

I OAKLAND

Bản tin về xe đạp của Thành phố Oakland, California mỗi năm hai lần, báo cáo về những tiến triển trong việc thực hiện Quy Hoạch Tổng Thể Xe Đạp ở Oakland

Ấn bản số 14, Mùa Đông 2014 | Số phát hành 2,526 | www.oaklandbikes.info

SỬA MỚI ĐỂ TẠO ĐIỀU KIỆN CHO VIỆC ĐẠP XE

Thế giới cơ sở hạ tầng cho xe đạp đang thay đổi nhanh chóng. Những ai sinh sống trên toàn Hoa Kỳ đều nhận ra một điều là xe đạp có thể sẽ trở thành một dạng giao thông đô thị phổ biến—nếu các thành phố cung cấp những đường đạp xe an toàn, thuận tiện và thoải mái. Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp (Bicycle Facilities Program) đang miệt mài làm việc nhằm đưa Oakland trở thành thành phố đi đầu trong Vùng Vịnh và vươn xa hơn nữa.

Trong hơn 6 tháng qua, chúng tôi hân hạnh được giới thiệu cho công chúng những làn đường màu xanh dành cho xe đạp, làn đường xe đạp với vạch đệm phân cách cùng với làn đường xe đạp sơn xanh. Trong năm 2013, các bãi đậu xe đạp trở nên phổ biến và chúng tôi tiếp tục mở các làn đường dành cho xe đạp càng nhanh càng tốt. Chiến lược đặt ra là hai mũi tên trúng một đích: thiết lập mạng lưới đường xe đạp Oakland và nâng cấp với các biện pháp đổi mới nhằm giúp việc đạp xe trở nên dễ dàng, **và vui vẻ cho nhiều người hơn nữa.**

Làn Đường Màu Xanh Dành Cho Xe Đạp Đã Đến Với Lake Merritt Blvd, 1st Ave và Lakeshore Ave

Việc hoàn thiện Lake Merritt Blvd đã đánh dấu một bước tiến quan trọng trong việc tái xây dựng Oakland thành nơi dành cho người đạp xe và người đi bộ. Khu cận đông Lake Merritt đã bị chia cắt khỏi khu phố chính và trạm Lake Merritt BART bởi Con Kênh Đường 12—còn được biết với cái tên khá mỉa mai “Xa Lộ Ngắt Nhất Thế Giới.” Lake Merritt Blvd mới sẽ tái thiết lại các kết nối này—và đã tái thiết một cách hòa nhã. Khoảng cách nhận thấy từ Công Viên Clinton tới trạm Lake Merritt BART trở nên ngắn hơn rất nhiều!

Tuy nhiên việc tu sửa đã để lại một khúc dài đầy thách thức cho người đạp xe dọc suốt đoạn cuối phía nam của hồ. Thẳng tiến ra khỏi khu trung tâm, dân chạy xe đã phải đối mặt khúc đường của Lake Merritt Blvd với làn đường chung đông đúc kế tiếp là làn đường chật hẹp dành cho xe đạp với các làn đường đi lại cả hai bên đường. Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp của Thành Phố gần đây đã có những thay đổi đối với các làn đường đi lại, bổ sung thêm sơn màu xanh cho làn đường xe đạp và thiết lập các làn sọc phân cách dọc khúc đường khó khăn nhất. Những địa điểm này là Lake Merritt Blvd ở đoạn E 12th St, 1st Ave ở đoạn International Blvd, 1st Ave ở đoạn 1st Ave Place, 1st Ave ở đoạn Lakeshore Blvd và Lakeshore Blvd ở đoạn E 18th St.

Dự án này là một thí nghiệm trong việc cải thiện độ an toàn cũng như giao thông thuận tiện tại những nơi mà người lái xe ô tô quẹo ngang làn đường xe đạp. Bạn nghĩ sao? Trên tuyến đường mà bạn thường xuyên đạp xe, có làn đường xe đạp nào có trở ngại do bởi việc xe ô tô nhập chung vào? Hãy gửi gợi ý của bạn tới bikeped@oaklandnet.com.

Thêm Làn Đường Dành Cho Xe Đạp + Làn Phân Cách Cho Xe Đạp ... Tốt hơn và Đẹp hơn—Phần Thưởng Thêm!

Thêm nhiều mạng lưới đường dành cho xe đạp ở Bắc Oakland sẽ đem hoa kết trái với việc hoàn thiện làn đường xe đạp trên hai con đường nhiều người trông thấy là: **Piedmont Ave** và **Shattuck Ave**. Piedmont Ave được làm lại mặt đường ở đoạn nằm giữa MacArthur Blvd và Pleasant Valley Ave, việc tân trang này đồng nghĩa với việc có thêm một làn đường rộng cho xe đạp (bấy feet!). Trên Shattuck Ave, tình trạng vỉa hè xuống cấp đã thúc đẩy Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp tập hợp một quỹ tài trợ nhằm lát lại con đường này mặc dù con đường không nằm trong Hoạch Định Lát Đường Năm Năm của Thành Phố (xem thêm www2.oaklandnet.com/OAK030328) và nếu không, thì con đường sẽ không được trát lại. Trong việc kết hợp làm việc với ông Jane Brunner, nguyên Thành Viên Hội Đồng, Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp đã tích lũy được \$415,000 để làm lại mặt đường cho Shattuck Ave từ đoạn 59th St tới đoạn tiếp giáp Berkeley (gần với Woolsey St). Chương Trình Quản Lý Vỉa Hè của Thành Phố đã đóng góp khoản tiền nhằm sửa chữa điểm mở rộng trong khu vực nằm giữa 45th St và 59th St. Dự án cũng bao gồm việc thiết kế lại ngã tư đường Shattuck Ave và 52th St nhằm cải thiện điều kiện đạp xe qua địa điểm đông đúc này.

Trong Tháng Mười Hai, Oakland đã cho làm các làn phân cách đầu tiên cho xe đạp nhằm tạo ra sự ngăn cách lớn hơn giữa người chạy xe đạp và người điều khiển xe ô tô. Các vị trí này gồm có **MacArthur Blvd từ đoạn Richards Rd tới Seminary Ave** (xuôi theo Đại Học Mills) và **Harrison St từ đoạn Santa Clara Ave tới 29th St**. Một đoạn ngắn có làn phân cách cho xe đạp—với làn phân cách ở cả hai bên đường—được thực hiện là một phần của những nỗ lực nhằm cải thiện Lake Merritt Blvd đoạn từ E 13th St và International Blvd. Cả ba trường hợp này đều không còn làn giao thông chính nhằm tạo ra một làn đường rộng rãi cho xe đạp cùng với làn sọc phân cách ở giữa làn xe đạp và làn giao thông chính.

Trong năm 2014, chúng ta còn trông đợi các làn phân cách khác trên E 12th St từ đoạn 18th Ave tới 29th Ave (và trong năm 2015, trên Adeline St giữa Emeryville và Berkeley). Tại những nơi có điều kiện về mặt không gian (hoặc nơi mà có thể sử dụng không gian), Thành Phố sẽ tiếp tục làm các làn phân cách cho xe đạp nhằm mang tới sự tiện dụng cao nhất cho người đạp xe bằng việc tạo thêm các đoạn phân cách giữa người lái xe đạp và xe ô tô.

Vạch Sơn Đặc Biệt Đánh Dấu Làn Đường Cho Xe Đạp trên 40th St và Trạm MacArthur BART

Thành Phố Oakland đã sửa mới 40th St với một bản thiết kế thí điểm: sơn xanh trên làn giao thông nhằm giúp người đi xe đạp và người lái xe ô tô cùng sử dụng con đường một cách an toàn. Dự án là bước đột phá tốt bậc trong hàng loạt những nỗ lực cải thiện dành cho người đạp xe ở đoạn Trạm MacArthur BART, khu thương mại của Piedmont Ave, Emeryville, và con đường mới cho xe đạp/khách bộ hành từ 40th St/Shellmound Rd tới nhịp cầu phía đông của Cầu Bay Bridge. Trước đó, các hoạt động sửa mới nâng cấp đã thực hiện gồm có những con đường mới dành cho xe đạp trên W MacArthur Blvd và 41th St.

Tại trạm MacArthur BART, số lượng người lái xe đạp đã tăng 123% từ năm 1998 tới năm 2008, điều này khiến nơi đây trở thành trạm xe đông đúc thứ tư của dân đạp xe trong tổng số 43 trạm thuộc hệ thống BART. Một thay đổi tăng vọt khác về số người sử dụng xe đạp đã được dự báo trước với sự hoàn thành nhịp cầu phía đông của Cầu Bay Bridge và MacArthur Transit Village—hiện đang xây dựng—sẽ bao gồm một chỗ đậu xe đạp mới và an toàn.

Thí điểm trên 40th St sẽ bao gồm các vết đánh dấu làn đường xe đạp sử dụng chung (gọi là sharrow) với dải sơn màu xanh rộng năm feet chạy liên tục nằm ngay chính giữa làn giao thông. Trong khi màu xanh hiện được tán thành đối với việc sử dụng chuẩn mực trong các làn xe đạp, thí điểm này có một điểm mới đó là sử dụng màu xanh cho làn đường chung. Việc thực hiện thí điểm này sẽ cần sự tán thành của Cục Quản Trị Đường Bộ Liên Bang và Ủy Ban về Thiết Bị Điều Khiển Giao Thông của California.

Thí nghiệm này hiện vẫn đang tìm hiểu cách giải quyết các vấn đề thông thường với các làn đường chung. Người đi xe đạp thường lái xe ở khu vực cửa xe ô tô: vùng liền kề ngay với chỗ đỗ xe bên lề đường, nơi mà cửa xe ô tô thường mở. Người đi xe ô tô thường chen vào giữa người đi xe đạp và các xe khác ở làn liền kề. Bộ Luật Về Phương Tiện Giao Thông của California cho phép người điều khiển xe đạp được sử dụng hoàn toàn làn đường giao thông khi mà làn đường quá chật hẹp cho xe đạp và một phương tiện giao thông có thể di chuyển an toàn sát cạnh nhau. Các kí hiệu củng cố Bộ Luật Về Phương Tiện Giao Thông (CVC) cũng được lắp đặt như là một phần của dự án.

Thành Phố đã bất thành trong những nỗ lực trước đó khi làm làn đường cho xe đạp trên 40th St. Việc chuyển đổi làn đường giao thông thành làn đường cho xe đạp đã bị AC Transit và Emery-Go-Round phản đối. Việc làm chật hẹp đoạn phân cách bằng việc thêm làn cho xe đạp đã bị nhóm dân cư các khu xóm phản đối trong suốt thời gian nghiên cứu của Thành Phố, họ là những người đã chấp nhận và trồng cây làm đẹp cho các đoạn phân cách. Thành Phố vẫn đang theo dõi quan sát 40th St và sẽ còn tiếp tục theo đuổi các cơ hội nhằm cải thiện con phố.

Đạp xe, ngắn gọn là ...

Địa điểm là trên hết

Khoản trợ cấp từ Ngân Quỹ Giao Thông vì Không Khí Trong Lành cùng Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda sẽ cho phép Thành Phố được lắp khoảng 250 giá để xe đạp trong hai năm tới đây. Địa điểm sẽ phải ở nơi qua lại công cộng (đa phần là vỉa hè) trong các khu thương mại. Để biết thêm thông tin về chương trình, và gợi ý một địa điểm để được cân nhắc, vui lòng ghé www.oaklandbikes.info/cityracks. Chúng tôi rất mong được lắng nghe ý kiến từ các bạn!

Thông Thả: PedalFest 2013

Lễ hội PedalFest hàng năm được tổ chức lần thứ ba tại Quảng Trường Jack London vào Thứ Bảy, ngày 20 tháng 7 – 2013 với ước tính khoảng 22,000 dân tò mò về xe đạp tụ họp đông đúc ở bờ sông tại Oakland. Các nhân viên của Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp đã có mặt để chia sẻ các tin tức tốt lành về mạng lưới đường cho xe đạp đang ngày một phát triển, trả lời các thắc mắc, khuyến khích mọi người đăng ký nhận bản tin này (đón chào 128 người trong các bạn đã đăng ký), và phân phát các món quà nhỏ bao gồm bản đồ, miếng dán đề can, miếng dán xăm tạm thời với cảm hứng từ ý tưởng “Thông Thả Đạp Xe” (“Keep Calm” như trong hình).



Sự kiện hàng năm được điều phối bởi cơ quan quản lý Quảng Trường Jack London, khoản tiền gây dựng sẽ được trao tặng cho Liên Minh Xe Đạp Vùng Đông Vịnh. Xem ảnh của sự kiện tại pedalfestjacklondon.com và cảm nhận chút không khí lễ hội trong đoạn phim dài 55 giây tại <http://tinyurl.com/PedalFest2013>.

Bãi đỗ xe đạp cho khu phố trên

Trong Tháng Mười Một, hai bãi đỗ xe đạp sẽ được lắp đặt ở Khu Phố Uptown của Oakland. Bãi thứ nhất, đặt tại Telegraph | Oakland (một nhà hàng), tại 2318 Telegraph Ave, với chỗ để cho 12 xe đạp, bãi thứ hai ở Great Western Power Company (trung tâm thể thao leo núi), tại 520 20th St, với chỗ để cho 20 xe.

Jeremy Yee, giám đốc của trung tâm thể thao, đã viết “Thành viên của chúng tôi đều quá ư vui mừng với bãi đỗ xe đạp mới, chúng tôi đã thấy sự gia tăng các thành viên viên từ bỏ việc đi lại bằng xe ô tô và thiên về việc đạp xe tới trung tâm thể dục hơn!” Điều này quả đã mang tới một ý nghĩa mới mẻ về tập thể dục!

Lát lại những phố đi xe đạp tệ hại nhất

Kể từ Tháng Bảy, Thành Phố đã lát lại hai con đường có lưu lượng người đạp xe qua lại cao nhưng lại nổi tiếng với mặt đường xuống cấp: Grizzly Peak Blvd (Centennial Dr tới Skyline Blvd) và Shattuck Ave (59th St tới khu giáp ranh Berkeley, gần với Woolsey St). Grizzly Peak Blvd đoạn từ Centennial Dr tới Marlborough Ter được rải lớp nhựa đường mới. Đoạn giữa Marlborough Ter và Skyline Blvd, việc xử lý bề mặt đã được thực hiện (với chi phí thấp hơn đáng kể) để kéo dài tuổi thọ của lớp nhựa đường hiện tại. Kế tiếp trong năm 2014 là Broadway (38th St tới Broadway Ter). Năm 2015 sẽ mong chờ thêm các đoạn đường mới được lát lại trên Chabot Rd (College Ave tới Golden Gate Ave) và Skyline Blvd (Snake Rd tới Pinehurst Rd). Các dự án này đều được thiết kế, tài trợ vốn và đang đợi thực hiện. Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp đang tìm nguồn vốn để sửa chữa Shafter Ave (Cavour St tới Forest St), ưu tiên tiếp theo trong danh sách đường dành cho xe đạp có vỉa hè xuống cấp nhất.

Yêu bản thân bằng cách rọi sáng

Trong Tháng Mười Một, Thành Phố đã tài trợ 203 bộ đèn cho Liên Minh Xe Đạp Vùng Đông Vịnh nhằm trao gửi trực tiếp đến những người đi xe đạp không đèn vào ban đêm. Trong Tháng Mười Hai 2013, EBBC đã cấp 70 bộ đèn trong ba sự kiện và số còn lại đã được trao gửi vào mùa đông này.

Luật của Liên Bang yêu cầu xe đạp điều khiển trong đêm tối cần phải được gắn đèn trước có thể trông thấy từ khoảng cách 300 feet—vì lý do chính đáng. Người điều khiển xe ô tô thường không trông thấy người đi xe đạp, đặc biệt là vào đêm tối. Một nghiên cứu mới đây đã chỉ ra rằng người đi xe đạp nghĩ rằng trong thực tế người điều khiển xe ô tô có thể thấy họ sớm hơn so với việc họ thấy người điều khiển xe ô tô. Bên cạnh việc mặc quần áo phản quang và gương phản chiếu đằng sau, đèn trước là cực kỳ quan trọng nhằm tránh các vụ va chạm vào ban tối.

Dĩ nhiên, mọi cửa hàng xe đạp đều bán đèn cho xe đạp. Hãy tới lấy bộ đèn cho bản thân (hoặc mang về một bộ đèn cho người mà bạn yêu thương—một món quà nhân dịp Lễ Tình Nhân?). Hãy ủng hộ địa phương mình và mua bộ đèn ở một cửa hàng bán xe đạp gần với bạn nhất tại Oakland! Xem danh sách các cửa hàng ở www2.oaklandnet.com/OAK024707.

Thêm nhiều người đạp xe trong năm 2013: nhóm 10 các địa điểm hàng đầu đã tăng 26%

Công tác đếm số người đi xe đạp trong năm 2013 ở Oakland đã cho thấy số người đạp xe đã tăng 16% trong năm 2011 và 9% kể từ 2012. Tại mười địa điểm đông đúc nhất, số người đạp xe đã tăng thêm 26% từ năm 2011 tới năm 2013. Các con số đếm được này được thu thập trong vòng hai giờ đồng hồ tại mỗi một địa điểm trong tổng số 36 địa điểm. Để biết thêm thông tin về chương trình đếm số hàng năm, vui lòng xem www2.oaklandnet.com/OAK033011.

Đường Alex Zuckerman Cho Xe Đạp / Khách Bộ Hành Nối Qua Vịnh

Con đường được mong đợi nhất dành cho xe đạp và khách bộ hành dọc theo nhịp cầu phía đông của Cầu Bay Bridge đã được Caltrans khánh thành vào ngày 3 Tháng Chín – 2013. Được ngài Thị Trưởng Thành Phố Oakland Jean Quan chủ trì, buổi lễ cắt băng khánh thành đã có khoảnh khắc hồi tưởng về ông Alex Zuckerman, một trong những người ủng hộ việc đi xe đạp đầu tiên ở Khu Vực Vùng Vịnh, và chính con đường đã được đặt tên của vị này. (Để biết thêm về Zuckerman, vui lòng ghé <http://tinyurl.com/Zuckerman-BayBridge>.)

Con đường khá đẹp và rộng với làn đường hai chiều rộng 15 ½ feet cho xe đạp qua lại cùng lối bộ hành riêng. Từ điểm kết nối của cây cầu gần với Burma Rd, con đường kéo dài 2.2 dặm tây về phía San Francisco, tận cùng (hiện giờ) là chính giữa Vịnh. Việc kết nối tới Đảo Yerba Buena sẽ tiếp nối sau khi dời bỏ cấu trúc cầu hiện đang có, hiện đang thực hiện, và ước chừng sẽ hoàn thiện vào cuối năm 2015. Khi đã hoàn thành, khu trung tâm của Vịnh tự nơi đây sẽ là một điểm đến và quang cảnh trông ra sẽ khơi gợi cảm hứng cho cả nghìn người để đi lên đoạn dốc thoải thoải này. Đường vào trơn tru đến con đường trên cầu cho người đi xe đạp/khách bộ hành đi thông qua 2.7 dặm các đoạn đường kết nối, một đường kết nối tới Shellmound St ở Emeryville, chỉ trên phía bắc của đoạn cầu vượt 40th St và một đường kết nối bắt đầu từ Maritime St và Burma Rd. Các bản hiển thị diễn giải, ban công, chỗ ngồi, tạo dựng cảnh quan và gắn các biển báo chỉ đường sẽ giúp hoàn thiện toàn bộ con đường.

Dự án được Caltrans Khu vực 4 hoàn thiện, là đỉnh tột bậc của một thập kỷ làm việc. **Hãy cùng Thành Phố cảm tạ đội ngũ Caltrans** vì sự quan tâm của họ trong công tác thiết kế và quản lý xây dựng một con đường đẳng cấp thế giới cho người đi xe đạp và khách bộ hành để tất cả mọi người được tận hưởng.

Hiện tại, con đường trên cầu chỉ mở vào các giờ ban ngày (các đoạn đường kết nối được mở cả ngày). Để biết thêm các thông tin hiện có về dự án Cầu Bay Bridge, vui lòng ghé <http://baybridgeinfo.org/path>.

Biển báo của Bay Trail xanh hơn và sạch hơn

Trong Tháng Mười Hai 2013, 70 biển báo chỉ đường mới cho xe đạp sẽ được lắp đặt trên dọc về phía San Francisco Bay Trail. Đoạn đường dài 8.1 dặm cho xe đạp từ đại lộ xe đạp Horton St ở Emeryville tới High St ở cạnh công viên Martin Luther King Jr Regional Shoreline. Thêm vào đó, 136 biển báo không còn tồn tại hoặc không cần thiết cùng 58 cột biển báo sẽ bị dỡ bỏ, dọn sạch những gì thừa thãi khỏi đường đạp xe nơi đã được lắp đặt liên hồi các biển báo này suốt 15 năm kể từ năm 1990 đến 2005. Các biển báo chỉ đường sẽ cung cấp thông tin về điểm đến, khoảng cách và hướng đi cho khách du lịch Bay Trail cũng như cho những ai đạp xe tới các điểm đến thông qua chín con đường dành cho xe đạp giao cắt với Bay Trail trên phố bao gồm 14th St, Washington St, 16th Ave và Fruitvale Ave. Dự án được cấp vốn bởi chương trình trợ vốn Cho Người Xe Đạp / Khách Bộ Hành thuộc Điều Khoản 3 Phát Triển Giao Thông Liên Bang và Phương Sách B. Toàn bộ công tác xây dựng—bao gồm việc sản xuất các biển báo mới—đã được bộ phận Bảo Trì Giao Thông thuộc Sở Công Chính thực hiện.

Mạng Lưới Đường Cho Xe Đạp của Oakland, từ năm 1976 tới thời điểm Hiện Tại

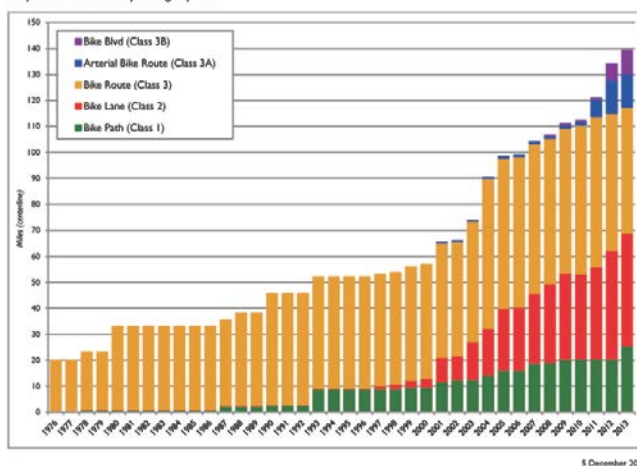
Thành Phố Oakland bắt đầu xây dựng các đoạn đường dành cho xe đạp kể từ năm 1976, và hiện giờ đã có trên 140 dặm gồm những con phố và đoạn đường thiết kế dành riêng cho người đạp xe. Đây là lần đầu tiên mà một tập tài liệu được cung cấp, chỉ ra sự phát triển của mạng lưới qua các năm kể từ năm 1976 cho tới nay. Các bản đồ hiện có dưới dạng hoạt họa theo từng quãng thời gian, một tập các bản đồ riêng biệt theo mỗi năm (dưới định dạng tệp tin pdf) và các biểu đồ biểu thị cho số dặm mà mỗi một

dạng đường xe đạp tính theo mỗi năm. Xem thêm trang web của Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp tại www2.oaklandnet.com/OAK024591.

Việc lắp đặt tuyến đường đầu tiên cho xe đạp ở đồi Oakland đã trùng với sự bùng nổ mối quan tâm tới loại xe đạp chạy trên đường phố trên suốt Hoa Kỳ trong thập niên 1970. Tuyến đường di chuyển đầu tiên ở Oakland—con đường Webster/Shafter dành cho xe đạp—được lắp đặt vào năm 1988.

Cho tới năm 1990, một tuyến đường cho xe đạp đã kết nối Lake Merritt tới khu vực mà sẽ trở thành công viên Martin Luther King Jr Regional Shoreline. Vào cuối thập niên 1990, Thành Phố bắt đầu chú trọng hơn đối với các làn đường xe đạp bằng việc lắp đặt khá sớm trên West St, Broadway Auto Row và phía trên Telegraph Ave. Trong những năm gần đây, mạng lưới trải rộng thần tốc nhất trong năm 2012 do được củng cố bởi sức phát triển mạnh mẽ trong cả hai năm 2011 và 2013. Như đã hiển thị trên biểu đồ, toàn bộ mạng lưới đang

City of Oakland Bikeway Mileage by Year



ngày càng lớn mạnh trong khi tổng số dặm các tuyến đường cho xe đạp di chuyển đang giảm so với với thời điểm đỉnh cao vào đầu thập niên 2000. Nói cách khác, chất lượng của mạng lưới đang được cải thiện khi Thành Phố đang nhắm vào việc thay thế các tuyến đường chỉ có bản báo hiệu cho xe đạp bằng những con đường tốt hơn dành cho xe đạp.

Qua Những Con Số

Đây là lần lập bảng thứ bảy của một đặc điểm được dùng để theo dõi những tiến triển được thực hiện của Quy Hoạch Tổng Thể Xe Đạp ở Oakland thông qua những số liệu ở bảng bên dưới. (Để xem giải thích về số liệu này, vui lòng xem bản tin Mùa Đông 2011 tại www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)

Qua Những Con Số: Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp Ở Oakland tính đến ngày 31 Tháng Mười Hai 2013

Ngày (tính đến)	Dặm đường dành cho xe đạp *	Chỗ đậu xe đ	Lắp đặt bảng chỉ đường dành cho xe đạp	Tín hiệu giao thông thân thiện với xe
31 Tháng Mười Hai, 2007	104.1	3,224	0	0
31 Tháng Mười Hai, 2008	106.5	3,492	26	2
31 Tháng Mười Hai, 2009	110.8	4,428	26	11
31 Tháng Mười Hai, 2010	112.1	4,772	125	16
31 Tháng Mười Hai, 2011	120.7	5,303	209	26
31 Tháng Mười Hai, 2012	134.3	6,315	345	40
31 Tháng Mười Hai, 2013	141.2	7,072	415	127

* *Bạn có nhận thấy sự thay đổi con số dặm đường dành cho xe đạp?* Trong năm 2013, Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp đã hoàn thành tập tài liệu đầy đủ về sự phát triển mạng lưới đường dành cho xe đạp của Oakland từ khi bắt đầu vào năm 1976 cho tới nay. Chúng tôi cũng đã kiểm tra kỹ lưỡng lớp dữ liệu GIS để cải thiện sự tương ứng với lớp dữ liệu đường xá của Thành Phố. Kết quả là chúng ta có được là thông tin chính xác nhất tại thời điểm hiện giờ và do vậy chúng tôi đã sửa đổi mọi số liệu lịch sử về dặm đường dành cho xe đạp của Oakland theo các năm. Để biết thêm thông tin, vui lòng xem thêm www2.oaklandnet.com/OAK024591.

NGUỒN TÀI NGUYÊN

Đề xuất vị trí cho giá để xe đạp

Xem lại những hướng dẫn và yêu cầu qua mạng có được giá để xe hoặc liên lạc với chúng tôi (theo thông tin có trong mục gửi thư). Xem thêm www.oaklandbikes.info/bikerack.

Ủy Ban Tư Vấn cho Người Đi Bộ và Người Đi Xe đạp của Oakland (Oakland's Bicycle and Pedestrian Advisory Committee, BPAC)

Các cuộc gặp mặt được tổ chức vào ngày Thứ Năm thứ 3 của tháng và mở cửa cho công chúng. Xem thêm thông tin tại www.oaklandbikes.info/bpac.

Tổng Đài Công Chính

- Liên hệ qua số: (510) 615-5566 | hoặc vào: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | hoặc gọi di động: www.seeclickfix.com/oakland, vui lòng báo cáo:
 - o những mối nguy hiểm như mảnh thủy tinh, ổ gà, lưới thoát nước không an toàn, hoặc các vật cản khác
 - o tín hiệu giao thông bị lỗi
 - o xe đạp bị bỏ rơi cần gỡ khỏi giá, biển báo và/hoặc cột đồng hồ thu tiền
 - o lái xe quá tốc độ hoặc yêu cầu điều hòa giao thông hoặc nâng cấp đường xá khác

Nhân Viên Chương Trình

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Người Đạp Xe/Đi Bộ
- Jennifer Stanley, Điều Phối Viên Đạp Xe/Đi Bộ
- Beki McElvain, Nhân Viên Thực Tập Kế Hoạch
- Mark Lightner, Nhân Viên Thực Tập Kế Hoạch
- Kevin Utschig, Nhân Viên Thực Tập Thiết Kế

Tình nguyện viên: Jeremy Stone, Brian Warwick, và . . . bạn?

Xem thêm Chương Trình Tình Nguyện Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp tại trang web www2.oaklandnet.com/bfvp để biết thêm chi tiết.



Bản tin này, cùng với tất cả các dự án được miêu tả trên đây, được tài trợ toàn bộ hoặc từng phần bởi cổ phần thuộc quỹ Phương Sách B của thành phố Oakland. Phương Sách B là thuế dịch vụ giao thông nửa cent được cử tri bỏ phiếu thông qua trong năm 2000. Năm phần trăm của Phương Sách B được dùng cho các dự án và các chương trình cho xe đạp/người đi bộ trên khắp đất nước.
