

无产权 车位少 设施旧

老旧小区充电桩安装难题如何解

随着新能源汽车技术、市场的逐步完善和成熟，加之购车补贴吸引，新能源汽车正以锐不可当之势进入人们的生活。市新能源汽车推广应用工作领导小组办公室最新统计数据显示，今年截至10月20日，我市当年新增新能源汽车18212辆，同比增长108.9%，累计保有量达46671辆。

相比于车辆保有量的快速增长，充电桩的增长量却“跟不上趟”。“充电焦虑”代替“里程焦虑”，正逐渐成为困扰新能源汽车车主的一大难题，老旧小区个人安装充电桩更是众所周知的“老大难”。

最近，湖州本地网络论坛因此引发一场热烈讨论。不少网友留言：停车位安装充电桩需要满足什么条件？老旧小区安装充电桩到底难在哪儿？未来又该何去何从？为此，记者走访了湖城多个小区，进一步了解实际情况，探索解决办法。

文/记者 宁杰

1 买车容易充电难

建成于上世纪90年代的湖城红丰新村是典型的老旧小区，内有4000余户家庭共享着840余个公共停车位。由于常年遵循“先到先停”原则，并无所谓居民专用固定停车位，导致部分购买新能源汽车的居民迟迟未能安装充电桩。

家住该小区65幢的周先生在今年9月购入一辆新能源汽车，本以为可以节约燃油费，现在却感觉“在给车充电上浪费了许多时间”。有“里程焦虑”的他如今定期要开车至于湖州府的岳父岳母家，把车留下充电后打车回自己家，直到第二天再去取车。“其实在购车前我也做过功课，居民个人是可以申请为停车位安装充电桩的，只要能提供身份证明、车位使用证明、购车证明、物业证明和车位现场图就行。”他无奈地说，“可难就难在物业不肯出允许施工证明。”

而像周先生一般，被一张证明难倒的居民并不在少数。记者在采访中了解到，今年以来，仅湖州中心城区的42个老旧小区，就先后有60余户家庭向物业管理方提交《物业公司允许施工证明》开具申请，但均未得到积极反馈。期间还有部分物业管理工作人员表示，物业公司只是代替业委会落实小区管理工作，并无权出具允许施工证明。事实真是如此吗？

实际上，对于安装新能源汽车充电桩，从中央到地方早有明确政策。无论是2016年国家四部委发布的《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》，还是我市在同年发布的《湖州市促进电动汽车充电基础设施建设运营办法（暂行）》，都提出新建小区100%预留充电设施建设安装条件，现有居民区对专用固定停车位（含一年及以上租赁期车位），按“一表一位”模式实施配套供电设施增容改造。文件明确要求，小区所在物业公司应当配合开展现场勘查、用电安装、施工建设等工作，不得阻挠充电设施合法建设需求。

可以说，在政策层面，相关主管部门正在积极推动个人安装充电桩，电力部门对新能源汽车发展同样乐见其成，对居民充电桩电表报装提供了便捷的线上受理渠道，车主在征得业主委员会或物业公司同意后，可通过“网上国网”App提交报装申请，审核通过就会有工作人员主动上门开展现场勘查、装表接电等事宜。据统计，我市累计已有约2.8万户居民安装了充电桩。



湖城马军巷小区路边停车



湖城红丰新村车辆停放



湖城富丽家园车辆停放



长兴新能源汽车出厂



湖城红丰新村车辆进出



2 物业管理倒苦水

既然上有政策支持，下有群众呼声，部分小区的物业公司又为何会成为居民眼中安装充电桩的“拦路虎”？对此，有物业公司表示，物业并非故意阻挠，而是有一肚子苦水，其中老旧小区存在的“先天不足”问题，是拒绝居民安装申请的重要原因之一。

根据《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》规定，申请自用充电桩的条件包括申请人有固定车位产权或一年及以上使用权。部分老旧小区是长效物业，居民不享有小区固定车位的所有权或使用权，相应的就不符合在小区安装充电桩的要求。同时，电容增容问题难解决、电力通道条件不具备以及停车位不足等客观原因的存在，也让部分居民安装自用充电桩的计划“流产”。

由湖州湖城投物业管理有限公司物业管理一部负责的马军巷小区，就饱受上述问题困扰。据该物业管理部经理介绍，该小区汽车保有量在600辆左右，其中约300辆汽车日常停留在小区内，但小区停车位仅有100余个，很多居民因此只能将车停在楼间过道和小区内部路面上。且因小区未有成文的车辆管理方案，导致居民无法购买停车位或长期租用停车位，并不满足国家《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》所规定的“专用固定停车位（含一年及以上租赁期车位）”要求，本身不具备安装充



居民报装新能源汽车充电桩

电桩的条件。再加上小区建成已近30年，其变压器电容有限，安装充电桩时虽可要求业主保证责任全由个人承担，一旦发生事故，物业肯定难辞其咎。因此，出于消防安全、道路开挖等方面考虑，物业往往不愿出具《物业公司允许施工证明》。

不仅如此，记者采访发现，在部分老旧小区，即使是有1年期承租合同的专用固定停车位，充电桩安装也同样面临困难。首先这些小区停车位租期虽然满足条件，但其中仍有相当一部分小区实施停车位抽签制，其车位管理

制度与充电桩安装条件不匹配，即停车位只在有限时间内供其户家庭使用，周期一过就可能流动至另一户家庭，这便会带来重复施工以及资源浪费问题。

其次，在小区加装充电桩过程中，如何协调居民是所有人需要面对的最后一道也是最大一道难关。“大家都想要充电桩，但都不想把充电桩安装在自己家门口。”湖州湖城投物业管理有限公司相关工作人员说，事实上也确实存在居民成功安装自用充电桩后，同一居民楼业主投诉从而引发邻里纠纷的情况。

3 公共充电巧破题

电电缆管道。”市城乡风貌办相关负责人介绍。

加装公共充电桩是好事，但在实际推动中却也会面临一些难题。从公共充电桩选位困难到燃油汽车占位问题，再从老旧小区改造所需的时间成本到有限的社会资源限制，推动老旧小区建立电动汽车公共充电基本服务保障体系并不是一蹴而就的事。

为进一步鼓励推进老旧小区新能源汽车公共充电桩安装工作，我市在充分调研后，向省发展改革委争取小区公共充电桩惠民电价政策，并在近日收到批复同意，对我市小区内公变供电的集中充电设施用电执行居民用电价格中的合表用户电价，并执行峰谷分时电价。同时，在此基础上召开了《关于鼓励老旧小区开展电动汽车充电桩公共配套和乡镇公共充电桩“全覆盖”》政策的论证会，对老旧小区新能源汽车充电基础设施建设过程中遇到的一些高频共性问题展开研讨。

“但我们更应该清楚地认识到，虽然在现阶段下，布局公共充

电桩能在一定程度上缓解居民充电焦虑，但这终究只是基本保底服务，老小区安装充电桩归根结底还是居民自治问题。”市新能源汽车推广应用工作领导小组办公室介绍，从居民自治角度找到破题思路，才能从根本上解决问题。

在湖城富丽家园小区试点的单元楼共享充电桩，就是一次有益尝试。原来，相关部门经调查发现，结合我市大部分老旧小区现有户表位置所具备的电力资源，以及新能源汽车充电频次规律、需求，以单元楼为单位加装共享充电桩，能最大化利用现有电力资源一揽子解决既有绝大部分老旧小区用户充电需求。但这一方法既需要与基层自治组织以及居民达成共识，又需要政府和电力部门逐步加强配套建设，并非一日之功。

接下来，我市将在有序推动老旧小区加装公共充电桩的基础上，通过“临近车位共享”“多车一桩”等新模式，积极探索老旧小区充电桩安装这个“老大难”问题的破解之法。