I BIKE OAKLAND

Tin tức mỗi năm hai lần về xe đạp của Thành Phố Oakland, California, báo cáo về mức tiến triển trong việc thực thi Kế Hoạch Tổng Thể Về Xe Đạp Của thành phố Oakland.

Ấn Bản Thứ 16, Mùa Đông 2015 | Tổng Số Phát Hành 2,724 | www.oaklandbikes.info

Thêm khoảng đệm cho các làn xe đạp của thành phố Oakland

Hầu như tất cả 3.2 dặm làn đường mới dành cho xe đạp được thiết lập giữa tháng Bảy và tháng Mười Hai năm 2014 đều có những lằn kẻ xéo trong khoảng đệm (cho phần lớn chiều dài của những đoạn đường này) để tạo ra khoảng cách giữa xe hơi và xe đạp. Các khoảng đệm có thể được đặt giữa làn xe đạp và làn xe hơi và/hoặc giữa làn xe đạp và làn đậu xe--vị trí và chiều dài của những đoạn đường có khoảng đệm thay đổi tùy theo chiều rộng có sẵn trên đường.

Trên Keith Ave (từ College Ave đến Broadway), Broadway (từ 38th St đến Broadway Ter), và E 12th St (từ 14th Ave đến Fruitvale Ave), chiều rộng được tạo ra bằng cách loại bỏ các làn đường dành cho xe cộ qua lại. Trên E 12th St và 10th/E 10th St (từ Madison St đến Kaiser & từ 4th đến 5th Aves), khoảng đệm được thiết lập giữa làn xe lưu thông và làn xe đạp. Trên Keith Ave và Broadway, có chỗ cho các khoảng đệm ở cả hai bên; khoảng đệm "vùng cửa" giúp cho người cưỡi xe đạp tránh được những cánh cửa xe hơi mở ra.

Làn xe đạp có khoảng đệm còn tương đối mới tại Hoa Kỳ, và tính đến thời gian gần đây, có ít hướng dẫn về cách thiết kế chúng. Dựa vào kinh nghiệm gần đây trong việc thực hiện những thiết kế đó, Thành Phố đang học hỏi xem cách nào hữu hiệu nhất trong những hoàn cảnh khác nhau, và đưa ra những tiêu chuẩn để hướng dẫn việc thực thi những kế hoạch trong tương lai. Quý vị có ý kiến gì về cách thiết kế làn xe đạp có khoảng đệm không? Nếu có, xin quý vị vui lòng gửi email đến bikeped@oaklandnet.com.

Đường kẻ mới trên Broadway, từ 38th St đến Broadway Ter, có khoảng đệm với đường kẻ ở cả hai bên làn xe đạp.

Quyết Định Trong Năm Mới Cho Telegraph Avenue

Vào thứ Ba, ngày 9 tháng Mười Hai, 2014, Hội Đồng Thành Phố đã phê chuẩn một phương thức "bớt đường" cho Telegraph Ave ở giữa các đường 20th và 40th St. Phương thức bớt đường này sẽ loại bỏ một làn xe lưu thông ở mỗi chiều và mở ra một làn đường mới cho xe đạp. Hai cách thiết kế cho làn đường xe đạp được hoạch định.

- Từ 20th St đến 29th St, một "đường xe đạp" hoặc đường xe đạp "có chỗ đậu xe được bảo vệ" sẽ được thực hiện. Đây là trường hợp đầu tiên thuộc loại này tại Oakland, đường xe đạp này đặt người cưỡi xe đạp cạnh lề đường, với những chỗ đậu xe ở bên trái. Một số chỗ đậu xe trên đường sẽ bị dẹp bỏ để giúp cho các xe hơi quẹo phải có thể thấy và tránh được những người cưỡi xe đạp chạy thẳng qua.
- Từ 29th St đến 40th St, các làn xe đạp có khoảng đệm sẽ được thực hiện.

Các yếu tố thiết kế khác sẽ bao gồm những tiện nghi của "đường phố hoàn toàn" như các trạm đón xe công cộng được dời chỗ (để tối ưu hóa thời gian đi xe buýt), lề đường được nới rộng và sơn phết, và chỗ để người đi bộ băng qua đường được nhìn thấy rõ ràng. Giai đoạn thứ nhất của dự án được dự tính sẽ thực hiện vào mùa hè 2015 như một phần của dự án được xếp đặt theo lịch trình để tráng mặt đường Telegraph Ave từ 17th St đến 27th St. Ngoài khu vực được tráng nhựa, những chỗ tráng nhựa được sửa chữa sẽ giúp cải thiện mặt đường cho người cưỡi xe đạp.

Đường mới cho xe đạp là một phần trong Kế Hoạch Thực Hiện Các Đường Phố Hoàn Toàn Cho Telegraph Ave, một nỗ lực được hoạch định suốt năm để cải thiện an toàn và thoải mái về chuyên chở trên Telegraph Ave cho mọi phương thức di chuyển. Muốn biết thêm chi tiết về dự án tổng quát và những bước kế tiếp, hãy vào www.oaklandnet.com/TelegraphAvenue.

Được Thăng Cấp Bạc

Vào tháng Mười Một năm 2014, Liên Đoàn Người Cưỡi Xe Đạp Hoa Kỳ đã đặt tên cho Oakland là một Cộng Đồng Thân Thiện Với Xe Đạp Cấp Bạc. Tên hiệu này là một tiến bộ từ tên hiệu Cấp Đồng đã nhận được vào năm 2010. Giải thưởng này tuyên dương những nỗ lực của toàn thể cộng đồng, từ Bộ Công Chánh của Thành Phố, đến các tiệm bán xe đạp của Oakland, đến công việc ủng hộ, giáo dục, và khích lệ của hàng loạt tổ chức địa phương, gồm cả Walk Oakland Bike Oakland, Cycles of Change, Bike East Bay, và Red Bike and Green.

Việc tuyên dương này phản ảnh những thành quả từ năm 2010, bao gồm (nhưng không giới hạn chỉ có) những thành quả của Thành Phố Oakland:

- tăng thêm 25% đoạn đường dành cho xe đạp, gồm cả một đường xe đạp cấp quốc tế trên Đoạn Cầu Phía Đông của Bay Bridge (do Caltrans thực hiện);
- những làn đường sơn màu xanh lá cây dành cho xe đạp để đánh dấu "khu vực dễ va chạm" quanh Hồ Merritt;
- một hệ thống tìm đường xe đạp dọc theo 16 hành lang nối kết với nhau bây giờ có gần 500 bảng chỉ đường;
- tăng thêm 70% số chỗ đậu xe đạp dễ dàng cho công chúng sử dụng;
- một sắc lệnh về "người sử dụng đường sá dễ bị tổn thương" để cho phép người cưỡi xe đạp (và người đi bộ) được truy tố những người lái xe hung hăng phải bị hình phạt dân sự; và
- trợ cấp hằng triệu mỹ kim, gồm cả để mở rộng chương trình Bike Share từ San Francisco đến Oakland và Berkeley.

Hơn 800 cộng đồng đã nộp đơn xin từ khi chương trình này bắt đầu, và 326 cộng đồng đã được ban tên hiệu Cộng Đồng Thân Thiện Với Xe Đạp. Oakland là một trong 71 thành phố được tên hiệu cấp Bạc. Trong số 50 thành phố đông dân nhất trong nước, 11 có Cấp Bạc và Oakland là thành phố duy nhất đã được thăng lên từ cấp Đồng trong chu kỳ ban giải thưởng gần đây nhất. Theo Liên Đoàn cho biết, "Năm cấp giải thưởng - kim cương, bạch kim, vàng, bạc và đồng - đem lại một động cơ thúc đẩy rõ ràng cho các cộng đồng tiếp tục cải thiện." Triển vọng cấp vàng bây giờ đang lơ lửng trên đầu chúng ta giống như ngày ra trường đối với một sinh viên năm thứ nhất đại học. Muốn biết thêm về mơ ước của LAB nhằm xây dựng một Nước Mỹ Thân Thiện Với Xe Đạp, hãy vào www.bikeleague.org/BFA.

Làm Việc trên Đường Mòn Tại Đường Rầy Montclair – Nhắc Lại

Vào tháng Chín 2014 Thành Phố đã hoàn tất các phần tu bổ cho Đường Mòn Tại Đường Rầy Montclair, một lối với cách sử dụng hỗn hợp xuyên qua Shepherd Canyon để nối liền với Montclair Village. Gần Medau Place, lớp nhựa đường nhô lên đã được cắt bỏ và thay thế để tạo ra mặt đường bằng phẳng để di chuyển. Cám ơn ông Toshi Takeuchi đã lưu ý Thành

Phố về vấn đề này. Trong lúc đang giải quyết vấn đề này, chúng tôi đã sửa chữa một địa điểm gần đó: chiếc cầu băng qua Snake Road là nơi có lối đi tráng nhựa đường đã tách ra khỏi chiếc cầu bằng bê tông ở cả hai đầu cầu. Những chỗ này đã được san bằng và tráng nhựa lại. Nhiều cây trụ ở đầu cầu đã gây cản trở cho người đi bộ và người cưỡi xe đạp. Những trụ này được thay thế bằng một cây trụ duy nhất tại mỗi đầu cầu và được đánh dấu bằng sơn và băng phản chiếu ánh sáng để giúp cho người sử dụng lối đi dễ thấy những trụ này (*xem hình ở trên*). Xem tờ thông tin Mùa Đông 2013 để biết chi tiết về một dự án trước đây đã gắn rào cản và hàng rào để tách biệt Đường Mòn với Shepherd Canyon Road.

Tình Trạng của Hệ Thống: Gần Đạt Được Mục Tiêu 150 Dặm Đường Dành Cho Xe Đạp

Tính đến tháng Mười Hai 2014 Oakland có 140 dặm đường được chỉ định là dành cho xe đạp. Trong khi Thành Phố đạt đến gần con số 150, chúng ta đưa ra một số ý nghĩ về việc những dự án riêng rẽ cộng chung lại như thế nào. Kế Hoạch Tổng Thể Về Xe Đạp Của Oakland vạch ra một hệ thống đường xe đạp gồm 245 dặm, tức là phải thực hiện thêm khoảng 100 dặm. Đồng thời, cách thiết kế đường xe đạp đang thay đổi nhanh chóng - cũng như những mong muốn của công chúng về việc các đường xe đạp cần có hình dạng như thế nào. Ngoài việc xây cất thêm các đường xe đạp mới, người ta càng lúc càng chú trọng thêm vào việc cải thiện những đường xe đạp hiện hữu: nhiều phương tiện hiện hữu trong số 146 dặm đó sẽ được nhiều lợi ích nếu được tu bổ.

Năm ngoái, Oakland đã kết hợp các làn đường xe đạp có khoảng đệm và các làn đường xe đạp sơn màu xanh lá cây vào những tiêu chuẩn thiết kế của thành phố. Nhiều đổi mới gần đây vẫn chưa được kết hợp. Công việc đang được tiến hành với đèn hiệu lưu thông cho xe đạp như một phần của một dự án tại Broadway và Keith Ave, trong khi một cuộc thử nghiệm cho các làn đường xe đạp được bảo vệ sẽ được thực hiện tại một phần của Telegraph Ave. Những đổi mới khác sắp đến bao gồm những ô đợi hai giai đoạn để quẹo trái, ô dành cho xe đạp, những dấu hiệu được sơn màu xanh lá cây trên mặt đường dành cho xe đạp, phần nối dài làn đường xe đạp băng qua giao lộ, và những cải thiện trên đường dành cho xe đạp như bùng binh. Nguyên nhân đưa đến mơ ước hướng về tương lai này là nhu cầu sửa chữa: tráng nhựa những đường phố then chốt, gắn những đèn hiệu lưu thông cho người cưỡi xe đạp, và bảo đảm rằng các miệng cống thoát nước được an toàn. Các bảng chỉ dẫn đường xe đạp và Chương Trình Đậu Xe Đạp CityRacks hoàn tất nỗ lực của Chương Trình Phương Tiện Xe Đạp. Có cả nghìn chi tiết và một mục tiêu: xây dựng một hệ thống đường xe đạp an toàn, thuận tiện, và vui thích cho những người cưỡi xe đạp với mức sai biệt về tuổi tác và khả năng càng ngày càng rộng lớn hơn.

Dặm thứ 150 dành cho đường xe đạp của Oakland sẽ ở đâu? Chúng ta sẽ biết điều đó vào năm 2015. Nếu quý vị muốn đánh cuộc, hãy đánh cuộc trên một trong những đường phố được tô màu xanh trong bản đồ ở chính giữa của thông tin này.

Tăng Cường trên 27th St và Grand Ave

Cái gì mới được sơn màu xanh lá cây và rộng lớn? Những phần của các đường xe đạp tại 27th St và Grand Ave đã được nâng cấp vào tháng Mười Một 2014 để bao gồm các khoảng đệm cho làn xe đạp và làn xe đạp sơn màu xanh lá cây trong các khu vực dễ va chạm. Các khoảng đệm được thêm vào 27th St về hướng tây ở giữa Harrison St và Broadway để tạo thêm khoảng cách giữa người cưỡi xe đạp với cả những chiếc xe đã đậu lại và xe đang chạy. Màu xanh lá cây được thêm vào những địa điểm then chốt là nơi người quẹo xe phải băng ngang qua làn xe đạp: Grand Ave tại Harrison St và Bay Pl cộng với 27th St tại Harrison St, Valdez St, Broadway, và Northgate Ave (*được trình bày ở trên*). Dự án này là một phần của sách lược khắp thành phố nhằm nâng cấp các làn xe đạp hiện hữu với những cách thiết kế mới: các khoảng đệm để thêm chỗ cho người cưỡi xe đạp; và màu xanh lá cây để tăng thêm nhận thức cho người lái xe tại những địa điểm có làn xe đạp vốn có thể gây khó khăn cho người cưỡi xe đạp.

Lễ Ra Mắt Ủy Ban Cố Vấn Người Cưỡi Xe Đạp & Người Đi Bộ

Ủy Ban Cố Vấn Người Cưỡi Xe Đạp & Người Đi Bộ (BPAC) tại Oakland đã tổ chức buổi họp đầu tiên vào thứ Năm, ngày 18 tháng Chín, 2014, tại đó các Ủy Viên duyệt xét các báo cáo dự thảo về tác động môi sinh cho Bệnh Viện Nhi Đồng và Kế Hoạch Cụ Thể Khu Vực Coliseum. Ủy Ban có tác vụ rõ rệt là báo cáo với Ủy Ban Công Chánh của Hội Đồng Thành Phố. Chín Ủy Viên trong lễ ra mắt đã được Thị Trưởng Jean Quan bổ nhiệm và được Hội Đồng Thành Phố phê chuẩn, và được chụp hình, bên phải.

Các ủy viên, từ trái sang phải; hàng trước—Kenya Wheeler, Midori Tabata, Fred McWilliams; hàng thứ nhì—Christopher Kidd, Chris Hwang, Rosa Villalobos, Ryan Chan; hàng thứ ba—Robert Prinz, Royston Taylor.

Muốn biết thêm chi tiết, hãy vào www.oaklandbikes.info/bpac. Hãy ghi tên để được thông báo về các nghị trình của BPAC tại http://tinyurl.com/GetBPACAgendas.

Cưỡi xe đạp, một cách vắn tắt ...

Hội Đồng Thành Phố phê chuẩn các làn xe đạp cho 17th St và 20th St

Vào tháng Chín 2014, Hội Đồng Thành Phố đã phê chuẩn việc thiết lập các làn xe đạp mới trên 17th St từ Martin Luther King Jr Wy đến Telegraph Ave và trên 20th St giữa Franklin St và Harrison St. Dự án 17th St là một phần của một nỗ lực lớn hơn hiện đang được thực hiện để thiết lập đường xe đạp theo hướng nam-bắc xuyên qua trung tâm thành phố bằng Telegraph Ave, cặp đôi 16th St/17th St, Clay St, và Washington St. Công trình xây cất dự án của 17th St và 20th St được tiên liệu sẽ xảy ra vào năm 2015. Hãy tiếp tục theo dõi để biết thêm về cái khoảng đệm cầu kỳ đó.

Ngược lại, Oakland

Làn xe đạp ngược dòng xe cộ đầu tiên của Oakland được thực hiện như một phần của dự án MacArthur Transit Village trên Frontage Rd nối liền W MacArthur Blvd đến 40th St dọc theo cổng vào trạm MacArthur BART. Đường kẻ đã được hoàn tất vào tháng Mười nhưng - khi tờ bản tin này được gửi đến nhà in - đường xe đạp chưa được hoàn toàn mở ra vì công trình xây cất bên cạnh. Một dự án riêng để hoàn tất đường xe đạp trên W MacArthur Blvd đang ở trong giai đoạn thiết kế cuối cùng.

Đến Oaklavia, Với Lòng Yêu Mến

Vào năm 2014, Walk Oakland-Bike Oakland đã đặt tên lại cho Oaklavia (dịp tổ chức "mở rộng đường phố" của Oakland) với Lòng Yêu Mến. Hai dịp tổ chức này được thực hiện, một vào tháng Bẩy và một vào tháng Chín, cả hai đem lại khoảng 23,000 người đi dạo và vui chơi trên các đường phố không có xe cộ. Kế hoạch để thêm Lòng Yêu Mến sẽ tiếp tục trong năm 2015. Muốn biết thêm chi tiết, xin vào wobo.org/oaklavia.

PedalFest 2014

PedalFest được tổ chức hằng năm lần thứ tư tại Quảng Trường Jack London đã được tổ chức vào thứ Bảy, ngày 26 tháng Bảy, 2014. Ước tính có khoảng 22,000 người đã đến để ăn, uống, vui chơi, và chia xẻ niềm đam mê đối với xe đạp, từ các cuộc diễn hành của xe ba bánh đến những khung xe đạp theo yêu cầu đến Whiskey Drome (một sân đua xe đạp cổ xưa). Nhiều người đến để biểu diễn tài cưỡi xe đạp của mình, và nhiều người hơn nữa đến để thán phục họ. Nhân viên từ Thư Viện Chính Oakland dàn dựng bên cạnh gian hàng của Chương Trình Phương Tiện

Xe Đạp Oakland, trưng bày quầy bán sách di động bằng xe đạp của họ, và thu hút những người thích mua đồ phụ tùng đến với những món trang sức thời trang được tái chế biến từ các mảnh xe đạp bị vứt bỏ. Dịp tổ chức hằng năm này được Jack London Square phối hợp thực hiện với các khoản lợi nhuận được tặng cho hội Bike East Bay. Hình ảnh và chi tiết thêm tại pedalfestjacklondon.com.

Tinh Thần 78

Bảy mươi tám chỗ đậu xe đạp mới đã được thực hiện trong năm dàn đậu xe đạp mới trên đường phố tại những doanh nghiệp sau đây: Arbor Café; Kamdesh Afghan Kabob House/Brown Couch Café, Parkway Lounge, Pizzaiolo/Dona Tomas, và Timeless Coffee. Việc lắp đặt được tài trợ bằng một khoản trợ cấp từ Quỹ Chuyên Chở cho Không Khí Sạch Sẽ, một chương trình của Khu Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Vùng Vịnh được Ủy Ban Chuyên Chở Quận Alameda điều hành.

Hiện nay có 228 chỗ đậu xe đạp trong 13 dàn tại Oakland. Ba dàn khác (38 chỗ) đang chờ lắp đặt (trong nay mai!) và bốn dàn đang ở trong tiến trình thiết kế/đánh giá. Các dàn này được lắp đặt theo yêu cầu của chủ thương nghiệp sát bên cạnh, là người phải đồng ý sẽ quét đường bằng tay (vì các xe quét đường không còn ra vào khu vực đó được nữa). Tìm hiểu thêm chi tiết và hướng dẫn cách nộp đơn tại www2.oaklandnet.com/ISBPC.

Đã đếm xong

Trong bốn năm liên tiếp, Oakland đã thực hiện các cuộc đếm người cưỡi xe đạp và người đi bộ vào tháng Chín, tại 36 giao lộ giống nhau. Con số này được thâu thập trong hai giờ đồng hồ tại mỗi địa điểm. Số đếm năm 2014 cho thấy số người cưỡi xe đạp tăng lên 18% nói chung tính từ năm 2011. Muốn biết thêm chi tiết về chương trình đếm hằng năm - gồm cả bản đồ của các địa điểm - hãy vào www2.oaklandnet.com/OAK033011.

Trước hết là tin vui

Vào tháng Mười Một, Hiệp Hội Lake Merritt/Uptown và Hiệp Hội Trung Tâm Thành Phố Oakland, hai Khu Quyền Lợi Cộng Đồng, đã lắp đặt hai trạm sửa xe đạp trên đường Broadway. Các trạm này có tám dụng cụ sửa xe đạp được gắn vào dây cáp và một máy bơm vỏ xe đạp, ý kiến này hay đến nỗi đã được giới thiệu trên Tạp Chí Oakland vào tháng Mười Hai (tinyurl.com/OaklandBikeFixit). Ngoài lợi ích rõ rệt của các trạm này đối với những người cưỡi xe đạp, một "đại sứ" của Hiệp Hội đã có thể giúp sửa chữa xe lăn tay cho một người một cách nhanh chóng, và tiễn họ lên đường với một sự phiền hà tối thiểu. Bây giờ là tin buồn: cả hai trạm đều bị phá hoại nặng nề, và liên tục,

cả dụng cụ lẫn máy bơm đều bị đánh cắp. Khu Quyền Lợi Cộng Đồng (CBD) nâng cấp dây cáp, để rồi các dụng cụ lại bị đánh cắp nữa. Kế hoạch lắp đặt thêm bốn trạm sửa chữa bây giờ đã bị hoãn lại. Thành Phố cảm kích trước những nỗ lực của CBD và cảm thông với sự bực bội của họ đối với vấn đề phá hoại này.

Cám ơn Brian và Dianne!

Xin quý vị hãy cùng với chúng tôi cám ơn Brian Warwick và Dianne Yee, là những tình nguyện viên của chương trình xe đạp mà gần đây đã rời đi để tìm đến những đồng cỏ xanh tươi hơn!

Brian, bây giờ là một sinh viên cao học tại UCLA, đã tình nguyện dùng hơn 400 giờ với kỹ năng bền bỉ của mình trong hai năm qua để ghi nhận những số đếm về người cưỡi xe đạp và người đi bộ để thiết lập một kho dữ liệu được sử dụng trong một bản đồ về số đếm trên mạng tại www.oaklandbikemaps.info/counts. Dự án vĩ đại này vẫn đang được tiến hành, nhưng chắc chắn sẽ chẳng đi đến đâu nếu không có Anh Warwick. Brian cũng đã phụ trách phần âm nhạc trong Ngày Cưỡi Xe Đạp Đi Làm tại Tòa Đô Chánh vào năm 2013 và 2014, làm tăng thêm bầu không khí vui nhộn.

Dianne đã cống hiến một cách rộng rãi 200 giờ vào mùa hè của cô để giúp trong nhiều dự án khác nhau trước khi trở về Trường Đại Học Portland State để hoàn tất chương trình Cao Học về Thiết Kế Đô Thị và Vùng. Một số thành quả của công sức cô gồm có: giúp xếp bảng những đặc điểm của đường phố để phân tích hệ thống đường xe đạp ít căng thẳng (vẫn đang tiến hành); phân tích kết quả của cuộc thăm dò của Bike East Bay về những người cưỡi xe đạp theo sau dự án "dấu hiệu tuyệt vời" trên 40th St; kiểm chứng hình ảnh cho hơn 300 dàn xe đạp (để làm bảng kiểm kê của Thành Phố); thanh tra các bảng chỉ dẫn để tìm đường dọc theo ba hành lang đường xe đạp để xác định những chỗ nào cần sửa chữa; trợ giúp về việc nộp đơn xin làm Cộng Đồng Thân Thiện Với Xe Đạp Của Oakland; và chọn lọc những hình ảnh đẹp nhất từ máy chủ bừa bộn của chúng tôi để thành lập một thư viện hình ảnh. Chúng tôi cảm ơn cô Yee!

Những Dấu Hiệu Tuyệt Vời trên 40th Street *Kết Quả Nghiên Cứu Sơ Khởi, Phần 2*

Dự án trên 40th St gần trạm MacArthur BART tiếp tục đem lại sự chú ý, phân tích, và thảo luận. Dự án này ra đời vì nhu cầu (bởi người mẹ của sự phát minh) trong một tình trạng rất khó giải quyết (thí dụ, một dải đất có cây cảnh ở giữa đường, một làn đường để đậu xe, một người lái xe buýt, và Đạo Luật Về Phẩm Chất Môi Trường California). Vì cách sử dụng màu xanh lá cây khác thường, dự án đòi hỏi phải có sự phê chuẩn của cả hai cơ quan kiểm soát các dụng cụ điều khiển lưu thông của Liên Bang và Tiểu Bang. Việc phê chuẩn dự án này bao gồm một kế hoạch chi tiết để thâu thập và phân tích dữ liệu, và ấn bản Mùa Hè 2014 của tờ thông tin này chia xẻ lại kết quả sơ khởi của cuộc nghiên cứu đó. Bản phác thảo nghiên cứu nay được cung cấp tại www2.oaklandnet.com/n/OAK051326.

Trong khi cuộc phân tích của Thành Phố xem xét sự thay đổi về hành vi qua phim ảnh và số đếm của xe cộ lưu thông, Bike East Bay thực hiện một cuộc thăm dò người sử dụng trong những tháng ngay sau khi lắp đặt dự án. Bike East Bay đã chia sẻ kết quả thăm dò của họ với Thành Phố, và chúng tôi phân tích kết quả đó để hiểu rõ cái nhìn của người sử dụng đối với dự án này. Cuộc thăm dò đã được 288 người đáp ứng. Những người đáp ứng tự chọn với một nửa đang cư ngụ gần 40th St và ba phần tư tự nhận mình là người cưỡi xe đạp. Khi trả lời câu hỏi "Bạn nghĩ gì về những dấu hiệu tuyệt vời?", thì 58% số người đáp ứng có câu trả lời tích cực, 23% không rõ ràng, và 19% trả lời tiêu cực. Những câu trả lời tích cực thông dụng nhất là dự án: (1) giúp hợp pháp hóa việc cưỡi xe đạp; và (2) có ảnh hưởng tích cực đối với hành vi của người cưỡi xe đáp và người lái xe. Những câu trả lời tiêu cực thông dụng nhất là: (1) dự án này khó hiểu; và (2) nên dùng một phương thức khác. Những người đáp ứng thì gần như một nửa là hài lòng với những dấu hiệu tuyệt vời và một nửa thì thích làn xe đạp hơn. Muốn biết thêm chi tiết về cuộc thăm dò của Bike East Bay, hãy xem báo cáo tại www2.oaklandnet.com/n/OAK051296.

Muốn biết bối cảnh của dự án 40th St, hãy đọc bài viết "Những Dấu Hiệu Tuyệt Vời cho 40th Street và MacArthur BART" (“Super Sharrows for 40th Street and MacArthur BART”) trong tờ thông tin "Tôi [cưỡi xe đạp] Oakland" Mùa Đông 2014 (Winter 2014 “I [bike] Oakland”) và trang web của dự án tại www2.oaklandnet.com/OAK043755. Việc thâu thập và phân tích thêm dữ liệu sẽ được hoàn tất để so sánh những thay đổi về số lượng người cưỡi xe đạp và mức đụng xe trong một năm sau khi xây cất xong.

Theo Những Con Số

Đây là kỳ thứ chín của tiết mục theo dõi mức tiến triển trong việc thực thi Kế Hoạch Tổng Thể Về Xe Đạp của Oakland sử dụng phương thức đo lường trong biểu đồ dưới đây. (Muốn hiểu cách giải thích về phương thức đo lường này, xin quý vị vui lòng xem tờ thông tin Mùa Đông 2011 tại www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)

Theo Những Con Số: Các Phương Tiện Về Xe Đạp tại Oakland tính đến ngày 31 tháng Mười Hai, 2014

Ngày (tính đến)	Số dặm đường xe đạp *	Số chỗ đậu xe đạp	Bộ phận lắp ráp bảng chỉ dẫn để tìm đường xe đạp	Bảng chỉ dẫn lưu thông thân thiện với xe đạp
31 tháng Chạp, 2007	104.1	3,224	0	0
31 tháng Chạp, 2008	106.5	3,492	26	2
31 tháng Chạp, 2009	110.8	4,428	26	11
31 tháng Chạp, 2010	112.1	4,772	125	16
31 tháng Chạp, 2011	120.7	5,303	209	26
31 tháng Chạp, 2012	134.3	6,315	345	40
31 tháng Chạp, 2013	141.2	7,072	415	127
31 tháng Chạp, 2014	**146.4**	**8,023**	**476**	**151**

NGUỒN GIÚP ĐỠ

Đề Nghị một Địa Điểm Để Lắp Đặt Dàn Đậu Xe Đạp

Duyệt lại những nguyên tắc hướng dẫn và yêu cầu lắp đặt một dàn đậu xe đạp trên mạng hoặc liên lạc với chúng tôi (chi tiết trên bảng gửi thư). Xem www.oaklandbikes.info/bikerack.

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

Các buổi họp được tổ chức vào ngày thứ Năm thứ ba của tháng và được mở rộng cho công chúng. Có thêm chi tiết tại www.oaklandbikes.info/bpac.

Trung Tâm Liên Lạc Về Công Chánh

- Qua điện thoại: (510) 615-5566 | trên mạng: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | hoặc điện thoại di động: www.seeclickfix.com/oakland, xin vui lòng báo cáo về:
    - những mối nguy như kính, ổ gà, nắp cống thiếu an toàn, hoặc những chướng ngại khác
    - những đèn hiệu lưu thông hư hỏng
    - những xe đạp bị vứt bỏ cần được tháo gỡ khỏi những dàn đậu xe đạp, bảng chỉ dẫn và/hoặc những cột để đo lường
    - chạy quá tốc độ, hoặc để yêu cầu cải thiện lưu thông hay cải thiện khác về đường xá

Nhân Viên Của Chương Trình

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Về Xe Đạp/Đi Bộ
- Jennifer Stanley, Phối Hợp Viên Về Xe Đạp/Đi Bộ

Thực Tập Viên Trong Chương Trình

- David Pene & Kevin Utschig (Thiết Kế)
- Timothy Brathwaite & Sadie Gill (Hoạch Định)

Tình Nguyện Viên

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer, và . . . ***quý vị?*** Hãy xem web page của Chương Trình Tình Nguyện Về Phương Tiện Cho Xe Đạp tại www2.oaklandnet.com/bfvp để biết thêm chi tiết.

Tờ thông tin này, và tất cả những dự án được miêu tả trong đây, được tài trợ hoàn toàn hoặc một phần bằng sự chia xẻ của Oakland từ ngân quỹ của Dự Luật B. Dự Luật B là thuế mua bán về chuyên chở nửa xu của Quận Alameda đã được cử tri phê chuẩn năm 2000.

Năm phần trăm ngân quỹ của Dự Luật B được dành riêng cho các dự án và chương trình về xe đạp/người đi bộ trong khắp quận.