

全球变暖,为何我国发生罕见雪灾?

新华社“新华视点”记者 姚润丰 李柯勇 于文静

新中国成立以来罕见的雪灾仍在持续中。在全球变暖的大背景下,为什么我国还会发生如此大规模的降雪和低温天气?新华社“新华视点”记者采访了气象局的有关专家。

已有5个省降雪持续时间超过百年一遇

根据中国气象局预测减灾司提供的最新数据,今年1月10日至28日,已有湖北等9个省份降水量超过20年一遇,其中四川超过50年一遇,陕西超过70年一遇,而甘肃、青海则超过了百年一遇。

从降雪持续时间来看,1月10日至28日,已有江西、湖南等11个省份降雪日数超过20年一遇,其中河南、陕西、甘肃、青海、山西等5省超过了百年一遇,安徽省降雪则是气象观测资料以来持续时间最长的。

截至1月27日,武汉和长沙两市已连续近半个月日平均气温接近或低于零摄氏度。历史记录也为人认识这次低温天气提供了参考指标。湖北、安徽西部、江西西北部、湖南和贵州大部的气温比往年同期偏低2至4摄氏度,湖南、湖北雨雪冰冻天气是1954年以来持续时间最长、影响程度最严重的,江西雨雪冰冻天气是1959年有气象观测资料以来影响最严重的,贵州26个县(市)的冻雨天气持续时间突破了历史记录。

据中央气象台首席预报员杨贵名

介绍,与往年相比,今年这场暴风雪最大的特点就是雨雪天气过程时间间隔短。他说:“三九天雨雪天气频发并不少见,但是今年15天之内发生了三次雨雪过程,几乎一星期一次,而且每次都是持续时间较长的大范围的降雪,这在历史上是比较罕见的。”

“拉尼娜”现象下的大气环流异常是雪灾“祸首”

“造成近期大范围雨雪天气的直接原因是大气环流异常。”中央气象台首席预报员孙军说。

他分析,从中短期大气环流演变上来看,今年入冬以来冷空气比较频繁,暖湿气流活跃。尤其是1月份以来,中高纬度的环流以经向型为主要特征,冷空气活动频繁。此外,副热带系统偏强,较往年同期的位置偏西偏北,有利于把南方的暖湿气流向北输送。一方面是北方的冷空气很活跃,另外南方的暖湿气流又源源不断向北输送,冷暖气流交汇的位置主要位于我国中东部地区,为出现大范围雨雪天气创造了有利的环流条件。

而今年大气环流异常与正在赤道中太平洋发生的“拉尼娜事件”有关。国家气候中心副主任李维京介绍,从气候变化上来看,目前赤道中太平洋上水温偏低,是“拉尼娜”现象的表现形式之一。统计分析表明,“拉尼娜事件”发生的当年冬季和次年春季,中纬度大气环流的经向度可能加强,

即冷空气活动频繁,易造成我国北方和东部大部地区气温偏低,长江以北地区降水偏多。

为什么今年大雪迟迟不肯“退去”?专家们将其原因归结为大气环流的稳定。孙军说:“正是由于这段时间大气环流稳定少变,西南暖湿气流和冷空气一直持续在北纬30度附近,尤其集中在长江中下游地区,才让雨雪天气近期不会出现明显转折。”

杨贵名介绍,影响我国的冷空气主要有几种:一是冷空气团是从极地方向过来,如蒙古国和俄罗斯贝加尔湖方向,冷空气较强,主要以大风、降温过程为主。二是冷空气团从西伯利亚方向过来,也会带来大风降温的天气,但强度不如前者。还有一种,是从西路过来的冷空气,比如从冰岛起程,经欧洲地中海,自西向东而来,这类冷空气容易带来大范围的降雪过程。

“我国今年连续出现降雪过程,就是由于从西路来的西南暖湿气流,与东路贝加尔湖以东的冷空气在黄淮、江淮、江南北部一带相遇,再加上黄淮一带暖湿气流比较活跃,容易出现大的暴雪天气。”杨贵名说。

未来天气趋势如何

中央气象台专家向记者提供了未来天气的最新预测结果:

——未来3天。受冷空气和西南暖湿气流的共同影响,南方大部地区仍将维持雨雪天气,湖南南部的部

分地区将持续强降雪;江南南部、华南北部和西部的部分地区有中到大雨,局部地区有暴雨;青藏高原东部、西北地区东南部、西南地区等地的阴雨雪天气仍将持续。贵州中南部、湖南中南部、江西中部以及广西北部等地部分地区的冻雨天气仍将持续。

——未来10天。预计江南、华南以及贵州等地气温持续偏低;2月2日之前,西北地区东南部、西南地区大部、江淮、江南和华南地区阴雨雪天气仍比较多,低温雨雪等天气将给交通运输带来较大影响;之后,持续多日的雨雪天气将有所减弱,范围明显缩小。

——2月份。预计全国降水偏多、温度偏低的范围将会比1月份明显缩小,月内影响我国的冷空气过程主要有两次。

预计2月除新疆北部、内蒙古西部、甘肃中西部、重庆东部、湖北大部、安徽西南部、湖南北部、江西西北部气温较往年同期偏低外,全国其余地区气温较往年同期偏高,其中青海西南部、广东东部和福建南部偏高1摄氏度以上。

预计2月份,新疆北部、内蒙古西部、甘肃北部、重庆大部、湖北大部、河南南部、安徽大部、江苏大部、上海、浙江、福建北部、江西北部、湖南北部、贵州东北部、广西南部、广东西南部和海南降水较往年同期偏多,其中湖南东北部、江西西北部和湖北南部等地偏

多两成以上。全国其余地区降水较往年同期偏少,其中吉林大部、辽宁大部减少两成以上。

面对极端天气事件,我们该怎么办

要是换在我国北方,这次大范围降雪无论从降雪量还是持续时间来说,都不稀奇,但是在南方一些地区却造成了数十年不遇甚至百年一遇的灾害。专家认为,主要原因是南方广大地区防寒机制相对薄弱。

李维京建议,在全球气候变暖背景下,除了加强建立南方地区的防寒机制,积极做好灾害防御措施外,还要提高公众对暴风雪等极端天气、气候事件的防范意识,尽早采取积极有效的应对措施。

他认为,应对极端天气,气象部门责无旁贷,要做好对低温、雨雪、冰冻天气的监测分析、预报预警和灾害影响评估工作。然而,在全球气候变化的影响下,冰雪灾害成灾因素复杂,对雨雪预测预报难度也在不断增加。

专家提醒公众,在暴风雪天气易发的季节,应密切注意天气预报,加强交通安全保障,及时清除路面冰雪;加强水、电、气及通信设施的除冰除雪和防冻工作;加强农村房屋、蔬菜大棚等农业基础设施的加固工作,固紧室外搭建物;加强户外工作人员及农民的防寒保暖工作。

真情 85 小时

——K301次列车雪中迂回绕行记

新华社“新华视点”记者 李柯勇 徐清扬

29日凌晨3时许,让接站的人们望眼欲穿的K301次列车终于平安抵达广州火车站。此前,这列火车绕行了1400多公里的远路,晚点85小时45分钟。

27日,一家网站上出现过帖子:“请问25日从徐州发出的K301次火车,现在什么地方?”

发帖者显然十分焦急。他父母乘坐的这列火车本该26日一早就到广州,可是两天过去了还没有消息,他与老人失去了联系。

一场50年不遇的特大暴风雪袭击南方各地,旅客列车出现晚点的情况并不少见。然而,K301次列车为何这么久失去音信?

在雨雪交加的漫长旅途中,面对食品、饮水几次濒临断绝的危险,铁路员工和旅客共同演绎了一段颇富传奇色彩的动人故事。

列车紧急改道 在冰雪中守护旅客安全

1月25日上午7时25分,K301次列车从徐州出发,经连云港开往广州。第二天上午8时到达湖南醴陵时,就走不动了。由于京广线供电接触网多处因大雪断电或欠压,电力机车无法运行,此时这条南北铁路大动脉已经中断。

“下这么大的雪,我们也知道车会误点,但没想到在醴陵一停就是一天一夜。”乘客钟小波说。

“列车只能停在这个小站,等待调度通行时间。”车队书记薛蛟介绍说,“车外雨雪交加,车里1200多名旅客越来越着急,情绪波动很大。”

看到这种情况,列车迅速启动应急预案。53名乘务员和乘务分成多个小组,深入各车厢,对旅客作解释工作,维持秩序。同时派出检修分队,对列车上的餐料、燃料、空调等进行全面检查,做好应对更恶劣情况的准备。

“我们一定要让旅客有饭吃,有水喝,不受冻。”薛蛟说,“同时,我们赶紧向上级汇报。”

为防止旅客因长时间等待而发生跳车等事件,车上15名党员组成应急小分队,昼夜在列车周围值勤和巡逻,和车上值班人员形成互动安全防护网。

此时的湖南一片冰天雪地,晚间气温达零下3到零下5摄氏度。车下值班人员顾不上吃饭喝水,在冰雪中坚守岗位,直到列车重新启动。

27日晚10时左右,铁道部运输调度指挥中心接到K301次列车请求迂回运行的报告。此时,指挥中心的气氛也十分紧张,雪灾之下,各地紧急报告雪片一般地飞来。

经过仔细研究K301次列车所处位置及相关地区情况,指挥中心决定允许这次列车从湖南衡阳开始,改变既定路线,改走湘桂线—黎湛线—三茂线,经广西桂林、柳州、广东湛江再到广州。

“让一趟列车改道不是一件容易的事,这相当于打乱了全盘运输计划。”指挥中心负责人说,“要重新安排运行线路,通知沿途在线上运行的列车避让。这样做,对货车影响尤其大,也增加了客车会让的几率。”

K301次并非唯一改道的列车,自雪灾发生以来,铁道部已安排279列客车迂回运行。这是为了让广大旅客尽早赶到目的地而采取的非常措施。为此,铁道部调度指挥中心的职工几天来一直心弦紧绷,他们的安排必须周密精确才能确保安全。

食品、饮水、用煤告急 列车人员踏雪破冰运送

事实上,在列车出发前,K301次的乘务人员就了解了沿途天气情况,知道会遇上雨雪。他们特地备足了餐料和燃料,以供不时之需。但在中途停

留这么久,却是万万没有想到的。

薛蛟说:“从湖南株洲到衡阳,正常通行时间只要一个小时,可这次走走停停,竟然用了一天一夜。”

随着时间的推移,列车的燃料、餐料、供水眼看就要用完了,旅客自带的食品也陆续吃完,车上做饭用的煤炭也快没有了,情况十分紧急。怎么办?

列车到达湖南小站昭陵时,乘务人员忽然惊喜地发现,一个姓古的站长早已等候在站台,主动与列车取得联系,帮助解决困难。

“当时这个车站的职工们几天几夜都在现场值班,车站也没有任何储备食品。”薛蛟说,“古站长立即带着车上的应急分队,到附近村庄老乡家的水井里打水,到结冰的菜地里去铲白菜,挑到车上。”

冰雪覆盖的地面很滑,运物资的人们把床单撕成布条缠到鞋底上,权当“防滑链”,但还是有不少人摔倒。他们就这样来来回回,连续工作了37个小时,总算储备了一点应急用水和蔬菜。

当列车到达湖南另一个小站淦田车站时,餐车的煤用完了,车上人员迅速四处去购买。然而,四处冰天雪地,无煤可买。

终于,他们在淦田车站旁找到了一堆已废弃的煤渣。乘务人员立即拨开上面的冰层,一点一点在其中寻找可以使用的煤,然后用纸箱和竹筐,一点点送到车上去,保证餐车不断火。

列车上老人小孩较多,还有32名旅客因劳顿而生病,列车员首先保证他们的饮食供应,其余食品陆续提供给有需要的旅客,没有让一个旅客饿着渴着。而K301次列车的乘务人员,



经常是连续工作20到30小时才吃上一顿饭。

面对严峻心理考验 旅客、列车员同舟共济

列车长时间走走停停,对列车员和旅客的心理承受力都是一次严峻的考验。时间一小时一小时地过去,车上的旅客越来越急躁。K301次乘务人员耐心地做解释工作,但身处困境中的人情绪很难控制,有的旅客开始质问、谩骂甚至拉扯乘务人员,要他们给一个说法。

乘务员杨林是个小姑娘,在一个车站,她所在车厢旅客将她团团围住,要她解释为什么列车还不开走。刚开始她还能微笑着向旅客解释,但后来随着旅客指责越来越多,她只能低头沉默不语。

一个情绪激动的旅客对她破口大骂,说她是白痴。杨林眼里含着泪水对那个旅客说:“你骂吧,只要你能解气,你骂吧。”

杨林在家里是独生女,从来没有受过这种委屈。但为了平息旅客的怨气,一直忍着。

人心都是肉长的。看到乘务人员顶风冒雪为旅客安全和饮食奔波,渐渐地,很多旅客被感动了。

乘客洛富斌说:“起初我也不信任乘务人员,跑到餐车去查看乘务员是否在偷偷吃饭。但我看到的是他们一

天也吃不上一顿饭,还不停忙碌。我对车长说,我错怪你们了。”

从那时起,洛富斌开始主动做他所在车厢旅客的思想工作,让大家不要激动,理解乘务人员。

越来越多的旅客主动分担起了车上的工作。一名孕妇突然肚子疼痛,听到广播后,来自深圳麒麟山庄的旅客郭健红迅速赶到,为孕妇治病。郭健红还主动承担起了列车上所有生病旅客的巡诊工作,稳定他们的病情。

军人钟小波主动在车上来回巡视,随时为有需要的旅客提供帮助。不少年轻旅客主动跑到列车长那里,要求一起下车运送物资。但为了旅客的安全,列车长婉言谢绝了。

“我们受了很多委屈,但最终我们用艰辛的付出赢得了旅客的信任。”薛蛟说,“有很多旅客到达广州后,纷纷拉着我们的手,留下电话号码,要我们有空一定去他们那里玩。旅客平安到达,我们付出再多也值得。”

29日凌晨,K301次列车终于平安抵达广州。归心似箭的旅客们纷纷回家,而同样经历了长途劳顿的列车员们,仍然不能休息片刻,他们还要为下一拨旅客紧急准备食品等供给。

29日中午,K301次列车在广州短暂停留后,又踏上返回的征途。