

I OAKLAND

加州奧克蘭自行車新聞半年刊，奧克蘭自行車總計畫實施進度報告。

第18版，2015年夏季 | 總發行量2,933份 | www.oaklandbikes.info



悠遊在林蔭大道上
計畫許久的東灣林蔭大道的第一階段已於11月完成。林蔭大道從位於75街的體育館捷運站（Coliseum BART）一路延伸半英里到85街，這個12英尺寬的自行車與行人共用道路與聖林德羅街（San Leandro St.）平行。本專案同時也在71街、75街與81街上修建了行人穿越道，添加了照明、柵欄裝飾以及一個自動自行車/行人服務台。從2015年6月底到2015年12月29日止，有將近75,000次的自行車/行人道路使用量，而自行車就佔了其中的三分之一。

（標題：一位奧克蘭市的交通工程師—同時也是一位問題解決專家—在東灣林蔭大道進行首次騎乘。
圖片來源：阿拉米達郡交通委員會（ACTC））

本專案的資金來自聯邦的「交通投資經濟復甦補助金」（TIGER II），以及公投通過的東灣地區公園管理處（East Bay Regional Park District）Measure WW 地方補助金，和阿拉米達郡（Alameda County）Measure B 交通消費稅。本專案是由阿拉米達郡交通委員會（Alameda County Transportation Commission（ACTC））所主導執行，並由奧克蘭工務局（Oakland Public Works）提供營建管理輔助。（在此特別感謝奧克蘭的Ed McNair!）在2014年，「活躍交通運輸計畫」（Active Transportation Program）將基金撥給了阿拉米達郡交通委員會來進行下一階段的設計，包括了在奧克蘭從85街到聖林德羅（San Leandro）的邊界（1.5英里）以及從75街到54街（1.2英里）這兩處還未完成的通行區域。這個長達15英里的建設計畫從奧克蘭開始，一路往南通過聖林德羅與海沃德（Hayward），主要是沿著捷運的路線進行。更多詳細資訊請瀏覽 <http://tinyurl.com/ACTC-EastBayGreenway>。

重返學院

在 8 月時，在石橋捷運站（Rockridge BART）附近的一小段學院大道（College Ave）上 - 也就是介於邁爾斯大街（Miles Ave）與凱斯大街（Keith Ave）/薛佛特大街（Shafter Ave）之間 - 的道路上進行了路面重鋪，同時也畫上了自行車專用道分隔線。市政府之前收到了無數個來自社區的請求，希望能整修這個破損不堪的路面。「自行車設施計畫」（The Bicycle Facilities Program）選擇優先改善此區域，是因為有為數眾多的自行車騎士是藉此前往捷運站，也因為公車路線行經密集，以及受到 24 號公路遮蔽的影響所造成光線不足的情況。未來將會在邁爾斯大街上（學院大道和森林街（Forest St）之間）構建一條自行車連結道。另外一個正在設計中的全新專案，將會延長自行車道至橫跨整條學院大道，讓自行車道能完整的連接薛佛特大街/凱斯大街，也會在學院大道/邁爾斯大街交叉口與學院大道/凱斯大街/薛佛特大街交叉口進行行人用路改善。本專案的資金是由「連接大眾運輸的安全路線計畫」（Safe Routes to Transit）以及奧克蘭市府和加州交通局（Caltrans）的卡德隆第四管道（Caldecott Fourth Bore）和解協議所共同撥款資助。學院大道剩下未完成的部分，是於 2014 年 10 月市議會通過的市府 5 年鋪路計畫中的一部分，也將進行重新鋪設。

尋找一個我們的位置

自行車停車架

市政府已連續第三次得到由潔淨空氣交通基金（Transportation Fund for Clean Air）所撥放的自行車停車補助金，該交通基金是由灣區空氣品質管理處（Bay Area Air Quality Management District）透過阿拉米達郡交通委員會所執行的計畫。加上之前的兩次補助金，自 2013 年開始至今總共獲得了 292,000 美元來增設超過 1,200 個自行車停車位，主要是在商業區設置停車架，部分用於設置街邊停車欄，同時也讓工作人員得以在街景設計與非官方計畫上運用他們的專業技術。還在進行中的第二筆補助款案，提供了增設 276 個停車位的款項，其中 176 個是從 7 月 1 日開始執行的。另外在 26 個地點仍須增設的 130 個車位將會在 2016 年年初裝設完畢，同時由於有了第三筆補助金，停車地點的評估將會持續進行。透過各項資金來源，在 2015 年 7 月到 12 月間總共完成了 384 個車位的設置（值得一提的是新開的 Sprouts 超市協助建置了 52 個自行車停車位）。



5個新的自行車停車欄

5個新的自行車停車欄在 2015 年 10 月建置完成。騎士們在通勤密集的游牧文藝館（Nomadic Press，位於山麓大道（Foothill Blvd））、奧克蘭入口餐廳（Portal Oakland，位於山麓大道/2 街（Foothill Blvd/2nd Ave））、時思糖果（See's Candy，位於學院大道）、凱多啤酒屋（Cato's Ale House，位於皮德蒙特大街（Piedmont Ave））以及西薩酒吧（Bar Cesar，位於皮德蒙特大街）等地方有 54 個新的停車位可用，讓奧克蘭自行車停車欄位的總數來到了 316 個（還有 40 多個等著未來要加裝），停車欄的總數來到了 19 個（還有 3 個以上要在住宅區/韓國城/北門（Uptown/Koreatown/Northgate）的電報大街（Telegraph Ave）上增設）。

推薦更多停車點！請瀏覽 www.oaklandbikes.info/bikerack。



讓奧克蘭動起來

奧克蘭工務局於10月份在兩項自行車騎士/行人的專案上獲得加州政府的「活躍交通運輸計畫」(ATP) 九百一十萬美元的撥款資助。**19街捷運站至梅里特湖 (Lake Merritt) 沿線城市綠道專案** (四百六十萬美元) 將會新建有設防護的自行車道, 建造公車停靠分隔島, 拓寬人行道, 以及舒緩20街、百老匯路 (Broadway) 至梅里特湖的行車交通。為了讓梅里特湖升等成為城市級的景點, 奧克蘭納稅人通過了Measure DD一億九千八百萬美元的投資計畫; 本專案使該投資計畫得以完整執行。**電報大街道路完整專案** (四百五十萬美元) 將會讓所有道路使用者更安全地使用電報大街。本專案將會在29街至40街之間新設有緩衝區的自行車專用道, 在20街與40街之間建造交通運輸停靠分隔島, 以及提升行人穿越道品質。工程設計將會從2016年開始進行, 並預期於2018年開始動工。一旦本專案完成 (加上目前正在施工中的20街至29街之間的停車保護設施), 電報大街從市中心的16街至靠近麥克阿瑟捷運站 (MacArthur BART station) 的40街之間的區段將會有一條超過1.5英哩長的自行車專用道。



(標題: 彩現示意圖呈現20街上人行道拓寬以及自行車專用道的樣貌)

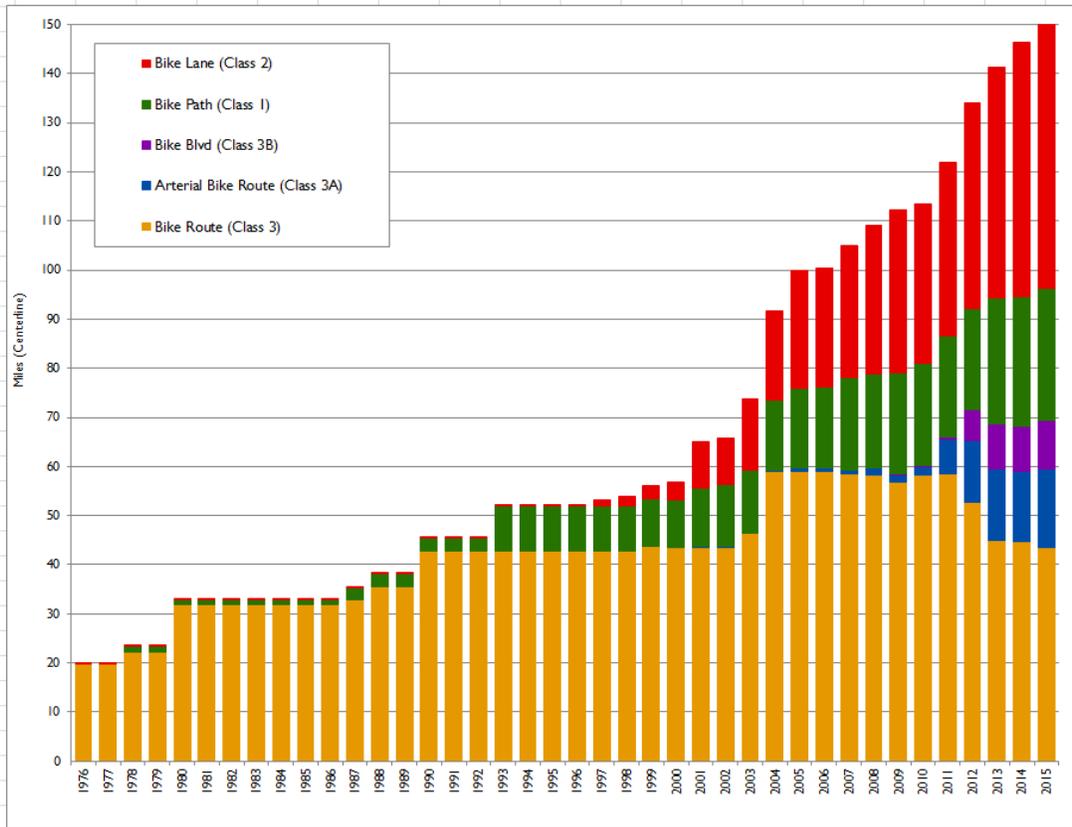
自行車道安全促進專案

透過在 7 月時向加州交通局提出的 4 個申請案，奧克蘭獲得了將近四百七十萬美元的「高速公路安全促進計畫」(HSIP) 專案撥款。該安全促進計畫資助能夠顯著降低公路上嚴重傷亡意外的專案。地點必須以意外事故發生的數據資料(行人、騎士與駕駛人)作為挑選的依據。在 4 個專案中，有 3 個包括了自行車道的改善計畫：電報大街、29 街至 40 街(補足由「活躍交通運輸計畫」資助的專案)、加上改善電報大街/夏塔克大街(Shattuck Ave) /45 街的交叉路口；克萊爾蒙特大街(Claremont Ave)(從電報大街至克里夫頓街(Clifton St)的自行車專用道)；以及市場街(Market St)自行車道的改善(4 街至 19 街)。(第 4 個專案則是聚焦在防止市中心主要交叉路口的交通意外)

所有的專案也都包括了行人用路改善計畫，例如路口人行道延伸(bulb-outs)及路間安全島，以及交通號誌的改善。這 4 項專案的總花費超過了 5 百萬美元。其中需要當地政府自行吸收的 520,390 美元將來自 Measure BB 交通消費稅收盈餘。這是奧克蘭連續第二次為自行車道路專案申請並獲得「高速公路安全促進計畫」的基金撥款補助。

數據起伏

每一年都會有無數的數據資料產生，接著就是要將這些資料分享出去。本新聞半年刊即是其中一種分享機制。另一個則是「奧克蘭自行車道時間記錄專案」(Oakland's Bikeways Timelapse Project)，該專案從 1976 年第一條自行車道的設置起即開始記錄，持續至今，呈現了奧克蘭自行車道網絡的發展過程。為滿足各式各樣對資訊的需求，該專案以三種方式將數據呈現在網路上：動畫、一組 PDF 檔地圖、以及一些圖表。如右方的圖表顯示了奧克蘭的自行車道網絡從 1976 年起，在質量上產生了什麼樣的變化：自行車道的長度穩定地增加，另外，只是設有標誌的自行車路徑漸漸被其他類型的設施所取代。請瀏覽 www2.oaklandnet.com/OAK024591 網站以獲得更多資訊。



自行車現況簡述...



從海灣騎到湖畔

奧克蘭於七月在馬丁路德金大道 (Martin Luther King Jr Wy) /20街 (又名湯瑪斯柏克萊大道 (Thomas Berkeley Wy)) 路口附近1.5英里長路段安裝了帶有目的地與距離標示的自行車路標指示牌，以取代舊式僅有數字呈現的標誌 (仍在討論是否要拆除)。從2街上的灣區步道一路到哈里森街 (Harrison St) 上的梅里特湖邊界總共安裝了15個標誌，連結了2街、聖帕布羅大街 (San Pablo Ave)、法蘭克林街 (Franklin St) 與韋伯斯特街 (Webster St) 上的自行車道。

Leahy和Shea沿路清理

如同7月份的報導所說，奧克蘭的自行車路標指示牌 (大部分是目的地標示為「柏克萊」 (Berkeley) 或是「柏克萊大學」 (UC Berkeley) 的標誌) 受到有地區傾向的塗鴉客鎖定。從那時起，「自行車設施計畫」的志工Amanda Leahy和Brian Shea就持續幫助我們找出需要進行塗鴉清除的標誌。調查的範圍遍及7條走廊道路，橫跨將近18英里的自行車道，我們充

滿決心的志工記錄下了將近400個標誌!!! 感謝他們的服務。

志工們的計數貢獻

想知道奧克蘭的自行車騎乘數字這幾十年下來有什麼樣的變化嗎？可通過 www.oaklandbikemaps.info/counts 的線上互動地圖看到自行車騎士與行人在不同時間下的數量走勢。從45個資料來源（包括發展計畫、地區特定計畫、與可行性研究）處獲得了超過2,000筆的計數，部分數據來自1970年代的記錄。目前該網站地圖比2014年夏季初次上線時增加了25%的數據資料。這完全是 Ronnie Spitzer 努力不懈的付出所帶來的成果，而最近協助他的人是 Peggy Mooney，這兩位志工是從前任志工 Brian Warwick 那邊得到交棒，而 Brian 又是從之前的實習生 Mark Lightner 手中接下火炬。

怎麼做？為什麼？在哪裡？什麼時候？

在碰到交叉路口後，自行車道的標示線要畫多遠？為什麼各個綠色自行車道交通衝突區的長度會有所不同？路面上的禮讓自行車圖示應該標記在哪裡？自行車感應道路標示什麼時候才會裝好？你當地的自行車計畫團隊花了很多時間在思考這些問題！一份經過仔細審查修訂過的設計指南反映了我們思考後的答案，你可以在

www2.oaklandnet.com/OAK024653 網站找到這份指南。我們的工作人員仍在持續不斷地學習、淬鍊以及應用各種在州內、國內與全世界變化快速的、因應自行車道需求所激發出的設計標準。

熱鬧的城鎮，這座城市的夏天就是節慶和愛

7月25日星期六，氣溫華氏69度：在傑克倫敦廣場（Jack London Square）舉行的第五屆年度踏板節（PedalFest）吸引了數千名群眾好奇地觀賞各式單車與各項進行中的活動。快上 pedalfestjacklondon.com/gallery/ 來看這些有趣的影音（至少要看看 Whiskeydrome 單車競技表演的實況）。本年度活動是由傑克倫敦廣場主辦，活動收入捐予「東灣自行車聯盟」（Bike East Bay）。

9月20日星期天，氣溫華氏91度：「騎車行走盡在奧克蘭」組織（Walk Oakland Bike Oakland）帶來第3屆年度「愛湖日」（Love Our Lake Day），這是一個可以在我們可愛的梅里特湖四周的街上，悠遊自在享受沒有車輛干擾的機會。更多資訊請上 wobo.org/oaklavia。



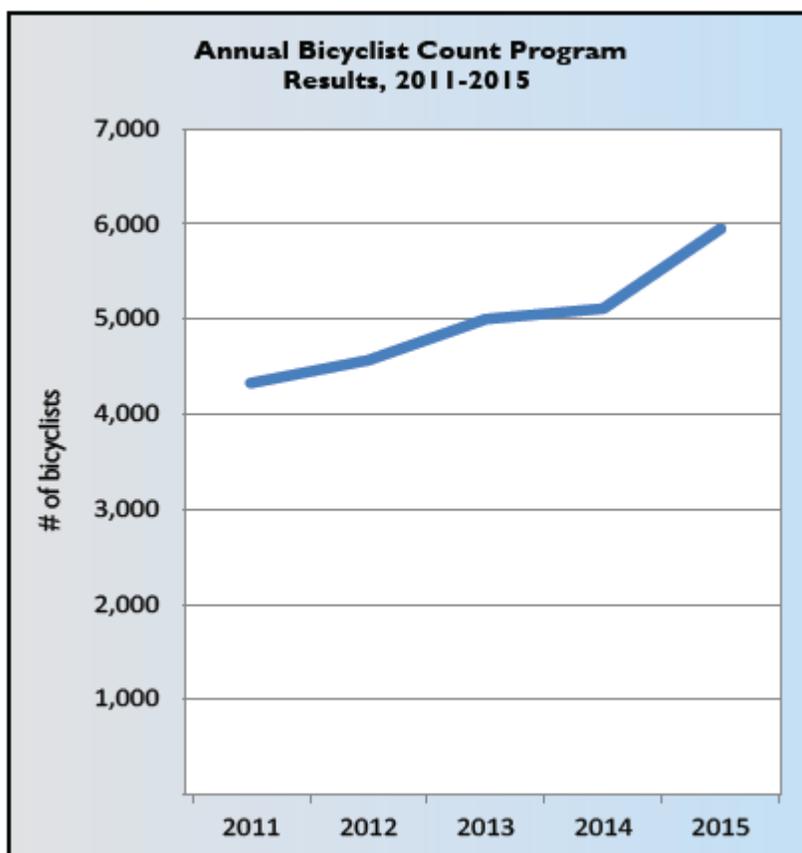
2015年：奧克蘭自行車騎士數大勝股市指數

2015年的世界經濟情勢讓市場投資人的心情就像在坐雲霄飛車，而奧克蘭的自行車騎士數則呈現穩定持續的成長。所有的測量都顯示奧克蘭的自行車騎士數量將會持續增加。從2013年到2014年，「美國社區調查」（American Community Survey）數據顯示奧克蘭人以自行車做為首要交通工具的比率提升了28%。騎乘自行車佔了奧克蘭所有交通方式的3.7%，這項數據使得奧克蘭成為全美70個主要大型都市

中的第6名，緊追波特蘭（Portland）、明尼阿波利斯（Minneapolis）、舊金山（San Francisco）、華盛頓哥倫比亞特區（Washington DC）以及西雅圖（Seattle）。同時由於奧克蘭的工作機會一直在增加中，所以騎乘自行車通勤的人數成長得甚至比自行車通勤人數的比率還要更加快速。從2013年到2014年，奧克蘭增加了7,072個工作人數，而騎乘自行車通勤的人數增加了1,584位。換句話說，22%的奧克蘭新增通勤者使用自行車做為交通工具。這個數字還不包括騎自行車去搭乘捷運的人 - 2008年的估計量為1,753人（根據能找到的最新資料）。一旦加上這些人數，奧克蘭自行車通勤所佔的比例將上升0.9%，幾乎是一個百分比，使得最後的數字來到4.6%。

「奧克蘭年度自行車騎士人口計數計畫」（Oakland's Annual Bicyclist Count Program）顯示了十分類似的結果。自從2011年起，本市就在分佈於奧克蘭的36個地點計算自行車騎士人口數量，以觀察全市自行車使用上的長期趨勢。所有的計算都是以2個小時為基準，大多於平日傍晚的通勤時段進行觀察，同時也有部分是在週六早晨的休閒娛樂路線上進行的。2015年最終算出有5,950個自行車騎士，比2014年成長了16%，也比2011年本計劃首度執行時增加了38%。使用頻率最高的地點是百老匯路/27街路口，格蘭德大街（Grand Ave）/海灣路（Bay Pl）路口，以及格蘭德大街/湖濱公園大街（Lake Park Ave）路口，每個點位都在2個小時內計錄到超過400個自行車騎士。其他值得一提的地點包括了薛佛特大街/卡維爾大街（Cavour St）路口、與天際大道（Skyline Blvd）/瓦昆米勒路（Joaquin Miller Rd）路口，自行車騎士在這兩個地點佔所有交通工具中的23%以及21%。在繁忙的路口亦能強烈地看到自行車騎士的存在，在百老匯路/27街與曼德拉公園大道（Mandela Pkwy）/14街這兩個路口騎乘自行車的比例都是12%。

當自行車的使用呈現逐年性的持續成長，在奧克蘭各個區域的自行車使用狀況卻有顯著的差異。在某些區域普查中，以自行車做為主要通勤交通工具的比例佔了十分之一。另一個極端則是，某些區域普查顯示該區完全沒有人使用自行車做為通勤交通工具。綜合加總的結果顯示全市的自行車使用比率為3.7%。為了進一步了解這樣的差異性，市府的「自行車設施計畫」單位將2000年、2005年到2009年、以及2010年到2014年的區域普查數據分別以地圖呈現。透過跨年度的比較可以發現自行車使用的成長特別發生在離市中心只有幾英里遠的平地型社區。更多關於奧克蘭「自行車設施計畫」的資訊 - 包括全美普查資料中有關奧克蘭的自行車通勤人數與相關地圖的資訊 - 可在 www2.oaklandnet.com/OAK033011 網站上查詢。



電子郵件特別寄送服務

我們更新了新聞刊物的訂閱通知流程，從過時的Outlook大量郵件寄送進展到非常21世紀的「GovDelivery」系統。全奧克蘭市都已採用本系統，用來與利害關係團體進行線上溝通，這系統比我們這些在自行車計畫單位上為您誠摯服務的僕人們更能有效避免出錯的機會。此外，藉由這個新系統你將可以重設你的電子郵件地址，取消訂閱（雖然你可能希望先跟專業人士談談再做此決定），以及推薦其他朋友登錄 <http://tinyurl.com/I-Bike-Oakland> 網站來訂閱。（請寫電子郵件寄到 bikeped@oaklandnet.com 通知我們你想使用新的訂閱系統，否則你還是會透過慢吞吞的電子郵件持續收到新聞刊物）

從數字來看

這是追蹤奧克蘭的「自行車總體計劃」（Bicycle Master Plan）進展狀況的第10期分期報告，請見下表裡的數字。（請上 www2.oaklandnet.com/w/OAK026386 查閱2011年新聞半年刊冬季號，以獲得更詳細的數字解釋）

從數字來看: 奧克蘭自行車設施計畫，2015年12月31日

日期 (截至)	自行車專用道英里數 *	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	104.1	3,224	0	0
2008年12月31日	106.5	3,492	26	2
2009年12月31日	110.8	4,428	26	11
2010年12月31日	112.1	4,772	125	16
2011年12月31日	120.7	5,303	209	26
2012年12月31日	134.3	6,315	345	40
2013年12月31日	141.2	7,072	415	127
2014年12月31日	146.4	8,023	476	151
2015年12月31日	150.6	8,841	518	208

資源

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

查閱指南，然後透過網上或與我們直接聯絡（聯絡資訊見郵寄版面）來申請裝設自行車停車架。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*)

委員會會議定於每月的第三個星期四舉行，開放一般大眾參加。欲瞭解更多資訊，請瀏覽 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 | 或使用行動裝置：www.seeclickfix.com/oakland，通報如下事項：
 - 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，或請求舒緩交通，或其他道路改善

計畫成員

- 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

計畫實習生

- David Pene（設計）
- Gregory Reft and Eric Tucker（規劃）

志工

Amanda Leahy, Peggy Mooney, Brian Shea, Ronnie Spitzer, ……您也有興趣嗎？欲瞭解自行車設施義工計劃的更多資訊，請查見www2.oaklandnet.com/bfvp。



本刊物及其中提到的所有專案均全部或者部分獲得奧克蘭 Measure B 基金的注資。Measure B 是在2000年公投通過的阿拉米達郡（Alameda County）半美分交通消費稅。5%的 Measure B 基金將用於全郡自行車/行人專案與計劃。
