

I OAKLAND

Bike news from the Bicycle & Pedestrian Facilities Program of the City of Oakland, California
www.oaklandbikes.info

Tin tức về xe đạp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Người đi bộ và Xe đạp của TP Oakland

Mùa Đông 2012, Tổng số lưu thông 1,944

Bản tin này cung cấp toàn cảnh về những kết quả đạt được sáu tháng vừa qua của việc thực hiện Quy hoạch Tổng thể Xe đạp của Oakland.

Làn xe đạp đường 27: Những vòng cung thoải thoải và Đường cong nhẹ

Trong tháng 11 2011, Thành phố đã hoàn tất giai đoạn hai và ba của Làn xe đạp đường 27 Bay Place Bikeway, thêm 0.9 dặm cơ sở mới và nối tiếp liên tục từ Bay Place tại Đại lộ Grand tới Đường 27th tại Đại lộ San Pablo. Dự án đã được thách thức về kỹ thuật vì độ rộng không đều và có nhiều đoạn cong trên đường. Đặc biệt là những vòng cung thoải thoải và đường cong nhẹ từ Đại lộ Telegraph đến Đường Liên bang 980. Dự án đã sửa đường bê tông, điều chỉnh hai điểm giữa để tạo khoảng trống cho làn xe đạp (như trong hình), và thiết lập làn xe đạp cho hầu hết đường hành lang, với hình vẽ chỉ dẫn trên đường tại những vị trí chính. Làn xe đạp mới được đầu tư bằng tiền cấp từ Điều 3 của Luật Phát triển Giao thông Bang và Biện pháp B, 1/2-phần trăm thuế giao thông của Hạt Alameda quản lý bởi Ủy ban Giao thông Hạt Alameda. Dưới sự phát triển từ năm 2006, giai đoạn đầu của dự án (từ Đại lộ San Pablo tới Đường Martin Luther King, Jr) đã được thực hiện vào tháng 3 2007. Làn xe đạp Đường 27 được hoàn tất đã kết nối với làn xe đạp đã có từ trước trên Đại lộ Grand, Broadway, và Đường West, tạo sự liên kết chặt chẽ giữa Lake Merritt và North Oakland. Đặc biệt ơn Adam Shapiro và Andrea Potter, cựu nhân viên thực tập, vì những đóng góp quan trọng vào dự án.

Hình chữ nhật của những Làn xe đạp

Ba cạnh của hình chữ nhật của những làn xe đạp mới đã được thiết lập vào mùa thu/đông 2011, tạo ra mạng lưới đường xe đạp dài 4.1 dặm tại trung tâm Oakland. Đường dành cho xe đạp bao gồm làn xe đạp, hình vẽ chỉ dẫn trên đường, và biển báo chỉ đường. Hình chữ nhật kết nối Quận Laurel và Dimond với quận Fruitvale, Trạm BART Fruitvale, và Trạm xe đạp Fruitvale cùng với những đường sau:

- Đại lộ Fruitvale (Đại lộ MacArthur tới Đường E 12th), hoàn tất tháng 9 2011;
- Đường E 12 (Đại lộ Fruitvale tới Đại lộ 38), hoàn tất tháng 10 2011; và
- Đại lộ 38 (Đường E 12 tới Đại lộ MacArthur), hoàn tất tháng 12 2011 (xem hình).

Tiền đầu tư từ: trợ cấp Kích thích Kinh tế Liên bang thông qua Chương trình Cách thức Khôi Trợ cấp Bảo tồn và Hiệu quả Năng lượng của Bộ Năng lượng Hoa Kỳ; Biện pháp B, 1/2-phần trăm thuế giao thông của Hạt Alameda quản lý bởi Ủy ban Giao thông Hạt Alameda; trợ cấp của Chương trình Tạo điều kiện cho Xe đạp từ Ban quản lý Chất lượng Không khí Quận Khu vực Bay; và trợ cấp Giao thông cho Cộng đồng Cùng chung sống được từ Ủy ban Giao thông Trung tâm. Xem trang tiếp theo để biết thêm về việc hoàn tất hình chữ nhật dọc Đại lộ MacArthur.

Xây dựng Làn xe đạp trên Đại lộ MacArthur qua Quận Dimond

Thành phố đã tiếp tục bước tiếp theo tới mục tiêu có làn xe đạp liên tục kết nối Lake Merritt với Trường Mills. Trong tháng 10 2011, một làn xe đạp mới đã được hoàn tất trên Đại lộ MacArthur từ Đại lộ 14th tới Đại lộ Lincoln. Việc nâng cấp cũng được thực hiện trên Đại lộ 14th và Đại lộ Park nơi mỗi đường cắt Đường liên bang 580. Dự án 1.0-dặm bao gồm những làn xe đạp suốt hầu hết chiều dài đường cùng với việc điều chỉnh lại đường trong Quận Dimond để hỗ trợ việc đi xe đạp, đi bộ, và trong tương lai gần là

xây dựng quảng trường chuyển tiếp nhỏ. Dự án giúp đóng lại khoảng cách giữa làn xe đạp đã có trên Đại lộ MacArthur từ Đại lộ Lakeshore tới Đại lộ Park và từ Đại lộ Lincoln tới Đại lộ 35th.

Công việc này đã được đầu tư bởi quỹ trợ cấp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Xe đạp của Ban Quản lý Chất lượng Không khí Quận Khu vực Bay và Biện pháp B, ½-phần trăm thuế giao thông của Hạt Alameda quản lý bởi Ủy ban Giao thông Hạt Alameda.

Trong năm 2012, công đợi những nâng cấp trên cả Đại lộ MacArthur và Đại lộ Excelsior để đóng lại khoảng cách giữa Đại lộ Park và Đại lộ 14th. Thành phố sẽ xây dựng làn xe đạp mới qua Quận Laurel từ Đại lộ 35th tới góc Trường Mills, và thêm các biển chỉ đường xe đạp giữa Lake Merritt và Trường Mills để thống nhất những dự án này thành làn xe đạp 5.3-dặm liên tục. Là một phần của mạng lưới xe đạp đang phát triển của Oakland, những dự án này sẽ tạo các làn xe đạp liên tục giữa Trường Mills, Fruitvale BART, Grand Lake, Trung tâm, West Oakland, North Oakland, Berkeley, và nhiều điểm giữa.

Quy hoạch Xe đạp + Quy hoạch Lát đường = Chạy xe Êm ái + Nụ cười Thoải mái

Trong tháng 9 và 10, với sự đầu tư từ Luật Tái đầu tư và Khôi phục Hoa kỳ (Kích thích kinh tế Liên bang), Thành phố đã lát đường cho Đại lộ Foothill (Đại lộ Lakeshore tới Đại lộ 14th), Đại lộ Santa Clara (Đại lộ Grand tới Đường Harrison), và Đại lộ West Grand (Đường Market tới Đại lộ San Pablo)—tổng cộng là 1.7 dặm đường. Dự án Đại lộ Foothill đã thiết lập một làn xe đạp mới với hình vẽ chỉ dẫn trên đường trong khi dự án Đại lộ Santa Clara và Đại lộ West Grand đã nâng cấp thiết kế làn xe đạp đã có. Cả hai đường đều đã có làn xe đạp rộng hơn; các làn trên Đại lộ Santa Clara đã được mở rộng về phía tây hướng Đường Harrison; và việc phân định đã được làm tốt hơn trên Đại lộ West Grand tại giao lộ phức tạp với Đại lộ San Pablo.

Những dự án này là kết quả thành công của việc phối hợp giữa Quy Hoạch Tổng thể về Xe đạp của Thành phố và Quy hoạch Lát đường Năm năm của Thành phố. Mặc dù có sự thiếu hụt lớn trong ngân sách lát đường của Thành phố, sự phối hợp này đảm bảo nguồn quỹ sẵn có được sử dụng hiệu quả và làn xe đạp được hiện thực hoặc nâng cấp một cách có hệ thống khi đường đã được lát. Để xem báo cáo đúng mức về lát đường của Oakland, vào <http://clerkwebsvr1.oaklandnet.com/attachments/25594.pdf>. Sau khi hiểu về yếu tố kinh tế của nhựa đường, hãy đi trên Đại lộ Foothill, Đại lộ Santa Clara, và Đại lộ West Grand để cảm nhận tại sao việc lát đường lại xứng đáng với tiền đã bỏ ra.

Hallelujah, Ánh sáng Đã thấy Tôi!

Thêm nhiều tín hiệu giao thông “được dẫn động”* của Oakland đang được cấu hình để đáp ứng lại những người đi xe đạp. Từ tháng 7 đến tháng 12 2011, với sự đầu tư từ trợ cấp Người đi bộ & Xe đạp Điều 3 Luật Phát triển Giao thông Bang, mạch dò trên vỉa hè không đáng tin cậy tại chín giao lộ đã được thay thế với máy quay video tín hiệu giao thông để dò người đi xe đạp tốt hơn. Hơn nữa, thêm 11 giao lộ được dẫn động video đã được xác nhận là hoạt động chính xác, và dấu hiệu vỉa hè với máy dò xe đạp đã được thiết lập. Người đi xe đạp nên dừng xe trên chỗ được đánh dấu để bảo đảm ánh sáng sẽ “thấy” họ.

Một lợi ích phụ của việc đánh dấu là khuyến khích việc định vị làn “tốt”. Những chỗ đánh dấu được đặt tại trung tâm đi lại hoặc làn xe đạp nơi người lái xe đạp dễ được người lái mô-tô nhìn thấy. Khi đi thẳng trên làn ngoài cùng bên phải, người lái xe đạp có thể tránh được loại va chạm phổ biến liên quan đến xe đạp một cách tốt nhất—“móc-phải”—bằng cách tạo không gian rẽ phải cho người lái mô-tô để rẽ phía sau và phía bên phải, hơn là băng ngang, đường đi của người lái xe đạp. Việc đánh dấu vỉa hè cũng cố cho hành vi an toàn và hợp pháp này.

Oakland có hơn 150 giao lộ được dẫn động-video một phần hoặc toàn bộ và nhiều máy quay video đáp ứng với sự hiện diện của người lái xe đạp. Thành phố đang thiết lập các dấu hiệu vỉa hè với máy dò xe đạp tại mọi vị trí tiếp cận dẫn động, theo hướng dẫn thiết kế được đã phát triển tháng 6 2010 (xem www2.oaklandnet.com/n/OAK025111). Gần đây những chỗ đánh dấu máy dò đã thiết lập có thể được thấy tại những giao lộ được dẫn động dọc những làn xe đạp mới trên Đường 27 Bay Place giữa Đại lộ Telegraph và Đại lộ Grand và Đại lộ MacArthur giữa Đại lộ 14th và Đại lộ Lincoln. Nhiều chỗ đánh dấu nữa được lên kế hoạch cho việc thiết lập trong sáu tháng tiếp theo tại những giao lộ được dẫn động-video khắp thành phố.

* Xem trang 3 phiên bản Mùa Đông 2009 của bản tin này tại <http://www2.oaklandnet.com/n/oak025095> về lời giải thích cho sự khác biệt giữa tín hiệu “được dẫn động” và “cố định thời gian”.

Theo những Con số

Tin tức về xe đạp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố Oakland, Mùa Đông 2012

Đây là lần đăng thứ ba của bài đặc biệt để theo dõi tiến độ hiện thực Quy hoạch Tổng thể về Xe đạp của Oakland sử dụng các “số liệu” trong bảng dưới. (Để có lời giải thích cho những số liệu này, xem bản tin Mùa Đông 2011 tại <http://www2.oaklandnet.com/w/oak026386>.)

Theo những Con số: Cơ sở Xe đạp của Oakland theo như ngày 31 tháng 12, 2011

Ngày (theo như)	Làn xe đạp theo dặm	Chỗ đậu xe đạp	Lắp ráp bảng chỉ đường xe đạp	Tín hiệu giao thông xe đạp thân thiện
Ngày 31 tháng 12, 2007	90.4	3,224	0	0
Ngày 30 tháng 6, 2008	90.6	3,444	0	2
Ngày 31 tháng 12, 2008	94	3,492	26	2
Ngày 30 tháng 6, 2009	94.4	4,390	26	5
Ngày 31 tháng 12, 2009	97.6	4,428	26	11
Ngày 30 tháng 6, 2010	100.3	4,566	125	16
Ngày 31 tháng 12, 2010	100.4	4,772	125	16
Ngày 30 tháng 6, 2011	105.5	5,148	167	16
Ngày 31 tháng 12, 2011	109.3	5,303	209	26

* Lưu ý: Sự thay đổi của con số chỗ đậu xe đạp phản ánh sự thiết lập chỗ đậu xe đạp mới của Thành phố (104 chỗ) cũng như những thay đổi khác dựa trên khảo sát thực tế từ ngày 1 tháng 7-ngày 31 tháng 12, 2011. Con số tổng cộng chỗ đậu xe đạp được cộng thêm (155) bao gồm cả những chỗ đã được bỏ đi hoặc thêm vào, chúng được ghi chép trong quá trình báo cáo. Những chỗ này có thể được bỏ đi hoặc thêm vào bất kỳ lúc nào.

Quảng trường Jack London được làm tròn

Vào thứ 7, ngày 22 tháng 10, 2011, PedalFest lần đầu tiên, “một lễ kỷ niệm miễn phí xe đạp, đi xe đạp, thức ăn, gia đình, vui đùa,” đã được tổ chức tại Quảng trường Jack London. Những pha mạo hiểm và những cuộc thi với xe đạp, một cuộc diễu hành xe đạp trẻ em, âm nhạc, một màn trình diễn xe đạp cổ, sự xuất hiện của Cyclecide, “cuộc biểu diễn xe đạp bàn đạp nặng,” và một cơ hội đương đầu với Whiskey Drome nằm trong số những niềm vui được tận hưởng bởi khoảng 18,000 người tham gia yêu xe đạp. Nhân viên Chương trình tạo Điều kiện cho Người đi bộ & Xe đạp của Thành phố đã có mặt để nói về công việc của Oakland đang triển khai Quy hoạch Tổng thể Xe đạp. Các cán bộ Ủy ban Tư vấn Người đi bộ & Xe đạp Oakland, Chủ tịch Chris Hwang và Phó chủ tịch Rebecca Saltzman, đã giúp đỡ nhân viên tại gian hàng và chia sẻ thông tin về công việc của ủy ban.

PedalFest đã được tài trợ bởi Quảng trường Jack London và Nhà sản xuất bia New Belgium với sự hỗ trợ từ Liên minh Xe đạp East Bay, Đi bộ Oakland~Xe đạp Oakland, Thành phố Oakland, và rất nhiều doanh nghiệp và cơ quan.

Các Thành viên Hội đồng Ủng hộ những Điều kiện mới cho Xe đạp

Như thường được báo cáo trong bản tin này, quỹ cần để lát lại đường cho Oakland đang rất thiếu nguồn cung. Thực hành tốt nhất là lát lại đường tốn ít tiền nhưng mang lại kết quả tốt—bảo trì đường trong tình trạng tốt trước khi phải tốn chi phí đắt đỏ không cân xứng để sửa chữa. Tuy nhiên, 20% quỹ lát đường của Oakland được dành cho “những con đường tệ nhất,” và mỗi thành viên Hội đồng thành phố được chỉ ra đường nào được lát. Tổng hợp sự thất bại của việc lát đường và mạng lưới làn xe đạp đã dẫn đến một kết quả tình cờ cho người đi xe đạp cuối năm ngoái với Đại lộ Telegraph (Đường Aileen tới Đường 51) bị chọn là một trong những đường tệ nhất bởi Jane Brunner Thành viên Hội đồng Quận 1, và Đại lộ Lakeshore (Đại lộ MacArthur tới Đại lộ Lake Park) bởi Pat Kernighan Thành viên Hội đồng Quận 2. Hãy tìm những hình chỉ dẫn trên đường trên Đại lộ Telegraph (Đường Aileen tới Đường 55) vào đầu năm

Tin tức về xe đạp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố Oakland, Mùa Đông 2012

2012 để kết nối với những làn xe đạp hiện có ở khúc trên Đại lộ Telegraph và Đường 55 (đã có biển chỉ dẫn và vạch chờ). Những làn xe đạp được thiết lập trên Đại lộ Lakeshore dưới I-580 vào tháng 12 2011.

Hơn nữa, nhìn chung Thành viên Hội đồng Rebecca Kaplan đã phụ trách việc xin trợ cấp từ chương trình đầu tư Những Tuyến đường An toàn để Đi qua để tạo một trạm xe đạp tại trung tâm Oakland. Nguồn trợ cấp này đã được cấp và công việc bắt đầu một cách nghiêm túc để thông qua vị trí và thực hiện kế hoạch kinh doanh và đầu tư hoạt động. Cơ sở này sẽ được mô hình trên cái được thiết lập năm ngoái tại trung tâm Berkeley. Nó sẽ hoạt động ở mức độ đường phố và được lên kế hoạch để có tính năng lựa chọn giữa tự đậu xe hoặc có người phục vụ cũng như không gian bán lẻ và văn phòng. Vị trí sẽ sớm được thông qua giữa hai lựa chọn, cả hai đều nằm trên Broadway giữa Đường 17 và 20.

Hành lang Northwest: Thêm nhiều Biển Chỉ đường để Dẫn đường

Bốn mươi hai biển chỉ đường mới cho xe đạp đã được đặt tại North Oakland, nối Emeryville và Berkeley qua các khu dân cư Golden Gate, Sante Fe, Idora Park, và Rockridge. Những biển này đánh dấu hai hành lang liên thông: (1) một làn xe đạp mới 1.6-dặm giữa Đại lộ San Pablo và Đại lộ Shafter qua Đường 53-Đường Gaskill-Đường 54-Đường Adeline-Đường 55-Đường Vicente Wy-Cavour; (2) một làn xe đạp có chỉ đường đã có sẵn 1.3-dặm giữa Đường 51 và Đường Woolsey qua Đại lộ Shafter-Đường Forest-Đường Colby. Cả hai tuyến đều đang được phát triển thành đại lộ cho xe đạp—hãy tìm hình vẽ chỉ dẫn trên đường sẽ được thiết lập trong những tháng tới. (“Đại lộ cho xe đạp” là gì? Hãy vào trang www.oaklandbikes.info và cuộn xuống phần Các loại Làn xe đạp.) Việc lên kế hoạch, thiết kế, sản xuất, và lắp đặt biển chỉ dẫn được đầu tư bởi Biện pháp B, 1/2-phần trăm thuế giao thông của Hạt Alameda quản lý bởi Ủy ban Giao thông Hạt Alameda.

Đạp xe, tóm tắt . . .

Tình nguyện viên đậu xe đạp, quá khứ và tương lai . . .

- ***Giúp Amanda và Seth một tay***

Vào mùa thu, Amanda Wolf, một sinh viên Kế hoạch của UC Berkeley, đã tình nguyện giúp đỡ lập tài liệu chi tiết việc lắp đặt và vị trí các giá xe đạp tại Oakland. Điều này ít hơn nỗ lực say mê—gồm cả việc chụp hình gần 400 vị trí trong ba khu vực quận thương mại—giúp đỡ nhân viên loại bỏ sự khác biệt trong kho dữ liệu của Thành phố với 1,400+ vị trí giá xe đạp. Nỗ lực thu thập dữ liệu quan trọng này vẫn đang tiếp tục, và với sự giúp đỡ của Amanda (và, trước cô, Seth Silberman), Thành phố cuối cùng đang làm giảm sự tồn đọng dữ liệu. Cảm ơn Amanda và Seth!

Bạn muốn giúp? Hãy chọn một khu vực và chúng tôi sẽ để bạn bắt đầu. Email bikeped@oaklandnet.com để có thêm chi tiết.

- ***Hình ảnh kết thúc***

Thành phố Oakland lắp đặt các giá đậu xe đạp trên đường công cộng và những nơi thuộc sở hữu của Thành phố—số lượng những nơi này là có giới hạn. Do đó, một phần lớn biện pháp để Oakland thân thiện với xe đạp phụ thuộc vào khu vực tư nhân và các cơ quan khác để lắp đặt chỗ đậu xe đạp tại những khu vực thuộc sở hữu của họ, dù là dành riêng cho nhân viên hay sử dụng công cộng. Nhân viên thành phố duy trì một cơ sở dữ liệu tất cả những chỗ đậu xe công cộng tại Oakland.

Chỗ làm việc của bạn có cung cấp chỗ đậu xe cho khách không? Nếu có, xin email một tấm hình và địa chỉ tòa nhà tới bikeped@oaklandnet.com và giúp Thành phố định lượng chính xác tất cả chỗ đậu xe trong thành phố đầy hứa hẹn của chúng ta.

Hình ống hoàn toàn: xe buýt con thoi đi qua Oakland Estuary

Số ít, sự tự hào, phủ bỏ hóng: những người đã chọn (có mục đích hoặc không chú ý) đương đầu với “con đường xe đạp” qua Posey Tube độc hại, ồn ào, và gây bức bối. Giờ đã có một sự thay thế cho những người còn lại trong chúng ta. Trong tháng 8 2011, với trợ cấp đầu tư từ Ban Quản lý Chất lượng Không khí Bay Area của Quận, Thành phố Alameda đã khởi động dịch vụ xe buýt con thoi miễn phí giữa Alameda và Trường Laney/Lake Merritt BART ở Oakland. Xe buýt con thoi có 19 chỗ ngồi và 12 chỗ cho xe đạp, tăng đáng kể khả năng vận chuyển xe đạp qua hầm đã được cung cấp bởi Tuyến 51 của AC Transit trong nhiều năm. Xe buýt con thoi dừng tại ba vị trí ở Alameda, và hoạt động cách nhau 30 phút trong ngày thường từ 7:00 sáng tới 12:07 chiều và 3:30 chiều tới 6:30 chiều. Xem thêm thông tin và lịch tại www.EstuaryXINGshuttle.org.

Đo lường những gì bạn trân trọng: đếm số người đi xe đạp và người đi bộ

Tin tức về xe đạp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố Oakland, Mùa Đông 2012

Trong tháng 9 2011, Thành phố đã bắt đầu một chương trình mới để đếm số người đi xe đạp và người đi bộ thường niên. Mục tiêu của chương trình là tạo ra dữ liệu nhất quán để hiểu về xu hướng số lượng người đi bộ và đi xe đạp khắp thành phố và xuyên suốt các khoảng thời gian. Trong việc hợp tác với Ủy ban Giao thông Hạt Alameda và Ủy ban Giao thông Trung Tâm, Thành phố Oakland đang thu thập dữ liệu mỗi mùa thu tại 36 vị trí gần thành phố, các trạm chuyển tiếp, và những điểm quan trọng khác có người đi xe đạp. Phương pháp luận để thu thập dữ liệu là nhất quán với Dự án Lập tài liệu Người đi bộ và Xe đạp Quốc gia (NBPĐ) theo đó Oakland có thể đóng góp vào nỗ lực đếm lớn hơn. Thông tin thêm về chương trình của Oakland và dữ liệu thô cho việc đếm của Oakland 2011 tại <http://tinyurl.com/83krpur>.

Đếm số Người đi xe đạp, Mùa Thu 2011
10 giao lộ hàng đầu về số người đi xe đạp

Giao lộ	# người đi xe đạp
Đại lộ Telegraph / Đường 40	370
Broadway / Đường 27	318
Đại lộ Grand / Bay Place	288
Đại lộ Telegraph / Đường 27	273
Đường 14th / Lakeside Dr / Đường Oak	202
Đại lộ Skyline / Đường Joaquin Miller	200
Đại lộ San Pablo / Đại lộ W Grand	193
Broadway / Đường 12	187
Đại lộ Shafter / Đường Cavour	182
Đại lộ Grand / Đại lộ Staten	182

Hãy đi sâu về kỹ thuật

Những Hướng dẫn Tìm đường Xe đạp của Oakland đã thu hút sự chú ý trên cả nước khi chúng được bao gồm trong Hướng dẫn Thiết kế Làn xe đạp trong Thành phố được xuất bản năm ngoái bởi Hiệp hội Quốc gia Các quan chức Giao thông Thành phố (NACTO). Nhân viên đã học được nhiều khi triển khai hệ thống cùng với mạng lưới làn xe đạp của Oakland. Những bài học này được phản ánh trong những hướng dẫn đã sửa đổi, được xuất bản trên trang web Thành phố trong tháng 7 2011. Những hướng dẫn đã sửa đổi thêm các giải pháp thiết kế riêng cho xe đạp những khúc ngoặt xây dựng (những biển màu cam được đặt đồng thời ở khắp nơi—nhưng không phải lúc nào cũng hợp lý—tại những dự án xây dựng lớn). Xem chi tiết kỹ thuật cách các làn xe đạp Oakland được thiết kế tại www.oaklandbikes.info/design.

Tường nhớ - Ron Bishop

Cộng đồng Oakland đã mất một trong những người ủng hộ xe đạp có tiếng nói, không biết mệt mỏi và tận tụy. Ron Bishop đã qua đời vào ngày 11 tháng 12 vì ung thư bàng quang được chẩn đoán vào mùa hè. Cuộc đời ông ảnh hưởng đến nhiều người thông qua việc ủng hộ tích cực và những tổ chức ông đã tham gia: Liên minh Xe đạp East Bay, Câu lạc bộ Sierra, Viện Kiến trúc Hòa kỳ, và Toastmasters. Ông đã tham gia ủng hộ xe đạp năm 1994 khi là sáng lập viên của Ủy ban Tư vấn Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố (BPAC) và là một trong những người tổ chức đầu tiên Ngày Đạp xe Đi làm. Ông đã làm chủ tịch BPAC trong rất nhiều năm đến mức tên ông đồng nghĩa với ủy ban. Ông đã tham gia sâu sát vào sự phát triển của Quy hoạch Tổng thể Xe đạp của Oakland (được chấp nhận năm 1999, cập nhật năm 2007), Quy hoạch Tổng thể Người đi bộ (được chấp nhận năm 2002), và Hướng dẫn và Bản đồ Đi bộ Oakland! (2002, bây giờ là phiên bản thứ tư). Gần đây nhất ông đã thành lập East Bay Easy Riders

Tin tức về xe đạp từ Chương trình Tạo điều kiện cho Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố Oakland, Mùa Đông 2012

(www.meetup.com/Bay-Area-Easy-Riders-Bicycle-Touring-Meetup-Group), một nhóm khám phá Vùng Bay nơi đi xe dễ dàng nhưng mang tính phiêu lưu để xây dựng kỹ năng con người và cổ vũ niềm vui đạp xe.

Ron đã rất giàu năng lượng, tích cực, trực tính, và đi khắp nơi. Rất ít người biết ông tham gia nhiều hoạt động như thế nào bởi ông làm rất nhiều điều. Ông sẽ được nhớ đến vì đã không ngừng khẳng định—bằng hàng ngàn cách khác nhau—rằng chúng ta nên thiết kế thế giới để phục vụ con người, chứ không phải máy móc, và phục vụ con người một cách công bằng và toàn diện.

NGUỒN CUNG CẤP

Đề xuất một Vị trí cho Giá Xe đạp

- Xem lại những hướng dẫn và yêu cầu một giá trực tuyến hoặc liên lạc với chúng tôi (thông tin trên bảng gửi thư). Xem tại www.oaklandbikes.info/bikerack.

Ủy ban Tư vấn Người đi bộ và Xe đạp của Oakland

- Các cuộc họp được tổ chức vào ngày thứ năm thứ 3 của tháng và mở cho tất cả công chúng . Thêm thông tin tại www.oaklandbikes.info/bpac.

Tổng đài Công việc Công cộng

Gọi (510) 615-5566 hoặc vào www2.oaklandnet.com/ReportaProblem để báo cáo:

- những mối nguy hiểm như mảnh thủy tinh, ổ gà, lưới thoát nước không an toàn, hoặc các vật cản khác
- tín hiệu giao thông bị lỗi
- xe đạp bị bỏ lại cản trở khỏi giá, biển báo và/hoặc cột đồng hồ
- lái xe quá tốc độ hoặc yêu cầu làm giảm giao thông hoặc nâng cấp khác về đường

Nhân viên Chương trình

- Jason Patton, Quản lý Chương trình Người đi bộ & Xe đạp
- Jennifer Stanley, Điều phối viên Tạo điều kiện cho Người đi bộ & Xe đạp
- Alvaro Rubio, Nhân viên thực tập Kế hoạch
- Mark Lightner, Nhân viên thực tập Kế hoạch
- Austin Springer, Nhân viên thực tập Thiết kế
- Tình nguyện viên:
 - Amanda Wolf
 - Bạn? Email tới bikeped@oaklandnet.com một ý tưởng về dự án.