

株洲日报全媒体记者/吴楚

●有人为此焦头烂额,有人却是“闲庭信步”。小区停车“两重天”遭遇的背后,是全市车位分布的结构性失衡,及车位销售的困顿。

●年初一份调研报告显示,株洲小区库存地下车位超过7万个,库存比例高达65%,开发商沉淀资金超过50亿元。

●在株洲这样的三线城市,10多平方米的小车位,动辄六七万元,甚至超过十万元。而在开发商的建设账本里,这依旧是亏本买卖。

●“不是道路管控不严的问题,归根结底,是兜里有没有钱的问题。”一位从业者说。

地下空空荡荡 地上一位难求

株洲小区车位去化之困



满满当当的地面停车场与空荡荡的地下停车场。记者/吴楚 摄

车位贵不贵? 开发商购房者感受不一

湖南中天建设集团副总经理徐琦介绍,地下车位本身常规面积为13.75平方米,但加上配套的结构构件、车道、地下室配套设施用房所占用的面积,一般一个车位的建设面积为36平方米左右。

记者走访多个建设单位了解到,地下室造价大约在每平方米2800元至3200元之间。

“当地下室为平战结合兼做地下停车位时,其造价会相应增加,具体增加的造价与人防地下室占整个地下室的比例有关。”徐琦介绍。

按照上述造价,一个常规车位,建设成本就超过10万元。

“我们去年5月车位开盘,定价在6万元到8万元之间,但实际上每个车位建造成本已经超过了12万元,不卖不行,亏本也要卖。”武广片区某楼盘销售负责人说。

据介绍,很多住宅小区建造地下二层车库,虽然负二层车位价格往往比负一层便宜,但实际上负二层建造成本比负一层的更高。

“车位没有什么投资回报,不少项目的利润都压在车位上,所以开发商不愿意多建。”上述销售负责人表示。

全社会协力 小区地下车位才能去化

株洲早已关注小区车位去化问题。

过去三年株洲出台的楼市政策中,都对车位销售给出一定解决办法。如2019年的“新建商品房项目车位首次出售的,由市财政按1000元/个的标准对购买人实施补贴”;又如2020年推出的给车位办证。

“车位配比过高,水池做大了。车位属性性质非常强,必须结合当地人口、经济发展条件等科学决策,要展望未来,更要立足现在。”刘志说。

当然,在房地产业,对加大车辆违法违规整治力度的呼声从未停止。

科学调整规划设计指标,适当因地制宜政策引导,加大城市停车管理力度,政企通力合作……房地产增速“慢下来”之后,一切还来得及吗?

“短期和长期、合理配置与成本控制、开发商利益与业主利益,以罚代管和优化营商环境等等,这方面交织在一起,需要更果断且聪明的办法来寻求均衡解决之道。”市内一位资深观察人士表示。

苦恼人的遭遇 下班后兜兜转转找车位

车辆在昏暗的街道上龟速挪动,远光灯打开,顾不得那么多了,必须照亮更大范围。

驾驶人的眼睛必须比灯更亮。小广场,满了;大广场,满了;临街商铺门口,没有。即将晚上8点,李璨到家楼下开着车兜兜转转,找车位已经找了15分钟。

旁边有一条从未驶过的小路,汽车们奋力挤在人行道上,留出一条勉强能过的车道,兴许里头会有?

把车开进去继续寻找。晚上8点05分,李璨车后又多了三位“同道中人”。

14公里小路,车在道路一侧停得满满当当,“怎么连停一台老头乐(一种老人代步车)的位置都没了!”8点11分,李璨有些愤怒。

又绕1公里回到路口。一家药店旁的人行道上终于腾出位置。李璨立刻驶入,并长舒一口气——尽管她知道,这里也不能停,但顾不得这

么多了——晚上8点13分。

“停车难”,对部分人来说,已经成为一种用于某些特定场合的术语。但对外地来株谋生的李璨来说,这几乎是过去两个月每周至少经历两次的噩梦遭遇。

她在栗雨湖畔的某个小区租住了一年了。一度习惯将车停在附近一条偏僻路边,每天早上7点半驶离,顺当的城市上班族生活在7月宣布结束:她连续4天被交警早上6点抄牌罚款。

小区内也没有车位了。她所租住的小区,交房9年,四千多户居民,两千多个车位,早已租售一空。

对50岁的老王来说,李璨的故事简直难以置信。17年前他就开上了小汽车,十多年来,单位大院,单位旁边的家属房楼下,处处能停。

两年前他在河西又买了新房。“我们小区车库很空,小区附近道路宽且没什么车,停车选择多。”老王说。

结构性失衡 老旧城区停车位配比不够

李璨与老王的不同遭遇,是株洲小区停车冷热不均的极致体现。

“结构性失衡,体现在老旧城区停车位不够,如601片区、331片区等;而新片区因入住率低、违章成本低,空置率较高,如万丰湖片区、云龙大道周边片区等。”株洲市某部门日前出台的一份调查报告中指出。

通常,在谈论“停车难”时,“汽车保有量”和“停车位数量”是一组经常被引用且

最为直观的数据。比如,上述调查报告就指出,根据权威部门提供的数据,株洲小汽车保有量约为31.3万辆,停车位总数为28.5万个,预计停车缺口及老旧城区停车压力会进一步加大。

数据没有生命,个人体验却无比真实。

“技术上的信息闭环,多头管理间的信息壁垒,以及汽车流动,据我了解,株洲没有任何个人以及部门能准确说清全市

到底有多少停车位。”市内一位规划行业从业者说。

在多位受访者看来,老城区及开发十年且日益人满为患的新片区,面对停车供需矛盾,除了改扩建工程,没有一针见血的决策性措施。

而对房地产开发企业来说,停车方面的首要问题,还是那个在三线城市困扰行业多年的老问题:车位去库存。

问题另一面 108个项目库存车位7.2万个

今年初,市住建局与市房地产业协会开展联合调研,发现在调研的108个项目中,已售车位3.8万个,车位库存7.2万个,库存比例高达65%。

车位卖得好的小区,一般都同时满足入住率高、车位配比少、周边停车紧张三个条件。

但也并不绝对。如中建御山和苑,这里地处河西中心城区,入住率已超90%,却还剩900余个库存车位。

“规划硬指标,买不如租,租不如免

费,分别对应建设、价格、城市违章停车成本低。”市内地产从业者刘志(化名)认为。《株洲市规划管理技术规定》(2018年修订版)明确,新建房地产项目地下车位配比统一按照“老城区普通住房每100平方米0.8个,其他区域每100平方米1个”。

也就是说,如果某小区地上建筑10万平方米,800户,要建设1000个车位。

“在理想条件下,每户120平方米,在株洲这是刚需用户群,刚需户基本每户一辆车,800个停车位较为合理。”刘志说。目前株洲小区地下车位价格没有权

公益广告

傍晚时分,株洲站东站的夜景分外妖娆。株洲日报全媒体记者/谢慧 摄

贯彻新发展理念, 建设现代化经济体系

必须坚定不移把发展作为党执政兴国的第一要务,坚持解放和发展社会生产力,坚持社会主义市场经济改革方向,推动经济持续健康发展。

