



METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street
Oakland, CA 94607-4700
Tel: 510.817.5700
TDD/TTY: 510.817.5769
Fax: 510.817.5848
e-mail: info@mtc.ca.gov

NEWS RELEASE

立即發佈

聯繫人: John Goodwin 510.817.5862
Randy Rentschler 510.817.5780

灣區 Vital Signs 的最新數據包括 十大最塞車高速公路的新排名

奧克蘭(OAKLAND), 加州, 2015 年 12 月 17 日... 大都會交通委員會(MTC)今天宣布了灣區最塞車路段的年度排名, I-80 號高速公路西行從 Hercules 至 Oakland 的早上通勤重登 2014 年榜首, 成為該地區最塞車路段。從 4 號州公路轉海灣大橋付費站將近 17 里路的通勤在 2013 年區域交通塞車中僅排名第 4。

今天公佈的高速公路塞車數據是交通指數中的一組, 以作為 MTC 網站 Vital Signs 績效測量方法的一部分。MTC 對整個地區“塞車延誤”的定義是交通行駛速度為每小時 35 英里或以下所花的時間, 每個工作日每個通勤者從 2013 年的平均 2.6 分鐘增加到 2014 年的平均 2.7 分鐘, 增加了 3%。這標誌著灣區基於每個通勤者塞車延誤的最高記錄, 比在 2010 年記錄的每個通勤者每天 1.9 分鐘增加了將近 40%。

灣區高速公路的塞車增長快過人口和就業的增長。自 2000 年以來, 每個通勤者塞車延誤已經上升了 23%, 地區人口增長才 10%, 而整個地區 2014 年底就業僅比本世紀初高了 1%。

I-80 西行的早上通勤跳過三位而成為前 10 名榜首 — 對調了三藩市 I-280 高速公路至海灣大橋的 101 號高速公路和 I-80 高速公路東行的下午通勤 — 該地區 2014 年前 10 名最塞車路段的九個在 2013 年也排在前 10 名。唯一新入選路段是 101 號高速公路北行從東 San Jose 的 Story Road 至 Santa Clara 的 Montague Expressway 的早上通勤, 去年排名第 10, 而 2013 年排名第 18。

前 10 名的其餘排名包括 I-880 號高速公路南行從 San Leandro 至 Milpitas 的早上通勤, 仍保持其第 2 名; 101 號高速公路南行從 Sunnyvale 的 Fair Oaks Avenue 至北 San Jose 的 Oakland Road 的下午通勤, 連續兩年第 3 名; I-680 號高速公路北行從 San Ramon 至 Pleasant Hill 的下午通勤, 仍保持第 5 名; I-680 號高速公路北行越過 Sunol Grade 從 Fremont 的 Mission Blvd. 至

-續-

Sunol 的 84 號州公路的通勤，升一位至第 6 名；I-80 號高速公路東行從 Bay Bridge 收費站至 Albany 的下午通勤，升一位至第 7 名；I-205 和 I-580 號高速公路西行越過 Altamont Pass 至 Dublin 的早上通勤，從一年前的第 6 名降為第 8 名；從奧克蘭 I-580 號高速公路轉 24 號州公路東行穿過 Caldecott 隧道至 Orinda 的下午通勤，仍保持第 9 名。

“當你看這些數據時，有一些情況確實值得注意” Santa Clara 縣監事兼 MTC 主席 Dave Cortese 說。“一是交通塞車高度集中在選定的幾條高速公路上，主要是在進出矽谷和三藩市的路線。另一個是超過四分之三的塞車發生在阿拉米達縣(Alameda)、聖塔克拉拉縣(Santa Clara)和康特拉科斯塔縣(Contra Costa)的高速公路上。第三個是大多數區域最塞車路段的通勤者會從以下主要投資中受益，如開往 San Jose 的 BART，提高 BART 的載客量、Caltrain 電氣化及高速公路上新的快車道，這些都將在未來的幾年中實現。”

Vital Signs 顯示公交通勤大幅飆升

區域經濟的復甦加劇了灣區高速公路的塞車狀況，MTC Vital Signs 小組收集的資料顯示開車往返工作的通勤者的比例實際上在減少。單獨開車和拼車者合計只佔 2014 年灣區通勤的 76%，比 2010 年的 78% 和 2000 年的 81% 有所下降。同時，乘坐公交服務的上班族在過去的四年中比例已升至 20% — 從去年所有通勤者的 12% 及 2010 年的 10%。這是自 1960 年以來灣區上班族乘坐公交通勤的最大比例。

東灣和半島的通勤者正在推動公交客流量的大幅增長，特別是 BART 和 Caltrain。在三藩市，居民騎自行車上班的人數在過去十年增加了一倍，步行人數自 1960 年以來達到最高水平。在三藩市和柏克萊的大部分居民不再開車上班，Albany 和 Emeryville 的 10 個通勤者中超過 4 人選擇將汽車留在家裡。

Vital Signs 績效監測方法發布的最新交通數據與 Vital Signs 互動網站 (www.vitalsigns.mtc.ca.gov) 上的一些更新內容相一致，其獲得了國際商業傳播者協會(太平洋平原地區)頒發的 Silver Quill “優秀獎”。

這些更新資料中有一些重新設計的地圖，讓居民了解各個大道有關高速公路塞車和出行時間可靠性的詳情。該網站還展示有歷史趨勢、灣區各社區之間的異同，以及我們區域相對於美國其他主要地區的競爭力。這個月公佈的九個交通更新數據結合了去年作為 Vital Signs 計劃公佈的其他有關土地使用、經濟及環境狀況指標。交通測量包括：

- 通勤方式選擇
- 通勤時間
- 區域入口車流量
- 塞車時花費時間
- 塞車時車速
- 出行時間可靠性
- 公交客流量
- 公交系統效率
- 每日出行里程數

MTC 是一間為三藩市灣區的九個縣規劃交通、籌資和協調的機構。

###

請注意: 前 50 名塞車地段可在以下 MTC 的網站上查到

[http://mtc.ca.gov/whats-happening/news/fresh-data-bay-areas-vital-signs-include-new-top-10-list-freeway-congestion.](http://mtc.ca.gov/whats-happening/news/fresh-data-bay-areas-vital-signs-include-new-top-10-list-freeway-congestion)