

## 齐鲁楼市·焦点



# 驻车有术

□矫娟

某君告诉我一路边停车防贴罚单诀窍:停车时将旧罚单贴在靠马路一侧的车玻璃上,这样,警察过来时鱼目混珠,或许能有50%的漏网几率。

一日,此君很兴奋,据说发现一个停车的好地方,驱车到恒隆广场经过泉城路就能看到路口电子显示屏显示的停车位个数,“心中有数”让因停不下车而忐忑的心顿时有了着落。而实现该功能的不过是一种简单的弱电技术,其在北京、上海等一线城市已经应用广泛,将个体建筑作为城市的一个单元,来实现与城市大交通的融合是如此的重要——如同人的毛细血管之于主动脉。

走访某些社区,笔者发现,大多数社区没有解决好停车与行车的问题。大型社区的出入口太少,车辆从一个口进出,上下班形成瓶颈

者数不胜数;倡导人车分流,却将车辆的入口设在社区主入口的内部,让车辆有了进入社区的机会,人车分流成为空头支票;使用地上停车位的社区在车位管理上

画地为牢,设上车锁,明明车位空着,却无法泊车。前两者体现了社区建设之初,交通设计环节的不尽人意,后者却反映了物业管理中的弊端,若能将停车位进行流动使用,或许能提升车位的使用效率。

在海尔绿城全运村,笔者看到,社区每个组团的车流入口和市政道路连接,将车辆提前分流到地下空间,彻底杜绝业主乱停车,占用绿地、消防通道等现象。而目前,很多社区的业主要求2个以上的停车位,地下停车位的配比成为问题的主要矛盾,1:0.8的车位配比要求似乎远远不能达到车位实际需求。2003年,中润世纪城的车位配比即达到了1:1.1,目

前,天泰太阳树的车位配比在1:1.1,而丰奥嘉园的车位配比达1:1.2,以未雨绸缪的眼光来看,高档社区的车位配比1:2也不为过。

“没有开发商愿意多建停车位,”重汽房地产总工程师杨勇谈到,根本原因在于车位的成本太高,每个车位的面积约35平方米,按照地下建安成本3000元/平方米计算,每个车位的成本在12万到15万之间,按照目前政府要求,不允许开发商只售不租,开发商几十年才能回收成本,更无法实现利润。

有开发商呼吁,地下空间的开发需要政府提供更多的鼓励政策。目前,地下车位建设成本并不低,5.5%营业税,每平方米约200元,综合配套费246元/平方米,电增容费160元/平方米,上述费用为固定税费。根本上突破车位配套,考验开发商的社会责任,更考验政府的管理智慧。

◀ 泉城路上恒隆停车导视牌颇为人性

摄影 陈晓翠

## 停车位建设量不足

# 写字楼、商铺现“一位难求”

### 写字楼停车位配比缺乏

记者调查了解到,早几年投入使用运营的写字楼都遭碰到了停车难问题。位于工业南路的枫润大厦没有规划地下停车场,只能借用枫润山居部分停车位,即使有规划好的地下停车场,如今也面临着配比不足的情况。据悉,金龙大厦地下停车位只有70多个,且多卖于私人,需求严重不足;位于经十路的三庆汇文轩虽规划有地下两层的停车场,可依然难以满足需求,一些公司仅配有2-3个停车位。同样在经十路一家写字楼上班的张先生说到停车问题就苦恼万分,有时会耗费半个小时才能找到停车位,也多次因路边违章停车遭遇罚款。“上班高峰期,每天寻找停车位的时间都至少在10分钟以上。”不

少写字楼停车难已大大影响了楼盘质量,不少租户在埋怨,甚至有的由于停车问题另择他处。

某写字楼项目负责人告诉记者,早期写字楼车位配比也就在1:0.2左右,当时虽也有规划,但开发企业一般另作他用,导致如今车位严重不足。就目前而言,济南写字楼停车位配比达到1:0.8就算是相对不错。也有新建的一些高端写字楼,如玉兰广场、华强广场每百平米建筑面积配备一个停车位,这在济南已算超前。地处东部汉浴片区,由济高控股集团开发建设的汉浴片区核心区初步规划以地下两层为主,局部3-4层的地下停车场,可停车几万辆。尽管如此,还是有很多业内人士对5年以后的停车表示担忧。

某地产策划经理说:“车位作为功用配套的主要构成元素,

在一个写字楼项目综合质量评价中,占有越来越重要的位置。”

### 停车位多寡影响商场人气

停车位对于商业的影响更为直接。在百脑汇科苑大厦做电子商品的李先生对于停车位问题颇有感触。“百脑汇停车位严重不足,有时得花上半天时间,上下调车,才能找到停车的地方,平时好的时候也得需要一个小时左右。”他表示,科苑大厦一般都是固定车位,一般一辆车一停就是一天,流动停车位太少,因为容量的不足,直接影响客流量,对于商场来说是个败笔。

“一些开发商业项目的企业,多以实现房源销售为前提,忽视后期的营运管理,在停车位方面表现的特点就是高价售出,地上、地下可流动的停车位几乎

没有,这对于商场来说是个致命缺点。”一业内人士表示。纵观济南商业项目,开发商自持运营的屈指可数,基本都是迅速套现,如果想保证以后的商场人气,充足停车位规划必不可少。

除了停车位,停车出入口多少也直接影响人流。以万达和绿地中心为例,记者获悉,目前进入万达商场只有经四路一个入口,且离商场相对较远;而与其紧邻的绿地中心,其置业顾问表示,为考虑聚人气,绿地中心商业有四个方位的出入口,最大方便地汇聚人流,节省顾客出入时间。

### 日后停车位规划有章可循

4月27日,济南市规划局举行集中面复会,对于停车难引发的问题提出意见、建议。据悉,在2012

年3月1日试行的《济南市城乡规划管理技术规定》中,大幅提高建设项目建设停车位的参考指标,规范配建停车位的审批,以改善济南市停车状况。同时,加强对停车场建设的规划引导和项目规划管理。对报建的居住、公建等项目,均提出强制性配建停车位(率)规划控制指标,鼓励采用地下停车、立体停车等方式,并要求与建设项目建设同步投入使用,最大可能地减少地面停车对动态交通和城市绿化的影响。

同时对不同区域实行不同的停车设施建设指标和管理政策。根据不同区域的建设项目,区别停车位配建标准。对吸引产生较大交通流的大型公共建筑及大、中型居住区建设项目,要求编制交通影响评价报告,合理确定建设项目的交通组织及停车位。

(楼市记者 陈晓翠)

# 住宅停车位价格“跨度大”

社区停车位问题一直是业主关注的焦点问题之一。记者就停车位问题调查省城住宅市场发现,多数住宅小区车位配比在0.8以上,但各小区车位价格差异较大,每个车位最低7.5万元,最高可达18万元。

### 7.5-18万价格跨度大

记者在调查中发现,位于高新区的东拓·丰奥嘉园当时销售的高层车位价格是7.5万元/个,而位于南部的高端住宅天泰太阳树的平面车位每个则高达18万元,价格跨度相差10.5万元。究其原因,产权是影响价格高低的重要因素。据悉,丰奥嘉园车位因没有产权而价格普遍较低;天泰·太阳树的平面车位部分拥有产权,所以价格较高。在调查中,

记者发现有些楼盘将地下车位分为产权和无产权两部分,产权车位价格要比无产权车位价格高出40%-50%。例如阳光100在售的4期停车位,无产权车位每个8万元,有产权的车位则按15万元/个出售。

据了解,东拓·丰奥嘉园的车位配比高达1:1.2,一位丰奥嘉园的业主告诉记者,社区房源与车位是捆绑销售,当时有点无奈,但现在她觉得7.5万的车位在市场上已属于较低价格,并且有车位能给自己带来不少方便。“现在几乎每家都有车,有了车位不仅省下找车位的时间,也能减少业主之间的摩擦。最重要的是自己的爱车可以免受风吹日晒,也更加安全。”

### 停车位销售冷热不均

随着私家车量的增多,很多小区出现了“车位荒”,不少业主后悔没有购买车位。在本次调查中记者发现,多数住宅项目的停车位配比为1:0.8,甚至出现1:1.2的高配比率。记者发现一个有意思的现象,有些小区停车位配比高,价格高,反而出现供不应求的情况;有些小区停车位价格较低,配比也少,则陷入供过于求的尴尬境地。

天泰·太阳树是位于阳光舜城南侧的高档小区,采用最新环保技术的绿色住宅,备受业主要关注。该项目的停车位规划为立体车位与平面车位,立体车位价格在7-10万元不等,平面车位则每个售价18万,成为省城住宅市场中停车位价格最高的社区。据太阳树策划人员介绍,刚开始推出18万的车位时,很多业主都

### 省城楼盘地下停车位调查(部分)

楼盘名称	价格(万元/个)	车位配比率	产权
东拓·丰奥嘉园	7.5	1:1.2	无
天泰·太阳树	18	1:1.1	有
莱钢·凯旋新城	一期:8.5-9.3	1:0.8	无
中海·奥龙观邸	15	1:1	有
海尔绿城全运村	一期:12	1:1	无
中建·凤栖第	10	1:0.8	有
齐鲁·润桥	11	1:1	无
中南名邸	8	1:0.6	无
东拓·舜奥华府	8	1:1	无
阳光100国际新城	15	1:0.8	有
名士豪庭	11.7	1:0.8	有

(楼市记者 马韶莹)