

WE OAKLAND

Bản tin bán niên báo cáo tiến độ thực hiện Kế Hoạch Xe Đạp (Bicycle Plan) Oakland của Sở Giao Thông Thành Phố Oakland

Phiên bản thứ 27 Mùa Hè 2020 | Số Lưu Hành 4,2755 | www.oaklandbikes.info



Vào Tháng Tư, OakDOT đã khởi động Chương trình Các Tuyến Phố Đi Chậm (Slow Streets Program) để giảm bớt tình trạng quá đông đúc tại các công viên và trên các đường mòn. Đến cuối Tháng Sáu, thành phố đã đóng cửa hơn 20 dặm đường phố trong khu dân cư để không cho xe chạy qua. Chương trình đã tạo ra những tuyến phố ít xe cá nhân để mọi người đạp xe và đi bộ ngoài trời trong khi vẫn duy trì một khoảng cách an toàn. Vào Tháng Năm, OakDOT đã mở rộng Chương trình Các Tuyến Phố Đi Chậm thành Các Tuyến Phố Đi Chậm—Các Địa điểm Thiết yếu với trọng tâm bổ sung là cải thiện an toàn giao thông ngay lập tức tại các địa điểm cung cấp dịch vụ thiết yếu bao gồm các cửa hàng tạp hóa, phòng khám y tế và các điểm phân phát thực phẩm tại các cộng đồng người da màu có thu nhập thấp. Trong khi Các Tuyến Phố Đi Chậm đầu tiên xuất hiện từ các tuyến đường dành cho xe đạp trong khu dân cư được xác định trong Kế hoạch Xe đạp của Oakland, Chương trình có tầm nhìn mang tính bao hàm nhưng mở rộng hơn chứ không chỉ gồm các tuyến đường dành cho xe đạp - tầm nhìn về việc phát triển các phố dân cư thành các địa điểm dành cho mọi người. Tìm hiểu thêm tại www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets.

Dự án Xử lý Nước mưa ở San Pablo

Một dự án mẫu do San Francisco Estuary Partnership quản lý đã thiết lập một dự án bổ sung đường phố xanh trên San Pablo Ave giữa 16th và 17th St. Các làn đường dành cho xe đạp là yếu tố tối thiểu trong đó. Cảnh quan với cây cối chịu hạn và một khu vườn thoát nước mưa để lọc nước mưa đã được lắp đặt, giúp Thành phố đáp ứng các điều khoản của giấy phép từ Ban Kiểm soát Chất lượng Nước Khu vực yêu cầu các thành phố thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng xử lý nước mưa xanh để xử lý dòng chảy. Sáu thành phố khác đang tham gia vào Dự án Đường Phố Xanh của San Pablo Spine (Emeryville, Berkeley, Albany, El Cerrito, San Pablo và Richmond). Khu vực này cũng có bãi đậu xe lùi đuôi vào trước cố định đầu tiên của Oakland.

90th Ave Scrapper Bikeway

Bức bích họa trang trí dọc theo 90th Ave Scrapper Bikeway cơ bản đã được hoàn thành. Dải phân cách màu cam sáng với họa tiết bánh xe đạp tiếp nối việc lát đá và tái cấu trúc năm 2019 trên đoạn đường 90th Ave từ International Blvd đến Bancroft Ave. Phối hợp với Original Scrapper Bike Team, OakDOT thực hiện dự án này nhằm cải thiện an toàn giao thông khu phố và tôn vinh văn hóa đạp xe của Đông Oakland. Để tìm hiểu thêm, vui lòng truy cập www.oaklandca.gov/projects/90th-ave-repaving-redesign.

Khả năng Thích ứng của BPAC trong Dịch COVID-19

Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Khách Bộ Hành (BPAC) của Oakland đã phải tạm ngừng hoạt động từ Tháng Ba đến Tháng Năm do COVID-19 và tiếp tục thực hiện các cuộc họp lại vào Tháng Sáu thông qua việc họp từ xa/video. Các ủy ban của BPAC đã hoạt động tích cực trong suốt thời gian đó. Để biết thêm thông tin

về BPAC bao gồm cách truy cập cuộc họp tiếp theo, hãy ghé thăm

www.oaklandca.gov/resources/bicyclist-and-pedestrian-advisory-commission-bpac-committees-and-liaisons.

Các Ủy viên Mới Nộp đơn Ứng tuyển trước ngày 9 Tháng Chín

Thành phố đang tiếp nhận các đơn ứng tuyển vào ba vị trí trong Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Khách Bộ Hành (BPAC) cho nhiệm kỳ ba năm bắt đầu từ Tháng Giêng, 2021. Vai trò của BPAC là tư vấn cho Hội đồng Thành phố về các chương trình và dự án liên quan đến việc đi bộ và đạp xe ở Oakland. Nếu quý vị muốn nộp đơn ứng tuyển, vui lòng xem www.oaklandca.gov/services/become-a-bpac-commissioner. Hạn nộp đơn là trước 5 pm Thứ Tư, ngày 9 Tháng Chín, 2020.

Lưu ý của Biên tập

Ấn bản lần thứ 27 này của bản tin "We [bike] Oakland" cho thấy nhân viên xe đạp của OakDOT đang trú ẩn tại chỗ rất biết ơn khi có việc làm, họ đang nỗ lực đáp ứng các nhu cầu cộng đồng do hậu quả của đại dịch COVID-19, và giống như phần còn lại của quốc gia, họ cũng choáng váng với vụ giết người khủng khiếp với nạn nhân là George Floyd. Một số lượng đáng kinh ngạc các "dự án thông thường" đã hoàn thành vào mùa xuân này, nhưng thật khó để biết công việc thông thường có ý nghĩa như thế nào trong những khoảng thời gian vô cùng bất thường. Giữ an toàn. Đạp xe. Chăm sóc gia đình, bạn bè, hàng xóm của quý vị và những người dân Oakland.

Dự án được Tài trợ Bởi Trái phiếu Vận tải.

Từ giữa Tháng Giêng đến Tháng Sáu, 2020, các tuyến đường dành cho xe đạp dài 12.7 dặm được xây dựng mới và/hoặc cải thiện bởi một chương trình lát đá của Oakland, gần gấp ba lần số dặm được xây dựng trong sáu tháng trước. Các tuyến đường này bao gồm 5.5 dặm tuyến đường mới dành cho xe đạp trong khu phố trên Plymouth St, 79th Ave đến 104th Ave (với các vòng xuyên vẫn đang xây dựng), Church St, Flora St đến Bancroft Ave, và Lowell St, Adeline đến Market St. Một tuyến đường điều chỉnh làn trên Jefferson St, 6th đến 19th Sts, loại bỏ một trong bốn làn đường đi lại và thiết kế làn đường dành cho xe đạp để làm giảm tải giao thông và giúp người đi bộ băng qua con đường rộng này tại trung tâm thành phố. Các làn đường dành cho xe đạp hiện có trên Bancroft Ave, 98th Ave đến rìa San Leandro, và trên 14th St, Wood St đến Mandela Pkwy, đã được nâng cấp và khoảng cách đi đến Mandela Pkwy đã được xóa bỏ dẫn đến các làn đường dành cho xe đạp chạy liên tục trên 14th St từ Wood St đến Castro St. Trên 51st St giữa Telegraph Ave và Broadway, các làn đường dành cho xe đạp đã được thiết kế bằng cách thu hẹp làn đường đi lại của tuyến phố. Trên Lake Park Ave, các làn đường dành cho xe đạp lên dốc và làn đường đi chung xuống dốc đã được xây dựng, liên kết các làn đường dành cho xe đạp trên MacArthur Blvd với quận Grand Lake qua cầu vượt I-580 và Wesley Wy. Tất cả các dự án này (và những dự án khác) được tài trợ bởi Dự luật KK, trái phiếu cơ sở hạ tầng được các cử tri Oakland thông qua vào năm 2018.

BRT Bikeways

Trong Tháng Năm, các vạch kẻ cuối cùng đánh dấu trên 6 dặm làn đường dành cho xe đạp (chủ yếu là làn đường xe đạp) đã được thiết lập như một phần của dự án Xe Buýt Tốc Hành (BRT) của AC Transit. Các tuyến đường dành cho xe đạp mới đã được xây dựng trên International Blvd (54th đến 85th Aves), E 12th St (2nd đến 14th Aves), và trên 14th Ave (E 8th St đến International Blvd). Dự án đã thu hẹp một khoảng trống lớn trong mạng lưới đường dành cho xe đạp trên E 12th St theo hướng đông tại 14 Ave bằng cách thiết kế các làn

đường dành cho xe đạp liên tục, thay thế việc nhập làn đặc biệt tồi tệ trước đây. Một đoạn ngắn các làn đường dành riêng cho xe đạp cũng đã được thiết kế trên San Pablo Ave, giữa 23rd St và Martin Luther King Jr Way, để tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động chuyển tuyến xe buýt liên quan.

Dự án BRT là kết quả của hai thập kỷ phối hợp làm việc của AC Transit với các Thành phố Oakland và San Leandro. AC Transit làm việc với nhiều khu vực khác nhau để đưa vào các làn đường dành cho xe đạp khi có thể ở phần đường bên phải của tuyến đường. Nếu nhìn vào bản đồ, quý vị sẽ thấy rằng mạng lưới đường phố của Oakland thiếu các tuyến phố song song liên tục ở nhiều khu vực. Các tuyến phố chính như International Blvd và MacArthur Blvd là những tuyến phố duy nhất và xe buýt, ô tô và người đi xe đạp phải sử dụng chúng hoặc phải đi theo một tuyến đường gián tiếp, có nhiều ngã rẽ trên các tuyến phố địa phương.

“Bicycling Briefly”

Đọc về Xtracycle!

OakDOT đã mua hai chiếc Xtracycles để hỗ trợ các chương trình Thư viện Xe đạp của Thư viện Công cộng Oakland. Những chiếc xe đạp chở hàng chắc chắn này đã được giao vào Tháng Sáu. Chương trình xe đạp mà qua đó những chiếc xe này đã được mua đang bị tạm dừng do các hạn chế về an toàn tại nơi làm việc vì COVID-19. Tuy nhiên, nhân viên thư viện đã đưa những chiếc xe này vào sử dụng để phân phát thực phẩm ở Đông Oakland tại 81st Avenue Library và để phân phát các bữa ăn dư thừa cho những người vô gia cư.

Tuyên dương và trao Giải thưởng

Vào Tháng Tư, Let’s Bike Oakland, kế hoạch xe đạp năm 2019 của Oakland, đã được Hiệp hội Hoạch định Hoa Kỳ (APA) Trao giải Bạc cho Biện pháp Thực hành Tốt nhất. Trong hơn 50 năm, chương trình giải thưởng quốc gia của APA đã công nhận những nỗ lực trong việc hoạch định sáng tạo và xuất sắc và những cá nhân tạo ra các cộng đồng mạnh mẽ hơn, an toàn hơn và công bằng hơn. Xin gửi lời khen ngợi tới các thành viên nhóm OakDOT đã làm việc chăm chỉ trong kế hoạch, đặc biệt là Lily Brown và Manuel Corona, tư vấn viên chính của dự án, Alta Planning & Design, cùng với nhiều người và các nhóm đã đóng góp vào quá trình hoạch định, bao gồm East Oakland Collective, Outdoor Afro, Bike4Life, Cycles of Change, và Scaper Bike Team. Tìm hiểu thêm tại www.planning.org/awards/2020/achievement/lets-bike-oakland.

Ngày Đạp Xe Đi Làm Bị Tạm Hoãn

Ngày Đạp Xe Đi Làm làm thường niên lần thứ 27 liên tiếp của Oakland diễn ra vào Tháng Năm đã bị gián đoạn bởi đại dịch COVID-19. (Một sự kiện thay thế để khuyến khích và trao giải thưởng cho việc đạp xe để đi lại và giải trí hàng ngày, “Ngày Đạp xe Đến Mọi nơi”, được lên kế hoạch vào ngày 24 Tháng Chín.) Khi những hậu quả của đại dịch ảnh hưởng đến văn hóa của chúng ta, BTWD (Bike to Work Day) sẽ ra sao? Đạp xe đi làm trong kỷ nguyên của bệnh truyền nhiễm có ý nghĩa gì? Tuy nhiên, theo hầu hết các nguồn, số lượng người đạp xe đã tăng lên. Ngày Đạp xe Đến Mọi nơi dường như diễn ra hàng ngày!

Mô tả Nhanh về Di chuyển Chung

Vào Tháng Sáu, nhân viên từ Ban Đạp xe và Di chuyển của OakDOT đã công bố một báo cáo ghi nhận năm 2019 là một năm kỷ lục khác về phương tiện di chuyển chung ở Oakland. Các chương trình đi chung xe hơi, đi chung xe đạp và đi chung E-scooter vẫn phổ biến, với tổng số lượng hành khách tăng 57% lên 2.1 triệu chuyến đi. Các chuyến đi này kéo dài tổng 4.6 triệu dặm, tăng 35% so với năm 2018. Đây là xu hướng tích cực và dự kiến sẽ không tiếp tục xảy ra vào năm 2020 do những thách thức mà COVID-19 đặt ra. Xem báo cáo tại medium.com/oakdot/the-year-in-review-2019-oakdot-shared-mobility-snapshot-64f519aeeb60.

Các Điểm Đỗ Xe Đạp Tăng Trưởng Chậm

Do COVID-19, chỉ có 58 điểm đỗ xe đạp mới được Thành phố lắp đặt từ Tháng Giêng đến Tháng Sáu, 2020. Những điểm đỗ này được tài trợ bởi Quỹ Giao Thông vì Không Khí Sạch (Transportation Fund for Clean Air) từ DOT20209 VI

Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda. 52 điểm đỗ khác được lắp đặt như một phần của các dự án phát triển (bao gồm Brooklyn Basin, ảnh trái) với tổng số 110 điểm đỗ xe đạp mới. (Đây là số điểm đỗ xe đạp mới ít nhất được lắp đặt trong thời gian sáu tháng kể từ ít nhất là năm 2007.) Một tình nguyện viên của Thành phố đã xem xét các giá đỡ cũ đã được lắp đặt bằng cách sử dụng bản đồ của Google và tìm thấy khoảng 50 địa điểm nơi các giá đỡ đã lắp đặt được gỡ bỏ, một số đã được lắp đặt cách đây hơn 20 năm. (Những địa điểm này đã được thêm vào danh sách các địa điểm cần kiểm tra để lắp giá để xe đạp mới của Thành phố.) Hiện có 10,920 điểm đỗ xe đạp được ghi nhận ở Oakland, nhiều hơn 4 điểm so với báo cáo vào cuối năm 2019. Yêu cầu giá để xe đạp tại oaklandbikes.info/bikerack.

Better Neighborhoods, Same Neighbors

Vào Tháng Sáu, Thành phố đã được trao một khoản tài trợ nhiều năm trị giá 28.2 triệu đô la từ Hội đồng Tăng trưởng Chiến lược California để tài trợ cho đề xuất “Better Neighborhoods, Same Neighbors” của Oakland, một chương trình hợp tác giữa Thành phố Oakland, nhiều tổ chức cộng đồng và các cư dân địa phương. Trong số năm dự án được tài trợ trên một khu vực rộng năm dặm vuông ở sâu trong khu vực Đông Oakland, hai dự án sẽ cung cấp các sáng kiến quan trọng về kế hoạch xe đạp: đường mòn San Leandro Creek dài 1.2 dặm (hợp tác với Thành phố San Leandro, được thực hiện từ năm 2014) và xây dựng The Shed, một cơ sở dạy đạp xe và tổ chức sự kiện cộng đồng tại Thư viện Chi Nhánh Martin Luther King Jr. Một phần quỹ tài trợ sẽ được chuyển trực tiếp cho Scrapper Bike Team để hỗ trợ việc việc đạp xe an toàn, sửa chữa và dạy các lớp sau giờ học. Để biết thêm thông tin, hãy xem thông cáo báo chí tại tinyurl.com/oakbssn.

Quỹ Nhà ở Giá cả Phải chăng và Cộng đồng Bền vững Tài trợ cho Đường dành cho Xe đạp

Thành phố Oakland đã thành công với cả hai đơn xin tài trợ của mình cho Chương trình Nhà ở Giá cả phải chăng và Cộng đồng Bền vững, kết hợp tài trợ cho các dự án nhà ở giá cả phải chăng với các cải tiến giao thông bền vững. Hai khoản tiền tài trợ dành cho Mandela Station — Phát triển Định hướng Giao thông BART của Tây Oakland sẽ tài trợ cho một dự án giao thông mới (bao gồm các làn đường dành cho xe đạp) tại 18th St (3.26 triệu đô la) và cung cấp thêm tiền tài trợ cho dự án Đón Khoảng cách Fruitvale Alive và Chiếu Sáng cho Người Đi Bộ ở International Blvd (4.55 triệu đô la).

Tưởng nhớ – Joe Fermanian

Joe Fermanian là Kỹ sư thường trú tại Sở Công trình Công cộng Thành phố Oakland, người đã giám sát việc xây dựng nhiều dự án đường dành cho xe đạp bao gồm các làn đường dành cho xe đạp trên Adeline St, Bancroft Ave, Broadway Ter, Clay St, Foothill Blvd, Fruitvale Ave, Havenscourt Blvd, Market St, và Martin Luther King Jr Wy. Chúng tôi gửi lời chia buồn đến gia đình và bạn bè của anh ấy vì sự mất mát của họ. Joe là một đồng nghiệp tuyệt vời có niềm đam mê với dịch vụ công. Anh ấy đã hoàn thành xuất sắc công việc của mình, nỗ lực để làm tốt và yêu thích đạp xe. Nụ cười rạng rỡ và sự vô tư khiến anh ấy luôn tìm được niềm vui khi làm việc.

Xin cảm ơn Joe. Chúng tôi sẽ luôn nhớ đến anh.

CÁC NGUỒN TRỢ GIÚP

Gợi ý Địa Điểm Đặt Giá Để Xe Đạp

- Xem lại các quy định hướng dẫn và gửi yêu cầu cung cấp giá để xe đạp qua mạng trực tuyến hoặc liên lạc với chúng tôi (thông tin liên hệ trong ô địa chỉ bưu tín). Xem www.oaklandbikes.info/bikerack.

Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Khách Bộ Hành (BPAC) của Oakland

- Các buổi họp diễn ra vào ngày thứ Năm của tuần thứ 3 trong tháng và được tổ chức công khai. Tìm hiểu thêm thông tin tại website www.oaklandbikes.info/bpac.

Trung Tâm Liên Lạc Qua Điện Thoại OAK311

• Qua điện thoại: 311 (510-615-5566 bên ngoài Oakland) | trực tuyến: 311.oaklandca.gov | di động: OAK 311 (app).

Vui lòng báo cáo:

thủy tinh trên đường, ổ gà, tấm lưới chắn cống rãnh không an toàn, hoặc các chướng ngại vật khác

4 đèn tín hiệu giao thông bị hư hỏng

4 xe đạp bị bỏ lại, cần đưa ra khỏi giá để xe đạp, các biển báo và/hoặc cột đồng hồ tính giờ

4 bất kỳ vấn đề nào liên quan đến giao thông (sẽ được chuyển cho tổ chức thích hợp)

Chương Trình Xe Đạp & Người Đi Bộ OakDOT

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình
- Jason Cook, Kỹ sư Giao thông
- David Lok, Chuyên Gia Phân Tích Không Gian
- David Pené, Phụ Tá Kỹ Sư
- Noel Pond-Danchik, Điều Phối Viên
- Jennifer Stanley, Điều Phối Viên

Các Nhân Viên Thực Tập của Chương Trình

- Ankitha Doddanari, Pierre Gerard

Các tình nguyện viên

- Peggy Mooney và . . . quý vị? Tìm hiểu thêm tại www.oaklandbikes.info/volunteer.



Các dự án được trình bày trong bản tin này được đài thọ toàn bộ hoặc một phần bởi phần dành cho Oakland trong thuế doanh thu giao thông toàn quận đã được các cử tri phê chuẩn.

Năm phần trăm quỹ Dự Luật B và 8% quỹ Dự Luật BB được dành riêng cho các dự án và chương trình xe đạp/khách bộ hành trên toàn quận. Để tìm hiểu thêm, vui lòng truy cập website www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds.