙漠

和若铁路西起新疆南部和田地区和田市,东至巴音郭楞蒙古自治州若羌县,全长825公里,设计时速120公里,共设和田、洛浦、策勒、于田等22个站点。

和若铁路一路向东穿越沙海,延伸至甘肃、青海和西藏交界的若

羌县。它与现有格库铁路、南疆铁路共同构成一条2712公里的环形铁路,“环抱”塔克拉玛干沙漠。

这条国家I级单线铁路,串联起沙漠里的点点绿洲,结束了塔里木盆地南缘且末、民丰等5个县和新疆生产建设兵团3个团场不通火

车的历史。

和若铁路于2018年底正式开工建设。动工前,是耗时8年多的勘察设计。塔克拉玛干沙漠是中国最大的沙漠,也是世界第二大流动沙漠。和若铁路约四分之三的路段穿越流动沙漠。