

# I OAKLAND

*Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp của Thành Phố Oakland, California, báo cáo về quá trình thực hiện Kế Hoạch Chính về Xe Đạp (Bicycle Master Plan) của Oakland.*

Xuất bản lần thứ 13, Mùa Hè 2013 | Số Lượng Phát Hành 2,395 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)

## **Phía đông của hồ: các đường xe đạp mới trên 16th Ave, 21st Ave, E 21st St**

Vào tháng Sáu, Thành Phố đã hoàn thiện một đường xe đạp mới dài 2.9 dặm phục vụ các khu đường phía đông của Hồ Lake Merritt giữa các đường 14th Ave, Fruitvale Ave, MacArthur Blvd, và bờ biển. Các đường xe đạp mới này đã cải tiến lối vào đường hành lang Foothill Blvd với các làn đường dành cho xe đạp mới trên đường E 21st St và cũng hoàn thành kết nối giữa MacArthur Blvd và bờ biển của Oakland qua đường Ardley Ave, 21st Ave, và 16th Ave.

Dự án này bao gồm các làn đường dành cho xe đạp trên đường Ardley Ave, E 21st St, và cầu vượt 16th Ave băng qua Xa Lộ 880. Trên các đường còn lại – 21st Ave và các đoạn khác của E 21st St và 16th Ave – Kế Hoạch Chính về Xe Đạp của Thành Phố đề xuất các đại lộ xe đạp: các đường yên tĩnh được chuyển thành các tuyến đường xuyên qua cho xe đạp. Các đánh dấu làn đường đi chung sharrows đã được vẽ trên những con đường này, bổ sung cho các dốc giảm tốc độ hiện tại, để hình thành các tuyến đường mới này. Các biển chỉ đường cho xe đạp đã được lắp đặt dọc theo tuyến này vào tháng Tám, 2012.

Dự án này được tài trợ bởi các ngân quỹ theo Khoản 3 Đạo Luật Phát Triển Giao Thông Tiểu Bang, một phần thuế bán hàng của Tiểu Bang dành cho các dự án xe đạp và khách bộ hành. Quỹ tài trợ thêm được cung cấp bởi Đạo Luật B (xem phần dưới đây). Những dự án này và các dự án khác đang thiết lập một mạng lưới các đường xe đạp cho các khu đường phía đông Hồ Lake Merritt, nối công viên San Antonio Park tới các Khu Đường Grand Lake, Dimond, và Laurel qua đường MacArthur Blvd, và tới Jack London Square, Embarcadero Cove, và Fruitvale qua đường ven bờ biển.

## **Kết nối trung tâm thành phố và Emeryville: các đường xe đạp trên đường 32nd St & Hollis St**

Tuyến đường nào nối trực tiếp nhất giữa trung tâm thành phố Oakland và Emeryville mà tránh được kẹt xe trên đường San Pablo Ave? Đi theo các biển chỉ đường cho xe đạp và vạch đánh dấu làn đường đi chung trên đường San Pablo Ave để ra khỏi trung tâm thành phố, quẹo trái vào đường 32nd St, và sau đó quẹo phải vào đường Hollis St tại đường Peralta St. Tuyến đường không chính thức này đã được người đi xe đạp sử dụng trong nhiều năm qua và bắt đầu từ tháng Tư năm nay, nó đã dễ tìm hơn và được sử dụng tốt hơn khi đường dành riêng cho xe đạp đã được hoàn thành.

Tuyến đường này bao gồm các làn đường dành cho xe đạp trên đường Hollis St và vạch đánh dấu làn đường đi chung trên đường 32nd St nối đường San Pablo Ave tới Mandela Pkwy. Các biển chỉ đường cho xe đạp đã được lắp đặt vào tháng Tám, 2012 trên đường 32nd St và Hollis St dọc theo đường San Pablo Ave và đường 27th St để cải tiến kết nối giữa trung tâm thành phố Oakland, Hồ Lake Merritt, và Emeryville. Trên đường Hollis St, nhân viên của Oakland và nhân viên của Emeryville đã cộng tác làm việc để đảm bảo dự án liên tục tại ranh giới thành phố. Xin cảm ơn thành phố Emeryville!



Bản tin này, và tất cả các dự án mô tả trong đây, được tài trợ toàn phần hoặc từng phần bởi các ngân quỹ Đạo Luật B của Oakland. Đạo Luật B là đạo luật thuế bán hàng nửa xu dành cho giao thông (half –cent transportation sales tax) của Quận Alameda được các cử tri chấp thuận vào năm 2000.

Năm phần trăm của các ngân quỹ Đạo Luật B dành cho các dự án và chương trình xe đạp/khách bộ hành trên toàn quận.

### **Hai thập kỷ Ngày Đạp Xe Đi Làm (Bike to Work Day)**

Bữa sáng có bánh pancake của Ngày Đạp Xe Đi Làm hàng năm lần thứ 20 của Oakland ở phía trước Tòa Thị Chính, một dự án liên kết của Thành Phố Oakland và Hiệp Hội Xe Đạp Phía Đông Vịnh (East Bay Bicycle Coalition), đã được tổ chức vào ngày thứ Năm, ngày 9 tháng Năm, 2013, từ 7:00-9:00 giờ sáng. Sự kiện tại Tòa Thị Chính là một trong 21 trạm tiếp sức được tổ chức trong ngày đó tại Oakland. Hàng trăm người đi xe đạp đã thưởng thức bánh pancake do cửa hiệu Rotisserie Deli nướng từ nguyên liệu do Whole Foods quyên góp. Họ đã thích thú uống cà phê của tiệm Peet's Coffee, thăm các bàn thông tin, và trò chuyện vui vẻ trong không khí vui nhộn cùng với nhạc kiểu retro của DJ Crimson. Hình ảnh về sự kiện này có trực tuyến tại [tinyurl.com/kt6pgeo](http://tinyurl.com/kt6pgeo).

Ngài Thị Trưởng Jean Quan và bốn thành viên Hội Đồng Thành Phố (Dan Kalb, Libby Schaaf, Noel Gallo, và Desley Brooks) đã đạp xe tới Tòa Thị Chính từ các quận nhà của họ. Ngài Thị Trưởng và Nghị Viên Brooks đã cùng đạp xe bắt đầu từ Eastmont Town Center. với . Ngài Thị Trưởng, Ông Kalb, và Bà Schaaf phát biểu tại cuộc họp báo, có sự tham dự của Alison Best, Chủ tịch & CEO của VisitOakland (tên mới của Văn Phòng Hội Nghị và Khách Du Lịch của Oakland -Oakland Convention and Visitor's Bureau). Bà Best đã nói về tầm quan trọng của việc đạp xe đạp như là một phong cách sống nhằm thu hút các cơ sở kinh doanh và các cư dân để họ tiếp tục làm cho Oakland trở thành một cộng đồng sôi nổi.

Ngoài 23 tình nguyện viên, 37 cơ quan, tổ chức, và các cơ sở kinh doanh đã tham gia bằng cách làm bánh pancakes, cung cấp dịch vụ kiểm tra an toàn cho xe đạp vào buổi sáng, phát tài liệu thông tin, và/hoặc tặng một hoặc hơn trong số 33 giải thưởng xổ số. Thêm vào đó, sự kiện này được hỗ trợ một cách đạt kỷ lục bởi các cửa tiệm xe đạp của Oakland. Mười tiệm đã tặng các giải thưởng xổ số từ đèn xe đạp tới dịch vụ chỉnh sửa xe đạp đầy đủ, và, bốn tiệm xe đạp đã tới trung tâm thành phố để thực hiện dịch vụ kiểm tra an toàn cho xe đạp. Mười lăm tiệm đã hợp tác với Thành Phố để cung cấp chương trình giảm giá BikeBucks trong tháng Năm, đây là một truyền thống hàng năm. Xin cảm ơn tất cả mọi người đã tham dự!

### **Đội xe đạp của Thư Viện Oakland về thứ ba trong Cuộc Thi Xe Đạp Đồng Đội (Team Bike Challenge) 2013**

Vào thứ Bảy, ngày 11 tháng Sáu, các kết quả của Cuộc Thi Xe Đạp Đồng Đội (Team Bike Challenge) trong vùng kéo dài một tháng đã được công bố và đội Thư Viện Công Cộng Oakland (Oakland Public Library - OPL) xếp thứ ba trong Quận Alameda ở thể loại “công ty hạng trung”. OPL đứng thứ sáu trong số tất cả “các công ty hạng trung” trong chín quận vùng vịnh Bay Area. Đội Thư Viện có 40 người đã đạp xe 3,083 dặm, tương trưng cho tiết kiệm 3,083 pounds CO2 và 132,575 số nhiệt lượng calo đã tiêu hao trong tháng Năm. Giờ nhiệm vụ đã xong, mọi người hãy nghỉ ngơi đọc sách đi nhé!

### **Bản Đồ Đường Xe Đạp “I [bike] Oakland” 2013**

Trong năm thứ tư liên tiếp, Thành Phố Oakland đã phát hành Bản Đồ Đường Xe Đạp “I [bike] Oakland” vào đầu tháng Năm cho sự kiện Tháng Xe Đạp (Bike Month) và Ngày Bike to Work Day. Quý vị hãy lấy bản đồ miễn phí dạng bỏ túi này tại cửa tiệm xe đạp địa phương và sử dụng nó để khám phá thành phố thân thiện của chúng ta trên các đường xe đạp đang được mở rộng kết nối khắp Oakland. Bản đồ năm nay bao gồm 222 dặm các đường xe đạp đi trong Oakland và đi vào các thành

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

phố liền kề như Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont, và San Leandro. Được cập nhật hàng năm từ năm 2010, đến nay đã phát hành 70,000 bản đồ. Chúng tôi rất chân thành cảm ơn và công nhận sự đóng góp xuất sắc của anh Jake Coolidge trong việc vẽ bản đồ này. Anh là nhân viên vẽ bản đồ tuyệt vời đã từng thực tập trong Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp của Thành Phố (và anh cũng là một người rất dễ thương)!

### Theo Số Liệu

Đây là lần thứ sáu kiểm tra quá trình thực hiện Kế Hoạch Chính về Xe Đạp của Oakland sử dụng “số liệu” trong bảng dưới đây. (Để xem giải thích của các số liệu này, xin quý vị xem bản tin Mùa Đông 2011 tại [www2.oaklandnet.com/w/OAK026386](http://www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).)

#### *Theo Số Liệu: Cơ Sở Vật Chất Cho Xe Đạp của Oakland tới ngày 30 tháng Sáu, 2013*

Ngày (tới ngày)	Số dặm đường xe đạp	Chỗ để xe đạp	Lắp đặt biển chỉ đường cho xe đạp	Đèn giao thông thân thiện với xe đạp
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2007	90.4	3,224	0	0
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2008	94.0	3,492	26	2
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2009	97.6	4,428	26	11
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2010	100.4	4,772	125	16
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2011	109.3	5,303	209	26
Ngày 31 tháng Mười Hai, 2012	<b>131.9</b>	<b>6,315</b>	<b>345</b>	<b>40</b>
Ngày 30 tháng Sáu, 2013	<b>131.9</b>	<b>6,735</b>	<b>345</b>	<b>64</b>

### Đèn Giao Thông: Đánh dấu đèn giao thông kích hoạt

Khoảng một phần ba đèn giao thông của Oakland được “kích hoạt”, tức sử dụng các thiết bị cảm biến để theo dõi tình hình giao thông và phân bổ thời gian đèn xanh dựa trên số lượng xe hơi và xe đạp trên đường. Oakland định nghĩa đèn giao thông “thân thiện với xe đạp” được kích hoạt là: (1) về kỹ thuật, có thể theo dõi người đi xe đạp một cách đáng tin cậy; (2) có đánh dấu trên đường thiết bị theo dõi xe đạp cho biết những nơi người đi xe đạp nên đứng chờ; and (3) đã được xác nhận tại chỗ là hoạt động tốt bởi nhân viên Thành Phố từ Ban Dịch Vụ Điện (Electrical Services Division).

Vào thời gian giữa tháng Giêng và tháng Sáu, 2013, số giao lộ “thân thiện với xe đạp” kích hoạt đã tăng hơn một phần ba – từ 40 tới 64. Trong thời gian này, đã có vạch đánh dấu thiết bị theo dõi xe đạp tại 55 giao lộ bổ sung. Chúng tôi đang tiến hành xác nhận tại chỗ các địa điểm này trong lúc phát hành bản thông tin này. Vạch đánh dấu thiết bị theo dõi xe đạp có ba mục đích:

- Vạch đánh dấu cho phép người đi xe đạp biết rằng đèn giao thông đã được kích hoạt và sẽ chuyển sang đèn xanh cho xe đạp.
- Vạch đánh dấu cho biết những nơi người đi xe đạp nên chờ để kích hoạt đèn giao thông.
- Vạch đánh dấu được đặt ra để khuyến khích xác định làn đường an toàn và hợp pháp, giúp người đi xe đạp có làn đường để tránh các va chạm bên phải (khi mô tô queo phải phía trước xe đạp đang đi thẳng).

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

Đa số các đèn giao thông kích hoạt của Oakland đều sử dụng các máy quay video gắn trên các cột đèn để “phát hiện” có người đang chờ đèn xanh. Tại 10 giao lộ có ánh sáng không tốt (ví dụ như dưới chân cầu vượt xa lộ hoặc những khu vực sương mù như vùng đồi Oakland hills), các thiết bị cảm biến không dây có hình tròn được lắp đặt trên đường và sử dụng hệ thống ra đa để theo dõi tình hình giao thông. Trong tháng Tư, 2013 một thế hệ các thiết bị cảm biến không dây mới đã được lắp đặt tại ba giao lộ; những thiết bị cảm biến này có thể nhận biết xe đạp khác với xe hơi. Các giao lộ được kích hoạt còn lại sử dụng các thiết bị theo dõi mạch cảm ứng, đây là các cuộn dây trên đường để phát hiện sắt thép (ví dụ như các loại xe hơi). Các thiết bị theo dõi mạch có kết quả thống nhất đối với xe đạp vì xe đạp không có nhiều kim loại sắt và các thiết bị này có độ nhạy kém. Để cải tiến độ tin cậy và giảm chi phí bảo dưỡng, Thành Phố đang thay thế các thiết bị mạch cảm ứng bằng các máy quay video và thiết bị cảm biến không dây.

### **Dự án thay nắp cống thoát nước mưa**

Ba phòng ban của Cơ Quan Các Công Trình Công Chánh (Public Works Agency - PWA) đã hợp tác để cải tiến các cống thoát nước mưa của Oakland – có hơn 10,000 cống trong thành phố. Chương Trình Cải Tiến Lưu Vực (Watershed Improvement Program) của PWA có một ngân quỹ để đặt các tấm đúc “Không Vứt Rác, Nước Thoát Ra Vịnh” (“No Dumping, Drains to Bay”) tại tất cả cống thoát nước mưa trong vòng vài năm tới. Là một phần của dự án này, Ban Bảo Dưỡng Cơ Sở Hạ Tầng (Infrastructure Maintenance Division) của PWA sẽ khảo sát các cống này. Trong tháng Năm, 2012, dựa trên đề nghị của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Cho Xe Đạp & Khách Bộ Hành của PWA, Hội Đồng Thành Phố đã chấp thuận một ngân quỹ \$50,000 từ Khoản 3 Đạo Luật Phát Triển Giao Thông Tiểu Bang chương trình tài trợ cho xe đạp/khách bộ hành nhằm thay thế hoặc bổ sung thêm đối với các nắp cống thoát nước không đạt tiêu chuẩn—bánh xe đạp có thể bị vướng vào các nắp cống này. Các khảo sát bao gồm kiểm tra vị trí tấm đúc và đồng thời tình trạng nắp cống, đây là một cách sử dụng nguồn nhân lực hiệu quả. Tài trợ thêm sẽ có từ Đạo Luật B.

### **Oaklavia, được biết đến như Ngày Yêu Quý Hồ Nước Của Chúng Ta (Love Our Lake Day)**

Vào ngày 9 tháng Sáu, 2013, hàng ngàn người đã đạp xe, đi bộ, đi thuyền, nhảy và múa hula xung quanh Hồ Lake Merritt nhân dịp “Love Our Lake Day.” Bữa hội tiệc không mô tô này có mục đích vui mừng việc cải tiến các đường phố và việc mở rộng công viên của Oakland nhờ Đạo Luật DD. Cũng được biết đến với tên “Oaklavia” hoặc “Oakland Sunday Streets,” sự kiện này được điều phối bởi tổ chức Walk Oakland~Bike Oakland cùng với sự hợp tác của Thành Phố Oakland. Ngày hội miễn phí này tạo điều kiện vui chơi dọc theo các đường không có xe hơi dài ba dặm.

Vào buổi trưa, các đại diện từ Liên Hiệp Cộng Đồng Đạo Luật DD (Measure DD Community Coalition) cùng với Thị Trưởng Jean Quan, Thành Viên Hội Đồng Tiểu Bang Nancy Skinner, Thống Đốc Jerry Brown, Hạ Nghị Sĩ Barbara Lee, và những quý khách khác tại buổi lễ khánh thành Đường Lake Merritt Boulevard (Đập 12th Street cũ). Dự án này bao gồm một cây cầu dành cho xe đạp/khách bộ hành bắc qua Kênh Lake Merritt Channel tại mép hồ, một sân khấu mới lung linh và công viên rộng bốn mẫu, và một con đường mới kéo dài dọc theo Kênh Lake Merritt Channel tới đường E 10th St.

Quý vị có thể xem video về ngày sự kiện tại [vimeo.com/69059746#](http://vimeo.com/69059746#). Để xem bản đồ và thông tin về tất cả các dự án do Đạo Luật DD tài trợ, xin vui lòng xem tại [www2.oaklandnet.com/OAK041468](http://www2.oaklandnet.com/OAK041468).

### **Một năm nữa với nhiều người đi xe đạp hơn**

Đã có kết quả và số lượng người đi xe đạp nhiều hơn tới sáu phần trăm từ 2011 tới 2012 tại 36 địa điểm mà Oakland hiện đang giám sát hàng năm. Số liệu được thu thập vào mỗi tháng Chín trong vòng hai tiếng tại mỗi địa điểm. Số khách bộ hành đã tăng lên năm phần trăm trong khi số lượng xe mô tô

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

**trang 4**

đã giảm bảy phần trăm. Để biết thêm thông tin về chương trình khảo sát này hàng năm, xin quý vị xem tại [www2.oaklandnet.com/OAK033011](http://www2.oaklandnet.com/OAK033011).

**Tổng số người đi xe đạp, mùa thu năm 2012: năm địa điểm đông người đi xe đạp nhất (hai tiếng cao điểm vào buổi chiều)**

Địa điểm	# người đi xe đạp
Grand Ave/Bay Pl	419
Telegraph Ave/40th	372
Broadway/27th St	341
Broadway/12th St	240
Broadway/20th St	229

**Đường Phố Hoàn Thiện Oakland Complete Streets**

Thuật ngữ “đường phố hoàn thiện” (“complete streets”) mô tả mạng lưới giao thông với các đường phố được thiết kế và hoạt động an toàn và tiện lợi cho tất cả những người đi đường. Khái niệm đường phố hoàn thiện chuyển từ việc trước kia chỉ tập trung vào việc làm sao để xe hơi đi nhanh hơn, sang việc ra quyết định toàn diện hơn, công nhận khách bộ hành, người đi xe đạp và những người sử dụng vận chuyển công cộng là những người đi đường hợp pháp. Trong tháng Hai, năm 2013, Hội Đồng Thành Phố Oakland đã nhất trí chấp thuận Chính Sách Đường Phố Hoàn Thiện (Complete Streets Policy) cho Oakland. Chính sách này bao gồm chín thành phần mô tả thực hiện chính sách chi tiết, kể cả yêu cầu bất kỳ ngoại lệ nào đối với chính sách phải được Giám Đốc Công Trình Công Chánh (Public Works Director) chấp thuận và công bố rõ ràng. Các bước tiếp theo cho chương trình Đường Phố Hoàn Thiện bao gồm các triển khai các hướng dẫn thiết kế các đường phố và cách đo lường hiệu suất đang diễn ra để giám sát việc thực hiện chính sách. Để biết thêm thông tin, quý vị có thể xem chính sách đầy đủ trực tuyến tại [www2.oaklandnet.com/n/OAK039959](http://www2.oaklandnet.com/n/OAK039959).

**Số lượng so với chất lượng: Hoặc, cách xây dựng mạng lưới đường xe đạp tốt nhất như thế nào?**

*Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Xe Đạp & Khách Bộ Hành*

Kế Hoạch Chính về Xe Đạp của Oakland đầu tiên được chấp thuận vào năm 1999 và được cập nhật toàn diện vào năm 2007 để hướng dẫn tạo nên mạng lưới đường xe đạp dài 240 dặm. Tính tới tháng Sáu, năm 2013, có 132 dặm đường xe đạp đã được hình thành và số này sẽ tăng lên đến 144 dặm vào cuối năm 2014. Oakland hiện đang trong quá trình thêm 40 dặm các đường xe đạp mới trong bốn năm tới. Tất cả đường xe đạp đã được hoàn thành trên nhiều đường khác nhau từ năm 1976 (!) đang bắt đầu định hình thành một mạng lưới. Tức là, các dự án riêng lẻ đang gắn lại thành các đường hành lang cho xe đạp để đi qua nhiều khu phố. Các đường hành lang này nối với các đường hành lang cho xe đạp khác để phục vụ càng nhiều khu phố nữa. Dần dần quý vị có thể đi xe đạp qua nhiều khu phố trên đường dành riêng cho xe đạp mà Thành Phố đã cải tiến một phần: chủ yếu các làn đường dành cho xe đạp, vạch đánh dấu làn đường đi chung, và các biển hiệu hướng dẫn.

Trong bốn năm qua Oakland đã làm các đường xe đạp đơn giản – tập trung vào các kẻ vạch và biển hiệu – để thiết lập một mạng lưới đơn giản càng nhanh càng tốt. Không như nhiều thành phố đang khuyến khích đi xe đạp, Oakland đã có dân cư ưa thích đi xe đạp. Nhiều yếu tố tổng hợp làm cho Oakland trở thành một trong những nơi tập trung đông nhất những người đi xe đạp tại Hoa Kỳ: các khu phố đông đúc, mục đích sử dụng đất đai hỗn hợp, các cư dân nhận thức được vấn đề môi trường, văn hóa tự lực, và rất nhiều người trẻ thường ít lái xe hơn. Dựa trên dữ liệu năm 2011 của Cục Thống Kê Dân Số Hoa Kỳ (US Census Bureau), chỉ có năm thành phố lớn có nhiều người đi xe đạp hơn Oakland:

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

**trang 5**

Portland, Seattle, San Francisco, Minneapolis, và Washington, DC. Tất cả các thành phố này đã đầu tư nhiều cho xe đạp.

Khi so với các thành phố khác, Oakland hiện chưa theo kịp số lượng người đi xe đạp đang tăng lên – tăng 59% từ năm 2007 tới năm 2011. Trong khi số dặm đường xe đạp đang tăng ổn định, chất lượng của các đường xe đạp này lại lúc được lúc không. Ví dụ, một đường xe đạp dành riêng có thể liên tục, nhưng tiện ích có thể thay đổi đáng kể từ đoạn này đến đoạn khác. Một đường có các vạch đánh dấu làn đường đi chung có thể cần làn đường dành riêng cho xe đạp do tốc độ và số lượng giao thông quá cao để xe đạp có thể đi thoải mái cùng làn đường với mô tô. Hoặc một đại lộ xe đạp có thể cần cách giảm bớt tình trạng giao thông để đối phó với luồng giao thông cắt qua để có thể thực sự hỗ trợ người đi xe đạp. Hoặc một con đường có thể có làn đường hẹp dành cho xe đạp mà nên mở rộng thêm và có vùng đệm để khuyến khích xe đạp đi phía ngoài khu vực gần cửa xe hơi và có phân chia với mô tô chạy qua.

Những loại cải tiến này sẽ khiến nhiều người đi xe đạp hơn, với nhiều độ tuổi và khả năng hơn. Đưa việc đi xe đạp trong thành phố thành phổ biến là tầm nhìn của Kế Hoạch Chính về Xe Đạp của Thành Phố: “Oakland sẽ là một thành phố nơi việc đi xe đạp được gắn liền chặt chẽ với đời sống hàng ngày, là phương tiện giao thông và giải trí vừa an toàn vừa thuận tiện.” Và trên cả sự an toàn và thuận tiện, đi xe đạp phải là hoạt động thú vị – và nó sẽ có nhiều thú vị hơn nữa khi không cần phải giành đường với người khác. Sự kết hợp giữa an toàn, thuận tiện và thú vị là công thức cho một mạng lưới đường xe đạp thành công.

Hiện nay Oakland đã có 132 dặm đường xe đạp, những cải tiến nào phục vụ cho người đi xe đạp của Oakland tốt nhất trong khi vẫn khuyến khích nhiều người đi xe đạp hơn? Thành Phố có nên tiếp tục mở rộng mạng lưới càng nhanh càng tốt với các dự án kẻ vạch và biển hiệu đơn giản không? Hay Thành Phố nên tập trung vào việc cải tiến chất lượng của các đường xe đạp hiện tại? Trong nửa năm đầu 2013, nhân viên đã bắt đầu việc giải đáp các câu hỏi này bằng cách phát triển một kế hoạch làm việc có tên “Hoàn Thiện Mạng Lưới Xe Đạp 1.0 của Oakland” (“Completing Oakland’s Bikeway Network 1.0.”) Nói cách khác, Thành Phố nên hoàn thiện phiên bản đầu tiên mạng lưới toàn thành phố như thế nào? Kế hoạch này đề nghị xây thêm các đường xe đạp mới để hoàn thiện các thiếu sót quan trọng và sẽ mở rộng mạng lưới tới 170 dặm. Nhưng đây cũng là lần đầu tiên kế hoạch làm việc tập trung nhiều hơn vào việc cải tiến chất lượng các đường xe đạp hiện tại với các làn đường xe đạp có vùng đệm, mặt đường thân thiện với môi trường, và nâng cấp các đại lộ xe đạp. Kế hoạch làm việc này có tại [www2.oaklandnet.com/n/OAK041986](http://www2.oaklandnet.com/n/OAK041986). Chúng tôi rất hoan nghênh các nhận xét về cách đầu tư tốt nhất các nguồn lực hạn chế của Thành Phố để có lợi ích lớn nhất từ mạng lưới đường xe đạp của Oakland.

### **Theo yêu cầu của quý vị: Các giá để xe đạp thành vấn đề chính**

Sau khi hoàn thiện thành công dự án thử nghiệm, chúng tôi rất vui mừng thông báo chương trình theo yêu cầu mới cho các giá để xe đạp trên đường. Hiện nay Thành Phố đang nhận đơn ghi danh cho các địa điểm đặt giá để xe đạp như một thành phần mới của Chương Trình Giá Để Xe Đạp CityRacks (CityRacks Bicycle Parking Program) đang diễn ra. Xin quý vị vui lòng xem tại [www2.oaklandnet.com/ISBPC](http://www2.oaklandnet.com/ISBPC).

Tới tháng Sáu, 2013, sáu giá để xe đạp trên đường đáp ứng được 120 xe đạp đã được lắp đặt tại Oakland. Các giá để xe đạp tại hai địa điểm thêm đã được thiết kế, chấp thuận và đang lắp đặt. Chúng tôi đã nhận được ba đơn ghi danh bổ sung và đang đánh giá các địa điểm này.

Một ví dụ là, giá để xe đạp trong khu Temescal được lắp đặt vào tháng Giêng, 2013 tại Burma Superstar trên đường Telegraph Ave đoạn cắt đường 48th St. Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp đã hợp tác với Hội Đồng Cải Tiến Kinh Doanh Temescal (Temescal Business Improvement District) (BID) để cải thiện thẩm mỹ trong khi vẫn bảo đảm chức năng hoạt động tốt. (Nói cách khác,

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

BID đã thúc đẩy nhân viên làm việc tốt hơn!) Kết quả là, Thành Phố đã lắp đặt các giá để xe đạp theo hình tròn (thay vì hình “chữ U ngược” rất phổ biến). Mẫu biển hiệu thể hiện biểu tượng “I [bike] Oakland” cũng đã được làm và lắp đặt. Nhân viên đang giám sát các biển hiệu này thay đổi thế nào với dự định là lắp đặt phiên bản đã cải tiến của biển hiệu này như là một tiêu chuẩn, nhưng có thể lựa chọn, trở thành một thành phần của các giá để xe đạp của Oakland. Nhưng đối với người dân Temescal, những đổi mới này vẫn chưa đủ. Vào tháng Ba, 2013, các giá để xe đạp đã bị “quấn day len” sặc sỡ. Và có nhiều vui mừng vì điều đó.

## **CÁC NGUỒN THÔNG TIN**

### ***Đề Nghị một Địa Điểm Đặt Giá Để Xe Đạp***

Hãy xem hướng dẫn và yêu cầu trực tuyến giá để xe đạp hoặc liên lạc với chúng tôi (thông tin có trong thư). Xin quý vị xem tại [www.oaklandbikes.info/bikerack](http://www.oaklandbikes.info/bikerack).

### ***Ủy Ban Cố Vấn về Xe Đạp và Khách Bộ Hành của Oakland (Oakland's Bicycle and Pedestrian Advisory Committê - BPAC)***

Các cuộc họp được tổ chức vào Thứ Năm của tuần thứ ba trong tháng và được mở cho công chúng. Quý vị có thể xem thêm thông tin tại [www.oaklandbikes.info/bpac](http://www.oaklandbikes.info/bpac).

### ***Trung Tâm Liên Lạc Qua Điện Thoại về Các Công Trình Công Chánh***

- Qua điện thoại: (510) 615-5566 | trực tuyến: [www2.oaklandnet.com/ReportaProblem](http://www2.oaklandnet.com/ReportaProblem) | hoặc điện thoại di động: [www.seeclickfix.com/oakland](http://www.seeclickfix.com/oakland), xin quý vị báo cáo:
  - những đồ vật nguy hiểm như thủy tinh, ổ gà, các nắp cống không an toàn, hoặc các vật chướng ngại khác trên đường
  - các đèn giao thông bị hư
  - xe đạp vô chủ cần phải được đưa ra khỏi giá để xe đạp, các biển hiệu và/hoặc cột đồng hồ tính giờ
  - xe chạy quá tốc độ, hoặc yêu cầu giảm bớt tình trạng giao thông hoặc một giải pháp cải thiện đường xá khác

### ***Nhân Viên Chương Trình***

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Xe Đạp & Khách Bộ Hành
- Jennifer Stanley, Điều Phối chương trình Xe Đạp/Khách Bộ Hành
- Beki McElvain, Thực Tập Sinh Quy Hoạch
- Mark Lightner, Thực Tập Sinh Quy Hoạch
- Austin Springer, Thực Tập Sinh Thiết Kế
- Kevin Utschig, Thực Tập Sinh Thiết Kế

Các tình nguyện viên: Noor Al-samarrai, Jake Coolidge, Brian Warwick, và quý vị? Xin vui lòng gửi điện thư tới [bikeped@oaklandnet.com](mailto:bikeped@oaklandnet.com) nếu quý vị có ý kiến về dự án hoặc muốn giúp đỡ chúng tôi.

***Bản tin giữa năm dành cho người đi xe đạp từ Chương Trình Cơ Sở Vật Chất cho Khách Bộ Hành và Người Đi Xe Đạp của Thành Phố Oakland Mùa Hè Năm 2013***

trang 7