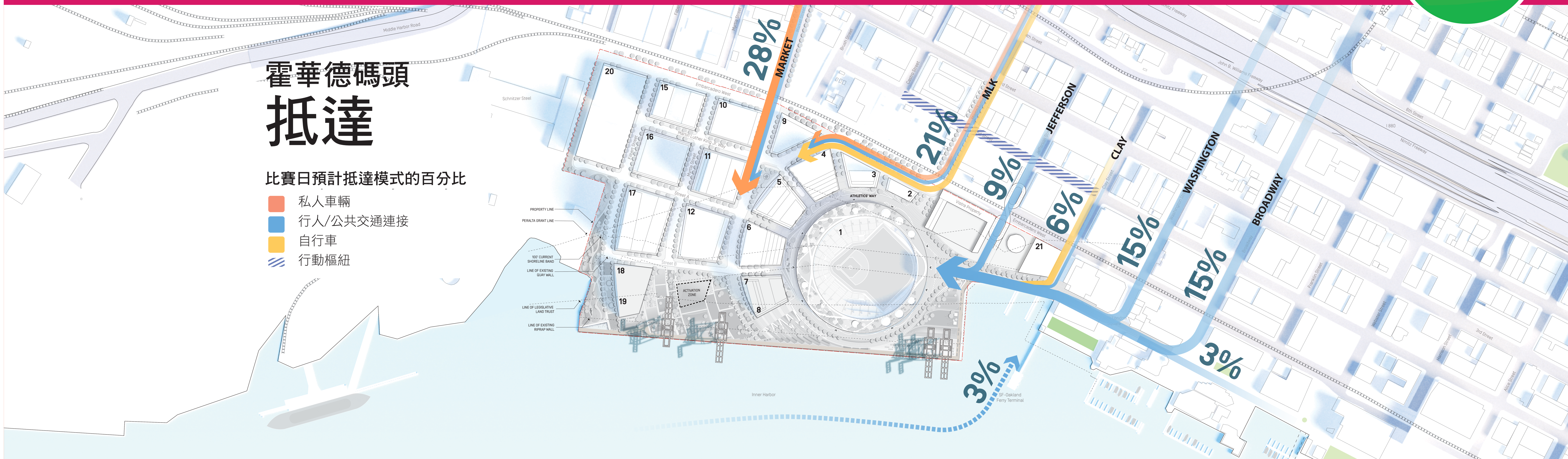


霍華德碼頭 抵達

比賽日預計抵達模式的百分比

- █ 私人車輛
- █ 行人/公共交通連接
- █ 自行車
- █ 行動樞紐



奧克蘭市的目標

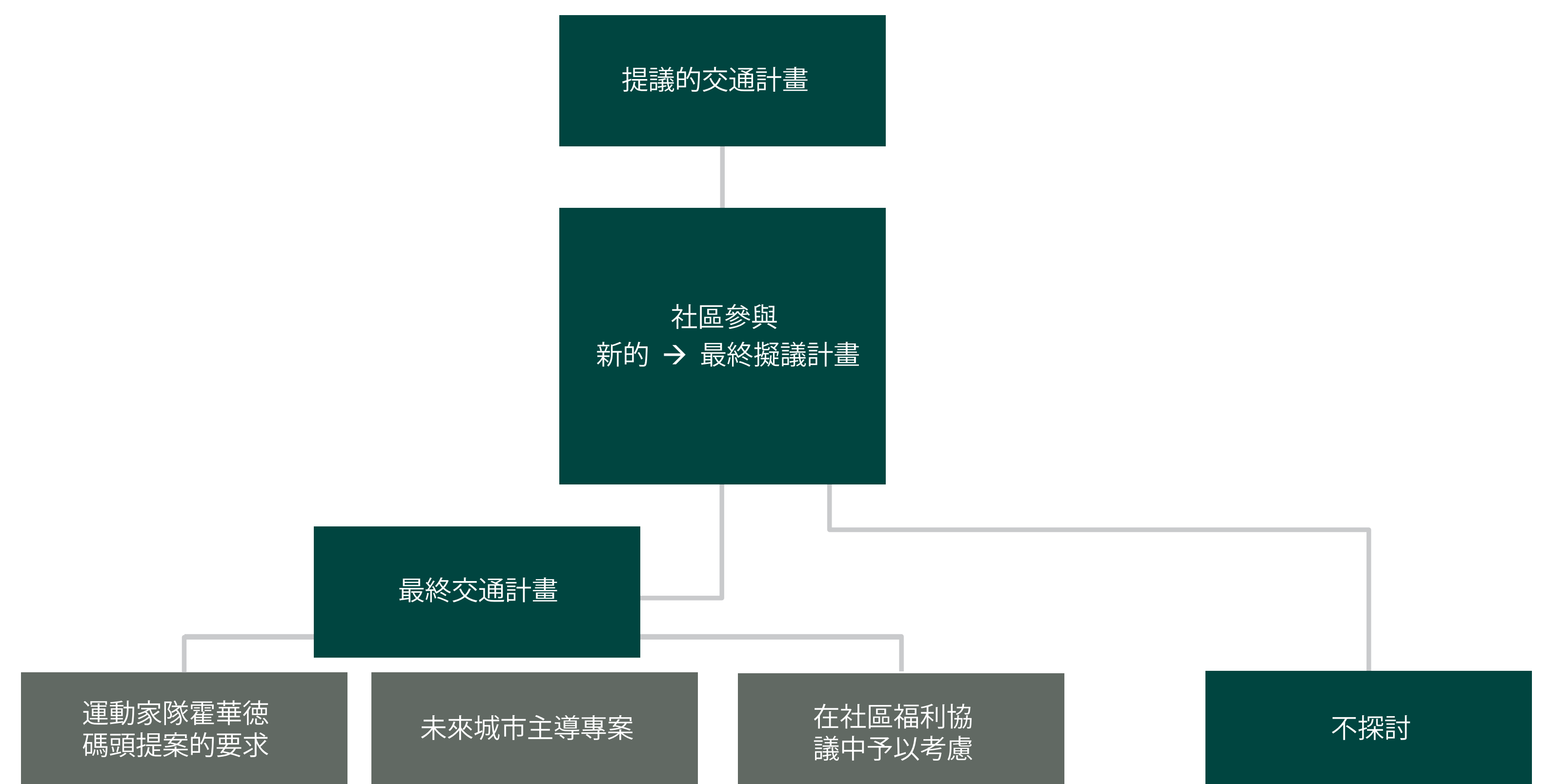
1. 確保採取的改善措施**有利於整個社區**，並**有助於縮小種族差距**。
2. 讓人們可以**安全、持續**地出行。
3. 對專案區域附近的**各種使用方式進行管理**（如住房、奧克蘭港、本地工業、社區商業）。

如何實現目標

奧克蘭已經把**公共交通和步行**作為實現這個目標的關鍵途徑奧克蘭已經把公共交通和步行作為實現目標的關鍵途徑。這將對社區、鄰里和港口的運作、環境和安全產生最小的影響，同時運送最多的人口。

奧克蘭市承認存在系統性的種族差異。奧克蘭市正在透過**分析和解決種族差異**來解決這些潛在的不平等。

交通計畫如何與運動家隊的擬議專案相輔相成。

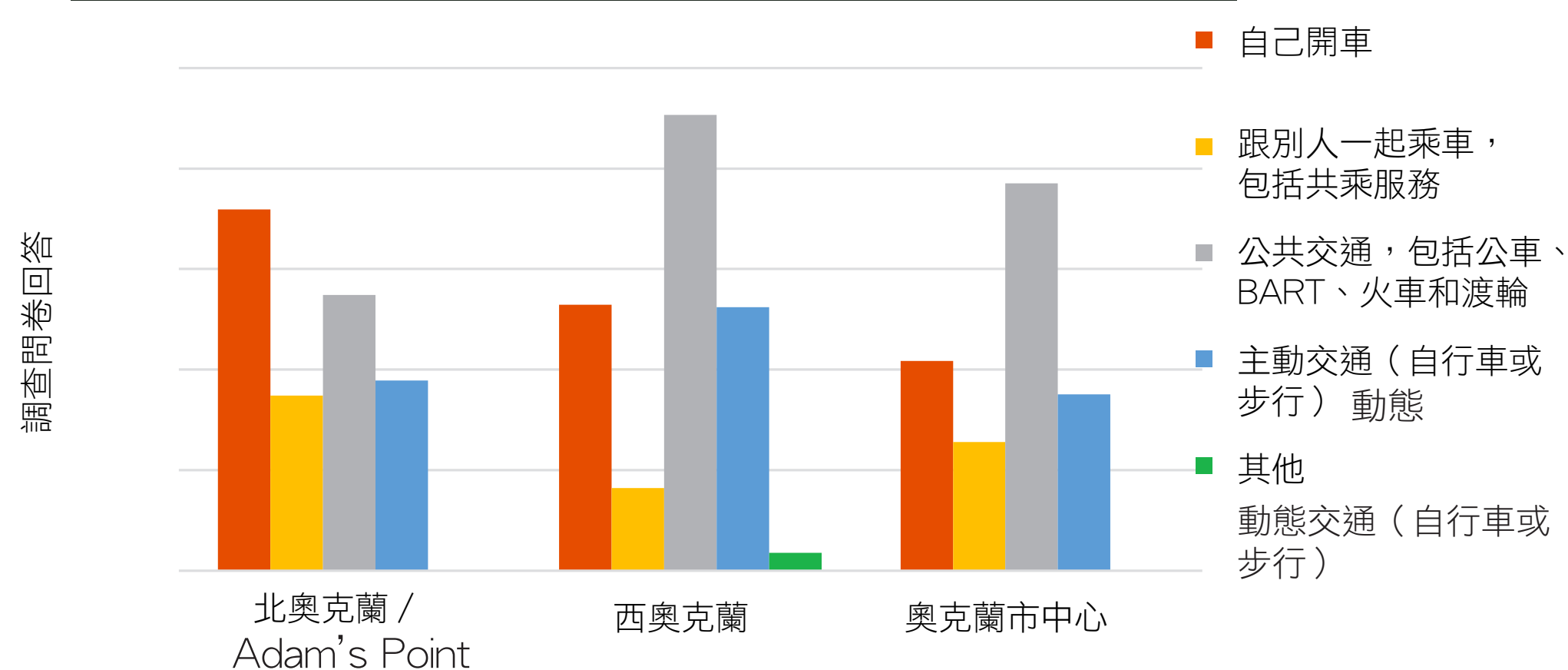




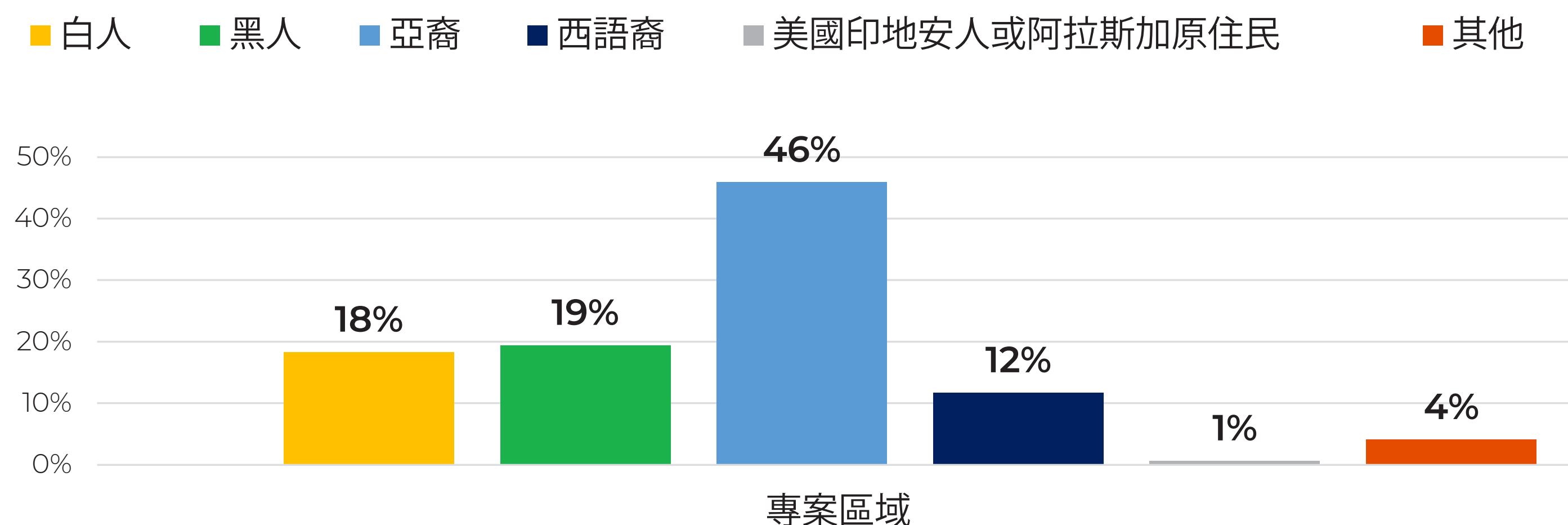
權益分析

主要的交通方式

主要的交通方式：公共交通是西奧克蘭和市中心最主要的交通方式

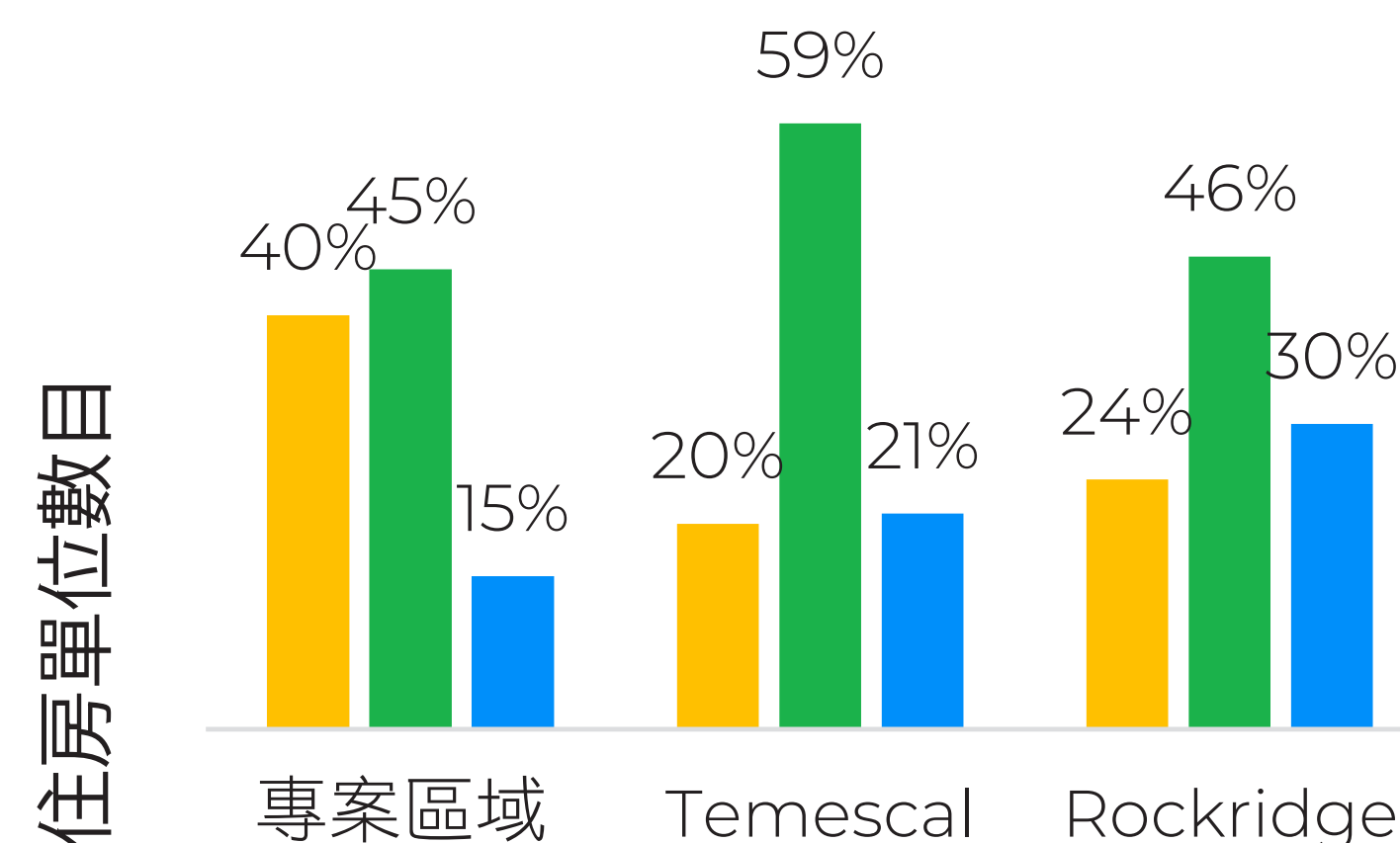


居民的種族

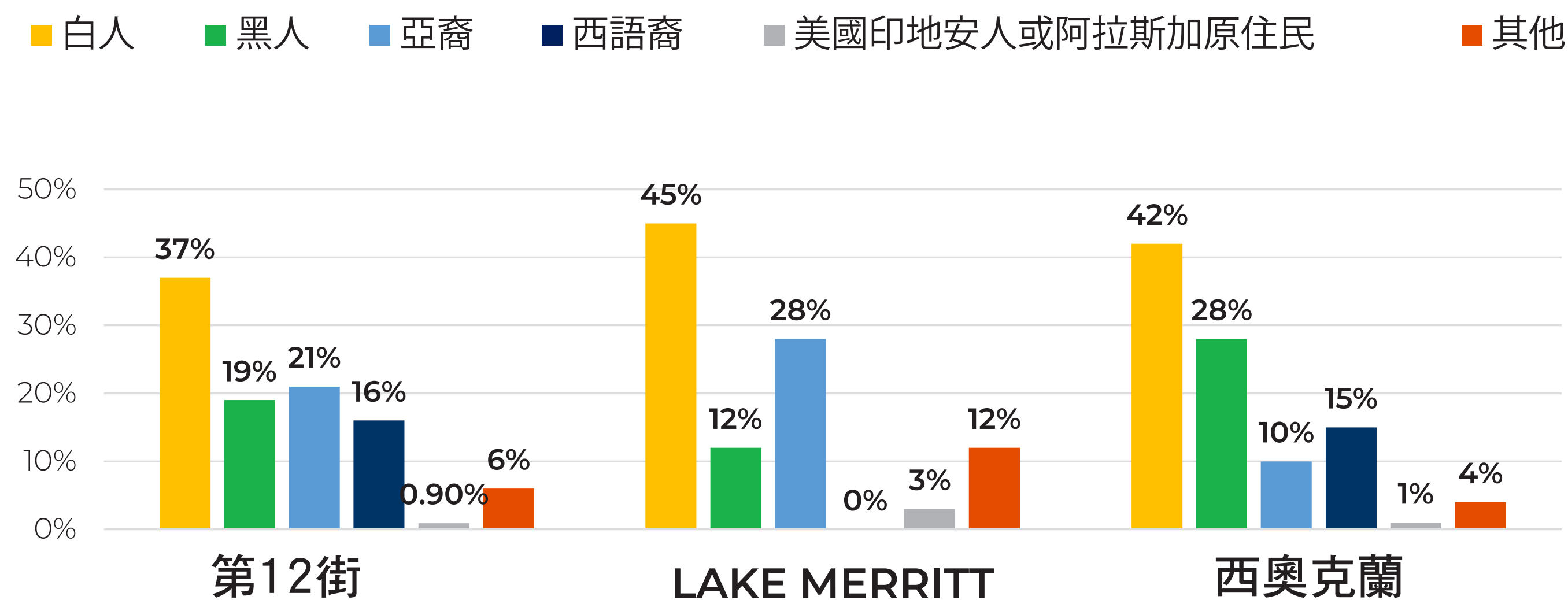


每個租客家庭的可用車輛

- 無可用車輛
- 1輛車可用
- 2輛或更多的車可用



BART乘客的種族



關鍵要點

- 公共交通是專案區域最主要的交通方式
- AC Transit為許多低收入乘客提供服務，其中大多數的家庭收入在35,000美元以下
- 雖然BART是有色人種社區中重要的交通運輸工具，但是乘客中白人的比例卻比車站周圍的居民高得多
- 專案區域擁有最多的租客和業主自住單位，可用車輛為0-1輛

可能進行的公共交通改善



公共交通基礎設施

- 可能增添的鳳尾船
- 興建中的公車專用道
- 運動家隊專案所需的公車專用道
- 城市提議建設的公車專用道
- 提議建設的比賽日專用公車及本地交通
- 交通樞紐
- 現有的公車路線
- 提議建設的行人及自行車天橋

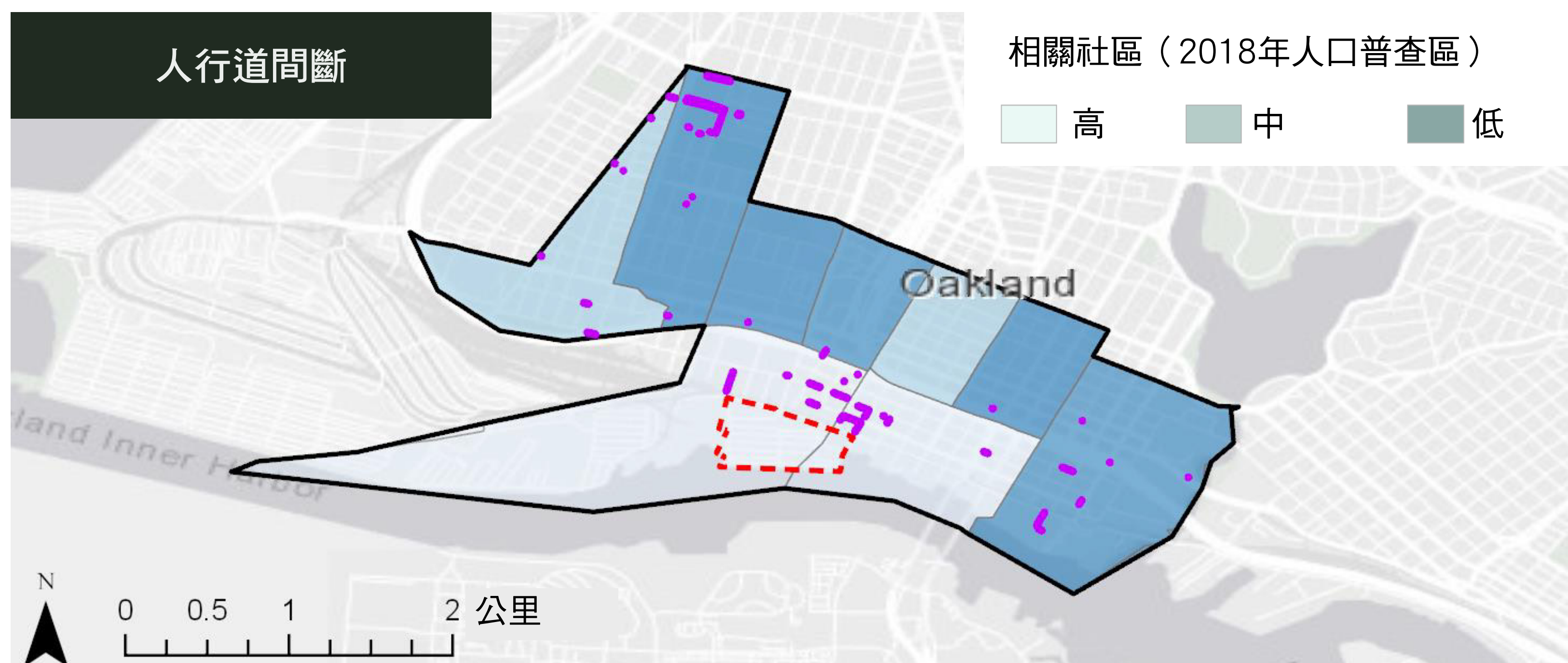
非基礎設施

- 擴展或全新的公車服務
- 交通樞紐
- 員工及居民交通通行證
- 加強與BART的連接 — 比賽日免費班車
- 參加者車資補貼
- 與WETA和Amtrak協調配合

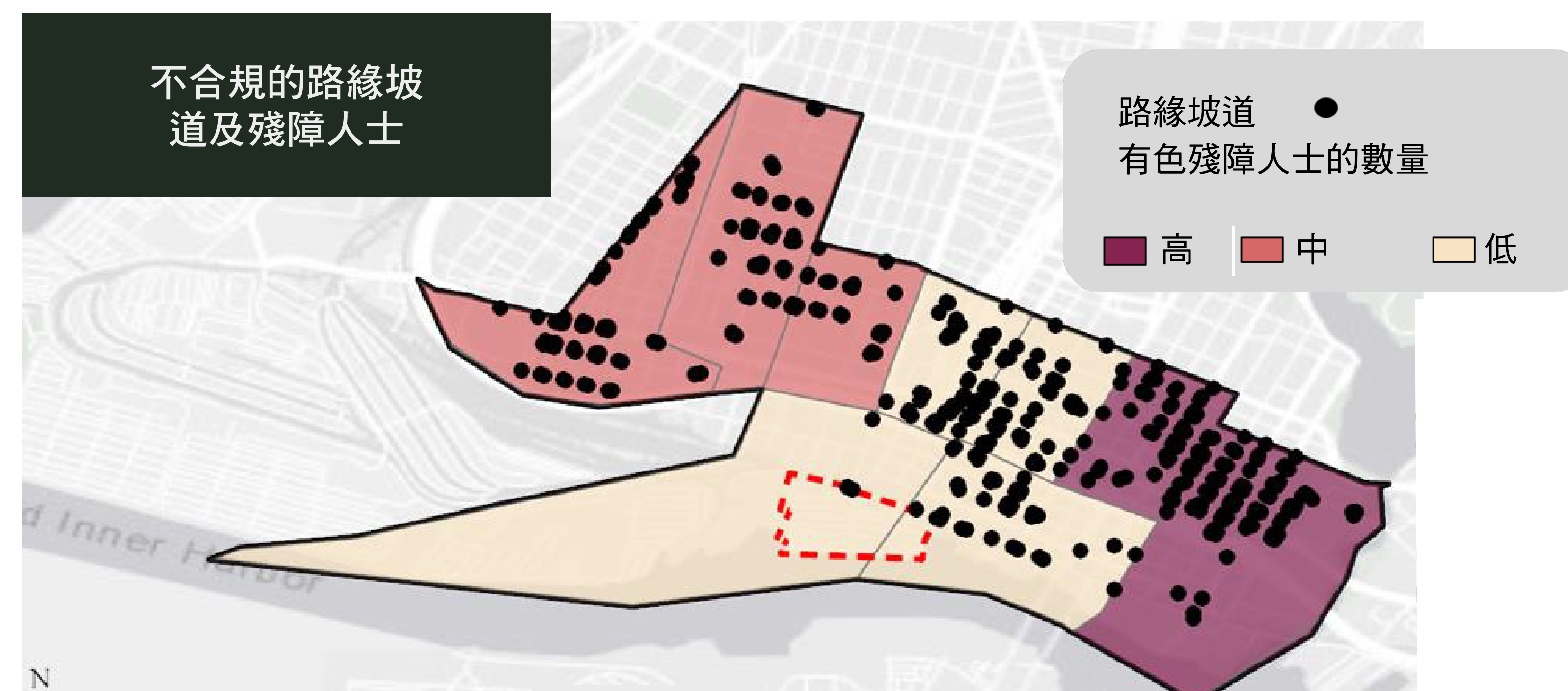
BRT車站未來的公車捷運車站

權益分析

專案區域的人行道存在明顯的間斷
希望填補周圍社區人行道間斷的訴求



有色殘障人士居住的地方有許多不合規的路緣坡道



較年長的奧克蘭居民

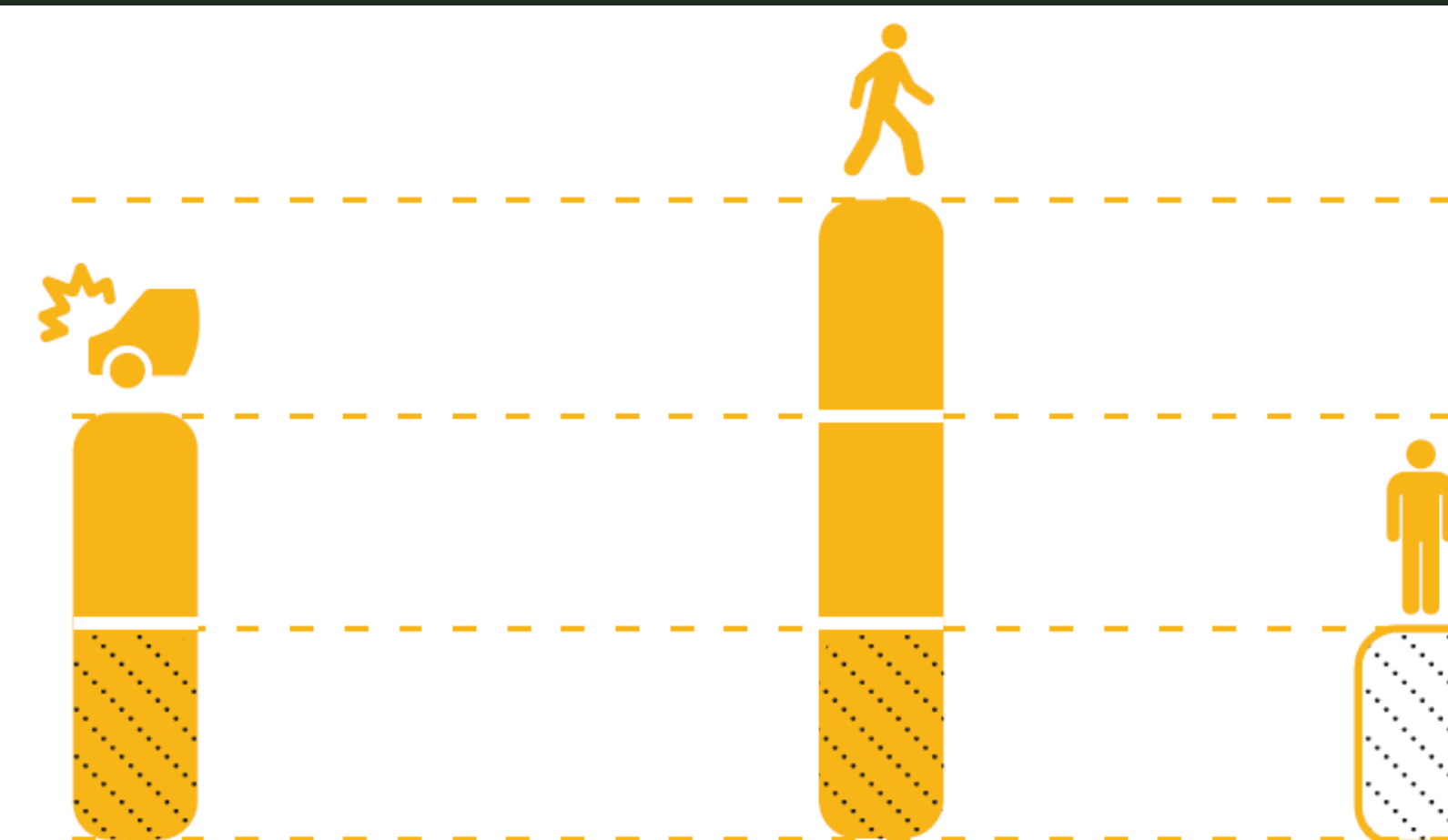


67% 較年長的奧克蘭居民（65歲以上）的死亡事故是在步行時發生的

發生此情況的其他所有年齡的奧克蘭居民只有

26%

奧克蘭黑人居民



在車禍中（所有形式）死亡或重傷的可能性是**2倍**

以及

在步行中死亡或重傷的可能性是**3倍**

亞裔奧克蘭居民



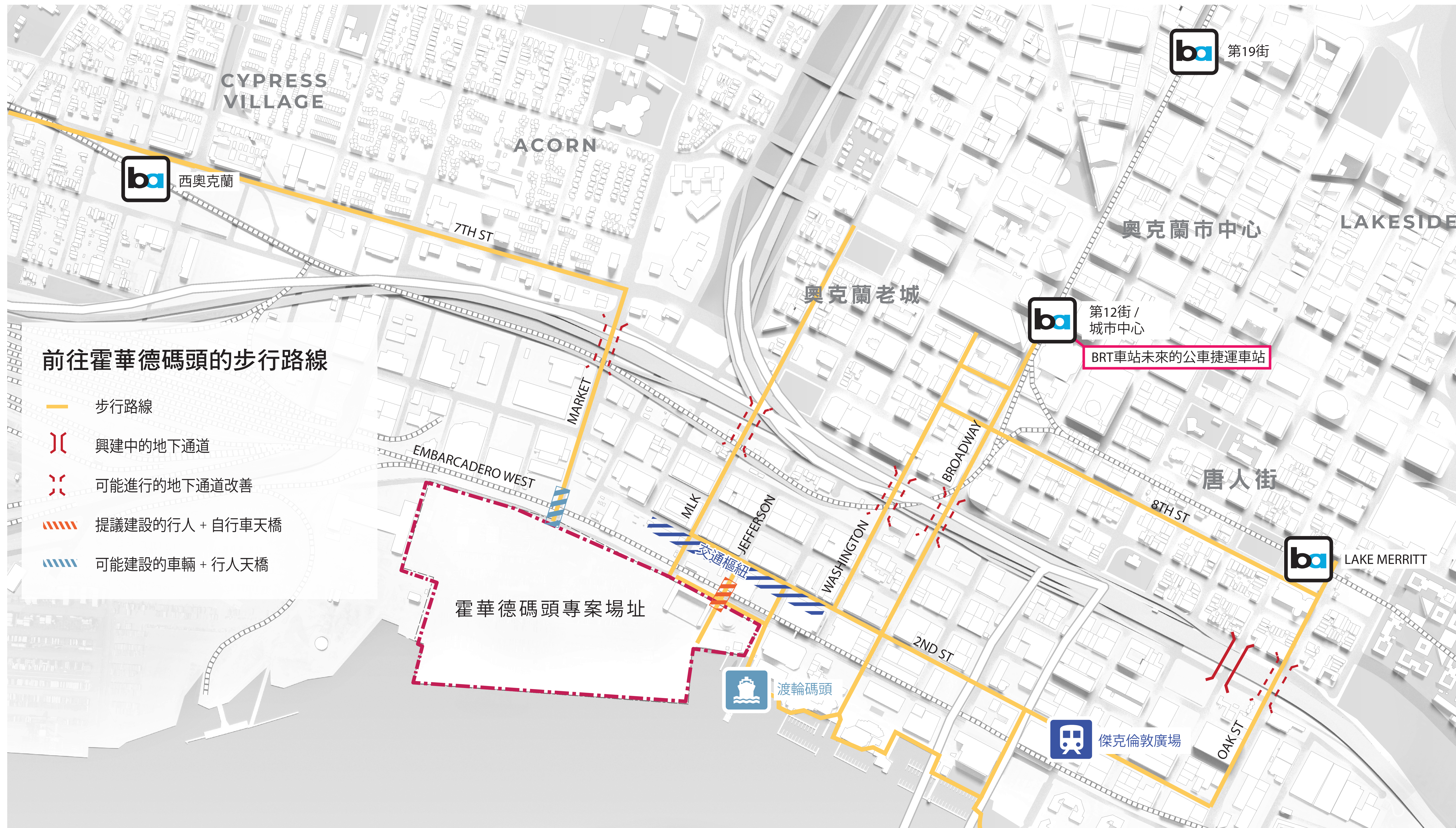
在大多數亞裔人口普查區中，有**30%**的街道處於奧克蘭市行人高傷害率的交通網絡中，這是所有族裔中比例最高的

與其他所有的奧克蘭居民相比，奧克蘭黑人居民

如何改善步行條件

請在地圖上指出要改善的地方

-  更寬的人行道
-  交通靜化
-  更好的照明
-  更平整的人行道
-  更多 / 更好的路緣坡道
-  長椅
-  更安全的穿越道和交叉路口
-  地下通道的改善
-  庭院景觀
-  公共藝術
-  更好的空氣品質
-  人身安全



自行車、小型摩托車和微移動性



自行車問題

很多自行車道距離專案場址很近，但是沒有連通

缺乏全面保護的自行車道需要升級為更安全的自行車道

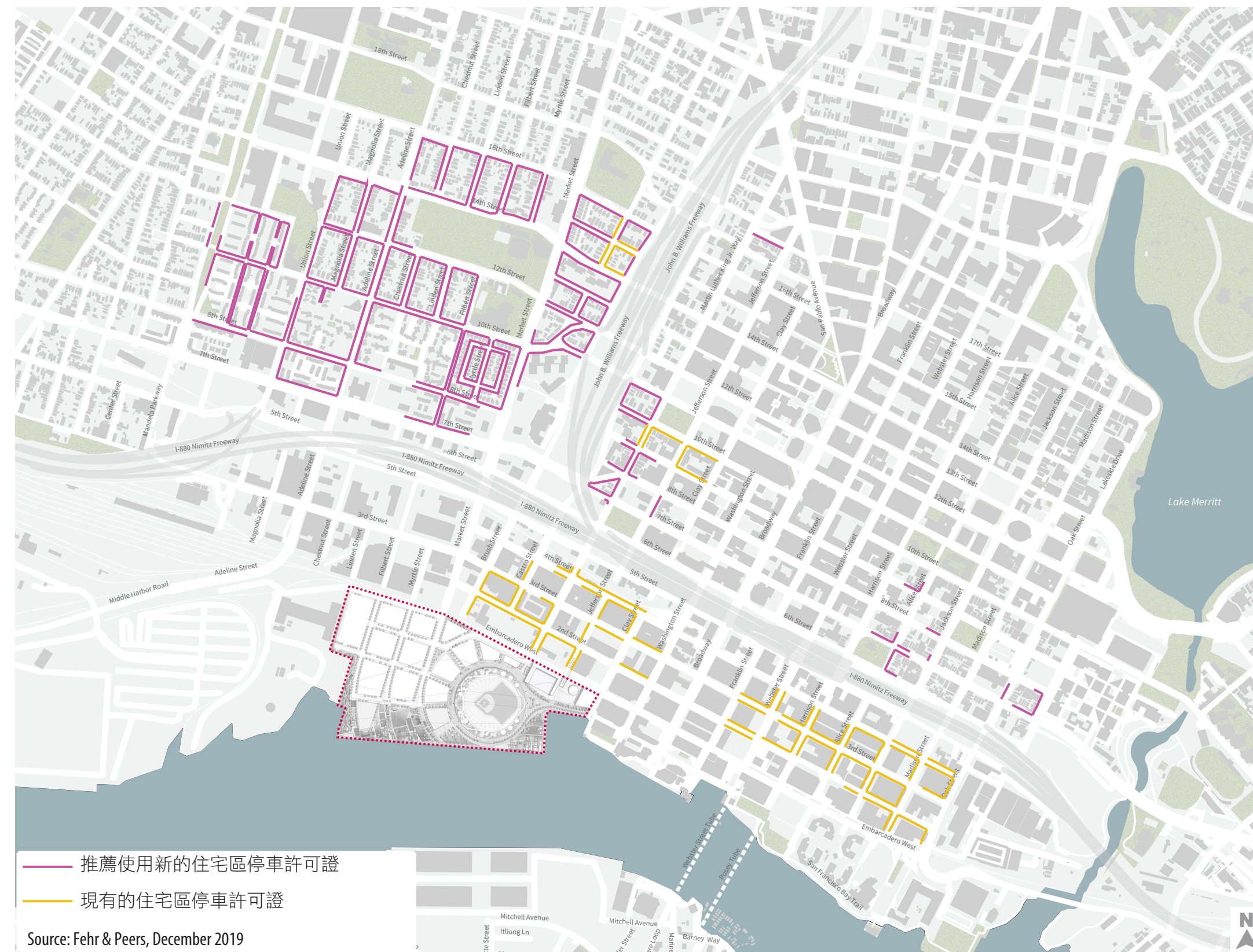
高速公路交通、入口/出口坡道和港口貨運都對自行車交通環境形成挑戰

通往和穿過專案場址的提議自行車道提供了通往海濱和海灣步道的公共通道

隨著停車位拆除，也許可在Broadway建設新的自行車道

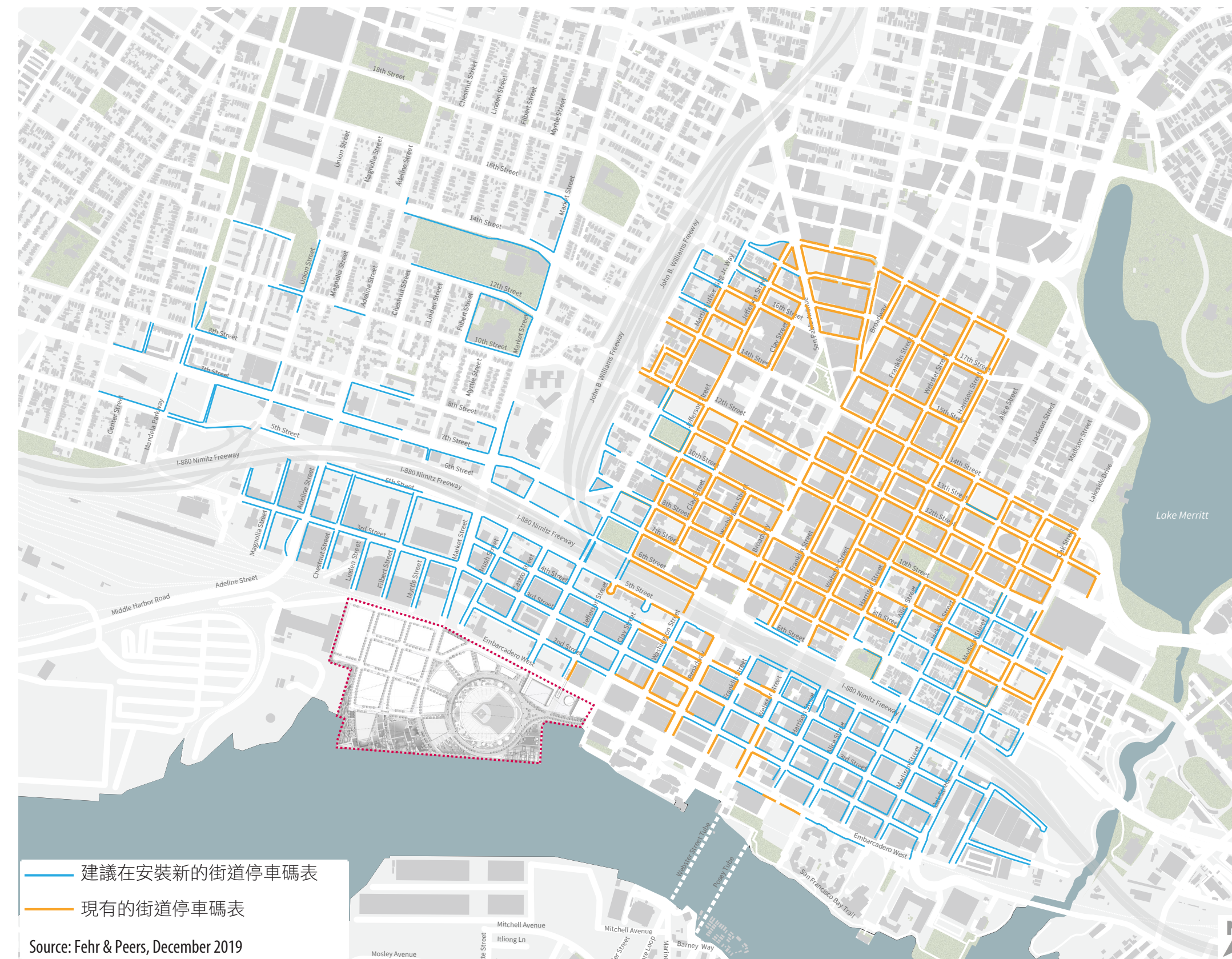
保護鄰里停車 · 減少交通 · 改善體驗

住宅區停車許可證區域



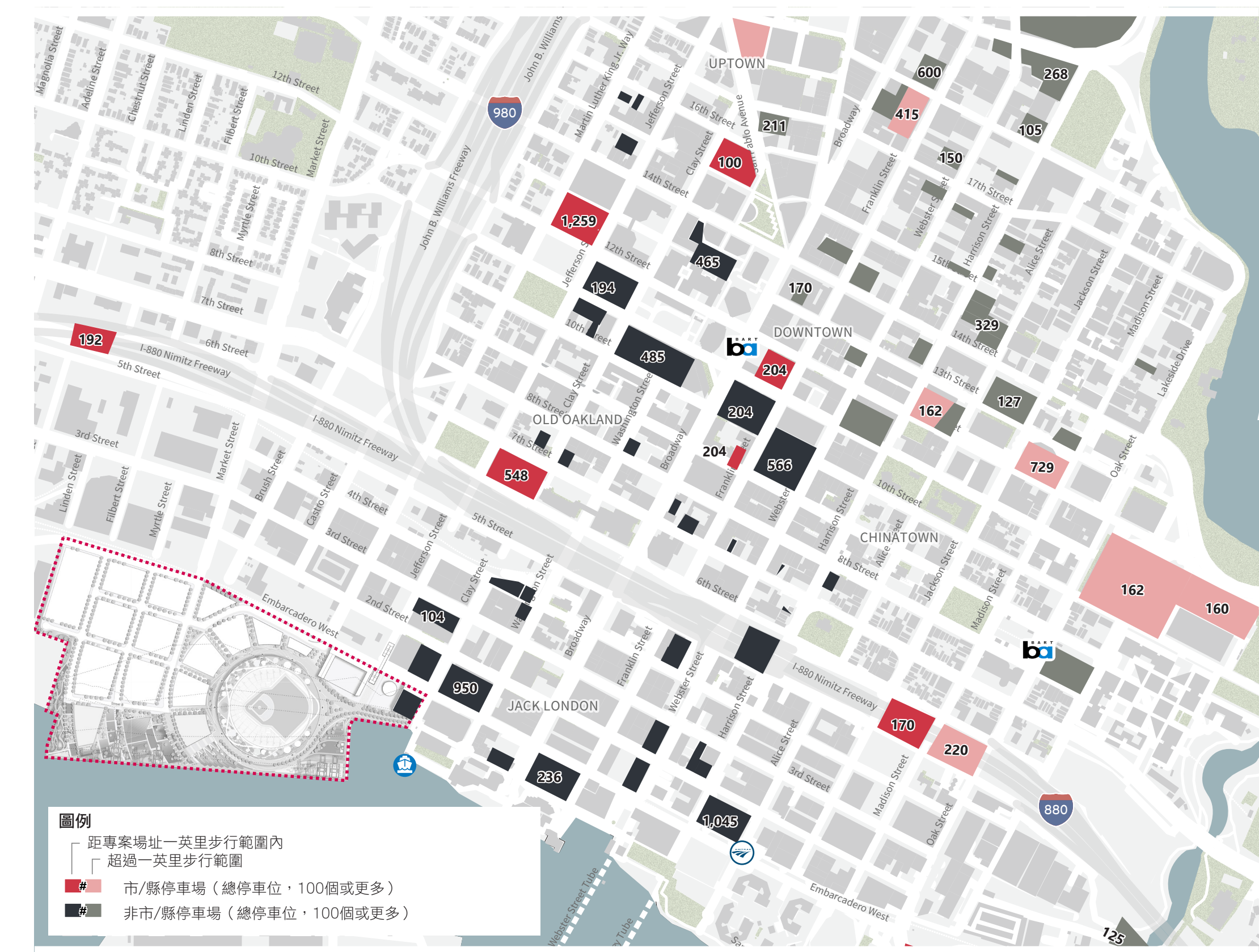
- 防止鄰里的街道停車位用於特殊活動停車，並防止通勤者為搭乘BART或前往其他地方而在該地區停車
- 有可能為低收入者提供折扣的RPP許可證
- 在一年中的362天（感恩節、耶誕節或新年除外），在晚上11點之前更容易找到停車位
- 正式結束試行的商業停車許可證，與計時停車區一致

計時停車區域



- 在霍華德碼頭步行範圍內的停車碼表將沒有時間限制，而是採用價格來管理需求
- 價格將調整到盡可能最低，有時低至50美分或甚至免費，以確保很容易找到停車位
- 在專案區域將停車碼表延長到晚上11點和週日

街邊車庫和停車場



- 線上 / 行動預約系統在現有的車庫預約不同價格的車位，以減少街道停車的壓力
- 停車場和車庫使用可調整的價格始終可以停車
- 在參與的車庫提前預定車位可享受折扣

比賽日交通管理



比賽日前往霍華德碼頭的主要交通方式

交通方式	工作日晚上	35,000名球迷 (售罄)	車輛
開車	50%	17,500	7,600
BART	23%	8,000	--
Uber、Lyft等	16%	5,600	2,400
步行	4%	1,400	--
公車	3%	1,200	--
自行車	1%	400	--
渡船	3%	900	--
現有的體育館 (45,000個座位)			
開車	70%	--	--
BART	23%	--	--
Uber、Lyft等	7%	--	--

公車、步行、自行車 Less than 1%

其他日子前往霍華德碼頭的主要交通方式

交通方式	出行百分比
開車	51%
捷運	34%
步行	9%
自行車	7%

*基於每天5萬次的複合式出行進行估算，完整的構建將隨著時間逐步進行。

雖然公車和步行不是主要的交通方式，但這些方式將是抵達霍華德碼頭最後一英里的關鍵交通方式。



貨運及港口業務



港口卡車與直行交通分開，設有專用右轉和額外的綠燈通行時間。

霍華德碼頭和阿拉米達交通與港口卡車分開，設有新的右轉帶和額外的綠燈通行時間

主要的捷運、行人及自行車路線，具有重大的基礎設施改善

對於卡車進出港口及安全性的Adeline走廊改善措施：

- 1) 四線道外加一個駛進第3街的左轉帶
- 2) 啟動的交通號誌
- 3) 禁止在紅燈時從第3街坡道右轉，以及第3街和Adeline交口的安全

禁止從霍華德碼頭左轉入第3街

概述

- 根據不同的交通方式優先選擇不同的街道：捷運 / 行人 / 自行車和汽車交通在不同的街道上與港口的卡車交通分開通行
- 與港口合作進行路線和安全設施的長期規劃。
- 考慮允許卡車在Adeline街以東的第7街使用公車專用道

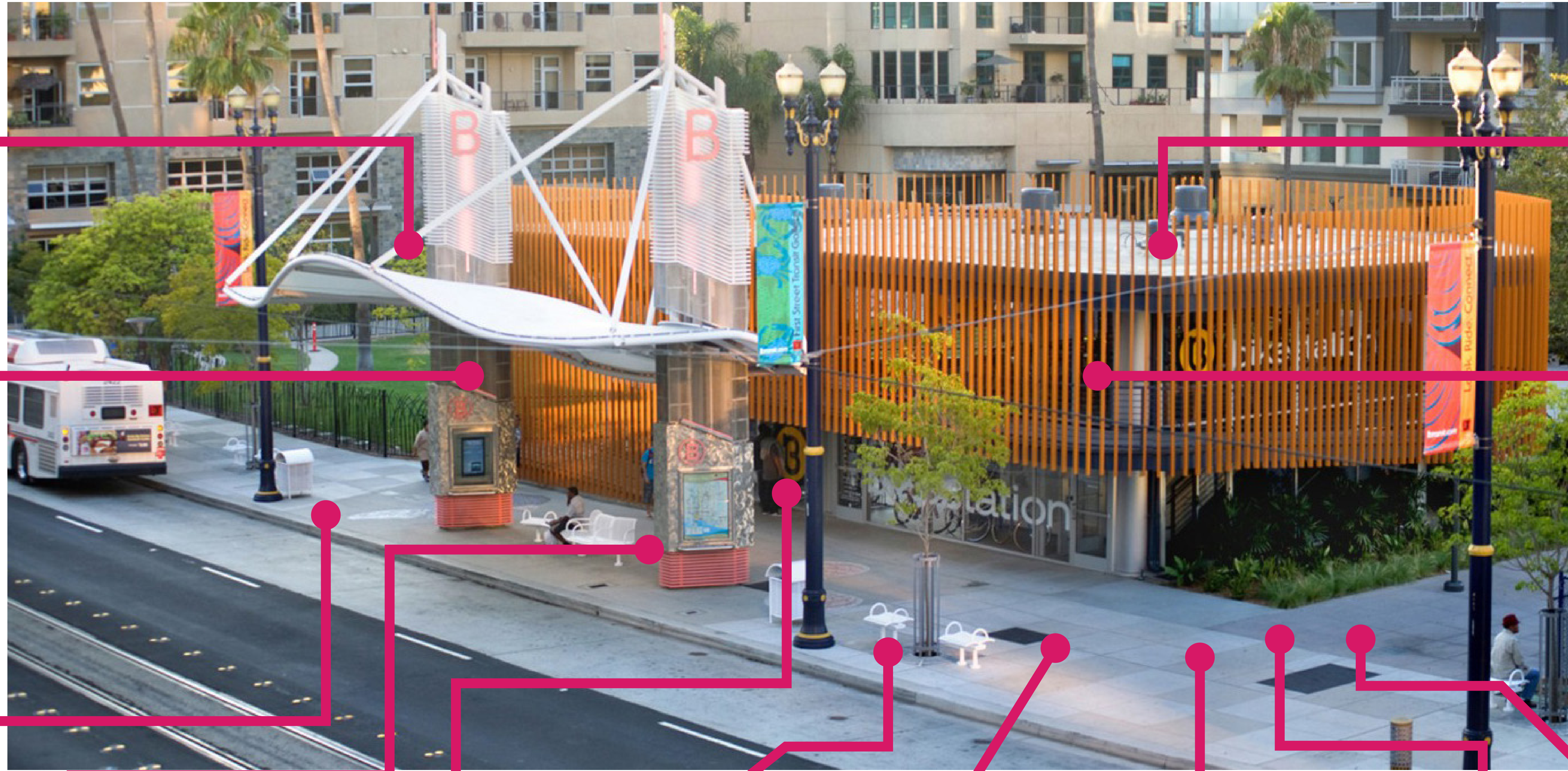
- 關鍵的卡車道
- 捷運、行人及自行車路線
- 一般車輛路線
- 交通警察

地圖並未顯示所有卡車路線，而是集中在港口營運的關鍵交口和走廊

霍華德碼頭專案場址



交通行動樞紐



帶有頂棚的公交候車亭



免費公廁



即時交通資訊



安全或監督式的自行車停放處



水分補給站



比賽直播



咖啡館和食品



戶外座椅



Clipper 卡販賣機



兒童遊樂區



自行車修理站



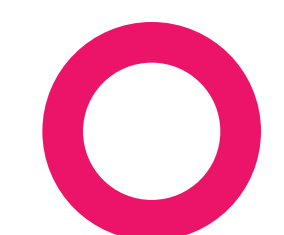
自行車和摩托車共享



鐵路安全改善



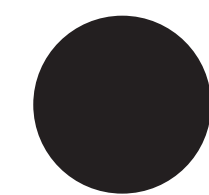
強制右轉北向



鐵路平交道升級



提議建設的行人 / 自行車橋



新的交通號誌



鐵路沿線新建圍欄



可能建設的車輛 / 行人天橋



南向：只限新的應急車輛出入口、行人和自行車道



步行路線