

50万人口以上城市将按“1户1车位”配建商品房停车位——

你住的小区停车方便吗？

本报记者 廖睿灵

家里没车位，车子停在哪儿？停车费用高，上哪儿停车划算？不少车主深受“停车难”困扰。

如何满足不断增长的停车需求，不让“停车难”影响汽车消费？住房和城乡建设部有关负责人近日在“稳定增加汽车消费国务院政策例行吹风会”上表示，将推动规划人口规模大于50万人的城市，在普通商品房建设中按照“1户1车位”配建停车位。

找车位的烦恼

——汽车保有量不断增长，停车需求随之攀升，但历史规划欠账使存量资源难以实现“1户1车位”

河北省石家庄市的潘月每天下班回家都要为停车问题发愁。“我们小区车位是免费的，车主‘先到先停’。但小区车位很紧张，‘抢’车位的不仅有本小区业主，还有部分外来社会车辆。没有车位时，我得把车停到附近街道再骑车回家，很不方便。”潘月说。

潘月的苦恼也是不少车主的心声。高德地图今年上半年发布的全国停车场分析报告显示，国内已建设超100万个停车场，但对比庞大的汽车保有量，停车位依然紧缺，需求缺口约8000万个。分地区看，停车较难的十大城市分别为深圳、南京、上海、广州、武汉、杭州、西安、长沙、郑州和成都。城市内停车难主要集中在就诊高峰期的知名医院、热门景区、出行高峰时的交通场站、大型商圈、老旧小区等地。

找个车位咋就这么难？伴随城市化进程不断推进，人们对机动车停车位的需求持续攀升，目前中国汽车保有量已超过3亿辆，位居全球第一。然而供给侧的停车基础设施建设不足，远远跟不上持续增长的汽车消费量，导致停车供需矛盾较为突出。

一名房地产从业人员告诉记者，早些年开发商在规划建设住宅小区时重点考虑的是“住”而非“行”的需求。“2000年全国机动车保有量只有1000多万辆，如今这个数字涨了30多倍。几乎家家都有小汽车的局面是开发商20多年前无法想象的，所以在当年的小区规划建设中，没有设计这么多车位。”

据北京市交通委静态交通管理处处长赵震介绍，1994年以前，北京市对于居住停车并无配建指标要求；1994年至2003年间，居住区车位配建指标仅为0.1个/户；2003年至2015年间，配建指标为0.3—0.5个/户；2015年后，该指标提高至0.3—1.3个/户。“但目前北京市户均机动车保有量已达到0.7个/户，原规划配建的停车位远远不能满足需求。”赵震说。



江苏省如皋市因地制宜利用小区周边、河道岸边等地规划建设停车位，打造生态型停车场，让停车场成为城市的一道绿色风景线。图为7月8日，车辆有序停靠在如皋市大司马路边一处停车场。吴树建摄（人民视觉）



江西省赣州市章贡区在老旧小区改造中推进停车位建设，实现老旧小区功能优化升级。图为章贡区南外街道红衫里街区一处老旧小区内新设的停车位。朱海鹏摄（人民视觉）

浙江省宁波市利用拆迁待建地块、桥下空间等建设停车场，为市民解决“停车难”问题。图为宁波市东部新城生态走廊停车场。胡学军摄（人民视觉）

盘活存量是关键

——推动老旧小区车位改造；健全停车资源共享制度；优化停车价格机制

车位不够用，不仅给有车一族造成困扰，还在一定程度上影响了部分潜在消费者的购车意愿。

“85后”吕一杰最近在上海购入了一套建于1999年的二手房，房子所在的小区约有240个停车位，车位配比约1:0.5。“小区车位比较紧张，很多业主的车都停到了附近马路

上，即便如此，车位还是很难抢。看这阵仗，我是不打算买车了。”吕一杰说。

车位紧张，推高了停车价格，继而影响汽车消费意愿。高德地图发布的报告显示，根据各大城市重点区域路边停车场平均价格分析，广州以每小时26元的停车价格居首位，其次分别为上海20元、深圳20元、南京20元、杭州12元、北京10元、苏州10元、成都10元、重庆8元、天津8元、武汉4元。“停车难”和“停车贵”的城市重合率较高。广州市一名车主告诉记者：“广州是我到过的城市中停车费较高的。前几天我去一家商场吃饭，停了2个多小时车就花了45元。因为停车费比较贵，我身边许多有车的朋友都不愿意开车出

门，还有一部分人认为这是‘养车’的成本之一，而且这个成本不低，索性不买车了。”

为了加快补齐城市停车设施供给短板，去年5月，国务院办公厅转发国家发展改革委、住房和城乡建设部等四部委印发的《关于推动城市停车设施发展的意见》（简称《意见》），提出鼓励有条件的城市加快实施城市更新行动，结合老旧小区、老旧厂区、老旧街区、老旧楼宇等改造，积极扩建新建停车设施。

《意见》发布后，多地通过建设地下车库、立体车库等方式，在老旧小区里“改”出了更多停车位。

住房和城乡建设部建筑节能与科技司负责人张雁介绍，今年1—5月，各地结合城镇



音视频和信息技术设备新修订标准发布——

这项新国标让手机更安全

本报记者 孔德晨

新一代信息技术快速发展，手机等电子设备安全成为消费者关心的话题。近日，国家市场监督管理总局（标准委）批准发布了GB 4943.1-2022《音视频、信息技术和通信技术设备 第1部分：安全要求》强制性国家标准，将于2023年8月1日正式实施。消费者在日常生活中的电子产品安全问题，都可以在该标准中找到对应的技术要求。

市场监管总局标准技术管理司一级巡视员国焕新介绍，该标准的前身是两项强制性国家标准，分别是《信息技术设备 安全 第1部分：通用要求》和《音频、视频及类似电子设备 安全要求》。

新版标准主要有两方面突出改进。一是适用范围进一步扩大，涵盖了音频、视频、信息技术和通信技术设备的所有产品，顺应了当前技术产业发展趋势。二是技术上优化升级，运用安全工程理念，提出能量分级，全面考虑了各类电子产品在使用过程中可能出现的电击、着火、过热、声光辐射等六个方面的危险来源，并提出相应的防护要求与试验方法，助力电子产品安全防护精



四川省仁寿县一家公司的手机生产线。潘帅摄（人民视觉）

化、科学化、规范化。

“新版国家标准充分考虑了与消费者人身财产安全密切相关的新技术、新产品、新应用，以及由此带来的安全风险和隐患。”中国电子技术标准化研究院副院长刘贤刚举例说，无线充电功能的广泛使用带来了安全问题，当消费者将钥

匙、硬币等金属物品放置于无线充电器上时，无线充电器可能会通过能量传输使金属物品产生高温并带来灼伤、着火等危险。对此，新国标明确要求无线充电器需要具备识别金属异物的功能，并及时停止对异物进行能量传输。

随着电子设备多媒体功能的普及，

具有个人音乐播放器功能的手机、头戴式耳机、蓝牙耳机等产品深受消费者青睐，但如果在佩戴耳机时耳机音量过大或收听时间过长，将会对人的听觉带来伤害。新国标对耳机声压级限值等方面提出了安全要求，保障消费者的听力健康；在一定时间内累计超过在规定限值以上时，电子产品应给出警告并要求使用者确认，在不确认的情况下则自动降低到安全音量。

此外，越来越多的便携式电子产品采用了可充电电池供电，由此带来过热、灼伤等安全隐患。新国标对电池安全问题进行了重点考虑，规定电池的温度保护、外壳防火、跌落防护等安全要求，并充分考虑了因钥匙、项链等金属物体短接电池而造成短路，以及由上述问题引发的漏液、燃烧、爆炸等安全问题。

国焕新表示，新版标准的发布实施有利于电子产品生产企业实施标准。“之前两项标准适用范围各有不同，导致诸多企业生产设计电子产品选用标准存在困惑。”他说，新版国标合并后，解决了以往适用标准界定难的问题，实现了产品生产、检测、抽查“一把尺子”，减轻了企业负担，提高了市场运行效率。

新版标准也有利于促进中国电子产品出口贸易。据介绍，新版标准修改采用了国际标准IEC 62368-1，主要技术内容与国际保持一致。企业按照新版国家标准生产电子产品就能符合国际安全评估体系要求，从而消除国际贸易技术壁垒，助力中国电子产品“走出去”。

老旧小区改造，新增停车位26.94万个，比去年同期增加2.3万个。

“改造老旧小区停车位是满足停车需求的主要方式之一，多地也取得了较好的经验和成果。不过，在场地有限的情况下，推进改造往往涉及动用小区绿化面积等，工程量较大且较难形成共识。因此，盘活公共停车资源也很关键。”上海中原地产市场分析师卢文曦告诉记者。

一些城市推出了共享式、潮汐式停车方案。在部分机关事业单位、商务楼等办公场所，工作人员下班后腾出的停车资源可供周边住户使用，能有效缓解车主的停车难题，也避免了“外边停车困难，里边车位闲置”。

城市停车设施建设完备与否，关乎汽车产业发展程度。让消费者愿意买车，就要力争实现有地方停车、停得起车。对此，张雁表示，住建部将会同有关部门进一步研究完善停车收费政策，强化资金用地政策保障。健全有利于吸引社会资本的停车收费机制，科学制定差异化收费标准并建立动态调整机制，更好地满足居民的停车需求。

因城而异缓解“停车难”

——一线城市应进一步提升精细化治理水平；其他人口规模相对较小的城市可在新建停车位方面下功夫

新建停车位是解决停车难题的重要途径。住建部要求，推动规划人口规模大于50万人的城市在普通商品房建设中，按照“1户1车位”配建停车位，引起居民广泛关注。这对建设成本、土地资源等提出了新要求。

卢文曦告诉记者，上海市近3到5年新建的商品房基本达到了“1户1车位”的标准，部分项目的车位配比甚至更高。上海市今年初颁布实行的《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》明确提出“商品房配建停车位指标调整为不低于1户1位的标准”。而其他城市多以房屋面积作为车位配比标准，比如浙江宁波等地要求若干单位面积的商品房配建1个停车位。

上海市某房地产开发企业负责人告诉记者：“作为开发商，我们会根据楼盘定位、所在区域地价等情况进行车位规划。由于消费者购房时越来越看重车位配比，在开发规划楼盘时，开发商也会从售价增值等多方面综合考虑。因此‘1户1车位’并非多出来的成本，而是一项综合成本。”

按“1户1车位”配建停车位，需要更多土地资源，这在“寸土寸金”的一线城市很不容易。赵震介绍，北京作为人口规模逾两千万的超大城市，土地资源十分稀缺。当前，北京采取城乡建设用地减量发展的思路，中心城区新增配建停车设施空间极为有限，大规模建设停车设施的可能性较小。

“一线城市的人均用地面积本就较少，在有限的面积里还要解决道路问题、停车问题等，得算一笔明白账。”清华大学交通研究所副所长杨新苗接受采访时说，新建商品房实现“1户1车位”，无疑能对汽车消费起到一定刺激作用，但在具体实施中要因城而异。在北京、上海等超大城市，车满为患的现实情况较为突出，相比通过新建停车位来促进汽车产业发展，盘活公共资源、鼓励绿色出行等更具紧迫性。

杨新苗建议，一线城市应更多在提升精细化治理水平上下功夫。一方面，以更高标准、更科学的方式做好道路停车等规划工作；另一方面，加快推动共享停车等公共资源落地，让车位流转起来，满足更多人的需求。而在人口规模相对小一些的50万人口以上城市，包括人口在1000万左右的新一线城市以及人口在百万级的二三线城市，则可以根据实际需求适当鼓励新建停车位，力争做到“1户1车位”，这有望在一定程度上对汽车消费形成正向刺激，从而拉动实体经济发展。

全国首个千万千瓦级抽水蓄能基地开建

本报长春电（记者孟海鹰、刘以晴）7月30日，吉林蛟河抽水蓄能电站在蛟河市白石山镇琵琶村全面启动建设，标志着中国首个千万千瓦级抽水蓄能基地开建。作为吉林省“山水蓄能三峡”工程的标志性项目，这是“十四五”期间该省规划建设的首座，也是吉林建设国家级清洁能源生产基地的重要组成部分。

据介绍，抽水蓄能电站就是在山上、山下分别建设2座水库。在用电低谷时，用富余电能把水抽到山上；在用电高峰时，再放水发电，这样就可以把富余的清洁能源存储起来，被称为电力系统中的稳定器、调节器和平衡器。

此次全面启动建设的吉林蛟河抽水蓄能电站总装机容量120万千瓦，安装4台30万千瓦发电机组，年发电量超12亿度，其下水库库址位于漂河干流上，流域面积为112平方公里，多年平均来水量为4260万立方米。

进入“十四五”，吉林省新能源建设提速加速。目前，该省正以光伏、风电、氢能、水能等为重点，扎实推进西部“陆上风光三峡”、东部“山水蓄能三峡”建设，多渠道促进煤炭消费减量替代，实现多能互补，增强资源生产保障能力。“山水蓄能三峡”工程总投资2100亿元，规划装机容量3500万千瓦，主要包括白山、敦化、蛟河3个抽水蓄能电站和纳入国家《抽水蓄能中长期发展规划（2021—2035年）》的7个站点，预计到2030年全省抽水蓄能电站装机规模将达到1210万千瓦。

据悉，“十四五”期间，国家电网规划在吉林省建设吉林蛟河抽水蓄能电站及塔拉河、大沟河、大沙河、前河、卧龙湖、景山屯、通化共8座抽水蓄能电站，总装机超过1000万千瓦。预计到2025年，吉林省的风电光伏装机将达到3000万千瓦。建设千万千瓦级抽水蓄能电站，将有效促进这部分清洁能源可靠消纳。