

# 停车改革促进老城复兴 ——以美国帕萨迪纳市为例

王学勇<sup>1</sup>, 袁 泉<sup>2</sup>, 刘志明<sup>1</sup>, 邵 勇<sup>1</sup>

(1.天津市渤海城市规划设计研究院, 天津 300451; 2.同济大学, 上海 200092)

**摘要:** 美国加利福尼亚州帕萨迪纳市的帕萨迪纳老城经历了“建立、繁荣、衰败、复兴”这样一个典型的美国城市中心的发展过程。停车政策是造成老城衰败和复兴的重要因素之一。基于对帕萨迪纳老城发展历史的概述, 总结老城停车改革措施: 1)在路外配建停车政策方面采取降低配建下限标准、实施分区停车信用项目、在TOD区域折减配建标准、修改配建下限标准为上限标准; 2)在路外公共停车方面政府投资建设市政公共停车设施、鼓励私人停车设施公用; 3)在路内停车方面进行收费并将收入用于改善本地公共服务。进一步分析老城停车改革措施在停车位供给总量、利用率、财务收支和地区经济等方面发挥的作用。建议对于早于小汽车使用而建成的老城地区, 取消停车配建下限标准, 鼓励停车设施公用化、市场化, 采取多维度思考老城停车问题, 促进老城繁荣兴旺。

**关键词:** 停车改革; 老城复兴; 公用停车; 停车配建下限标准; 帕萨迪纳老城

**Parking Reform Revitalized the Old Downtown: A Case Study of Pasadena in the U.S.**

Wang Xueyong<sup>1</sup>, Yuan Quan<sup>2</sup>, Liu Zhiming<sup>1</sup>, Shao Yong<sup>1</sup>

(1.Tianjin Bohai Urban Planning & Design Institute, Tianjin 300451, China; 2.Tongji University, Shanghai 200092, China)

**Abstract:** Old Pasadena, a town located in California, United States followed a typical pattern of downtown development trajectory: birth, growth, decline and revival, which has indicated parking policies are the major factors that contribute to both the decline and revival. By reviewing the historical background of Pasadena, this paper summarizes the measures the city adopted in its parking reform. In the reform, 1) the government reduces the off-street parking requirements, implement the zoning parking credit program, discount the requirements in Transit-Oriented Development districts, and shift the minimum requirements to maximum ones; 2) To better manage the off-street public parking, the city should invest to build the municipal public garages and encourage sharing private parking facilities to serve the public; 3) Charge for the on-street parking and then fund the public service. The paper analyzes the impacts of the parking reform on parking space supply, parking occupancy, municipal financial sustainability and local economic development. Finally, measures should be taken like removing minimum parking requirements, providing more public parking facilities and considering multiple dimensions to help revitalize old downtowns.

**Keywords:** parking reform; old town revitalization; public parking; minimum parking requirement; Old Pasadena

收稿日期: 2020-02-13

作者简介: 王学勇(1984—), 男, 辽宁朝阳人, 硕士, 高级工程师, 注册城乡规划师, 主要研究方向: 停车规划、城市交通规划、国土空间规划。E-mail: wangxueyong84@126.com

20世纪初期, 小汽车开始进入美国平民家庭。经过百年发展, 美国呈现小汽车高拥有率、高独自驾驶率、高停车供给率等特征。但是, 对于一些建设年代早于小汽车使用的城市中心或老城, 其停车供给一直处于短缺状态, 曾因此导致衰落破败, 并进一步推动了美国城市郊区化蔓延。20世纪80年代开始, 美国努力扭转郊区蔓延、过度依赖

小汽车的城市发展模式, 采取多种政策促进老城复兴。在帕萨迪纳老城(Old Pasadena)的复兴案例中, 停车政策发挥了重要作用。

## 1 帕萨迪纳老城发展概述

### 1.1 老城介绍与现状用地

帕萨迪纳市(City of Pasadena)是美国加

利福尼亚州洛杉矶郡的下辖城市，位于洛杉矶市中心东北部(见图1)。它成立于1886年，面积59.9 km<sup>2</sup>，2018年人口约为14.14万人<sup>[1]</sup>。

帕萨迪纳老城是帕萨迪纳市最初的商业中心，在20世纪20年代城市就已步入繁荣时期。根据“洛杉矶郡估税长网站”的土地信息数据分析<sup>[2]</sup>，用地类型以商业、餐饮地块为主，拥有少量多户住宅；老城75%以上的地块开发于1930年以前，主要为2层建筑，整体容积率约为1.5。本文选择老城的主体部分进行定量分析(见图2)，研究范围东西长约600 m，南北宽250~350 m。

## 1.2 老城的衰落与复兴

20世纪30年代美国进入大萧条时代，市中心商业开始衰退；第二次世界大战之后，美国掀起了郊区化发展高潮，帕萨迪纳老城的商业也向东侧新兴的、建有大量充足停车位的南湖大道(South Lake)地区转移。到20世纪70年代，老城大量建筑空置(见图3a)，留存的业态以当铺、纹身店、色情店为主，成为当地人避之不及的商业贫民窟。

20世纪70年代后期，帕萨迪纳市开始对老城破损严重的旧建筑进行拆除重建。新的现代风格建筑立刻引起了当地市民的强烈反对。1983年，老城被收入《美国国家史迹名录》(National Register of Historic Places)，90%的建筑被保护下来<sup>[3]</sup>，城市发展方向转变为保护历史建筑、改善公共环境。老城对城市安全、卫生环境、街道景观、公园、建筑、街巷、照明等进行多方面的提升，从而迅速复兴，重新成为南加州地区最繁华的市中心之一(见图3b)。

## 2 配建停车政策改革

1923年，俄亥俄州哥伦布市在区划法中为多户住宅用地设置停车配建下限标准。从那时开始，停车配建下限标准逐渐成为一种普遍的城市管理规定<sup>[5]</sup>。尽管帕萨迪纳市也实施下限标准，但是在老城地区进行了重要的停车政策改革。

### 2.1 降低下限配建标准以缓解其对老城发展的束缚

帕萨迪纳老城初步形成于小汽车出现之前，因此出现了停车位短缺问题。老城希望通过设置停车配建下限标准增加停车供给。

但是，当老城的原有建筑想要改变用途时，会因为难以满足下限标准而受到阻碍。例如

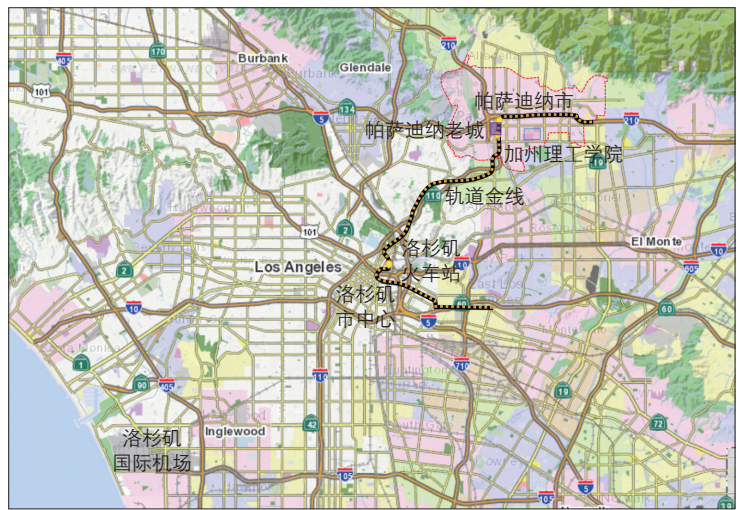


图1 帕萨迪纳老城区位  
Fig.1 Location of Old Pasadena



图2 帕萨迪纳老城现状业态与研究范围  
Fig.2 Old Pasadena status analysis and study scope

资料来源：<https://www.oldpasadena.org/assets/Uploads/2019JUN-OldPasadena-Walking-Map.pdf>。

一家当铺想要改为餐馆时，餐饮的停车配建下限标准为每1 000平方英尺建筑面积20个停车位(约21.5个停车位·100 m<sup>2</sup>)<sup>[6]</sup>，停车供给成本过高导致改造项目在经济上不可行。在意识到下限标准未能促进经济增长反而变成障碍后，市政府降低了下限标准指标，例如餐饮类下限标准已经从每1 000平方英尺20个停车位下降为10个停车位(约10.8个停车位·100 m<sup>2</sup>)<sup>[7]</sup>。

## 2.2 公共停车位替代配建停车位的“分区停车信用项目”

即使降低停车配建下限标准，老城内传统的混合、狭小用地仍难以满足在场地内配建停车位的要求。因此，老城建设了公共停车楼，并以此为基础，在1986年实施“分区停车信用项目”(Zoning Parking Credit Program)，允许开发商购买停车信用额度来



a 复兴前



b 复兴后

图3 帕萨迪纳老城复兴前后科罗拉多大道上建筑对比

Fig.3 Buildings along Colorado Boulevard in Old Pasadena before and after revitalization

资料来源：文献[4]。

代替场地内部的配建停车位。现行的《市政法规》(Pasadena Municipal Code)中规定，“在历史核心区内参与分区停车信用项目的停车设施，如果其停车位总量超过100个停车位，可以提供不超过150%的区划停车信用额度”<sup>[9]</sup>，即1个公共停车位可代替1.5个配建停车位。2010年一个停车信用额度的费用为150美元·个<sup>-1</sup>·a<sup>-1</sup>(约合人民币1 024元·个<sup>-1</sup>·a<sup>-1</sup>)<sup>[8]</sup>。

## 2.3 TOD区域的配建标准折减与上限要求

2004年，帕萨迪纳市编制了《中心区专项规划：全区交通概念规划》(Central District Specific Plan: District-Wide Mobility Concept)，提出对老城所在的核心区实施配建上限管理<sup>[7]</sup>。帕萨迪纳市的《市政法规》将轨道交通车站1/4英里半径内区域划定为TOD区域，对其中项目实施停车配建标准折减，并将下限标准改为上限控制。例如“对于办公用途中的政府办公类项目，可以对现行配建下限指标折减25%，最大可选择35%，折减25%后的值作为配建上限值”；“对于其他非居住用途，折减值为10%，最大可选择20%，折减10%后的值作为配建上限值”<sup>[9]</sup>。

## 3 路外公用停车政策改革

本文用“公用”停车设施来指对外提供停车服务的停车设施，与“专用”停车设施概念相对应。路外公用停车设施包括路外市政公共停车设施和路外私人公用停车设施两类。

### 3.1 建设市政公共停车设施

1985—1987年，帕萨迪纳老城将2处地面公共停车场改建为市政公共停车楼<sup>[8]</sup>。其中“校舍”(School House)停车楼提供902个停车位，德雷斯(De Lacey)停车楼提供516个停车位。1998年，市政府与万豪酒店(Marriott)合作建设了第3座公共停车设施，提供148个地下停车位。

三座市政公共停车设施配合实施“分区停车信用项目”，可以提供150%的停车位信用额度，即可以代替783个配建停车位。值得注意的是，此时公共停车设施不只是增加停车供给，更成为一种交通需求管理方式。它将专用的、分散的场地内配建停车位，改

变为公用的、集中的公共停车位，提高了停车位利用率，减少了停车位供给总量。

三座市政公共停车设施还实现“停车+步行”功能<sup>[10]</sup>，提高了整个老城的可达性与可步行性，有助于增加背街小巷的商业活力，形成更广泛的街区活力。市政公共停车楼的价格配合路内停车价格设计，为了吸引开车人到公共停车楼内停放，在前90 min 免费；之后价格为2美元·h<sup>-1</sup>(约合人民币13.6元·h<sup>-1</sup>)。

### 3.2 鼓励私人建设公用停车设施

老城管理部门通过土地许可、公私合建等措施，鼓励私人建设公用停车设施。

1983年，市政府将一个街区内的3块相邻工业用地出让给企业，由其建设公用停车楼，提供704个停车位。政府虽未投入资金，但是在规划审批上允许企业将工厂改建为停车楼。

1998年，在万豪酒店建设配建停车楼时，政府提出利用万豪酒店地下空间进行公私合建立体停车设施的建议。地上停车楼为酒店配建停车位，属于酒店访客使用(图4右侧入口)；地下停车库属于市政公共停车位(图4左侧入口)。地下市政公共停车库的建设费用由政府通过专项资金支付，并通过万豪酒店招标时有、无地下车库的中标价之差来确定。

### 3.3 鼓励私人停车设施公用

市政府与企业协商将专用停车场向公众开放，企业通过征收停车费盈利。例如，研究范围西北部为一大型办公用地，其2栋办公停车楼能够提供381个停车位(见图2左上2处停车场)，原停车位利用率不高。市政府积极与企业协商，最终实现企业专用停车设施对外公开经营，企业、访客、政府、商户实现了多赢。

## 4 路内停车改革

### 4.1 传统的路内停车管理方法

美国城市的市中心很早就出现路内停车秩序混乱的现象，因此早在1914年印第安纳波利斯市就颁布了路内停车管理规则，禁止特定时段在某些道路上停车<sup>[11]</sup>。1935年，俄克拉荷马市发明并安装了路内停车咪表进行收费，其他城市也开始效仿。但是很多城

市排斥安装停车咪表，一方面由于机械式咪表本身存在诸多不便，另一方面是因为市民看不到停车收费的作用，商家担心收费会将顾客驱赶到郊区免费停车的新型商业中心。帕萨迪纳老城长期以来实施路内停车时长限制政策，路内停车时长不能超过2 h，但是不收取停车费用。

### 4.2 路内停车收费用于本地公共服务

帕萨迪纳老城民众反对路内停车收费，直到政府实施“用之于民”(Return to Source)政策，保证将收入用于改善本地公共服务。唐纳德·舒普将此政策总结为“停车受益区”(Parking Benefit District)政策，即停车收入返还给征收地区用于改善公共服

表1 帕萨迪纳老城主要停车设施价格

Tab.1 Prices of major parking facilities in Old Pasadena

名称或位置	停车位/个	单位价格	单次停车最高费用/美元	类别
路内停车位	690	1.5 美元·h <sup>-1</sup>		路内公共
SchoolHouse	901	前90 min 免费, 之后2美元·h <sup>-1</sup>	8 (5:00—22:00)	路外公共
De Lacey	516	前90 min 免费, 之后2美元·h <sup>-1</sup>	8 (5:00—22:00)	路外公共
One Colorado	704	1 美元·20 min <sup>-1</sup>	8 (5:00—22:00)	路外私营
48 N Raymond Ave Garage	260	3 美元·20 min <sup>-1</sup>		路外私营
12 W Colorado Blvd Parking	10		12	代客泊车

资料来源：PakeMe 停车信息网站(<https://www.parkme.com/map?filter=daily#old%20pasadena>)。



图4 万豪酒店停车楼与市政公共停车库合建

Fig.4 Marriott garages combined with public garages

务，并称帕萨迪纳老城是全美第一个“停车受益区”<sup>[12]</sup>。从1993年开始，老城陆续设置了690个路内停车咪表，最初价格设定为1美元·h<sup>-1</sup>(约合人民币6.8元·h<sup>-1</sup>)；在2010年，咪表价格调整为核心区1.25美元·h<sup>-1</sup>(约合人民币8.5元·h<sup>-1</sup>)，外围地区0.75美元·h<sup>-1</sup>(约合人民币5.1元·h<sup>-1</sup>)<sup>[13]</sup>。停车收入用于投资老城公共设施改善，包括安全、清洁、照明以及街道景观与街巷改善项目(见图5)。

## 5 停车改革效果分析

帕萨迪纳老城的停车政策改革取得了良好的实际效果，促进了老城的振兴。本节通过对研究区域的定量分析说明停车改革措施的效果。

### 5.1 路外停车配建政策改革效果

老城陆续采取的降低下限配建标准、分区停车信用项目、TOD区域配建折减、改下限为上限的措施，解除了原有下限配建标准对历史建筑改变用途的限制，让老城能够根据市场需求做出快速、有利的反应。本文以



图5 停车咪表收入用于改善老城安全、清洁和街巷景观  
Fig.5 Parking revenue is used to improve safety, cleanliness and alley environment

表2 研究范围内不同情境下配建停车位测算  
Tab.2 Parking spaces amount estimation in different scenarios

情景	情景A	情景B	情景C	实际提供
停车位总量/个	5 155	4 056	3 850	2 651
每1 000平方英尺停车位数量/个	3.7	2.9	2.7	1.9
对应情景A的停车位比例/%	100	79	75	51

图2所示研究范围，基于“洛杉矶郡估税长网站”提供的用地性质和建筑面积，进行以下4种情景对比(见表2)：

情景A，假设老城地区不采取任何停车改革政策，而是与帕萨迪纳市其他地区采用同样的停车配建下限标准，计算结果为至少需要配建5 155个停车位。情景A代表下限标准给老城带来的改造阻碍。

情景B，采用《市政法规》中的“TOD区域配建折减”，对办公类停车配建标准最大折减35%，对非居住类其他用途最大折减20%，计算结果为需要配建4 056个停车位。情景B代表了折减措施对老城停车问题的缓解作用。

情景C，根据《市政法规》中“分区停车信用项目”政策，将现状路外停车场中超过100个停车位的停车场信用额度乘以150%，计算得到3 850个停车信用额度。情景C反映了公用停车相对专用停车发挥的效用。

研究范围内实际提供2 651个停车位，仅为情景A全市通用配建下限标准所要求数量的一半，这表明老城停车改革政策大大降低了停车供给总量。

### 5.2 停车位利用率

老城的停车改革降低了停车配建总量，需要用实际停车位利用率数据来检验运行效果。本文采用ParkMe停车信息网(<http://www.parkme.com>)2019年12月19—26日圣诞节期间一周的停车位利用率数据进行分析。在一年最繁忙的一周中，路外公共停车设施的最高利用率为74%，最低利用率为52%，说明改革后的路外停车位总量通常可以满足停车需求(见表3)。

### 5.3 财务分析和经济作用

帕萨迪纳老城在路内合计安装了690个停车咪表。根据财务收入情况分析，扣除运营成本和投资成本，2001年的净收入为114.25万美元(约合人民币780万元)<sup>[9]</sup>；2012年的净收入为119.83万美元(约合人民币818万元)<sup>[13]</sup>，每个停车位的净收入为1 737美元·个<sup>-1</sup>(约合人民币1.19万元·个<sup>-1</sup>)。可见，路内停车收费每年为帕萨迪纳老城提供了稳定的公共收入。

2001年，路外市政公共停车设施总收入为493万美元(约合人民币3 365万元)，净收

入为9.1万美元(约合人民币62万元)<sup>[6]</sup>。路外市政公共停车设施前90 min免费, 后续时间收费价格也低于私人公用停车设施; 同时其收入主要被用来偿还资本债务。这表明市政公共停车楼还有增加净收入的巨大潜力。

帕萨迪纳老城的停车改革促进了老城经济快速复苏, 老城销售税收入在1988年时落后于周围商业区, 但在2012年时已经反超成为最高的区域<sup>[13]</sup>。

#### 5.4 对历史保护与城市更新发挥积极作用

帕萨迪纳老城没有为了满足日益高涨的停车需求而对历史建筑进行拆除重建, 避免了像美国很多市中心那样犯错。老城90%以上的建筑纳入《美国国家史迹名录》, 为当地保存了极其宝贵的历史资源, 也为老城复兴提供了可持续的发展动力。

原有的地面停车场改建为立体停车楼, 并十分注重临街面设计。将停车楼首层临街空间进行商业开发, 用于零售、餐饮和办公用途(见图6)。停车楼的车辆出入口避免设置在主要街道上, 避免干扰主街的步行连续性; 人行出入口与街巷、人行道进行良好衔接, 方便实现“停车+步行”模式。

停车改革不仅调节了停车供需关系, 更重要的是通过停车收入资助公共服务, 使得老城的公共安全、卫生和街巷景观得到极大改善。老城增加了额外的安保力量和监控、照明措施, 提升了背街小巷以及夜间的安全性。老城每天维持清洁卫生, 并定期采用高压水枪对建筑立面进行清洗。良好的安全和卫生环境被当地官员认为是老城更新的关键要素。

帕萨迪纳老城在1995年获得了第一届“伟大的美国主街奖”(Great National Main Street Award)<sup>[10]</sup>, 并获得了地方政府和学术界的高度认可, 成为美国城市中心更新的典型案例。

#### 5.5 帕萨迪纳老城停车改革的启示

停车政策改革从多方面助推了帕萨迪纳老城的复兴, 也为世界上其他大量早于小汽车出现而建设的老城提供了可以借鉴的停车发展经验。

1) 取消老城区的停车配建下限标准。

强行要求老城区设置停车配建下限标准, 给城市更新带来巨大成本阻力, 也破坏了原有城市形态和交通体系。帕萨迪纳老城

最终取消了停车配建下限标准并改为上限。中国城市建设历史悠久, 小汽车却是在1984年才重新允许私人购买。因此老城区均以公共交通、非机动车交通和步行交通为基础构建的。中国城市的老城区应该坚持“公交优先”政策, 根据“15分钟生活圈”原则进行老城改善和治理。目前, 北京、上海、广州、深圳等少数重要城市的核心区都取消了配建下限标准而改为上限<sup>[5]</sup>, 这一政策应该在所有老城地区进行全面推广。

2) 鼓励停车设施公用化、市场化。

帕萨迪纳老城增加了公用停车位总量, 大大减少了配建停车位总量。中国城市的停车政策与世界其他国家相比, 更强调建设路外市政公共停车场<sup>[14]</sup>, 也更符合未来共享交通的发展趋势。此外, 应促进私人专用停车设施对外公用, 通过共享停车政策促使多方共赢。需要让停车设施业主更容易获得市场

表3 主要路外公共停车设施停车位利用率峰值

Tab.3 Peak occupancy of the major off-street public parking facilities

名称或位置	停车位数量/个	利用率低值/%	利用率高值/%
School House	901	55	74
De Lacey	516	52	67
Marriott	148	53	69
One Colorado	704	55	73
LAZ Parking East	158	56	70
LAZ Parking West	223	58	70
180 N Fair Oaks Ave	112	57	68



图6 公共停车楼De Lacey首层设为餐馆

Fig.6 The first floor of De Lacey garage is set as a restaurant

资料来源: 文献[10]。

经营权,并建立健康的停车市场,由市场来决定是否建设、在何处建设停车设施,并由市场供需关系确定停车价格,从而提高业主参与公用停车建设的积极性。

### 3) 多维度应对老城停车问题。

帕萨迪纳老城并未一味采用停车配建下限标准来满足停车需求。它注重保护历史建筑,降低公共交通发达区域的停车配建要求,提高步行交通舒适度,改善安全、清洁、照明等公共服务,从而让老城保存了独特的历史价值,吸引了更多客流,促进了社区经济发展。老城的停车收入被用于改善本地公共服务,并投资公共交通、步行等小汽车替代方式,形成了良好的正向循环。对于中国城市老城地区的停车问题,应该避免单纯增加停车供给,而应该从历史保护、安全、清洁、卫生、美观等多维度来思考,对小汽车停车进行市场化定价,并利用停车收入来资助多维度的改善措施。

## 6 结语

帕萨迪纳老城的停车改革措施在老城复兴中发挥了重要的作用。在路外停车配建方面,通过降低配建下限标准、实施分区停车信用项目、在TOD区域折减配建标准、修改配建下限标准为上限标准等措施,解除了下限标准对老城发展的束缚;在公用停车方面,老城既投资建设市政公共停车设施,又采用公私合作方式建设公用停车,并积极协商私人停车设施对外开放经营,来降低配建停车总量和增加公用停车总量;在路内停车方面,老城通过将停车收入返还用于本地公共服务改善的方式,来获得民众对停车收费的支持,既改善了交通秩序,又促进了城市环境提升。老城通过价格协调,使得市政公共停车设施与路内停车设施收费互相配合;通过分区停车信用项目,使得市政公共停车设施与配建停车位互相协调。帕萨迪纳老城的停车政策改革,为其他早于小汽车出现而存在的诸多老城,提供了经受过实践检验的停车发展经验。

参考文献:

References:

[1] Wikipedia. Pasadena, California[EB/OL]. 2018 [2019-12-30]. [https://en.wikipedia.org/wiki/Pasadena,\\_California](https://en.wikipedia.org/wiki/Pasadena,_California).

- [2] Los Angeles County Assessor. Los Angeles County Assessor Portal[DB/OL]. 2017[2019-12-30]. <https://portal.assessor.lacounty.gov/mapsearch?c=-118.15078834784336,34.14498523554045,16>.
- [3] Old Pasadena. History of Old Pasadena[EB/OL]. 2018[2019-12-30]. <https://www.oldpasadena.org/about/history-of-old-pasadena/>.
- [4] Vinayak Bharne. The Transformation of Old Pasadena[N]. My Livable City, 2018-10-12.
- [5] 王学勇,周岩,邵勇,刘志明.美国停车配建标准政策的分析与借鉴[C]//中国城市规划学会城市交通规划学术委员会.创新驱动与智慧发展:2018年中国城市交通规划年会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2018.
- [6] Shoup D. The High Cost of Free Parking[M]. New York: Planners Press, 2005.
- [7] Planning and Community Development Department, City of Pasadena. Central District Specific Plan: District-Wide Mobility Concept [R]. Pasadena: Planning and Community Development Department, 2004.
- [8] Mark Y, Charles K. Parking Management and Pricing in the United States[R]. Pasadena: Pasadena Department of Transportation, 2011.
- [9] City of Pasadena. Pasadena Municipal Code [R/OL]. 2019[2019-12-30]. [https://library.municode.com/ca/pasadena/codes/code\\_of\\_ordinances?nodeId=TIT17\\_ZONING\\_CODE\\_ART4SIPLGEDEST\\_CH17.46PALO\\_17.46.030-ZOCRPAAPR](https://library.municode.com/ca/pasadena/codes/code_of_ordinances?nodeId=TIT17_ZONING_CODE_ART4SIPLGEDEST_CH17.46PALO_17.46.030-ZOCRPAAPR).
- [10] Rood M. "Parking Once" in Old Pasadena [R]. Pasadena: URBAN Reinventions, 2006.
- [11] Segrave K. Parking Cars in America, 1910-1945: A History[M]. Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, Inc., Publishers. 2012: 5-6.
- [12] 王学勇,刘志明,周岩,等.美国停车受益区解析与借鉴[J].城市交通,2018,16(6):75-82+25.  
Wang Xueyong, Liu Zhiming, Zhou Yan, et al. Parking Benefit District Strategy in the U.S. [J]. Urban Transport of China, 2018, 16(6): 75-82+25.
- [13] Shoup D. Parking and the City[M]. New York: Routledge, 2018.
- [14] Barter P A. Parking Policy in Asian Cities [R]. Singapore: Lee Kuan Yew School of Public Policy National University of Singapore, 2010.