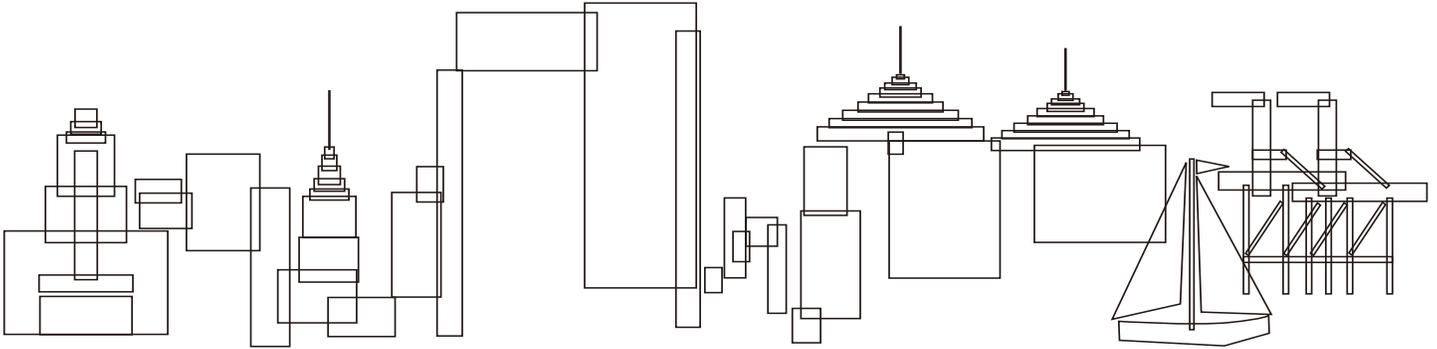


I OAKLAND

Noticias bianuales de la Ciudad de Oakland, California, con información acerca de los avances del Plan Maestro de Ciclismo (Bicycle Master Plan) para Oakland.

Edición núm. 20, invierno de 2017 | Tiraje 2,936 ejemplares

www.oaklandbikes.info



Viajar al centro en bicicleta: todo está preparado para recibirlo



Los carriles para bicicletas en Madison St en dirección hacia el sur en 13th St reciben tratamiento de pintura verde.

Durante los meses de otoño, la Ciudad implementó su concentración más grande de carriles exclusivos para bicicletas que alguna vez se haya realizado en un solo esfuerzo: Lake Merritt BART Bikeways. Se instalaron carriles para bicicletas con contención todo a lo largo de Madison St (2nd St a 19th St) y Oak St (Embarcadero a 14th St). Se instalaron carriles de bicicletas con contención conectados en Embarcadero desde Oak St hasta Lake Merritt Channel. El carril existente para bicicletas en 2nd St desde Oak St a Washington St se actualizó con carriles exclusivos que reemplazaron los carriles compartidos instalados en 2011. También se instalaron carriles para bicicletas en 8th St y 9th St entre Harrison St y Fallon St. Para completarlo, el proyecto Lake Merritt BART Bikeways también pavimentó 2nd St, 8th St, Madison St y Oak St. El trabajo se finalizó en su mayor parte en noviembre. En total, se agregaron tres millas de carriles nuevos para bicicletas en una zona de tres cuartos de una milla cuadrada. En la zona inmediata, los proyectos anteriores realizados entre agosto de 2014 y junio de 2015 crearon un total de 1.3 millas de carriles de bicicletas en 10th St, E 7th St y Jackson St.

En 2015, 14.8% de usuarios accedieron Lake Merritt BART en bicicleta, el porcentaje de modalidad ciclista más alto de todas las estaciones en el sistema BART. Con tantos carriles nuevos para bicicletas que llegan a la estación, elevemos las metas respecto de lo que se puede hacer con bicicletas y BART en el Área de la Bahía. En los próximos proyectos, la Ciudad priorizará las conexiones entre Lake Merritt BART y los barrios residenciales densamente poblados al este de Lake Merritt. Hay proyectos en desarrollo en E 10th St, E 12th St (como parte del proyecto BRT de AC Transit) y en la parte inferior de Park Blvd (E 18th St hasta MacArthur Blvd).

El proyecto de carriles para bicicletas Lake Merritt BART se planificó en conjunto con el plan del área de la estación de Lake Merritt. La construcción se financió con una subvención federal para pavimentación aumentada con fondos del cargo de registro vehicular del Condado de Alameda (Medida F).



Este boletín informativo y los proyectos que se describen en él son financiados total o parcialmente por la participación de Oakland en fondos de la Medida B y BB. Las Medidas B y BB son los impuestos sobre el precio del transporte del Condado de Alameda aprobados por los votantes en el año 2000 y ampliados en el año 2014. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B, y el 8% de los fondos de la Medida BB, se destinan a proyectos y programas de ciclistas y peatones en todo el condado. Para obtener más información, visite www2.oaklandnet.com/OAK022502.

Los carriles para bicicletas continuos en **10th/E 10th St (Madison St a 9th Ave)** se finalizarán en 2017. El puente que cruza Lake Merritt Channel, con fondos de la medida DD, está casi finalizado y contará con carriles para bicicletas y sendas para peatones en ambos lados. Los carriles para bicicletas se extenderán hacia el este y el oeste para completar 0.9 millas que conectarán Lake Merritt BART, Oakland Museum of California, Laney College y cinco escuelas más. La sección al este de 5th Ave se agregó a la red de carriles para bicicletas a fin de aprovechar el exceso de ancho que posee la carretera.

Ford GoBike! (programa que se conoció anteriormente como **Bay Area Bike Share**) se implementará en el verano de 2017, con 14 sitios en el centro. Las bicicletas son ideales para viajes que son demasiado extensos para caminar, demasiado breves para ir en automóvil y donde el tránsito es lento. Quienes no poseen bicicleta ahora tienen una forma práctica de beneficiarse directamente de las ciclovías que se instalan en el centro. Obtenga más información en www.bayareabikeshare.com.

Los carriles para bicicletas continuos en **Clay St (7th St a 17th St)** se instalarán en 2017. Estos nuevos carriles llenarán una brecha de ciclovías de sur a norte que comienza en Jack London Sq en 2nd St y Washington St y finaliza en San Pablo Ave y 17th St, donde carriles para bicicletas existentes continúan en dirección norte y este. Se instaló señalización de orientación para ciclistas en noviembre/diciembre de 2016 para marcar esta conexión.

El **Proyecto de Calles Verdes de Lakeside** (Lakeside Green Streets Project) es la mejora

final financiada con la medida DD que se realizará a las calles que rodean Lake Merritt. El proyecto ampliará Snow Park, ensanchará el recorrido junto al parque, simplificará las intersecciones de Harrison St/20th St/Lakeside Dr, y se crearán carriles para bicicletas en Harrison St/Lakeside Dr, que conectarán las ciclovías existentes en cada extremo y se cruzarán con los carriles para bicicleta recientemente marcados (que se mejorarán) en 20th St.



El **Proyecto de Calles Verdes de San Pablo** (San Pablo Green Streets Project) actualizará la ciclovía en una manzana de San Pablo Ave (16th St a 17th St), y permitirá crear los primeros carriles para bicicletas en Oakland adyacentes al estacionamiento en ángulo marcha atrás. Las características del proyecto, como biofiltros y otros tipos de dispositivos de

filtrado que mejoran el paisaje de las calles, limpiarán las escorrentías pluviales antes de que lleguen a la Bahía de San Francisco.

Los carriles para bicicletas en **11th St (Broadway a Jackson St)** se instalarán como parte del proyecto de transporte rápido en autobús (BRT) de AC Transit Bus. El diseño aprovecha el exceso de ancho de la carretera, uno más en la serie de "carriles adicionales para bicicletas" que ayudan a dar forma a la visión de Complete Streets de la Ciudad. El proyecto creará una alternativa al ciclismo en Chinatown (zona con tránsito complicado) para quienes atraviesan el área. (Caso contrario, realmente debe detenerse y aprovechar para compras allí.)

Las subvenciones del Programa de Transporte Activo Estatal (ATP) permiten que la Ciudad desarrolle dos proyectos para ampliar la red de ciclovías en el centro mediante carriles de alta calidad. El **Proyecto de calles completas de Telegraph Ave, Fase 2** (Telegraph Ave Complete Streets Project) se otorgó en 2015 y permitirá el diseño y la instalación de elementos sólidos como ampliaciones de aceras, dársenas para autobuses, y medianas de tránsito en algunas de las áreas de no estacionar pintadas de color beige adyacentes a las vías para ciclismo en Telegraph Ave. El proyecto afirmará el estado de esta ciclovía clave del centro y reducirá los conflictos entre los usuarios de las calles. El **Proyecto 14th St.: Calles seguras en la Ciudad** (14th St: Safe Routes in the City Project) se otorgó en 2016, y planificará, diseñará e instalará una ciclovía en 14th St, Brush St a Oak St, cerrando así una brecha en la red de ciclovías de una milla entre West Oakland y Lake Merritt, a través del corazón del centro.

RECURSOS

Sugiera la ubicación de una rejilla para bicicletas

- Lea las pautas y solicite una rejilla en Internet, o bien comuníquese con nosotros (información en la etiqueta postal). Consulte www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

- Las reuniones se celebran el 3^{er} jueves de cada mes y están abiertas al público. Obtenga más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Llamadas de Obras Públicas

- Por teléfono: (510) 615-5566 | por Internet: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | o por dispositivo móvil: www.seeclickfix.com/oakland. Informe acerca de:
 - ▶ peligros como vidrio, baches, rejillas de drenaje inseguras u otras obstrucciones
 - ▶ señales de tráfico averiadas
 - ▶ bicicletas abandonadas que necesitan ser retiradas de las rejillas para bicicletas, de señalizaciones o de postes de medidor
 - ▶ exceso de velocidad, o para solicitar medidas de reducción del tráfico u otra mejora vial

Personal del Programa

- Jason Patton, Gerente del Programa de Ciclismo y Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Ciclismo y Peatones

Practicantes del Programa

- David Pene (Diseño)
- Gregory Reft y Eric Tucker (Planificación)

Voluntarios

Camille Jackson, Peggy Mooney, Ronnie Spitzer y... **¿usted?** Para obtener más información, visite el sitio web del Programa de Voluntarios en Infraestructura para Ciclismo en www2.oaklandnet.com/bfvp.

Reinvención de 20th St

En diciembre finalizaron los carriles para bicicletas con contención en 20th St entre Harrison St y Franklin St, con algo más de carril para bicicletas hacia el oeste, hacia la estación BART en Broadway. 20th St es una ciclo vía prioritaria dado que conecta Adams Point, Grand Lake y Lake Merritt con el centro y la estación 19th St BART. Esta mejora de ciclo vía de bajo costo y únicamente con marcación estará seguida por un proyecto de paisaje urbano de \$4.6 millones financiado por el Programa de Transporte Activo Estatal. Dicho proyecto ampliará las aceras, pavimentará la calle y hará mejoras de diseño a los carriles para bicicletas. Estas mejoras se coordinan con el Proyecto de Calles Verdes de Lakeside que reconstruirá Lakeside Dr y Harrison a lo largo del límite del centro de Lake Merritt desde 19th St a Grand Ave. En 2015, el 14.3% de los usuarios de BART llegaron a la estación de la 19th St en bicicleta. Desde 1998, esta estación de BART ha visto un aumento del 12% en el uso de bicicletas. Y como era de esperar, la estación para bicicletas de 19th St BART ha superado su espacio delantero y busca un lugar más amplio. Con más ciclo vías de calidad que se inauguran, trabajamos continuamente para mantener esta tendencia para los muchos residentes de Adams Point y Grand Lake que están a una distancia breve en bicicleta del centro.



Las dársenas para autobuses son una de las características que vendrán a 20th St.



Una mano que los guía

Entre octubre y diciembre de 2016, 58 nuevas señalizaciones de orientación para ciclistas se instalaron a lo largo de 3.2 millas de calles, incluido el **centro** a lo largo del corredor Washington St/Clay St/Telegraph Ave (2nd St a 29th St) y el corredor 5th Ave/4th Ave/E 18th St (Embarcadero a Lakeshore Ave). Estas señalizaciones ayudan a la gente a utilizar la red en crecimiento, e indican a los ciclistas destinos clave. (Un proyecto complementario que está actualmente en la fase de diseño instalará las señalizaciones en las cercanías de Lake Merritt BART, fortaleciendo las conexiones hechas con los carriles para bicicletas recientemente instalados en 8th, 9th, Oak y Madison Streets, según se describe en la página 1.)

También durante este tiempo se finalizó un proyecto para actualizar la señalización "normativa" de las bicicletas en toda la ciudad. (Las señalizaciones normativas indican el comportamiento legal de los

usuarios de las carreteras/calles. Generalmente son de color blanco y negro, pero también incluyen señales de detención y diversas señales de estacionamiento.) Este proyecto quitó o reemplazó las señalizaciones de CARRIL PARA BICICLETAS tamaño de placa de triciclo con paletas de tamaño completo, y reemplazó aquellas señales que estaban dañadas. Se instalaron siete señalizaciones normativas cerca de la intersección de Alcatraz

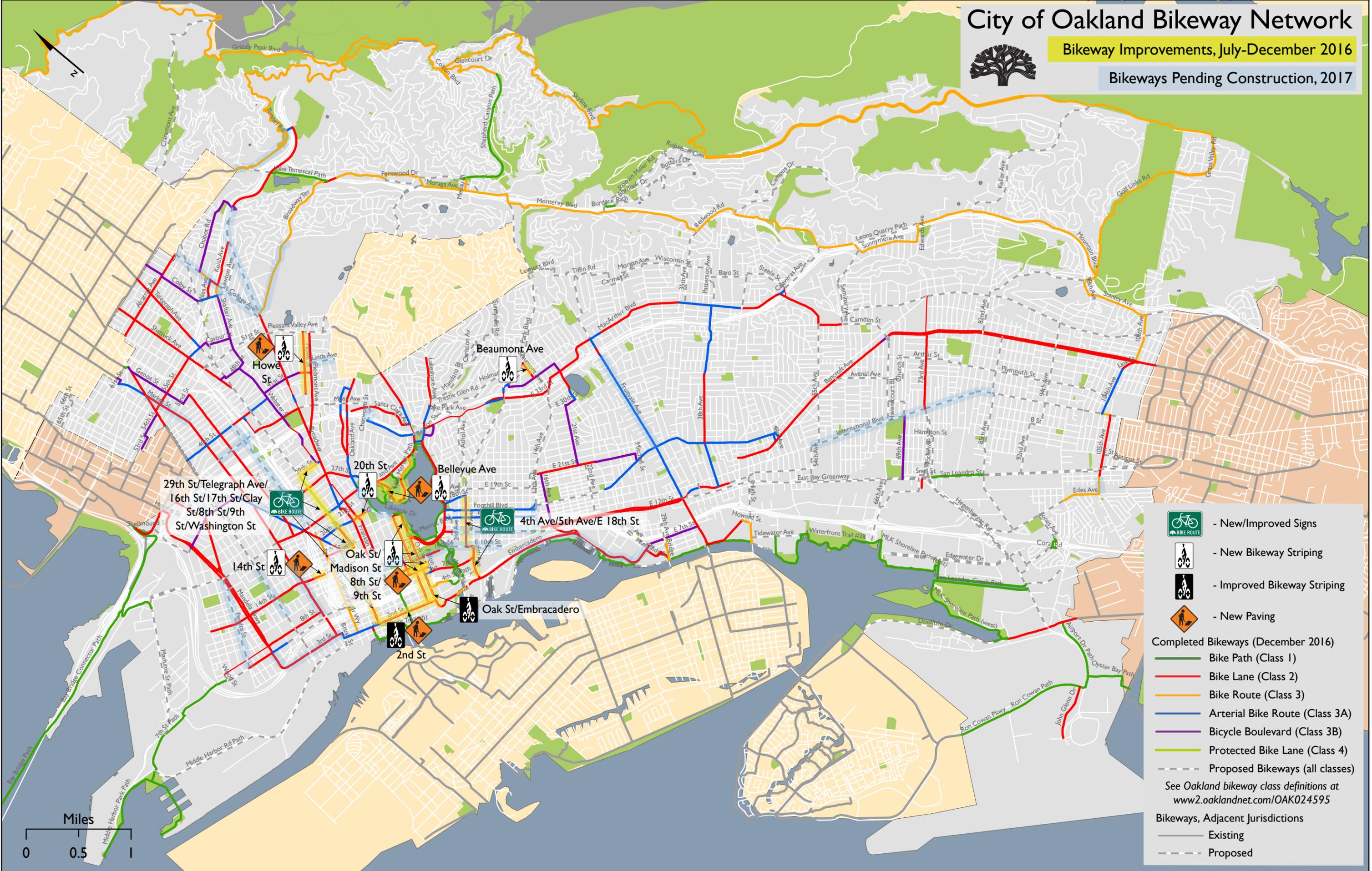
Ave y Telegraph Ave donde finalizan los carriles para bicicleta. Estas señalizaciones, que se muestran a la derecha, se instalaron para comunicar el comportamiento legal compartido de las calles (LAS BICICLETAS PUEDEN USAR TODO EL CARRIL) y el comportamiento de sobrepaso seguro (LEY ESTATAL: 3 PIES de SOBREPASO).



City of Oakland Bikeway Network

Bikeway Improvements, July-December 2016

Bikeways Pending Construction, 2017

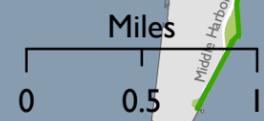


- New/Improved Signs
- New Bikeway Striping
- Improved Bikeway Striping
- New Paving

- Completed Bikeways (December 2016)
- Bike Path (Class 1)
 - Bike Lane (Class 2)
 - Bike Route (Class 3)
 - Arterial Bike Route (Class 3A)
 - Bicycle Boulevard (Class 3B)
 - Protected Bike Lane (Class 4)
 - Proposed Bikeways (all classes)

See Oakland bikeway class definitions at www2.oaklandnet.com/OAK024595

- Bikeways, Adjacent Jurisdictions
- Existing
 - Proposed





El ciclismo, en pocas palabras...

¿A dónde se fueron todos los carriles verdes para bicicletas?

El personal mantiene una lista detallada de las ciclovías con pavimento verde. Esta lista se actualizó por última vez en diciembre y se encuentra en línea en www2.oaklandnet.com/OAK052467. Las instalaciones más recientes están en Fruitvale Ave y E 12th St, implementadas por el Proyecto de Transporte Rápido en Autobús (BRT) de AC Transit Bus, y en tres ubicaciones como parte del Proyecto de Ciclovías de Lake Merritt BART. Estos tratamientos se utilizan principalmente para delimitar zonas de conflicto para las bicicletas, según las pautas adoptadas a finales de 2015 (www2.oaklandnet.com/oak052468).

Más de 9,500 espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles para todos

Al 31 de diciembre, había 9,519 espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles para todos en Oakland. Durante los últimos seis meses, se instalaron 294 espacios, 60 de los cuales fueron creación de desarrolladores privados (notablemente en Rockridge



Shopping Center Development en Pleasant Valley Ave y Broadway). La Ciudad instaló un nuevo corral en la calle en City Slickers Farm en Peralta St (imagen). El programa para estacionamiento de bicicletas CityRacks de Oakland está financiado con subvenciones del Fondo de Transporte para el Aire Limpio (Transportation Fund for Clean Air), un programa del Distrito de Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (Bay Area Air Quality Management District) administrador por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.



Millones

La Ciudad recibió \$26 millones en fondos de subvenciones del Programa de Transporte Activo (ATP) y el Programa para la Mejora de la Seguridad en Carreteras (HSIP). Las subvenciones de ATP financiarán dos proyectos con componentes principales de las ciclovías: (1) la 14th St: Proyecto Recorridos Seguros en la Ciudad (\$10.5 millones); y (2) el Proyecto de Cierre de Brecha en Fruitvale Ave (\$5.85 millones), para construir una ciclovía en el nivel de la acera entre Alameda Ave y E 12th St). Las subvenciones de HSIP financiarán seis proyectos con un valor de \$10 millones. Las solicitudes para las subvenciones HSIP están clasificadas en función de los accidentes de tránsito pasados y financiarán únicamente "contramedidas" muy específicas para mejorar la seguridad en el

tránsito. Dos de los proyectos, ambos en East Oakland, incluyen mejoras en la ciclovía como una de las varias contramedidas que son parte de un conjunto más grande: (1) carriles para bicicletas en Fruitvale Ave, San Leandro St-E 22nd St, que reemplazan las instalaciones actuales de carriles compartidos; y (2) carriles para bicicletas en 35th Ave, desde E 12th St a International Blvd. En 35th Ave, la nueva marcación disminuirá el ancho de los carriles de vehículos para reducir las altas velocidades y mejorar el acceso en bicicleta a la estación Fruitvale BART.

La sexta fiesta

La sexta fiesta anual Pedalfest, "una celebración de bicicletas, ciclismo, gastronomía, familia y diversión" se realizó el sábado 23 de julio de 2016 en la plaza Jack London Square. Con una gran variedad de "actibicidades", con carreras, karaoke, lecciones de unicycle, etc., la Pedalfest ofrece diversión en bicicletas para todos. (Para obtener más información, consulte <http://pedalfestjacklondon.com/activities>.) El evento estuvo coordinado por Jack London Square, patrocinado por negocios y agencias, y hecho realidad gracias a un ejército de voluntarios totalmente dedicados. Lo obtenido se donó a Bike East Bay.

"El Grinch que se robó el carril para bicicletas"

La tercera salida anual Scrapper Bike Christmas Light Ride se realizó el 24 de diciembre. Los participantes se encontraron en The Shed (una tienda de reparación de bicicletas dirigida por jóvenes) en Martin Luther King Jr Branch Library, 6833 International Blvd, donde realizaron un taller de reparación de bicicletas dictado por Scrapper Bike Team y el Comisionado Asesor sobre Ciclistas



y Peatones, RJ Burnette, Jr. Se entregaron luces para bicicletas a los participantes, cuya adquisición estuvo financiada por una subvención de la Ciudad de la Ley

de Desarrollo del Transporte, Artículo 3, fondos que surgen de los impuestos estatales del gas dedicados a proyectos y programas para ciclistas y peatones.

Pulgada a pulgada, esta ciclovía crecerá

En diciembre, Caltrans implementó carriles para bicicletas en el paso a desnivel de la 14th St que cruza I-980 entre Brush St y Castro St. Este proyecto extiende los carriles para bicicletas de 14th St en West Oakland hasta el límite del centro. Durante el verano, el personal de Oakland notó que Caltrans realizaba mantenimiento preventivo en la cubierta del puente, lo que exigía el retiro y la reinstalación de la marcación de la calle. El personal de Oakland vio en esto una oportunidad y se acercó a Caltrans con un plan de marcación que incluía carriles para bicicletas. Caltrans analizó nuevamente sus planes e incluyó los carriles para bicicletas. Y todos nos alegramos realmente mucho.

Carriles adicionales para bicicletas

A medida que la Ciudad de Oakland desarrolla nuevos proyectos de transporte, mejoramos la inclusión de carriles para bicicletas como algo inherente al trazado. En algunos casos, esos carriles para bicicletas no estaban contemplados en el Plan Maestro de Ciclismo de la Ciudad, pero surge la oportunidad de implementar un mejor proyecto mediante el trabajo hacia un enfoque de diseño más "completo", como:

En julio se agregaron carriles a **Howe St** entre Kaiser Hospital (cerca de MacArthur Blvd) y Pleasant Valley Ave. La calle se estaba pavimentando y era lo suficientemente ancha para carriles para bicicletas. Durante varios años los vecinos expresaron su preocupación por los automovilistas a altas velocidades que usaban Howe St para evitar Piedmont Ave. Y así se encontró una solución: agregar carriles para bicicletas para disminuir el ancho de los carriles para vehículos, lo que ayudó a solucionar el problema de la velocidad al tiempo que el vecindario era más ameno para el ciclista.

En septiembre, se instalaron carriles de bicicletas con contención en **Bellevue Ave** en Lakeside Park, desde Grand Ave a Perkins St. El proyecto Bellevue Ave fue parte de las mejoras realizadas con la subvención de la medida DD en Lake Merritt, y se pavimentó la calle y se realizaron diversas mejoras adicionales. Si bien Bellevue Ave ha sido un recorrido para bicicletas designado desde 1976 (!), el proyecto reconocía que la calle de dos carriles y una sola vía no era necesaria para el acceso vehicular, e insegura para las familias que visitaban Fairyland y los jardines en Lake Merritt. Solución: El segundo carril vehicular se convirtió en un carril para bicicletas con contención en el lado izquierdo de la calle, lejos del estacionamiento diagonal.

En octubre, se agregaron carriles para bicicletas con contención en **Beaumont Ave** entre Park Blvd y Excelsior Ave. En este caso, el impulso fue la reconstrucción de Glenview Elementary School que requiere que los alumnos de Glenview se trasladen en autobús a través de la ciudad a un campus temporal. La zona de espera de autobuses está en el lado posterior del campus Edna Brewer Middle School. Pero Beaumont Ave era una calle de cuatro carriles que los alumnos de Glenview deberían cruzar para llegar a la zona de espera del autobús. Solución: Convertir los carriles vehiculares en carriles para bicicletas con contención para mejorar la seguridad de los peatones y reducir la velocidad, al tiempo que conectaban con la ciclovía existente en Excelsior Ave.



Carriles para bicicletas en Bellevue Ave, con contención.

Donde finalizan los carriles para bicicletas

En septiembre, la Comisión de Planificación de la Ciudad aprobó cambios principales a la manera en que se evalúan los proyectos respecto de los posibles impactos de transporte. Los cambios fueron provocados por una ley estatal (proyecto de ley 743 del Senado) que prohíbe el uso de demoras de conductores como medida del impacto ambiental según la Ley de Calidad Medioambiental de California (CEQA). El cambio revoca un enfoque de larga data que usaba el nivel de servicio (LOS) para medir las demoras de los automóviles en las señales de tránsito. Este enfoque contradecía la construcción de calles amenas para ciclistas. Si bien el tema es altamente esotérico, los resultados fueron reales e impactaban en la población. En sus recorridos habituales, piense en los puntos en los que los extremos de los carriles para bicicletas se acercan a una intersección señalizada. Esa brecha puede ser el resultado de usar el LOS para medir los impactos medioambientales. Entre los ejemplos de Oakland se incluyen las brechas de los carriles para bicicletas en 27th St y E 12th St. El LOS es un factor contribuyente a los motivos por los que no se instalaron carriles para bicicletas en 40th St. Y en W MacArthur Blvd hacia el oeste de la estación BART, los carriles para bicicletas hubieran estado instalados desde 2012, excepto por el LOS. (Estos carriles para bicicleta se construirán en 2017.) En el nuevo paradigma, los impactos que tiene el transporte de un proyecto se evaluarán en función de la cantidad de tránsito de vehículos motorizados que creará un proyecto. Y dado que estos carriles para bicicletas no generan nuevos recorridos de vehículos con motor, este nuevo paradigma es una buena noticia para la creación de ciclovías continuas.

Index en lugar de licencia

En diciembre de 2016, el Concejo Municipal aprobó una Ordenanza (<http://tinyurl.com/jntuztj>) que eliminaba el requisito de obtener una licencia de bicicleta de California para los ciclistas de Oakland. Anteriormente, el Código Municipal de Oakland (Capítulo 12.60) exigía a los ciclistas la obtención de una licencia a través del Departamento de Policía de Oakland o tener que pagar una multa de \$10. Este requisito se remontaba a una época anterior a la existencia de registros gratuitos y efectivos de bicicletas. Las bicicletas robadas comúnmente atraviesan la ciudad, el estado y los límites estatales que pueden impedir la identificación y la recuperación de bicicletas registradas a nivel local. Los registros de bicicletas contemporáneos proporcionan herramientas que los departamentos policiales pueden usar para rastrear y comprender los robos, y mejorar la posibilidad de devolver las bicicletas robadas a sus legítimos dueños. Ahora que se aprobó la Ordenanza, la Ciudad planea asociarse con BikeIndex, el servicio de registro de bicicletas más ampliamente usado EN EL MUNDO. ¿Aún no se registró? Es gratuito y seguro. Visite <https://bikeindex.org>. Para obtener más información sobre la prevención de robos y la recuperación de bicicletas robadas, visite la página web Bike East Bay en bikeeastbay.org/theft.



En cifras

Esta es la duodécima entrega de una función para dar seguimiento a los avances en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland utilizando los “parámetros de medición” que aparecen en la tabla siguiente. (Para obtener una explicación de estos parámetros, por favor consulte el boletín de Invierno de 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)



Infraestructura de ciclismo en Oakland al 31 de diciembre de 2016

Fecha (al)	Millas de ciclovías	Espacios de estacionamiento para bicicletas	Señalizaciones de orientación para ciclistas	Señales de tráfico amenas para el ciclista
31 de diciembre de 2007	104.1	3,224	0	0
31 de diciembre de 2008	106.5	3,492	26	2
31 de diciembre de 2009	110.8	4,428	26	11
31 de diciembre de 2010	112.1	4,772	125	16
31 de diciembre de 2011	120.7	5,303	209	26
31 de diciembre de 2012	134.3	6,315	345	40
31 de diciembre de 2013	141.2	7,072	415	127
31 de diciembre de 2014	146.4	8,023	476	151
31 de diciembre de 2015	150.6	8,841	518	208
31 de diciembre de 2016	155.1	9,519	571	220

Nº 10

La cantidad de años en que la edición “I [bike]” ha estado en circulación (es decir, una década).

Diez (10) años,

20 ediciones.



Aumento del 50% de millas de ciclovías; casi el triple de los espacios para estacionamiento de bicicletas; señalización de orientación para ciclistas instalada en casi 60 millas de carreteras; más de 200 señales de tránsito diseñadas para responder cuando se acercan ciclistas.

Ciudad de Oakland, Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones
Obras Públicas de Oakland, División de Planificación y Financiación de Transporte
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612



Teléfono: (510) 238-3983

Correo electrónico: bikeped@oaklandnet.com

Web: www.oaklandbikes.info

Si desea un ejemplar del boletín del programa ciclista de la Ciudad de Oakland en español, por favor llame al 238-3983 o visite www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK062333)

如需索取屋崙（奧克蘭）市自行車計劃的中文版新聞快訊，請致電 238-3983 或上網 www.oaklandbikes.info 查詢。
(www2.oaklandnet.com/w/OAK062334)

Để lấy một tờ bản tin bằng tiếng Việt về chương trình đi xe đạp của Thành Phố Oakland, xin gọi số 238-3983 hoặc tới trang mạng www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK062335)



Salve un árbol. Suscríbese al envío únicamente electrónico del boletín en <http://tinyurl.com/I-Bike-Oakland>.