

WE OAKLAND

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

Ấn bản lần thứ 30, Mùa Đông 2022 | Số lượng phát hành 4,715 | www.oaklandbikes.info



Kế Hoạch Lát Đường 5 Năm Được Thông Qua

Vào Tháng Mười Hai, Hội Đồng Thành Phố đã thông qua kế hoạch ưu tiên lát đường 5 năm (5YP) mới, sẽ chi \$300 triệu để lát 350 dặm đường, bao gồm 145 dặm đường xe đạp hiện có và đề xuất. Các nguồn ngân quỹ hiện có là Dự Luật KK, Trái Phiếu Cơ Sở Hạ Tầng năm 2016 của Oakland, doanh thu từ thuế xăng (Dự Luật Thượng Viện 1), và các khoản tài trợ. Cần có một trái phiếu mới được cử tri chấp thuận như Dự Luật KK để hoàn thành kế hoạch này.

Trước đó vào năm 2021, một cuộc khảo sát tình trạng đường trên toàn thành phố đã được thực hiện. Từ dữ liệu khảo sát, Thành phố biết được rằng kế hoạch lát đường ba năm (3YP) 2019, do Dự luật KK thực hiện, như dự định, đã nhanh chóng cải thiện các tuyến phố của Oakland. Các kết quả quan trọng:

- 28% tuyến phố địa phương hiện ở tình trạng tốt hoặc xuất sắc, tăng từ mức chỉ 16% trong năm 2018.
- Tỷ lệ tuyến phố địa phương trong tình trạng xấu lần đầu tiên giảm trong 10 năm, từ 60% xuống 53%.
- Hiện gần 75% các tuyến phố chính ở tình trạng tốt hoặc xuất sắc, tăng so với mức 62% trong năm 2018.
- Tình trạng đường trung bình của các đường lớn (trên thang điểm từ 1–tồi tệ, đến 100—mới) hiện là 74, tăng từ mức 67 trong năm 2012.

Trong việc lựa chọn các tuyến phố sẽ được lát, Thành Phố đã áp dụng cùng một tiêu chí chung được sử dụng để xây dựng 3YP: phân bổ công bằng các nguồn lực trên toàn thành phố, tình trạng tuyến phố, lịch sử an toàn giao thông, và vị trí gần trường học. Kết quả là, nhiều tuyến phố địa phương (và đường lớn) đã được lựa chọn. Ngoài ra, với kế hoạch này, Thành Phố ưu tiên rõ ràng việc lát các tuyến đường dành cho xe đạp trong khu phố, và gần 50 dặm các tuyến đường dành cho xe đạp trong khu phố hiện có/đề xuất sẽ được lát. Để biết thêm thông tin về 5YP bao gồm bản đồ các tuyến phố, vui lòng truy cập

www.oaklandca.gov/projects/20225YP.

Nhiều Đường Hơn Để Đạp Xe

Hơn 12.5 dặm đường xe đạp đã được lắp đặt từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Hai năm 2021, hơn một nửa thuộc các dự án lát đường. Trong số này, hơn bảy dặm là đường xe đạp mới và hơn bốn dặm là đường xe đạp hiện có được cải tiến, bao gồm các làn xe đạp có dải phân cách mềm nằm trên E 18th St, Park Blvd đến Lakeshore Ave (thay thế cho các lối đi đánh dấu ưu tiên xe đạp được lắp đặt vào năm 2012). Các cải tiến tại chỗ khác nhau đã nâng cấp các làn xe đạp hiện có trên Market St, Shattuck Ave, 16th Ave và E 12th St. Để biết thêm thông tin chi tiết về tất cả các dự án, vui lòng truy cập các trang sau đây và tìm bản đồ và ảnh tại https://cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/WeBikeOakland_Winter2022.pdf.

Kính Gửi Các Cư Dân Oakland,

Chào mừng quý vị đến với ấn bản thứ 30 của bản tin “We Bike Oakland” phát hành hai lần mỗi năm, một cơ hội để nhìn về tương lai và suy ngẫm về mười lăm năm qua. Trong thời gian này, hầu hết các đường xe đạp của Oakland đều được xây dựng thông qua các dự án lát đường, điều này khiến cho Kế Hoạch Lát Đường 5 Năm mới trở thành tin tức quan trọng đối với Kế Hoạch Xe Đạp của Oakland. Vào Tháng Mười Hai, Hội Đồng Thành Phố đã thông qua Kế Hoạch Lát Đường mới này, sẽ lát 145 dặm đường xe đạp hiện có và đề xuất. Nhân viên OakDOT đang cố gắng nắm bắt những cơ hội này để cải tiến thiết kế nhằm hỗ trợ những người đi xe đạp với độ tuổi và khả năng ngày càng tăng. Ví dụ gần đây nhất (khi bản tin này được đăng) là việc lát

đường Telegraph Ave từ 29th St đến W MacArthur Blvd giúp chuyển đổi các làn giao thông thành làn xe đạp có dải phân cách mềm.

Bản tin này có từ năm 2007, năm mà Thành Phố Oakland thông qua Kế Hoạch Xe Đạp thứ hai của mình. Hơn 50 cuộc họp cộng đồng đã tạo ra một danh sách lớn các liên hệ dự án, và bản tin này đã trở thành phương tiện để tiếp tục việc tiếp ngoại cộng đồng sau khi Kế Hoạch được thông qua. Việc tiếp ngoại cộng đồng cho Kế Hoạch Xe Đạp 2019 đã giúp có nhiều liên hệ và các mối quan hệ hơn, và bản tin này hiện có hơn bốn nghìn người đăng ký.

Trong 15 năm đã qua, mạng lưới đường xe đạp đã tăng 85% đồng thời số dặm đường xe đạp được cải tiến tốt hơn (đường, làn đường, đại lộ) đã tăng 200%. Số lượng các bãi để xe đạp đã tăng 250%. Hãy nhìn lại quá khứ để hiểu hướng đi của chúng ta trong tương lai với tất cả ba mươi bản tin có sẵn tại đây (và luôn được xuất bản bằng bốn ngôn ngữ): www.oaklandca.gov/resources/i-bike-oakland-newsletter.

Trân trọng,
Ryan Russo, Giám đốc OakDOT

Đánh Giá Năm của BPAC

Từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Hai, Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Người Đi Bộ (BPAC) của Oakland tiếp tục họp trực tuyến hàng tháng. Vào Tháng Mười Hai, Ủy Viên RB Burnette, Jr đã kết thúc hai nhiệm kỳ của mình và Thị Trưởng Schaaf đã tham dự cuộc họp Tháng Mười Hai để cảm ơn Ủy Viên Burnette vì sáu năm công tác của ông cũng như sự ủng hộ để giúp có được cơ sở hạ tầng và dịch vụ xe đạp tốt hơn cho các cư dân Deep East Oakland.

Cũng trong Tháng Mười Hai, hai ủy viên mới, Alex Frank và Nick Whipps, đã được bổ nhiệm vào các nhiệm kỳ mới bắt đầu từ năm 2022, và Ủy Viên Phoenix Mangum được tái bổ nhiệm để phục vụ một nhiệm kỳ khác. BPAC đã hoàn thành Báo Cáo Thường Niên năm 2021 của mình, trong đó tóm tắt công việc của Ủy Ban trong năm và đưa ra các đề nghị cho Hội Đồng Thành Phố và OakDOT. Các đề nghị từ báo cáo này bao gồm:

- Giảm bạo lực trên các con đường, bao gồm thông qua sự phối hợp tốt hơn giữa OakDOT, Sở Cảnh Sát Oakland, và Văn Phòng Phòng Chống Bạo Lực;
- Tiếp tục cam kết của Thành Phố về cơ sở hạ tầng bảo vệ tốt nhất có thể cho người đi bộ và đi xe đạp;
- Kết nối East Oakland với đường bờ biển; và
- Thuê nhân viên và đảm bảo nguồn tài trợ trong tương lai cho Kế Hoạch Lát Đường 5 năm tới.

Đọc báo cáo tại tinyurl.com/OaklandBPAC2021. Để tìm hiểu thêm về BPAC, hãy truy cập www.oaklandca.gov/boards-commissions/bicyclist-and-pedestrian-advisory-commission. Tất cả mọi người đều được hoan nghênh tham gia các cuộc họp.

Các Làn Xe Đạp Trên Park Blvd, Đoạn Một

Đoạn đầu tiên của tuyến đường điều chỉnh làn+các làn xe đạp có dải phân cách mềm trên Park Blvd, giữa E 18th St và McKinley Ave, đã được lắp đặt vào Tháng Bảy. Kể từ cuối năm 2021, dự án đã bổ sung các phần mở rộng lề đường bê-tông tại các nút giao thông quan trọng, lắp đặt các vạch kẻ đường để quan sát dành cho người đi bộ, và lắp đặt các lối rẽ trái để hỗ trợ việc đi vào các khu phố liền kề. Trên cơ sở phối hợp với AC Transit, các địa điểm dừng xe buýt đã được điều chỉnh để trợ giúp các hoạt động của xe buýt và giảm thiểu xung đột với người đi xe đạp. Đoạn nối phía bắc đến Chatham Rd đang chờ xây dựng do sự chậm trễ trong việc xin giấy phép Caltrans cho công trình của dự án trên Park Blvd phía dưới I-580. Khi hoàn thành, các làn xe đạp có dải phân cách mềm sẽ mở rộng đến MacArthur Blvd và các làn xe đạp phía dưới I-580, mới theo hướng bắc, sẽ được kẻ dải phân cách, và các đảo an toàn cho người đi bộ sẽ được lắp đặt dọc theo hành lang. Để biết thêm thông tin, vui lòng truy cập www.oaklandca.gov/projects/lower-park-blvd-e-18th-st-3rd-ave-complete-streets-project.

Dự Án Cải Thiện An Toàn cho Trường Tiểu Học Franklin

Vào Tháng Mười Hai, năm trong dự án lát đường, các làn xe đạp có dải phân cách mềm đã được lắp đặt trên đường đôi một chiều Foothill Blvd/E 15th St giữa 1st Ave và 14th Ave. Để dành không gian cho các làn xe đạp, đồng thời duy trì bãi đậu xe trên đường trong khu dân cư đông đúc này, một làn đường giao thông đã bị loại bỏ ở mỗi hướng; kết quả là giao lộ một làn sẽ giúp làm chậm tốc độ xe cơ giới. Các đoạn dốc lề đường đã được nâng cấp, các lối qua đường dễ quan sát và phần mở rộng lề đường đã được sơn lại, đồng thời các điểm dừng xe buýt đã được chuyển đến các địa điểm an toàn và thuận tiện hơn. Ngoài việc hoàn thành đề nghị của kế hoạch xe đạp, dự án còn nhằm giải quyết tình trạng E 15th St nằm trong Mạng Lưới Thương Tích Cao Cho Người Đi Bộ (Pedestrian High Injury Network) của Thành Phố: 2% các tuyến phố của Oakland có 36% người đi bộ ở Oakland bị thương. Để biết thêm thông tin, vui lòng truy cập www.oaklandca.gov/projects/franklin-elementary-school-safety-improvement-project.

Làn Xe Đạp Trong Trung Tâm Fruitvale

Vào Tháng Tám, các làn xe đạp đã được lắp đặt trên Fruitvale Ave giữa E 12th St và ngay phía bắc của Foothill Blvd, thay thế cho các làn đường đánh dấu ưu tiên xe đạp được lắp đặt vào năm 2011. Để giành không gian cho các làn xe đạp, một làn giao thông đã bị loại bỏ, cộng với một số bãi đậu xe trên phố đã được dỡ bỏ ở phía bắc Farnam St để cung cấp các lối rẽ tại các giao lộ chính. Các lối qua đường dễ quan sát và đèn nhấp nháy đã được lắp đặt tại các ngã ba để tạo điều kiện thuận lợi cho người đi bộ qua đường. Dự án được tài trợ bởi Chương Trình Cải Thiện An Toàn Đường Cao Tốc (Highway Safety Improvement Program) nhằm giải quyết tình trạng có nhiều vụ va chạm giao thông trong khu vực. Xa hơn về phía đông vài dãy nhà, vào Tháng Mười Một, các làn xe đạp mới đã được lắp đặt trên 35th Ave nằm giữa Foothill Blvd và International Blvd. Các làn xe đạp mở rộng cơ sở (các làn xe đạp có dải phân cách mềm) đã được lắp đặt vào năm 2020 nằm giữa E 12th St và International Blvd để tạo ra các làn xe đạp liên tục với chiều dài hơn một dặm dẫn gần như trực tiếp đến Trạm BART Fruitvale. Dự án chỉ kẻ vạch đường này theo sau một dự án cải thiện an toàn giao thông được tài trợ bởi Chương Trình Cải Thiện An Toàn Đường Cao Tốc.

Hai Dự Án Trên Claremont Ave

Các đầu đối diện của Claremont Ave đã được nâng cấp như thể là các con đường hoàn toàn khác nhau vô tình trùng tên. Vào Tháng Tám, phần thấp nhất của Claremont Ave từ Telegraph Ave đến Highway 24 (gần Hudson St) đã được cấu hình lại từ bốn làn giao thông thành hai làn cộng với các làn xe đạp và làn rẽ trung tâm hai chiều. Dự án bao gồm bốn đảo an toàn cho người đi bộ và phần mở rộng lề đường trong khu vực lân cận của Chợ Nông Sản Temescal (Temescal Farmer's Market). Dự án kết nối với công trình được hoàn thành gần đây trên Telegraph Ave ở Quận Temescal và với những cải tiến được thực hiện bởi dự án phát triển mới hoàn thành gần đây tại Telegraph Ave/51st St. Dự án Claremont Ave được tài trợ bởi liên bang từ Chương Trình Cải Thiện An Toàn Đường Cao Tốc (HSIP) của Caltrans.

Cũng trong Tháng Tám, phần trên cùng của Claremont Ave đã được lát từ đoạn Alvarado Rd đến Grizzly Peak Blvd. Phần này của Claremont Ave uốn lượn theo đường lên Hẻm Núi Claremont (Claremont Canyon) với cảnh quan hùng vĩ và độ dốc lên đến mười bốn phần trăm. Tuyến đường leo núi đầy thử thách này phổ biến với những người đi xe đạp giải trí trên đường, và dự án lát đường đã bổ sung thêm một làn xe đạp leo dốc – được gọi là “làn leo núi” – để ngăn cách những người đi xe đạp di chuyển chậm với những tài xế vượt tốc độ cao.

Vạch Kẻ Đường Phân Cách Mềm Đã Được Thêm Vào Các Làn Xe Đạp Washington St

Vào Tháng Mười Một, các dải phân cách mềm đã được thêm vào các làn xe đạp có từ khoảng năm 2012 trên Washington St đoạn từ 2nd St đến 7th St. Vạch phân cách của làn xe đạp ban đầu, các vạch kẻ đường và lối qua đường đã được làm mới. Các làn giao thông rộng hơn cho phép trang bị thêm đơn giản. Cùng với Clay St, Washington St là tuyến đường kết nối chính đường xe đạp giữa Trung Tâm Thành Phố (Downtown) và Quảng Trường Jack London và là đường xe đạp liên tục duy nhất song song với Broadway, hiện là tuyến phố ưu tiên của AC Transit.

Tám Dặm Đường Xe Đạp Mới Được Ký

Từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Một năm 2021, 122 cụm biển báo tìm đường mới hoặc cập nhật đã được lắp đặt dọc theo sáu hành lang đường xe đạp với tổng chiều dài gần tám dặm, chỉ dẫn cho người đi xe đạp đến các điểm đến dọc theo các tuyến đường và qua các đường xe đạp giao nhau. Các biển báo đã được lắp đặt trên:

- Adeline St từ 47th St đến 61st St, bổ sung cho các làn xe đạp có dải phân cách mềm hiện có đã được lắp đặt vào năm 2015
- College Ave tiếp sau vạch kẻ phân cách đường xe đạp mới được lắp đặt vào Tháng Sáu năm 2021
- Grand Ave đoạn giữa El Embarcadero và Jean St và trên MacArthur Blvd đoạn giữa Grand Ave và Lakeshore Ave
- Harrison St và Lakeside Dr đoạn giữa Grand Ave và 19 St tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại dọc theo và lên Lakeside Dr Cycletrack
- Khu vực BART của Lake Merritt, bao gồm các biển báo trên 4th St, 7th St, 8th St, 9th St, và 10th St, giúp điều hướng mạng lưới một chiều giữa Lake Merritt, Chinatown và Trung Tâm Thành Phố, và dọc theo Oak St và Madison St
- Park Blvd đoạn giữa MacArthur Blvd và E 18th Sts.

Tóm Tắt về Đi Xe Đạp ...

Hội Nghị Thượng Đỉnh CalBike tại Oakland, ngày 6-9 Tháng Tư, 2022. OakDOT hân hạnh tài trợ và tổ chức Hội Nghị Thượng Đỉnh Xe Đạp California hai năm một lần tiếp theo, một sự kiện được tổ chức bởi CalBike, tổ chức phi lợi nhuận ủng hộ xe đạp trên toàn tiểu bang. Sự kiện kéo dài 4 ngày sẽ được tổ chức trực tiếp từ ngày 6 đến ngày 9 Tháng Tư năm 2022, bao gồm các buổi hội thảo và đạp xe, đồng thời chào đón những người đam mê xe đạp thuộc mọi đối tượng, bao gồm những người ủng hộ xe đạp, người quy hoạch, quản trị viên đại lý, v.v. Để tìm hiểu thêm thông tin, đăng ký, nộp đơn xin học bổng, cung cấp chỗ ở cho những người tham dự ngoài khu vực, hoặc để xem trước các hội thảo chuyên đề, hãy truy cập www.calbike.org/events/california_bicycle_summit.

Đạp Xe Đường Đồi Núi. OakDOT đã công bố một trang web mới trình bày những điểm thú vị cũng như những rủi ro của việc đạp xe ở Oakland Hills: www.oaklandca.gov/topics/bicycling-in-the-oakland-hills. Để giúp tăng cường an toàn, vào đầu mùa xuân năm 2022, Thành Phố sẽ lắp đặt các biển cảnh báo mới trên các tuyến đường đồi núi để cảnh báo người đi xe đạp về các điều kiện đường xá không thể đoán trước và cảnh báo người lái xe mô tô về những người đi xe đạp.

Bản Đồ Trực Tuyến Các Cơ Sở Xe Đạp Của Oakland. Kiểm tra tình trạng của mạng lưới đường xe đạp, bãi để xe đạp, biển báo dành cho xe đạp, và các dự án xe đạp trên Bản Đồ Các Cơ Sở Xe Đạp tại arccg.is/1PfvC1. Bản đồ này được cập nhật mỗi năm hai lần (vào Tháng Giêng và Tháng Bảy).

Cập Nhật Phổ Biến Kiến Thức Về Xe Đạp. Từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Hai năm 2021, Bike East Bay đã tổ chức bốn lớp học trực tuyến và một lớp học trực tiếp về Kỹ Năng Đi Xe Đạp Trên Phố và với tổng số 56 người tham dự. Các lớp học này được thực hiện nhờ vào một khoản tài trợ cho Thành Phố từ chương trình tài trợ, Điều 3, Đạo Luật Phát Triển Giao Thông (Transportation Development Act). Trong cùng một khung thời gian, Cycles of Change đã tổ chức hai lớp học UpCycle earn-a-bike và phổ biến kiến thức an toàn cho xe đạp tại khu phát triển nhà ở Camino 23 ở Khu vực San Antonio, tiếp cận miễn phí 16 cư dân trong số những người tham gia, với sự tài trợ từ các Cộng Đồng Nhà Ở Giá Cả Phải Chăng Và Bền Vững (Affordable Housing and Sustainable Communities) đã giúp xây dựng Camino 23. Cuối cùng nhưng không kém phần quan trọng, Thư Viện Cộng Đồng Oakland đã tổ chức một cơ sở sửa chữa xe đạp miễn phí tại 81st Avenue Branch vào Tháng Mười Hai, cung cấp dịch vụ bằng cả Tiếng Anh và Tiếng Tây Ban Nha.

Các Lưới Sắt Thoát Nước Mưa Mới. Khoản vốn từ Điều 3, Đạo Luật Phát Triển Giao Thông, giúp tài trợ cho việc thay thế các lưới sắt thoát nước mưa không có thanh ngang có khả năng làm kẹt bánh xe đạp. Từ Tháng Năm đến Tháng Chín năm 2021, Public Works đã thay thế hơn 180 lưới sắt không có thanh ngang hoặc những nơi mà thanh ngang hàn đã bị uốn cong. Hệ thống lưới sắt mới có thanh ngang tích hợp và không gây nguy cơ kẹt lốp xe đạp mỏng. Ưu tiên các địa điểm có các làn xe đạp ở lề đường.

Chương Trình Chia Sẻ Xe Đạp Tiếp Tục Bị Ảnh Hưởng Bởi Đại dịch, Tình Trạng Phá Hoại. Số lượng người sử dụng chương trình chia sẻ xe đạp của Oakland, còn được gọi là BayWheels, tiếp tục bị ảnh hưởng tiêu cực bởi đại dịch COVID-19. Khoảng 70,000 chuyến đi đã được thực hiện trong năm 2000, giảm so với mức 90,000 trong năm 2019 và 235,000 vào năm 2018. Điều này cho thấy sự sụt giảm 70% so với lượng người trong năm 2018. Nhiều chuyến đi chia sẻ xe đạp ở Oakland bắt đầu hoặc kết thúc tại các trạm BART. Số lượng người đi BART vào năm 2021 đã giảm 60-80% so với năm 2018; điều này có thể giải thích phần lớn cho sự sụt giảm trong các chuyến đi BayWheels.

Tình trạng phá hoại cũng nổi lên như một mối đe dọa lớn đối với chương trình chia sẻ xe đạp, gia tăng nhanh chóng trong thời kỳ đại dịch. Vào năm 2020, hàng chục trạm đã bị phá hoại và chuyển qua chế độ ngoại tuyến trong khoảng thời gian từ vài ngày đến vài tuần. BayWheels đã thực hiện những biện pháp đặc biệt để ngăn chặn hành vi trộm cắp và phá hoại bằng cách bổ sung các tấm thép gia cố chắc chắn hơn, hệ thống báo động và các tính năng khác. Những biện pháp này đã giúp làm chậm lại tốc độ phá hoại—nhưng không ngăn cản hoàn toàn được điều này. Bất chấp những trở ngại này, chia sẻ xe đạp vẫn là một phương thức giao thông quan trọng đối với những cư dân Oakland sử dụng nó. Khi mô hình đi làm trở lại mức trước đại dịch, đội ngũ nhân viên cũng kỳ vọng lượng người sử dụng dịch vụ chia sẻ xe đạp sẽ tăng trở lại. Kinh phí dành cho nhân viên để hỗ trợ Bike Share do Quỹ Giao Thông Vận Tải của Khu Quản Lý Chất Lượng Không Khí Khu Vực Vịnh (Bay Area Air Quality Management District) và Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda cung cấp.

Cập Nhật Bãi Đậu Xe Đạp. Tính đến ngày 31 Tháng Mười Hai năm 2021, đã có 11,719 bãi đậu xe đạp công cộng được lắp đặt ở Oakland. Từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Hai năm 2021, 228 bãi đậu đã được lắp đặt. Trong số những bãi đậu mới này, có 212 bãi đậu được tài trợ bởi Điều 3, Đạo Luật Phát Triển Giao Thông cho giai đoạn 14 của Chương Trình CityRacks của Oakland và 16 bãi đậu đã được lắp đặt theo các dự án phát triển tư nhân. Việc kiểm tra tại 32 địa điểm khác đã được thực hiện với 56 bãi đậu đang chờ lắp đặt, 42 trong số đó ở phía đông của hồ và mười trong số đó tại Camron Stanford House gần Lake Merritt (ảnh, bên trái). Yêu cầu giá để xe đạp tại oaklandbikes.info/bikerack.

Thêm Nhiều Triệu Đô-La Nữa

Từ Tháng Bảy đến Tháng Mười Hai năm 2021, OakDOT đã được trao \$22,885,327 trong các nguồn tài trợ cạnh tranh của khu vực, tiểu bang và liên bang để tài trợ cho các dự án bao gồm cơ sở hạ tầng xe đạp mới. Vào Tháng Bảy, OakDOT đã nhận được \$720,000 trong các nguồn tài trợ của Kế Hoạch Đầu Tư Toàn Diện (2022 Comprehensive Investment Plan, CIP) 2022 của Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda (ACTC) để tăng cường tài trợ cho ba dự án: (1) Các Làn Xe Đạp E 12th St, tinyurl.com/E12thStBikeway, một đường xe đạp đoạn giữa 35th Ave và 54th Ave và làn dành riêng cho xe đạp hai chiều đoạn giữa 40th Ave và 44th Ave; (2) Đoạn II East Bay Greenway, tinyurl.com/EBGW-Phase2, một con đường đa chức năng tiếp giáp với San Leandro St từ Seminary Ave đến 69th Ave, và các làn xe đạp trên San Leandro St từ 69th Ave đến 75th Ave (kết nối với đoạn East Bay Greenway ban đầu từ 75th Ave đến 85th Ave được lắp đặt vào năm 2016); và (3) Dự Án An Toàn 14th St, tinyurl.com/14thStBikeway, một đường dành riêng cho xe đạp đoạn giữa Brush St và Oak St. Ngoài các nguồn tài trợ khác, sự phù hợp địa phương cho các dự án này được tài trợ bởi Dự luật B của ACTC, BB và Quỹ Đăng Ký Phương Tiện. OakDOT đã được trao khoản tài trợ liên bang RAISE (Tái Thiết Cơ Sở Hạ Tầng Hoa Kỳ với Sự Bền Vững và Công Bằng) trị giá \$14.5 triệu cho dự án Reconnecting the Town, tinyurl.com/ReconnectingTheTown, sẽ giúp tăng cường kết nối giao thông cho người đi xe đạp, người đi bộ

và phương tiện công cộng giữa West Oakland, Old Oakland, Chinatown, Trung Tâm Thành Phố, Khu vực Uptown, Quận Jack London, và khu vực ven sông với những cải tiến lớn dọc theo các hành lang MLK Jr Way và Broadway. Cuối cùng nhưng không kém phần quan trọng, số tiền \$7,665,327 đã được trao thông qua chương trình tài trợ của Dự Án Công Bằng Giao Thông Bền Vững (Sustainable Transportation Equity Project, STEP) của Ban Tài Nguyên Không Khí California (California Air Resources Board) để tài trợ hoạt động giao thông cho người đi xe đạp, người đi bộ, phương tiện công cộng và cải thiện cây xanh ở West Oakland.

Số Liệu Thống Kê về Xe Đạp

Kết Thúc Năm	Số Dặm Đường Xe Đạp	Số Dặm Đường Xe Đạp “Tốt Hơn” *	% Mạng Lưới Có Đường Xe Đạp Tốt Hơn	Bãi Đậu Xe Đạp
2007	104	46	44%	3,224
2008	107	50	46%	3,492
2009	111	54	48%	4,428
2010	112	54	47%	4,772
2011	121	56	46%	5,303
2012	134	69	51%	6,315
2013	141	82	58%	7,072
2014	146	87	60%	8,023
2015	151	91	60%	8,841
2016	155	99	64%	9,519
2017	161	107	67%	9,900
2018	166	111	67%	10,098
2019	171	116	68%	10,916
2020	184	129	70%	10,916
2021	192	140	73%	11,719

* Đường xe đạp “chất lượng tốt hơn”: các con đường, các làn đường và đại lộ dành cho xe đạp.

NGUỒN TRỢ GIÚP

Gợi ý Địa Điểm Đặt Giá Để Xe Đạp

- Truy cập oaklandbikes.info/bikerack để xem hướng dẫn và yêu cầu giá để xe đạp.

Bản Đồ Trực Tuyến Chính

- Tình Trạng Triển Khai Kế Hoạch Xe Đạp: arccg.is/1PfvC1
- Kế Hoạch Lát Đường 5 Năm: www.oaklandca.gov/projects/20225yp

Tổng Đài 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:

- kính/thủy tinh trên đường, ổ gà, tấm lưới chắn cống rãnh không an toàn, hoặc các chướng ngại vật khác
- đèn tín hiệu giao thông bị hư
- xe đạp bỏ không và cần lấy ra khỏi giá để xe đạp, các biển báo và/hoặc cột đồng hồ tính giờ
- bất kỳ vấn đề nào liên quan đến giao thông (sẽ được chuyển cho tổ chức thích hợp)

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

- 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 oaklandbikes.info/bpac.

Liên Hệ Triển Khai Kế Hoạch Xe Đạp

- Jennifer Stanley, Nhân Viên Quy Hoạch Giao Thông III
- Pierre Gerard Nhân Viên Quy Hoạch Giao Thông I

Các dự án được trình bày trong bản tin này được tài trợ 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/người đi bộ trên toàn quận. Để tìm hiểu thêm thông tin, vui lòng truy cập www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds.