

车辆“发福”，车位需扩容？

本报记者 史志鹏

“倒车、打方向、回轮……”
“不行，进不去，再找个车位吧！”
如今，街头驶过的汽车变得越来越大，而不少小区车库

和商业综合体地下停车场的停车位依然沿用旧标准，反复进出、练就“缩骨功”、压线停车、从副驾爬出……小小车位之上，五花八门的极限操作频频上演。

“车大位小”，成为困扰许多车主的现实难题。问题缘何产生，存在哪些风险，该如何破解，记者近日进行了采访。



彭章震制图

停车费劲 风险较多

“感觉车位‘缩水’了！”购置新车后，江苏无锡的田先生发出了这样的感慨。

之前停车难，多是找不到车位；如今停车难，有时是找到了车位，停进去费劲。

在北京，记者采访了一些车主，都有类似田先生的感受。

家住北京朝阳的陈先生讲述了自己的经历：“周末逛商场时好不容易找到一个车位，结果是中间位置，勉强能进，但我可就出不来了！”

“有时也不是完全不出来，实在没地儿也得停呀，侧身挤下来，或从副驾钻出来。”陈先生调侃道，“停个车，练就了一身‘缩骨功’。”

停车后打开车门受影响的情况也出现在北京通州王女士家中。“地下车库车位有限，当时剩了一个靠墙的地方。选了后问题来了，倒进去司机下车开门困难。而且，若旁边也停一辆车时，两车中间的空间异常狭窄。”王女士说。

“幸亏现在电车基本配备了自动泊车功能，我们通过离车泊入停好，出来时利用‘直入直出’功能。”王女士介绍。

在一些老旧小区，受历史条件限制，其空间布局基本难以满足现代停车位尺寸标准要求。朝阳某老旧小区的张先生告诉记者，这两年新车越来越“胖”，很多时候车与车紧挨着，即便停进去了，也是压着线。他自己在楼下停车后，接到挪车电话的次数也增多了，有时就差那三四公分，街里街坊的，谁也不愿刚蹭谁一下。“我的车开了十几年了，本来打算改善一下，买个宽敞点的，但目前来看，可能得再等等。”

“车大位小”，也会带来一系列风险。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授、可持续交通研究中心国家高端智库研究员郑翔指出，首先是车辆受损，车位间距过小易造成邻近车辆开门时刮擦车身，增加维修成本；其次是通行受阻，通道宽度不足会阻碍其他车辆正常通行，引发拥堵。一旦发生火灾、交通事故等紧急情况，将阻碍消防车、救护车等救援车辆顺利通行，延误应急处置时机。

“对于老人、儿童、孕妇等特殊群体，这种不便更为明显，存在一定的安全隐患。”郑翔提醒。

标准滞后 纠纷增加

“车大位小”矛盾为何突显？
直接原因是车辆的确“发福”了。看一组数据：2000年

前后，市场常见的家用轿车车宽多在1.7米左右，到2015年，主流家用宽度普遍到1.8米左右，而今日，热门的中大型SUV、MPV车型，车宽普遍接近甚至超2米。

“油车时代，大尺寸车辆往往排量较大，在价格、购置税、车船税、行驶油耗等成本上明显高于平均水平，高成本一定程度上限制了拥有率。”中国城市规划与设计研究院城市交通研究分院副总工程师周乐表示，电车在一段时期内享受了各种费率减免，且充电费用比油费低，大尺寸电车的总体使用成本更易接受，这也使得大车比例逐步提升。

车变大了，但标准却未同步调整。记者发现，当前，中国的停车位尺寸设计主要遵循《车库建筑设计规范》《城市道路内停车位设置规范》等。其中，《车库建筑设计规范》发布于2015年。

根据规范，家用小型车有明确的设计标准。比如，垂直式倒车入库的车位标准为宽2.4米、长5.1米（毗邻墙体或连续分隔物时应不小于5.3米）；平行式车位宽2.1米（毗邻墙体或连续分隔物时应不小于2.4米）、长6米。包括不同类型机动车之间及机动车与墙、柱、护栏的最小净距也有明确规定。

另一个原因，规范中多数尺寸要求为推荐性标准，缺乏强制约束力。“在这种背景下，部分开发商为追求利益最大化，压缩车位尺寸以增加数量，实际车位面积很可能低于规范下限。”郑翔指出。

这背后存在一定的监管漏洞。郑翔说，一些地方在规划审批阶段，更注重车位配比数量，而对车位尺寸等具体指标审核不严。竣工验收时，多采用抽查、书面核方式，缺少对车位进行实地测量的监管。

面对车位被压缩，开发商或设计方可能构成违约或侵权。实践中，不少车主运用法律手段维护了自己的合法权益。

以“车位纠纷”为关键词，记者在中国裁判文书网搜到多起案例。比如，某车主车位因距离右侧墙体和后侧墙体过近，停车后无法打开车门以及正常使用后备箱，且在停车过程中有剐蹭风险，因此将开发商诉至法院，主张解除合同。经审查，一审法院认为，按照规定，垂直式停车方式中，小型车与墙、护栏及其他构筑物间最小横向净距为0.6米，而涉案车位与墙最小横向净距经测算为0.48米，不符规定，故支持了该车主的诉讼请求。

生活中，如果遇到车位不符标准的情形，一位一线法律实务工作者建议：“可首先与物业或开发商沟通协商，并注意保留照片、视频、测量数据等车位现状证据和沟通记录。若协商无果，可向当地房地产主管部门、消费者协会等监管部门投诉，必要时通过司法途径维权。”

各地探索 多方协作

近年来，一些地方针对“车大位小”困局，也进行



北京通州某商业综合体地下停车场一瞥。

本报记者 史志鹏摄

今年《政府工作报告》提出，支持有条件的地方推广中小学春秋假。记者了解到，已有10余个省份在全省范围内推行中小学春秋假。

如今，多地春假已结束，政策落地成效如何？家长、学生、学校又面临哪些现实考题？

各地因地制宜 错峰衔接成主流

“五一”假期后的周末，甘肃定西市的赵女士选择带孩子去成都过春假。她说：“我们专门避开出游高峰，往返机票和酒店价格便宜很多，错峰出游体验也更好。”

不少地方在全省范围内推行中小学春秋假制度。浙江是全国首个推行中小学春秋假制度的省份，覆盖600多万名中小学生；今年四川首次实行春假，在21个市（州）全域落地；安徽16地市也全面推行春假。

目前各地春假大都安排在4月至5月，多地采用“拼假”方式：与清明节或“五一”假期相连，形成“小长假”。

多地结合实际灵活安排，如辽宁沈阳今年春假为4月28日至30日，与“五一”假期形成连休。山东滨州今年春假定于4月29日、30日及5月6日，叠加“五一”假期实现连休，九年级仅设秋假。甘肃定西市安定区将春假安排在5月6日至9日，与“五一”假期及周末相连，形成10天假期。

记者了解到，还有一些地方的部分学校通过运动会、社会研学等多种方式，带学生们走出校园，增加户外运动时间，体验不同地域文化。

学生满载而归 现实仍存“堵点”

采访中，不少受访对象认可春假政策，认为这一举措可缓解学习压力、增进亲子关系、助力多元成长。

“五一”假期前，云南红河哈尼族彝族自治州的路女士带三级的儿子去了趟附近乡村。“没有热门景点，没有密集行程，只有田野、农事和随处可见的草木虫鱼。”路女士说，“让孩子自己去观察、提问，收获完全不一样。”

与此同时，部分地方制度落地仍存“堵点”，需要进一步疏通解决。

首先是托管服务仍存缺口。多地通过构建“学校兜底+社区公益”的服务网络，为“带娃难”家庭解除后顾之忧，

中小学春假落地 孩子们休得如何

但一些地方实际供给仍不能满足需求。

家校假期不同步给部分家长带来烦恼。一名广州家长说，“孩子放假了，可单位正好赶上旺季，天天加班。早上出门儿子还没醒，晚上回来他已经睡了。五天假期，半天都抽不出来陪他。”

记者还了解到，一些农村学校受限于硬件与师资，面临配套资源短缺问题。多名农村中小学校负责人坦言，部分农村学校仅能勉强提供基础看护与作业辅导，研学实践多依赖县城机构统一组织。对偏远教学点的学生而言，“行走的课堂”难以真正落地。

持续完善配套政策 让春假成为成长“加油站”

放好春秋假，不仅关乎教育，也是对社会支持体系的系统性考验，需以精细政策与系统思维打出“组合拳”。

今年初，人社部表示将推动修订《职工带薪年休假条例》。多地相继出台文件，通过细化落实方式、强化监督机制，为职工带薪年休假创造条件。

春假加速落地同时，各地也持续完善配套政策。例如，山东鼓励用人单位错峰休假，湖南优先满足有未成年子女职工的职工在春秋假期间调休、补休。甘肃联动文旅资源，全天开放博物馆、科技馆等公共文化场馆。针对部分家庭“看护难”的现实问题，四川积极履行兜底职责。

定西市安定区中华路学校校长郑晓燕建议，学校层面要合理安排教学进度，针对不同年级和家庭需求设计“弹性春假”等灵活方案，并联合社区组织公益研学、兴趣活动，构建丰富、优质的假期社会支持体系。

另一方面，要严守底线，规范市场秩序。中小学校组织的研学旅行应坚持公益与非营利原则，严禁以春秋假名义违规收费，或借假研学实践等名义擅自设立服务性、代收项目；同时严禁校外培训机构利用中小学春秋假开展学科类培训。

“从长远看，春秋假制度的实施，有望推动形成更加开放、多元的育人新格局。”四川省教育科学研究院副院长焦蒲说，学校主动引导、家长积极陪伴、社会有效支持，才能推动春秋假成为育人、消费、民生协同发展的多赢实践。（据新华社北京电 记者白丽萍、吴晓颖）



江苏省如皋市奥体中心户外足球场上，孩子们在升级后的场地踢球。徐慧摄（人民视觉）

打造“15分钟健身圈”

近年来，多地持续完善公共体育服务体系，打造“15分钟健身圈”，通过升级核心场馆、盘活闲置地块建球场、社区公园配齐健身器材等举措，优化体育设施布局，让市民就近便能运动健身。

安徽省淮北市绿金湖体育公园内，市民们在运动健身。张伟摄（人民视觉）

