

I OAKLAND

加州奧克蘭市自行車新聞半年刊

奧克蘭市自行車總計劃實施進度報告

第 12 版，2013 年冬季 | 總發行量：2,256 份 | www.oaklandbikes.info

2012 - 自行車專用道標誌性的一年！

2012 年，本市新增 22 英里長的新自行車專用道，至此，奧克蘭市的自行車專用道總長度達 132 英里。此外，至 2012 年 12 月為止之前的 16 個月內，奧克蘭還新增了 24 英里的自行車專用道標示線 — 這幾乎是 1976 年奧克蘭裝設第一個自行車專用道標示線以來的兩倍。

2012 年 7 月，作為聯邦刺激型補助的多街道路面重修專案的一部分，在 **Mandela Pkwy 至 Brush St 之間的 14th St 路段**，設置了 0.7 英里的自行車專用道標示線。新自行車專用道將 2009 年夏天設置的 0.4 英里（Wood St 至 Mandela Pkwy）自行車專用道延伸至市中心，至此，自行車專用道幾乎能貫穿西奧克蘭中心。此專案現在不再需要任何特定的自行車撥款資助，而在奧克蘭自行車和鋪路計劃之間的完成成功的協調。

2012 年 9 月，**Lakeshore Ave 「完整街道」專案（“Complete Streets” Project）** 新增 Lake Park Ave 至 Mandana Blvd 之間的共用車道路面標記，並安裝了 5 個新的自行車架。該專案的資金來自阿拉米達郡交通委員會（Alameda County Transportation Commission）的酌情補助金，透過 Measure B 撥款。將 Lakeshore Ave 上的自行車專用道延伸至 1st Ave（Measure DD 提供資金贊助的專案），鋪設了 Piedmont 市邊界至市中心邊緣之間的 Lakeshore Ave 上 1.6 英里的自行車專用道標示線，現已完成。

此外，2012 年 9 月，鋪設了 **Telegraph Ave 和 Broadway 之間的 W MacArthur Blvd 路段** 的自行車專用道。新的 0.4 英里寬自行車專用道移除了各個方向的行車道，拓寬自行車專用道。該專案連同上期報導的附近第 41 St 的共用車道路面標記/自行車專用車道設施專案，都是由大都會運輸委員會（Metropolitan Transportation Commission）授予的「連接大眾運輸的安全路線」（Safe Routes to Transit）提供資助。這些專案旨在改善至 MacArthur BART 地鐵站的自行車通道，目前 MacArthur 地鐵站在所有地鐵站中的自行車模式居於第四。欲知更多關於本專案的資訊，請參閱下頁「[創新計劃使往返 MacArthur BART 更加便利](#)」。

完善 **Russet St 至 Bancroft Ave 之間 105th Ave/104th Ave/Link St 路段** 上僅有指示牌的自行車專用道，增加了自行車專用道（0.7 英里）與共用車道路面標記（0.4 英里）。鋪設了 105th Ave 及 Link St 部分，作為多街道鋪設專案的一部分，由 State Proposition 1B 路面重修資金提供贊助。104th Ave 連接處部分的標示線由奧克蘭市透過阿拉米達郡 Measure B 自行車/行人計劃收入獲得的收益（整個郡 0.5 美分交通銷售稅的 5%）資助。該車道從山丘至海濱，是奧克蘭最東邊的自行車專用道。2012 年 12 月完成自行車專用道標示線。（接下來是 Russet St 至 Edes Ave 之間 105th Ave 路段 0.3 英里的鋪設以及自行車專用道標示線。）

網絡解決方案

2012 年 8 月，沿著超過 6 英里的奧克蘭自行車專用道路網架設了自行車路標指示牌。現在的道路網只有不到 36 英里的綠色指示標誌。新連接了 **Bay Place/Grand Ave 之間的 27th St 路段至 32nd St/Mandela Pkwy 和 Emeryville 的 Hollis St/40th St**。在 Grand Ave、Mandela Pkwy 及 40th St 已建立完善的自行車專用道之間的路線與其他目前已設有標誌的 Broadway、West St 以及 Market St 的自行車專用道交會，形成了暢通的連接，簡化了市區、西奧克蘭和北奧克蘭以及鄰近 Emeryville 市和 Berkeley 市之間的指示標誌系統。從 **Embarcadero 的 Bay Trail 至 MacArthur Blvd 之間的 16th Ave/21st Ave/Ardley Ave 通道**，以及沿著 **E 21st St、14th Ave 至 Mitchell St** 的交會路線，建立起一條全新的路線。這條通道（以及 32nd St 和 Hollis St）上的自行車專用道標示線將同時進行，預期於 2013 年完工，屆時將完全建立起便捷的連接。

12th St 重建的故事

上期我們向您介紹了 Lake Merritt Blvd，那是一個迄今為止虛構的街道，與同名水域相鄰。新的林蔭大道和幾個新的或重新建造的支線一樣，都是由 Measure DD 提供資金贊助。MEASURE DD 是一項 1 億 9,825 萬美元的債券措施，由 80% 的奧克蘭選民在 2002 年投票通過，旨在創造更美的公園與更清潔的水資源。

自 2012 年 7 月以來，除了 Lakeshore Ave 末端新建的囊底路（cul-de-sac）外，所有街道的鋪設及標示線都已完成。（雨和潮濕地面延緩了工程進度，完工時間延至 2013 年初。）已拆毀百年來用以限制潮水進出湖泊的排水溝，現在新橋的下方是一條 100 英尺寬廣、開放的通道。在澆築混凝土橋面前，正在對行人和自行車橋進行調整。公園小徑的整平與鋪設，以及灌溉和景觀美化工作持續進行。

Montclair Railroad Trail 工程進行中

您最近一次從 Montclair Village 出發，穿過 Shepherd Canyon，騎行於 Montclair Railroad Trail 上，是在什麼時候？這條路線是到達 Skyline Blvd 風景最美的路線之一，最近的改善工程使其成為最佳的騎行道路。在 2011 年 12 月份*，本市用一種改良的路障替代了原先老舊的圍籬，將這條路和 Shepherd Canyon 隔開。這種新型路障包括一個避免汽車駕駛靠近的護欄，以及一條位於路旁的欄杆，以防止偏離正路的自行車騎士進入馬路或者在柱型路障處弄傷自己。請注意路障高度如何在兼顧美觀下於開口處降低，以提高人行穿越和車道的能見度。

**備註：此專案在 2012 年冬季快訊中漏植。*

創新計劃使往返 MacArthur BART 更加便利

10 月份，本市提交了一份正式的綠色路面「實驗請求」，用來提高共用車道路面標記（共用的道路自行車標記）的能見度和有效性。該實驗建議，沿著 40th St，從 Adeline St 至 Martin Luther King Jr Wy，以及從 Telegraph Ave 至 Webster St 之間的路段，在一條 5 英尺寬的綠色路面上新增共用車道路面標記。該專案是用來改善自行車騎士往返 MacArthur BART 的六年工程的高峰，透過將車站和 Adeline St、Market St、West St、Webster St/Shafter Ave 及 Broadway 上的自行車專用道連接起來。該專案由地區性「連接大眾運輸的安全路線」（Safe Routes to Transit）計畫的撥款資助，通過投票批准的 Regional Measure 2 中的過橋費成為可能。

12 月份，加州自行車諮詢委員會（加州交通部的一個諮詢單位）一致建議批准實驗的請求。正當此快訊準備印刷時，本市才收到聯邦公路管理局的批准。批准流程的其中一個步驟是：由加州交通控制設施委員會（California Traffic Control Devices Committee）在 3 月份的會議上進行審核。如果獲得批准，該實驗將在 2013 年夏季/秋季進行。

新的自行車停放類型和地點能夠讓我們更好地生活、工作、遊玩（以及購物！）

歡迎光臨 OAK Corral

在 2012 年 7 月，本市架設了兩個街道內自行車停車「欄」— 成群的自行車架放置在路邊的街道上（相對於放置於人行道上）。這些停車欄（每個可容納 20 輛自行車）均安裝在傑克倫敦廣場（Jack London Square）Broadway 以西的 3rd St，以及加州奧克蘭博物館（Oakland Museum of California）前面的 Oak St。這些設施是撥款贊助試辦專案的第一批設施，正幫助工作人員制定出一個滿足不斷增長的自行車停放需求的計畫，特別是在奧克蘭的商業區。

展望未來，停車欄將會因應企業或者商業促進區（Business Improvement Districts，「BID」或類似實體）的要求進行架設。每個停車欄必須由毗鄰的企業或 BID 進行維護；對場地進行評估之前，要求有一份簽署的維護保養協議。對於自行車停放需求超過人行道上停車架的可用空間以及臨街企業支援對道路邊緣空間重新配置的地點，將優先架設。

有關計畫大綱、申請書面文件以及停車欄位置，請上網 www2.oaklandnet.com/ISBPC 查閱。如要建議一個地點，請與毗鄰的企業主聯絡並共用申請書面文件。

量身打造奧克蘭 Fruitvale 與 Dimond 區

Fruitvale Alive 進入竣工階段！街景專案（Streetscape Project）包括一批量身訂制的自行車架，含有詳細的街區名稱以及地方特色的圖示。2012 年 11 月份，這些停車架安裝在 Fruitvale 與 Dimond 區的 Fruitvale Ave 上。這個街景專案主要是由大都會運輸委員會（Metropolitan Transportation Commission）的安居社區交通撥款（Transportation for Livable Communities Grant）贊助，一共新增了 64 個自行車停車位。

停留在 BART 停車架上

2012 年 7 月份到 12 月份之間，BART 奧克蘭的各個地鐵站新增了 60 個自行車停車位 — 其中 30 個設在 19th St 站（付費區以外的雙層自行車架），另外 30 個設在 Lake Merritt 站（付費區內的倒 U 型自行車架）。BART 繼續保持著自行車停車設施的一個偉大合作夥伴身份。

讓我們開始垂直停放

在 2012 年秋季，奧克蘭的前兩個「小憩園」（parklet）安裝了可容納 14 輛自行車的垂直自行車架。小憩園是對停車位、不用的公車停靠站以及其他路邊位置的臨時使用，以提供公共座椅和其他便利設施，有時包括自行車架。緊跟三藩市、波特蘭和全國各地的其他城市，去年奧克蘭的策略規劃部（Strategic Planning Division）展開了小憩園計畫 — 詳情請瀏覽 www2.oaklandnet.com/parklets。

9 月份，由 Farley's East 在 33 W Grand Ave 設置了第一個小憩園（如圖），並包含了一個可以停放 6 輛自行車的系統。自行車懸掛在裝設於平臺末端的把手上。11 月份，Manifesto Bicycles 安裝了 8 個可容納 8 輛自行車的停車架，作為小憩園的一部分，該小憩園設置於 Webster St 以東的 40th St。垂直、方管的停車架帶有懷舊的外形，藉由嵌入小憩園平臺裡的三角輪，讓停放的自行車保持垂直。另外 2 個小憩園目前尚待核准。

您對於使用垂直停車架有什麼經驗？是否有吸引人且易於使用的節省空間點子？如有任何寶貴意見，請傳送至 bikeped@oaklandnet.com。

Colby St：路面變糟了

2012年11月，本市鋪設了 Claremont Ave 至 Alcatraz Ave 的 Colby St 路段，這是一段聲名狼藉的路面，並且是奧克蘭市最糟糕的自行車專用道之一。這段 0.6 英里長的 Colby St 是 Webster/Shafter 自行車專用道的一部分，是奧克蘭市中心邊緣至 1988 年建立的 Berkeley 市邊界的 2.7 英里連接路面。最近一次鋪設是在 1990 年，Colby St 未被列入城市五年鋪路計畫（City's Five Year Paving Plan）中，這意味著在可預見的將來將不會對其進行鋪設。

怎麼會出現這種情況呢？近年來，奧克蘭市每年約有 600 萬美元投資於鋪路。對照之下，它每年需要 2700 萬美元來保持路面處於其目前的修復狀態。在存在 4 億美元逾期養護費的情況下，本市無法避免使街道繼續惡化。而一旦街道達到了一定程度的毀壞狀況，進行維修就會變得非常昂貴。事實上，將這些資源用在其他的街道上，避免其達到毀壞的臨界程度會更符合經濟效益。就 Colby St 來說，它已經被歸類為公認的「最糟糕街道」：即修復不再符合經濟效益的街道。

專門使用了預留給自行車騎士和行人專案的 Measure B 資金對 Colby St 進行鋪設。Measure B 是奧克蘭市的自行車專用道、正在進行的城市街道維護以及交通改善的重要資金贊助來源。然而，自行車資金只能用於自行車騎士所使用的道路部分。對於 Colby St 來說，這意味著要鋪設行車道，而不是停車道（其處於較好的狀況）。這種方法也導致節省了整個路面鋪設成本的 40%（對照於鋪設整個道路的成本）。這筆節省費用將被應用於鋪設其他的自行車專用道。（接下來是：Shattuck Ave！）我們歡迎關於此整體方法的回饋意見以及對極需鋪設的自行車專用道的建議。在資金贊助水平沒有顯著增加的情況下，將不會對所有的街道進行鋪設。但我們正在創造性地和有效率地進行工作，以改善奧克蘭市自行車專用道的路面品質。

我們將奧克蘭市騎進了排行榜的榜首

與以往相比，更多的奧克蘭居民騎車上班。根據美國人口普查局最新公佈的 2011 年美國社區的調查資料，有超過 3% 的奧克蘭上班族 – 或約有 5000 名每天通勤者騎自行車上下班。如將騎自行車前往 BART 趕搭火車的上班族計算在內，有超過 7000 名的奧克蘭居民以騎自行車作為每天通勤的一部份。奧克蘭市是美國 100 個最大城市中自行車通勤模式佔有率超過 3% 的七個城市之一，這展示了奧克蘭市的投資對其自行車計劃的影響。奧克蘭市繼續逼近前六名的城市：波特蘭、麥迪遜、西雅圖、三藩市、明尼阿波利斯和華盛頓特區。而新的資料顯示，騎自行車在全國範圍內有增加的趨勢，奧克蘭市在此群體中處於領先地位，在 2011 年成長了 46%。自 2000 年以來，騎自行車在奧克蘭市已增加了 250% 以上。

從數字來看

使用下表中的「指標」功能來追蹤實施奧克蘭自行車總計畫第五階段的進度。（對於這些指標的解釋，請按以下網址參閱 2011 年冬季的新聞快訊 www2.oaklandnet.com/w/OAK026386。）

從數字來看：截至 2012 年 12 月 31 日的奧克蘭自行車設施

日期（截至）	自行車專用道里程數	自行車停車位*	自行車路標指示牌組合	自行車友善型交通標誌
2007年12月31日	90.4	3,224	0	0

日期（截至）	自行車專用道里程數	自行車停車位*	自行車路標指示牌組合	自行車友善型交通標誌
2008年12月31日	94.0	3,492	26	2
2009年12月31日	97.6	4,428	26	11
2010年12月31日	100.4	4,772	125	16
2011年12月31日	109.3	5,303	209	26
2012年12月31日	131.9	6,315	345	40

*注：自行車停車位數量的變化反映了本市安裝的新停車位（528 個），以及 2012 年進行的基於實地調查的其他變化。

騎自行車，只需簡單地...

您就可以照亮您的生活

2012 年 11 月 5 日，星期一，東灣自行車聯盟（East Bay Bicycle Coalition）的義工們守候在 Broadway 和 27th St 處，分發由奧克蘭市捐贈的 115 個自行車燈裝置。在短短的一小時內，全部都贈送給了未以其他方式安裝照明燈的自行車騎士。自行車燈不只是一個好主意，《加州車輛守則》規定，除其他事項外，天黑後騎行的自行車還要裝備「發出白光的車燈，當自行車轉動時，可以照亮自行車騎士前方的公路、人行道或自行車專用道，並且應可從距離自行車前面和側面的 300 英尺處看見。」

欲瞭解全部的責任，請瀏覽 www.dmv.ca.gov/pubs/vctop/d11/vc21201.htm。錯過贈品了嗎？完成免費的城市騎行自行車 101（Urban Cycling 101）課程，就可以得到免費的車燈裝置！有關資訊，請查看 www.ebbc.org/safety。

BPAC 至 BART 之間的橋樑

2012 年 12 月 20 日，奧克蘭市自行車和行人諮詢委員會（Bicycle & Pedestrian Advisory Committee）的副主席 Rebecca Saltzman 宣誓就任第 3 區的 BART 董事。Rebecca 擔任 BPAC 的副主席已經兩年了，其前幾年是一名積極的會員，並長期專注於運輸和非機動車的交通問題。她在 BART 董事會（第 4 區）上成為另一個前 BPAC 的正式會員，前東灣自行車聯盟的董事為 Robert Raburn。也許您也應該開始參加 BPAC 會議了，是不是？

我們的部門擴充了

交通規劃與資金贊助部（Transportation Planning & Funding Division）增加了兩名從事各種基礎設施專案的新員工，其中一些專案與自行車有關。請加入我們的行列，歡迎完整街道專案經理 Jamie Parks，以及土木工程師 Nick Cartagena。

在過去的六個月中，Jamie 率先促成了創建奧克蘭市完整街道的決議，這將改善和簡化非機動車交通運輸專案的交付情況。（在 Twitter 上追隨 Jamie，@oaktrans。）Nick 從概念到設計全心專注於專案上。值得注意的是，他正在從事 Park Blvd Path 的設計工作，在其加入之前，該專案由於人力不足而處於停頓狀態。

我們遵守組織的規定

2012 年 12 月，奧克蘭市作為附屬會員加入了全國城市交通官員協會（National Association of City Transportation Officials，NACTO）。NACTO 的唯一關注點是城市交通問題，將可以向奧克蘭市提供針對城市旅客獨特需求的資源以及同行交流的機會。NACTO 也許最出名的是其《市區自行車專用道設計指南》（Urban Bikeway Design Guide），它提供了範圍廣泛的創新自行車設施的詳細資訊，旨在使全體社會成員能夠安全和舒適地騎車。

NACTO 目前正在製作補充的《市區街道設計指南》，將涵蓋全面的城市街道設計，並且市府員工參與了該指南的諮詢委員會。請上 www.nacto.org 查看《市區自行車專用道設計指南》並瞭解更多關於 NACTO 的資訊。

2012 年度踏板節

2012 年 8 月 18 日（星期六），大約 20000 人聚集在傑克倫敦廣場享受第二屆的年度踏板節（PedalFest），這是所有活動皆與自行車有關的慶典。在傑克倫敦廣場的協調下，免費活動得到了眾多贊助商的支持，最值得注意的是，New Belgium Brewing 將其銷售啤酒的所得款項捐贈給了東灣自行車聯盟。

市府員工到場分發自行車專用道地圖、「我[騎行]在奧克蘭」（I [bike] Oakland）管狀貼紙和以奧克蘭自行車為主題的暫時性紋身（可任意黏貼）。市府員工與遊客閒聊關於自行車總計畫的實施情況，並鼓勵人們簽名獲得本新聞快訊，其中 111 人這樣做了！

將白金踏板獎授予羞怯的人

在 11 月份，奧克蘭市府的兩名自行車專案全職員工都獲得了由東灣自行車聯盟（EBBC）首次頒發的「白金踏板獎」（Platinum Pedal Award）。突出和迷人的飾板凸顯了實際安裝的自行車踏板的特徵，包含和反映了「專業、熱情、承諾和努力工作。」過獎了，朋友們。我們只是在做我們份內的工作。

爭取 2014 年的金獎

奧克蘭市在改善自行車騎士的各種狀況方面已經取得了重大的進展。2010 年，全美自行車騎士同盟（League of American Bicyclists）承認由奧克蘭市認可的這項工作獲得了自行車友善社區（Bicycle Friendly Community）銅獎。該評估包括對社區到目前為止所取得的成就以及尚未滿足的需求的全面評審。雖然奧克蘭市已經走過了漫長的道路，但仍然有很多工作要做。

在 12 月份，市議會發起了奧克蘭的「爭取金獎」（Go Gold）活動，以成為地方和全國公認領先的自行車友善社區。該活動建立了全面的行動計畫，包括透過工程、教育、鼓勵、實施以及評價／規劃進行改善。其目標包括大量的新自行車專用道和自行車停車位、首次亮相的類似自行車緩衝專用道和綠色路面的創新處理方式，以及開創性的自行車騎士教育工作。

將對 2010 年（當時奧克蘭市獲得了銅獎）以來的進展情況進行評量。我們將如何達到目標？本市正尋求與自行車組織、商業團體、以社區為基礎的組織以及商家建立合作夥伴關係，以推廣騎自行車作為一般交通方式，改善奧克蘭市的經濟和生活品質。有關詳細資訊，請瀏覽 www2.oaklandnet.com/OAK029808。

資源

推薦自行車架地點（Suggest a Bike Rack Location）

查看指導方針，以及透過網上或與我們聯絡請求裝設自行車停車架（聯絡資訊見郵寄版面）。請瀏覽 www.oaklandbikes.info/bikerack。

奧克蘭自行車和行人諮詢委員會 (Oakland's Bicycle and Pedestrian Advisory Committee, BPAC)

委員會會議時間定於每個月第三個星期四舉行，向一般大眾開放。要瞭解更多資訊，可以瀏覽 www.oaklandbikes.info/bpac。

工務局 (Public Works) 服務中心

- 請透過電話：(510) 615-5566 | 上網 www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | 或手機 www.seeclickfix.com/oakland，通報：
 - 玻璃、路面坑洞、不安全的人孔蓋或其他道路阻礙物等危險情況
 - 發生故障的交通號誌
 - 需從自行車架、標示牌和／或計費錶柱處移除的遭棄自行車
 - 超速或提出交通寧靜要求或其他道路改善建議

計劃成員

- Jason Patton，自行車和行人專案經理
- Jennifer Stanley，自行車和行人設施協調員
- Alvaro Rubio，規劃實習生
- Mark Lightner，規劃實習生
- Austin Springer，設計實習生
- 義工：David Liu，Brain Warwick。您也有興趣嗎？請將您的想法或建議以電子郵件傳送至 bikeped@oaklandnet.com。