

WE OAKLAND

Bản tin hai năm một lần báo cáo tiến độ thực hiện Kế Hoạch Xe Đạp của Oakland từ Sở Giao Thông Vận Tải Thành Phố Oakland

Ấn Bản Thứ 37, Mùa Hè 2025 | Tổng Số Phát Hành 3.684 | www.oaklandca.gov/biking



Fruitvale Alive!

Nâng cao tiêu chuẩn với các làn xe đạp nổi

Để đạt được kết quả tốt nhất, đôi khi chúng ta phải gấp rút thực hiện rồi chờ đợi. Đó cũng là câu chuyện của [Dự Án Fruitvale Alive!](#). Dự án này đã hoàn thành phần lớn làn xe đạp tách biệt dài nửa dặm theo kế hoạch trên Fruitvale Ave, từ Cầu Miller Sweeney đến E 12th St. Tuy nhiên, do khó khăn trong quá trình thi công tại khu vực giao nhau với đường sắt, dự án vẫn còn một khoảng trống chưa hoàn thiện dài 300 feet giữa E 9th St và San Leandro St.



Làn xe đạp nổi tách biệt được lắp đặt ở Fruitvale Ave



Dốc lên làn xe đạp tách biệt tại Fruitvale BART

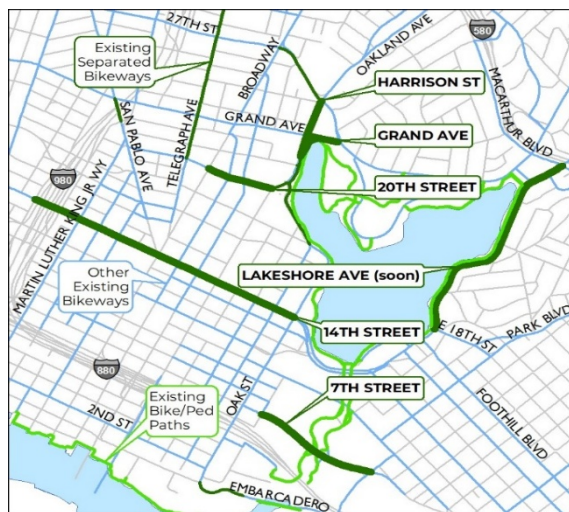
Sau đây là những hạng mục đã hoàn thành: làn xe đạp nổi ngang bằng với lề đường ở cả hai bên đường; mở rộng vỉa hè bên cạnh từ 5 feet lên 7 feet; cấm hai làn rẽ nhanh tại E 12th St; các dốc lề đường tuân thủ Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật (Americans with Disabilities Act, ADA) cùng vài phần mở rộng vỉa hè để giảm khoảng cách qua đường; cảnh quan và cây xanh; hệ thống đèn chiếu sáng vỉa hè dành cho người đi bộ; và các công trình kết nối thuận tiện đến Bay Trail. Đây là những yếu tố tạo nên một hành lang đi bộ và đi xe đạp đẳng cấp quốc tế giữa Thành Phố Alameda, khu phố Jingtowntown của Oakland, các dịch vụ,

tiện ích và phương tiện công cộng quanh Trạm Fruitvale BART.

Dòng thời gian của dự án này ít nhất phải tính từ năm 2005, khi Thành Phố hoàn tất Kế Hoạch Giao Thông Cộng Đồng Fruitvale Alive! ban đầu, được tài trợ bởi Trợ Cấp Lập Kế Hoạch Công Lý Môi Trường của Caltrans. Hoạt động tương tác với cộng đồng cho công trình hiện tại bắt đầu từ năm 2014 và nguồn vốn của Chương Trình Giao Thông Chủ Động được cấp vào năm 2016. Thiết kế cuối cùng hoàn tất vào năm 2021 và quá trình thi công bắt đầu vào năm 2023. Nhiều phần của làn đường xe đạp nổi đã được xây dựng ngay trong năm đó.

Nhân viên dự kiến các hạng mục cải tạo tại khu vực giao nhau với đường sắt sẽ hoàn tất vào mùa xuân năm 2026. Hành lang này sau đó sẽ kết nối với [East Bay Greenway](#) ở Oakland và dự án [Clement Ave/Tilden Way](#) ở Alameda. Đó là khoảnh khắc hoàn thành trọn vẹn đoạn đường cho trung tâm đi xe đạp này của Oakland – một trong những làn xe đạp đầu tiên của thành phố đã được kẻ vạch trên đoạn này của Fruitvale Ave vào năm 2000.

Dự án Fruitvale Ave chỉ là một trong nhiều dự án làn xe đạp tách biệt đang được xây dựng. Một dự án lát đường bao gồm làn xe đạp tách biệt bằng bê tông trên 7th St/E 8th St; [Dự Án An Toàn 14th Street](#) đang được triển khai khắp trung tâm thành phố; [19th St BART đến Lake Merritt Urban Greenway](#) đã thi công trên 20th St; và [Lakeside Family Streets](#) đang thi công trên Harrison St và Grand Ave. [Dự Án Lakeshore Ave](#) hiện cũng đã bước vào giai đoạn thi công.



Bản đồ các làn xe đạp tách biệt hiện tại và sắp tới xung quanh Trung Tâm Thành Phố Oakland

Dự Thảo Mạng Lưới Đường Đi Chậm – Hãy Chia Sẻ Ý Kiến của Quý Vị

Nhân viên Chương Trình Xe Đạp và Người Đi Bộ của OakDOT đã đề xuất một mạng lưới đường đi chậm phù hợp với tốc độ di chuyển bằng sức người, đồng thời khiến những con đường này trở nên thân thiện hơn để cư dân có thể sử dụng như một không gian công cộng. Đây là tầm nhìn tái định hình các tuyến xe đạp trong khu phố từ Kế Hoạch Xe Đạp 2019, dựa vào kinh nghiệm trước đó từ các tuyến đường đi chậm để ứng phó với đại dịch, với việc bổ sung các hạng mục cải tạo giảm tốc độ giao thông bằng vật liệu cố định. Cư dân có thể đóng góp ý kiến trong suốt mùa hè và tìm thêm thông tin tại www.oaklandca.gov/slowstreets.



Hình Ảnh Minh Họa Đường Đi Chậm Cố Định tại 8th St West Oakland



Hình ảnh Dự Thảo Mạng Lưới Đường Đi Chậm trên trang web

Làn Xe Đạp Tách Biệt Bằng Bê Tông trên 7th St/E 8th St – Triển Khai Sáng Tạo thông qua Lát Đường

Một dự án lát đường sắp hoàn thành trên 7th/E 8th St giữa Fallon St và 5th Ave, nhưng không chỉ dừng lại ở việc lát đường. Theo kế hoạch xe đạp năm 2019 của Thành Phố ([Let's Bike Oakland!](#) [Cùng Nhau Đạp Xe Tại Oakland]), dự án này đã nâng cấp làn xe đạp có vạch kẻ phân cách hiện tại thành làn xe đạp được làn đổ xe bảo vệ khi sử dụng kết hợp các đảo bê tông, thanh chặn bánh xe bằng bê tông và cột phân cách mềm để tách biệt làn xe đạp khỏi xe cơ giới. Đảo bê tông được đặt ở đầu và



Đảo bê tông mới và làn xe đạp được làn đổ xe bảo vệ trên 7th St

cuối các đoạn tách biệt của làn xe đạp tại các giao lộ và một số đường lái xe vào nhà thường xuyên có xe ra vào, giúp biểu thị rõ điểm kết nối với giao lộ, giảm tốc độ rẽ của xe cơ giới và ngăn tài xế đi vào làn xe đạp bằng cách thu hẹp lối vào. Giữa các đoạn đảo bê tông này, thanh chặn bánh xe và cột phân cách mềm gắn trên vạch kẻ tạo nên sự phân tách cả về vật lý lẫn thị giác giữa làn xe đạp và làn đỗ xe.

Phương pháp thiết kế lần đầu được áp dụng ở Oakland này sẽ đặt đảo bê tông ở các vị trí chủ chốt, những nơi còn lại sẽ áp dụng phương pháp phân tách bền vững nhưng vẫn dễ lắp đặt. Mặc dù việc bố



Nhân viên OakDOT thử nghiệm làn xe đạp tách biệt mới



Lối qua đường được kẻ lại giữa dãy nhà với đảo bê tông

sung các thanh chặn bánh xe bằng bê tông và các đảo bê tông tại chỗ sẽ làm tăng nhẹ chi phí thi công so với vật liệu hoàn toàn bằng nhựa, nhưng các vật liệu bền vững sẽ giúp giảm chi phí bảo trì trong suốt vòng đời của dự án. Chi phí thi công chỉ bằng khoảng một phần ba so với làn xe đạp tách biệt bằng bê tông hoàn toàn, qua đó giúp triển khai các hạng mục cải tạo thông qua dự án lát đường thay vì dự án cải tạo cơ sở hạ tầng được tài trợ thông qua trợ cấp. Mục đích là tạo ra sự cân bằng, cung cấp giải pháp phân tách làn xe đạp bền vững và hiệu quả nhất với chi phí và mức độ phức tạp cho phép kết hợp những hạng mục cải tạo này trong khi vẫn thực hiện Kế Hoạch Lát Đường 5 Năm đầy tham vọng của Thành Phố.

Làn xe đạp này được thiết lập lần đầu vào năm 2015 để làm tuyến thay thế cho người đi xe đạp trong quá trình thực hiện Dự Án Thay Thế Cầu Embarcadero (xem Ấn Bản Thứ 17, Mùa Hè 2015). Làn xe đạp trên đường này đã trở thành công trình kết nối quan trọng giữa Lake Merritt BART, Laney College, các tuyến đường mòn dọc theo Lake Merritt Channel và bờ sông qua 5th Ave. Các dự án trong tương lai sẽ xây dựng các làn xe đạp kết nối ít căng thẳng trên 5th Ave và xung quanh Lake Merritt BART.

Đường Phố An Toàn Hơn, Chuyển Đi Suôn Sẻ Hơn: Đã Có Kết Quả Dự Án Cải Tạo Đường Phố West St

OakDOT đã hoàn tất đánh giá dự án Cải Tạo Đường Phố West St và kết quả cho thấy điều kiện di chuyển an toàn và thoải mái hơn cho mọi người trên hành lang này. Hoàn thành vào năm 2022, dự án đã chuyển đổi đoạn West St giữa San Pablo Ave và 52nd St từ ba làn xe thành hai làn xe, đồng thời bổ sung làn xe đạp có vạch kẻ phân cách, giao lộ được bảo vệ dành cho người đi xe đạp, đảo an toàn cho người đi bộ và giao lộ nổi.

Đánh giá cho thấy sau khi thiết kế lại, các vụ việc chạy quá tốc độ đã giảm mạnh. Tại một vị trí trên hành lang, trước dự án có 32% người lái xe vượt quá tốc độ giới hạn 30 dặm/giờ — con số này hiện đã giảm xuống còn 6%, tốc độ trung bình trước đây vốn trên mức giới hạn thì giờ đây cũng đã giảm xuống dưới mức giới hạn trên toàn bộ hành lang. Số người lái xe chạy trên 40 dặm/giờ đã giảm 80%. Một biện pháp được dự án sử dụng để giảm tốc độ là gờ đệm giảm tốc, tương tự gờ giảm tốc nhưng có hai khe hở cho bánh xe của xe ưu tiên. Công tác đánh giá đã nghiên cứu cách sử dụng gờ đệm và cho thấy người lái xe cơ giới hầu hết không đi chệch khỏi làn đường quy định để lợi dụng khe hở dành cho xe ưu tiên. Kết quả cho thấy lưu lượng xe cũng giảm, nhưng chưa rõ nguyên nhân là do dự án hay do ảnh hưởng của đại dịch.



Một người đi xe đạp sử dụng giao lộ được bảo vệ tại 27th St và West St

Ý kiến phản hồi nhận được từ cư dân nhìn chung tích cực. Cư dân cảm thấy an toàn hơn khi đi bộ, đi xe đạp và băng qua đường, họ đánh giá cao tình trạng giao thông chậm hơn trong khu phố của họ.

Để đọc báo cáo đánh giá đầy đủ, vui lòng truy cập: www.oaklandca.gov/Government/Oakland-Improvement-Projects/West-Street-Road-Diet-Project.

59th St Closure, Redux

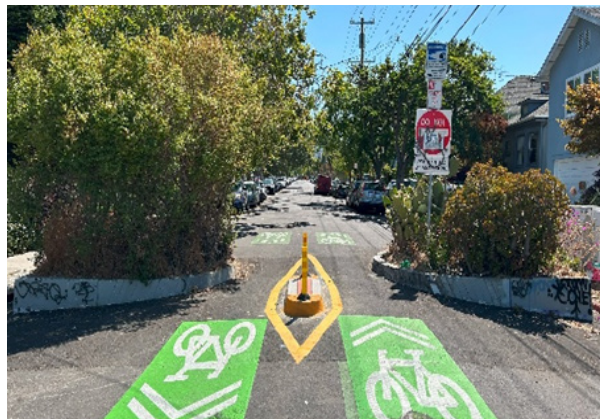
Vào năm ngoái, 59th Street được lát đường cùng một cụm tuyến xe đạp trong khu phố quanh Rockridge BART (xem Ấn Bản Thứ 36, Mùa Đông 2025). Dự án bao gồm các hạng mục cải tạo tiêu chuẩn cho tuyến xe đạp trong khu phố (như gờ giảm tốc, điều chỉnh biển báo dừng và vạch kẻ đường mới), tuy nhiên cần phải tiếp tục thực hiện công việc ở điểm cấm đường hiện tại trên 59th St tại Shattuck Ave. Dự án thay thế ‘ghim kẹp’ kim loại cũ



Rào chắn kiểu "ghim kẹp" cũ



Lần thi công gỡ ghim kẹp đầu tiên



Công trình phân tách xe đạp được thiết kế lại với đảo và vạch kẻ

vốn nhằm mục đích ngăn xe ô tô cá nhân vào điểm cấm đường. ‘Ghim kẹp’ đã bị cong, hỏng và không còn sử dụng được nữa, vì thế Thành Phố đã chọn phương án thay bằng đảo bê tông, loại vật liệu mà các đội ngũ có thể dễ dàng bảo trì và đánh dấu để dễ nhìn thấy hơn. Tuy nhiên, đảo được thay thế ở lần đầu tiên quá nhỏ, tài xế có thể chạy qua và làm hỏng đảo. Đảo được thiết kế lại để có kích thước to và dễ nhìn hơn cho người lái xe và người đi xe đạp. Khu vực đường tắt dành cho xe đạp giữa hai đảo cấm đường được lát đường mới, kẻ vạch rõ ràng và cây bụi bên cạnh được cắt tỉa để thông đường cho người đi xe đạp.

Dỡ Bỏ Đường Ray Xe Lửa Cũ, Chỉnh Lại Làn Xe Đạp Trên Peralta St



Trước: làn xe đạp ở Peralta St được sắp xếp kiểu "quanh co" băng qua đường ray xe lửa



Sau: Dỡ bỏ đường ray xe lửa và làm thẳng làn xe đạp

Một dự án lát đường đã dỡ bỏ các đường ray bị bỏ hoang từ lâu trên Poplar St, qua đó thiết kế lại dù chỉ một chút nhưng rất đáng hoan nghênh tại giao lộ của Poplar St và Peralta St. Trước đây,

các làn xe đạp ở Peralta St đi quanh co qua giao lộ này, đánh dấu con đường mà người đi xe đạp cần đi để băng qua đường ray theo một góc gần vuông. Vì đường ray đã được dỡ bỏ và thay thế bằng mặt đường nhựa phẳng, nên đường quanh co không còn cần thiết và các làn xe đạp được kẻ lại thẳng qua giao lộ. Người đi xe đạp gặp nhiều khó khăn khi băng qua đường ray xe lửa vì lốp xe đạp có thể bị vướng vào các rãnh của đường ray. Cách tốt nhất là băng qua theo hướng vuông góc với đường ray. Tuy nhiên, khi đường ray không vuông góc với đường phố, người đi xe đạp cần phải đi quanh co để băng qua đường ray an toàn. Bản thiết kế tốt

có thể giúp việc này trực quan hơn bằng cách tạo không gian cho các đường quanh co và đánh dấu đường đi của người đi xe đạp. Hơn nữa, nhờ nguồn tài trợ của Dự Luật U, Poplar St nằm trong danh sách ngày càng dài các đường ray xe lửa bị bỏ hoang được dỡ bỏ hoàn toàn bằng các dự án lát đường.

Khoản Tài Trợ dành cho Bốn Dự Án

Nhóm Chiến Lược Tài Trợ của OakDOT đã và đang tích cực nộp đơn xin tài trợ cho các chương trình tài trợ nhằm hỗ trợ thực hiện nhiều dự án khác nhau của sở. Sở đã được cấp tài trợ cho bốn dự án đường phố hoàn chỉnh với trọng tâm là xe đạp vào Mùa Xuân năm 2025:

- Hơn 10 triệu USD cho [Dự Án Đường Tiếp Cận từ Laurel đến Mills, Công Viên Maxwell và Seminary \(Laurel Access to Mills, Maxwell Park, and Seminary, LAMMPS\) Giai Đoạn 2 và 3](#) (Nguồn vốn thi công từ Ủy Ban Giao Thông Đô Thị [MTC])
- 2 triệu USD cho [Dự Án Lát Đường Hoàn Chỉnh Martin Luther King Jr. Way](#) (Nguồn vốn xây dựng từ Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda)
- 497.000 USD cho dự án [Giảm Tốc Độ Trên Đường Phố East Oakland](#) (Nguồn vốn xây dựng từ Địa Hạt Không Khí Vùng Vịnh)
- 300.000 USD cho Công Trình Kết Nối Fruitvale (38th Ave) (Nguồn vốn thiết kế từ MTC)



Lộ Trình LAMMPS Giai Đoạn 1 sẽ được mở rộng sang Giai Đoạn 2 và 3

LAMMPS Giai Đoạn 2 và 3 hiện đang trong giai đoạn thiết kế (được tài trợ hoàn toàn) và sẽ xây dựng một tuyến đường đạp xe và đi bộ mới, ưu tiên tín hiệu giao thông công cộng và một loạt hạng mục cải tạo khả năng kết nối dành cho người đi bộ trên MacArthur Blvd và Seminary Ave ở Central East Oakland. Cho đến nay, OakDOT đã được cấp hơn 18 triệu USD để thi công dự án mang tính chuyển mình này. Dự án này sẽ kết nối với phân đoạn đã hoàn thành trong Giai Đoạn 1 tại MacArthur Blvd ở giữa Richards Rd và High St.

Dự Án Lát Đường Hoàn Chính MLK Jr Way sẽ lắp đặt các làn xe đạp tách biệt trên đoạn MLK Jr Way giữa 52nd Street và Biên Giới Berkeley, cũng như các hạng mục cải tạo dành cho người đi bộ và đèn tín hiệu nhấp nháy tại bốn giao lộ.

Khoản tài trợ cho dự án Giảm Tốc Độ Trên Đường Phố East Oakland bổ sung 17,3 triệu USD từ ngân sách Chương Trình Giao Thông Chủ Động của tiểu bang từ năm 2021 và đang triển khai các tuyến xe đạp trong khu phố ở Deep East Oakland.

Dự Án Công Trình Kết Nối Fruitvale sẽ tiến hành tiếp cận cộng đồng và thiết kế các hạng mục cải tạo an toàn cho người đi xe đạp, đi bộ và sử dụng phương tiện công cộng trên đoạn 38th Ave giữa E 12th St và MacArthur Blvd, bao gồm việc cải thiện đoạn 38th Ave phía bắc Nevil St thành Tuyến Xe Đạp Trong Khu Phố.

Ngoài các nhà tài trợ được nêu trên, những chương trình này còn nhận được tài trợ từ các nguồn địa phương và khu vực, bao gồm thuế bán hàng vận tải toàn Quận (Dự Luật BB), phí đăng ký xe, quỹ nhà ở giá phải chăng của Tiểu Bang, v.v. OakDOT cũng tận dụng nguồn quỹ trái phiếu theo Dự Luật KK/U của Thành Phố cho các dự án lát đường.

Làn Xe Đạp trên San Leandro St

Được tài trợ một phần bởi trợ cấp từ Chương Trình Nhà Ở Giá Phải Chăng và Cộng Đồng Bền Vững (Affordable Housing and Sustainable Communities, AHSC), San Leandro St đã được lát đường và kẻ lại với làn xe đạp từ 69th Ave đến 75th Ave, ngay phía trước Trạm Coliseum BART. Một số phần của làn đường có vạch kẻ phân cách và dự án bao gồm nhiều đặc điểm thường thấy trên các dự án làn xe đạp ở Oakland: vạch kẻ đường màu xanh lá cây sáng tại các khu vực xung đột, phát hiện xe đạp tại tín hiệu giao thông, [ô rẽ hai giai đoạn](#) tại 69th Ave và [ô xe đạp](#) tại 75th Ave. Hai đặc điểm cuối cùng vừa nêu trên sẽ giúp mọi người điều hướng đến và đi từ các con đường kết nối nằm ngoài đường phố dọc theo phía bắc của San Leandro St, một phần của East Bay Greenway đang được xây dựng thành các phần riêng biệt. Đường Greenway sau đó sẽ chạy liên tục dọc theo San Leandro St từ 54th Ave đến 105th Ave.



Làn xe đạp có vạch kẻ phân cách trên San Leandro St gần Coliseum BART

Vấn Tắc về Xe Đạp

Sửa Xe Đạp tại Thư Viện Công Cộng Oakland



Các thợ máy làm việc với các học sinh tại sự kiện Sửa Xe Đạp

Nửa đầu năm 2025 đã chứng kiến những thành quả ấn tượng với chương trình Sửa Xe Đạp hợp tác với Thư Viện Công Cộng Oakland. Bốn mươi lăm sự kiện Sửa Xe Đạp đã được tổ chức tại các chi nhánh Thư Viện ở 81st Ave và MLK, bao gồm một sự kiện giáo dục kỹ năng đạp xe nhân dịp Lễ Kỷ Niệm Ngày của Cha Baba và Tôi. Tổng cộng 398 chiếc xe đạp đã được sửa chữa và 71 chiếc xe đạp đã được trao tặng. Thư Viện Xe Đạp đã được sử dụng để tiếp cận cộng đồng với Đội Ngũ Tương Tác của East Oakland, cung cấp phòng chờ thư viện với sách, nguồn hỗ trợ cộng đồng và các hoạt động theo chương trình.



Nhân viên Thư Viện Công Cộng Oakland với xe kéo sách

Chương trình Sửa xe đạp cũng hợp tác với Bike East Bay để tổ chức Lớp Học Đạp Xe Đô Thị sử dụng xe đạp chở hàng của thư viện, đào tạo thêm chín nhân viên về cách đạp xe đạp chở hàng của thư viện với xe kéo sách. Một xe kéo sách thư viện cho xe đạp mới cũng đã được thiết kế và xây dựng, đã được đưa vào sử dụng trên các đường phố Oakland vào ngày 30 tháng 6.

Lập Bản Đồ Oakland

Kiểm tra trạng thái của mạng lưới làn xe đạp, bãi đỗ xe đạp, biển báo xe đạp và các dự án xe đạp trên Bản Đồ Cơ Sở Vật Chất cho Xe Đạp tại oaklandca.gov/bikemap. Bản đồ này được cập nhật hai lần mỗi năm (tháng 1 và tháng 7).

Bổ Sung Giờ Phục Vụ trên Tàu Thủy Chở Khách Oakland-Alameda

Với việc bổ sung giờ phục vụ vào Thứ Ba, tàu thủy chở khách Woodstock được yêu thích giữa Quảng Trường Jack London và Công Viên Bohol Immigration ở phía tây Alameda hiện đang hoạt động sáu ngày một tuần, với nhiều chuyến đi hơn và thời gian phục vụ kéo dài hơn mỗi ngày. Xem trang web để biết lịch trình và thông tin mới:

www.watershuttle.org.



Tàu Thủy Chở Khách Woodstock

Bổ Sung Giá Để Xe Đạp tại Oakland Tech



Giá để xe đạp mới tại Trường Trung Học Kỹ Thuật Oakland

Vào tháng 2, 12 giá để xe đạp mới do Thành Phố sở hữu đã được lắp đặt tại khuôn viên Trường Trung Học Kỹ Thuật Oakland để cung cấp chỗ đỗ xe an toàn và dễ tiếp cận cho học sinh đi xe đạp đến trường. Thành Phố Oakland đã hợp tác với Khu Học Chánh Thống Nhất Oakland để lắp đặt bãi đỗ xe đạp do Thành Phố sở hữu trên khuôn viên của OUSD, kết quả là 131 giá để xe đã được lắp đặt, cung cấp 322 chỗ đỗ xe đạp kể từ năm 2012. Kết quả này có được là nhờ các học sinh trung học phổ thông đã vận động nhân viên OUSD và OakDOT thực hiện.

Dịch Vụ Dùng Chung Xe Đạp BayWheels Đang Mở Rộng

Quý vị có thấy một trạm BayWheels mới trong khu phố của mình không? Quý vị có tò mò muốn dùng thử dịch vụ dùng chung xe đạp điện không? Thành Phố Oakland đang tặng mã thành viên hàng tháng miễn phí cho người dùng mới của BayWheels. Chỉ cần điền vào biểu mẫu tại tinyurl.com/OaklandBayWheels, quý vị sẽ nhận được email có mã thành viên miễn phí một tháng cùng với 15 USD tín dụng trong ứng dụng.

Việc mở rộng BayWheels đang được tiến hành thuận lợi, với các trạm mới được đưa vào hoạt động tại Công Viên Raimondi, Brooklyn Basin và Mandela Parkway tại Grand Ave. Bốn trạm - Công Viên Willow, 26th St và Broadway, 40th St và Webster St, Kaiser Permanente (Lower Piedmont) - đã được triển khai vào tháng 6 năm 2025. Mười bốn trạm nữa sẽ được lắp đặt và triển khai trước khi mùa hè kết thúc. Để xem tất cả các trạm mới sắp có mặt tại Thành Phố, vui lòng truy cập tinyurl.com/BayWheelsNewStations.

Tổng Kết Tháng Xe Đạp

Ngày Đạp Xe Đi Muôn Nơi năm 2025

Ngày Đạp Xe Đi Làm/Đạp Xe Đi Muôn Nơi không ngừng phát triển mạnh mẽ sau thời gian ẩm đạm vì đại dịch. Các nhóm đạp xe với sự tham gia của các thành viên hội đồng và nhà lãnh đạo cộng đồng đã bắt đầu tại sáu địa điểm khác nhau trên khắp Oakland và tập trung tại Frank H. Ogawa Plaza. Những người ủng hộ xe đạp lâu năm, người tham gia lần đầu và cư dân Oakland đã cùng nhau tụ họp trên các bậc thềm của Tòa Thị Chính để lắng nghe sự ủng hộ đối với hạ tầng xe đạp mới và những tuyên bố chúc mừng từ các lãnh đạo và viên chức đặc cử. Cà phê và đồ ăn nhẹ do Caffè Teatro cung cấp đã góp phần làm trọn vẹn buổi sáng đầy không khí lễ hội.

Ngày hội kết thúc với Giờ Vui Vẻ của Ngày Đạp Xe Đi Muôn Nơi của Old Oakland, nơi ban tổ chức đã cấm đường ở hai dãy phố trên Washington Street để không cho xe cộ không lưu thông. Những người tham gia đã được trải nghiệm sự kết hợp giữa giáo dục ([bản đồ xe đạp](#), [tiếp cận cộng đồng](#), [vận động bảo vệ đường mòn](#)) và vui chơi (âm nhạc, buổi biểu diễn của nghệ sĩ nam giới nữ, đồ uống). Xin chân thành cảm ơn Walk Oakland Bike Oakland (WOBO) và Bike East Bay đã tổ chức bữa tiệc và OakDOT đã hỗ trợ tài chính.



*Các viên chức đặc cử và các nhà lãnh đạo cộng đồng tổ chức Ngày Đạp Xe Đi Muôn Nơi tại Tòa Thị Chính.
Nguồn: Pamela Palma*

BPAC tại Juneteenth



Ủy Viên BPAC tại Juneteenth

Ủy Viên Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Người Đi Bộ (Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission, BPAC) David Ralston và Ủy Viên Danh Dự Phoenix Mangrum đã trao đổi với các thành viên cộng đồng về BPAC và các nguồn hỗ trợ dành cho xe đạp tại Lễ Hội West Oakland Juneteenth Celebration and Street hàng năm của B.H. Brilliant Minds lần thứ 18, một sự kiện mở cửa miễn phí dành cho gia đình và cộng đồng.

Ủy Viên Danh Dự Mangrum cũng đã phân phối xe đạp cho trẻ em trong một chương trình quay thưởng miễn phí thay mặt cho nhóm cộng đồng giáo dục xe đạp Cycles of Change.

Chào Mừng các Ủy Viên Mới của BPAC là Kirsten Flagg và Alex Perry

Ủy Ban Cố Vấn Người Đi Xe Đạp và Người Đi Bộ (BPAC) Oakland rất vui mừng được chào đón hai Ủy Viên mới trong năm 2025: Kirsten Flagg và Alex Perry!

Kirsten Flagg, cư dân East Oakland từ năm 2011, mang kinh nghiệm của mình với tư cách là một người mẹ, người đi xe đạp và nhà cung cấp dịch vụ chăm sóc sức khỏe đến với BPAC. Với đam mê xây dựng khả năng tiếp cận công bằng trên các tuyến đường thân thiện với xe đạp và người đi bộ, Kirsten đi làm bằng xe đạp đến phòng khám cộng đồng và thích chạy bộ quanh khu phố hoặc làm vườn cùng gia đình. Cô sống cùng chồng, con, mẹ ruột, một chú chó và bảy chú gà, cô cam kết đóng góp cho cộng đồng sôi động, đa dạng của Oakland.



Ủy Viên Kirsten Flagg



Ủy Viên Alex Perry

Alex Perry, cư dân West Oakland, quê gốc Alabama, có kinh nghiệm sâu rộng trong lĩnh vực tổ chức lao động và giao thông công cộng. Sau khi trở thành người khuyết tật vào năm 2023, Alex chuyển trọng tâm sang hoạt động vận động, đặt mục tiêu biến Oakland trở thành thành phố thân thiện với xe đạp và người đi bộ nhất cả nước. Anh đặc biệt quan tâm đến việc thu hẹp khoảng cách giữa các nhà tổ chức và nhà hoạch định chính sách cơ sở. Trong thời gian rảnh, Alex thích tham gia hoạt động tình nguyện tại các hợp tác xã xe đạp, sửa chữa thiết bị điện tử cổ và chơi với những chú mèo của anh.

Kirsten và Alex mang đến những góc nhìn mới, niềm đam mê và sự tận tâm cho sứ mệnh của BPAC. Xin chào mừng gia nhập!