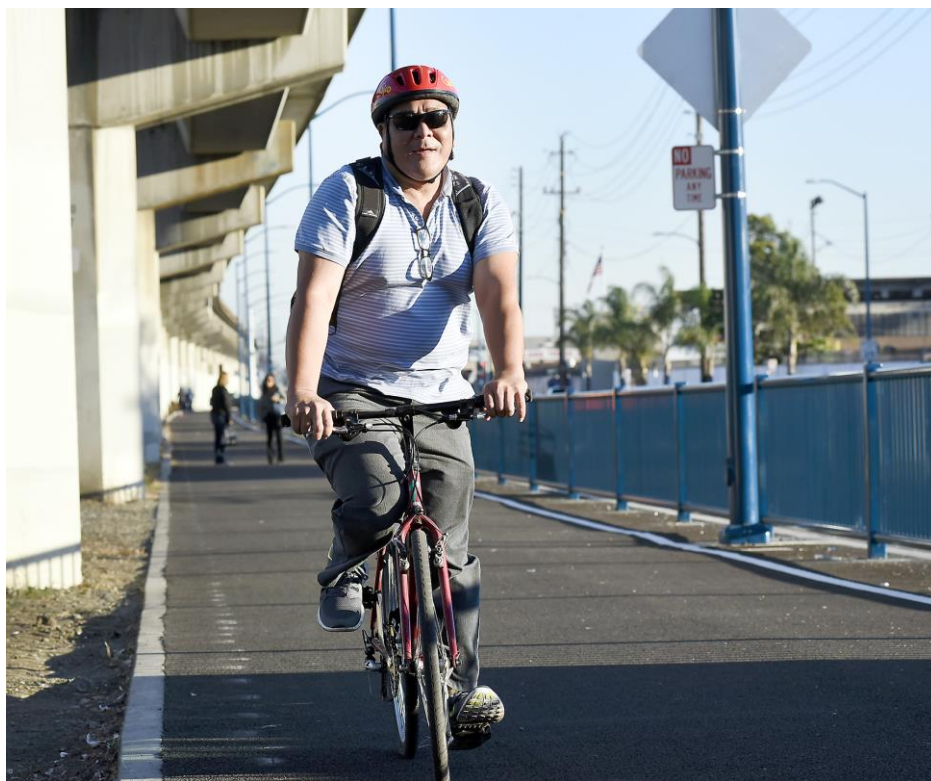


I OAKLAND

Bản tin phát hành hai lần mỗi năm của Thành Phố Oakland, California về tiến độ thực hiện Quy Hoạch Tổng Thể Dành Cho Xe Đạp (Bicycle Master Plan).

Ấn bản thứ 18, Mùa Hè 2016 | Số lượng phát hành 2,933 | www.oaklandbikes.info



Hành Trình xuyên Tuyến Đường Xanh

Giai đoạn đầu tiên của kế hoạch dài hạn Tuyến Đường Xanh phía Vịnh Đông (East Bay Greenway) được hoàn thành vào tháng Mười Một. Với chiều dài nửa dặm bắt đầu từ trạm Coliseum BART tại Đại lộ 75th đến Đại lộ 85th, và chiều rộng gần 3,7 m, Tuyến Đường Xanh là làn đường chung dành cho người đi bộ và người đi xe đạp, song song với Đường San Leandro. Dự án đồng thời thiết kế lối băng qua đường tại Đại lộ 71st, 75th, và 81st, có lắp đặt đèn chiếu sáng, hàng rào trang trí, và thiết bị đếm xe đạp và người đi bộ tự động. Từ cuối tháng Sáu năm 2015 cho đến ngày 29 tháng Mười Hai năm 2015, đã có gần 75,000 xe đạp/người đi bộ được ghi nhận trên tuyến đường này, một phần ba trong số đó là xe đạp.

(Ảnh: Một Kỹ Sư Giao Thông của Thành Phố Oakland – một tài năng giải quyết vấn đề - đạp một vòng khai trương trên Tuyến Đường Xanh phía Vịnh Đông. Ảnh cung cấp bởi Ủy Ban Giao Thông Vận Tải Quận Alameda.)

Dự án nhận tài trợ từ khoản kinh phí "TIGER II" của liên bang, kết hợp với quỹ trái phiếu do cử tri chấp thuận theo Dự Luật WW Quận Công Viên Vùng Vịnh Đông (East Bay Regional Park District Measure WW) và Dự Luật B Quận Alameda (Alameda County Measure B). Dự án do Ủy Ban Giao Thông Vận Tải Quận Alameda (Alameda County Transportation Commission, ACTC) quản lý với sự hỗ trợ quản lý xây dựng từ Cơ quan Công Trình Công Cộng Oakland (Oakland Public Works). (Xin gửi lời cảm ơn chân thành tới Ed McNair của Oakland!) Trong năm 2014, Chương Trình Giao Thông Vận Tải Tích Cực đã gây quỹ và gửi tới ACTC nhằm phục vụ cho giai đoạn tiếp theo của thiết kế, bao gồm các phần đường còn tại Oakland: từ Đại lộ 85th đến đường biên giới San Leandro (1,5 dặm) và từ Đại lộ 75th đến Đại lộ 54th (1,2 dặm). Công trình dự kiến kéo dài 15 dặm này bắt đầu tại Oakland và trải dài xuống phía nam qua San Leandro và Hayward, chủ yếu dọc theo các tuyến đường BART. Thông tin thêm tại <http://tinyurl.com/ACTC-EastBayGreenway>.

Trở Lại Đại Lộ College

Trong tháng Tám vừa qua, một đoạn đường ngắn nhưng sôi động của Đại lộ College liền kề trạm Rockridge BART – nằm giữa Đại lộ Miles và Đại lộ Keith/Shafter – đã được trải nhựa lại và các làn đường xe đạp với vạch đệm phân cách được bổ sung kẻ sọc. Thành phố đã nhận được rất nhiều yêu cầu từ cộng đồng về việc sửa chữa vỉa hè đang xuống cấp. Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp đã ưu tiên khu vực này do số lượng lớn người đi xe đạp ra vào trạm BART, tần suất xe buýt cao, và điều kiện chiếu sáng thấp gây ra bởi Đường cao tốc cầu vượt 24 (Highway 24). Làn đường xe đạp thông suốt trên Đại lộ Miles (từ Đại lộ College đến Đường Forest) đang chờ xây dựng. Một dự án khác, hiện đang ở khâu thiết kế, sẽ mở rộng làn đường xe đạp cho toàn chiều dài của Đại lộ College, hoàn thiện kết nối làn đường cho xe đạp trên Đại lộ Shafter/Keith, và thi công cải tiến phần đường cho người đi bộ tại các nút giao điểm của Đại lộ College/Miles và College/Keith/Shafter. Dự án này được tài trợ từ khoản kinh phí “Những Cung đường An toàn” (“Safe Routes to Transit”), kết hợp với thỏa thuận của Thành Phố Oakland với Caltrans về Đường Hầm Số 4 Caldecott (Caldecott Fourth Bore). Đoạn đường còn lại của Đại lộ College, một con phố trong kế hoạch lát đường 5 năm của Thành Phố được thông qua bởi Hội Đồng Thành Phố (City Council) vào tháng Mười năm 2014, cũng sẽ được trải nhựa.

Đâu Đó một Không Gian cho Chúng Ta

@\$# Giá giữ xe đạp

Thành Phố nhận khoản kinh phí liên tiếp thứ ba dành cho chỗ đậu xe đạp từ Quỹ Giao Thông Vận Tải cho Không Khí



Trong Lành (Transportation Fund for Clean Air), một chương trình của Quận Quản Lý Chất Lượng Không Khí Vùng Vịnh (Bay Area Air Quality Management District) được quản lý bởi Ủy ban Giao Thông Vận Tải Quận Alameda (Alameda County Transportation Commission). Cùng với hai khoản kinh phí trước đó, bắt đầu vào năm 2013, tổng cộng 292,000 USD được phân bổ cho việc lắp đặt ít nhất 1,200 chỗ đậu xe đạp, phần lớn tập trung tại các khu thương mại, một số bãi quây trên đường phố, và sẽ cho phép nhân viên hỗ trợ chuyên môn kỹ thuật trong việc chỉnh trang quang cảnh đường phố và các dự án độc lập. Khoản kinh phí thứ hai, đang được thực hiện, tài trợ cho việc lắp đặt 276 chỗ đậu xe đạp tính đến thời điểm hiện tại, với 176 trong số đó kể từ ngày 01 tháng Bảy. 130 chỗ đậu xe khác tại 26 khu vực sẽ được lắp đặt trong những tháng đầu của năm 2016 và việc đánh giá khu vực sẽ tiếp tục nhờ vào trợ cấp lần ba. Tổng cộng, 384 chỗ đậu xe đạp đã được lắp đặt từ tháng Bảy đến tháng Mười Hai năm 2015 với kinh phí từ các nguồn khác nhau (đặc biệt là khu vực siêu thị thực phẩm Sprouts mới với 52 chỗ đậu xe đạp).

Năm bãi quây xe đạp mới

Năm bãi quây xe đạp mới được lắp đặt vào tháng Mười năm 2015. Người đi xe đạp có 54 chỗ đậu xe mới để sử dụng khi lui tới Nomadic Press (Đại lộ Foothill), Portal Oakland (Đại lộ Foothill/2nd), See’s Candy (Đại lộ College), Ale Cato’s House (Đại lộ Piedmont), và Bar Cesar (Đại lộ Piedmont), nâng tổng số chỗ đậu xe đạp của Oakland lên 316 (với 40 chỗ nữa đang chờ đi vào sử dụng) và tổng số bãi quây lên 19 (với 3 bãi nữa sẽ được lắp đặt trên Đại lộ Telegraph tại Uptown/Koreatown/Northgate).

Gợi ý địa điểm! Vui lòng xem www.oaklandbikes.info/bikerack.



Oakland Trở Nên Năng Động

Vào tháng Mười, Sở Công Trình Công Cộng Oakland (Oakland Public Works Department) được trao tặng hơn 9,1 triệu USD từ Chương Trình Giao Thông Vận Tải Tích Cực (Active Transportation Program, ATP) của California cho hai dự án dành cho người đi xe đạp/đi bộ. **Dự Án Tuyến Đường Xanh Đô Thị từ Đường 19th BART tới Lake Merritt (19th Street BART-to-Lake Merritt Urban Greenway Project)** (4,6 triệu USD) dự kiến xây dựng một làn đường xe đạp có bảo vệ, thi công các điểm đón xe buýt, mở rộng vỉa hè, và giảm lưu thông xe hơi trên Đường 20th, Broadway tới Lake Merritt. Dự án nằm trong kế hoạch đầu tư theo Dự Luật DD trị giá 198 triệu USD từ nguồn kinh phí công cộng của Oakland trong việc nâng cấp Lake Merritt thành một điểm thu hút toàn thành phố. **Dự Án Khu Phố Toàn Diện trên Đại lộ Telegraph (Telegraph Avenue Complete Streets Project)** (4,5 triệu USD) sẽ tăng cường độ an toàn cho mọi người tham gia lưu thông trên Đại lộ Telegraph. Dự án sẽ lắp đặt làn đường xe đạp với vạch đệm phân cách từ Đường 29th đến Đường 40th, xây dựng các điểm đón chuyển tiếp giữa Đường 20th và 40th, đồng thời cải thiện vạch băng qua đường cho người đi bộ. Thiết kế kỹ thuật sẽ bắt đầu vào năm 2016, trong khi việc triển khai xây dựng dự kiến bắt đầu vào năm 2018. Khi hoàn thành, dự án này (nối tiếp công trình bãi đỗ xe có bảo vệ hiện đang được thi công giữa Đường 20th và 29th) sẽ mang lại 1,5 dặm làn đường xe đạp thông suốt trên Đại lộ Telegraph từ trung tâm thành phố tới Đường 16th đến Đường 40th, gần trạm MacArthur BART.



(Chú thích: Minh họa thể hiện vỉa hè và làn đường xe đạp rộng hơn trên Đường 20th.)

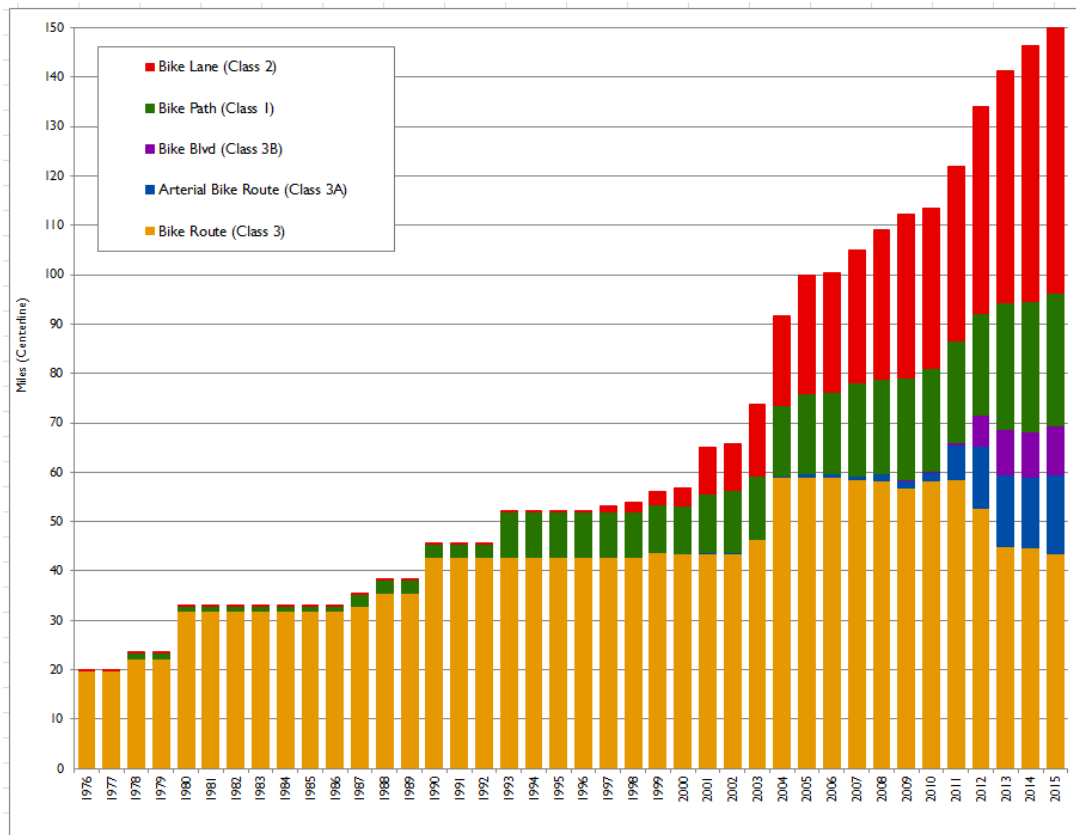
Chương Trình Cải Thiện An Toàn Cho Làn Đường Xe Đạp

Oakland được nhận gần 4,7 triệu USD trong quỹ Chương Trình Cải Thiện An Toàn Đường Cao Tốc (Highway Safety Improvement Program, HSIP), trên cơ sở bốn đơn xin trình lên Caltrans trong tháng Bảy. HSIP cấp kinh phí cho các dự án sẽ có khả năng giảm thiểu đáng kể số lượng tử vong và thương tích nghiêm trọng trên các tuyến đường công cộng. Địa điểm phải được lựa chọn dựa trên số liệu về tai nạn (người đi bộ, người đi xe đạp, và người điều khiển xe máy). Ba trong số bốn dự án bao gồm nâng cấp làn đường xe đạp: Đại lộ Telegraph, Đường 29th – Đường 40th (bổ sung dự án tài trợ bởi ATP), cộng với cải thiện tại nút giao Đại lộ Telegraph/Đại lộ Shattuck/ Đường 45th; Đại lộ Claremont (làn đường xe đạp từ Đại lộ Telegraph đến Đường Clifton); và cải thiện làn đường xe đạp trên Đường Market (Đường 4th-19th). (Dự án thứ tư tập trung vào việc phòng tránh tai nạn tại các nút giao trọng điểm tại trung tâm thành phố.)

Tất cả các dự án cũng sẽ bao gồm việc cải thiện phần đường dành cho người đi bộ, như mở rộng lề đường và điểm chờ sang đường, và cải tiến tín hiệu giao thông. Tổng chi phí của bốn dự án là hơn 5 triệu USD. Khoản bù 520,390 USD theo yêu cầu từ địa phương sẽ đến từ các khoản thu thuế Giao Thông Vận Tải Dự Luật BB. Đây là kỳ tài trợ HSIP liên tiếp thứ hai mà Oakland đã nộp đơn và giành được kinh phí cho các dự án làn đường xe đạp.

Thăng Trầm

Một cuộc phân tích dữ liệu nhỏ được kích hoạt sau mỗi năm, tiếp theo là chia sẻ thông tin. Bản tin này là một cơ chế chia sẻ. Một cơ chế khác là Dự Án Timelapse Bikeways Oakland cho thấy sự phát triển của mạng lưới đường xe đạp Oakland kể từ khi làn đường cho xe đạp đầu tiên được lắp đặt vào năm 1976. Dự án có ba hình thức trực tuyến đáp ứng sở thích tìm hiểu thông tin đa dạng: ảnh động, tập bản đồ .pdf, và một số biểu đồ. Biểu đồ phía bên phải minh họa mạng lưới đường xe đạp của Oakland đã thay đổi như thế nào về chất lượng kể từ năm 1976: tổng chiều dài của làn đường xe đạp tăng đều đặn với nhiều loại cơ sở vật chất khác nhau thay cho các tuyến đường chỉ có biển báo. Vui lòng truy cập www2.oaklandnet.com/OAK024591 để biết thêm thông tin.



Đạp xe, vẫn tất...



Chuyển hướng từ Vịnh tới Hồ

Vào tháng Bảy, biển báo chỉ đường dành cho xe đạp của Oakland với thông tin về điểm đến và khoảng cách được lắp đặt trên 1,5 dặm đường Martin Luther King Jr Wy/Đường 20th (còn được biết đến là Thomas Berkley Wy) để thay thế biển báo số kiểu cũ (đang chờ gỡ bỏ). Từ đường Bay Trail tại Đường 2nd đến bờ hồ Merritt trên Đường Harrison, 15 biển báo được lắp đặt, kết nối tới các đường xe đạp tại nút giao nhau trên Đường 2nd, Đại lộ San Pablo, Đường Franklin, và Đường Webster.

Sự mở đường của Leahy và Shea

Theo báo cáo trong tháng Bảy, nhiều biển báo chỉ đường cho xe đạp của Oakland (phần lớn là các biển có điểm đến là "Berkeley" và "UC Berkeley") đã trở thành mục tiêu của một kẻ vẽ bậy ngoan cố với mục đích phân chia địa hạt. Kể từ đó, tình nguyện viên Amanda Leahy và Brian Shea của Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp (Bicycle Facilities Program) đã giúp chúng tôi xác định các biển báo cụ thể cần xóa bỏ hình vẽ. Khảo sát độ dài của bảy hành lang giao thông, trải nghiệm gần 18 dặm đường xe đạp, các tình nguyện viên kiên định của chúng tôi đã ghi

lại dữ liệu của gần 400 biển báo!!! Chúng tôi rất cảm kích sự tận tụy của họ.

Thống kê của tình nguyện viên

Quý vị phân vân số lượng xe đạp của Oakland đã thay đổi như thế nào qua các thập kỷ? Bản đồ tương tác trực tuyến mở rộng tại www.oaklandbikemaps.info/counts hiển thị số người đi xe đạp và người đi bộ trong quá khứ. Hơn 2,000 thống kê từ 45 nguồn thông tin (bao gồm các dự án phát triển, kế hoạch cụ thể về khu vực, và nghiên cứu khả thi), một số đã được ghi lại bắt đầu từ năm những 1970, đã được truy cập. Bản đồ trên trang mạng đã được bổ sung 25% dữ liệu so với lần đầu tiên ra mắt vào Mùa Hè năm 2014. Kết quả này là 100% nỗ lực kiên trì của Ronnie Spitzer, và gần đây được hỗ trợ bởi Peggy Mooney - những tình nguyện viên được truyền ngọn đuốc từ tình nguyện viên Brian Warwick, người đã phát triển ý tưởng từ cựu thực tập sinh Mark Lightner.

Làm thế nào? Tại sao? Ở đâu? Khi nào?

Ký hiệu đánh dấu cho làn đường xe đạp nên được đặt cách một đường giao nhau bao xa? Tại sao chiều dài các vùng chia cắt làn đường màu xanh dành cho xe đạp lại khác nhau? Biển báo làn đường chung cho xe đạp và phương tiện khác nên được đặt ở đâu? Khi nào ký hiệu cảm ứng xe đạp được lắp đặt? Chương trình xe đạp địa phương của quý vị dành rất nhiều thời gian suy nghĩ về những điều này! Cuộc đại tu các hướng dẫn về thiết kế hiện có, phản ánh kết quả suy nghĩ của chúng tôi, có thể được tìm thấy tại www2.oaklandnet.com/OAK024653. Nhân viên của chúng tôi sẽ tiếp tục tìm hiểu, hoàn thiện, và nhanh chóng áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế cải tiến của tiểu bang, quốc gia, và toàn thế giới trên cơ sở nhu cầu sử dụng đối với đường dành cho xe đạp.

Đường phố và mùa hè sôi động tại thành phố của Lễ Hội và Tình Yêu

Thứ Bảy ngày 25 tháng Bảy, 69 độ: Lễ hội PedalFest lần thứ 5 được tổ chức thường niên tại Quảng trường Jack London đã thu hút hàng ngàn người đến tham quan và tham dự các sự kiện. Luôn luôn có những điều thú vị chờ đón Quý vị tại trang web pedalfestjacklondon.com/gallery/ (nếu chỉ để xem Whiskeydrome đang được tiến hành). Sự kiện hàng năm này được điều phối bởi Ban Quản lý Quảng trường Jack London với số tiền quyên góp được tặng cho Bike East Bay.

Chủ Nhật ngày 20 tháng Chín, 91 độ: Walk Oakland Bike Oakland tổ chức sự kiện thường niên "Love Our Lake Day" lần thứ ba, đây là dịp để đi dạo trên đường phố không có xe ô-tô quanh bờ hồ Meritt tuyệt đẹp. Để biết thêm thông tin, xin truy cập wobo.org/oaklavia.



2015: Lượng Người Đi Xe Đạp của Oakland Vượt Xa Mọi Chỉ Số Thị Trường Chứng Khoán

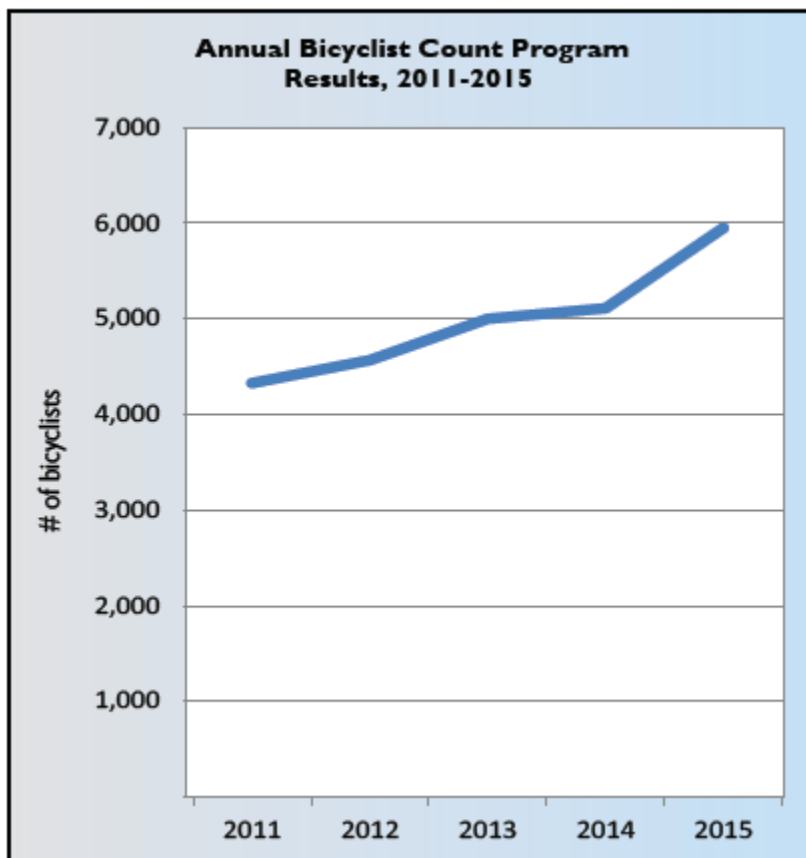
Trong khi diễn biến của nhiều thị trường tài chính thế giới trong năm 2015 khiến cho các nhà đầu tư như ngồi trên tàu lượn, lượng người đi xe đạp của Oakland đã đạt được sự tăng trưởng ổn định và nhất quán, hứa hẹn lợi ích to lớn trong nhiều năm. Trên mọi phương diện, số lượng người đi xe đạp tại Oakland không ngừng tăng lên. Từ năm 2013 đến năm 2014, số liệu từ bản Khảo Sát Cộng Đồng Mỹ (American Community Survey) cho thấy số người Oakland đi lại bằng xe đạp như phương tiện giao thông chính tăng 28%. Với 3,7% người sử dụng xe đạp trong tổng số

Bản tin phát hành hai lần mỗi năm về Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp và Người Đi Bộ của Thành Phố Oakland, Mùa Đông 2016

tất cả những người tham gia giao thông, Oakland đứng thứ sáu trong số 70 thành phố lớn nhất nước Mỹ, sau Portland, Minneapolis, San Francisco, Washington, DC, và Seattle. Do Oakland đang tạo thêm công ăn việc làm, số lượng người đi xe đạp đang tăng lên thậm chí còn nhanh hơn so với tỷ lệ người đi xe đạp. Từ năm 2013 đến năm 2014, Oakland có thêm 7,072 người lao động, trong khi số lượng người sử dụng xe đạp tăng hơn 1,584. Nói cách khác, tương đương với 22% số người đi lại mới của Oakland là người đi xe đạp. Những con số này không bao gồm số người đi xe đạp đến các trạm BART - ước tính khoảng 1,753 theo số liệu năm 2008 (số liệu gần đây nhất). Tính thêm số người này - vào khoảng 0,9%, gần 1% - sẽ đẩy số người đi xe đạp tại Oakland lên 4,6%.

Chương Trình Thống kê Lượt Người Đi Xe Đạp Thường Niên (Annual Bicyclist Count Program) của Oakland cho kết quả khả quan tương tự. Từ năm 2011, Thành Phố đã cho đếm số người đi xe đạp tại 36 địa điểm trên khắp Oakland để theo dõi xu hướng lâu dài trong việc sử dụng xe đạp trên toàn thành phố. Toàn bộ việc thống kê được tiến hành trong khoảng thời gian hai giờ, phần lớn rơi vào thời điểm đi lại buổi tối các ngày trong tuần, trong khi một số ít là trên các tuyến đường đi dạo được tiến hành vào các sáng thứ Bảy. Năm 2015 đã thống kê được 5,950 người đi xe đạp, tăng 16% so với năm 2014 và tăng 38% kể từ năm 2011 khi chương trình bắt đầu. Các điểm đông đúc nhất là Broadway/Đường 27th, Grand Ave/Bay Pl, và Đại lộ Grand/Đại lộ Lake Park, mỗi điểm với hơn 400 người đi xe đạp trong khoảng thời gian hai giờ đồng hồ. Các điểm đáng chú ý khác bao gồm Đại lộ Shafter/Đường Cavour và Đại lộ Skyline/Đường Joaquin Miller, nơi người đi xe đạp chiếm 23% và 21% trong tất cả các phương tiện giao thông. Số người đi xe đạp tăng cao thể hiện mạnh mẽ ở các nút giao thông đông đúc, với lượng xe đạp chiếm 12% trong tất cả các loại phương tiện ở cả hai tuyến Broadway/Đường 27th và ở Đường Mandela/Đường 14th.

Trong khi việc sử dụng xe đạp cho thấy sự tăng trưởng ổn định qua từng năm, tồn tại sự khác biệt đáng kể trong việc sử dụng xe đạp giữa các khu vực trong Oakland. Ở một số khu vực điều tra dân số, chỉ một trong mười người lao động sử dụng xe đạp như phương tiện giao thông chính. Ở thái cực khác, một số vùng điều tra dân số không có người nào được báo cáo đi lại bằng xe đạp. Tổng hợp các khu vực điều tra dân số đơn lẻ nâng số lượng người đi xe đạp trên toàn thành phố lên 3,7%. Để tìm hiểu rõ sự khác biệt này, Chương Trình Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp của Thành Phố (City's Bicycle Facilities Program) đã lập bản đồ số liệu theo Khu Vực Thống kê Dân Số (Census Tract) cho các năm 2000, 2005-2009, và 2010-2014. Việc so sánh qua thời gian cho thấy ngày càng có nhiều người sử dụng xe đạp, đặc biệt là ở các khu vực địa hình bằng phẳng trong bán kính vài dặm từ trung tâm thành phố. Thông tin thêm về Chương Trình Thống kê Lượt Người Đi Xe Đạp của Oakland (Oakland's Bicyclist Count Program) - bao gồm các số liệu thống kê dân số Hoa Kỳ về lượng người đi lại bằng xe đạp và các bản đồ liên quan của Oakland - có sẵn tại www2.oaklandnet.com/OAK033011.



Chuyển Giao-Điện Tử Đặc Biệt

Chúng tôi đã thay đổi quá trình thông báo tới người đăng ký bản tin, chuyển từ phương thức email hàng loạt thông qua Outlook cũ sang hệ thống “GovDelivery” thông dụng của thế kỷ 21. Hệ thống này được sử dụng trên toàn Thành Phố Oakland cho việc truyền thông trực tuyến tới các bên liên quan và có hiệu quả hơn trong việc loại bỏ các lỗi truyền tải so với những người phục vụ khiêm tốn của quý vị tại đây trong chương trình xe đạp. Ngoài ra, với hệ thống mới giờ đây quý vị có thể thay đổi địa chỉ email cá nhân của mình, hủy bỏ đăng ký (mặc dù quý vị có thể mong muốn trao đổi với một chuyên viên trước tiên), và thông báo với bạn bè của quý vị để đăng ký tại <http://tinyurl.com/I-Bike-Oakland>. (Xin vui lòng gửi email tới bikeped@oaklandnet.com để cho chúng tôi biết quý vị đã thực hiện chuyển đổi, nếu không quý vị sẽ tiếp tục nhận được bản tin qua đường bưu chính.)

Thống kê Số Liệu

Đây là lần lắp đặt thứ 10 để theo dõi tiến trình thực hiện Kế Hoạch Tổng Thể Dành Cho Xe Đạp của Oakland sử dụng “các số liệu” trong bảng dưới đây. (Để biết diễn giải của các số liệu này, xin vui lòng xem bản tin Mùa Đông 2011 tại www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)

Thống kê Số Liệu: Chương Trình Trang Thiết Bị Xe Đạp Oakland tính đến ngày 31 tháng Mười Hai năm 2015

Ngày (tính đến)	Số dặm đường xe đạp *	Chỗ đậu xe đạp	Cụm biển báo chỉ đường cho xe đạp	Tín hiệu giao thông dành cho xe đạp
31 tháng 12, 2007	104.1	3,224	0	0
31 tháng 12, 2008	106.5	3,492	26	2
31 tháng 12, 2009	110.8	4,428	26	11
31 tháng 12, 2010	112.1	4,772	125	16
31 tháng 12, 2011	120.7	5,303	209	26
31 tháng 12, 2012	134.3	6,315	345	40
31 tháng 12, 2013	141.2	7,072	415	127
31 tháng 12, 2014	146.4	8,023	476	151
31 tháng 12, 2015	150.6	8,841	518	208

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.

Ủy Ban Cố Vấn về 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.

Trung Tâm Điện Thoại Sở Công Chánh

- Qua điện thoại: (510) 615-5566 | trực tuyến: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | hoặc di động: www.seeclifix.com/oakland, xin vui lòng thông báo:
 - 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
 - xe đạp bị bỏ lại cần được di dời khỏi giá để xe đạp, biển báo, 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

Thực Tập Sinh Chương Trình

- David Pene (Thiết kế)
- Gregory Reft và Eric Tucker (Quy hoạch)

Tình Nguyên Viên

Amanda Leahy, Peggy Mooney, Brian Shea, Ronnie Spitzer, và . . . có thể là **quý vị?** Xin vui lòng xem trang mạng của Chương Trình Tình Nguyên Trang Thiết Bị Cho Xe Đạp (Bicycle Facilities Volunteer Program) tại www2.oaklandnet.com/bfvp để biết thêm thông tin.



Bản tin này và các dự án mô tả ở đây được tài trợ toàn phần hoặc một phần bởi các quỹ tài trợ Dự Luật B của Oakland. Dự Luật B là dự luật về thuế tiêu thụ giao thông vận tải nửa cent của Quận Alameda được cử tri chấp thuận năm 2000. Năm phần trăm của quỹ Dự Luật B là dành cho các dự án và chương trình xe đạp/người đi bộ trên toàn quận.
