

# I OAKLAND

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

Xuất bản lần thứ 15, Mùa Hè 2014 | Số Lượng Phát Hành 2,716 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)

## **Hội Đồng Thành Phố Thành Lập Ủy Ban Cố Vấn về Xe Đạp & Người Đi Bộ**

Vào Tháng Hai, Hội Đồng Thành Phố thông qua đạo luật thành lập một ủy ban mới cố vấn Hội Đồng và nhân viên về việc tạo điều kiện cho xe đạp và người đi bộ trong tất cả các kế hoạch, chính sách, dự án và chương trình vận chuyển. Ủy Ban Cố Vấn về Xe Đạp & Người Đi Bộ sẽ đóng vai trò là nguồn lực cho nhân viên hội đồng Thành Phố và là một diễn đàn cho công chúng tham gia để cải tiến an toàn và tăng cường việc đi bộ và sử dụng xe đạp trong Oakland.

Thành Phố hiện đang có Ủy Ban Cố Vấn về Xe Đạp và Người đi bộ (Bicycle and Pedestrian Advisory Committee - BPAC) được thành lập vào năm 1994 theo yêu cầu của Liên Minh Xe Đạp Vùng East Bay (East Bay Bicycle Coalition). BPAC bắt đầu họp vào năm 1995 và tham gia vào việc phát triển Phần Sử Dụng Đất và Giao Thông (Land Use and Transportation Element) của Kế Hoạch Tổng Thể (1998), Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp (Bicycle Master Plan) (1999), Kế Hoạch Tổng Thể cho Người Đi Bộ (Pedestrian Master Plan) (2002), và cập nhật Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp năm 2007. Qua nhiều năm BPAC đã xem xét nhiều dự án của Thành Phố bao gồm cảnh quan đường phố, quy hoạch vùng, đường xe đạp, các cải tiến Đường Đến Trường An Toàn (Safe Routes to School), các dự án phát triển, các phân khúc Waterfront Trail, dự án vận chuyển, và cải tiến theo Sắc Luật DD xung quanh Lake Merritt.

Ủy Ban mới này sẽ thay thế BPAC, có chức năng tương tự nhưng ở dạng chính thức và ở tầm cao hơn. Việc thành lập Ủy Ban này được xúc tác bởi Ủy Ban Giao Thông Đô Thị (Metropolitan Transportation Commission) thay đổi các yêu cầu của họ nhằm phân bổ các quỹ tài trợ Điều 3 Đạo Luật Phát Triển Giao Thông (Transportation Development Act Article 3), đây là một phần thuế tiêu thụ của Tiểu Bang dành riêng để cải tiến đường cho xe đạp và người đi bộ. Ủy Ban Cố Vấn Xe Đạp & Người đi bộ sẽ có chín thành viên, mỗi thành viên phục vụ nhiệm kỳ ba năm. Các ủy viên được Thị trưởng chỉ định và được Hội Đồng Thành Phố xác nhận. Ủy Ban mới này được xếp lịch trình để bắt đầu họp vào tháng Chín và người dân quan tâm đến các chính sách và dự án vận chuyển của Oakland đều được khuyến khích tham gia. Các buổi họp được tổ chức vào ngày Thứ Năm của tuần thứ ba mỗi tháng, từ 5:30 chiều tới 7:30 tối, tại Tòa Thị Chính (City Hall) Oakland.

*Để biết thêm thông tin, xin truy cập [www.oaklandbikes.info/bpac](http://www.oaklandbikes.info/bpac).*

## Các làn đường dành cho xe đạp trên Alcatraz và Piedmont Aves

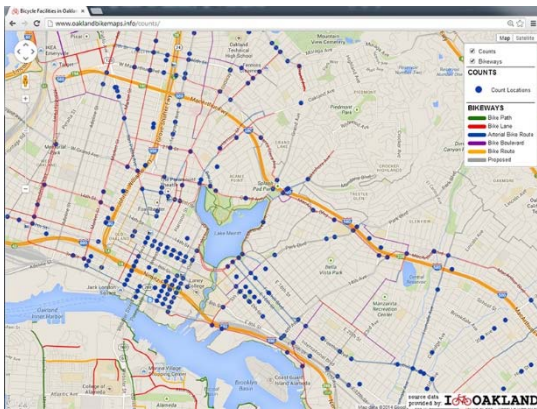
Thành Phố sẽ tiếp tục làm các làn đường mới dành cho xe đạp càng nhanh càng tốt, tận dụng các cơ hội liên kết với cả hai dự án làm đường và mở rộng đường. Vào tháng Tư, các làn đường dành cho xe đạp được hoàn thành trên đoạn đường dài 0.9 dặm của Alcatraz Ave trong Oakland: từ Dover St tới College Ave. Dự án này được thực hiện liên kết với dự án làm đường được liên bang tài trợ. Ngoài ra trong tháng Tư, các làn đường xe đạp được hoàn thành



ở phía cuối đường Piedmont Ave: từ Broadway tới MacArthur Blvd. Một phần đường được hoàn thành qua dự án làm đường của Thành Phố trong khi đa phần được kẻ đường bởi Kaiser Hospital như một phần của dự án xây cất chính. Các hoạt động này bổ sung làm đường trên Piedmont Ave, đoạn từ MacArthur Blvd tới Pleasant Valley Ave được kẻ các làn đường cho xe đạp vào tháng Mười Một, năm 2013. Các làn đường xe đạp trên đường Piedmont bổ sung thêm một dặm vào mạng lưới đường xe đạp đang phát triển của Oakland.

## Hãy Tin Tưởng Vào Điều Đó

Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp (The Bicycle Facilities Program) công bố bản đồ tỷ lệ tác trực tuyến mới để sắp xếp và trình bày các tổng số xe đạp và người đi bộ. Quý vị có thể tìm thấy bản đồ này tại [www.oaklandbikemaps.info](http://www.oaklandbikemaps.info), một kho bản đồ mới liên quan tới xe đạp và dữ liệu không gian



của Oakland. Bản đồ này bao gồm 1,650 số xe đạp và người đi bộ trên toàn Oakland được thu thập cho nhiều nghiên cứu và dự án phát triển giao thông. Tổng số người đi bộ tính đến những năm 1970s trong khi tổng số xe đạp thường tính đến từ những năm 1990s. Hơn 2,000 số liệu bổ sung được định vị và đang được ghi nhận.

Một dự án thực hiện song song là xây dựng một cơ chế hấp thụ cho tất cả số liệu giao thông như vậy có thể thu thập, sắp xếp, và phát hành mà ít tốn nhân công nhất. Kết hợp với chương trình tính toán số xe đạp và người đi bộ hàng năm của Thành Phố, dữ liệu tổng thể sẽ cho

phép định hướng dài hạn được phân tích theo đặc tính địa lý. Dữ liệu bổ sung thông tin được Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ (US Census Bureau) thu thập qua Khảo Sát Cộng Đồng Hoa Kỳ (American Community Survey) hàng năm.

**Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland, Mùa Hè 2014**

**trang 2**

Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp xin cảm tạ các thực tập sinh và tình nguyện viên đã phát triển cơ sở dữ liệu, thu thập bản đồ, và xử lý hàng đống dữ liệu: Mark Lightner, Brian Warwick, Kyle Blaquiere, và Ronnie Spitzer. Xin gửi lời cảm ơn đặc biệt tới Brian Warwick đã làm việc không mệt mỏi để xử lý dữ liệu và quản lý công việc này.

### **Sắc Lệnh về Những Yếu Điểm Của Người Đi Đường**

Vào tháng Tư, năm 2014, Thành Phố đã thông qua sắc lệnh quy định phạt dân sự cho những hành động cố ý hành hung hoặc xúc phạm người đi bộ hoặc xe đạp (gọi là “Những Người Đi Đường Yếu Điểm.”) Sắc lệnh tuyên bố người lái xe hơi không nên có những hành vi sau đây chỉ vì liên quan tới người đi bộ hoặc người đi xe đạp:

- Hành hung Những Người Đi Đường Yếu Điểm;
- Cố ý xúc phạm đối với Những Người Đi Đường Yếu Điểm;
- Bạo hành đối với Những Người Đi Đường Yếu Điểm;
- Cố ý vượt qua Những Người Đi Đường Yếu Điểm một cách không an toàn (như được định nghĩa trong phần 21760 của Bộ Luật Xe Cộ California - California Vehicle Code).

Sắc lệnh cũng quy định việc người lái xe hơi và người đi xe đạp cố tình không nhường đường cho người đi bộ vì họ là người đi bộ là trái ngược với Chương 5 của Mục 11 Bộ Luật Xe Cộ California (Quyền và Trách Nhiệm của Người đi bộ).

Những hành vi nói trên – trong đa số trường hợp- đã là bất hợp pháp. Tuy nhiên, những trường hợp như vậy rất khó để chứng minh ở tòa hình sự vì cảnh sát thường phải chứng kiến sự việc đó. Sắc Lệnh này cho phép các nạn nhân có thể tìm kiếm cho thiệt hại về tiền lên tới \$1,000 trong các vụ kiện dân sự cộng thêm chi phí hợp lý cho luật sư và tranh tụng cho mỗi vụ việc. Các vụ kiện dân sự thường dẫn đến phạt tiền, không phải đi tù, và do đó ít bằng chứng hơn các vụ hình sự.

Sắc lệnh này được tổ chức Walk Oakland Bike Oakland đề nghị và Nghị Viên Libby Schaff ủng hộ. Xin xem văn bản tại [tinyurl.com/OaklandVRUO](http://tinyurl.com/OaklandVRUO).

## **Ngày Đi Làm Bằng Xe Đạp Hàng Năm lần thứ 21 của Oakland**

Vào Thứ Năm, ngày 8 tháng Năm, 2014, trong khi cả vùng tổ chức lần thứ 20, thì Oakland đã có một bữa sáng có bánh pancake chào mừng Ngày Đi Làm Bằng Xe Đạp lần thứ 21 tại Tòa Thị Chính. Đây là một hoạt động liên kết giữa Thành Phố và Tổ Chức Bike East Bay, “nhà ga tiếp sức” tại Tòa Thị Chính Oakland đạt kỷ lục 694 xe đạp đến 11 giờ trưa. Bắt đầu từ 7 giờ sáng, sự kiện này bao gồm:

- Bữa sáng có bánh pancake và cà phê được Rotisserie Deli, Cross Burgers, và Whole Foods Market tài trợ
- Đâu xe đạp giùm cả ngày bởi Bike East Bay
- Bàn trưng bày của các tổ chức, cơ quan và cơ sở kinh doanh.
- Kiểm tra an toàn xe đạp miễn phí của The Spoke Cyclery và Manifesto Bicycles
- Vé vào các Câu Lạc Bộ Thể Thao Năng Động - Active Sports Clubs (được gọi là Club One) Oakland
- Một túi quà tặng miễn phí bao gồm bộ vá ống xe đạp, miếng dính trên xe We BIKE Oakland, và phiếu Bike Bucks, giảm giá 15% khi mua phụ tùng & phụ kiện tại một số cửa hàng xe đạp tuyệt vời và hào phóng của Oakland
- Âm nhạc bởi DJ Crimson
- Xổ số có giải thưởng lớn, bao gồm xe đạp Toker T29 của cửa hàng Tip Top Bike Shop

Xin cảm ơn tất cả các nhà tài trợ và tình nguyện viên bao gồm các cơ sở kinh doanh nêu trên và Amtrak Capitol Corridor, Lakeview Bicycle, Flora, Restaurante Doña Tomás, Cycle Sports, Alameda Bicycle/Fruitvale BART Bikestation, Commonwealth Cafe & Public House, Luka’s Taproom & Lounge, Actual Cafe, Homeroom Mac + Cheese, Victory Burger, Beer Revolution, Annex Burger, Awaken Cafe, Walk Oakland Bike Oakland, Subrosa Coffee, và Giám Đốc OPW Brooke Levin.



*Thị trưởng Jean Quan, Các Nghị Viên Dan Kalb, Rebecca Kaplan, Lynette McElhaney, & Libby Schaff, Giám Đốc BART Robert Raburn, nhân viên, và những người ủng hộ cùng chụp hình: Mượn xe đạp trong ngày Bike Share từ San Francisco. Hình ảnh: Darian Avelino.  
Xem thêm thông tin tại <http://tinyurl.com/OaklandBTWD2014-photos>.*

**Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland,  
Mùa Hè 2014  
trang 4**



## Buổi Biểu Diễn trên Đường Phố của NACTO

Vào tháng Tư, Thành Phố Oakland hợp tác với Hiệp Hội Các Cơ Quan Giao Thông Thành Phố - National Association of City Transportation Officials (NACTO) tổ chức “Cities for Cycling Road Show” tại Oakland. (Oakland là thành viên liên kết của NACTO.) Sự kiện 2 ngày này có các chuyên gia toàn quốc đã huấn luyện cho nhân viên của Thành Phố về thiết kế đường xe đạp và tham gia vào việc ra quyết định của Thành Phố về vai trò của xe đạp tại các thành phố vào thế kỷ 21.

Gia tăng các cơ hội cho xe đạp là quan trọng đối với mục tiêu phát triển và bền vững kinh tế của Oakland. Khí hậu, văn hóa, địa hình và môi trường đô thị, tất cả đều đề nghị là thành phố lý tưởng cho xe đạp. Tuy nhiên mạng lưới xe đạp hiện tại của Oakland còn hạn chế và không tận dụng được nhiều phát minh thiết kế đang lên. Hơn nữa, với quỹ tài trợ và nhân viên hiện tại, Oakland phải mất 10 năm mới có khả năng tích cực giải quyết các vấn đề này cho dù có các yêu cầu cho các dự án đã được lập trình. Buổi Cities for Cycling Road Show của NACTO đưa ra cơ hội duy nhất để tụ họp nhân viên, những người ủng hộ, và những người ra quyết định quan tâm tới xe đạp để bàn thảo các thách thức này, và xác định các phương pháp thực tế để giải quyết các vấn đề này. Các huấn luyện kỹ thuật đã dùng Telegraph Ave và 14th St trong trung tâm để làm ví dụ về các hoạt động tốt nhất hiện có trong việc thiết kế đường xe đạp cho thành phố có thể áp dụng tại Oakland.

Nhân viên Oakland xin chân thành cảm ơn nhóm NACTO và các diễn giả khách mời vì đã truyền cảm hứng, chuyên môn và sự hào phóng: Nicole Freedman (Giám Đốc Boston Bikes, Thành phố Boston), Ryan Russo (Phó Ủy Viên Ban Giao Thông & Quy Hoạch, Sở Giao Thông Thành Phố New York), và Mike Amsden (Phó Giám Đốc Quy Hoạch Giao Thông, Sở Giao Thông Chicago).



Quý vị có biết mình đi đâu không?

Vào tháng Giêng, năm 2014, Thành Phố đã lắp đặt các biển báo tìm đường dành cho xe đạp dọc theo các đường xe đạp đã được kẻ đường gần đây trên đường Shattuck Ave (đoạn từ 45th tới Woolsey Sts), 48th St (đoạn từ Webster St tới Shattuck Ave), và Alcatraz Ave (đoạn từ Dover St tới College Ave). Các biển báo này cũng được lắp đặt trên đường Grand Ave (đoạn từ Market St tới El Embarcadero) để thay thế các biển chỉ đường đánh số. Cùng một lúc, Thành Phố đã sản xuất và đưa sáu biển báo “điểm đến” bổ sung cho Thành phố Berkeley để lắp đặt trên tuyến đường xe đạp Woolsey St. Những biển báo này sẽ giúp người đi xe đạp đi lại giữa hai thành phố bằng cách cung cấp thông tin điểm đến tại các giao lộ Colby St, Hillegass Ave, Telegraph Ave, và Shattuck Ave. Các biển báo này được Ban Bảo Trì Giao Thông

Sở Công Chánh Oakland sản xuất. Các đội công nhân của Sở Công Chánh Berkeley đang hoàn thành việc lắp đặt trên đường Woolsey St.

Chín biển hiệu tìm đường được lắp đặt dọc theo Airport Dr Path và John Glenn Dr là một phần của dự án Oakland Airport Connector, kết nối Coliseum BART và Oakland International Airport. Các biển hiệu cho biết khoảng cách và thông tin tới sân bay cũng như tới Các Công Viên Khu East Bay (East Bay Regional Parks) gần đó và tới các thành phố lân cận Alameda và San Leandro.

**Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland,  
Mùa Hè 2014  
trang 5**



### **Các Vạch Đánh Dấu Đường Đi Chung Mở Rộng trên Phố 40th Street Các Kết Quả Nghiên Cứu Sơ Bộ**

Công trình tiếp tục trên phố 40th St để biết dải màu xanh lá liên tục với các vạch đánh dấu đường đi chung (“các vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng”) ảnh hưởng tới hành vi của xe hơi và xe đạp như thế nào. Mặc dù màu xanh lá được chấp thuận để sử dụng cho các làn đường xe đạp, thiết kế trên 40th St không theo tiêu chuẩn và như vậy cần phải được Cơ Quan Điều Hành Xa Lộ Liên Bang (Federal Highway Administration) và Ủy Ban Thiết Bị Điều Khiển Giao Thông California (California Traffic Control Devices Committee) chấp thuận. Để biết thông tin dự án, xin vui lòng xem bài báo “Super Sharrows for 40th Street and MacArthur BART” trong bản tin Mùa Đông 2014 “I [bike] Oakland”. Dự án bao gồm nghiên cứu trước/sau từng giai đoạn với ba vòng thu thập dữ liệu để tách riêng ảnh hưởng của vạch đánh dấu đường đi chung tiêu chuẩn với vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng:

1. Điều kiện căn bản: các biển hướng dẫn xe đạp đã lắp đặt trước; không phân chia đường xe đạp;
2. Các vạch đánh dấu đường đi chung, vạch giới hạn đậu xe, và các biển hiệu “Xe Đạp Có Thể Sử Dụng Hết Làn Đường” (“Bicycles May Use Full Lane”); và
3. Phía trên cộng thêm dải màu xanh lá ở giữa rộng năm foot ở làn đường bên phải.

Các ống khí nén và các máy quay video thu thập dữ liệu về lượng xe đạp, xe hơi và tốc độ, sử dụng làn đường xe hơi, vị trí làn đường xe đạp, xe hơi, và hành vi vượt đường của xe hơi. **Các kết quả chính là:**

- Vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng tạo khoảng cách xa hơn giữa người đi xe đạp và xe đang đậu (“bên ngoài vùng cửa mở”). Vạch đánh dấu đường đi chung tiêu chuẩn có ít ảnh hưởng tới vị trí xe đạp nhưng thay đổi không đáng kể. Nếu so sánh, vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng tăng làn xe đạp chạy phía vùng ngoài từ 5% tới 39% khi dòng xe chạy tự do và 0% tới 19% khi xe hơi vượt quá xe đạp.
- Vạch đánh dấu đường đi chung tiêu chuẩn chuyển xe hơi từ làn đường bên phải sang làn đường bên trái. Trong điều kiện căn bản hai phần ba các xe hơi dùng làn đường bên phải trong khi nếu có vạch đánh dấu đường đi chung dựa theo tiêu chuẩn thì ít hơn một phần hai xe hơi dùng làn đường bên phải. Việc thêm dải màu xanh lá không chuyển thêm xe hơi từ làn đường bên phải sang làn đường bên trái.
- Khoảng cách trung bình cho xe hơi vượt xe đạp không thay đổi, nhưng khi có vạch đánh dấu đường đi chung tiêu chuẩn và vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng tạo nên thay đổi về khoảng cách vượt. Trong khi vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng khuyến khích xe đạp đi xa hơn các xe đang đậu, các vạch này không ảnh hưởng tới hành vi vượt của một số xe hơi, có vượt ở những nơi ít khoảng cách xe hơi và xe đạp.
- Vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng và vạch đánh dấu đường đi chung dựa theo tiêu chuẩn không ảnh hưởng tới số xe đạp vượt xe hơi phía bên phải khi có đèn đỏ. Tại các giao lộ có đèn hiệu, xe đạp tiếp tục “chen hàng,” vượt phía bên phải các xe hơi đang đứng đợi.

**Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland, Mùa Hè 2014**

Các vạch này giảm khả năng va chạm bên phải không hiệu quả tại các giao lộ có đèn hiệu bằng cách khuyến khích xe đạp “chiếm làn đường” và xếp hàng với xe hơi.

- Vạch đánh dấu đường đi chung mở rộng và vạch đánh dấu đường đi chung tiêu chuẩn không ảnh hưởng tới tốc độ di chuyển của xe hơi và xe buýt và cũng không làm xe hơi khó vượt xe đạp hơn.

Phân tích và thu thập dữ liệu thêm sẽ được hoàn thành để so sách thay đổi về lượng xe đạp và tỷ lệ ðụng xe cho một năm sau khi xây cất.

---

## Đi Xe Đạp, tóm tắt ...

**Ngân quỹ lớn cho chương trình Cùng Đi Xe Đạp (Bike Share).** Vào tháng Tư, Ủy Ban Giao Thông Đô Thị (Metropolitan Transportation Commission) đã chấp thuận phân bổ \$8.7 triệu để mở rộng chương trình Bike Share tới các thành phố vùng East Bay của Oakland, Berkeley, và Emeryville. Khoảng 400 xe đạp dự định cho Oakland, với tổng số và địa điểm nhà ga được xác định vào năm tới. Để biết thêm thông tin về chương trình Bike Share Vùng Bay Area, xin truy cập [www.bayareabikeshare.com](http://www.bayareabikeshare.com).



### **Bản Đồ Đường Xe Đạp của Thành Phố Oakland.**

Bản đồ đường xe đạp hàng năm của Oakland, ấn bản lần thứ năm được phát hành vào ngày 1 tháng Năm, 2014, đúng lúc với Bike Month. Bản đồ này gồm 235 dặm đường xe đạp tại Oakland và các thành phố lân cận Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont và San Leandro (tăng từ 222 dặm vào năm ngoái và 195 dặm trong ấn bản đầu tiên vào năm 2010). Trong ấn bản này, 90,000 bản sao của bản đồ này đã được in. Nếu quý vị không lấy được

bản đồ này vào Bike to Work Day, xin vui lòng ghé qua cửa hàng xe đạp địa phương.

**Các làn đường xe đạp trên đường Venerable Fruitvale Ave được nâng cấp.** Các làn đường xe đạp trên đường Fruitvale Ave đoạn giữa Alameda Ave và San Leandro St được làm vào năm 2000. Vào tháng Sáu, năm 2014, phần đường phía nam E 7th St được kẻ lại như một phần của dự án lớn hơn làm đường đi bộ ở phía tây của phố này. Đường này được thiết kế lại để mở rộng làn đường xe đạp khoảng một foot. Dự án này được Caltrans tài trợ như một phần quyền lợi cộng đồng liên kết với trang bị thêm địa chấn cho đường I-880 gần Lake Merritt Channel. Các công trình cải tiến bổ sung tới đường Fruitvale Ave đoạn giữa E 7th và E 12th St hiện đang trong giai đoạn thiết kế.

**Đọc sách & đi xe đạp với OPL.** Vào tháng Năm, Thư Viện Công Cộng Oakland (OPL) đã quảng cáo cả hai chương trình đọc và đi xe đạp, trong đó bao gồm



**Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland, Mùa Hè 2014**

**trang 7**

khuyến khích toàn thành phố đọc sách, gặp gỡ, và đi xe đạp với tác giả Elly Blue (Everyday Bicycling). Trang mạng Bike to Action của họ đã nêu bật các cơ hội tình nguyện với Cycles for Change, một xưởng cơ khí, một chương trình vẽ nghệ thuật xe đạp dành cho trẻ em và thiếu niên, và các chương trình khác để khuyến khích mọi người đạp xe đạp cùng với việc đọc sách. Sách di động xe đạp OPL —thư viện di động bằng xe đạp—được đặt tại Tòa Thị Chính (City Hall) vào ngày Bike to Work Day. Nhân viên OPL một lần nữa được giải cao trong cuộc thi Team Bike Challenge trong vùng, đạt giải ba tại Quận Alameda trong số các công ty cỡ vừa. Các thư viện công cộng đã thử nghiệm “chia sẻ kinh tế” trước đây; sự nhiệt tình của OPL về việc đọc sách và đi xe đạp phản ánh sự khôi phục tài năng của Oakland.

**Chúng tôi sẽ giữ xe đạp cho quý vị.** Trong ấn bản cuối cùng, chúng tôi đã báo cáo rằng Thành Phố đã nhận được Quỹ Tài Trợ Giao Thông Làm Sạch Không Khí - Transportation Fund for Clean Air (TFCA) qua Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda (Alameda County Transportation Commission) để lắp đặt 250 giá để xe đạp trong vòng hai năm. Quý vị thử đoán xem? Đa số tất cả các giá để xe đạp này được lắp đặt hoặc đang lắp đặt, trong đó bao gồm hơn 50 giá để xe đạp đang được lắp đặt tại bảy giá để xe đạp mới trên đường phố. Thành Phố đã nộp đơn ghi danh cho một quỹ tài trợ TFCA khác để giữ chương trình để xe đạp CityRacks vẫn hoạt động vào năm tới.



Thành Phố lắp đặt các giá để xe đạp trong khu vực thương mại trên các lối đi bộ đủ rộng được sửa chữa. Quý vị gửi yêu cầu về địa điểm, và xem thêm thông tin chi tiết tại [www.oaklandbikes.info/bikerack](http://www.oaklandbikes.info/bikerack).





### Theo Số Liệu

Đây là lần lắp đặt thứ tám để kiểm tra tiến trình thực hiện Kế Hoạch Tổng Thể cho Xe Đạp của Oakland dùng “các số liệu” trong bảng dưới đây. (Để biết giải thích của các số liệu này, xin vui lòng xem bản tin Mùa Đông 2011 tại [www2.oaklandnet.com/w/OAK026386](http://www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).)

### Theo Số Liệu: Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp Oakland tính đến ngày 30 tháng Sáu, 2014

Ngày	Số dặm đường xe đạp	Khoảng cách để xe đạp	Tập hợp biển hiệu tìm đường cho xe đạp	Tín hiệu giao thông dành cho 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 30 tháng Sáu, 2014	<b>142.4</b>	<b>7,740</b>	<b>476</b>	<b>141</b>

Bản tin xe đạp hai lần trong năm của Chương Trình Cơ Sở Vật Chất Xe Đạp & Khách Bộ Hành của Oakland,  
Mùa Hè 2014

## NGUỒN THÔNG TIN:

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

Xem các hướng dẫn và yêu cầu giá để xe đạp trực tuyến hoặc liên lạc với chúng tôi (thông tin ở bảng thư tín). Xin vui lòng xem thông tin tại [www.oaklandbikes.info/bikerack](http://www.oaklandbikes.info/bikerack).

### **Ủy Ban Cố Vấn Xe Đạp và Người đi bộ của Oakland (BPAC)**

Các buổi họp được tổ chức vào ngày Thứ Năm của tuần thứ ba trong tháng và công khai cho công chúng. Thông tin thêm tại [www.oaklandbikes.info/bpac](http://www.oaklandbikes.info/bpac).

### **Trung Tâm Điện Thoại Sở Công Chánh**

- Qua điện thoại: (510) 615-5566 | trực tuyến: [www2.oaklandnet.com/ReportaProblem](http://www2.oaklandnet.com/ReportaProblem) | hoặc di động: [www.seeclixfix.com/oakland](http://www.seeclixfix.com/oakland), xin vui lòng báo cáo:
  - các mối nguy hiểm như thủy tinh, hố trên đường, cống thoát nước không an toàn, hay các chướng ngại vật khác
  - tín hiệu giao thông bị hư hỏng
  - dờn xe đạp đã bị bỏ lại trên giá để xe đạp, biển hiệu, và/hoặc cột thu tiền đậu xe
  - xe chạy quá tốc độ, hoặc yêu cầu giảm bớt kẹt xe hay cải tiến đường đi khác

### **Nhân Viên Chương Trình**

- Jason Patton, Quản Lý Chương Trình Xe Đạp/Người đi bộ
- Jennifer Stanley, Điều Phối Viên Chương Trình Xe Đạp/Người đi bộ
- Timothy Brathwaite, Thực Tập Sinh Quy Hoạch
- Kevin Utschig, Thực Tập Sinh Thiết Kế

Các tình nguyện viên: Gene Anderson, Kyle Blaquiere, Ronnie Spitzer, Brian Warwick, Dianne Yee, và có thể là 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](http://www2.oaklandnet.com/bfvp) để biết thêm thông tin.



*Bản tin này và tất cả các dự án mô tả ở đây được tài trợ hoàn toàn hoặc từng phần bởi quỹ tài trợ Sắc Luật B của Oakland. Sắc Luật B là sắc luật về thuế tiêu thụ vận chuyển nửa xu của Quận Alameda được cử tri chấp thuận năm 2000. Năm phần trăm của quỹ Sắc Luật B dành cho các dự án và chương trình xe đạp/người đi bộ trên toàn quận.*