



图说

合肥“蓝领”赛技能

10月30日,选手在中式烹调项目中比拼技能。

当日,安徽省合肥市经开区2019年度“经开工匠”技能竞赛开赛,来自辖区40家企业的70多名选手在中式烹调、消防设施操作项目中进行竞技。

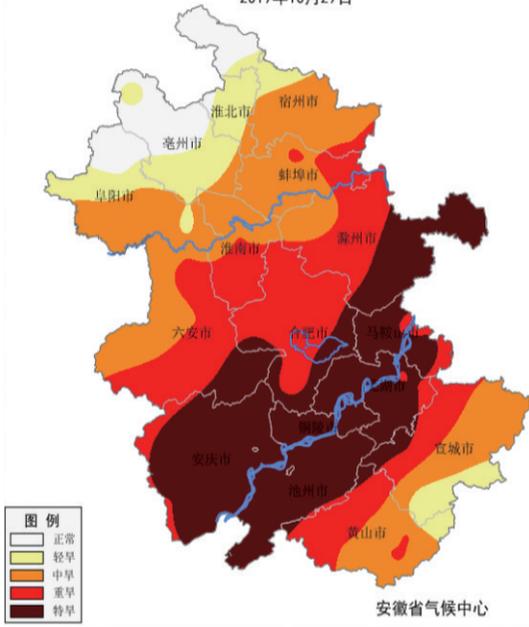
□ 新华社发

皖江沿江地区已达到特旱级别

我省或成为全国旱情最重的省 未来两周内看不到缓解的希望

安徽省气象干旱监测图

2019年10月29日



气形势异常,气温始终偏高,导致西南暖湿气流难以输送到我国中东部地区。

“东亚位势高度场呈西高东低的距平配置,不利于西南气流向北输送,导致黄淮-长江中下游大范围地区的水汽输送偏弱,我省降水异常偏少。北方冷空气偏弱,气温显著偏高也是导致旱情快速发展的一个重要原因。”安徽省气候中心高级工程师程智说。

全省开展飞机地面立体人工增雨作业

“9月以来,全省气温偏高、降雨偏少,致使气象干旱迅速发展,全省大部中到重旱,局部特旱。针对日益严重的旱情,全省各级气象部门密切关注天气变化,抓住一切有利时机,积极开展飞机和地面立体人工增雨作业。10月份,省气象局调配2架运12飞机分别于9日、12日进驻蚌埠机场,向中国气象局申请一架高性能国家增雨飞机新舟60,于20日进驻九华山机场。

10月份以来全省共开展飞机人工增雨作业7架次,累计飞行21小时32分钟,燃烧烟条112根;组织合肥等15市和九华山风景区开展地面人工增雨作业共212点次,发射火箭弹327枚,燃烧烟条180根。在自然降水和人工增雨的共同作用下,淮西北部旱情得到一定缓解,但其他地区旱情仍然持续。

“近期,省气象局又紧急调购补充了火箭弹和烟条。目前,全省地面火箭发射架和地面催化剂播撒装置状态良好,弹药准备充分,3架增雨飞机驻场待命,一旦发现有利天气条件,立即组织开展飞机地面立体人工增雨作业。”安徽省人工影响天气办公室主任、正研级高级工程师袁野说。

沿江地区已达特旱,半个月无法缓解

目前,淮河以南大部维持重等以上气象干旱。8月中旬以来全省高温少雨,致使气象干旱迅速发展。截至10月29日,淮河以南有45个市县维持重等以上气象干旱,其中沿江大部地区为特旱。

从气象部门公布的中长期天气预报情况来看,在11月中旬以前,我国东部的安徽将可能出现一片比较明显的少雨区,安徽中北部、江苏中北部甚至出现一片降雨量为0的无雨区。

气象专家指出,这样来看,旱区不仅向着安徽转移,而且江苏、安徽等地的旱情还要持续发展。中央气象台的权威预测也指出,未来10天,江淮、江南中东部等气象干旱区降水仍将持续偏少,我省可能发展成为全国旱情最重的地区之一。

长三角高铁沿线外部环境隐患集中整治大会战全面启动

星报讯(记者 祝亮) 记者从中国铁路上海局集团有限公司获悉,长三角铁路自即日起至2020年1月10日,开展高铁沿线外部环境隐患集中整治大会战,为2020年春运创造良好的铁路外部环境。

中国铁路上海局集团有限公司将会同地方政府、铁路公安联合推进,排查整治五个方面的安全隐患。一是高铁用地范围内的环境安全隐患,重点是铁路用地红线范围内的违法建筑、违法侵占、违法经营等行为;二是铁路线路安全保护区内的环境安全隐患,重点是安保区内非法建(构)筑物、取土、挖沙、挖沟、堆放悬挂物品等违法行为,以及违法侵占带来的安全风险;三是铁路线路安全保护区外的环境安全隐患,重点是不满足安全防护距离要求的易燃易爆品、影响线路基础稳定的施工作业、违法取水、采矿等各类违法行为,以及高铁沿线两侧可能被大风刮上铁路的彩钢板、防尘网、塑料大棚等飘浮物隐患;四是高铁沿线道路、水路、管线路安全隐患,重点对“公跨铁”立交桥和公铁并行地段的安全防护设施隐患、非法下穿铁路路基、桥涵的油(燃)气管线;五是消除铁路内部建构筑物、防护设施隐患。

目前,长三角高铁沿线外部环境安全隐患集中排查已全面开展,铁路部门坚持边查边改的原则,依法依规同步开展整治工作。同时,中国铁路上海局集团有限公司将建立健全政府有关部门、铁路公安机关和铁路单位有效联动的综合治理工作体系和长效机制,对高铁沿线影响铁路运输安全的风险实施有效管控。

安徽高速ETC门架系统及ETC车道改造建设工程提前完成

星报讯(记者 祝亮) 10月30日,记者从安徽省收费公路制度改革取消高速公路省界收费站指挥部办公室获悉,截至10月28日,我省已经提前完成ETC门架系统建设和ETC车道改造建设。同时,机电设备均已安装完毕,具备了联调联试条件。

按照我省取消高速公路省界收费站工作任务,安徽高速共需要架设711套ETC门架系统,改造1192条ETC车道。自7月18日以来,合肥绕城高速先后启动ETC门架系统试点建设、ETC车道改造工作以来,我省按照“抓大放小”的思路和“以大带小”的举措,要求省交通控股集团边总结边推进,带动其他高速公路经营主体同步推动撤站各项工作。

建设中,各相关单位对标对表部署时间节点,细化目标任务,不断优化施工组织方案,紧盯质量节点,严把安全节点,合理安排工序,做好关键环节环节的统筹;广大建设者放弃休假,奋战在建设一线,有效提升了门架系统建设和ETC车道改造建设效率,缩短了门架建设和车道改造周期。尤其值得一提的是,在全国同期开展撤站攻坚、关键设备货源供应不及时的情况下,我省提前安排专人驻厂办公,保质保量供货,为全省大规模开展门架系统规模化建设解决了“后顾之忧”。同时,在设备吊装和安装过程中,各相关单位充分发挥与交警、路政部门联动优势,积极配合做好道路施工审批和现场安全管控,确保了工程建设的顺利开展。

市场星报、安徽财经网(www.ahcaijing.com)、掌上安徽记者从安徽省气象部门获悉,我省平均无降水日数为65天,沿江地区已达到特旱级别。根据气象预报显示,未来10余天内,我省旱情还将持续发展,或成为全国旱情最重的省份之一。
□ 记者 祝亮

1966年来同期降雨量最少

据省气象部门观测显示,8月中旬以来(8月12日~10月28日,下同),全省平均降水量83.9mm,较常年同期偏少6成,为1961年有气象记录以来同期第二少,仅多于1966年(73.0mm)。全省平均无降水日数为65天,较常年同期偏多11天,为1961年以来同期最多。

与此同时,全省平均气温22.8℃,较常年同期偏高0.9℃,阜南、颍上、肥东、潜山、怀宁、宿松、望江、石台等8个市县为历史同期最高。

西南暖湿气流输送不过来 导致秋雨不见了

究竟是什么原因导致我省今年出现夏秋连旱?据气象专家分析:一方面由于今年梅雨季呈非典型性,全省整体降雨量不高,较往年平均水平偏低两成。梅雨过后又出现连续多日高温天气,导致地表储水快速蒸发。

另一方面,我省秋冬季降水的主要水汽来源是西南暖湿气流,而今年入秋后,我国南方天