

I OAKLAND

Bản tin hai lần trong năm về xe đạp của Thành Phố Oakland, California, báo cáo tiến trình thực hiện Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp (Bicycle Master Plan) của Oakland.

Xuất bản lần thứ 19, Mùa Hè 2016 | Số Lượng Phát Hành 3,063

www.oaklandbikes.info



Telegraph AVE



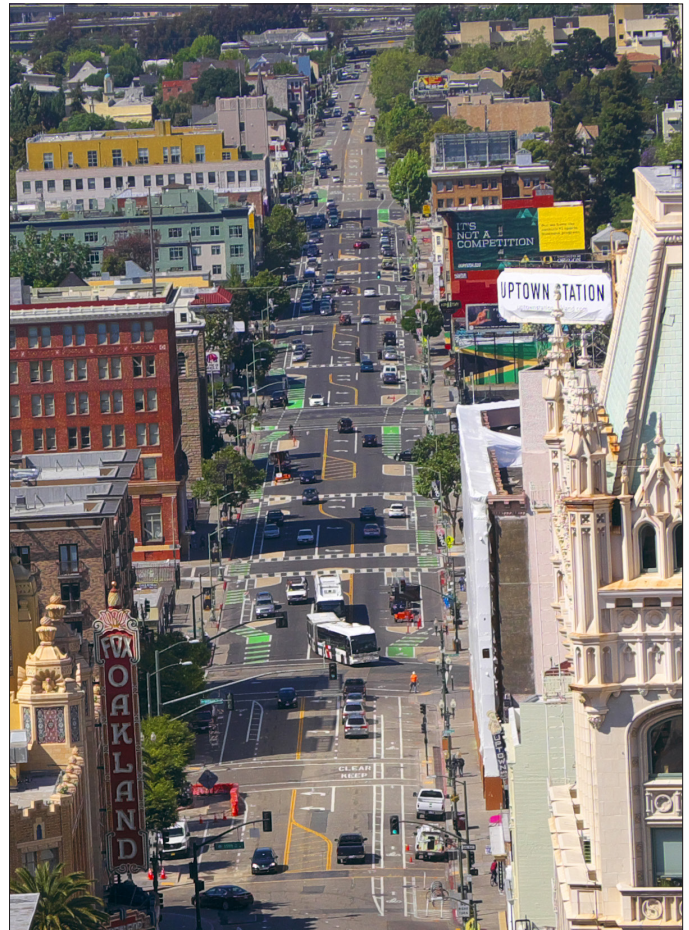
Ngày 10 tháng Năm, 2016, Thị trưởng Schaff cùng các nhân vật nổi tiếng khác đã cắt băng khánh thành các làn đường xe đạp được bảo vệ bằng nơi đậu xe hơi đầu tiên của Oakland. Dự án nằm trên đường Telegraph Ave, đoạn từ đường 20th St đến đường 29th St ở các khu Uptown và KONO. Làn đường xe đạp “được bảo vệ bằng nơi đậu xe hơi” hoán chuyển vị trí của các làn đường xe đạp và nơi đậu xe hơi trên đường: làn đường xe đạp ở trên đường nằm song song với lề đường, và được tách biệt bởi phần đệm phân cách từ làn đỗ xe đã được chuyển ra vào trong lòng đường. Phương pháp thiết kế làn đường xe đạp này đang ngày càng tạo được sự chú ý, vì đây là cách thu hút những người đi xe đạp tiềm năng - “muốn nhưng e ngại” - có thể chạy xe trên những con đường nội đô, bằng cách đặt các dải phân cách tách biệt với xe có động cơ. Làn xe đạp “được bảo vệ bằng nơi đậu xe hơi” sử dụng những chiếc xe đang đậu làm dải

Xem video về Đi xe trong làn đường xe đạp được bảo vệ trên đường Telegraph Ave tại địa chỉ vimeo.com/165955379

phân cách: một giải pháp nhanh chóng và ít tốn kém hơn so với việc xây dải phân cách cố định. Làn xe đạp được bảo vệ rất phổ biến ở Bắc Âu và đang dần được

áp dụng ở Bắc Mỹ thông qua qui định hướng dẫn thiết kế của Hiệp hội Viên chức Giao thông Thành phố Quốc gia (NACTO) và sự ủng hộ của Dự án Làn đường Xanh (Green Lane Project).

Dự án Telegraph Ave là giai đoạn một của Kế hoạch Phát triển Đường phố Hoàn chỉnh cho Telegraph Ave. Giai đoạn hai sẽ mở rộng thêm một số đoạn vỉa hè chia ra ngoài và đoạn vỉa hè dành cho người lên xe buýt giữa đường 20th St và đường 29th St, và làn đường xe đạp có phần đệm phân cách từ đường 29th St đến đường 41st St. Cả hai giai đoạn sẽ điều chỉnh lại đường ô tô từ hai làn xe mỗi hướng thành một làn xe mỗi hướng. Làn dành cho xe rẽ trái sẽ giữ nguyên và không gian mới sẽ được sử dụng cho làn đường xe đạp. Đường một làn xe có ưu điểm là khắc phục được một vấn đề an toàn quan trọng đối với khách bộ hành: người điều khiển xe nhường đường cho khách bộ hành thì cũng đồng thời chắn mất tầm nhìn của người điều khiển xe ở làn xe bên cạnh. Trong một nỗ lực phối hợp, các làn đường xe đạp đã được thiết lập trên đường Telegraph Ave, đoạn từ đường 16th St đến đường 20th St, và trên đường 16th St, đoạn từ Telegraph Ave đến San Pablo Ave. Công trình đang thực hiện sẽ cung cấp làn đường xe đạp chạy liên tục từ KONO đến Jack London Square, đi qua Telegraph Ave, Clay St, và Washington St. Giai đoạn quy hoạch trong tương lai của Kế hoạch Phát triển Đường phố Hoàn chỉnh cho Telegraph Ave sẽ tìm hiểu sâu hơn các cơ hội và hạn chế đối với khu thương mại Temescal.



Hình ảnh: Joe Ferrera, Bike East Bay



Bản tin này và các dự án mô tả ở đây được tài trợ toàn bộ hoặc một phần bởi phần trợ cấp dành cho Oakland trong quỹ tài trợ Dự Luật B và BB. Dự Luật B và BB là các khoản thuế doanh thu từ giao thông của quận Alameda được cử tri thông qua vào năm 2000 và được mở rộng vào năm 2014. 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 biết thêm thông tin, xin truy cập www2.oaklandnet.com/OAK022502.

Tùng dây phố

Trong nhiều trường hợp, các làn đường xe đạp của Oakland tại một khu vực riêng lẻ hoặc dọc theo một hành lang riêng lẻ được xây dựng bởi nhiều dự án có thể kéo dài nhiều năm. Dần dần các dự án này bổ sung làn đường xe đạp chạy liên tục với chất lượng ngày một tốt hơn. Nhưng tại sao nên chọn phương pháp xây từng phần thế này? Câu trả lời là do muốn tận dụng cơ hội, bảo đảm tính hiệu quả và cả hạn chế về nguồn lực. Chúng tôi cố gắng tận dụng từng cơ hội hiện có để cải thiện các làn đường xe đạp hiện có và các làn đường đề xuất. Đôi khi các cơ hội này cùng xuất hiện một lúc. Việc kết hợp những dự án cải tiến này với các dự án khác sẽ hiệu quả hơn là sau đó quay lại để đào bới tiếp nơi đó. Với nguồn nhân lực hạn chế để phát triển các dự án xây dựng hành lang cho làn đường xe đạp, chúng tôi đang nỗ lực làm việc hiệu quả bằng cách phối hợp và nương nhờ từng dự án khả thi của các đơn vị khác.

Rockridge BART

Vào tháng Hai 2016, làn đường xe đạp có phần đệm phân cách được lắp đặt tại một dãy phố trên đường Miles Ave, đoạn nằm giữa College Ave và Forest St. Dự án được tài trợ bởi quỹ xe đạp/khách bộ hành của Dự Luật B. Dự án này giúp tiếp cận dễ dàng hơn khu vực gần Rockridge BART, hỗ trợ thêm cho những làn đường xe đạp mới thiết lập trên đường College Ave dọc theo mặt tiền của trạm, cùng nhiều dự án kéo dài trong nhiều năm để cải thiện làn đường xe đạp Webster/Shafter - bao gồm đường Forest St. Kế hoạch thiết lập tiếp theo sẽ là các làn đường xe đạp trên đường College Ave, đoạn từ Claremont Ave đến Broadway. Dự kiến sẽ khởi công xây dựng vào năm 2017.

San Pablo Ave đến khu trung tâm thành phố

Trên đường San Pablo Ave ở vành đai khu vực trung tâm thành phố, những đoạn quan trọng thiếu làn đường xe đạp đang được khắc phục theo từng dãy phố một. Trong tháng Sáu, 2016, dự án cảnh quan đường phố được tài trợ theo Kế Hoạch Đề Nghị 1C của Tiểu Bang đã bổ sung làn đường xe đạp có phần đệm phân cách theo hướng Bắc, từ đường 17th St đến đường 19th St. Dự án cũng di dời vị trí của đảo vĩa hè trên đường, giúp giải phóng không gian cần thiết để thiết lập làn đường xe đạp đi theo hướng Bắc từ đường 21st St đến đường Martin Luther King Jr Wy. Dự án nâng cấp này bao gồm cả làn đường xe đạp xanh để đánh dấu đoạn rẽ “lượn” tại địa điểm này. Dự án tiếp theo sẽ điều chỉnh lại dãy phố từ đường 16th St đến đường 17th St để có cả làn đường xe đạp, vườn cây hút nước mưa, và dự án thử nghiệm đậu xe theo góc lùi. Mục đích chính là tạo làn đường xe đạp chất lượng cao trên đường San Pablo Ave từ đường 16th St đến đường 25th St tại West St. Nhờ kết nối qua West St và Genoa St, làn đường xe đạp này sẽ tạo một lộ trình kết nối liên tục giữa khu trung tâm thành phố và mạng lưới các đường phố xe đạp của Berkeley. Trên đường San Pablo Ave, các khoảng trống còn lại bao gồm làn đường đi hướng bắc từ đường 19th St đến đường 21st St; làn đường đi hướng nam từ đường 20th St đến đường 17th St; và 3 dãy phố ở cả hai hướng, đoạn giữa W Grand Ave và West St trên đường 25th St.



CÁC NGUỒN THÔNG TIN

Gợi Ý Địa Điểm Đặt Giá Để Xe Đạp

- Xem các qui định hướng dẫn và yêu cầu giá để xe đạp qua mạng trực tuyến hoặc liên hệ với chúng tôi (thông tin trong phần thư tín). Xem www.oaklandbikes.info/bikerack.

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

- Các cuộc họp được tổ chức công khai vào thứ Năm của tuần thứ Ba trong tháng. Thông tin thêm tại www.oaklandbikes.info/bpac.

Trung Tâm Liên Lạc qua Điện Thoại Sở Công Chánh

- Qua điện thoại: (510) 615-5566 | trực tuyến: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | di động: www.seeclickfix.com/oakland, vui lòng trình báo:
 - các mối nguy hiểm như thủy tinh, ổ gà, cửa cống thoát nước không an toàn, hay các chướng ngại vật khác
 - đèn tín hiệu giao thông bị hư hỏng
 - xe đạp bỏ không cản di dời ra khỏi giá để xe đạp, biển báo và/hoặc cột đồng hồ đo
 - chạy xe quá tốc độ hoặc yêu cầu giảm tốc độ giao thông hay cải tiến đường khác

Nhân Viên Chương Trình

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Xe Đạp/Khách Bộ Hành
- Jennifer Stanley, Điều Phối Viên Chương Trình Xe Đạp/Khách Bộ Hành

Các nhân viên thực tập của chương trình

- David Pene (Thiết kế)
- Gregory Reft và Eric Tucker (Hoạch định)

Các tình nguyện viên

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer, và ... **quý vị?** Xin vui lòng xem trang mạng của Chương Trình Tình Nguyện Cơ Sở Vật Chất Cho Xe Đạp (Bicycle Facilities Volunteer Program) tại www2.oaklandnet.com/bfvp để biết thêm thông tin.



Đoạn phía trên đường Broadway

Đường Broadway, đoạn từ Broadway Ter đến Trung Tâm Thể Thao North Oakland (gần Caldecott Tunnel) đang trong quá trình chuyển đổi thành đường xe đạp chạy liên tục. Trong tháng 02/2016, các làn đường xe đạp đã được thiết lập trên đường Broadway, từ Golden Gate Wy đến Trung Tâm Thể Thao North Oakland. Dự án dài một dặm này được tài trợ bởi khoản thanh toán của thành phố Oakland với Caltrans cho Lỗ Khoan Thứ Tư của Caldecott Tunnel.. Một dự án riêng lẻ đã lắp đặt hình vẽ bảo hiệu làn đường chung trên đường ở Golden Gate Ave và Golden Gate Wy để kết nối Broadway với đường Chabot Rd. (Hãy cùng dành một phút để ngắm mặt đường phẳng lì trên đường Chabot Rd và trân trọng những người đã từng phải đi trên con đường xóc đến rụng rời này thuở xưa.) Hai dự án sắp tới sẽ hoàn tất công trình trên đường Upper Broadway. Dự án thứ nhất sẽ xây lại giao lộ tại Broadway/Keith Ave với làn đường xe đạp được bảo vệ và các trụ đèn tín hiệu cho xe đạp. Dự án thứ

hai sẽ kẻ vạch phân định các làn đường xe đạp trên đường Broadway từ dự án Keith Ave đến Broadway Ter. Dự án thứ ba sẽ thiết lập các làn đường xe đạp trên đường Broadway Ter, đoạn từ Broadway đến Clarewood Dr. Công trình dự kiến khởi công trong năm 2016 và hoàn thành vào năm 2017. Sau khi hoàn thành, Broadway sẽ có 2.9 dặm làn đường xe đạp chạy liên tục từ đường 40th St đến Trung Tâm Thể Thao North Oakland.



Grand Ave

Trong tháng 05/2016, các làn đường xe đạp đã được lắp đặt trên đường Grand Ave, đoạn từ Elwood Ave đến Jean St trong khuôn khổ dự án giảm làn đường. Động lực chính của dự án này là tăng cường an toàn cho khách bộ hành tại 5 đoạn qua đường không có đèn tín hiệu hoặc biển báo dừng. Ban đầu, công trình được thực hiện theo kế hoạch lát đường cho Grand Ave và kế hoạch của thành phố là duy trì con đường 4 làn xe. Nhưng hướng đi đó đã thay đổi do nhiều nơi thành lập tổ chức đại diện khu phố, áp lực của cộng đồng và đề xuất của Thành Phố Piedmont về kế hoạch thu hẹp làn đường trên đoạn nối dài liền kề của Grand Ave.

Vào ngày nhà thầu của Oakland dự định kẻ vạch cuối cùng, nhân viên chính quyền Oakland đã bắt đầu cuộc nghiên cứu về tính khả thi và yêu cầu nhà thầu sơn lòng

đường bằng vật liệu tạm thời. Từ đó bắt đầu một quá trình bàn bạc trong cộng đồng kéo dài và sôi nổi với các cuộc họp công khai, những buổi tham quan hiện trường và phân tích kỹ lưỡng. Cuộc tranh luận chia thành các thái cực thông thường: Thành phố nên cân bằng sự tiện lợi cho người đi xe ô tô với an toàn của tất cả phương tiện giao thông, nhất là khách bộ hành và người đi xe đạp như thế nào? Trong phần tranh luận về làn đường xe đạp, cả hai phía đều đưa ra các chỉ trích. Tại sao thành phố điều chỉnh lại những cung đường chính vì người đi xe đạp? Tại sao thành phố không hành động thêm để bảo vệ người đi xe đạp trên những cung đường chính? Dựa trên phân tích chuyên môn, quá trình bàn bạc với cộng đồng và nguồn lực sẵn có cho việc xây dựng, nhân viên chính quyền Thành phố đã đề xuất tái điều chỉnh và dự án đã được Hội Đồng Thành Phố thông qua. Mặc dù công việc kẻ vạch đã hoàn tất, những cải tiến chính về đèn tín hiệu giao thông ở Mandana Blvd và Wildwood Ave/Jean St vẫn còn đang thực hiện (tính đến thời điểm in tờ bản tin này). Những cải tiến về đèn tín hiệu giao thông này là một phần không thể thiếu cho sự thành công của toàn bộ dự án.

Điểm đỗ xe đạp tiện lợi

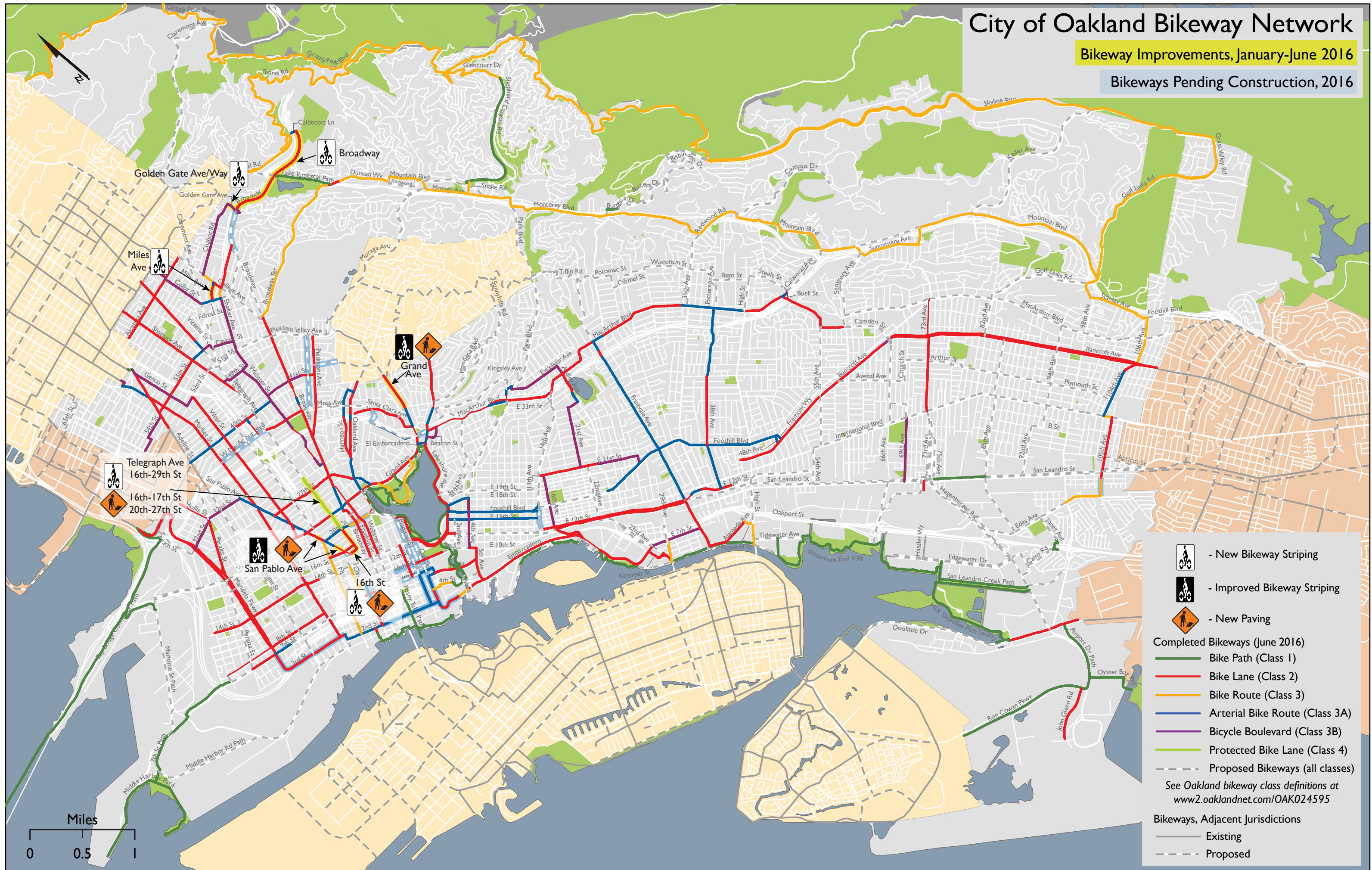
Trong khoảng thời gian từ tháng 3 đến tháng 6 năm 2016, sáu điểm đỗ xe đạp mới ở trên đường đã được lắp đặt, tạo ra 60 ô đỗ xe đạp mới để dân chúng sử dụng khi tới các cơ sở thương mại trong các khu dân cư của Laurel, North Oakland, và Koreatown/Northgate/Uptown. Điểm đỗ xe đạp phía trước Laurel Cyclery/Launderland (MacArthur Blvd) là điểm đỗ xe đầu tiên được thiết lập để bổ sung cho nơi đậu xe tự. Cả khu này và điểm đỗ xe được thiết lập tại Octagon Community Acupuncture (đường Claremont Ave) đều nằm trên các đường phố có vỉa hè quá hẹp để đặt giá đỡ xe đạp. Ba điểm đỗ xe đạp được lắp đặt liền kề với làn đường xe đạp được bảo vệ mới trên đường Telegraph Ave, phía trước Lost and Found Beer Garden, Legionnaire Saloon, và Telegraph | Oakland. Điểm đỗ xe đạp phục vụ Monster Pho (Broadway) liền kề với làn đường xe đạp có phần đệm phân cách giúp người sử dụng có thể đỗ xe thoải mái (ảnh, bên phải). Oakland hiện có 376 ô đỗ xe đạp tại 26 điểm đỗ xe. Xem bản đồ tại tinyurl.com/OaklandBikeCorrals. Các điểm đỗ xe và 128 ô đỗ xe đạp khác được thiết lập trong khoảng thời gian từ tháng 1 đến tháng 6 năm 2016 được tài trợ bằng khoản trợ cấp của Quỹ Giao Thông vì Không Khí Sạch (Transportation Fund for Clean Air), một chương trình của Cơ Quan Quản Lý Chất Lượng Không Khí Khu Vực Vùng Vịnh (Bay Area Air Quality Management District), được quản lý thông qua Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda (Alameda County Transportation Commission).



City of Oakland Bikeway Network

Bikeway Improvements, January-June 2016

Bikeways Pending Construction, 2016





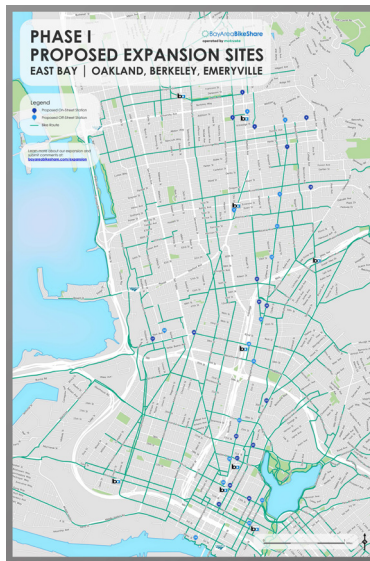
Đi Xe Đạp, tóm tắt ...

Cập nhật Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp của Oakland

Thành phố đang tăng tốc cập nhật Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp của Oakland được thông qua lần đầu tiên vào năm 1999 và cập nhật toàn diện vào năm 2007. Lần cập nhật này sẽ tập trung vào: (a) cải thiện chất lượng và khoảng cách chạy liên tục của các làn đường xe đạp ở Oakland; và (b) thiết lập nguồn lực và các quy trình cần thiết để triển khai Kế Hoạch. Bản thảo sơ bộ về qui mô công trình hiện có tại địa chỉ www2.oaklandnet.com/oak056325. Dự kiến bắt đầu tiếp cận công chúng vào năm 2017.

Học cách chia sẻ

Các vị trí trạm trong giai đoạn 1 đã được lựa chọn để mở rộng dự án Chia Sẻ Xe Đạp tại Vùng Vịnh (Bay Area Bike Share) ở Oakland; xem 21 địa điểm ban đầu tại tinyurl.com/OaklandBikeShare-Phase1. Việc lựa chọn địa điểm là dựa trên ý kiến đóng góp từ các cuộc họp của cộng đồng, các buổi thực hành lập kế hoạch, và bản đồ cộng đồng trực tuyến. Các trạm hiện đang trong quy trình cấp phép và dự kiến được lắp đặt từ nay đến cuối năm. Truy cập trang web Chia Sẻ Xe Đạp của thành phố Oakland tại địa chỉ tinyurl.com/OaklandBikeShare để biết thêm thông tin hoặc www.bayareabikeshare.com/expansion để biết thêm thông tin về các cuộc họp hội đồng Giai Đoạn 2 sắp tới.



Bản đồ dành cho xe đạp, Ấn bản thứ 7

Ấn bản thứ 7 của bản đồ xe đạp miễn phí của Oakland được phát hành ngày 01/05/2016 trong Tháng Khuyến Khích Đi Xe Đạp (Bike Month) như thường lệ. Ấn bản bản đồ bỏ túi này hiển thị các con đường dành cho xe đạp dài 254 dặm tại Oakland

và các thành phố liên kế của Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont và San Leandro, nhiều hơn gần 60 dặm so với ấn bản đầu tiên vào năm 2010. Tính đến ấn



bản này, 125,000 bản đồ này đã được in. Nếu quý vị không lấy được bản đồ này vào Ngày Đạp Xe Đi Làm (Bike to Work Day), xin vui lòng ghé qua cửa hàng xe đạp địa phương.



Ngày hội Bike to Work Day Hàng Năm lần thứ 23 Thành Công rực rỡ

Ngày hội Bike to Work Day Hàng Năm lần thứ 23 tại Toà Thị Chánh Oakland đã đạt số lượng cao nhất trong lịch sử: Đã đếm được 708 người đạp xe tham gia vào Bữa Sáng với Bánh Pancake miễn phí vào ngày 12 tháng Năm. Do Walk Oakland Bike Oakland điều phối với sự hợp tác của Bike East Bay, ngày hội có tất cả các nội dung thường lệ: Các Đoàn Xe Đạp (Pedal Pools) từ tất cả 7 quận thuộc Hội Đồng Thành Phố, phản nhận xét của Thị Trưởng Schaff và bốn ủy viên Hội Đồng Thành Phố tham gia đạp xe, dịch vụ đỗ xe đạp ưu tiên (valet parking) miễn phí cả ngày, chỉnh sửa tân trang xe đạp miễn phí, bàn trưng bày, thuyết minh cách mở giá để xe đạp trên xe buýt vận chuyển 3 xe đạp của AC Transit, một DJ, và chương trình quay số trúng thưởng. Xin chân thành cảm ơn: Crossburgers đã tham gia nấu bánh pancake, Whole Foods Market về các thực phẩm quyên tặng, The Spoke Cyclery về dịch vụ chỉnh sửa tân trang xe đạp, AC Transit về việc kéo xe buýt đến, và tất cả các doanh nghiệp cung cấp các giải thưởng cho chương trình quay số trúng thưởng. Vui lòng xem các hình ảnh chụp tại tinyurl.com/OaklandBTWD2016, và một đoạn video ngắn về các sự kiện tại Toà Thị Chánh và nhiều thông tin khác.



Chúng Tôi Yêu Khu Phố Của Mình. Lại tiếp tục!

Ngày hội Yêu Khu Phố của Chúng Ta Golden Gate District lần thứ ba của WOBO đã diễn ra vào ngày 4 tháng Sáu năm 2016. Khu vực đường San Pablo Ave, đoạn từ Stanford đến Ashby Aves, được tạm ngừng giao thông trong khoảng thời gian từ 11 giờ sáng đến 4 giờ chiều. Theo WOBO, 15,000 người đã tới các con đường không có xe hơi bằng cách đi bộ, đạp xe, đạp xe 3 bánh, đi cà khều, xe lăn, xe scooter và ván trượt.

Stanford Ave Crossing tại Lowell St

Tính đến tháng Sáu 2016, công trình thi công lối đi qua đường mới dành cho người đạp xe và khách bộ hành của Stanford Ave đang được hoàn tất tại Lowell St. Dự án được khởi xướng do cộng đồng đề xuất nên có một lối đi qua đường mới dành cho khách bộ hành và – sau khi tham khảo ý kiến của cộng đồng – một đoạn nổi dành riêng cho xe đạp đã được bổ sung. Các khu vực có vạch qua đường gần nhất là tại Gaskill St và Market St – cách đó 1,900 feet. Nằm trong khu phố Santa Fe, khu vực này có lưu lượng người đi bộ đông hơn nhiều do có Destiny Arts Center và “Feel the Beet!” Farmers Market của Phat Beet.

Oakland Chào Đón Ủy Viên Hội Đồng Cố Vấn Người Đạp Xe & Khách Bộ Hành Mới Nhất, ông Reginald K Burnette Jr

Trong tháng Năm 2016, ông Reginald K Burnette Jr (còn gọi là RB) đã được bổ nhiệm làm một trong chín Ủy Viên Cố Vấn Người Đạp Xe & Khách Bộ Hành của Oakland (hình, bên phải). Các ủy viên hội đồng do Thị Trưởng đề cử và được Hội Đồng Thành Phố thông qua. Ông RB là Chủ Tịch - Tổng Giám Đốc kiêm sáng lập viên The Original Scraper B0ike Team, và đang làm phụ tá tại Thư Viện Công Cộng Oakland. Để biết thêm thông tin về BPAC, vui lòng tới website www.oaklandbikes.info/BPAC.

Scraper Bike Shed khai trương tại Martin Luther King Jr Branch Library

Vào thứ Bảy, ngày 11 tháng Sáu, Scraper Bike Shed, một cửa hiệu sửa chữa xe đạp mới do các bạn trẻ quản lý, đã khai trương. Shed là nơi dành cho các thành viên trong cộng đồng học cách sửa và tân trang xe đạp, cũng như trang trí xe đạp theo phong cách "scraper-bike" (xe đạp được người sử dụng tự trang trí bánh xe). Được quản lý bởi Original Scraper Bike Team cùng với sự hợp tác của Thư Viện Công Cộng Oakland, tiệm này tọa lạc bên ngoài Martin Luther King, Jr. Branch Library, 6833 International Blvd ở phía Đông Oakland và trong một chiếc container chở hàng cũ. Shed mở cửa vào thứ Bảy hàng tuần từ 1 đến 3 giờ chiều. Được thiết lập một phần do thiếu cửa hàng xe đạp ở khu vực phía Đông Oakland, dự án bắt đầu khởi nghiệp dưới dạng một tiệm sửa xe do nhân viên thư viện và các tình nguyện viên xe đạp có trang trí quản lý tại Thư Viện Chi Nhánh ở 81st Avenue. Để tìm hiểu thêm về Scraper Bike Team, vui lòng truy cập www.scraperbiketeam.com và/hoặc xem một đoạn video KQED dài 4 phút từ tháng Ba năm 2016 tại <https://youtu.be/GD4a4Q8Mokw>.



BPAC, từ trái sang phải, hàng trên: Fred McWilliams, Christopher Kidd, Reginald K Burnette Jr; hàng giữa: Rosa Villalobos, Robert Prinz, Ryan Chan; hàng dưới: Midori Tabata, Chris Hwang, Kenya Wheeler

2 + 1 = 3

Trong tháng Sáu năm 2016, Hội Đồng Thành Phố đã thông qua ngân sách của Thành Phố Oakland cho Năm Tài Khóa 2016-17. Ngân sách bao gồm một vị trí mới đảm trách việc lên kế hoạch và triển khai thực hiện dự án phát triển cơ sở vật chất cho xe đạp, sẽ được tài trợ qua các quỹ dành cho xe đạp/khách bộ hành của Sắc Luật BB và nhiều nguồn trợ cấp khác. Sau khi tuyển chọn được người đảm trách vị trí này, công việc chủ yếu của nhân viên này là cập nhật Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp và dần dần sẽ chuyển qua giai đoạn thiết lập và thực hiện dự án đường xe đạp. Nhân viên phụ trách mới sẽ làm việc chặt chẽ với Quản lý và Điều Phối Viên Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp. Để tìm hiểu về quá trình phát triển, vui lòng xem đồ thị và biểu đồ cho thấy sự tăng trưởng mức độ sử dụng xe đạp và cơ sở vật chất cho xe đạp từ năm 1999 đến nay: www2.oaklandnet.com/w/OAK059587.

Quý vị có biết?

Oakland là thành phố của những sự tương phản – theo chủng tộc và thu nhập, cũng như theo vị trí địa lý: văn hoá ẩm thực giữa những khu vực khan hiếm thực phẩm lành mạnh và những khu nhà tạm nằm ngay gần những ngôi nhà bungalow triệu đô. Khu trung tâm thành phố chỉ là trung tâm của một phần ba thành phố; và 88% các trạm BART của Oakland tập trung trong 34% diện tích đất của Thành phố. Điều này có ý nghĩa gì đối với việc lên kế hoạch phát triển xe đạp? Chúng tôi đang cố gắng tìm lời giải đáp. Hãy xem kết quả nghiên cứu tạm thời về tình hình sử dụng xe đạp từ trước đến nay trong các khu phố dựa trên khoảng cách tới khu trung tâm thành phố, BART, và địa hình đa dạng của Oakland: www2.oaklandnet.com/OAK059685. Công trình kế tiếp sẽ tìm hiểu dữ liệu kinh tế xã hội và an toàn giao thông liên quan đến việc sử dụng xe đạp. Thông tin này sẽ là căn cứ cho lần cập nhật kế tiếp của Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp của Oakland.

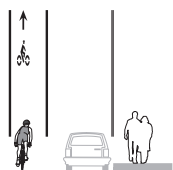
Đạp xe đến BART Bùng Nổ!

Cư dân Oakland đang đạp xe đến BART nhiều chưa từng có và cũng chưa có nơi nào đông như thế. Dữ liệu mới công bố từ Cuộc Nghiên Cứu Hệ Thống Trạm BART 2015 cho thấy mức độ gia tăng mạnh và những người đi xe đạp của Oakland giữ vai trò chính trên toàn hệ thống. Số lượng người đi xe đạp từ nhà đến các trạm BART Oakland cao hơn 2.5 lần so với năm 2008 và hơn 5.5 lần so với năm 1998. Trong số đó, Coliseum BART có sự thay đổi lớn nhất với số người đi xe đạp trong năm 2015 cao gấp 18 lần so với năm 2008. Được xếp hạng trên toàn hệ thống dựa trên số lượng người đi xe đạp, 5 trạm BART dẫn đầu đều là các trạm của Oakland: MacArthur, Fruitvale, West Oakland, 19th St, và Lake Merritt – tất cả các trạm này có tỷ lệ người đi xe đạp từ 11% đến 15%.

Theo Số Liệu

Đây là lần thứ 11 lắp đặt tính năng theo dõi tiến trình thực hiện Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp của Oakland dựa trên các số liệu trong bảng dưới đây. (Để xem phần giải thích về các số liệu này, xin vui lòng xem bản tin Mùa Đông 2011 tại www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)

Theo số liệu: Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp của Oakland tính đến ngày 30 tháng Sáu năm 2016



Ngày (tính đến)	Số dặm đường xe đạp	Các không gian đỗ xe đạp	Tập hợp biển hiệu tìm đường cho xe đạp	Đèn tín hiệu giao thông để sử dụng cho người đi xe đạp
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2007	104.1	3,224	0	0
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2008	106.5	3,492	26	2
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2009	110.8	4,428	26	11
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2010	112.1	4,772	125	16
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2011	120.7	5,303	209	26
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2012	134.3	6,315	345	40
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2013	141.2	7,072	415	127
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2014	146.4	8,023	476	151
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2015	150.6	8,841	518	208
Ngày 30 tháng Sáu, 2016	152.0	9,292	518	208



Thành Phố Oakland, Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp & Khách Bộ Hành Oakland Public Works, Transportation Planning & Funding Division
250 Frank H. Ogawa Plaza, Suite 4344, Oakland, CA 94612



Điện thoại: (510) 238-3983
Email: bikeped@oaklandnet.com
Web: www.oaklandbikes.info

Si desea un ejemplar del boletín del programa ciclista de la Ciudad de Oakland en español, por favor llame 238-3983 o visite www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK059584)

如需索取屋崙（奧克蘭）市自行車計劃的中文版新聞快訊，請致電 238-3983 或上網 www.oaklandbikes.info 查詢。
(www2.oaklandnet.com/w/OAK059585)

Để lấy một tờ bản tin bằng tiếng Việt về chương trình đi xe đạp của Thành Phố Oakland, xin gọi số 238-3983 hoặc tới trang mạng www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK059586)



Tiết kiệm giấy và bảo vệ rừng. Chuyển qua nhận bản tin qua mạng điện tử tại <http://tinyurl.com/I-Bike-Oakland>.