

独立调查

真相
真知
真情

杭州九沙河地下停车库建成开放20余天,来停的车子寥寥无几

新建停车场为何乏人问津

建设部门表示:停车场规划有超前性,随着周边逐渐成熟需求会提升 虽然“地段决定利用率”,但如何抓管理、找客源也在考验管理方

本报记者 孙晶晶 陈锴凯 余雯雯
本报通讯员 邵白云

停车难,是杭州城市发展中的一个棘手的难题。每年,杭州各个相关部门都要在寸土寸金的市中心范围寻找资源建起一批公共停车场(库),公共停车泊位都以每年几千个的数量在增加。那么,这些新建的停车场(库)利用率高不高,究竟对化解停车难起到了多大的作用?

几天前,钱江晚报接到了一条爆料——九沙河北侧绿化地下面刚开放的地下停车库,开放至今几乎无人问津。本报记者随后又到其他已建成的公共停车场(库)摸了个底,发现利用率不高的停车场,目前仍占有一定的比例。

九沙河停车库: 190个车位没停一辆车

9月18日,九沙河北侧绿化地地下社会停车库(以下简称:九沙河停车库),正式对外开放,但是这个停车场开放至今,几乎无人问津。

九沙河停车库在江干区时装街与通盛路交叉口,东西两侧各一个,共计190个停车位。距离九堡四季青服装市场、客运中心都不远。

钱报记者前几日开车到停车库,走了一大圈,没看到一辆车。收费员告诉记者,停车库开放后,偶尔有一两辆车来,但确实不多。

为何这么大两个停车场却没人来停车呢?

钱报记者发现,紧挨着九沙河停车库北面是6个大型的服装和鞋具市场,但每个市场都有自备的停车场,车位在70到500个不等,且都对社会车辆免费开放。而九沙河停车场的收费则是4元/小时,一天6小时封顶。

另外,虽然九沙河停车库距离客运中心不远,但毕竟中间隔了一条德胜高架。在采访中,德胜高架南面的大部分居民表示,不太愿意过去那边停车,嫌麻烦。

随后记者采访了相关工作人员了解到,规划这个停车场,是考虑到周围有市场和客运中心,配套以及换乘都有需求。目前来看,市场的人流量和开业程度还不高,市场配备的停车位还能够满足需求。但像九堡皮草城这个市场停车季节性很强,冬季来的车子都把周围道路挤满,需求还是比较旺,所以,等到这一带市场逐渐成熟,大面积运营起来,停车需求自然会上去。

当然,这个九沙河停车场的规划还是有些许超前的,它提前建设,还有一个原因就是和九沙河及这个绿地公园一起开挖,以免日后造成重复开挖建设。“现在停车少,也有可能刚刚开出来,知道的人不多,估计接下来知道的人多了,停车量也会上去的。”

娄家湾地下停车场: 降价之后,还是低不过路面包月

其他停车场的情况怎样?

纳入西湖区道路停车监管中心管理的公共停车场目前一共有4个。其他3个停车场



的包月费用都是每月300元,只有娄家湾地下公共停车场的包月价格是每月200元。价格独低,就是因为这里停车少,想用低价吸引车主。

娄家湾地下停车场位于竞舟北路兰花街交叉口西北侧,拥有440个停车位。这个停车场2013年底投入使用,小型车每小时收费4元。

昨天早上9点,钱江晚报记者去停车场转了一下。整个停车场只有出入口处的这个通道两边停了三四十辆车,其余区域空空荡荡。

停车场入口处有个负责管理的保安。他告诉记者,来这个停车场停车的车辆一直不多,基本都是住在附近小区的包月车主,“散客”很少。目前停车场的固定包月车辆大约只有100多辆。

人气不高,是因为周边没有停车需求吗?记者在周边转了一下,这个停车场周边就有西城年华、西城美墅这两个人住率比较高的成熟小区,还有一个市场,照理需求应该很大。正好在停车场取车的一位车主说出了自己的看法:“很多车主都把车子停在道路两边,也没人管,当然没人愿意来停车场了。关键还是违章处罚不够严,停车场的价格比小区路面车位包月贵。”

停车场库就像楼市 地段较偏,利用率就差一些

记者从相关部门了解到,公共停车场的审批流程与城市建筑大致相同。以政府投资公共停车场为例,前期规划阶段,首先规划部门在城市总规的基础上对各个区域编制单元控规,根据人口、建筑物规模等规模配比,划出一定区域用于配建公共停车场。项目具体实施阶段,由规划部门进行项目选址论证,敲定建设规模、建设形式及基本交通组织等内容,接下来会在发改部门立项,通过后再进行项目方案的具体设计、审查。后面就是施工图设计和审查,直到领取施工许可证开工建设。

据杭州市道路停车收费监管中心介绍,从2012年开始,从建设部门移交过来的公共停车场库一共有26个,约5500多个泊位。这些停车场库的现状,其实和楼市差不多,“地段决定利用率”是不变的黄金定律。

一位工作人员介绍,目前这些公共停车场库中,地段比较偏远的几个公共停车场利用率相对差一些。

江干区目前有8个公共停车场,由于地段差异,这8个公共停车场的“贫富差距”比较大。地段较好的艮秋立交桥下停车场“一位难求”,地段稍差的石德立交桥下的停车场

明显人气就没这么旺了。

停车场的管理部门介绍,石德立交桥下东北角和西北角这两处停车场周边几乎没有小区,停车需求不高,为了不浪费停车资源,管理部门只能自找“客源”。

“因为这两个停车场当初都设置了一部分大型车辆的停车泊位,我们就联系了一些客运公司,让他们把大巴车停过来,我们提供包月服务。现在这两个停车场的100多个大号车位基本都已经包出去了,小型车泊位大部分还空着,每天来停的小型车零零散散数量也不多。”

上城区停车中心管理的12个公共停车场也面临了同样的问题。一位负责人告诉记者,目前这12个公共停车场的平均利用率大约是60%-70%。“整体水平不高的原因就是被其中几个较偏的停车场拖了后腿,现在我们在不断想办法,自找客源,提高停车库的利用率。”

马上评

停车场库不受欢迎 除了地段,还要看管理

我们从杭州市停车场(库)建设发展中心(简称“市停车建设中心”)了解到,从2011-2015年,全杭州的公共停车泊位的数量是3.6万个,今年到目前为止又新建成了5000多个。

至于公共停车场的利用率问题,建设部门以及后续的管理部门,都说自己“心里苦”。

的确,停车问题其实是一个城市管理的综合性问题,从规划到建设到后期运营,涉及了各个部门。有些停车场利用率不高,原因是多方面的。“地段”确实是一个比较客观的原因,当然其他方面还包括宣传引导,价格方面,以及市民的停车付费等习惯养成问题之类。“比如有些公园绿地下的停车场,确实有部分是规划适度超前的,刚好碰到绿地公园要建设,为避免这块土地的二次开挖,会对周边的停车进行预测,规划一处停车场同步建设。”

此外,一些有车一族享受惯了免费停车,对于“停车消费”这个理念,还是有一个接受过程,因此现在仍有不少小区周边,停车场停车率不高,违停率很高。解决这个问题,除了要加强宣传之外,也需要后续管理的各个方面配合,比如对违法停车的严惩引导、推出价格优势等,提高停车收费概念的推广等一系列综合办法来解决。

九沙河停车库,偌大的停车场,就本本报记者一辆车子停着。

本报记者
陈锴凯 摄