

I OAKLAND

Noticias semestrales de la Ciudad de Oakland, California, sobre los avances del Plan Maestro de Ciclismo para Oakland

Edición No. 21, verano de 2017 | Tirada 3.020

www.oaklandbikes.info

Conozca al OakDOT, el Departamento de Transporte de Oakland

En junio de 2016, la Ciudad de Oakland creó un Departamento de Transporte con un director interino encomendado a establecer una estructura organizacional. Para julio de 2017 y con la aprobación de un nuevo presupuesto bianual, el nuevo DOT (u OakDOT) cuenta con una estructura organizacional, financiamiento específico y un Plan Estratégico que muestran el camino a seguir. El departamento es financiado por el impuesto sobre las ventas de transporte del condado (Medidas B y BB) y por los bonos de infraestructura aprobados recientemente (Medida KK). El OakDOT abarca funciones relacionadas al transporte, la mayoría de las cuales, antes le eran asignadas a la Agencia de Obras Públicas de Oakland. Sus áreas funcionales comprenden pavimentación, diseño de calles, ingeniería del tránsito, estacionamiento, señalización y programas y planes para ciclistas y peatones. Puede consultar el Plan Estratégico de OakDOT en beta.oaklandca.gov/services/transportation/oakdot-priorities.



Le presentamos a Ryan Russo, Director del OakDOT

El Director del OakDOT, Ryan Russo, proviene del DOT de la Ciudad de Nueva York, en donde se desempeñó como subcomisionado de planificación y gestión de transporte. Russo ocupó cargos directivos bajo las órdenes de dos Alcaldes de Nueva York y supervisó algunos de los proyectos sobre seguridad, peatones, ciclistas y tránsito más innovadores y transformadores del país en la última década. De igual modo, lideró un personal de división de alrededor de 500 empleados de planeación y las oficinas operativas con un presupuesto anual superior a los \$100 millones. (Para conocer más sobre los logros de Ryan en NY, visite nyc.streetsblog.org/2017/03/31/nyc-streets-maestro-ryan-russo-heading-to-oakland).



Durante una presentación ante el Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones de Oakland el mes pasado, Ryan explicó que la equidad es la pieza fundamental del Plan Estratégico del OakDOT. Algo que se está alcanzando junto con otras metas, en parte, mediante procesos de planeación actualmente en progreso y entre los que se encuentran el Plan de Peatones (adoptado por el Ayuntamiento el 27 de junio), el Plan de Ciclismo (por favor lea el artículo de la pág. 7) y el Plan Específico del Centro (www2.oaklandnet.com/OAK051133).

Respecto de los proyectos y programas para ciclistas, el objetivo de Ryan es implementar la Política de las Calles Completas de Oakland cuando están en marcha los proyectos de pavimentación, revisar la sincronización y funcionamiento de los semáforos y optimizar la ejecución de los proyectos para acelerar la implementación de los planes de ciclismo. Para familiarizarse con la geografía de Oakland, Ryan acude al trabajo en bicicleta y pedalea con su familia los fines de semana.



Este boletín informativo y todos los proyectos descritos en él son financiados, total o parcialmente, por la participación de Oakland en los fondos de las Medidas B y BB. Las Medidas B y BB corresponden a los impuestos sobre el precio de las ventas de transporte del Condado de Alameda aprobados por los votantes en el año 2000 y ampliados en el año 2014. Un 5% de los fondos de la Medida B y un 8% de los de la Medida BB se destinan a proyectos y programas para ciclistas y peatones de todo el condado. Para más información, visite www2.oaklandnet.com/OAK022502.

Postales de una ciudad que avanza

Querida Oakland:

febrero de 2017

Se inauguraron nuevos carriles para bicis en Chetwood St (**desde MacArthur Blvd hasta Santa Clara Ave**) a fin de facilitar la conexión entre los barrios de Adams Point y Rose Garden, Grand Lake y Piedmont Ave. Chetwood St ofrece uno de los cruces más tranquilos de la I-580 y conecta con los carriles para bicicletas en Santa Clara Ave. También se trazaron nuevos carriles para bicicletas cuesta arriba en **Linda Ave (desde Piedmont Ave hasta Rose Ave)** utilizando eficientemente el limitado espacio de la calzada. Linda Ave es un trayecto popular por su conexión directa (de pendiente) entre Piedmont Ave y Grand Ave. Próximamente, un proyecto de la Ciudad de Piedmont (desde Rose hasta Grand Aves) mejorará dicho trayecto aún más. En **3rd St/Mandela Pkwy (desde Brush St hasta 7th St)**, un proyecto de señalización de calzada incorporó protección a los carriles para bicicletas al redimensionar adecuadamente aquellos carriles de circulación demasiado anchos. La 3rd St forma parte del San Francisco Bay Trail y ofrece un enlace entre West Oakland, West Oakland BART y Jack London Square. Otro proyecto renovó las líneas pintadas en las calles y las señales en los carriles para bicicletas, además de agregar señales de zona de puertas en **8th St (desde Broadway hasta Jefferson St)**, con lo cual se mejoró esta ciclovía con dirección oeste en Old Oakland y cuyas señales en la calzada habían sido repintadas por última vez en el año 2009. ¡Esperamos su visita!

Con cariño, I Bike Oakland



Querida Oakland:

marzo de 2017

El pavimento nuevo en **Golf Links Rd (desde Burgos Ave hasta Scotia Ave)** convierte en un placer el tránsito por la mejor ruta para ciclismo desde East Oakland hasta Skyline Blvd. Se llevaron a cabo modificaciones menores en los carriles para que así los ciclistas puedan disponer de mayor espacio en su camino cuesta arriba por este hermoso sendero. ¡A disfrutar!

Atentamente, I Bike Oakland



Querida Oakland:

abril de 2017

Luego de algunas prolongadas demoras en la construcción, **MacArthur Blvd (desde Grand Ave hasta Lakeshore Ave)** ya tiene sus carriles verdes para bicicletas. ¡Por fin!

Saludos cordiales, I Bike Oakland

Querida Oakland:

junio de 2017

Se agregó un carril para bicicletas en sentido este (cuesta arriba) en 14th Ave (desde International Blvd hasta Foothill Blvd) como parte del proyecto de diseño urbano en 14th Ave. El objetivo principal es ayudar a los ciclistas que se dirijan al este por E 15th St para que anden a trote tres cortas cuerdas en 14th Ave y puedan continuar su camino por Foothill Blvd. ¡No se olviden de pedalear!

Le desea lo mejor, I Bike Oakland

RECURSOS

Sugiera una ubicación para los aparcabicicletas

- Lea las pautas y solicite un aparcabicicletas por Internet o comuníquese con nosotros (encontrará información en el panel de correo). Visite www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC)

- Las reuniones se celebran el tercer jueves de cada mes y están abiertas al público. Para más información, visite www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Atención Telefónica de Obras Públicas

- Comuníquese por teléfono al: (510) 615-5566 | visite: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | comuníquese a través de un dispositivo móvil en: www.seeclixfix.com/oakland, para informarnos sobre:
 - ▶ peligros como vidrios, baches, tapas de drenaje peligrosas u otras obstrucciones
 - ▶ msemáforos descompuestos
 - ▶ abicicletas abandonadas que deban ser retiradas de los aparcabicicletas, letreros o parquímetros poles
 - ▶ sexceso de velocidad o para solicitar la disminución del tráfico u otras mejoras en la vía pública

Personal del programa

- Jason Patton, Gerente del Programa de Ciclistas/Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Ciclistas/Peatones

Internos del programa

- Joshua Ekstedt, David Pene, Noel Pond-Danchik, Gregory Reft, Eric Wilhelm

Voluntarios

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer y ... ¿usted? Para más información, consulte la página web del Programa de Voluntarios para Instalaciones para Ciclistas en www2.oaklandnet.com/bfvp.

Broadway: el nuevo diseño hace su debut

En mayo, Oakland celebró la inauguración de sus dos carriles protegidos de doble circulación para bicicletas ubicados en Broadway, entre Keith Ave y Brookside Ave. La ciclovía se encuentra separada físicamente de los vehículos motorizados y es adyacente a una acera peatonal. El proyecto fue financiado por el acuerdo de la Ciudad de Oakland con Caltrans sobre los posibles efectos del Caldecott Fourth Bore. Este proyecto, desarrollado a través de un amplio proceso comunal, reemplazó el diseño enfocado en los automóviles en las intersecciones de Broadway con Keith Ave, Patton St, Brookside Ave y las rampas de enlace en Highway 24. Ahora, los peatones pueden cruzar Broadway de forma segura en Patton St. El proyecto también comprende semáforos con señales para ciclistas (en Keith Ave) e infraestructura verde para controlar de forma más sustentable las aguas pluviales. Las señales para ciclistas en los semáforos les permiten desplazarse por la intersección separados de los vehículos motorizados y los peatones.

En su extremo inferior, el proyecto se conecta con otro actualmente en construcción en Broadway, entre Keith Ave y Broadway Ter. Este proyecto pavimentará la calzada, mejorará los cruces para peatones y transformará los cuatro carriles en tres con carriles para bicicletas. En su extremo superior, se conecta con otro del acuerdo con Caldecott, concluido en 2016, que sumó carriles para bicicletas y mejoró un cruce para peatones entre Golden Gate Wy y el North Oakland Sports Center. Estos proyectos forman parte de un gran esfuerzo de la Ciudad por construir una ciclovía continua en el corredor de Broadway desde el centro hasta Tunnel Rd: www2.oaklandnet.com/OAK043750. Los proyectos venideros del acuerdo con Caldecott traerán mejoras a Tunnel Rd y Caldecott Ln entre Hiller Dr (en el límite con Berkeley) y North Oakland Sports Center.



El Ingeniero Civil Supervisor, Ade Olusuwago, dándole el visto bueno a la nueva ciclovía
Foto: Pablo Miras

W MacArthur Blvd: pedalear hasta BART nunca ha sido mejor

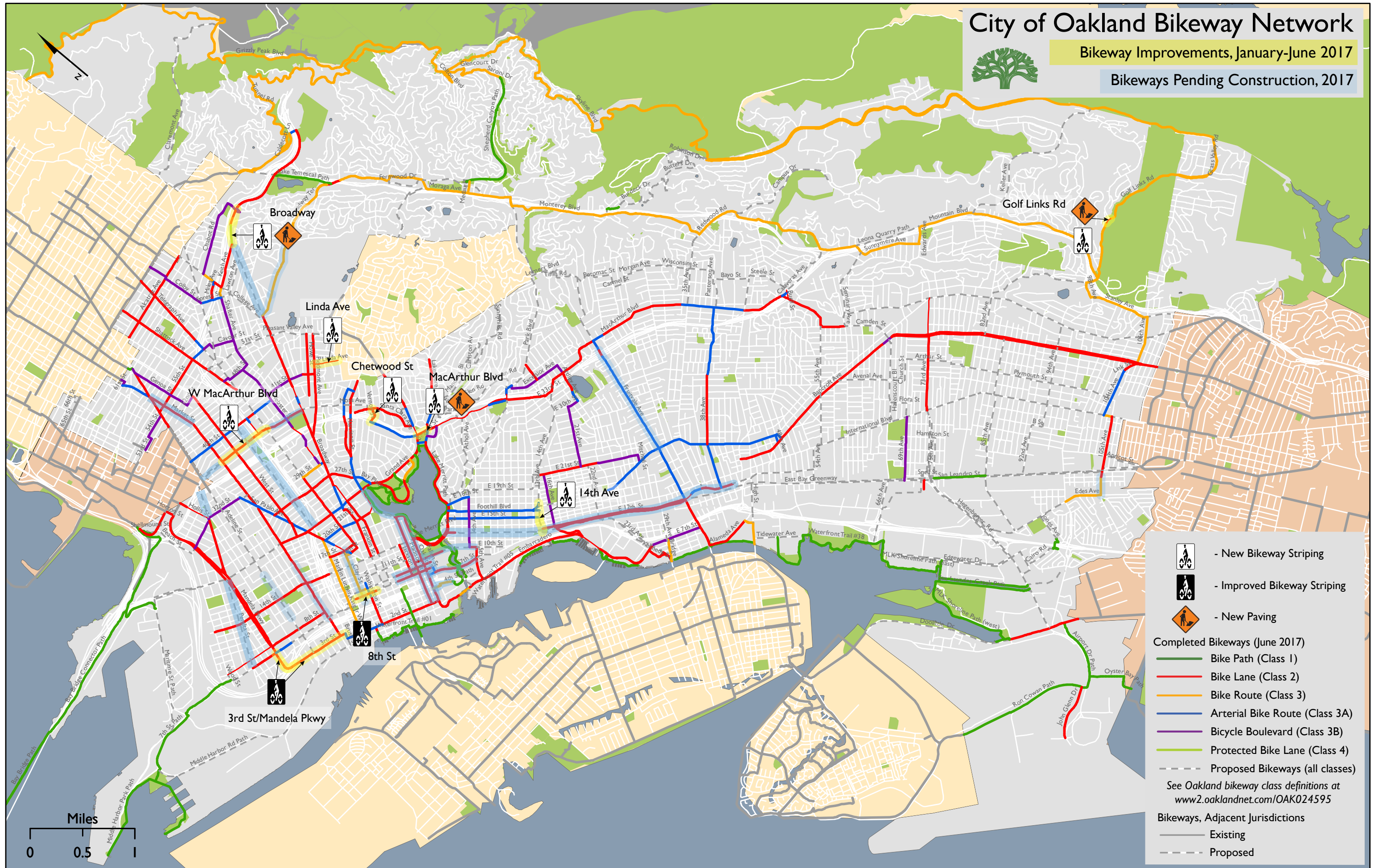
En mayo, se instalaron nuevos carriles para bicicletas en W MacArthur Blvd desde Market St hasta Telegraph Ave. Este proyecto de media milla transformó a W MacArthur Blvd de una calzada de seis carriles en una de cuatro con ciclovías con “buffers” o áreas de protección. También se agregaron espacios de giro a la izquierda con fases de giro a la izquierda al eliminar porciones del camellón y actualizar las señales viales. Este proyecto, de \$1,09 millones, se financió principalmente con una subvención de \$699.000 proveniente del Highway Safety Improvement Program., una fuente de fondos federales destinada a reducir las muertes y lesiones graves producto de accidentes de tránsito. Debido a una minuciosa coordinación, el proyecto conecta ininterrumpidamente las mejoras en W MacArthur Blvd/Telegraph Ave implementadas por otro proyecto, el MacArthur Transit Village. Siguiendo hacia el este, conecta carriles ya existentes para bicicletas en W MacArthur Blvd desde Telegraph Ave hasta Broadway creados en 2012. El próximo paso es coordinar con Caltrans y la Ciudad de Emeryville para completar los carriles para bicicletas en MacArthur Blvd al continuarlos hacia el oeste desde Market St hasta San Pablo Ave. W MacArthur Blvd es la primera conexión ininterrumpida de carriles para bicicletas hacia MacArthur BART y, según datos de 2015, de las 43 estaciones de este sistema, fue la que contó con el mayor número de ciclistas que se desplazaron desde su hogar hasta la estación.



City of Oakland Bikeway Network

Bikeway Improvements, January-June 2017

Bikeways Pending Construction, 2017



- New Bikeway Striping
- Improved Bikeway Striping
- New Paving

Completed Bikeways (June 2017)

- 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 breve...

Mapas & información:

No se puede tener lo uno sin lo otro

La tienda de ramos generales en donde encontrar mapas e información de ciclismo en Oakland, www.oaklandbikemaps.info, ofrece mapas interactivos que muestran el estado de la red de ciclovías, estacionamientos para bicicletas, señalización ciclística específica y conteo de ciclistas y peatones. Para los amantes del ciclismo, hay una fuente de datos disponible para descargar como archivo.zip y que se actualiza cada seis meses. Para el resto de nosotros: mapas con bonitos colores y fotografías desplegables. Entre los futuros mapas, actualmente en desarrollo, hay dos que informarán mejor sobre el estado de las ciclovías y los proyectos de señalización ciclística venideros.

Deslícese, no salte

En mayo, la Ciudad mejoró el acceso a Burdeck Path con la construcción de una rampa exclusiva para bicicletas en Joaquin Miller Rd. Para ello, reemplazó una porción del borde de acera que dificultaba el desplazamiento a los ciclistas. La nueva rampa permite pasar fácilmente desde la calle a Burdeck Path, el punto de partida de la famosa ruta de ciclismo desde Butters Canyon hacia Oakland Hills.



El tweet que convocó 400 bicis

El 20 de mayo, Marshawn Lynch, el nuevo corredor de los Oakland Raiders, envió un tweet que impulsó a 300-400 personas a andar en bicicleta desde la Oakland Technical High School hasta Berkeley y regresar, en la tarde del 21 de mayo. Son dos tercios del número de ciclistas que generalmente asisten al Ayuntamiento para el Día de ir al trabajo en bici, pero con tan solo un día de preparación. Si las cosas no marchan bien con los Raiders, WOBQ debería ofrecerle un contrato. Ud. puede ver el video a través de ftw.usatoday.com/2017/05/marshawn-lynch-bike-ride-oakland/.



A pedalear en Oakland. Actualización del plan de ciclismo

El 6 de junio, el Consejo Municipal aprobó un contrato con un equipo de consultores para ayudar a actualizar el plan de ciclismo de Oakland. El primer plan de ciclismo se adoptó en 1999 como parte del Uso de Tierras y del Elemento de Transporte del Plan General. Aquel plan se actualizó en diciembre de 2007 y posteriormente se reafirmó en 2012. (El objetivo de este boletín, cuya primera edición tuvo lugar en enero de 2008, es informar sobre el avance en la implementación del plan para ciclistas). Se necesita un plan de ciclismo actual y aprobado para ser candidatos a ciertas oportunidades de financiamiento estatal y por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda para las jurisdicciones locales que reciben fondos de la Medida B/BB.

Esta revisión: actualizará la visión del Plan, sus metas y políticas; documentará las condiciones existentes y las mejores prácticas actuales; planificará una red de ciclovías de alta calidad para “todas las edades y capacidades”; establecerá una metodología para medir la calidad y conectividad de las ciclovías; y desarrollará un plan orientado hacia la acción a fin de aumentar el porcentaje de ciclistas, disminuir los accidentes ciclísticos y mejorar la calidad de las ciclovías. El Plan, llamado provisoriamente “Let’s Bike Oakland”, propone la participación y compromiso que abarcan varios talleres, múltiples talleres móviles y tours en bicicleta, además de una encuesta tipo cuestionario de importancia estadística. También se contratarán organizaciones locales para apoyar la participación comunitaria. Para obtener actualizaciones sobre este proyecto y enterarse de oportunidades para hacer aportaciones, por favor visite tinyurl.com/OakDOTBikePlan. (El sitio web es beta.oaklandca.gov/issues/bike-plan). La actualización del plan de ciclismo es financiada, conforme al Artículo 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte, por una parte de lo recaudado con el impuesto estatal sobre las ventas que se reserva para proyectos ciclísticos y peatonales y que se distribuye en las ciudades según el número de individuos.



Foto: Sergio Ruiz.

Compartir equitativamente

A fines de junio, el despliegue de la tan anticipada expansión del programa regional Bike Share en East Bay, Ford GoBike, comenzó con estaciones carentes de bicicletas atentas a la colocación de un total de 850 bicis en 70 ubicaciones para finales de 2017. Los detalles sobre la estructura de la membresía y el acceso se completaron durante los últimos seis meses.

Algunas de sus características únicas son: estructura de precios más flexible; el programa “Bike Share for All” subsidiado (lo que permite a las personas de bajos recursos poder acceder por tan solo \$5); integración con el sistema de pago de tránsito regional (Clipper Card); pago en efectivo en determinadas localidades; la función Mobile Unlock; y un viaje de 45 minutos (una duración de 30 minutos es lo normal en otros programas). Para

acceder al sistema, ingrese a www.fordgobike.com; lo esperan numerosos tipos de membresía disponibles (y un descuento de \$25 por adherirse a fines de julio de 2017). Siga conectado para recibir un informe sobre la puesta en marcha en el próximo boletín informativo. Bike Share es en parte financiado por subvenciones provenientes del Transportation Fund for Clean Air, un programa de Bay Area Air Quality Management District administrado por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.



Foto: Sergio Ruiz.

DOT que nos conectan

Carlos Hernandez, Coordinador de Bike Share Oakland, cuenta con numerosas habilidades, como pronto descubrirá el la gente amable de Los Ángeles. Carlos ha aceptado un trabajo en el Departamento de Transporte de allí. Cuando la flota de Ford GoBike llegue a las calles de East Bay este mes, Oakland deberá estar agradecido a la brillantez de Carlos para negociar



Carlos en el Foro Mundial de la Bicicleta en la Ciudad de México en abril de 2017.

al contar con el sistema de préstamo de bicicletas más equitativo de los Estados Unidos. Carlos mostró sus habilidades de gestión, al guiar con éxito por el Ayuntamiento las dos Ordenanzas y Resoluciones que hicieron posible el programa. Asimismo, como colaborador activo de la Biblioteca Pública de Oakland, Carlos utilizó su destreza para el diseño y la carpintería en la creación de dos Bici-bibliobuses. El personal de la biblioteca utilizó estos singulares medios de transporte a pedal para llevar libros gratis a las personas fuera del tradicional marco de una biblioteca. Los Bibliobuses se fijan a una bicicleta por medio de un enganche para remolque y tienen estantes de madera, una armazón de acero y luces; incluso hay uno con un sistema de audio. Como reconocimiento por sus destreza y aportes, la Association of Pedestrian and Bicycle Professionals nacional nombró a Carlos “Joven Profesional del Año (2016)”, lo cual alegró enormemente, aunque no sorprendió en lo absoluto, a sus colegas aquí en la ciudad, en especial ante su nominación y premiación como Empleado del Año del DOT. Le estamos agradecidos por sus contribuciones y le deseamos éxitos en este nuevo camino a recorrer.

Día de ir al trabajo en bici #24

Más de 600 personas fueron en bicicleta el jueves 11 de mayo al Ayuntamiento con motivo del 24.º desayuno anual con panqueques coordinado por Walk Oakland Bike Oakland y auspiciado por la Ciudad de Oakland. Se celebró un desayuno con café y panqueques gratis (donados por Whole Foods y Starbucks), hubo valet parking para bicicletas durante todo el día, ofrecido por Bike East Bay, además de inspecciones de seguridad a las bicicletas, cortesía de LuckyDuck Cyclery, y una rifa con fantásticos premios de comercios y tiendas de bicicletas locales. Los funcionarios electos, entre ellos la Alcaldesa Libby Schaaf, los Miembros del Consejo Municipal Dan Kalb, Annie Campbell-Washington, Abel Guillen, Rebecca Kaplan y el Director del BART, Robert Raburn, se sumaron al pedaleo. La Alcaldesa presentó a Russo, el nuevo Director del OakDOT, quien se dirigió a los presentes para compartir su visión de una Oakland más habitable (con la idea de más y mejores instalaciones para bicicletas). La Jefa de la Policía de Oakland, Anne E. Kirkpatrick, montó una clásica bicicleta amarilla Land Shark y el Original Scraper Bike Team recorrió seis millas en bici desde la Biblioteca Martin Luther King Jr. para sumarse a los festejos.



Miembros del Original Scraper Bike Team, Kirkpatrick, Jefa del Departamento de Policía de Oakland, y la Miembro del Consejo, Annie Campbell-Washington. Foto: Bike East Bay

En números

Esta es la décima tercera entrega de una herramienta 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 siguiente tabla. (Si desea obtener una explicación de esos parámetros, por favor consulte el boletín informativo del invierno de 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).

Infraestructura de ciclismo en Oakland al 30 de junio de 2017



Fecha (al)	Millas de ciclovías	Espacios para estacionar bicicletas	Señalizaciones de orientación para ciclistas	Señales de tránsito para bicicletas
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
30 de junio de 2017	156.6	9,728	574	220



City of Oakland, Bicycle & Pedestrian Facilities Program
Oakland Department of Transportation, Safe Streets Division
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612



Phone: (510) 238-3983
Email: 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 238-3983 o visite www.oaklandbikes.info (www2.oaklandnet.com/w/OAK064791)

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/OAK064792)

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/OAK064793)

