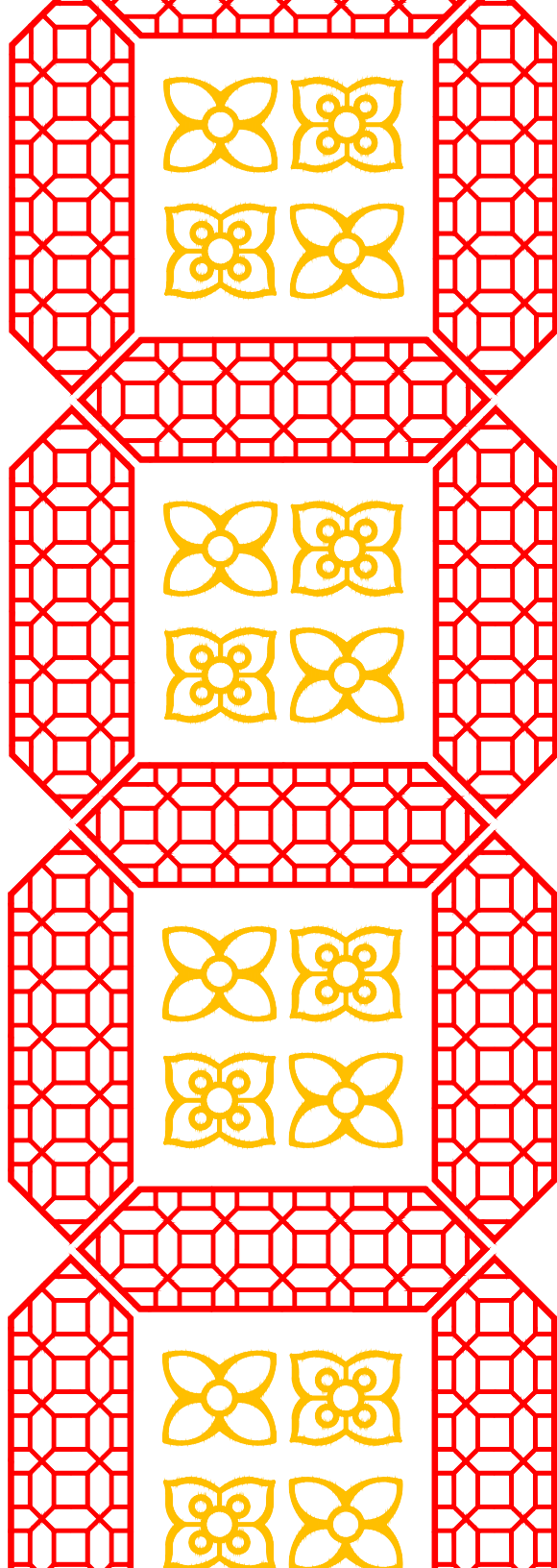




華埠完整 街道計劃

2025 年夏季

計劃合作夥伴



屋崙(奧克蘭)市運輸部



東灣亞裔本地發展公司
打造健康、有活力且安全的社區



Kittelson & Associates



加州交通局 (Caltrans)

感謝所有與我們共同努力，為大眾打造更安全街道與人行道的居民、老年人、家庭、青少年、商家、工人、訪客、社區組織、及其他華埠社區成員。

特別鳴謝

屋崙市亞裔文化中心
Sticky Rice
Oakland Bloom
Sparkpoint (聯合之路灣區分會)
屋崙華埠商會
屋崙華埠社區促進會
屋崙華埠聯盟
Family Bridges Senior Affordable Housing
Lincoln 小學
屋崙中華文化院

技術諮詢委員會

Alan Yee
Alice Zhou
Cathy Eberhardt
Jessica Rolfsmeyer
Louis Sun
Tony Trinh

Honorary Member
Carl Chan

項目團隊

屋崙(奧克蘭)市運輸部
Manuel Corona, 項目經理
Jane Mei
Audrey Harris
Celina Chan
Laura Yau
Enyi Emuka

東灣亞裔本地發展公司
Ener Chiu
Annie Ledbury
Raine Robichaud
Lindsay Guinan

Kittelson & Associates
Amy Lopez
Michael Alston
Eric Germundson
Sam Liu
Mingmin Liu
Ben Demonbreun



圖片由東灣亞裔本地發展公司、Oakland Bloom、
Tommy Ly、屋崙(奧克蘭)市運輸部 (OakDOT)
及其他單位提供

目錄

1 介紹	4
2 歷史	13
3 現況	19
4 社區參與	28
5 擬議項目	41
6 實施與資金	50
7 附錄	55



1 介紹

什麼是華埠完整街道計劃？

華埠完整街道計劃（CCSP 或本計劃）擬議在屋崙市華埠社區開展街道與人行道的改善工程。從 2023 年到 2025 年，屋崙（奧克蘭）市運輸部與東灣亞裔本地發展公司 (EBALDC) 作為 CCSP 的參與顧問，與居民、老年人、家庭、青少年、商家、工人、訪客、社區組織、及其他華埠社區成員密切合作，共同確定優先開始設計交通改善措施的街道。

華埠是公平優先社區

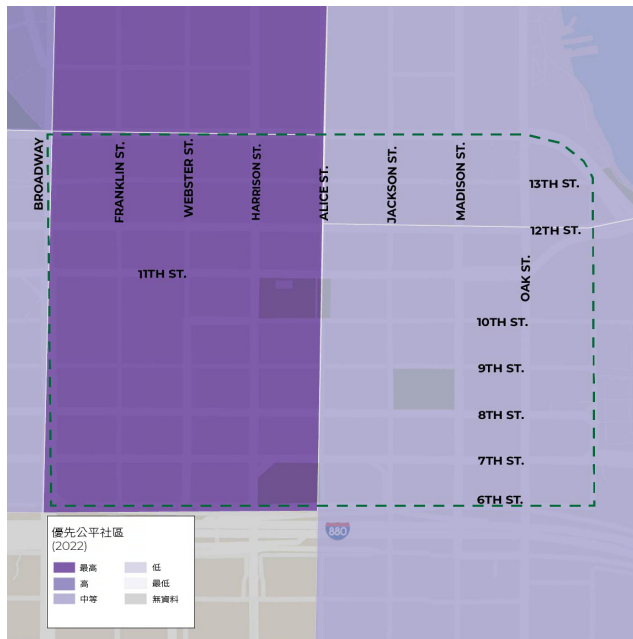
除了屋崙市的文化中心外，華埠也是需要投資的社區。多項不平等指標顯示，華埠的人口普查區歷來處於不利地位，且容易遭受投資不足的影響，包括：

- 屋崙（奧克蘭）市運輸部地理公平工具箱，屋崙市
- 公平優先社區，都市交通委員會
- CalEnviroScreen 4.0，加州環境衛生處危害評估

其他近期的研究和基礎設施項目也承認華埠社區成員面臨的歷史性投資不足和被迫遷移的風險。

市政府承認華裔居民曾在屋崙市其他社區遭受種族歧視與排擠。本項目希望致力於修復過去的歷史錯誤，包括 20 世紀 50 年代和 60 年代的高速公路和 BART 等公共基礎設施項目，這些項目貫穿像屋崙市華埠這樣的族裔社區。

請參閱本計劃第 2 章，瞭解更多關於華埠的歷史。



屋崙（奧克蘭）市運輸部地理公平工具箱

屋崙（奧克蘭）市運輸部地理公平工具箱將公平定義為公正。它利用 2018 至 2022 年美國社區問卷調查中的七項人口統計因素，包括有色人種居民和低收入狀況，來確定公共基礎設施投資的優先社區。根據地理公平工具箱，華埠的大部分地區被列為「最高優先社區」。在這些優先社區中，有色人種比例高達 93%，且多達一半的居民英語能力有限，相較之下，全市平均僅為 8.5%。在這些優先社區中，殘障人士的比例是全市平均數據的兩倍，65 歲以上老年人的比例則是全市平均數據的三倍。

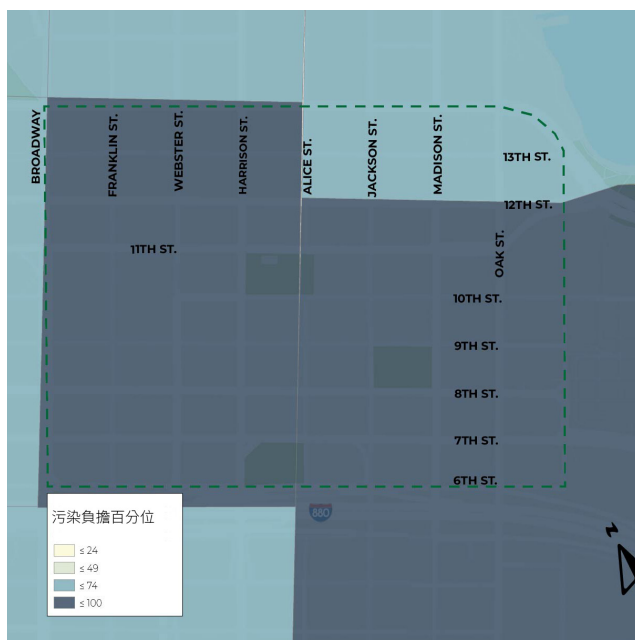
如欲深入瞭解屋崙（奧克蘭）市運輸部地理公平工具箱，請瀏覽：<https://www.oaklandca.gov/resources/oakdot-geographic-equity-toolbox>。



都市交通委員會的《2050 灣區規劃》確定了公平優先社區 (EPC)

都市交通委員會的《2050 灣區規劃》採用與屋崙（奧克蘭）市運輸部地理公平工具箱類似的方法，利用 2014 至 2018 年美國社區問卷調查中的八項人口統計變量，來確定公平優先社區。屋崙市華埠的所有人口普查區都被列為「最高優先」的公平優先社區。CCSP 強調這些社區的需求。由 EBALDC 主導的參與過程，以及項目團隊的努力，讓 EPC 利益相關者能夠表達需求，並推動直接處理該等需求的改善措施。本計劃的範圍與設計旨在為華埠創造無障礙環境。

如欲深入瞭解灣區計劃 (Plan Bay Area) 與公平優先社區，請瀏覽：<https://mtc.ca.gov/planning/transportation/access-equity-mobility/equity-priority-communities>。



CalEnviroScreen

CalEnviroScreen 4.0 根據環境、人口健康以及社會經濟特徵，確定較易因污染受到健康影響的弱勢社區。在污染負擔方面，屋崙市華埠的部分地區位於全美人口普查區的第 91 個百分位，而且幾乎整個華埠都位於加州污染負擔最重社區的前 25%。

如欲深入瞭解 CalEnviroScreen 4.0，請瀏覽：<https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/report/calenviroscreen-40>。

什麼是完整街道？

華埠完整街道計劃的目標之一，是為所有華埠社區成員打造安全的街道。屋崙市議會於 2013 年通過了完整街道政策（第 84204 號市議會決議）。完整街道的設計與運作旨在讓所有年齡層和各種能力的人都能安全通行，不論他們使用何種交通方式。屋崙（奧克蘭）市運輸部與所有這些團體密切合作，共同制定了 CCSP。特別是，本計劃認可並回應華埠家庭、殘障人士、老年人及公共交通使用者的脆弱性。

行人	商業貨物運輸者	老年人
自行車騎行者	公共交通使用者 和營運者	兒童
殘障人士		青少年
駕車者	緊急響應人員	家庭

該政策建議以因地制宜的方式，設計完整街道所需的道路要素。這些要素包括：人行道、小徑、行人及交通標誌、自行車道、人行橫道以及景觀美化等。請參閱第 5 章的擬議項目，以瞭解 CCSP 中擬議設計要素的範例。

EBALDC 的健康社區方針

華埠完整街道計劃是與東灣亞裔本地發展公司合作制定的，同時也承認華埠街道對社區健康不平等的影響。EBALDC 的健康社區方針聚焦於四大核心影響。CCSP 的制定過程體現了與居民、社區合作夥伴、企業及政府機關的廣泛合作，並且除了完整街道政策外，也充分反映華埠的這些優先事項。

如欲深入瞭解 EBALDC 的健康社區方針，請瀏覽：<https://ebaldc.org/about-us/healthy-neighborhoods>。

1.
擴增可負擔租賃住宅選項

2.
擴大收入與財富累積的機會

3.
提升居民與社區的參與度

4.
支援打造強健的鄰里合作夥伴網絡



完整街道的設計效果圖，包括為自行車騎行者、行人、車輛和公車專用道劃設的空間。

來源：國家城市交通行政官員聯合會 (NACTO)

完整街道的感覺是什麼？

安全

明亮、乾淨、易於通行

友好

為不同使用者的需求而設計

有吸引力

空間透過藝術與社區聯繫展現文化

誰來打造完整街道？

市政府提供：

道路
人行橫道
自行車道
公共交通通道

但完整街道不僅僅是本市基礎設施——它們是充滿生命力、由社區驅動的空間

完整街道是為誰設計的？

為了遵循已確定的計劃目標，CCSP 的設計旨在優先考量家庭、殘障人士無障礙環境、老年人、公共交通使用者及顧客的需求。這些華埠社區成員的特徵包括：



老年人

無論身體能力如何，都能安全地前往購物、休閒、服務、住宅及文化機構。



家庭

安全地前往教育、購物、休閒、服務、住宅及文化機構。

© 屋崙（奧克蘭）市聯合校區



購物者與訪客

在當地企業消費，參加活動，造訪文化機構和觀光景點。

為傳統企業帶來經濟活力與繁榮。



企業與供應商

透過商業煥發街區活力，吸引人流，並為社區提供價格實惠且具有當地文化特色的商品與服務。

© BY 2.0 – sfbaywalk – 屋崙市華埠 12-31-12
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90126940>



社區組織與機構

提供專業的語言服務、舉辦文化活動、組織倡權行動、協調各團體間的活動，並支援社區發展。

誰負責管理完整街道？

屋崙市政府只是眾多參與打造充滿活力且健康華埠的行動者之一。在維護街道方面，社區存在著深厚的服務、行動和合作傳統。基礎設施改善應該考慮到這些管理者，讓他們更方便地維護街道。

屋崙（奧克蘭）市運輸部及其他市政府機關

- 實施重大基礎設施改善。
- 維護街道、人行道、交通基礎設施及公共空間。
- 加強執行停車、行人相關法規及道路占用規定。
- 管理街道清潔及行道樹維護。

企業與供應商

- 自行維護店面及店外的人行道。
- 透過移動式或永久性戶外結構，在戶外擺攤或服務顧客，讓街道更有活力。
- 投資於公共藝術、加強照明與標識牌系統。

社區組織與機構

- 維護他們的店面和人行道。
- 學校和文化機構會安排交通導護人員，並設立安全的接送及遊憩流程，保障孩童安全。

鄰里大使

- 透過加強垃圾管理和高壓清洗，提升本市清潔與維護街道及公共空間的能力。
- 透過定期巡邏、與企業建立關係，以及協助無家可歸者與相關資源建立聯繫，營造安全感。

活動與節慶組織者

- 舉辦活動，讓訪客與鄰里齊聚一堂，一同慶祝文化，並向世界分享這個社區的美好故事。

義工

- 清理並美化街道、公園、社區機構及開放空間。
- 提升安全性，陪同行人前往目的地或車輛。
- 舉辦文化活動或支援公共活動。



計劃目標

華埠完整街道計劃是與華埠社區合作制定的，社區成員提出了三大主要目標。屋崙（奧克蘭）市運輸部承諾將致力於實現 CCSP 中由社區推動的目標。

- 為所有使用者打造安全、無障礙且充滿活力的街道。
- 支援當地企業、活動和日常生活活動。
- 優先考量家庭、殘障人士、老年人、公共交通使用者及顧客。



2 歷史

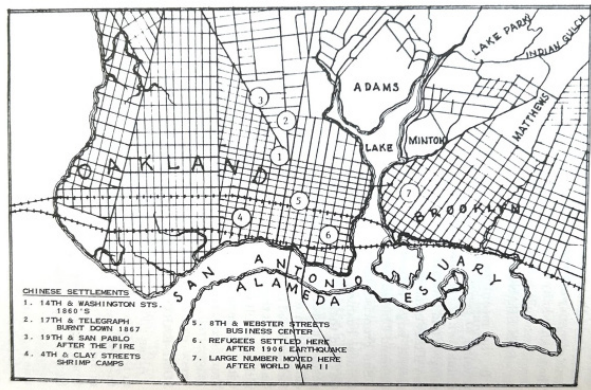


屋崙市華埠鳥瞰圖，來源：谷歌地圖

一張華埠的圖片

華埠是屋崙市文化特色的核心之一，充滿活力且熱鬧非凡。華埠位於屋崙市市中心，毗鄰百老匯、第 14 街、法倫街和 880 號州際公路。

屋崙市華埠的歷史



19 世紀 70 年代屋崙市早期華人移民定居點地圖來源：《屋崙市華人——無名的建設者》(The Chinese of Oakland -- Unsung Builders)

華人移民加州

19 世紀 50 年代，華人移民到加州，參與建設中央太平洋鐵路並淘金。由於種族歧視和當地排華法令，移民們曾嘗試在屋崙市的幾個不同地區定居，最終於 19 世紀 70 年代在現今以第 8 街和韋伯斯特街為中心的華埠落腳。

華工早期在加州及整個西部各州建設了當地的鐵路。其中許多已經不存在了。在屋崙市，有數百名華工鋪設鐵軌和建造橋樑。屋崙市鐵路建設的黃金時期是在 19 世紀 60 年代。



屋崙市華埠的日常景象，來源：屋崙市華埠

人口變遷

1882 年《排華法案》限制中國勞工移民美國，並剝奪他們取得公民身分的途徑。因此，隨著這些法案使住房和就業歧視合法化，華人人口下降，生活條件惡化。

但是，在 1906 年三藩市地震與大火之後，約 1,500 名流離失所的人遷居到屋崙市華埠，使當地人口增加了三倍，也擴大了華埠的範圍。



1925 年芝加哥大會的美洲同源會代表團來源：《屋崙市華人——無名的建設者》

歧視與組織

華人移民從事罐頭廠、紡織廠、炸藥廠、造船廠、農業、洗衣業和捕蝦等工作。然而，隨著二十世紀初加州經濟的衰退，屋崙市的反華情緒也隨之高漲。白人工人將經濟蕭條歸咎於華工。

以三藩市通過的法令為範本的歧視性條例，將華人社區孤立起來。華人移民成為打擊對象，像是將路邊擺攤定為犯罪、關閉華人洗衣店，以及禁止擁擠的公寓住宅等。1912 年，美洲同源會 (CACA) 在屋崙市成立分會。該團體的主要目標是遊說反對反華立法。



官方劃定的紅線區域地圖。包括華埠在內的美麗湖以南地區曾被劃為紅線區。來源：房主貸款公司（1937年）

劃定紅線

1906 年，屋崙市前警察局長 Louis Schaffer 向市議會和衛生局提出了一項地方紅線劃定措施。Schaffer 要求為了「公共衛生與良好風俗」，限制華埠的發展。後來，1913 年的《外國人土地法》讓華人無法擁有土地。在 20 世紀 20 年代，限制性的住房法規、區域劃分條例和社區公約將華人移民限制在華埠範圍內。

上圖顯示了官方的紅線區劃定。紅線政策造成了種族隔離的社區，有色人種被禁止擁有房屋。被認為不受歡迎的紅線區，成為都市更新項目和貧民窟清除的目標。



屋崙市佛教會曾經所在的土地。來源：華埠記憶地圖

高速公路施工影響

在 20 世紀 50 年代中期，社區西側第 7 街以下的部分區域被拆除，以興建 I-880 高速公路。因此，華埠在第 6 街和卡斯特羅街一帶損失了超過 2,000 戶低租金住宅，導致居民被迫搬遷。屋崙市佛教會作為社區的重要據點，也被迫搬遷以騰出空間給高速公路。

高速公路成為實體的分界線，不僅劃分了紅線區，也在華埠和海濱之間形成一道屏障。高速公路的影響至今依然存在，讓居民暴露在較高的污染程度下，增加罹患呼吸道疾病及其他健康問題的風險。



1973 年興建中的美麗湖 BART 站點與 BART 總部大樓。
來源：Flickr

進一步侵占華埠

在 20 世紀 60 年代，為了大型資本建設案，如連接阿拉米達和屋崙市的韋伯斯特隧道，以及美麗湖 BART 站點，對華埠的侵占加速進行。屋崙市市長 John Houlihan 要求灣區捷運局 (BART) 將其總部設在屋崙市，作為該市同意在市區街道上進行隧道挖掘及/或明挖回填施工（在可行的情況下）的交換條件。

1964 年，市政府將由麥迪遜街、橡樹街、第 7 街和第 9 街圍繞的兩個街區（也就是麥迪遜廣場公園 (Madison Square Park)）賣給了 BART，導致數百名居民被迫遷離。

華埠重建計劃，以及屋崙（奧克蘭）市博物館和萊尼學院 (Laney College) 的興建，導致這十年間更多居民被迫遷離。總共有超過 10,000 名居民被迫搬遷，以騰出空間進行這些工程。在這個過程中，有七十五戶住宅、一間全女孤兒院，以及華人聖公會真日光堂被摧毀。



屋崙市華人社區協會的照片拼貼，包括客戶、工作人員、營養計劃、老年人服務以及文化活動。
來源：《屋崙市華人——無名的建設者》

社區發展與組織

20 世紀 60 年代移民法的改變解除先前的限制，為華埠帶來了一波復興。許多像屋崙市華人社區委員會這樣的社區組織紛紛成立，提供社會服務、凝聚社區力量，並為新移民和老年人提供支援。這些組織在 20 世紀 70 年代和 80 年代的重建工作中扮演了舉足輕重的角色。

1981 年，東灣亞裔本地發展公司成立了亞裔資源中心，成為華埠社區與社會服務的樞紐。



義工大使輪班協助在華埠附近撿拾垃圾，並為無家可歸者提供食物和水。來源：亞太環境網絡

疫情期間的反亞裔暴力

在 2020 年 COVID-19 疫情期間及之後，華埠暴力事件有所增加，特別是針對亞裔老年人的事件。這些事件造成了不安全的環境，讓人們害怕獨自在公共場所。許多這些攻擊事件都是因為 Trump 總統在談論 COVID-19 疫情時使用種族歧視用語所引發的。

為了應對這種情況，屋崙華埠聯盟等社區組織召集義工，協助社區成員進行日常活動，舉辦旁觀者介入訓練，並舉辦一系列安全教育研討會，協助彌合文化分歧並促進跨世代交流。

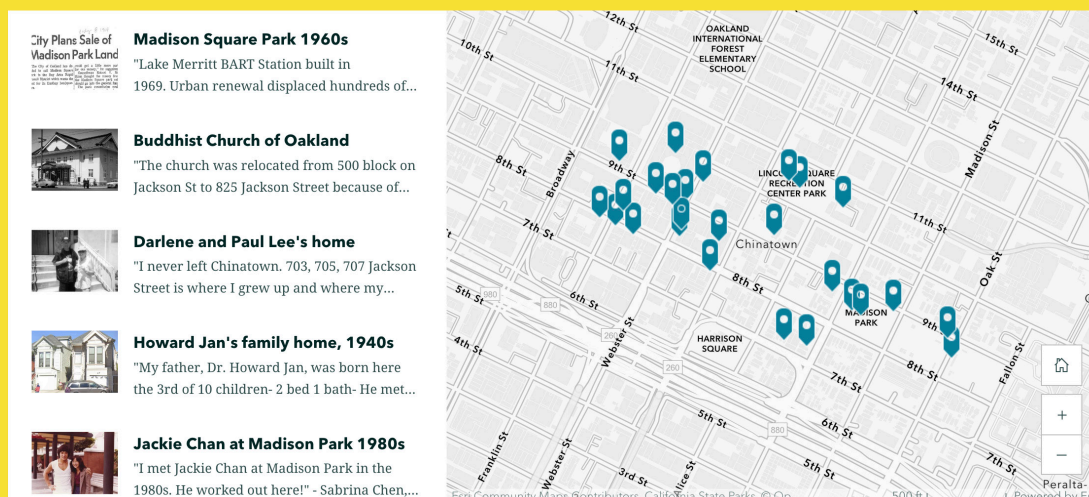
屋崙市亞裔文化中心 (OACC) 是眾多致力於保存和慶祝屋崙市華埠歷史的團體之一。其他努力包括屋崙華埠聯盟舉辦的徒步導覽，以及由屋崙華埠社區促進會舉辦的中國新年慶祝活動等街頭節慶。亞健社和亞太環境網絡等其他機構致力於對抗迫遷壓力，並為華埠居民保護資源及現有文化結構。

右圖所示的記憶地圖是屋崙市亞裔文化中心的屋崙市華埠口述歷史項目的一部分。它以照片、訪談和其他故事的形式，記錄了華埠及其 150 年歷史的第一手研究。

Oakland Chinatown Oral History Project

華埠記憶地圖

這段摘錄改編自屋崙市亞裔文化中心的屋崙市華埠口述歷史項目。



屋崙市華埠已有超過 150 年的歷史，世代代的亞裔與太平洋島民移民都把這裡當作家。在歷史上，當地居民一直面臨被迫遷離的威脅，但憑藉社區長期以來的倡權，他們大多展現出堅韌不拔的精神。它充滿了關於這個社區作為避風港、創新基地，以及充滿深厚文化活力的故事。

一份數位記憶地圖為屋崙市華埠口述歷史項目的群眾募資收藏奠定基礎，重點聚焦於人們關於社區場所的故事。這個項目起源於屋崙市華埠，並且延伸到整個屋崙市、東灣及灣區的亞太裔 (AAPI) 社區。

請造訪記憶地圖：

chinatownmemories.org/memory-map。

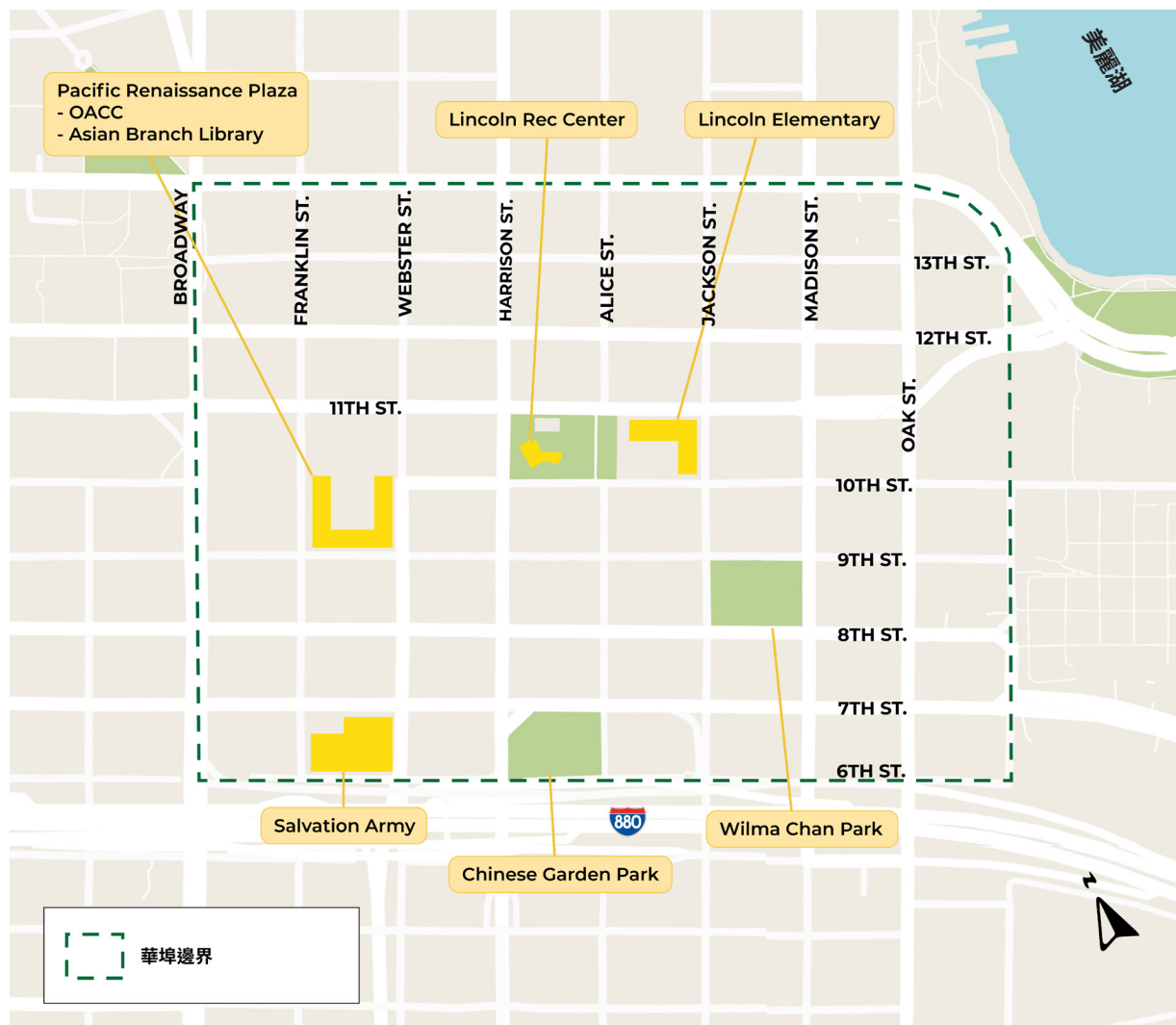


3 現況

屋崙市華埠

屋崙市華埠位於屋崙市市中心，佔地約 64 個街區或約 0.25 平方英里，座落於美麗湖、880 號州際公路和屋崙市市中心之間。本計劃涵蓋的範圍包括百老匯、第 14 街、法倫街和第 6 街所圍繞的區域。有些覆蓋華埠的計劃並不包括第 12 街以北區域及位於橡樹街的加州屋崙（奧克蘭）市博物館。不過，本計劃的分析與建議範圍向北延伸至第 14 街。

華埠是一個人口稠密的住宅區，同時也有大量的零售和商業活動。單向多車道的街道設計會讓道路變得寬闊、車速較快，對於行人或自行車騎行者來說相當具有壓迫感。路邊並排停車和裝卸貨物很常見，這會影響行人視線，也容易和騎自行車的人發生衝突。有機會改善並解決長期存在的安全問題。

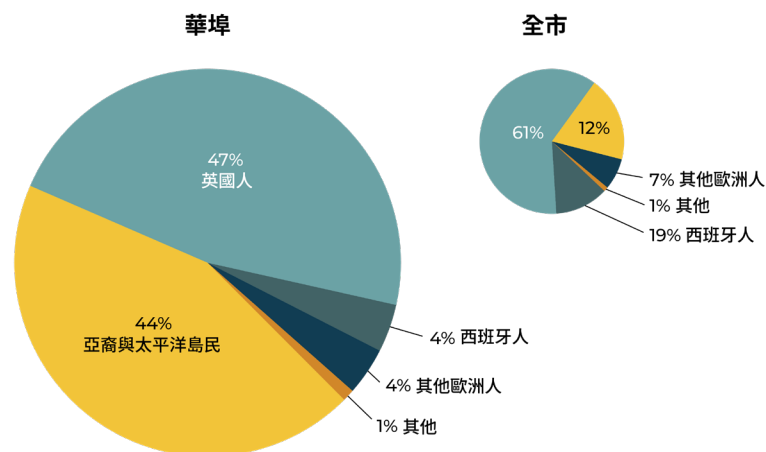


人口統計

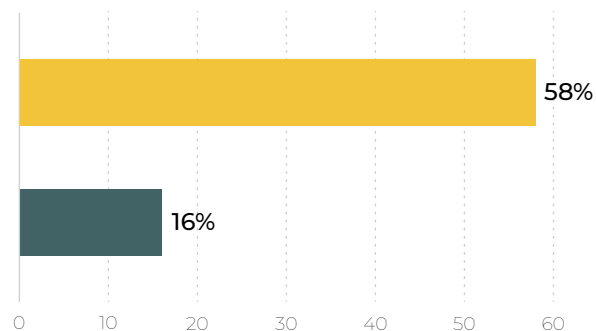
屋崙市華埠是一個擁有超過 7,000 名居民的社區，每天還有成千上萬的訪客和上班族。這個社區的人口密度是整個城市的兩倍。屋崙市旅遊非營利組織 Visit Oakland 形容這個社區是個「工作的華埠」，這裡遊客不多，但住在當地的居民在這裡工作、購物和用餐。隨著更多住宅開發案在屋崙的這個地區興建，包括美麗湖 BART 站點的公共交通導向開發案，華埠人口很可能會增加。

超過一半的居民是外國出生的，近三分之二自認為是亞裔，而全市只有六分之一。近半數家庭主要使用亞裔或太平洋島民語言，特別是中文。華埠以非英語家庭為主。三分之二的居民年齡在 65 歲以上，其中許多人在移動、語言和經濟上都有困難。

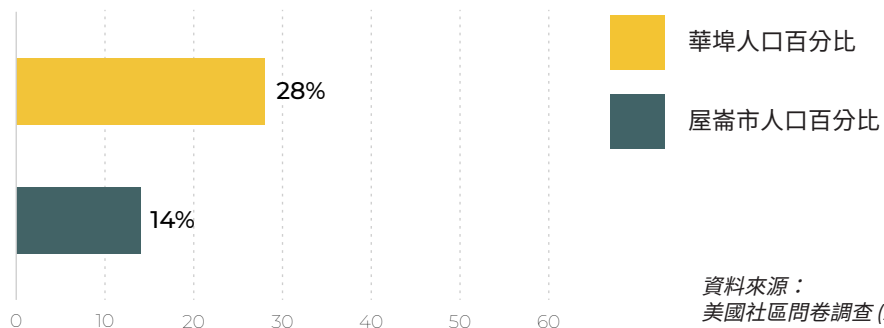
加州大學伯克利分校學生於 2021 年進行的屋崙（奧克蘭）市運輸部華埠交通流動研究建議，交通改善應該考量華埠社區的獨特特徵。街景項目應搭配具文化適切性的元素，例如以常用語言設置標識牌。他們也應該考量老年人、殘障人士及其他弱勢族群的移動需求。



認同自己是亞裔的居民



65 歲以上居民



資料來源：
美國社區問卷調查 (2019-2023)

華埠社區

屋崙市華埠是一個人口稠密且多元的社區，許多不同類型的社區在這不到四分之一平方英里的區域內共同生活。

企業



Big Dish 外的商家

作為熱鬧的商業區，屋崙市華埠是用餐、購物、享受服務等的熱門去處。屋崙華埠商會表示，會員企業超過三百家，這些企業是華埠社區中積極發聲且參與度高的群體。

非正式攤販



華埠的非正式攤販

這個社區的雜貨店和其他企業經常把商品擺到寬闊的人行道上。此外，許多非正式攤販常在人行道上販售水果、蔬菜、植物、衣服或其他商品，行人只能在剩餘人行道空間穿梭，導致人行道擁擠。

家庭與兒童



在街上畫畫的家庭

在華埠的街道上，常常可以看到兒童的身影。Lincoln 小學和 Yuk Yau 學前班是屋崙（奧克蘭）市聯合校區的學校，為社區內外的學生提供服務。這兩所學校和鄰近的林肯公園，位於華埠中心地帶，佔地超過兩個完整的街區。此外，私立學校或課外活動機構，例如屋崙中華文化院，也佔有重要地位。



老年人在戰略性都市主義示範活動中擺攤

老年人

超過四分之一的華埠居民是 65 歲以上的老年人，這個比例是全市比例的兩倍。華埠的許多設施，包括康福中心，都旨在為老年人提供住房、活動、醫療保健和其他服務。老年人是華埠社區中非常重要的一份子。許多人有行動不便的問題，而且大多數人是步行或搭乘公共交通工具出行。



夜市裡的舞龍表演

文化活動

公共文化活動深受華埠居民和遊客的喜愛。許多活動，例如 2024 年首次舉辦的華埠夜市，會封街禁止車輛通行，讓遊客可以在攤位和企業之間自在逛逛。

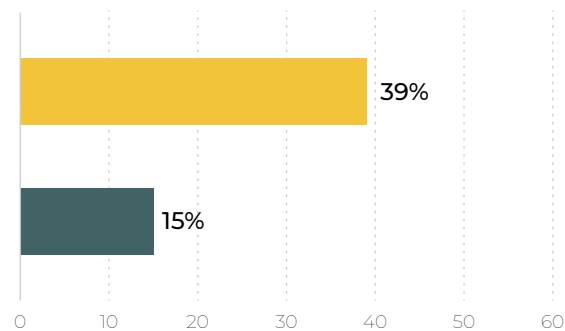
華埠的人們如何出行

華埠居民特別依賴公共交通、步行和騎自行車。美國社區問卷調查數據顯示，華埠居民使用非駕車方式通勤的比例是其他地區居民的兩倍，將近三倍的人沒有汽車可用。然而，華埠社區居民發生車禍的比例比屋崙市其他地區更高，每 1,000 名居民中有超過 10 人被車撞傷，而整個屋崙市的平均值則是每 1,000 人中不到 5 人。

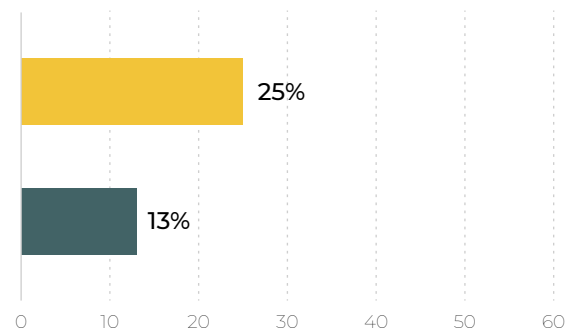
不幸的是，華埠也是屋崙市行人和自行車事故最頻繁發生的地區。這是公平問題，因為在屋崙市，亞裔美國人在步行時被殺害的機率是白人屋崙市居民的三倍半。雖然其他主要的交通、土地使用開發，以及長期規劃案也都與華埠有所交集，但這是自 2004 年以來，第一個專門記錄華埠居民具體需求的計劃。

華埠也是屋崙市最依賴公共交通的社區之一。與全屋崙市市民相比，參與本計劃的華埠居民更常步行、騎自行車或搭乘公共交通工具，而不是開車。根據 2019 至 2023 年美國社區問卷調查，將近五分之二的華埠家庭沒有車輛可用，而全市的平均比例為 15%。

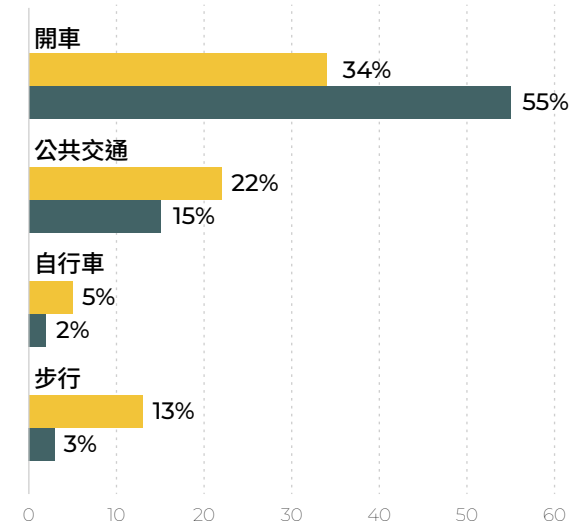
沒有汽車可用的家庭



貧困家庭



通勤方式



華埠人口百分比

屋崙市人口百分比

資料來源：
美國社區問卷調查 (2019-2023)

華埠高車禍致傷路網

儘管僅佔屋崙市街道的 6%，華埠卻是本市超過 60% 的嚴重和致命車禍的發生地。有一半的華埠街道位於屋崙市 2024 年高車禍致傷路網上，這些路段是嚴重車禍最密集的区域。如欲瞭解更多關於 2024 年屋崙市高車禍致傷路網的資訊，請瀏覽：www.oaklandca.gov/resources/high-injury-network-2024。

高車禍致傷路網包括韋伯斯特街和哈里森街，這兩條街道是社區居民在華埠完整街道計劃中選定要重新設計的路段。在華埠，致傷事故最多的地點是哈里森街與第 12 街交叉口，過去十年有超過 50 人受傷。在華埠的哈里森街上，過去十年有超過 150 人受傷。

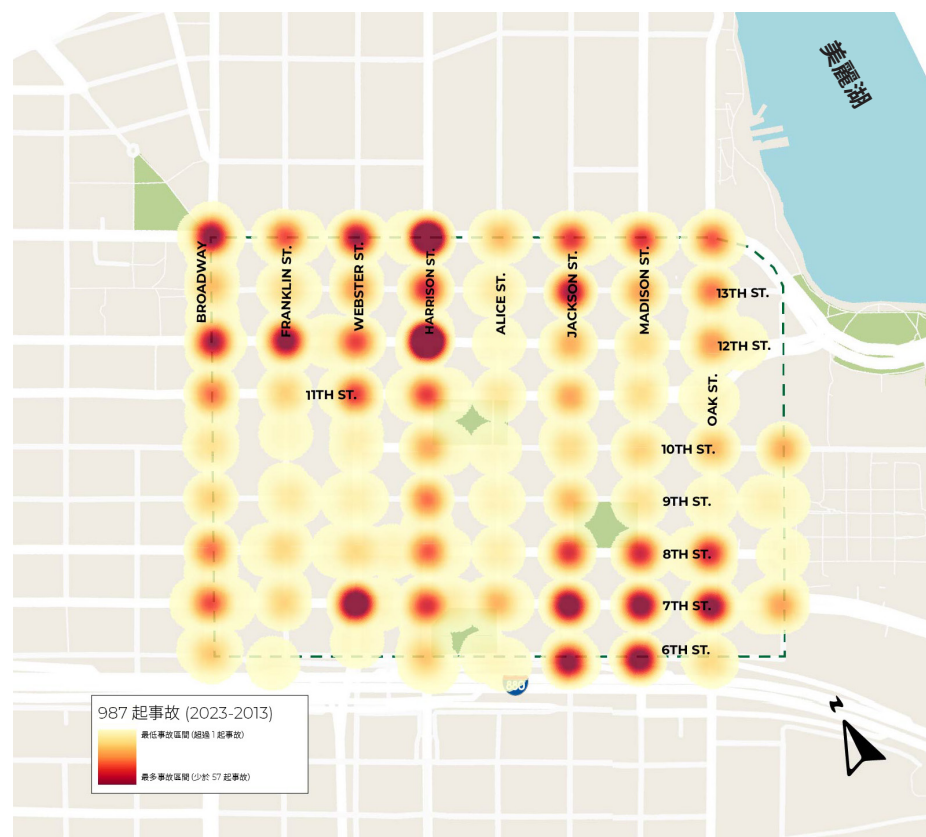
華埠致傷事故最多的三大交叉路口 (2013-2023)：

哈里森街與第 12 街：51 起事故

哈里森街與第 14 街：41 起事故

韋伯斯特街與第 7 街：34 起事故

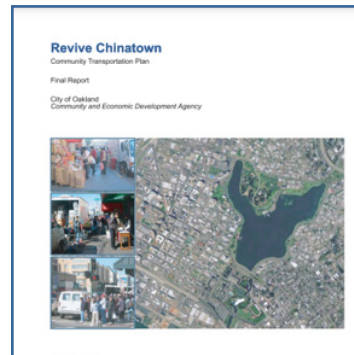
來源：加州公路巡邏隊全州交通紀錄整合系統 (SWITRS)，2013-2023



市政府如何應對

作為規劃流程的一部分，項目團隊對過去 20 年的規劃工作進行了回顧與分析。此外，屋崙（奧克蘭）市運輸部也研究了正在開發或施工中的項目，以評估哪些地點的改善措施能帶來最大的效益。

其他被提及的計劃包括加州交通局第 4 區自行車計劃（2018 年），該計劃將 CCSP 內的韋伯斯特街列為第 4 區區域自行車道路網的一部分。此外，於 2009 年和 2018 年完成了交通流量研究，針對華埠社區提出了研究範圍及單行道交通變更的建議。



振興華埠社區交通計劃——2004 年 9 月



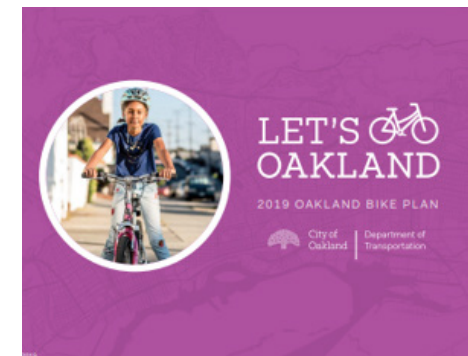
美麗湖 BART 站點通行計劃——2004 年 11 月



美麗湖 BART 站點區域計劃——2024 年 12 月

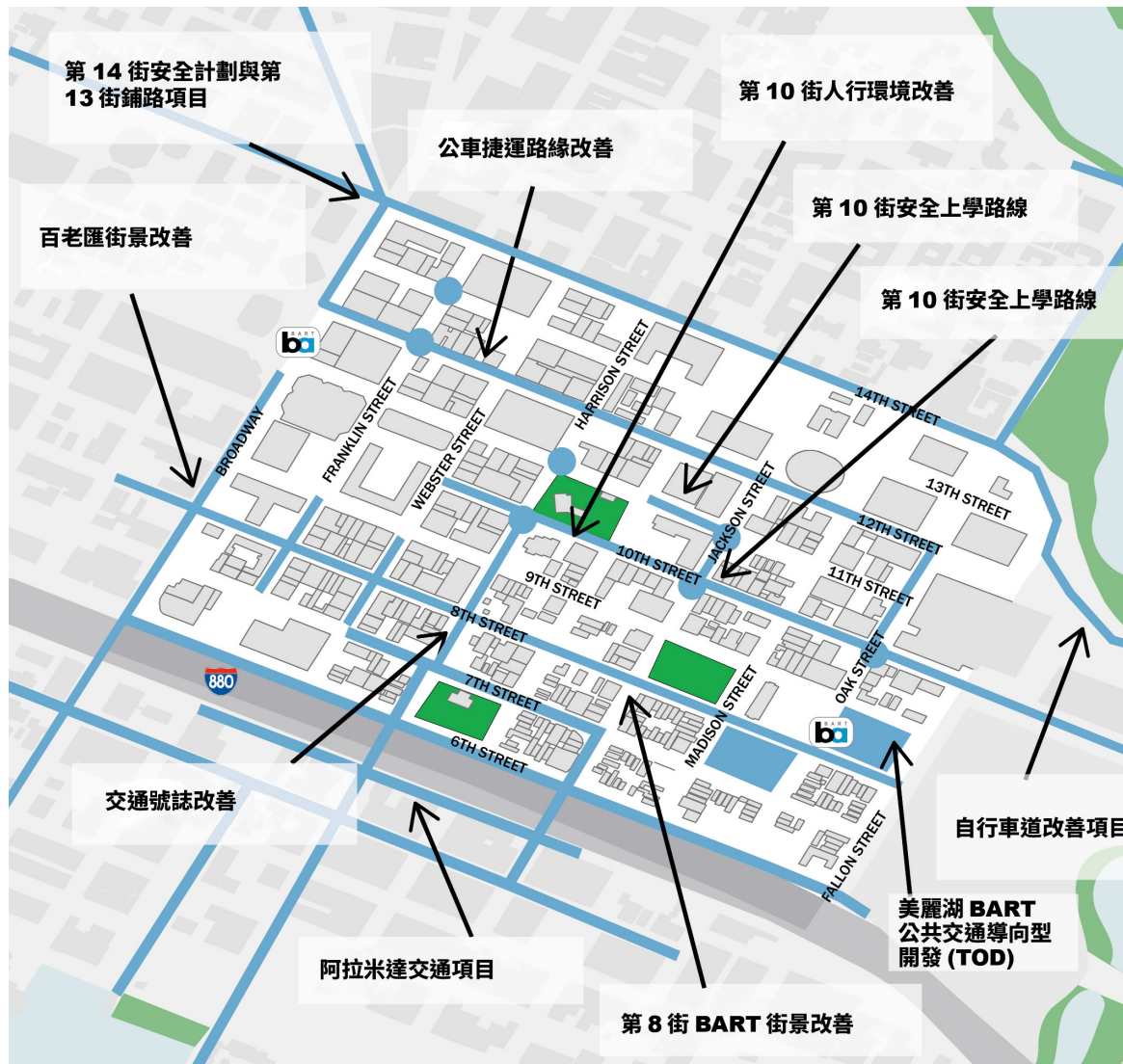


屋崙市行人計劃更新「屋崙步行！」——2017 年 11 月



屋崙市自行車計劃「讓我們在屋崙騎行」——2019 年 7 月

近期項目





4 社區參與



660

參與的社區成員



8

參與的社區組織



8

技術諮詢委員會 (TAC) 會議



2

焦點小組



307

問卷調查回覆



61

參與的商家



5

在社區活動中擺攤



12

社區簡報

參與類型

- 技術諮詢委員會
- 2 份公眾問卷調查
- 公開現場走訪
- 在社區會議上報告
- 在社區活動中擺攤
- 戰略性都市主義示範活動
- 動手願景活動
- 焦點小組
- 挨家挨戶的企業訪查
- 開放日
- 社群媒體與電子報宣傳活動

目標與方法

屋崙（奧克蘭）市運輸部與東灣亞裔本地發展公司 (EBALDC) 合作，邀請居民和利益相關者參與華埠完整街道計劃。針對本計劃，EBALDC 制定了參與方案，尊重過去在華埠的規劃過程，以減少社區參與的疲勞感，並以社區參與式研究為核心原則，著重於參與、溝通材料、資訊獲取、反饋報告，以及資源支援參與，確保社區成員不會感到被利用。本計劃將與我們的華埠合作夥伴密切且持續合作，溝通計劃成果與決策的相關內容。項目團隊招募一小群社區居民並向其提供財務津貼，讓他們能持續參與計劃相關資料及決策的審查。傳統的溝通材料輔以簡短的非正式影片和適合社群媒體的內容，以吸引更多廣泛的受眾。

技術諮詢委員會

華埠完整街道計劃技術諮詢委員會 (TAC) 是一個由五位社區利益相關者組成的小組，負責就本計劃的方向與流程提供建議。TAC 成員之所以被選中，是因為他們代表不同的人口群體或與之有聯繫，並且極為瞭解華埠，包括長期居民、老年人、青少年、商家、講中文者、曾經無家可歸者、公共交通使用者、司機、行人、自行車騎行者及其他群體。每位 TAC 成員都會獲得津貼，以感謝他們對本計劃投入的時間與承諾。

在為期兩年的規劃過程中，這個小組總共開會八次，針對 EBALDC 和屋崙（奧克蘭）市運輸部團隊的參與策略提供意見，並提出街道設計建議。該小組將在項目後續階段直接向設計師提供反饋。

TAC 優先事項

在前三次 TAC 會議中，小組討論了華埠完整街道計劃的背景，包括過去的計劃、車禍數據以及潛在的重點路段。該小組也討論了該地區規劃的其他重大交通項目。TAC 成員投票選出重點街道。根據這些投票結果和會議討論，小組選擇了：

1. 韋伯斯特／哈里森街二分路
2. 第 10 街
3. 第 8 街／第 9 街二分路，以及
4. 第 7 街

以及這些街道中將集中進行密集改善的重點區域。接著，成員們討論了目前為止社區參與的成果，特別是公眾問卷調查的回覆，並就擬議研究的改善措施是否與迄今為止的參與情況以及總體的社區優先事項相符，提供他們的反饋。在整個過程中，TAC 成員提出了有關第 7 街、第 8 街和第 9 街的安全關切，特別是針對這些街道上老年人與殘障人士的通行便利性。TAC 成員也特別指出，潛在重點街道與穿越華埠的公車線路之間的關

聯。TAC 成員認為，某些街道（例如，哈里森街/韋伯斯特街）的主題與屋崙阿拉米達交通項目的成果息息相關。該項目是由阿拉米達縣交通委員會 (ACTC) 主導的大項目，旨在重新設計進出阿拉米達的交通動線，預計將於 2025 年開始施工。

TAC 成員確定了以下優先事項：



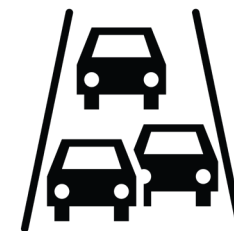
殘障人士無障礙設施



行人安全



改善行人體驗



減少往返阿拉米達的交通

公開現場走訪

2023 年 6 月 24 日（週六）上午，EBALDC 和屋崙（奧克蘭）市運輸部舉辦了公開現場走訪，聽取社區對 TAC 所指定六條優先街道沿線潛在街道改善的意見。大約有 40 人參加了現場走訪。這個群體的大多數人主要說粵語，並且住在華埠。有些小組成員雖然住在華埠外，但因為工作或家庭，和華埠有著密切聯繫。所有參與者皆獲得了口譯和翻譯資料

每位參與現場走訪的人員都拿到一本小冊子，用來在每條街道的街景圖上標記他們的想法和意見。EBALDC 團隊在現場走訪結束後收回了這些小冊子。

根據現場走訪時的對話以及對所收集小冊子的審閱，參與現場走訪的人士特別指出以下幾個主要關注領域：

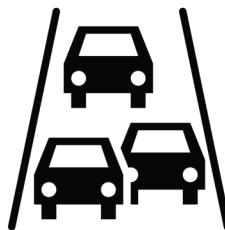
- 行人友好型交叉路口
- 道路車道容量較小
- 面向行人的街道便利設施與更寬的人行道
- 明確性與執法



華埠居民在進行現場走訪



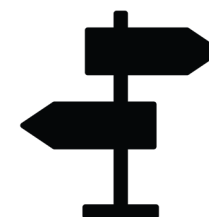
行人友好型交叉路口



道路車道容量較小



面向行人的街道便利設施與更寬的人行道



明確性與執法

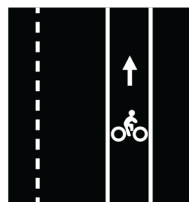
公眾問卷調查

在 2023 年 6 月 13 日至 8 月 30 日期間，項目團隊發佈了一份線上公眾問卷調查，詢問社區成員希望在重點街道看到哪些類型的街道改善。

這份問卷調查提供英文和粵語版本。EBALDC 讓其網絡在社群媒體上分享這份問卷調查，而 EBALDC 住戶服務團隊則將紙本問卷調查發給住在華埠的居民。EBALDC 團隊也在夏季的林肯夏日之夜活動中分發紙本問卷調查。

此問卷調查讓參與者從清單中選擇他們希望各重點街道進行的改善，每條街道也都有「其他」欄位可供填寫。此問卷調查讓參與者從清單中選擇他們希望各重點街道進行的改善，每條街道也都有「其他」欄位可供填寫。共有 230 人參加了這項問卷調查，其中 133 份回覆來自華埠居民。

優先事項——所有街道的問卷調查回覆



自行車道



拓寬人行道



行人專用空間



人行道照明



藝術/趣味元素

華埠居民回覆（按郵遞區號）

45%

41%

40%

38%

36%

所有問卷調查回覆

33%

33%

31%

38%

30%

彙整問卷調查回覆，以找出所有受訪者以及以郵遞區號分類的華埠居民的優先事項。

擺攤活動

元宵節

在富興中心舉辦的文化社區慶典中，項目團隊開展了一項創意地圖活動，收集居民對社區成員偏好的華埠目的地和出行方式的意見。項目團隊提供了雙語小冊子、CCSP 項目最新資訊，並邀請了有可能成為未來參與活動合作夥伴的藝術家參與。



元宵節擺攤活動



關於目的地的社區意見

林肯夏日之夜

5月11日、7月13日及2月9日，項目團隊在林肯夏日之夜活動中擺攤。項目團隊分享了華埠完整街道的規劃流程，以及其他在華埠規劃的交通項目。EBALDC 團隊準備了工作表練習和共同拼貼活動，讓社區成員分享他們在華埠最喜歡的事物和地點，以及他們希望看到改變的地方。團隊分享了公眾問卷調查，並舉辦了活動，讓大家在地圖上畫出心目中夢想城市的街道構想。



林肯夏日之夜的華埠居民

社區對話

屋崙華埠社區促進會 (OCIC)

項目團隊參加了多場屋崙華埠社區促進會會議，並就 CCSP 做了簡報。社區成員討論了如何改善行人通行以及打造無障礙且清晰的人行道。有些居民覺得攤販或企業佔用了太多的人行道。有些社區成員覺得人行道很髒。其他建議的改善包括座椅、照明、垃圾桶、遮蔭、公車站點、花台和防撞柱。包括屋崙中華文化院和麵包店業者在內的與會者對斜角停車位和自行車道表示擔憂。在一次會議中，與會者審查並討論了工程圖的草稿。

屋崙華埠商會 (OCCC)

團隊多次參加屋崙華埠商會會議，並就 CCSP 做了簡報。社區成員要求在學校前設立明確的接送區、供攤販裝卸的區域，以及在人行道上設置攤販區。為了減少擁擠，社區成員建議增設多語言標識牌，協助大家辨識方向、找到平價區域停車場，以及正確行駛單行道。在一場停車會議中，與會者討論了停車罰單不一，以及針對商家裝卸和商用停車需求進行更完善分析的必要性。成員們也要求提供更清晰的數據、視覺模擬，以及改進的外展策略。在後續會議中，OCCC 商家審閱了 CCSP 流程、未來時間表，以及擬議的設計元素。針對工程圖草稿的問答與詳細反饋。明顯聚焦於企業參與以及屋崙中華文化院對第 9 街的優先事項。許多商家強調，屋崙中華文化院每週服務超過 500 名學生，在對第 9 街做出任何更動前，必須先徵詢他們的意見，因為大家最關心的是接送學生時的安全問題。

屋崙華埠聯盟 (OCC)

屋崙華埠聯盟一直支援 CCSP 的參與流程，包括協助招募 TAC。EBALDC 持續參與聯盟，讓團隊對社區更廣泛的需求有了更深入的瞭解。EBALDC 團隊定期參加聯盟會議，並在整個過程中持續提供有關 CCSP 的最新資訊和參與機會，同時也針對戰略性都市主義示範活動提供反饋。

焦點小組

兩個焦點小組的參與者都是華埠的長期居民，大多數已在當地居住超過五年，其中七人居住超過十年，一人則已居住超過 30 年。每場由項目團隊主辦的會議都包含 CCSP 的簡報介紹，接著是大型小組討論，最後進行互動式街道設計活動。社區成員將設計元素遊戲棋子放在一張大型的華埠地圖上，標記出他們喜歡的區域以及需要改善的地方。項目團隊透過具體問題引導討論，包括如何提升學校接送時的安全、改善步友好善環境，以及找出可能影響通行的障礙。

老年人焦點小組

十六位講粵語的社區成員參加了老年人焦點小組。這次會議揭露了社區老年人的幾項主要關切與建議。關於行人通行問題，居民指出第 9 街上過多的路邊攤販，對使用助行器或其他輔助設備的人造成了很大的通行困難。



社區成員找出需要改善的地點



老年人選擇改善類型

家庭焦點小組

十二位講粵語的社區成員參加了家庭焦點小組。照明成為整個華埠的主要關切。居民一再強調整個社區需要更明亮的人行道照明，並特別要求使用白色燈泡而非黃色燈泡。此外，參與者指出，凸出圓弧需要加強照明，以確保所有道路使用者的能見度。這項全面性的照明升級，將大幅提升整個區域的安全性與能見度。

關於自行車道的討論揭示了機會與關切。雖然居民認同自行車道帶來的潛在好處，特別是在學校附近，但他們也擔心汽車空間減少和可能造成的交通壅塞。一項提出的折衷方案是，在某些街道的一側設置雙向自行車道，而不是在兩側都設置自行車道。這種做法能在道路寬度有限的地區，兼顧自行車騎行者的需求與車輛通行的順暢。



社區成員聽取 CCSP 簡報



社區成員找出需要改善的地點

挨家挨戶的企業訪查

為了接觸可能無法參加焦點小組的企業主，項目團隊逐戶拜訪，確保企業在 CCSP 中的代表性。在 2024 年 7 月至 9 月期間，團隊在第 9 街、第 10 街、韋伯斯特街、及哈里森街等重要街道，接觸了沿線的 16 家多元化小型企業。為了最大限度地提高可及性，所有訪查活動都安排有會說中文的團隊成員，並提供翻譯好的資料（如手冊、地圖和資訊小冊子），以便全面說明計劃細節。訪查人員提出策略性問題，以瞭解企業的關鍵需求，包括一般裝卸貨的時間表和需求、對現有裝卸空間的滿意度、人行道照明是否足夠，以及希望改善哪些街道條件和交通安全措施。

在 2024 年 10 月和 11 月期間，團隊進行了更多的企業及組織訪查，以申請活動許可、邀請企業參與，以及為戰略性都市主義示範活動進行推廣。這次的訪查活動特別針對第 9 街、第 10 街、哈里森街和韋伯斯特街周圍兩側的街區。



與第 9 街商家討論停車需求

企業一再強調，停車和可及性對其營運的可行性至關重要。具體關切包括：

1. 顧客停車
2. 裝卸區彈性
3. 停車執法

安全關切成為與各企業討論中的主要主題：

1. 顧客流量減少
2. 犯罪影響
3. 安全措施
4. 照明不足



用粵語與商家討論裝載計劃

戰略性都市主義示範活動

屋崙（奧克蘭）市運輸部與東灣亞裔本地發展公司、Sticky Rice Club 以及 Oakland Bloom 共同舉辦了一場名為「流動與繁榮：重塑屋崙華埠街道」的戰略性都市主義示範活動。這場活動的目標是邀請社區成員參與，為屋崙（奧克蘭）市運輸部的華埠完整街道計劃提供意見。這場活動暫時封閉了第 9 街的車輛通行，邀請居民瞭解並參與 CCSP 的規劃，共同設計更安全、更便利及更具文化包容性的街道，以彰顯社區豐富的歷史傳承。

這場活動以創新的都市設計手法為特色，在第 9 街的兩側展示了全尺寸、雙語的街道原型設計。社區成員與屋崙（奧克蘭）市運輸部工作人員及合作組織的口譯員，圍繞設計展示板（以英文和中文呈現）進行交流，瞭解 CCSP，並就擬議概念設計提供反饋。互動活動元素包括跨世代藝術裝置、燈光展示、療癒空間，以及本地快閃市集和社區攤位。

在我們以社區為本的方法中，活動現場展示的歷史資訊看板介紹了華埠的建築結構及其悠久歷史。當地餐廳老闆和商家接受訪問，口述他們經營長久生意的歷程。當地藝術家、音樂家和 DJ 營造出熱鬧氛圍，街道照明測試則為社區增添了溫暖。這場活動聚集了一支出色的義工團隊，包括社區領袖、都市設計師、長期居民、學生、社區大使、組織理事會成員以及老年人。

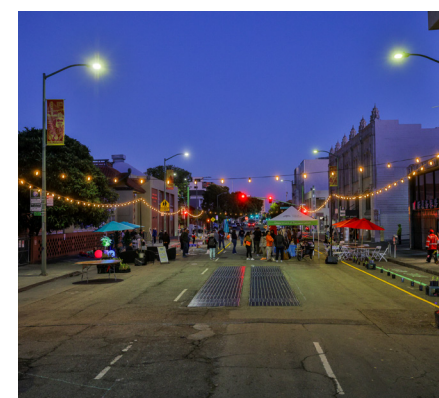
在社區討論中，涉及行人體驗及夜間街道狀況的安全與無障礙議題備受關注。這場活動採用雙語參與，確保多元社區觀點得到呈現，包括來自說中文的居民、商家及社區組織的意見。



社區成員在屋崙市華埠的一場戰略性都市主義示範活動中，針對擬議街道設計提供反饋



自行車道示範活動



戰略性都市主義示範活動

開放日

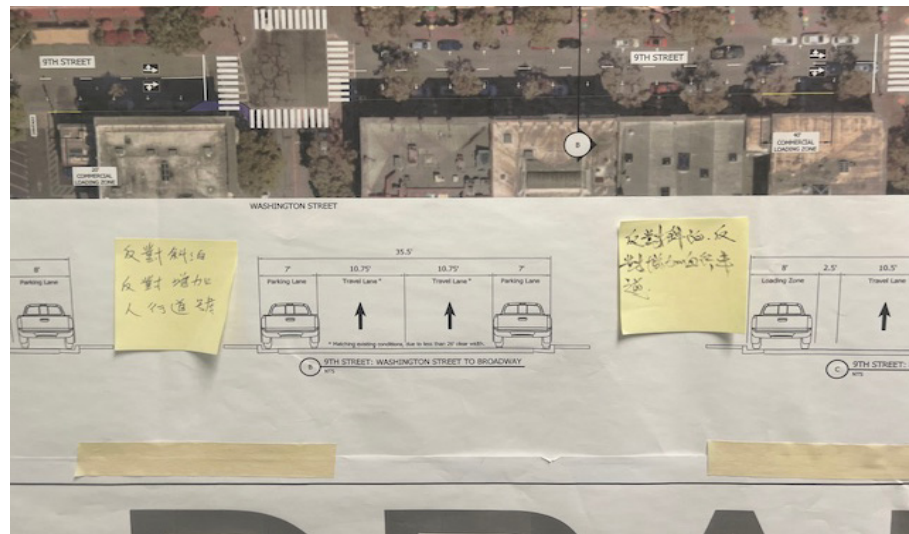


開放日圖板

項目團隊於 2024 年 12 月在富興中心舉辦了開放日活動，邀請民眾參觀並針對工程圖草稿提供反饋。參與者審閱並討論了商業影響及行人安全。總共有超過 60 位參與者和項目團隊進行交流，現場有提供口譯服務。社區成員有機會審閱概念計劃以及為其提供資訊的過往參與成果。

討論的焦點在於商業核心區設置自行車道是否合適，許多人對老年人的安全表示擔憂。許多社區成員反對在第 9 街設置斜角停車位，因為這會阻礙交通，並影響屋脊中華文化院前用於接送孩童的卸貨區。社區成員建議我們應該與商家密切合作，確保他們的需求能反映在最終的概念計劃中。

辦公時間



關於概念計劃的社區意見

在 2025 年 1 月 27 日那一週，項目團隊在富興中心大樓舉辦了辦公時間活動，社區居民可以隨時進來參觀第 9 街、哈里森街和韋伯斯特街的概念計劃。計劃都有翻譯版，現場也有口譯服務。共有 10 位參與者分享了他們的關切，並針對計劃留下了意見，指出他們希望能被反映的事項。他們一些主要關切涉及安全、需要加強執法以及照明。

社區成員指出，如果我們要拓寬人行道，必須加強對路邊攤販的管理，以確保行人通行無阻。雖然大家都同意華埠需要更多行人空間，但有些人不希望在第 9 街移除一條車道。有些人喜歡為企業增加更多停車位的想法，但建議我們考慮把停車位設在哈里森街，而不是第 9 街，因為那裡有商業和乘客上下車的需求。

社群媒體與電子報宣傳活動



商家聽取 CCSP 簡報

項目團隊在整個規劃過程中致力於制定全面的社群媒體宣傳活動。目標是確保華埠社區能夠獲得相關資訊，並能夠提供對計劃有影響力的反饋。為了推廣 2024 年 11 月的戰略性都市主義示範活動，以及 2024 年 12 月的開放日，團隊向合作夥伴組織（如屋崙華埠商會和 Sticky Rice Club）發放了宣傳工具包，內含有關 CCSP 流程的詳細影片，以及對 15% 計劃草案的說明。

其他參與活動

在戰略性都市主義示範活動之後，基層和機構對 CCSP 的興趣大幅提升。團隊調整了原本的參與計劃，以回應屋崙中華文化院與學校、商家，以及 OCCC、OCC 和 OCIC 等社區組織網絡提出的多次後續跟進要求。

參與活動包括雙語面對面會議、逐戶拜訪企業、實體及線上問卷調查、社群媒體影片及宣傳資料的發送，以及定期辦公時間，收集多元社區利益相關者的反饋。自 2024 年 11 月中旬至 2025 年 2 月中旬，共舉辦了 15 場參與活動，超過 280 位參與者針對設計草案提供了詳盡的意見。

- **屋崙中華文化院與 OCCC 委員會會議**（2024 年 12 月 2 日）——7 位與會者強調，屋崙中華文化院每週服務超過 500 名學生，在對第 9 街做出任何更動前，必須先徵詢他們的意見，因為大家最關心的是接送學生時的安全問題。目前這裡有 3 條車道，如果減少車道數量，通勤時段可能會讓第 9 街更加塞車。
- **OCCC 緊急停車會議**（2024 年 12 月 9 日）——有 25 位參與者討論了停車罰單不一，以及針對商家裝卸和商用停車需求進行更完善分析的必要性。
- **線上問卷調查**（2024 年 12 月 10 日至 2025 年 1 月 31 日）——共收集了 77 份對草圖的反饋。
- **Sticky Rice 和 Oakland Bloom 商業安全會議**（2024 年 12 月 17 日）——共有 60 位與會者針對企業可能受到的影響提供了意見。社區成員支持行人保護時相、改善照明和延長過馬路時間，但也擔心停車位減少、交通壅塞以及對企業的影響。商家強調送貨困難、執法問題、偏好路邊停車、及較高的速度限制。企業主優先考慮垃圾清理和減少犯罪，而非交通變革。
- **節慶與文化活動會議**（2025 年 2 月 3 日）——針對商業改善區 (BID) 無障礙街道照明、綠化、垃圾處理、節慶基礎設施，以及永久燈籠的電源接點等議題，3 位在華埠組織節慶的社區領袖提供了意見。
- **屋崙中華文化院與主任 Rowan 的會面**（2025 年 2 月 5 日）



5

擬議項目

擬議項目

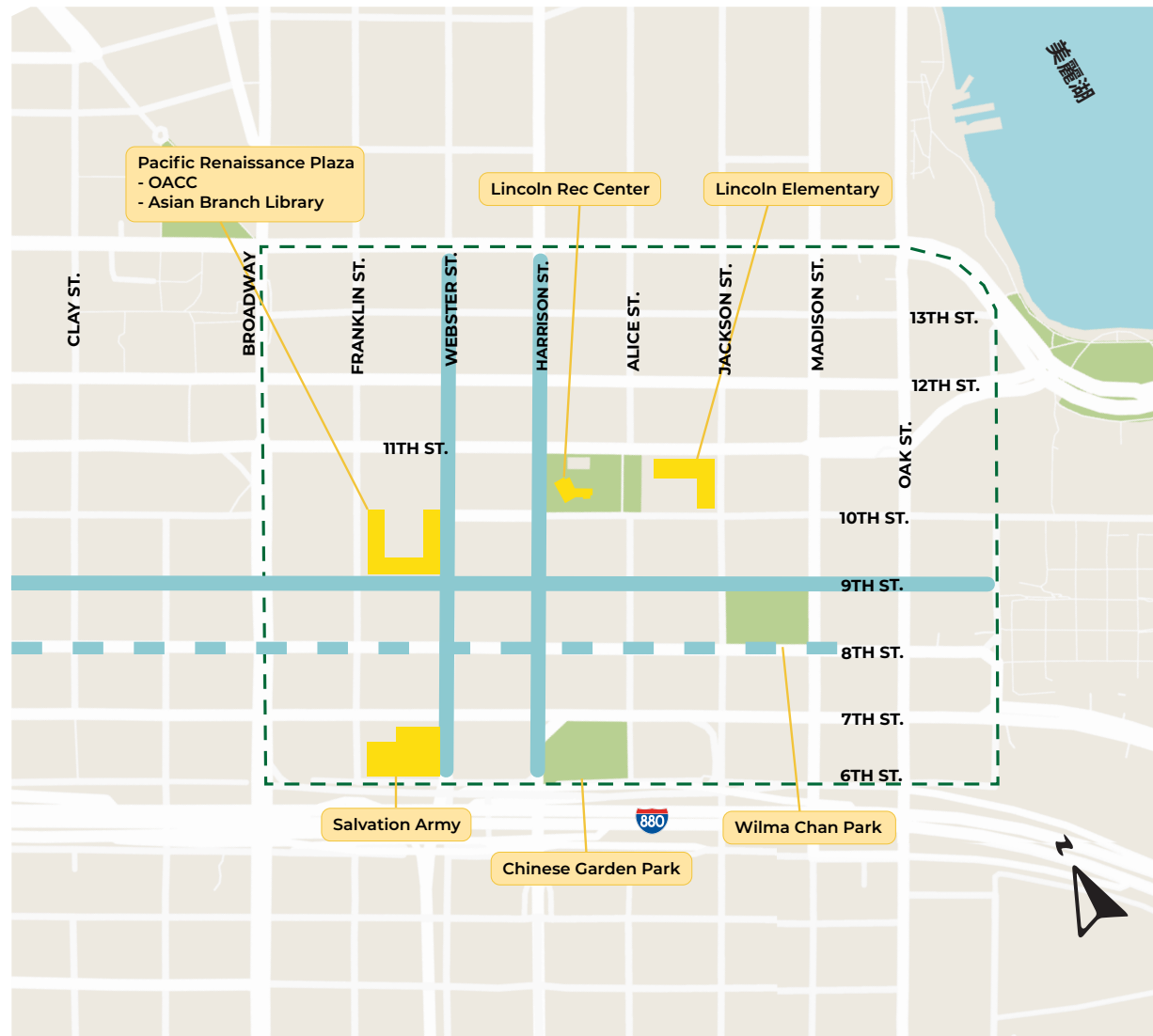
透過持續的社區參與，華埠居民針對提升安全性和無障礙性提出了具體需求，這些需求也反映在三條街道的概念設計中。本節中的設計工具包定義了用於交通安全與交通穩靜項目的各項要素。在接下來的幾年裡，屋崙（奧克蘭）市運輸部將積極爭取撥款資金機會，以推動設計並建設擬議改善項目。

社區優先考量的三條街道為：

- 第 9 街
- 韋伯斯特街
- 哈里森街

第 8 街也被列為優先項目，屋崙（奧克蘭）市運輸部已於 2022 年取得州政府資金以進行設計與施工，並將另案實施。

這些項目反映了交通運作與停車分析的成果。屋崙（奧克蘭）市運輸部也對每條街道進行了設計替代方案審查。如欲瞭解更多資訊，請參閱附錄中的交通運作分析及設計替代方案審查。



華埠完整街道計劃中擬改善街道的地圖

設計工具包

行道樹

行道樹可以美化行人空間並提供遮蔭，透過保護人行道免受高溫影響，可能有助於人行道維護。樹木可能因為落葉、樹枝掉落，以及樹根破壞人行道，帶來維護和通行上的問題。行道樹還可能有助於減緩街道上的車流速度，並在汽車和行人之間提供緩衝。

- 增加行人空間和道路之間的緩衝
- 減緩車流速度
- 美化行人行走區域



屋崙市華埠第9街的行道樹

斜角停車位

斜角停車位通常作為道路瘦身 (road diet) 的一部分，以減少車道數量。道路瘦身可以減緩車速，並減少街道上的車輛數量。斜角停車增加了總體停車位數量，並在行人和車流之間提供緩衝空間。

- 減緩車流速度
- 增加停車位
- 增加行人空間和道路之間的緩衝



屋崙市華埠林肯廣場公園前第10街的斜角停車位

行人友好的照明

行人友好的照明能提升行人安全，因為它能让夜間的穿越或人行道上的障碍物更加明顯可見。照明提升了行人友好的體驗，促進安全並增加店面能見度。行人照明也提供了絕佳機會，以將藝術元素融入照明中。

- 改善人行道的無障礙性
- 提高安全氛圍
- 使人行橫道更顯眼
- 美化行人行走區域



屋崙市老城華盛頓街的行人友好的照明

拓寬人行道

拓寬人行道能提高行人安全，因為人行道長度會變短，同時會改善無障礙性。如果減少車道的寬度或數量是人行道拓寬的一部分，這也能有效降低車速。更寬的人行道也改善了整體行人體驗，並為企業和商家創造了更多空間。

- 改善人行道的無障礙性
- 縮短行人通道的長度
- 為商家創造更多空間



在屋崙市華埠韋伯斯特街附近第11街的拓寬人行道

公車站點改善

改善公車站點可以讓公車直接在車道上停靠，減少因停車車輛產生的衝突，進而降低公車停靠延誤。如果安全島在自行車道和道路之間提供緩衝區，並在汽車和行人空間之間提供緩衝區，它們還可以提高騎自行車者的安全性。

- 改善公共交通的準點性
- 增加行人空間和道路之間的緩衝



屋崙市市中心第 20 街的公車站點

道路瘦身

道路瘦身可以透過減少車道數量或減少車道寬度來減緩道路上的速度和/或汽車數量。縮減車道數量也縮短了行人通道的長度。

- 降低車速
- 減少車道數量
- 縮短人行道長度
- 增加行人空間和道路之間的緩衝



屋崙市西街的道路瘦身示例

全向型人行橫道

全向型人行橫道可以透過縮短過馬路長度、增加人行橫道能見度和過馬路時間來提高行人安全。當全向型人行橫道包含公共藝術時，它們也可以美化行人空間，例如屋崙華埠的這個例子。

- 增加穿越馬路的時間
- 縮短人行道長度
- 使人行橫道更顯眼



屋崙市華埠韋伯斯特街與第9街的全向型人行橫道。

凸出圓弧

凸出圓弧透過縮短人行道的穿越長度並使人行道更加顯眼，從而提高行人安全。凸出圓弧還可以提高轉彎安全性，因為它們增加了轉彎半徑，從而降低了轉彎速度。

- 減緩轉彎速度
- 縮短行人通道的長度
- 使人行橫道更顯眼
- 增加行人空間和道路之間的緩衝



屋崙市華埠第10街與哈里森街的凸出圓弧

第 9 街

為了增加行人空間並提升行人通行與安全，擬議在第 9 街對從卡斯特羅街到法倫街的路段進行以下道路改善：

- 交通穩靜（即降低車速）
- 擴寬華埠商業核心區的人行道
- 在交叉路口增設彩繪或混凝土凸出圓弧
- 將哈里森街交叉路口改為全向型人行橫道
- 縮短人行橫道長度
- 在特定人行道上提供更多空間給攤販和行人
- 減少車道數量
- 在適當地點設置乘客上下車區域及商業裝卸區
- 提升華埠商業核心區外的自行車設施

這些道路改善預計能達到社區規劃目標。道路改善對街道沿線的停車、裝卸和交通運作的影響，整體上將維持或提升現況。



卡斯特羅街到法倫街



第 9 街擬議變更的渲染圖，在富蘭克林街與韋伯斯特街之間向南看

韋伯斯特街

為了增加行人空間並提升行人通行與安全，擬議在韋伯斯特街對從第 6 街到第 14 街的路段進行以下道路改善：

- 交通穩靜（即降低車速）
- 擴寬華埠商業核心區的人行道
- 將第 10 街交叉路口改為全向型人行橫道
- 縮短人行橫道長度
- 在特定人行道上提供更多空間給攤販和行人
- 減少車道數量
- 在適當地點設置乘客上下車區域及商業裝卸區
- 升級第 11 街以北的自行車設施

這些道路改善預計能達到社區規劃目標。道路改善對街道沿線的停車、裝卸和交通運作的影響，整體上將維持或提升現況。



第 6 街到第 14 街



韋伯斯特街的擬議變更渲染圖，在第 10 街與第 9 街之間向西看

哈里森街

為了增加行人空間並提升行人通行與安全，擬議在哈里森街對從第 6 街到第 14 街的路段進行以下道路改善：

- 交通穩靜（即降低車速）
- 華埠商業區斜角停車位
- 將第 9 街交叉路口改為全向型人行橫道
- 縮短人行橫道長度
- 減少車道數量
- 在適當地點設置乘客上下車區域及商業裝卸區
- 升級第 11 街以北的自行車設施

這些道路改善預計能達到社區規劃目標。道路改善對街道沿線的停車、裝卸和交通運作的影響，整體上將維持或提升現況。



第 6 街到第 14 街



哈里森街的擬議變更渲染圖，在第 8 街與第 9 街之間向東看



6

實施與資金

短期項目與方案

相比比長期願景項目的建設，短期計劃和方案可以更快實施。這些項目與方案是根據社區參與時收到的反饋擬議的。

第 8 街通道改善

2022 年，屋崙（奧克蘭）市運輸部獲得加州交通局 (CalSTA) 以及交通及城際鐵路資本計劃 (TIRCP) 的資金，用於規劃第 8 街通道改善。本項目的目標是提升通道改善與 MLK Jr. Way 之間的安全性、無障礙性與連通性。屋崙（奧克蘭）市運輸部目前正與設計顧問合作，進行完整的設計開發。項目團隊正在爭取建設經費。

第 9 街設計開發

屋崙（奧克蘭）市運輸部已獲得阿拉米達縣交通委員會 (ACTC) 的資金，進行完整的設計開發。屋崙（奧克蘭）市運輸部將委託設計顧問制定最終設計計劃，並爭取額外的建設撥款資金。

屋崙中華文化院與學校上下車區域

屋崙（奧克蘭）市運輸部人員建議在該區域實施[屋崙市安全巡邏](#)計劃，以提升學校接送的安全性。

人行道攤販許可與執法

為了維持人行道的安全與通行無阻，屋崙（奧克蘭）市運輸部將與華埠商會等當地組織合作，協助企業辦理在公共空間營業所需的市政府許可相關事宜。



目前第 8 街的人行道擺攤

願景項目

願景項目比較複雜，需要更多的協作和時間。

完整的 CCSP 道路改善預計分為四個項目階段，如右圖所示。項目階段可以根據資金狀況及相關項目進行合併或調整順序。

建議優先在華埠核心區進行改善，以實現 CCSP 中所確定的最大部分的優先事項：

第 1 階段：華埠核心大型資本項目

- 第 9 街：富蘭克林街到哈里森街
- 韋伯斯特街：第 7 街到第 11 街
- 哈里森街：第 7 街到第 11 街

第 2 階段：第 9 街西側緩衝自行車道（2B 類）

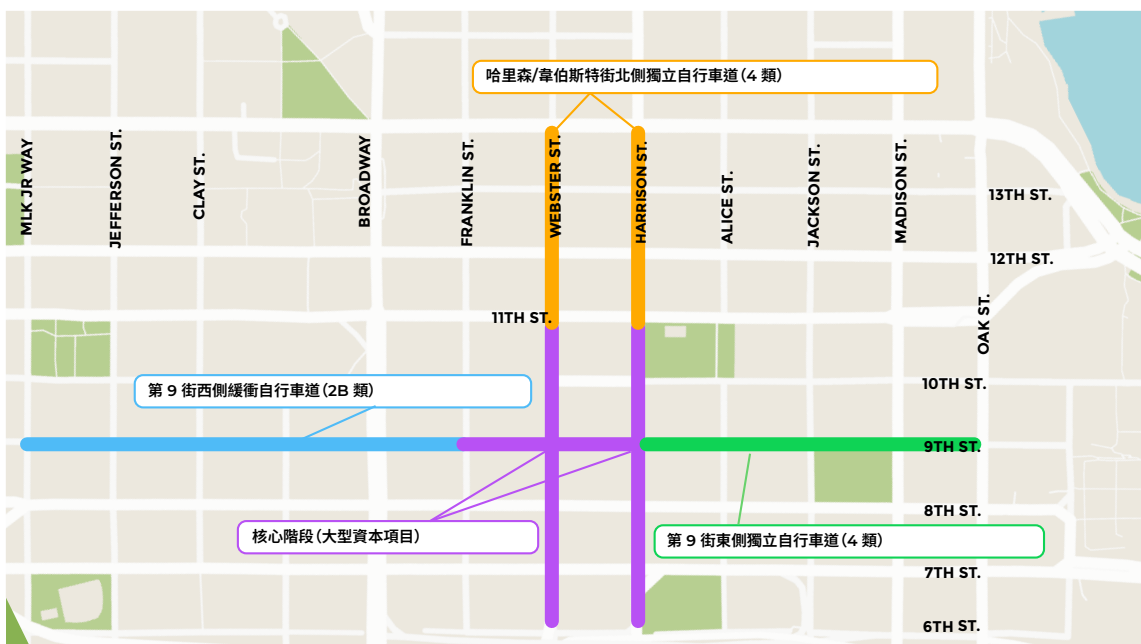
- 項目限制：金 MLK Jr. Way 到富蘭克林街
- 無障礙坡道、新設標誌或標識牌，以及道路標記

第 3 階段：第 9 街東側獨立自行車道（4 類）

- 項目限制：哈里森街到橡樹街
- 無障礙坡道、新設標誌或標識牌，以及道路標記

第 4 階段：哈里森街與韋伯斯特街北側獨立自行車道（4 類）

- 項目限制：哈里森街與韋伯斯特街，從第 11 街到第 14 街
- 無障礙坡道、新設標誌或標識牌，以及道路標記



展示華埠各項分期計劃的地圖

費用

對於本計劃中的擬議項目，設計與建造的估算費用將近兩千萬美元。

費用估算以 2025 年美元計算。由於每年的通貨膨脹，未來的估算費用預計會上升。



屋崙 (奧克蘭) 市運輸部工作人員正在重新鋪設屋崙市的一條街道

項目街道	設計費用估算	施工費用估算	項目總費用估算
第 9 街	\$3,000,000	\$6,000,000	\$9,000,000
韋伯斯特街	\$2,500,000	\$5,000,000	\$7,500,000
哈里森街	\$250,000	\$600,000	\$850,000

資金籌措策略

聯邦資金

更好地利用投資促進發展 (BUILD) 撥款，美國交通部

概述：為地面交通資本項目、規劃相關項目（如環境分析、可行性研究、施工前活動等規劃、準備、設計）提供的資金。

資金週期：每年。

州資金

主動交通計劃 (ATP)，加州交通局

概述：ATP 資助增加與促進主動交通（如步行和騎自行車）的計劃，特別著重於過去服務不足的社區。

資金週期：每兩年

經濟適用住房和永續社區(AHSC)，加州戰略成長委員會 (SGC)

概述：AHSC 提供資金支援興建可負擔住房和交通基礎設施。這可能包括永續交通基礎設施，例如新型公共交通工具、人行道、自行車道，以及其他鼓勵居民步行、騎自行車和搭乘公共交通工具的計劃。

資金週期：週期取決於可用的資金

城市綠化撥款，加州自然資源局/加州空氣資源委員會 (CARB)

概述：符合資格的城市綠化計劃將能減少溫室氣體排放，並帶來多重額外效益，包括降低空氣和水質污染，或減少天然資源與能源的消耗。預期這些項目能將現有建成環境轉變為綠地，運用自然與綠色基礎設施的方式，打造永續且充滿活力的社區。

資金週期：可用經費每年不同

轉型氣候社區 (TCC)，CARB

概述：TCC 計劃資助由社區主導的發展與基礎設施項目，為加州最弱勢的社區帶來重大的環境、健康與經濟效益。

資金週期：週期取決於可用的資金

高速公路安全改進計劃 (HSIP) 撥款，加州交通局

概述：HSIP 著重於具有全國認可事故減少係數 (CRF) 的基礎設施項目。必須根據事故經驗、潛在事故風險、事故率或其他有數據支援的方法，來識別當地 HSIP 項目。

資金週期：週期介於 1 到 2 年之間

交通安全辦公室 (OTS) 撥款計劃，OTS

概述：申請計劃應與優先計劃領域相關，例如分心駕駛或行人及自行車安全，並須提供當地車禍數據以證明有資金需求。

資金週期：每年

地區資金

潔淨空氣交通資金，灣區空氣品質管理局

概述：符合資格的項目必須減少道路機動車輛的排放，並且必須達到額外的減排效果（即超越法規、合約及其他具法律約束力義務所要求的減排要求）。項目類型可能包括：自行車項目、共乘服務、公共自行車、改善基礎設施以減少行程，以及接駁／接送公車服務。

資金週期：依會計年度，採先到先得原則，直到所有資金用完為止。

單一灣區撥款計劃，大都會交通委員會 (MTC)

概述：資金用於維持 MTC 對地區交通優先事項的承諾，同時推動灣區的土地使用與住房目標，包括道路維護、街景、自行車與行人設施改善、交通規劃，以及安全上學路徑。

資金週期：每 5 個會計年度

綜合投資計劃 (CIP)，阿拉米達縣交通委員會 (CTC)

概述：CIP 幫助進行策略性規劃及分配阿拉米達縣交通委員會負責的所有資金來源。項目必須展現對於建設及維護阿拉米達縣交通基礎設施的公共利益。自行車及/或行人基礎設施的改善包括新建設施、自行車道缺口的填補，以及安全性的提升。計劃和研究也符合資格，例如自行車與行人整體總計劃的更新。

資金週期：通常每 2 年



7

附錄

項目計劃	A1
參與備忘錄	A2
街道選擇備忘錄	A3
交通運作分析	A4
設計替代方案審查	A5