

有的地方车位“抢手”,有的地方空空荡荡—— P+R停车场遭遇“冰火两重天”

本报记者 房浩 左妍

城市换乘调查②

近年来,随着城市交通压力与日俱增,经济快捷、绿色环保的P+R出行方式成为不少有车市民的选择。所谓P+R,即停车换乘(Park+Ride),指家住郊区的市民,早上驾车出门,将车停在附近交通枢纽,然后转乘轨道交通进城上班,作为回报,车主可享受低至5-10元的停车费用。一方面,有关部门力推P+R绿

色出行;另一方面,已经投用的P+R停车场利用率如何?本报记者调查发现,P+R停车场正遭遇冷热不均的尴尬,有的地方车位紧张成“抢手货”,有的地方空空荡荡“吃不饱”,究其原因,这与停车场的容量、地理位置、信息知晓度、停车方便度以及周边人气均有关系。

色出行;另一方面,已经投用的P+R停车场利用率如何?

本报记者调查发现,P+R停车场正遭遇冷热不均的尴尬,有的地方车位紧张成“抢手货”,有的地方空空荡荡“吃不饱”,究其原因,这与停车场的容量、地理位置、信息知晓度、停车方便度以及周边人气均有关系。

【关注】

年内申城将新增5个P+R停车场

昨天,上海市运管处透露,年内申城将再启用轨交2号线广兰路站、7号线美兰湖站和11号线南翔站、嘉定西站、安亭站等5个P+R停车场,使全市P+R停车场总数达12个、泊位总计超5000个。

此前,本市投入使用的P+R停车场有7个。2009年7月,上海首批P+R停车场在轨交1号线锦江乐园站和2号线淞虹路站试点运行,后又于世博会期间新增1号线汶水路站、7号线大场镇站、8号线航天博物馆站、9号线松江大学城站等4处,去年再增金山铁路金山卫站。

3

稳固上升

■ 9号线松江大学城站

9号线松江大学城P+R停车场位于嘉南路1665号,有泊位331个。起初,这个停车场利用率不足一成。后来,随着知晓率的提升和市民使用P+R意识的提升,停车场最高峰时的利用率已升至50%左右。

昨天上午,记者在停车场入口处电子显示屏上看到,场内还有180个空余车位,虽然已过高峰时间,但在记者停留的15分钟内,还是有3辆私家车缓缓驶入。车主王先生表示,下午要去市区,但开车一来怕路上堵车耽误时间,二来市区停车费也较高,还是P+R更适合。

据工作人员介绍,松江大学城P+R停车场收费比市区低,可是直到去年,停车场利用率仍在低位徘徊。运管部门和停车场方面调研分析后,认为P+R停车场使用率低主要症结在于:停车场位置和车位信息市民知晓率低、周边乱停车多堵塞了前往停车场的通道、个别车主缺乏到停车场停车的意识等。运管部门对症下药,在主干道上设诱导屏显示停车场位置和空余车位等信息,并联合交警和交通执法部门对周边乱停车和非法客运重点整治,去年9月开始,松江大学城P+R停车场使用率明显上升。

■ 金山铁路金山卫站

金山铁路金山卫站P+R停车场启用后,许多市民通过交通卡停车并换乘金山铁路去上班。该停车场有448个泊位,分别位于金山卫站的南北广场,指示牌明确,前来乘车的市民大多能一下子就指出停车场的位置。目前,停车场的基本利用率达七成左右,还有不断上升。

市民王先生告诉记者,他工作单位在市区,平时每天都通过P+R去上班。“因为铁路快,比开车省时省力,还免了过路费,每次去市区都能省下至少50元钱。”另一名市民陈先生也说,他感觉很方便,早上到市区,晚上回来,停车费都省了。



■ 今天上午,地铁1号线锦江乐园站旁的停车场内停满了车辆

本报记者 陈意俊 摄

■ 7号线大场镇站

地铁7号线大场镇站P+R停车场,在江场西路和沪太路上均有进口,在江场西路上设有出口,共有720个泊位,是市区面积最大的P+R停车场。然而即便是工作日高峰时段,这里的绝大多数车位都空空荡荡。记者在现场看到,在已开放停车的G区域,零零散散地停着一些车,粗略估计,停放率不足70%,而A、B、C、D区域则完全空着,一辆车都没有。在停车场内等候了一个多小时,没见一辆车进来。就在记者打算离开时,来了一辆车。车主朱先生告诉记者,他使用P+R的换乘方式大概半年多,“我们公司楼下的停车位要50元左右一天,太贵了,于是选择这种方式出行。这里的停放率一直很低,刚开始时一成也不到的。”

这个P+R停车场距离地铁站仅5分钟路程,但泊位大部分都空着,其中E、F两区

1

少人问津

已租赁出去停放租赁轿车和品牌展示车。工作人员透露,车子多时,G区可基本停满,但其他区域还是很空,周末就更冷清。“这个停车场投资上亿元,每月维护费数万元,迫于无奈,停车场只能将一小部分泊位租借给租赁公司使用。”

一些车主认为,这个停车场人气不高的原因是因为周边开发不成熟。附近没有成熟的居民区,也没有配套的大型商场等。

■ 1号线汶水路站

该停车场位于汶水路3070号近平陆路,进口在共和新路,出口在平陆路,共有泊位370个。和记者两个月前来此处相比,现在依旧不温不火。记者在现场看到,汶水路P+R停车场共分为三层,其中一层与多路公

交车相连,二楼则与地铁口相连。

车库一层100来个车位,只停了不到60%,而二层和三层均有泊位被出租出去停放品牌轿车。

公益性质的P+R停车场为何要租赁出去呢?工作人员表示,“吃不饱”是很大的一个原因。据了解,每日高峰时段,南北高架路北向南广中路至内环高架路方向总是异常拥堵,2公里的路往往要耗费40分钟。为缓解这一拥堵,交通部门专门在地铁1号线汶水路站附近辟出一处P+R停车场。然而,一些车主却并不领情,他们告诉记者,因该车库进入不方便,加上1号线早高峰时段又拥挤不堪,他们有时宁愿自己开车堵在高架上,也不愿将车停在P+R停车场内。除此之外,共和新路沿线公交十分发达,不少市民选择坐公交到达地铁站,“根本不需要开车。”

2

供不应求

■ 1号线锦江乐园站

作为本市首批试点的两家P+R停车场之一,锦江乐园站运营已5年,由于规模不大,车位一直十分紧张。上午8时30分许,记者来到该停车场,门口的电子信息屏上显示“空余车位:0”,可仍有不少私家车驶来,希望碰碰运气,当得知确实无法停靠后,车主们一脸失望,“今天只不过过来晚了10分钟,就没位了!”

记者随后走进这座6层高的停车场,每层已停满车辆。工作人员张先生说,这座停车场本是为一旁的虹梅商务大厦所建,主要供大楼内的企业员工停车,因此仅规划了180个泊位。2009年,市政府为了推广城市换乘,才将这里选为P+R停车场,但考虑到企业员工的停车需求,物业只对选择P+R出行的乘客开放了四层以上的72个车位,僧多粥少,自然一位难求。

■ 2号线淞虹路站

同样车满为患的一幕还出现在2号线淞虹路站P+R停车场内。和锦江乐园站“半路出家”不同,这座停车场当初兴建时,就专为P+R打造,共设泊位292个。但由于淞虹路站是2号线小交路的起始车站,每到早高峰,开车前来换乘地铁的市民络绎不绝,每天上午8时左右,车位基本就被一抢而光。

“每次来停车,就跟打仗似的,为了确保有车位,只能早点出门!”车主何先生家住闵行华漕镇,工作单位在静安寺附近,“如果全程开车,路上很堵;可要是不开车,从我家到地铁站还有三四公里,耗时很多。”当他前年获悉淞虹路站有个P+R停车场后,停车换乘出行就成了他的不二选择。

淞虹路地铁站位于长宁、闵行、普陀三区交界处,周边居民众多。“主要还是地理位置好,人气想不旺都难啊!”说起停车场为何如此抢手,管理员梁师傅一语中的。

杭州银行上海分行招标启事

我行将就网点装修、安防施工、空调采购进行公开招标,欢迎广大符合资质要求的企业向我行提供产品服务信息。其中,装修单位资质要求为施工二级;安防施工单位资质要求为公共安全防范工程施工二级;空调要求为格力品牌。装修单位和安防施工单位需有银行服务经验。欢迎具备上述资质的企业将相关材料(包括营业执照、组织机构代码证、税务登记证及有关材料,复印件即可)于2014年6月13日下午17:00前寄至上海市黄浦区九江路686号12楼网点办收。来电来访恕不接待。所有资料我行将进行归档保管,不予退回。