

驾考：与实际贴得更近些

◆根据新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》，小型汽车场地考试项目由原来的“训练10项、考试4项”改为“训练和考试均为5项”，即倒车入库、坡道定点停车与起步、侧方停车、曲线行驶和直角转弯。并且，未来场地考试中将会用地面标线替换现有的标杆，更加贴近实际道路场景。

□ 本报记者 冯磊 吴荣欣

公安部日前发布了新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》。作为新规定的重要内容，小型汽车、大中型客货车的考试项目进行了调整。新规定对机动车驾驶员培训、考试有何影响，学员、教练、驾校各方反应如何？记者进行了调查采访。

小车考试内容减少，大车增加

对于科目一理论考试，新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》将其拆分为两部分。第一部分主要考核道路交通安全法律法规、交通信号、通行规则等知识，仍作为科目一；第二部分作为安全文明驾驶考试项目，在实际道路考试后进行，考核安全文明驾驶要求、复杂条件下的安全驾驶知识等，加深驾驶人对安全文明驾驶常识的理解记忆。

业内人士普遍认为，科目一考试内容的变化，目的在于加强新驾驶人文明礼让、安全守法驾驶意识和习惯的养成。据介绍，欧美等发



达国家普遍对实习期驾驶人采取严格的管理措施。如，英国规定领取驾驶证2年内被扣6分，注销驾驶证，重新考试；法国规定实习期为3年，3年内只要被扣3分就要参加学习，扣6分则要重新考试；日本规定实习期被扣3分，要到驾校重新学习7小时的交通法规和驾驶技能，否则将被吊销驾驶证。

调整最大的是科目二。根据新规，科目二中取消了小型汽车桩考两个桩位之间的移库、通过连续障碍、单边桥等考试项目。调整后，小型汽车场地考试项目由原来的“训练10项、考试4项”改为“训练和考试均为5项”，即倒车入库、坡道定点停车与起步、侧方停车、曲线行驶和直角转弯。并且，未来场地考试中将会用地面标线替换现有的标杆，更加贴近实际道路场景。

相对于小型客车考试内容有所减少，大中型客货车考试内容增加不少。新规定对申领大中型客货车驾驶证的，在科目二场地考试中，增加模拟高速公路、雨雾天、湿滑路、紧急情况处置等考试项目。调整后大中型客货车科目二考试由原来的“训练10项、考试6项”修改为

“训练、考试均为16项”。大中型客货车驾驶人考试新增模拟连续急弯路、隧道、临水临崖、雨雪天、湿滑路、突发情况处置6项必考项目。北京首先试点的考场将必考项目增至10项，还包括模拟积水路段、窄路掉头、临崖临渊路段、铁道口4项。明年1月1日起，考生至少要驾驶车辆行驶20公里，并在模拟路段上练习和考试。

“谁能碰到单边桥路况啊”

记者到济南市多家驾校了解情况，学员普遍对考试内容的变化感兴趣，大都认为调整后考试难度降低了。

“倒桩最头疼，学车的大部分时间都花在倒桩上了。以后只考倒车入库，明年考试的人真‘幸福’。”一位学员对记者说。

“也不能这样说，以后桩考的电子桩取消了，就是在地上划线考试，咱们学的那些看点倒车啥的都用不上了。立着杆子看得多清楚。”一位学员表达了不同意见。

一位补考的学员由衷地感叹：“上次没考过，就是单边桥掉下来了，这一项对于学车的人来说确实很难，没想到明年单边桥取消了，要是新规定立即执行就好了。”

几位教练员对明年将执行的新规定也发表了自己的看法。

“考试难度确实降低了，单边桥、连续障碍这几项难度较大的，都取消掉了，以后考驾照更容易了。”

“单边桥、起伏路确实该取消，实际意义不大，实际驾驶时谁能碰到单边桥这样的路况啊。”

“我倒觉得像百米加减档、连续障碍、限速限宽门该留着。毕竟是新手对这一种熟悉。教练换挡，教练车速控制，教练连续过弯

的车感，对新手来说没什么坏处。”

“你说的这几个项目，科目三都能考到，科目二里设这个本身就重复，应该取消。”

“大车考试的这次调整很好，大车容易出事故，而且容易出大事，所以增加难度，把好学车第一关，挺好。”

考验驾校应变能力

记者通过调查发现，小型汽车科目二原来的部分考试项目针对性不强，如通过连续障碍、通过单边桥等现实生活中已不常用，学员大多靠在车辆或场地中人为添加标记点、背口诀等方式应试。新规定优化了小型汽车科目二考试项目，提高了考试的实用性。此外，针对驾校学员以标杆为基准点，背口诀应试的情况，科目二场地考试中，将用标线替换现有的标杆，使考试更贴近实际场景。

“现在济南少说有上万人等待驾照考试，如果科目二考试项目做出大的调整，驾校场地的设置也将因此大范围改变。”一位驾校教练对记者说，“受新规定影响最大的应该是驾校方，无论是场地硬件还是教练的教授模式，都要重新规划。”

记者从济南几家驾校了解到，目前市民报名学车的人数比较平稳，没有出现人数激增的现象。据市区西部一家驾校负责人介绍，天气逐渐转冷，现在报名下个月就可以学车了，报名人数比七八月份的暑假高峰期有所减少。

由于考试科目的变化，许多考试项目被取消，桩考“电子桩”也被替换，对于各个驾校而言，场地改造就成了一项重要任务。济南市一家驾校的校长说：“我们将在交警、交通部门的指导下，以最快的速度去理解新规定，同时尽快拿出场地改造、培训内容调整的规划。”

交通医院内镜技术为女童取结石

□记者 吴荣欣 尹琨 报道

本报济南讯 近日，省交通医院运用消化内镜技术，成功为一名6岁的女童取出胆总管结石。该病例是省交通医院开展消化内镜技术20余年来治疗的年龄最小的一位患者。

患病女童来自临沂，今年6岁，2年前开始出现上腹部疼痛，在当地医院未能查明病因。患者来到省交通医院后，接诊的肝胆外科首席专家孙文生判断女童患的是胆道疾病，可以不开刀经口内镜下治疗。经过充分准备，由肝胆内镜科主任张钢主持手术，经口插入十二指肠镜，轻柔依次入食道、胃、十二指肠，找到十二指肠乳头，经乳头顺利插入胆道，造影显示患儿童胆总管有一处1.0×1.0cm的结石负影。张钢选择小切口手术方式，顺利取出胆总管结石，并应用扩张气囊对胆管狭窄处进行了扩张。整个手术历时16分钟，而且术中几乎无出血。

女童术后第一天即开始进食，据患儿父亲介绍，原来一吃东西就感觉肚子不舒服甚至疼痛的症状消失了。目前，患儿已经顺利康复出院。通过实施这项技术，患儿完全避免了开腹之痛，与手术治疗相比，痛苦小、恢复快，并取得良好疗效。

平原汽车站获国家实用新型专利权

□李静 潘书丽 谢剑楠 报道

本报平原讯 日前，从平原县汽车站传来喜讯，该站自主研发的汽车客运站智能化运营管理系统(QCZ智能化管理系统)获得国家知识产权局授予的“实用新型专利权”。

客运站智能化运营管理系统是平原县汽车站取得的一项创新成果。该系统以计算机光纤网络为硬件基础，采用信息集成、指纹识别、智能卡、酒精检测等多种技术，将门禁、班车出入库安检、报班、旅客行李安检、购票、检票、候车、进出站登记等环节全部纳入智能化安全管理范围，节省了人力，杜绝了人为因素造成的管理漏洞，大大提高了车站的安全系数，实现了车辆及旅客的运营综合一体化管控。

该系统投入使用后，新疆、山西等地交通运输部门先后来平原县汽车站交流学习。

省道济鱼线鱼台改建段年底通车

□通讯员 赵磊 霍学全 赵兴卫 报道

本报鱼台讯 金秋时节，在S251济鱼线鱼台改建段施工现场，建设者们正在摊铺水泥稳定碎石层，卸料、摊铺、压路，机声隆隆。

据了解，S251济鱼线鱼台改建段工程由省交通运输厅、省财政厅批准建设，设计标准为四车道一级公路，全长15.893公里，目前已完成投资2000余万元。由于济鱼公路是通往徐州的必经之路，路上车辆特别多，场地狭窄，为如期完成工程建设任务，各施工队克服困难，争时间、抢进度、保质量，加快道路建设步伐，确保11月中旬完成主体工程施工，12月底前全面竣工通车。

黄岛213辆客车安装3G视频监控设备

□通讯员 苏立东 王大炜 报道

本报青岛讯 日前，青岛黄岛区客运车辆3G视频监控系统开始运行，以此系统为依托，交通运输局、客运企业可以对客运车辆运行途中实施全程监控。

据悉，该区的213辆客运车辆已全部安装了3G视频监控设备。该设备实现了对车辆的动态监管，对驾驶员随时进行提醒，有效地制止了驾驶员疲劳驾驶、违章操作、不系安全带、车辆超员、超速、超载禁运物品、改变运行路线、乱停乱靠、中途上下客等违章行为，预防和减少安全事故的发生。另外，监控中心还可通过管理平台和车载终端，及时发布天气、道路状况等信息，为营运车辆提供了方便，有利于提升行业的服务水平。

岚山乡镇年底全部通上公交车

□记者 尹琨 通讯员 路宝锋 许文华 报道

本报日照讯 “俺乡下人在家门口也能坐上公交车了！以前连想都不敢想，俺也享受上城里人的待遇了。”家住日照岚山区巨峰镇的韩玉友高兴地说。韩玉友溢于言表的喜悦，得益于近年来日照市岚山区城乡客运的蓬勃发展。截至目前，岚山所辖乡镇已基本通上公交车，黄墩镇由于地处偏远，公交线路正在建设，预计年底通车。韩玉友告诉记者，巨峰镇距离岚山区城区30多公里，原先没有直通的客车，每天仅有几班过路车，还经常摸不着车，到城区办事不方便，总是误事。自从通了公交车，外出办事方便多了，并且票价从6元降到3元，安全又舒适。经常坐车还可以办公交卡，打卡到岚山是2.7元，公交卡在日照市区都是通用的。

近年来，随着日照岚山区经济的跨越发展，特别是钢铁、化工、木材园区的规划建设，大项目、大企业陆续进驻，原有公交线路难以满足广大群众出行所需，特别是岚山至碑廓、巨峰、虎山三个乡镇客运班线。为此，岚山区交通运输局积极与日照岚山交运公司协调，合理规划，先后投资382万元，购置了18台新型公交车，并重新设置19处候车亭和123处站点牌，满足群众出行。

起飞，抢救德国籍船员

□ 本报通讯员 小安 元蕾 富国 本报记者 荣欣 雪莹

“一船员不慎吸入氯气，生命危在旦夕！”10月10日15时15分，交通运输部北海救助飞行队蓬莱救助值班室接到青岛市海上搜救中心的救助信息，德国籍集装箱船“MAERST SARNIA”上一名船员吸入氯气有生命危险，情况危急。

接到救助信息后，交通运输部北海救助飞行队启动救助出动程序。

“起飞！”15时55分，载着航医的B-7309救助直升机从蓬莱机场起飞。

17时20分，B-7309救助直升机飞抵危重德国籍船员所在的船只上空。

时间就是生命，救助行动迅速展开。救生员李允楠跃出机舱，绞车手曹煜跪在舱门口操作绞车。

李允楠安全降落平台后，迅速了解德国籍船员伤情，并做好各项吊运前准备工作。随后，李允楠连同危重船员通过双套方式被成功吊进机舱。

18时整，B-7309救助直升机载着重危外籍船员在青岛八大峡广场安全落地。早已等候的120救护车迅速将危重德国籍船员转运医院救治。



电动汽车调查之五

电池租赁能否助推电动汽车普及化



◆虽然新能源电动汽车在节能、环保等方面有着传统燃油汽车无法比拟的优势，但新能源汽车高于同款车型2-3倍的售价往往使得普通消费者望而却步。而新能源汽车之所以售价如此之高，其关键在于锂电池的成本控制依然是难题。

□ 本报记者 尹琨 冯磊

据电动汽车业内人士介绍，要达到同样速度、同样续航里程，锂电池的成本是传统铅酸电池成本的2-3倍，而锂电池成本控制是世界范围内都是难以解决的问题，致使中高端电动汽车长期以来都出于“曲高和寡”的尴尬之中。

电动出租汽车先行，撬动市场

7月15日，淄博市作为我省新能源汽车六大试点城市之一，在全省首家试运行了20辆电动出租汽车，以了解市场情况和测试节能减排及电池耗电量等各种数据。3个月来，电动出租车用安

静、舒适、环保赢得了市民的好评。

按照淄博市政府相关规划，2015年，将淄博打造成为公交零排放都市，这就意味着电动公交车、电动出租车成为淄博公共交通方式以后发展的重要模式。电动出租车不同于燃油出租车的一个最大的优点，就是其零排放的环保功能。据山东长运集团新能源科技有限公司总经理崔卫东介绍，以每辆出租车每天行驶400公里计算，消耗汽油36升，产生二氧化碳86.4公斤，每年消耗汽油1.2万升，每年可产生31.104吨二氧化碳。这样每减少一辆燃油车一年就可减少二氧化碳排放31吨。淄博市有6000余辆出租车，如果有1/3更换为电动出租车，一年就可减少6.2万吨碳排放，具有极大的环保效益和社会效益。这也是国家推行电动汽车的重要原因。

此外，因使用电力作为汽车运行的能源，电能直接转换为动能，电动出租车行驶时噪音小，舒适性强。“电动出租车环保、舒服，既没有噪音，也没有燃油产生的气味。”记者亲身试驾了淄博长运集团的电动出租车，与传统乘用车相比，操作基本一样，有离合器，五个前进档，一个倒车档，但由于不是传统齿轮驱动，电动汽车换挡没有传统乘用车换挡时的顿挫感，噪音也极其微弱。驾驶电动出租车的王师傅介绍：“凡是坐过我的车的乘客，都说安静、舒服。”

目前，电动出租车尚不能达到随时充电的境界，因此只能最大限度地提高更换电池和充电的速度。为此，他们对电动出租车实行两班制经营，并按照1:2的比例，每辆电动出租车都配了2组电池，一组充满电的电池代替耗尽电的电池组在道路上工作，而被替换下的电池则在固定的充电处，由专门人员负责充电并进行维护、保养。

充电站点不足，影响活动半径

据电动出租车司机介绍，电动出租车虽然动力和续航里程上不如燃油出租车，但是一天净赚的利润并不少。目前，电动出租车实行租赁制，一天的租赁费为100元，包括白天和晚上。白天大约跑三四百公里，其间更换两次电池，消耗电费约七八十元，白天可赚200元左右。而燃油出租车白天跑400公里，燃油费大约150元。如果是自己的出租车，白天能净赚两百多元。如果不是自己的出租车，还要交至少120元的租赁费。这样，租赁燃油出租车司机一天下来净赚也就100元左右，远不如电动出租车赚钱多。

充电问题是制约电动出租车发展的最大瓶颈。据了解，一组电池所提供的电能仅能供电动出租车行驶200公里左右，续航里程比较差。虽然，淄博市有40处电动汽车充电桩，但并不适合电动出租车的锂电池充电。因此，电动出租车还不能像燃油出租车那样随时有能源补给站。

电动出租车续航的主要手段是更换电池。据了解，一天下来，每辆电动出租车需要更换至少两次电池，有的甚至需要更换三次。

采访时，燃气出租车司机普遍表示对电动出租车有了解，但记者问到是否有更换电动出租车的想法时，多数出租车司机表示要再等等看看。

“关键还是电动出租车最多跑200公里左右，滨州、济南这样距离的城市都不能去，大活不敢接。”

“要是电池跑了一半了，碰到个大活不能接，多可惜啊。”

试点锂电池租赁

电动出租车作为淄博市推动电动新能源车的试点，其要走的路还有很多，但如果要让电动汽车真正走进老百姓的生活，锂电池的高成本，

就是必须要克服的难关。

崔卫东介绍：“制约电动汽车发展的瓶颈主要有三个方面：电池、价格、充电，但归根结底是电池问题。现有锂电池造价高，成组一致性不好，充电要求高，这些都制约了电动汽车的发展。满足续航里程200公里要求的锂电池，造价就达到10万元；单只锂电池其循环使用寿命可达2000次以上，但成组后循环寿命就大打折扣；而且在充电过程中，由于锂电池自身存在性能差异，很难保证充电效果的一致性。”针对以上问题，他们公司提出了“车电分离，电池租赁，集中充电，分散更换，专业维护，降低成本，出租引导，撬动市场”的运营模式。

所谓“车电分离，电池租赁”，就是电动汽车裸车与锂电池分离，消费者只需购买电动汽车裸车，再缴纳一定数额的锂电池押金后，即可使用。这样就大大降低了电动汽车的市场售价，使电动汽车的售价不再“高高在上”，消费者也无需为锂电池充电问题困扰，锂电池电力不足时，可直接到锂电池更换站进行电池更换，不影响使用。

“我们目前已建有成熟的锂电池充电站，电力不足时，消费者可直接到更换站换电池，换电的时间在5-10分钟之间，基本不影响消费者正常使用。”崔卫东介绍说，“下一步我们将成立自己的汽车租赁公司，为消费者提供汽车租赁服务，而消费者只需购买车身，支付电池所充的电费即可，这样使用电动汽车的成本就会大大降低。”

但由于项目目前处于试点阶段，淄博市也仅建有一处锂电池更换站，锂电池电动汽车难以走的更远。崔卫东也坦言，要完成并完善电动汽车所需的一切配套设施并不是一蹴而就的，还可能需要一个较长的等待过程。尤其是电动汽车进家庭，目前还需要再等等。