

WE OAKLAND

Bản tin hai năm một lần báo cáo tiến độ thực hiện Kế hoạch Xe đạp của Oakland từ Thành phố Oakland, Sở Giao thông Vận tải

Phiên bản lần thứ 38, mùa đông 2026 | Phát hành 3.778 |
www.oaklandca.gov/biking



Go Go Greenway

Vào tháng 11 năm 2025, OakDOT đã hoàn thành một tuyến đường kéo dài [East Bay Greenway](#) dọc theo San Leandro St từ Seminary Ave đến 69th Ave. Dự án cũng bao gồm các làn đường dành cho xe đạp kéo dài từ Đại lộ 69 đến Đại lộ 75, đã hoàn thành vào đầu năm 2025. Những làn đường dành cho xe đạp này kết nối với con đường từ Đại lộ 75 đến Đại lộ 85 được xây dựng vào năm 2015. Được tài trợ bởi chương trình Nhà ở Giá cả phải chăng & Cộng đồng Bền vững (AHSC) và Cục Giao thông Liên bang, dự án hiện tại còn bao gồm hệ thống chiếu sáng cho người đi bộ, cải thiện giao thông, cảnh quan, biển chỉ dẫn xe đạp và ba năm hội thảo giáo dục xe đạp dành cho cư dân nhà ở giá rẻ tại Coliseum Place. Chương trình AHSC của bang tài trợ nhà ở giá rẻ kết hợp với các cải tiến giao thông công cộng và giao thông tích cực. Dự án này được kết nối với hai khu phát triển nhà ở giá rẻ mới bao gồm 168 căn nhà.

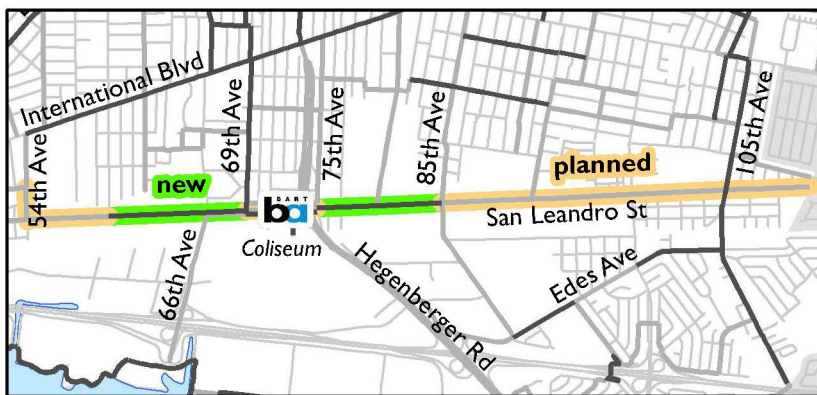
Với sự hợp tác của OakDOT, Ủy ban Giao thông Quận Alameda tiếp tục thiết kế và tìm kiếm kinh phí cho phần còn lại của East Bay Greenway. Khi hoàn thành, một con đường mòn ngoài đường sẽ chạy song song với San Leandro St từ Đại lộ 54 đến biên giới thành phố San Leandro, bao gồm ngay trước ga Coliseum BART. Nhiều loại đường dành cho xe đạp sẽ tiếp tục đi về phía nam đến Hayward, và theo hướng bắc, các tuyến đường xe đạp trong khu dân cư và làn đường riêng biệt sẽ hoàn thiện tuyến đường đến trung tâm thành phố. Dự án có ý nghĩa khu vực này đặc biệt quan trọng ở Đông Oakland, nơi có rất ít đường dành cho mọi lứa tuổi và khả năng, và việc di chuyển không bằng phương tiện đến các ga BART rất khó khăn.



Phía trên: Nhân viên hàng xóm của Thành phố Oakland trong chuyến đi bộ cộng đồng dọc theo tuyến đầu tiên đoạn đường East Bay Greenway đã xây dựng



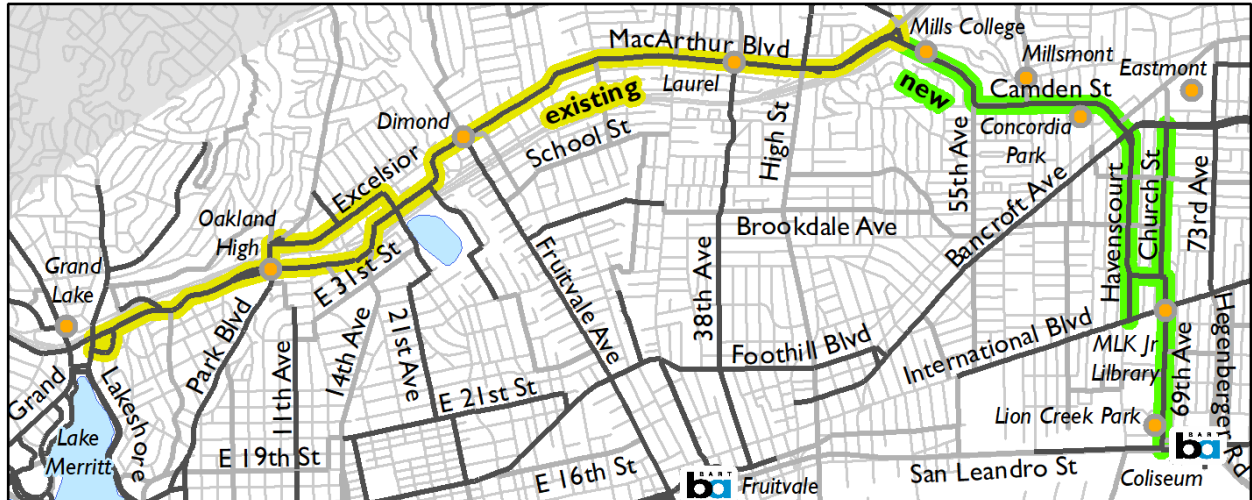
Phía trên: Một người đi bộ đi bộ dọc theo con đường mới phần của East Bay Greenway



Bản đồ các đoạn xây dựng (màu xanh lá) của East Bay Greenway giữa các đoạn dự kiến (màu vàng) ở East Oakland

Tìm Đường (tìm)

Biển chỉ dẫn đường củng cố và cải thiện khả năng sử dụng của các tuyến đường dành cho xe đạp được chỉ định, đặc biệt hữu ích cho những người mới bắt đầu đạp xe tại The Town. Nhóm Chương trình Xe đạp & Đi bộ thiết kế biển báo cho các hành lang được nhân viên nội bộ chế tạo và lắp đặt (và một số dự án cảnh quan đường phố).



Bản đồ tuyến đường xe đạp mở rộng có biển báo từ Mills College đến Coliseum BART



Biển báo tuyến đường xe đạp mới được đặt

Trong sáu tháng qua, 57 biển báo đã được lắp đặt cho ba dự án, bao gồm cả dự án East Bay Greenway. Bộ phận Bảo trì Giao thông của OakDOT đã chế tạo và lắp đặt 29 bộ biển chỉ dẫn đường dọc theo MacArthur Blvd, Camden, St, Havenscourt Blvd, Church St và 69th Ave, kết nối một hành lang có biển báo hiện có với Coliseum BART và tạo thành một tuyến đường xe đạp liên tục dài gần bảy dặm bắt đầu từ Lake Merritt.

Bộ phận Bảo trì Giao thông cũng hoàn thành hành lang biển báo xe đạp trên đường Piedmont Ave, Linda Ave và Ramona Ave, góp phần nâng cao giá trị cho các cải tiến xe đạp được chia sẻ trong [bản tin mùa đông 2025](#), đồng thời giúp người đi xe đạp tìm đường đến các điểm đến như Nghĩa trang Mountain View, Thư viện Piedmont Ave và Bệnh viện Kaiser.

Khởi công Lakeshore và tưởng nhớ Maia

Các thành viên gia đình, những người ủng hộ an toàn giao thông, cùng các quan chức và nhân viên thành phố đã cùng nhau tham dự sự kiện tưởng niệm cô bé bốn tuổi Maia Correia vào tháng 7 năm 2025, người đã qua đời thương tâm vì chấn thương do tai nạn khi cô và cha đang đạp xe trên đại lộ Lakeshore. Một buổi lễ khởi công đã được tổ chức để bắt đầu xây dựng một tuyến đường xe đạp hai chiều tách biệt trên đại lộ Lakeshore từ E 18th St đến El Embarcadero, tạo khoảng cách giữa giao thông cơ giới và người đi xe đạp đồng thời giảm nguy cơ bị "mở cửa" khi đỗ xe. Đường dành cho xe đạp, dành riêng cho Maia Correia, sẽ giảm xung đột với tài xế trên đường phố và với người đi bộ trong công viên dọc theo đoạn đường rất được ưa chuộng bên hồ Merritt. Dự án cũng bao gồm giảm khoảng cách băng qua Lakeshore Ave, các đảo lên tàu để thuận tiện cho xe buýt, và dải phân cách bê tông để ngăn chặn việc vượt qua trái phép và chạy quá tốc độ ở giữa đường. Dự kiến xây dựng sẽ hoàn thành trong nửa cuối năm 2026. [Truy cập trang web dự án](#) để biết thêm thông tin.



Các quan chức thành phố tại lễ khởi công đường xe đạp Maia Correia Lakeshore Ave

Best in Bikes!

Như quả cherry trên một chiếc bánh nhiều lớp, [Fruitvale Alive! Dự án](#) đã giành giải Dự án Xe đạp Xuất sắc nhất năm 2025 của Bike East Bay. Bike East Bay nhấn mạnh rằng dự án này là tuyến đường dành cho xe đạp bằng vỉa hè đầu tiên ở Oakland và là tuyến đường xe đạp lớn đầu tiên tách biệt ở phía đông hồ Merritt. Xin gửi lời khen ngợi đến đội ngũ OakDOT và OPW đã nhận giải thưởng tại sự kiện thường niên [Biketopia](#) được tổ chức vào ngày 17 tháng 9 tại Công viên Bảo tồn. Đọc thêm về dự án trong [bản tin mùa hè 2025](#).



Nhân viên OakDOT nhận Giải Dự án Xuất sắc nhất 2025 của Bike East Bay / ảnh: Olivia Smartt

Các tuyến đường an toàn đến Trường Tiểu học Lincoln

Vào tháng 10, OakDOT đã trải nhựa lại và bổ sung các cải tiến an toàn giao thông trên đường 10th St giữa Madison St và Webster St. Dự án được triển khai phối hợp với các Chương trình Lát đường và Cải thiện Vốn của OakDOT, cũng như Chương trình Tuyến đường An toàn đến Trường của Alameda CTC, nhằm xác định các cải tiến an toàn giao thông cho học sinh đi bộ và đạp xe đến trường. Ngoài việc trải đường, dự án còn bao gồm một số biện pháp thu hẹp và làm dịu giao thông trên đường 10th, bao gồm mở rộng lề đường rộng rãi và các đảo an toàn cho người đi bộ tại đường 10th và Harrison St, khu vực bốc dỡ bảo vệ đảo trước trường Lincoln Elementary, một giao lộ được bảo vệ tại 10th St và Jackson St, và mở rộng đường xe đạp hướng tây từ 10th St đến Jackson St với làn xe đạp đầu tiên của thành phố được bảo vệ bằng góc đổ xe.



*Bên trái: Một người đi bộ
thông qua một công ty bảo vệ
giao lộ tại đường 10th St
và Jackson St*

*Bên phải: Một người đi xe đạp đang đi
trong
đường 10th St mới được mở rộng
làn đường xe đạp được bảo vệ*



Bài viết gần đây

Vào mùa thu năm 2025, OakDOT đã lắp đặt các cột dán bề mặt giá rẻ ở nhiều vị trí để xử lý việc các tài xế vượt hoặc đỗ xe trái phép trong làn đường xe đạp, cắt vào làn xe đạp và vạch qua đường để rẽ nhanh, và sử dụng làn đường xe đạp để tránh các phương tiện đang chờ đèn đỏ. Các cột cọc được thêm vào để tách biệt làn xe đạp ven lề hiện có với giao thông xe cộ trên MacArthur Blvd giữa Công viên Laurel và Maxwell, 3rd St/Mandela Pkwy dưới I-880, Market St hướng bắc giữa 18th St và 19th St, và 17th St giữa San Pablo Ave và Telegraph Ave. Các làn đường xe đạp mới tách biệt được lắp đặt để kết nối tuyến đường xe đạp khu phố 63rd St bằng qua đại lộ San Pablo tại một ngã tư lệch hướng. Giao lộ của Mandela Parkway hướng bắc tại đường Peralta đã được cải tạo để giảm lưu lượng xe rẽ phải tại điểm qua đường dành cho người đi xe đạp và đi bộ này. Những địa điểm này là một phần của hợp đồng xây dựng toàn thành phố sẽ hoàn thành công việc tại nhiều địa điểm hơn trong năm 2026. Cuối cùng, các cải tiến tương tự cũng được lắp đặt bởi Bộ phận Bảo trì Giao thông của OakDOT trên đại lộ 5th hướng nam gần Embarcadero tại giao cắt Đường sắt Union Pacific. Nhân viên OakDOT nhanh chóng chuyển sang bảo trì vạch kẻ đã được lên lịch trước đó với đường sắt.



Các cột gắn mặt đất bên cạnh làn đường xe đạp trên Mandela Pkwy



Một người đi xe đạp đi trên làn đường xe đạp có các cột mới trên 3rd St/Mandela Pkwy dưới I-880



Các bài đăng mới được thêm gần đây trên đại lộ 5th hướng nam gần đại lộ Embarcadero

Thắng lợi từ tài trợ

Từ tháng 7 đến tháng 12 năm 2025, OakDOT nhận được 15,2 triệu đô la tài trợ cho các dự án nhằm nâng cao an toàn cho người đi xe đạp và người đi bộ. Oakland đã nhận được khoản tài trợ 35,9 triệu đô la cho Vòng 9 Nhà ở Giá cả phải chăng và Cộng đồng Bền vững (AHSC), cung cấp 14,6 triệu đô la kinh phí giao thông cho ba dự án của OakDOT: [Cải thiện cảnh quan đường phố Broadway](#), [Cải thiện cảnh quan đường phố MLK Jr. Way](#) và [Dự án Kết nối 7th St.](#) Các dự án này sẽ bổ sung hơn hai dặm làn đường dành cho xe đạp tách biệt và hơn bốn dặm vỉa hè, vạch qua đường và đường dốc lề hè mới hoặc đã được sửa chữa. Bên cạnh việc cải thiện cho người đi xe đạp và đi bộ, các dự án này sẽ bổ sung hơn một dặm làn xe buýt, ưu tiên tín hiệu công cộng và các cải tiến khác mang lại lợi ích cho hơn 15 tuyến AC Transit.



Hình ảnh dự án của đường 7th St gần Filbert St với làn đường dành cho xe đạp được bảo vệ

Chương trình Cho vay Xe đạp Điện [của OakDOT](#) đã nhận thêm 800.000 đô la để bổ sung khoản tài trợ 1 triệu đô la hiện có từ Chương trình Phiếu Tùy chọn Di chuyển Sạch của California. (Xem bài viết về Chương trình Cho vay Xe đạp Điện trong ấn bản này ở trang 6.) [Chương trình Đổ xe đạp CityRacks](#) đã nhận được 75.000 đô la tiền theo Điều 3 của Đạo luật Phát triển Giao thông từ Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC) để tài trợ cho việc lắp đặt và bảo trì liên tục các giá để xe đạp. Cuối cùng, OakDOT nhận được 250.000 đô la kinh phí Hỗ trợ Kỹ thuật MTC cho việc lập kế hoạch và thiết kế ý tưởng dự án đóng khe hở đường mòn Doolittle Drive Bay. Xem các số báo [mùa đông 2024](#) và [mùa hè 2023](#) của bản tin để biết các bài viết trước đây về Doolittle Drive.



Bản đồ Đường mòn Bay ở East Oakland và khe hở trên đường Doolittle Drive đến Alameda

Triển khai Slow Streets

Chương trình Xe đạp & Người đi bộ của OakDOT đã chia sẻ cho công chúng xem xét một mạng lưới đường phố chậm dành cho việc di chuyển với tốc độ do con người vận hành, đồng thời làm cho các con đường này trở nên thân thiện hơn với cư dân sử dụng làm không gian công cộng. Đây là sự tái hình dung các tuyến đường xe đạp trong khu dân cư từ Kế hoạch Xe đạp 2019, dựa trên các con đường chậm ứng phó với đại dịch với các cải tiến ổn định giao thông lâu dài. Khoảng 74 dặm đường chậm được đề xuất, dựa trên 49 dặm đề xuất tuyến đường xe đạp khu phố và 25 dặm đường chậm mới được đề xuất.

Nhân viên đã tiến hành các quy trình đánh giá nội bộ và tiếp cận cộng đồng từ tháng 5 đến tháng 9 năm 2025, bao gồm tiếp cận Ủy ban Tư vấn Người đi xe đạp và đi bộ của Thành phố, Ủy ban Thị trưởng về Người khuyết tật, Ủy ban Tư vấn Công viên và Giải trí, và AC Transit. Cảm ơn những người đã gửi ý kiến mà nhân viên hiện đang xử lý. Hàng xóm được mời (1) xem bản đồ mạng lưới đường phố chậm và (2) đăng ký nhận cập nhật qua email qua các liên kết tại www.oaklandca.gov/slowstreets.



Ví dụ về biển báo đường phố chậm

Sửa chữa xe đạp

Chương trình Bike Fix của Thư viện Công cộng Oakland đã hoạt động sôi động trong nửa cuối năm 2025, với tổng cộng 755 người tham gia. Bốn mươi mốt sự kiện sửa xe đạp đã được tổ chức tại các chi nhánh thư viện 81st Ave và Martin Luther King Jr. Nhóm đã sửa chữa 544 chiếc xe đạp và tặng 117 chiếc cho các thành viên cộng đồng. Tháng Mười Hai cũng là thời gian để làm việc nội bộ, với việc cải tạo địa điểm Bike Fix tại thư viện 81st Ave. Việc cải tạo dự kiến hoàn thành vào tháng 2 năm 2026. Logo Bike Fix cũng được cập nhật.



Logo mới được làm mới cho The Bike Fix!



Công tác cải tạo đang được tiến hành tại Bike Fix ở Thư viện 81st Ave

Chương trình cho vay xe đạp điện giá rẻ

Vào tháng 9, Oakland đã khởi động chương trình cho mượn xe đạp điện mới tại Trạm Xe đạp BART Fruitvale, cung cấp dịch vụ thuê xe đạp bốn tuần chỉ với 120 đô la, hoặc 20 đô la cho cư dân thu nhập thấp (với đặt cọc 500 đô la). Được tài trợ bởi khoản tài trợ 1,8 triệu USD của Clean Mobility Options, sáng kiến này nhằm mở rộng giao thông sạch, giá cả phải chăng cho các cộng đồng thiếu thốn. Chương trình giúp cư dân dễ dàng chinh phục các ngọn đồi và quãng đường dài. Tìm hiểu thêm và nộp đơn tại www.oaklandca.gov/ebike.



Một chiếc xe đạp điện có thể thuê từ chương trình cho vay xe đạp điện

Bản đồ Oakland

Kiểm tra trạng thái mạng lưới đường dành cho xe đạp, bãi đỗ xe đạp, biển báo xe đạp và các dự án xe đạp trên Bản đồ Cơ sở Xe đạp tại arcg.is/GGSPX. Bản đồ này được cập nhật hai lần mỗi năm (tháng 1 & tháng 7).

Đạp xe các con số

Kết thúc năm	số dặm đường xe đạp	Dặm xe đạp "tốt hơn"*	% với Better Bikeways	Chỗ đậu xe đạp
2007	104	46	44%	3,224
2011	121	56	46%	5,303
2015	151	91	60%	8,841
2019	171	116	68%	10,916
2020	184	129	70%	11,090
2021	192	140	73%	11,719
2022	194	143	74%	11,878
2023	197	145	74%	11,945
2024	201	151	75%	12,187
2025	213	160	75%	12,283

Xin cảm ơn các Ủy viên BPAC sắp mãn nhiệm

Thành phố Oakland gửi lời cảm ơn chân thành tới các Ủy viên Dianne Yee, Patricia Schader, Grey Gardner và Kirsten Flagg vì những năm tháng phục vụ tận tâm tại Ủy ban Tư vấn Người đi xe đạp & Người đi bộ (BPAC), những người đã rời ủy ban vào cuối năm 2025. Dianne, Patricia và Grey mỗi người phục vụ trong sáu năm và đóng góp lãnh đạo, chuyên môn và hiểu biết cộng đồng vô giá để thúc đẩy di chuyển an toàn và công bằng trên toàn Oakland. Công việc của họ đã định hình chính sách thành phố, củng cố cơ sở hạ tầng và khuếch đại tiếng nói cộng đồng, đặc biệt ở các khu dân cư thiếu thốn. Từ việc lãnh đạo ủy ban đến hướng dẫn các dự án giao thông lớn, những ủy viên này đã đóng vai trò quan trọng trong việc làm cho các con phố ở Oakland an toàn và dễ tiếp cận hơn.



Từ cột đối diện, từ trái sang phải: Dianne Yee, Patricia Schader, Grey Gardner, Kirsten Flagg

BPAC ủng hộ các tuyến đường an toàn hơn, kết nối hơn vào năm 2025

Năm 2025, Ủy ban Tư vấn Người đi xe đạp và đi bộ Oakland (BPAC) đã thúc đẩy các sáng kiến quan trọng nhằm cải thiện an toàn, khả năng tiếp cận và công bằng trên toàn mạng lưới giao thông của thành phố. Các ủy viên tập trung vào việc mở rộng việc giảm lưu lượng giao thông, xây dựng các con đường hoàn chỉnh và thu hẹp khoảng trống cơ sở hạ tầng—đặc biệt ở những khu phố vốn bị thiếu phục vụ lịch sử. BPAC đã đề xuất một mạng lưới đường xanh toàn thành phố đầy tầm nhìn để kết nối các công viên, trường học và khu dân cư với các lối đi an toàn, không có xe hơi. Ủy ban cũng kêu gọi các biện pháp làm dịu giao thông ngay lập tức như các gờ giảm tốc độ và các dự án an toàn xây dựng nhanh nhằm giảm tốc độ và cải thiện sự thoải mái cho người đi bộ và đi xe đạp.

Ủy ban Cơ sở hạ tầng của BPAC đã xem xét các dự án thiết kế đường phố lớn và giúp định hình các cải tiến trên tất cả các khu vực hội đồng, trong khi Ủy ban Chính sách & Lập pháp giải quyết các vấn đề phức tạp như sửa đổi mã phòng cháy, tăng tốc độ thực thi và tiếp cận theo ADA. Các ủy viên nhấn mạnh sự cần thiết phải cân bằng giữa ứng phó khẩn cấp và an toàn trên đường phố và vận động cho các kết nối an toàn cho người đi bộ và xe đạp qua các rào chắn đường cao tốc và đường sắt ở Đông Oakland. Tham gia các cuộc họp của BPAC vào thứ Năm tuần thứ ba hàng tháng, từ 6-8 giờ tối tại Tòa thị chính. Hãy truy cập www.oaklandca.gov/bpac để tìm hiểu thêm.



Phía trên, từ trái sang phải: Priyanka Altman, Patricia Schader, Jesse Olsen, Denise Schmidt, Grey Gardner, David Ralston, Tonya Love, Shayda Rager, Jimmy Jessup, Nick Whipps (Chủ tọa)