



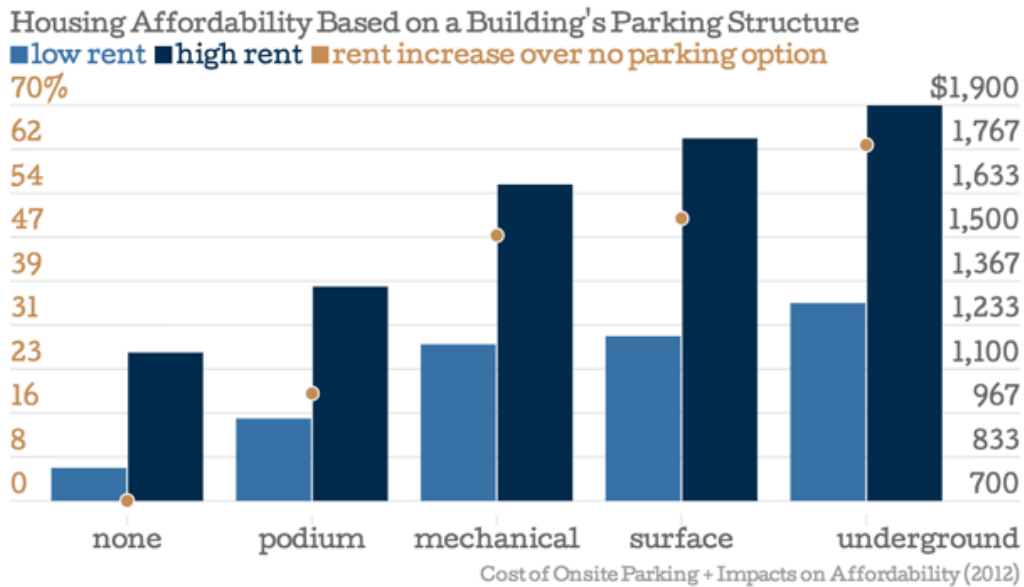
هر بار که ساختمانی تازه شامل فضایی برای خودروها می شود آن هزینه را به اجاره نشینان منتقل میکند.

طرح تازه هوشمند سیاتل برای دادن مجوز موقت به اجاره نشینان به جای فضاهای پارکینگ کمک می کند که مسکن برای همه بیشتر در دسترس باشد. برای درک این که فقط مستاجران چه مقدار پول می توانند صرفه جویی کنند، شهر به پژوهش (۲۰۱۲) همسایه خود پورتلند در پاسیفیک نورث وست در این موضوع تکیه کرد که که چطور پارکینگ می تواند بر توان خرید تاثیر بگذارد. این کار هم به دلیل شفافیت و هم نتیجه گیری هایش حیرت انگیز است پس اجازه بدهید نگاهی دقیق به آن بیاندازیم.

اداره برنامه ریزی و نگهداری پورتلند مدلی برای زمانی ارائه کرد که شرکت سازنده ای تصمیم می گیرد پارکینگ را در نقشه اش بگنجد. (جزئیات بیشتر اگر که شما علاقه مند چنان مقولاتی هستید): زمین های زیر ساخت ۱۰۰۰۰ فوت مربع بودند) پس حدود چهار طبقه بلندی) منطقه بندی شده برای کاربرد آمیخته (پس فروشگاه ها در طبقه همکف) با واحدهایی با مساحت میانگین ۵۵۰ فوت مربع (وابسته به وجهه اجتماعی شما دنج یا تنگ و کوچک)

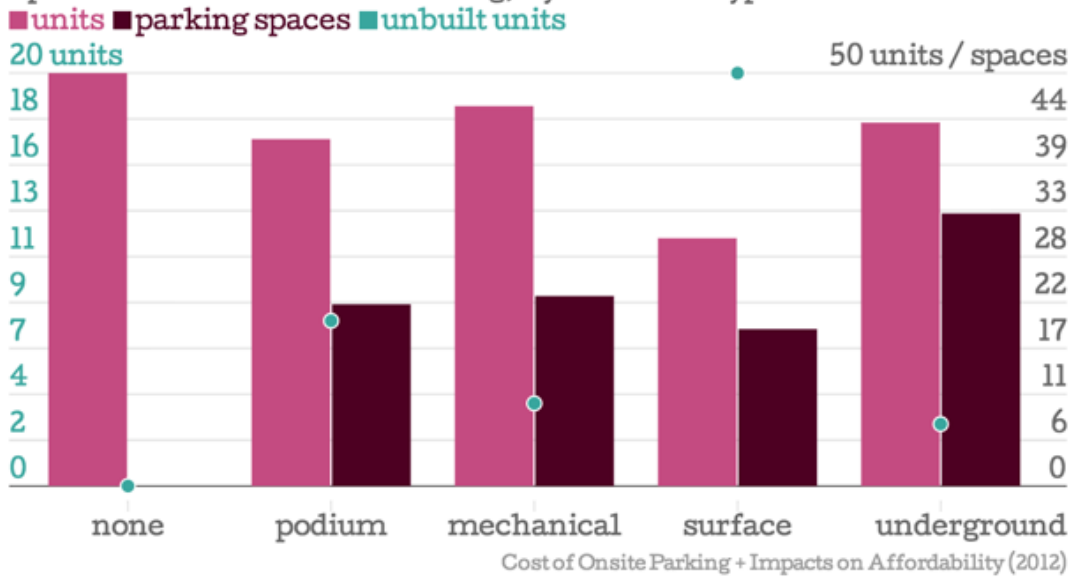
گزارش چندین نوع پارکینگ را مد نظر قرار داد. شامل یک پارکینگ مسطح، بالکن (بخشی از طبقه همکف) ستون، آسانسورهای مکانیکی که فضا را به حداکثر میرسانند یا پارکینگ زیرزمینی همه با یک ۵۰ واحدی بدون پارکینگ مقایسه می شوند با ارزانترین اجاره ها. فرض بر این است که شرکتهای سازنده سودی ۷ درصدی روی پروژه می کنند و برای گرانترین اجاره ها این سود ۱۰ درصد می شود.

با روی نمودار بردن داده های هزینه متوجه می شویم که با پیچیده شدن گزینه پارکینگ اجاره ها بالا می رود و برای سازنده نیز گران تمام می شود. ارزانتترین اجاره در ساختمانی بدون پارکینگ به ماهی ۸۰۰ دلار می رسد اجاره در همان واحد با ارزاترین گزینه پارکینگ به ۱۲۰۰ دلار میرسد یک جهش ۵۰ درصدی در ساختمانی با پارکینگ زیر زمینی ارزانتترین اجاره به ۱۳۰۰ میرسد یک افزایش ۶۲/۵ درصدی.



البته پارکینگ بیشتر در یک ساختمان به معنای اجاره بالاتر واحدها نیست به معنای واحدهای کمتر است. ما در زیر واحدهای اجاره ای را که قربانی انواع گزینه های پارکینگ شده اند روی نمودار آورده ایم. دوباره در طرح بدون پارکینگ یک ساختمان می تواند حدود پنجاه واحد داشته باشد. این بار پارکینگ های زیرزمینی میان گزینه های پارکینگ، بالاترین شانس را دارند چون حدود ۳ واحد را حفظ می کنند. پارکینگ مسطح، ۲۰ واحد بالقوه را از بین می برد. در ساخت و سازهای تجاری طبقه همکف بیشترین آسیب را می بیند.

Spatial Cost of Residential Parking, By Structure Type



متوجه می شوید که چگونه پارکینگ (به ویژه پارکینگ مسطح) به مصیبتی در شهرتبدیل می شود. فضاهای مسکونی واحدهای کمتر و کمتری را در اختیار اجاره نشینان قرار می دهند. آنها همچنین به موجودی مسکن آسیب می زنند. در مجموع موجب واحدهای کمتر می شوند. همچنین اجاره ها را در طول زمان بالا می برند، چون منطقه خالی از مکان هایی برای ساخت می شود و خانواده ها مکانی برای زندگی ندارند.

برای دهه ها شهرها درخواست داشته اند که سازندگان، پارکینگ را به عنوان بخشی از نقشه ساختمان خود بگنجانند. یک معیار حداقلی که حالادر جاهایی سست شده است. فقط آن تغییر چالشهایی را می آفریند: شهرها باید مکان های دیگری برای پارکینگ پیدا کنند(به طور مطلوب امکانات اشتراکی) یا یا برنامه های که در وهله اول ساکنان را از رانندگی دلسرد کند(به مانند سیاتل) اما برای متروها که در تلاش قابل دسترس تر کردن مسکن هستند. بازنگری سیاست ساخت پارکینگ نقطه روشنی برای شروع است.