

便民街为大众：

萨克拉门托正在实施的交通计划

执行摘要 | 2025 年 3 月



什么是“便民街为大众”

便民街为大众：萨克拉门托正在实施的交通计划为这座城市提供了一个愿景，即建立一个更安全、更互联、更舒适积极正在实施的交通网络来服务我们的社区。



该计划提供了如何实现这一愿景的策略和建议。在制定该计划的整个过程中，我们与城市社区、企业、员工、机构、社区组织和城市部门合作，制定了可实施的解决方案。



“正在实施的交通”是指...

使用人类体力活动将人和货物从一个地方运送到另一个地方，而不是汽车和卡车等机动车辆。主动积极交通包括步行、骑自行车、慢跑、滑板车、滑板或使用轮椅等辅助移动设备。



需要采取有针对性的方法

“便民街为大众”确定了在整个萨克拉门托市改善主动积极交通网络的愿景。在制定这一愿景的同时，我们将额外的参与工作重点放在了城市三个特定区域，这些区域的需求很高，但历史上的投资很少。这些地区也是萨克拉门托最贫困的社区之一，发生致命和严重交通事故的数量也是全市最多的

计划目标

该计划的目标与[城市总体规划](#)、[交通优先计划](#) (TPP) 和[气候行动与适应计划](#) (CAAP) 中制定的标准和指标一致:



方式

提供便捷方式到达目的地

流动性为教育、经济机会、健康和个人成长打开了大门。应优先考虑与提供经济、教育和健康福利的机构和场所的联系。



公平

提供公平投资以解决历史不平等问题

我们承认历史上的种族不平等，并致力于透明、深思熟虑和可操作的解决方案，以纠正这些不平等问题，包括空气质量和气候对这些社区的影响。



维护

修复和维护系统

萨克拉门托的交通基础设施状况“良好”，但预计到本世纪末将迅速恶化。修补坑洼、重新铺设街道和维护交通信号灯有助于社区健康和城市经济健康。



安全

改善交通安全

根据交通安全办公室的数据，萨克拉门托持续被列为加州交通安全最差的城市之一。

交通安全是未来投资的主要驱动力，旨在首先解决最需要解决的领域。



可持续性

改善空气质量、气候和健康

我们面临着一场威胁我们城市、地区、州、国家、人类和自然界的气候紧急情况。萨克拉门托 50% 以上的温室气体来自交通运输。空气质量、健康和气候变化应该成为我们交通投资的驱动力。



社区参与

我们在整个城市开展了参与活动，特别关注该计划重点领域的活动：**北萨克拉门托、南萨克拉门托和 Fruitridge/Broadway**区。我们还寻找优先参与的受众，包括黑人、土著和有色人种 (BIPOC) 社区；没有或有限使用机动车的家庭；以及残疾人。这些人的经历对于从各个角度理解现有问题和担忧至关重要，他们的反馈为创建适合所有人的交通系统提供了建议。为了接触更广泛且往往代表性不足的受众，我们的沟通材料以英语、苗语、简体中文、西班牙语和越南语提供，并

以西班牙语、苗语、普通话和越南语开展有针对性的参与活动。

我们认识到，即使我们访问了许多社区并努力广泛传播信息，但并非所有邻居都有时间、能力或互联网接入来特意与我们互动。虽然我们在社区领袖和值得信赖的声音的帮助下建立了一些有机联系，但我们承认，仅仅因为某些声音无法加入对话，我们不应该认为他们没有生活经验或对城市活跃交通网络未来的愿景。

互动信息

现场互动



线上互动参与



项目网站和互动地图



我们与社区就萨克拉门托的步行、骑自行车和轮滑问题进行了交流，并提出了以下四个主题：



让出行更安全、更便捷



我们应该努力解决与交通状况、用户行为和网络差距相关的安全问题。我们还需要提供更舒适的东西向连接，以及通往交通、工作和社区内的常用目的地。



让出行更舒适



我们应该努力在主要街道沿线提供更宽的人行道和自行车道，并在人行道、自行车设施和公交车站提供更多遮荫。



维护现有设施



我们应该专注于维护现有基础设施，包括路面质量、车道标线和反光特征。



提供支持性便利设施和计划



我们应该考虑提供支持性基础设施，包括额外的照明、自行车停车场和寻路系统。我们还应该与不同的机构和部门合作，为无家可归者提供支持。



今日萨克拉门托

公平

公平是“便民街道为大众”计划制定过程中的驱动力。我们使用了 CalEnviroScreen 的数据，这是一种识别易受交通影响的弱势群体的工具。CalEnviroScreen 有助于识别受多种污染源影响最大的加州社区。该市最脆弱的一些社区位于**北萨克拉门托**和**Fruitridge/Broadway**重点区域。我们还审查了从人口普查数据中得出的关键个人指标，并确定了以下问题：



残疾人可能需要专门的服务或基础设施才能出行，例如需要更长的时间才能过马路。这些人可能不太可能拥有车辆。残疾人最集中的地区包括南萨克拉门托、Fruitridge/Broadway区 和中城。



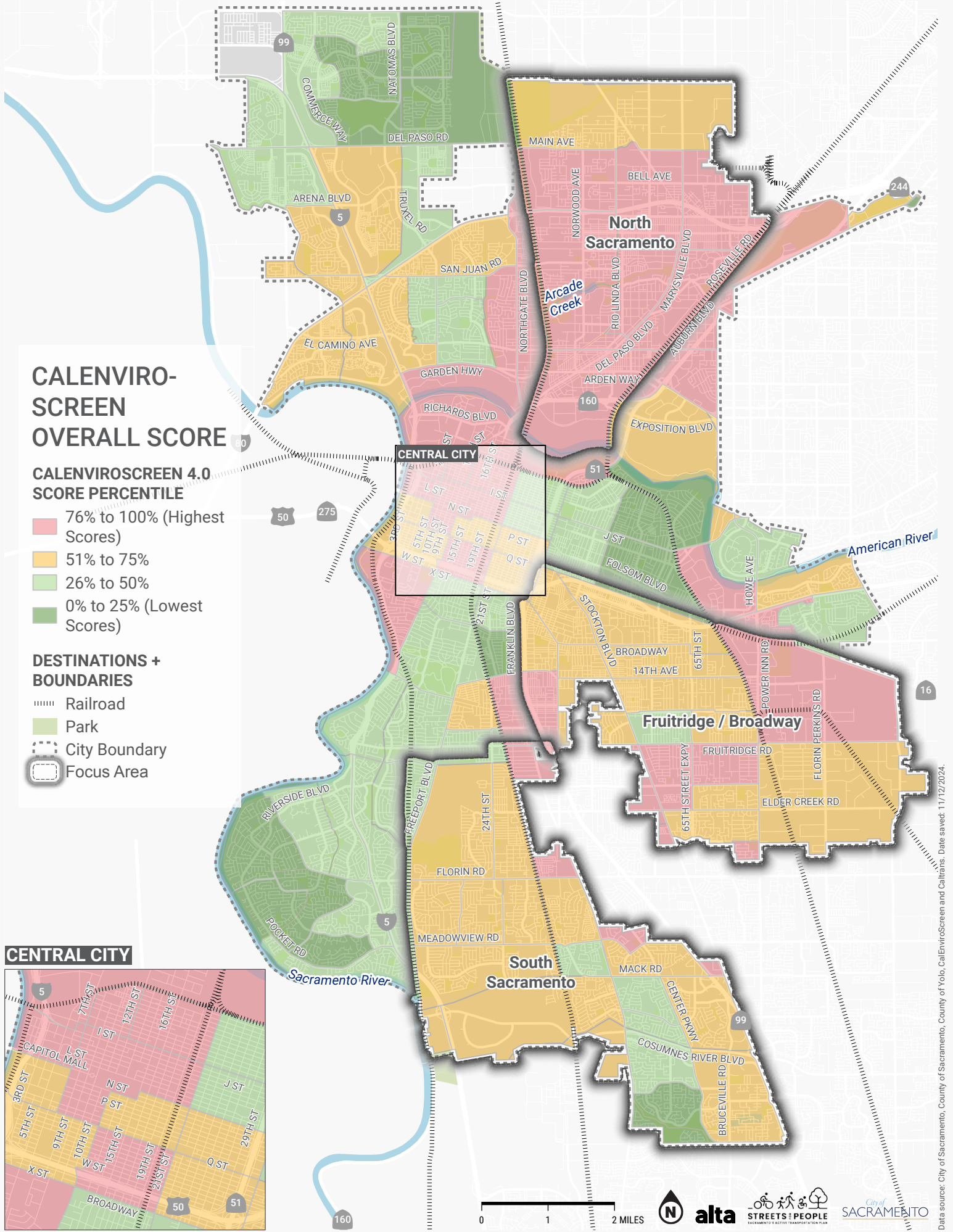
无法使用车辆的人可能会根据需要步行、骑自行车、乘车或乘坐公共交通工具前往各个目的地。这些社区也可能从专注于改善城市街道的安全性和舒适度的投资中受益最多。无法使用车辆的社区最集中的地区包括市中心、中城和橡树园。



65 岁以上的人可能走路速度较慢，需要更多时间过马路。他们也不太可能拥有车辆或在传统通勤时间（上午 7:00 至 9:00 和下午 4:00 至 6:00）出行，这导致一天中不同时间的街道需求不同。65 岁以上人口最集中的地区包括 Pocket-Greenhaven、南萨克拉门托和东萨克拉门托。



弱势群体也可能步行、骑自行车、乘车或乘坐公共交通工具，并且历史上一直面临交通不平等问题。弱势群体集中度较高的地区可能有资格获得资金机会来解决交通不平等问题。弱势群体最集中的地区包括北萨克拉门托、Fruitridge/Broadway区 和南萨克拉门托。



步行和轮滑

城市中的步行和轮滑设施包括人行道、共享道路（一级）、高速公路立交桥、桥梁以及交叉路口或街区中间过街设施。我们的分析得出的一些关键结论是：

接近性和直接性对于通行至关重要



不到一半（44%）的社区居民可以通过步行和轮滑获得基本需求（杂货店、医疗保健和购物中心）。距离萨克拉门托市中心越远，步行和轮滑目的地就越不密集，交通也越不便。

并非所有人的出行速度都相同



65 岁或以上的人和使用移动设备的人可能步行速度较慢，而步行或轮滑本身对这些群体来说可能更具挑战性。因此，这些群体的步行和轮滑通道可能更有限。

穿越高速公路、河流和主要街道等障碍的地方有限



这使得到达某些目的地变得不那么方便。这些过街天桥的稀少导致人们必须步行才能到达目的地的距离增加，从而使一些目的地变得不那么容易到达。

骑自行车

一个完整、互联的自行车网络对于所有年龄和能力的人来说都很舒适，这对于使骑自行车成为萨克拉门托可行的交通方式至关重要。该市现有超过 431 英里的自行车设施。它们包括自行车道、缓冲自行车道、自行车路线、共享道路或小径以及自行车专行道。我们的评估强调了萨克拉门托骑自行车的以下关键问题：

自行车可行性较少



不到一半（47%）的社区居民可以骑自行车满足基本需求。

人们的出行速度不同



骑车人在 15 分钟内可以行驶的距离各不相同；使用电动自行车的人可能行驶得更快，而有孩子的家庭可能行驶得较慢。

障碍限制通行



穿越高速公路、河流和主要街道等障碍的地方有限，这使得前往某些目的地不太方便。

大多数萨克拉门托人与外界隔绝



萨克拉门托的大多数社区都生活在二战后建造的低密度、单一用途的开发项目中。这些社区缺乏网格状的街道网络，需要在速度更快、人流量更大的街道上通行。这种土地使用模式使这些社区无法满足日常需求。

可通行性

我们分析了现有道路网络如何影响普通成年人在步行、骑自行车和滑行时到达公园、学校和高客流量交通地点等主要目的地的能力。

公园可达性

74% 的萨克拉门托社区距离公园步行 **15 分钟** 以内。同样, **74%** 的社区距离公园骑自行车 **5 分钟** 以内。

学校可达性

64% 的社区距离学校步行 **15 分钟** 或骑自行车 **5 分钟** 以内。但是, 居住在这三个重点区域之一的人们比整个城市的其他社区更难到达学校。

交通可达性¹

15% 的社区距离轻轨站或高客流量公交车站步行 **15 分钟** 以内。但是, 只有 **12%** 的社区距离轻轨站或高客流量公交车站骑自行车 **5 分钟** 以内。

树冠

我们使用现有的树冠密度指标来确定城市中可以从额外的树冠覆盖以及正在实施的交通改善(如分隔的自行车道和小径)中受益的区域。我们的结果突出了几个趋势:

- 总体来说, **距离市中心较远的社区往往树冠密度较低**, 尤其是在 I-80 以北的地区和城市南部的大部分地区。
- 在重点区域内, 树冠密度通常较低, **北萨克拉门托北部、Fruitridge/Broadway 东部和南萨克拉门托**和西南部覆盖率最低。
- **Land Park、East Sacramento、Curtis Park 和 Boulevard Park** 等住宅区以及 American River Parkway 等自然区域是城市中树冠密度最高的地区之一。

¹ 在本分析中, 我们考虑了 2019 年的乘客量, 以确定城市中乘客量最高的地点(公交车或轻轨)。我们使用了 COVID-19 疫情影响公共交通客流量水平之前的数据。我们还定义了 J 街沿线 19 街和阿罕布拉大道的两个广义区域, 以代表穿过市中心最受欢迎的公交路线。同样, 将城市边界外的 Florin Towne Center 公交站也包括在内, 以解释该位置的高出行次数。



建议

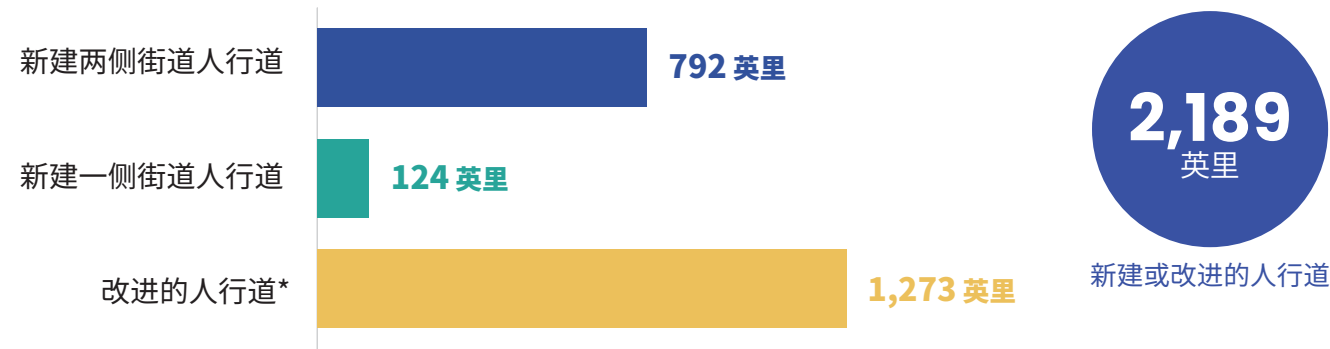
本节中的建议基于我们社区的反馈。这些建议以现有的步行和自行车网络为基础，结合了之前的计划和政策，并补充了[邻里连接计划](#)中确定的改进措施。

针对人们的建议 步行/滑轮

便民街为大众”计划确定了整个城市 2,189 英里的新建或改进人行道。针对人们步行的建议如下：

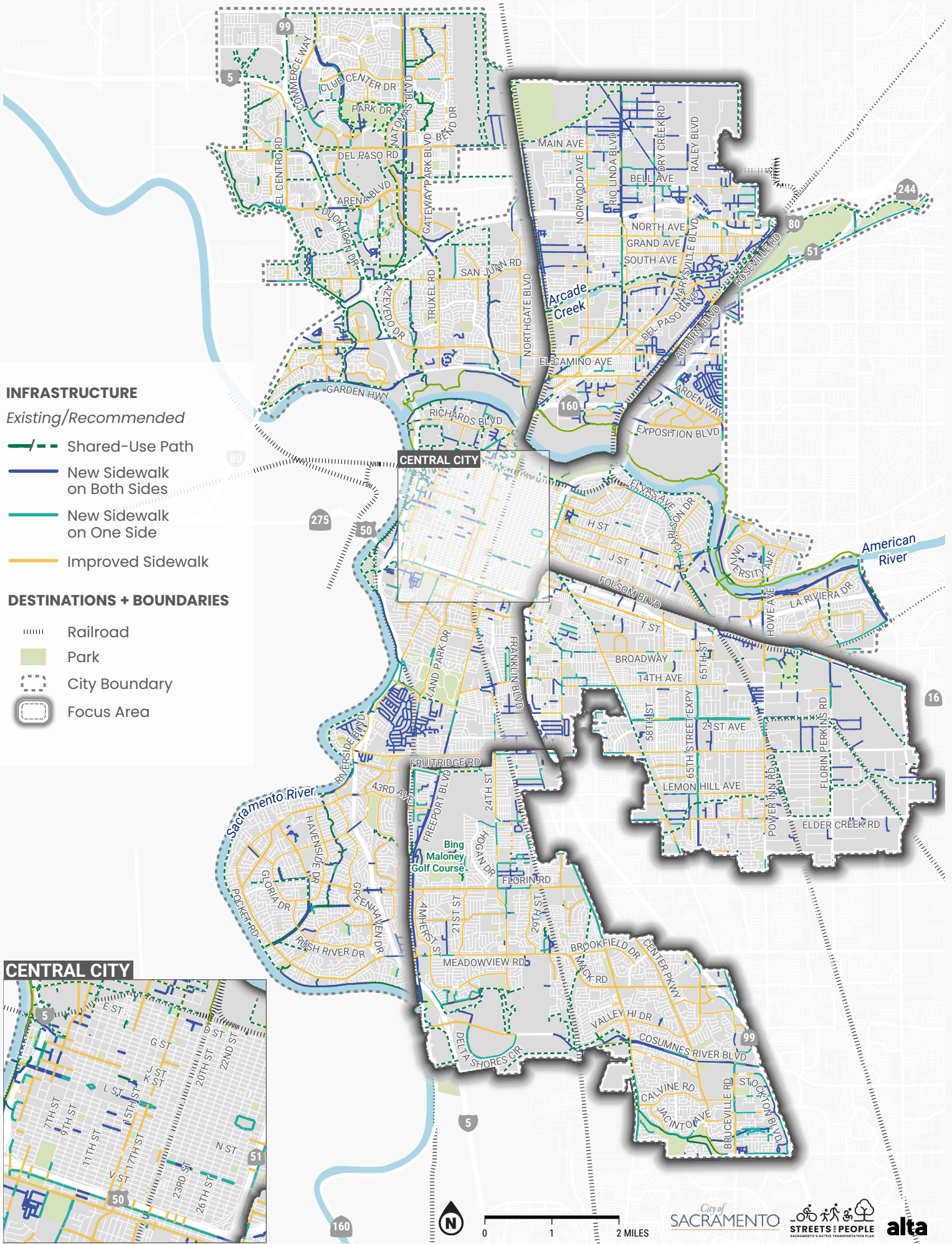


我们的提议



*人行道加宽、平整有裂缝的人行道和填补缝隙。

图一2 - 针对在萨克拉门托行走和滑轮行人的建议

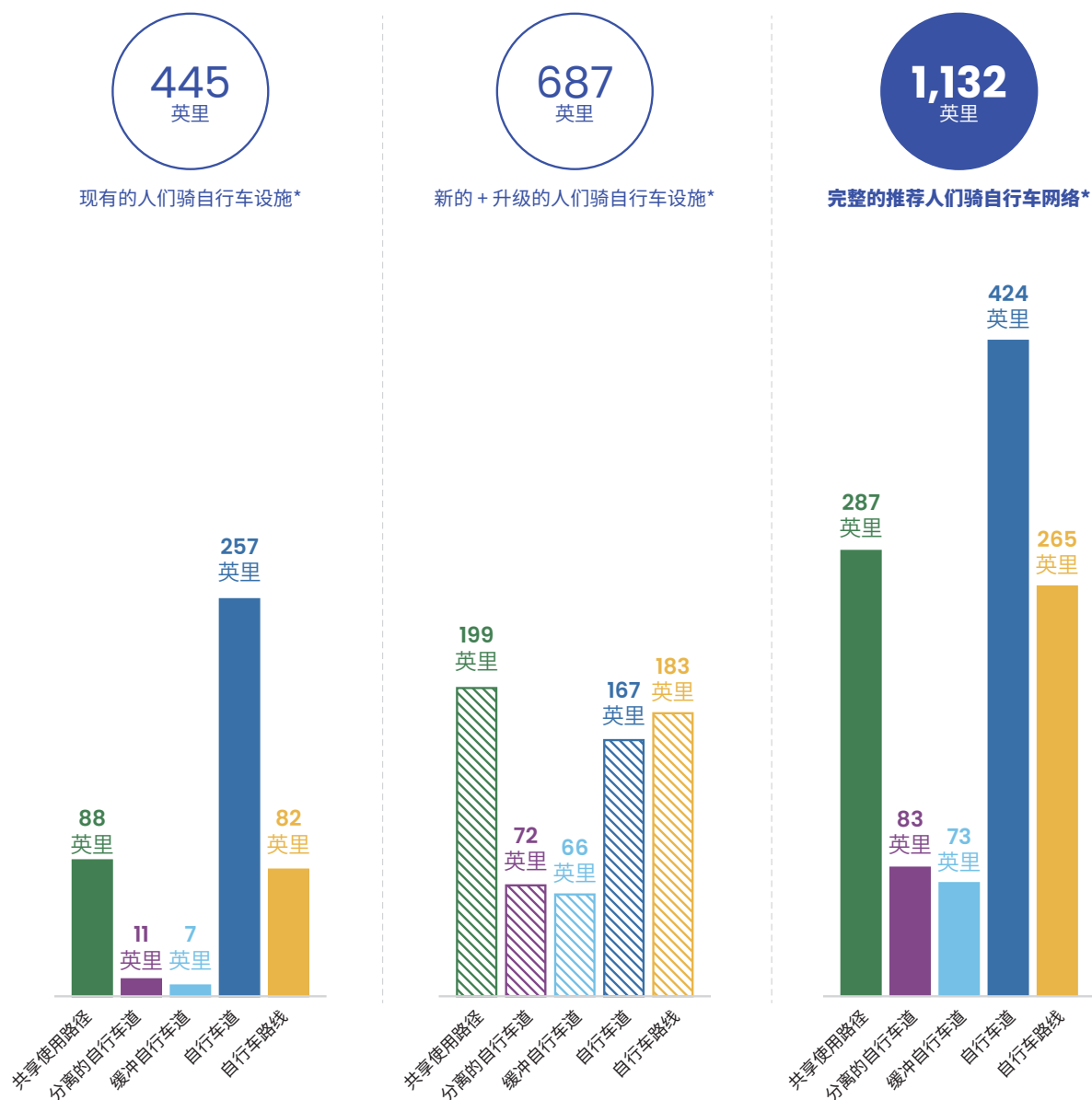


针对人们骑自行车的建议

此处包含的建议旨在创建更广泛的人们骑自行车设施网络，提供轻松舒适的区域目的地连接。这些建议还以[邻里连接计划](#)为基础，该计划包括**主要路线**（即，提供通往日常目的地的路线，具有交通平静功能）和**次要路线**（即，作为“支线路线”的标志路线，将其他用户连接到他们想要的目的地）。

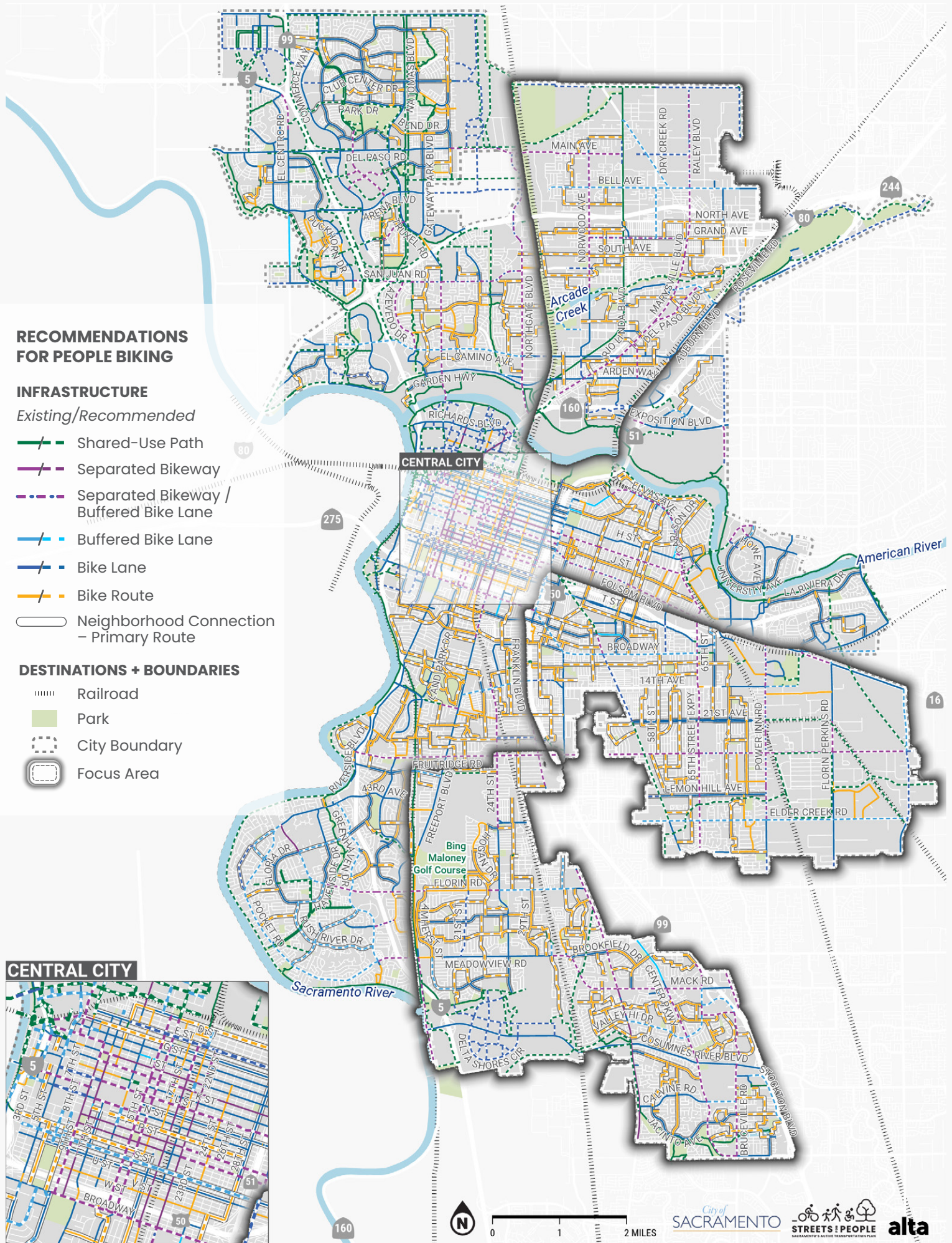


我们的提议



*四舍五入到最接近的整数。有关人们骑自行车设施的更多信息，请参阅[邻里连接计划](#)

图一3 - 针对萨克拉门托骑自行车人士的建议



提议的政策和计划

要使萨克拉门托更加适合步行和骑自行车，不仅需要新的基础设施投资，还需要持续的政策和计划，以支持和鼓励那些依赖公共机动出行的人和那些为了方便而选择这种出行方式的人。这些建议按照以下主题组织：

主题	提议政策	推荐计划
 公平	• 优先考虑步行、骑自行车和乘坐公共交通工具的人 • 公平投资 • 减少或消除步行障碍 • 支持社区努力扩大自行车的使用范围	
 教育	• 促进雇主更多地使用 TDM (出行需求管理) 策略	• 持续提供城市自行车和滑板车课程
 参与	• 继续实施人行道自行车骑行票转移计划	
 工程	• 制定有关引导行人间隔的政策 • 根据 DIB-94 实施自行车道项目设计 • 实施便民街为大众项目	• 创建寻路程序
 评估	• 定期评估基础设施和计划	• 监控碰撞数据 • 确定实时交通计数数据技术
 鼓励	• 实施即将出台的 TDM (出行需求管理) 政策	• 开发自行车道地图 • 举办五月自行车月 (NIBM) 和 Walktober 活动

资金

本市[资本改善计划](#)是分配道路项目资金的主要方法，但是，本市没有专门用于交通改善的专用资金来源，并且经常利用拨款资金进行大型项目。联邦、州和地区/地方各级都有各种资金机会来支持项目设计和建设。其中一些来源包括联邦级别的 [BUILD](#) 或 [SS4A](#) 拨款；州级别的积极实施的交通或可持续交通规划拨款以及更区域级别的萨克拉门托交通管理局的措施 [A](#)。

下一步是什么

“便民街为大众”计划设想了一个全市活跃的交通网络，由我们社区的意见和他们帮助确定的需求指导。这些改进的实施将依赖于交通优先计划 ([TPP](#)) 流程、可用资金和我们社区的持续参与。

TPP 确定了一个明确的流程，用于根据以下社区价值观确定哪些交通项目是最高优先级：

- 改善空气质量、气候和健康
- 提供公平投资
- 提供前往目的地的通道
- 改善交通安全
- 修复和维护系统

市政府将把这些项目纳入“便民街为大众计划”，作为下一个 TPP 优先排序流程的一部分，以确定最高优先级项目。流程。

我们鼓励我们的社区与我们联系并参与其中，我们将使用以下任何资源共同完成此流程：



联系市长和议会区办公室。



参加市议会会议或积极交通委员会会议。



订阅市政府的新闻通讯并向 311 报告问题。



