

# 如何破解“女厕排队之困”？

新华社“新华视点”记者 梁旭 张格 崔翰超

近年来，“女厕总要排队”的现象引发越来越多人关注，相关话题不时登上社交媒体热搜榜。厕所是衡量社会文明程度的重要标志，也折射出城市治理的精细化程度。探索解决“女厕排队之困”这一难题，各地有哪些新做法、新成效？

## 女厕为何经常排队？



“女厕排队之困” 新华社发 朱慧卿 作

周末，湖南长沙的万家丽国际购物广场人声鼎沸。商场七层的女厕门口排起长队，市民杨女士说：“连续找了好几个洗手间，全都在排队。”广东的艾先生（化名）周末逛商场，替爱人在卫生间门口排队近40分钟，才终于等到位置。艾先生说，他第一次意识到，老婆每次在外边上厕所都挺不容易的。

湖南中医药大学第一附属医院泌尿外科医生蔡蔚说，由于男女生理构造差异，女性如厕时间通常更长，在孕期或生理期等阶段，使用洗手间的时间会进一步延长。另外，女性往往承担了携带和照顾幼儿如厕的责任。

除生理差异、社会习惯外，更重要的问题在于规划设计。

“男女厕位比例应达到1:2才更加合理。”中国城市环境卫生协会厕所专委会副秘书长、清华大学美术学院工业设计系博士研究生梁骥说。

清华大学无锡应用技术研究院生态设计与技术研发中心主任

武洲，十余年来也一直关注这一问题。“过去人们把厕所当成小事，在规划设计时没有给厕所留下足够空间，一些不合理的设计又浪费了许多可利用的空间。女厕位数量不足，动线设计不尽合理，人员无法分流，又加剧了厕所排队现象。”

早在2016年，住房和城乡建设部发布的《城市公共厕所设计标准》中，就已明确厕位比例和厕

位数量的设计要求：在人流集中的场所，女厕位与男厕位（含小便站位）的比例不应小于2:1。业内人士告诉记者，不少公厕在设计时并未严格按照这一标准执行。记者走访多地也发现，厕位比例达不到标准的情况并不鲜见。不少公共卫生间按照1:1比例设置男女坑位，且男卫生间通常设有站位，使得男性实际可使用的洗手间可能多于女性。

## 各地有哪些探索？

更友好。

记者在长沙火车南站看到，候车室2A和24B处原本的男女卫生间被改造成“女士专用卫生间”。

长沙火车南站工作人员介绍，作为人流密集的交通枢纽，长沙南站女性厕位紧张问题曾备受关注，一度成为影响女性出行体验的痛点。经过相关调研，长沙南站对候车区、出站层的厕位进行优化，目前候车区域共有男性厕位45个、女性厕位92个，出站层共设有男性厕位25个、女性厕位52个，并在候车室设置2个女士专用卫生间。

今年国庆假期，甘肃省敦煌市的鸣沙山月牙泉景区迎来客流高峰。为提升游客体验，景区通过调整厕位比例、新增公共厕所等措施，将公厕总数由原来的24

间增至26间，缓解了游览高峰的如厕压力。

技术创新也是解决路径之一。近年来，广东省深圳市在《深圳市公共厕所管理办法》的基础上，相继出台公共厕所设计指引等系列标准规范，涵盖公厕设计指引、建设规范等，为推进“厕所革命”工作提供了技术支撑。

“在深圳市体育中心改造提升工程中，针对体育赛事人流性别比例和流量的剧烈波动，我们引入了‘潮汐公厕’的创新设计。”深圳微空间建筑科技有限公司设计师王键介绍说，在男女厕中间增设可灵活推拉的折叠隔挡门（“潮汐门”），可根据实时需求动态调整男女厕位分配。据测算，这一做法在高峰期可令女厕排队时间降低约70%。

## 因地制宜按需扩围

公厕如何提升女性体验、更精细化地满足需求？专家呼吁，厕所非小事，应从规划、设计阶段就提高重视程度。

武洲提出，可根据实际使用需求合理设置男女厕位比例，新建城市公厕原则上年女性和男性厕位的数量比为女性与男性如厕测算人数比值的1.5倍，人流集中区女厕位数量应不低于男厕位数量的2倍。在保证坐便厕位数量满足老年人、残障人士使用需求的基础上，因地制宜适当提高蹲便

厕位比例，满足多元化如厕需求。

不少受访人士提出，要更多考虑女性日常出行的实际需求，灵活设置公厕形式。如老城区、城中村、口袋公园等用地紧张区域“见缝插针”设置小型厕所；大型活动场所设置移动式公厕，缓解高峰期如厕压力；针对女性经常排队且难以扩建的老旧城市公厕，探索通过潮汐卫生间、男女通用卫生间等方式缓解等候时间长的问题。

受访专家建议，通过智能引

导系统实时显示厕所使用状况，帮助人们有效避开拥堵区域；也可探索通过传感器实时监测使用量、环境质量和设施运行状态，提升设施运行管理的科学化、精细化水平。

“厕所虽小，却是民生大事。应在规划、设计、建设和管养上下功夫，不仅要满足女性的如厕需求，还应关照老人、儿童、残障人士的如厕需求。”梁骥说，“公共空间改造的一小步，是社会文明的一大步。”

据新华社

## 缓解“里程焦虑”！

电动汽车充电设施将“三年倍增”

新华社记者 王悦阳 唐诗凝

缓解“里程焦虑”出实招。国家发展改革委、国家能源局等部门近日印发《电动汽车充电基础设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027年）》，明确到2027年底，实现充电服务能力的翻倍增长。

“十四五”期间，我国建成了全球最大的电动汽车充电网络。截至2025年9月底，全国充电设施数量已达1806.3万个，每5辆车就有2个充电桩；高速公路服务区建成充电设施超6万个，跨省出行“说走就走”。

但也要看到，公共充电网络布局不均衡、设施功能结构待优化等问题仍然存在。聚焦充电网络变得更大、“织”得更密，行动方案作出新部署。

首先，解决“有没有”的问题——

“三年倍增”是数量上的“倍增”：直击“人等桩”“人找桩”痛点，到2027年底，在全国范围内建成2800万个充电设施，提供超3亿千瓦的公共充电容量，满足超过8000万辆电动汽车充电需求。

也是空间布局上的增加：回家充电更省心，“新建居住区要按规定在固定车位全部建设充电设施或预留充电设施安装条件，满足直接装表接电要求”；春节返乡充电不再难，“在尚未建设公共充电站的乡镇行政区至少新增1.4万个直流充电桩”“实现农村地区公共充电设施全面覆盖”。

其次，还要让充电设施“更好用”——

行动方案中，“大功率”多次出现，“全国城市新增160万个直流充电桩，其中包括10万个大功率充电桩”“在高速公路服务区（含停车区）新建改建4万个60千瓦以上‘超快结合’充电桩，鼓励建设大功率充电设施”。

“目前我国公共充电设施平均功率仅45.5千瓦，尚不能有效满足节假日高速公路、城市热点地区等快速补能场景的充电需求。”国家能源局有关负责人说，行动方案明确在重点城市、高速公路服务区加快大功率充电设施规划建设，进一步优化设施功能结构。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长全宗旗表示，大功率充电设施是指单枪充电功率达到250千瓦以上的直流充电桩。“对车主来说，未来出行将体验到更丰富便捷、适应各种场景需求的补能方式，满足差异化充电需求。”

从城市到乡村，从高速公路到居民小区，我国充电设施逐渐从“中心”向“全域”覆盖，在便利电动汽车出行的同时，一个个充电桩不只是孤立的电力出口，更成为能量双向流动的“神经末梢”，为新型电力系统高效经济运行提供深厚的分布式支撑。

车联网互动让电动汽车化身“移动充电宝”，通过充换电设施与电网相连，在电网负荷低谷时段充电“囤电”，在用电高峰时或有需要时向电网反向送电，助力“削峰填谷”，缓解电网集中供电压力。

行动方案提出，到2027年底，车联网互动规模化应用试点范围有效扩大，新增双向充放电（V2G）设施超5000个，反向放电量超2000万千瓦时。

过去，政策支持和技术创新等因素推动我国电动汽车产业发展；未来，供给体系的完善将带来更大市场机遇。据初步测算，行动方案的实施将拉动充电设施设备制造和建设投资2000亿元以上。

小小充电桩，一头连着产业，一头连着民生，一张覆盖城乡、智慧互联的能源网络渐渐铺开，为百姓绿色出行“续航”，为创新产业生态蓄力。据新华社



充电有保障 新华社发 曹一 作