

I OAKLAND

Noticias bianuales de la Ciudad de Oakland, California, con información acerca de los avances del Plan de Ciclismo de Oakland.

Edición núm. 23, verano de 2018 | Tirada 3,195 | www.oaklandbikes.info/

Protección en los carriles para bicicletas

En junio, la Ciudad completó las mejoras de los carriles para bicicletas en 38th Ave y MacArthur Blvd, y la construcción del carril en 10th St que se describe abajo. Todas las calles cuentan con nuevos cruces peatonales de alta visibilidad, señalizaciones del carril para bicicletas en las intersecciones y cajas para bicicletas en los carriles que hacen intersección. En 38th Ave se añadieron parachoques a los carriles para bicicletas existentes entre Foothill Blvd y Brookdale Ave, construidos originalmente en 2011. Este es parte de un carril para bicicletas más amplio que conecta los vecindarios Fruitvale, Allendale y Laurel. En MacArthur Blvd se añadieron parachoques a los carriles para bicicletas existentes entre Coolidge Ave y Midvale Ave. Los carriles para bicicletas reemplazaron las vías compartidas en la cuadra faltante a 35th Ave. Los carriles para bicicletas originales, que conectan los vecindarios Dimond y Laurel, se construyeron en 2001 y se mejoraron por última vez en 2009. Se agregó un carril verde para bicicletas en la curva irregular en Hopkins Pl. (Aficionados a los carriles verdes, por favor tengan en cuenta que la Ciudad está probando un material nuevo que se llama metacrilato de metilo. Apreciamos sus comentarios). En 16th St se está incorporando un nuevo carril para bicicletas con parachoques entre San Pablo Ave y Clay St. Esta es la última cuadra para completar un carril para bicicletas con rayado y señalizado continuos en el lado oeste del centro de la ciudad, conectando 29th St a la vía costera pasando por Telegraph Ave, Clay St y Washington St. En Clay St, se están haciendo pequeños retoques y limpieza, después del proyecto de pavimentación del verano pasado.



**Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland
(Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018**



Carril para bicicletas en 10th St: conectando el mundo y los puntos intermedios

En junio, la Ciudad completó el carril para bicicletas en 10th St, que totaliza 1.8 millas de carriles para bicicletas con parachoques entre Madison St y 9th Ave. El proyecto vincula Chinatown con Eastlake y pasa por Laney College, el Oakland Museum of California, el Kaiser Auditorium y las oficinas principales del Distrito Escolar Unificado de Oakland (Oakland Unified School District o OUSD). Se conecta a los carriles para bicicletas en Madison St / Oak St, y ofrece acceso en el área norte-sur a través del centro de la ciudad, y en 5th Ave, con acceso a la costa. El proyecto incluye reparaciones en el pavimento de esta vía parte asfalto, parte concreto. La construcción del carril para bicicletas en 10th St inició en 2014, pero se ha retrasado debido a un proyecto de construcción del OUSD y por el proyecto de la Ciudad, Medida DD, que dio pie a la construcción del puente en 10th St sobre el canal del lago Merritt. El proyecto actual finalizó el trabajo que inició el OUSD y elevó los estándares vigentes de diseño de carriles para bicicletas en el puente. Pensando en el futuro, 10th St es la propuesta de alineación de la vía verde en East Bay posterior a la alineación del Sistema de Transporte Rápido del Área de la Bahía (Bay Area Rapid Transit System o BART) que va desde Lake Merritt Station a South Hayward Station, una distancia de 16 millas. Anunciamos con emoción el próximo tramo que cubriremos: E 8th St, desde 9th Ave a 14th Ave, con una conexión desde el carril para bicicletas en 10th St al de E 12th St. En conjunto con otros proyectos en desarrollo, estas cinco cuadras son el último tramo de un carril para bicicletas continuo de 5.8 millas desde el centro hasta 82nd Ave.



El carril para bicicletas de West MacArthur Blvd hacia el oeste

Este febrero, los carriles para bicicletas en W MacArthur Blvd se expanden unos 450 pies hacia el oeste de Market St. El rayado nuevo estuvo a cargo del Departamento de Transporte de California (California Department of Transportation o Caltrans) como parte de su proyecto de repavimentar el área del metro que conecta W MacArthur Blvd con la carretera interestatal 80. En colaboración con el equipo del Departamento de Transporte de Oakland (Oakland Department of Transportation u OakDOT), Caltrans repavimentó todo el ancho de W MacArthur Blvd, desde el final del metro hasta la intersección en Market St, e implementó el diseño de rayado del OakDOT, todo esto sin ningún costo para Oakland.

Incluso más importante, a petición de Oakland, Caltrans eliminó el carril adicional en dirección este en el metro, con lo que asegura que el número de carriles en W MacArthur Blvd coincidan a través de Market St. Al eliminar el carril adicional en la zona alta de la intersección, se eliminó también la necesidad de un carril de una sola vía derecha y se evitó una “zona de conflicto” indeseable entre los ciclistas del este y los conductores que toman dan vuelta a la derecha.

El resultado es una intersección menos complicada con menos cruces peatonales. Además, esto acerca los carriles para bicicletas con parachoques a San Pablo Ave, los carriles en Adeline St y la frontera con Emeryville.

Transición de los comisionados de la BPAC

El 6 de marzo, basado en las recomendaciones del alcalde, el Concejo Municipal nombró tres nuevos comisionados para la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission o BPAC): Andy Campbell, Mariana Parreiras y George Naylor. El 16 de abril, el despacho del alcalde celebró una ceremonia aparte en honor a los tres excomisionados, quienes sirvieron diligentemente dos mandatos cada uno: Robert Prinz, Chris Hwang y Ryan Chan.

El 30 de junio, el comisionado McWilliams, oriundo de Oakland, finalizó sus funciones. En la reunión de la BPAC del 21 de junio de 2018, el despacho del alcalde rindió honor a los años de servicio del comisionado McWilliams. Actualmente, existe una vacante para este cargo. Si le interesa postularse para prestar servicios en la BPAC, visite www.oaklandca.gov/services/boards-and-commissions-index/apply-to-boards-and-commissions.

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland (Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018



De izquierda a derecha (* = ex): Robert Prinz*, Reginald K Burnette Jr., George Naylor, Christopher Kidd, Mariana Parreiras, Andrew Campbell, Rosa Villalobos, Fred McWilliams*, Kenya Wheeler (vicepresidente), Chris Hwang*, Ryan Chan* y Midori Tabata (presidente)

Actualización del Bicycle Plan

- ¡A pedalear, Oakland! (Let's Bike Oakland!), la actualización del plan de ciclismo de Oakland, ha ido en auge desde su inicio a finales de 2017. A la fecha, el personal ha invertido más de 300 horas liderando o participando en más de 30 eventos de reclutamiento que han captado a más de 2,000 habitantes de Oakland. Ahora trabajan con socios comunitarios para desarrollar propuestas de recomendaciones para programas, políticas y proyectos que reflejen la percepción de la comunidad. La estrategia del plan incorpora numerosos enfoques nuevos:
- Una encuesta estadísticamente significativa para aprender de la experiencia de los habitantes de Oakland en cuanto al ciclismo (como se indicó en el último boletín informativo).
- Un marco de trabajo de raza y equidad que guíe los análisis y las recomendaciones de planes, y la participación.
- Estrategias de participación, incluyendo trabajar directamente con organizaciones comunitarias para llegar a los ciudadanos infrarrepresentados, organizar talleres comunitarios y ayudar a servir como guía de las recomendaciones del plan.
- Uso de medios digitales, incluyendo un mapa en línea donde los habitantes de Oakland pueden informar dónde andan en bicicleta, dónde quisieran hacerlo y dónde es necesario mejorar.
- Estrategias de alcance para conocer personas justo donde estén, incluyendo el uso amplio de herramientas de participación digital y talleres móviles en persona en toda la Ciudad.

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland (Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018



Para obtener más información, como un Informe de Condiciones Existentes (con los resultados de la encuesta), próximos eventos y otras maneras de participar, visite letsbikeoakland.com.



Fotografía: Amir Abdul-Shakur, en el primer taller del Bike Plan con East Oakland Collective.

Más sobre compartir

A finales de abril de 2018, se instaló la última de las 79 estaciones de bicicletas compartidas que se habían planificado, entre las que se listan numerosas estaciones cerca del terminal de ferry de Oakland y la estación Jack London Square Amtrak. Desde los inicios del sistema Ford GoBike en julio de 2017, se han iniciado más de 185,000 paseos en Oakland, con 110,000 de ellos desde el 31 de diciembre. Se estima que el 30% de estos viajes se hubiesen hecho en automóvil si no existiera el sistema de bicicletas compartidas.

El desfile para celebrar el campeonato conseguido por los Golden fue un destino popular para los usuarios de bicicletas compartidas y se estableció el récord de más de 1,300 viajes en un día. ¡Arriba DubsDubsDubs! En general, las tres estaciones más usadas son 19th Street, MacArthur y el BART del lago Merritt, hecho que no sorprende si se tiene en cuenta que el sistema es accesible con la tarjeta Clipper Card, lo que hace que las bicicletas compartidas sean una alternativa cómoda para los usuarios del BART.

Más de 1,600 habitantes de Oakland se han inscrito como miembros anuales de Ford GoBike, 18% de ellos mediante Bike Share For All, que ofrece un descuento por membresía de \$5 en el primer año. Más información en fordgobike.com. El Distrito de Gestión de Calidad del Aire en el Área de la Bahía y la Comisión de Transporte del Condado de Alameda brindaron financiamiento parcial para el apoyo del personal.



311

El 911 para la infraestructura de Oakland

En abril, la Ciudad de Oakland lanzó el “OAK 311”, una manera mejorada de reportar problemas y solicitar mantenimiento de infraestructuras. Los habitantes de Oakland pueden reportar situaciones problemáticas con uno de los siguientes cuatro métodos:

1. Llamar al 311 desde cualquier teléfono dentro del área de Oakland. (Si llama fuera de Oakland, siga usando el número (510) 615-5566).
2. Email: OAK311@oaklandnet.com
3. Sitio web: 311.oaklandca.gov
4. Aplicación: OAK 311, disponible de forma gratuita para dispositivos inteligentes Apple y Android.

Para emergencias y asuntos de urgencia, se recomienda a los residentes usar siempre la línea telefónica. Entre los ejemplos de asuntos de urgencia se encuentran: objetos que bloquean la vía, malfuncionamiento de las señales de tráfico, árboles o ramas caídas, señales derribadas (como señales de alto), inundaciones, desprendimientos de tierra, desbordamientos de alcantarillado, bocas de inspección rebosando en las calles o aceras.

Los métodos anteriores para informar sobre problemas aún funcionan y la Ciudad rastrea todas las solicitudes en la misma base de datos, sin importar el método que se utilice. Incluso si los residentes han informado sobre problemas con anterioridad y su solicitud de cambios no se ha implementado, la Ciudad exhorta a las personas a continuar informando. Se rastrea cada solicitud y mientras más información tengan los líderes de la Ciudad sobre la ubicación de los problemas de los residentes, mejor podrán disponer de los recursos para abordar problemas a largo plazo.

**Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland
(Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018**

El ciclismo en pocas palabras

Vale la pena por el lago

El Lakeside Green Streets Project ha estado en construcción desde otoño de 2016. El largo tiempo que esto ha tomado es debido a modificaciones significativas en el lado oeste del lago Merritt, incluyendo la expansión del terreno frente al lago y del Snow Park, y la realineación completa de la carretera. La larga espera por la fase final del proyecto de rayado ofreció una oportunidad para revisar el diseño y llevarlo a una mayor sintonía con el pensamiento moderno sobre carriles para bicicletas de gran calidad; en este sentido, no hay mejor lugar para tal carril que al lado de la joya de Oakland. Actualmente, se construye una pista de ciclismo de dos vías protegida en zonas seleccionadas, donde originalmente se habían propuesto solo carriles para bicicletas con parachoques. ¿Hacia el sur en bicicleta? No se preocupe, también habrá carriles para bicicletas en el otro lado de la calle.



Bike to Work Day: El primer cuarto de siglo

La edición 25 del desayuno anual de panqueques por el Día de Ir al Trabajo en Bicicleta (Bike to Work Day o BTWD) en el Ayuntamiento se celebró el soleado jueves del 10 de mayo. La organización Walk Oakland Bike Oakland coordinó el evento y Bike East Bay brindó estacionamiento para bicicletas gratis todo el día. Desde el primer BTWD en 1994, el evento no ha cambiado mucho y se ha apegado al exitoso desayuno de panqueques, casetas de información sobre transporte y políticos en bicicletas y en micrófono abierto, entre los que este año figuraron la alcalde Libby Schaaf, los miembros del Concejo Dan Kalb, Abel Guillen, Lynette Gibson McElhaney, Annie Campbell Washington, Noel Gallo y Rebecca Kaplan, y el director del BART Robert Raburn. Alrededor de 700 ciclistas fueron al Ayuntamiento, con lo que se igualó el récord de mayor número de asistentes.

El primer BTWD de Oakland, celebrado un año antes del inicio del encuentro regional, fue ideado por Ron Bishop (QDP) y otros colaboradores de la East Bay Bicycle Coalition, ahora conocida como Bike East Bay. (¿Qué más sucedió en 1994? Bill Clinton y Boris Yeltsin firmaron los Acuerdos del Kremlin, Nelson Mandela asumió la presidencia de Sudáfrica (10 de mayo), Aerosmith se convirtió en la primera banda célebre en

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland (Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018

publicar una canción en línea gratis, Michael Jackson contrajo matrimonio con Lisa Marie Presley, nace Justin Bieber y mueren Richard Nixon y Curt Cobain. Ahora estamos divagando...).

Número 9, número 9, número 9, número 9

El 1 de mayo de 2018 se lanza la novena edición del mapa de ciclovías gratuito de Oakland, a tiempo para el Mes de la Bicicleta. Esta edición de bolsillo del mapa muestra la ubicación de las estaciones de bicicletas compartidas Bike Share junto con millas de carriles para bicicletas en Oakland y las ciudades adyacentes de Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont y San Leandro. ¡155,000 copias del mapa están ahora impresas! Si usted no recibió uno el Bike to Work Day, pase por su tienda de bicicletas local. “¡La gente viaja y viaja!”



Resumen del estacionamiento de bicicletas

Se instaló un nuevo corral para bicicletas en frente del restaurante Chow Restaurant en 3770 Piedmont Ave, donde las aceras son muy estrechas para los portabicicletas. El corral de 6 rejillas tiene una capacidad de 12 bicicletas y se suma a los tres instalados en el área del restaurante. Este es el corral número 28 de Oakland y completa el ciclo 12 del Programa de Estacionamiento para Bicicletas (CityRacks Bicycle Parking Program) de la Ciudad. Este ciclo número 12 obtuvo un subsidio del programa del Distrito de Gestión de Calidad del Aire en el Área de la Bahía Fondo de Transporte por el Aire Limpio (Transportation Fund for Clean Air), administrado por la Comisión de Transporte del condado de Alameda. En otras noticias, Ghost Town Brewing, 1960 Adeline St, abrió sus puertas en marzo y su dedicado corresponsal se emocionó al ver una porción significativa de su almacén dedicada a un gran número de artísticos portabicicletas (ver foto). Esperemos que todos los negocios recorran una milla extra abriendo sus puertas para estacionar bicicletas. Actualmente hay 9,955 espacios públicos accesibles de estacionamiento para bicicletas en Oakland.



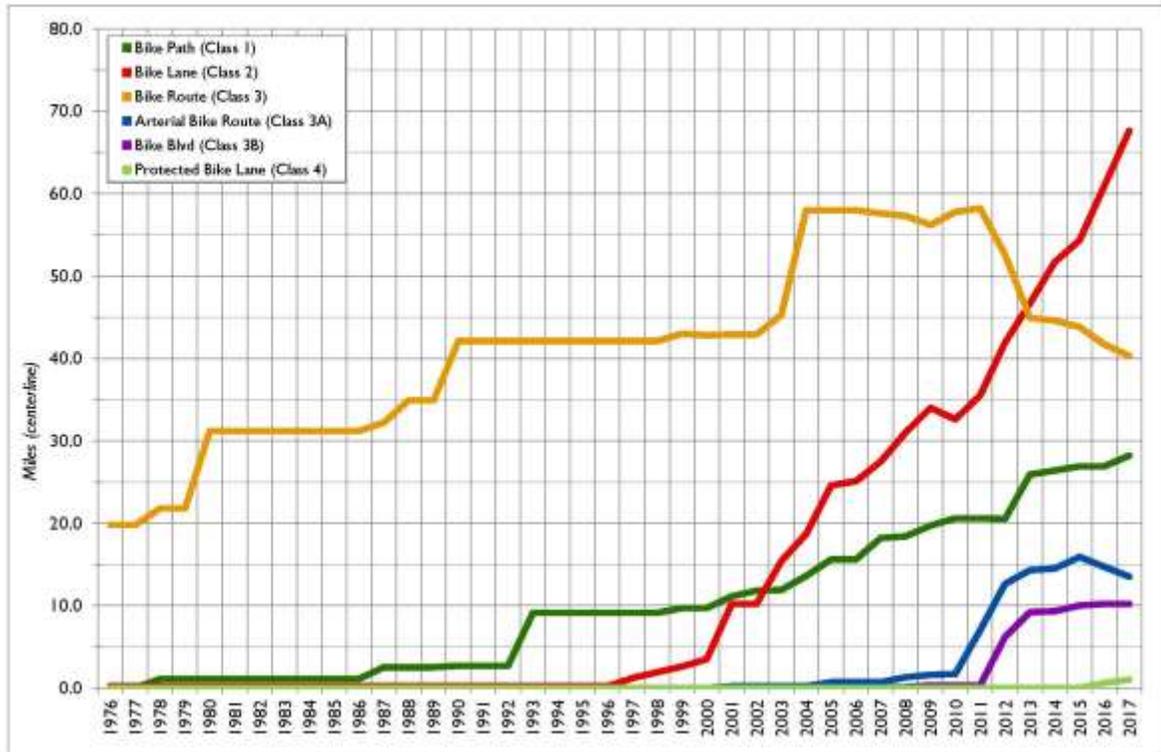
Entender y rectificar las desigualdades sociales

Oakland es una ciudad de contrastes entre razas e ingresos, así como geográficamente. Para poder entender estas desigualdades sociales, el Programa de Ciclistas y Peatones (Bicycle & Pedestrian Program) publicó el Análisis de Zonas para la Planificación de Ciclismo (Zone Analysis for Bicycle Planning) en noviembre de 2017. El análisis usa zonas geográficas para examinar las variaciones espaciales en el uso de las bicicletas, aspectos socioeconómicos, acceso a servicios e infraestructura. Una versión expandida y actualizada está ya disponible en www2.oaklandnet.com/oak068239. La nueva versión suma análisis de accidentes relacionados con bicicletas por raza / etnia, edad y género, y del acceso de los ciclistas al BART. La nueva versión también cuenta con una actualización del análisis de la organización Communities of Concern con la información más reciente de la Oficina del Censo de los Estados Unidos (American Community Survey, 2012-2016).

¿Cuántas millas son en total?

City of Oakland Bikeway Mileage By Year

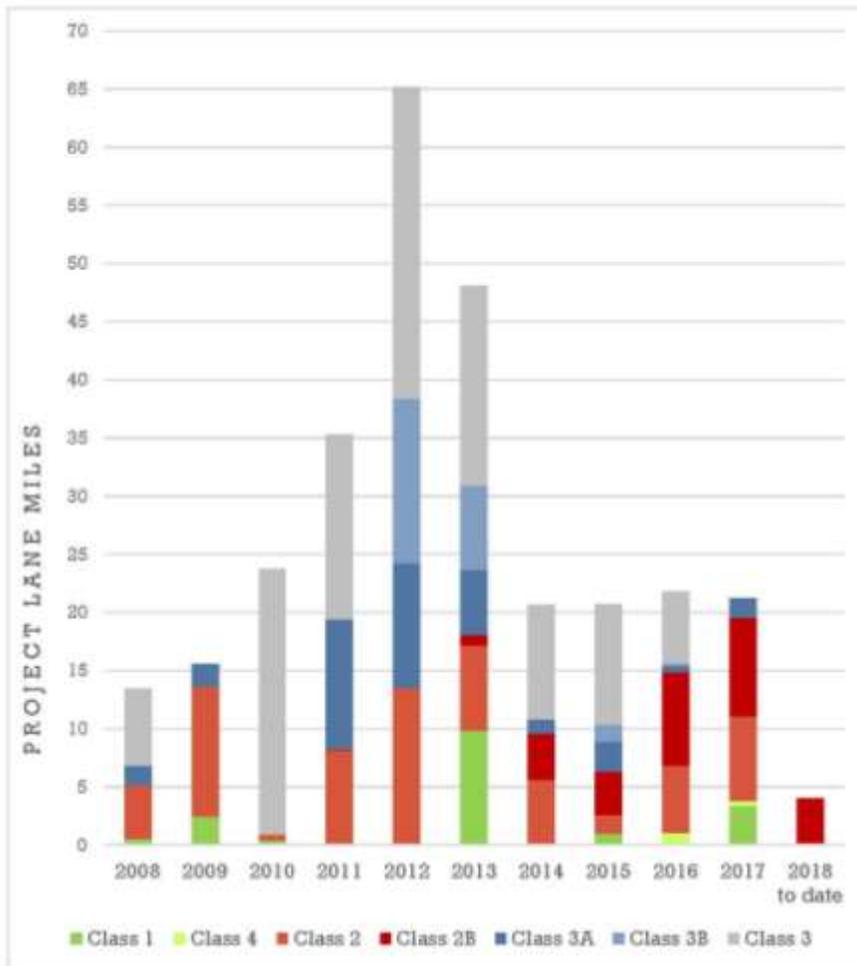
16-Mar-2018



El informe anual Timelapse Report se publicó en marzo de 2018; vea los mapas y toda la información en el sitio web www.oaklandca.gov/services/dot/bicycle-services/bicycle-maps-and-data. El informe hace seguimiento del aumento (y descenso) de las millas de la red central de carriles para bicicletas según el tipo de carril (“clase”) y se pueden ver los mapas en formato animado o PDF de cada año. Las gráficas (ejemplo en el lado derecho) muestran la cronología de los cambios. Para finales de 2017, la tendencia establecida el año anterior se mantuvo gracias al aumento de carriles para bicicletas de mejor calidad (sendas y carriles) y a la disminución de otros (rutas arteriales y de señalización).

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland (Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018

Millas del proyecto



Clase Key

1: bike path
4: protected bike lane
2: bike lane
2B: buffered bike lane
3A: sharrows on a busy street
3B: sharrows on a slow street
3: sign-only project

El gráfico de arriba sigue las millas centrales de la red de carriles para bicicletas existente. La tabla, a la izquierda, muestra las millas del proyecto de carriles según el tipo. Las millas de los carriles reflejan que cada tipo vía de bicicletas puede ser diferente en cada lado de la calle.

Las millas completadas desde la implementación del plan de ciclismo (diciembre de 2007) se han construido mediante una variedad de proyectos y el millaje total del proyecto es de 289.5 millas de carriles para bicicletas. En cuanto a las millas de las sendas y el rayado de los carriles, se agregaron 144.7 nuevas, se mejoraron 16.5 y se pintó el rayado de nuevo de 12.7 (sin modificar la clase de carril). Las millas restantes son proyectos de implementación o mejora de señalizaciones de orientación que podrían no tener ningún impacto en la clase de los carriles.

**Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland
(Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018**



**Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland
(Bicycle & Pedestrian Facilities Program), verano de 2018**



Artist Refa One (izquierda) y Tony Coleman de Bikes 4 Life

Mural Marshall “Major” Taylor

En abril se instaló un mural en la fachada de Bikes4Life, una tienda de ciclismo comunitaria sin fines de lucro, en la esquina de Peralta St y 7th St en conmemoración de Marshall “Major” Taylor, el primer ciclista estadounidense afroamericano en ser campeón mundial. El diseño del mural estuvo a cargo del artista Refa One, de AeroSoul, con la colaboración de los residentes del vecindario del oeste de Oakland.

Taylor tenía 18 años cuando se convirtió en ciclista profesional en 1896. En 1899 se convirtió en campeón mundial y en el segundo atleta de color en ganar una competición mundial en cualquier deporte. “El legado de Taylor yace en su voluntad de desafiar el prejuicio racial como un atleta afroamericano en el mundo del ciclismo dominado por los blancos”. Para más información sobre su vida y legado, visite en.wikipedia.org/wiki/Marshall_Taylor.

Durante 10 años, Bikes4Life (www.bikes4life.com) ha puesto en marcha su misión de apoyar a la comunidad adyacente y ofrecer oportunidades de vida saludables y sustentables para los jóvenes. AeroSoul (www.aerosoulart.com) es una institución comunitaria y un recurso cultural que “documenta, promueve y desarrolla el legado e historia rica de la cultura literaria africana y su diáspora a través de arte conocida comúnmente como Aerosol Art o arte con botes de aerosol”.

RECURSOS

Sugiera la ubicación de un portabicicletas

- Revise las pautas y solicite un portabicicletas en línea, o bien comuníquese con nosotros (información en la etiqueta postal). Consulte www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comisión Asesora de 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: 311 (510-615-5566 fuera de Oakland) | en línea: 311.oaklandca.gov | móvil: OAK 311 (aplicación).

Por favor reporte:

- vidrio en las vías, baches, rejillas de drenaje inseguras u otras obstrucciones
- señales de tráfico averiadas
- bicicletas abandonadas que necesitan ser retiradas de los portabicicletas, 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 para ciclistas y peatones

- Jason Patton, gerente del programa
- Matt Jones, coordinador
- Jennifer Stanley, coordinadora
- David Pene, ingeniero auxiliar

Pasantes en el Programa

- Joshua Ekstedt, Noel Pond-Danchik y Eric Wilhelm

Voluntarios

- Peggy Mooney, Ronnie Spitzer y... ¿usted? Información en www.oaklandbikes.info/volunteer.



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.
