

18岁准大学生爬华山摔伤,被困陡峭山坡

众人连夜搜救,峭壁上抬下伤者

本报96706热线消息(记者 吴金彪)
23日晚7点多,在华山北侧山坡处,一名18岁的准大学生爬山时不慎摔伤,被困山中。公安民警、消防、村民联手救援,经过3个小时的紧张救援,晚上10点多,男子终于被众人合力抬下山。

23日晚9点,记者赶到事发现场时,民警和消防人员刚刚锁定男子所在位置。历城公安巡警二中队民警李梦阔介绍,他们接到报警后,就立即赶到了现场,由于山路陡峭,受伤男子的手机没电无法接通,民警只能在可能的山坡搜寻。“先是在南坡搜寻,后来又转到东面,最后才确定男子在北面山坡。”

记者注意到,男子被困的华山北面山坡处巨石林立,杂草丛生,记者试图向上攀爬,却发现随时都有踏空摔下的危险。58岁的村民宋德奇告诉记者,晚上7点多他正在家里,突然听到山上有人喊救命,后来才发现一个年轻人被困在山上。男子被困的地方没有路,陡峭无比,平时他们都不上去。

据男子的表弟介绍,表哥家住洪家园,18岁,今年刚考上大学,暑假期间每天早晚爬华山。

由于山路陡峭,连站的地方都没有,无奈之下,救援人员只好把男子绑在担架上,接力把担架向下顺。当地村民用砍刀在前面开路。不到100米的路,救援人员却走了近一个小时。

经过3个小时的紧张救援,晚上10点多,男子终于被众人合力抬下了山,送上救护车。据了解,男子头后部擦伤,左脚扭伤肿胀,腰部有轻微扭伤,其他并无大碍。



23日深夜,华山北侧,众人联手抬下爬山摔伤的准大学生。 本报记者 周青先 摄

闹“气荒”,出租车加次气等一小时

司机为抢气下午4点半就收工

23日,不少市民向本报反映,近期加气太难,不少加气站都无气可用,希望增加新的加气站。据悉,审批难选址难挡住新建加气站。有市民建议引进电动出租车,但存在续航等难题,交通部门尚未列入计划。

在英雄山路的一座加气站,前来加气的出租车排起了长队。
见习记者 刘树升 摄



本报记者 孟燕 王光营 见习记者 刘树升

◎现状 车队排出两三百米,加次气得一个多小时

“一天就这么点时间,大都耗在加气上了。”23日,不少出租车司机给本报反映,省城近期突然遇到了“气荒”,加次气得排上两三百米的队。

23日上午,记者在济南市英雄山路的一座CNG加气站看到,从10点钟开始,前来加气的汽车逐渐增加,有私家车、公交

车,其中绝大多数是出租车。

11点半之后,在通向加气站的道路右侧,排队的车辆已有两三百米长,有的司机师傅等得无聊,下车拿着抹布开始擦车。“都说天然气涨价了加气会容易些,谁知道现在还是这么难。”出租车司机李玲表示,她一般一天加两次气,中午一次,下午交车时

再加一次。由于不好加气,她现在4点半就得收工,因为光加气就要等一个多小时。有时候经过一个加气站,看排队的车少,即使车还有气,也赶紧加满。

出租车司机侯树智表示,这三四天加气特别难,据说绕城北高速上有一辆运气车出了事故,有不少加气站都在进行

整顿,但此说法并未得到相关部门确认。

“夏天开空调,用气更快。”侯树智表示,中午和下午交班时加气更难,那都是打车高峰期,出租车都在加气,市民们打车更难了。市民有怨言,但他们也没办法,谁愿意有生意不做啊。

◎困境 审批难选址难,近年没有新建加气站计划

22日,在山东济华燃气有限公司召开的座谈会上,济华燃气董事长国爱文坦言,加气站“不均匀”,标准站数量少,让出租车加气难上加难。目前,济南有53个加气站,其中标准站4个,还占不到一成。济华有3个,分别位于黄岗、东八里

洼和盖家沟,港华燃气1个,位于华山北路。

“标准站是管道供气,相对稳定,有保证。子站从母站取气,使用专用车运输,上游气源紧张就拉不来气。”国爱文强调,在市区来回穿梭的专用车也增加了安全隐患,无异于一

颗“定时炸弹”,一旦发生事故,后果不堪设想。

加气站数量太少,为什么不多建些加气站呢?济南市市政部门工作人员表示,济南53个加气站用地指标已经饱和,根据建设规划和目前气站数量,近年没有新建加气站的计划。

据悉,新建加气站要求的安全条件、安全标准、安全距离都很高。一座加气站顺利建成需要通过选址、立项、设计、报建、建设、验收等一系列完备手续,需要公安、规划、安监、质监、市政、工商、国土资源等十几个部门的审批,审批程序复杂,耗时较长。

交通部门

电动出租车并不可行

“既然加气这么难,能否引进电动出租车呢?”在采访中,有市民表示,由于烧油成本太高,但烧气又遇到加气难。目前电动汽车技术已经相对比较成熟,希望能够引进电动汽车解决出租车加气难题。

省城一家电动汽车生产企业工作人员告诉记者,目前的电动汽车市场发展较快,层次也不一样。低速电动汽车相对便宜,价格在3万-4万元每台,一次充电续航里程在150公里左右。部分电动汽车品牌使用了锂电池,价格相对较高,但整体性能也比较优秀,完全可以满足家庭轿车的需求。

“电动汽车虽然是未来发展的方向,但目前尚没有相关引进计划。”济南市交通运输局一位工作人员表示,在本次增加出租车的听证会上,也有专家建议增加电动出租车。目前,省城不少新能源出租车已经投入运营,但受各种条件制约,引进电动出租车尚未列入计划。

业内人士表示,其他部分省市也曾进行过电动出租车试点,在营运的过程中逐渐暴露了一些弊端,续航时间短,充电仓不够等问题比较突出。

“如果除去充电路上花去的里程,充一次电最多能开到100公里,一天至少得充一次电。”业内人士表示,低速电动汽车续航不足,充一次电至少需要8个小时,如果用高压充电,虽能节省时间但对电池有损害。如果使用高性能的电动汽车,每台成本在十几万元,不具有吸引力。

另外,与加气难相似,电动出租车需要充电站。建设选址很难解决,如果布局不当,同样会带来排队难题。