

I OAKLAND

Noticias bianuales acerca del Ciclismo en la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

12ª Edición, Invierno del 2013 | Circulación 2.256 ejemplares | www.oaklandbikes.info

2012 - ¡Un año excepcional para los carriles para bicicletas!

Durante el año 2012, la ciudad añadió 22 millas de nuevos carriles para bicicletas, llevando el total de carriles para bicicletas de Oakland a 132 millas. Asimismo, durante los 16 meses que finalizaron en diciembre del 2012, Oakland añadió 24 millas de delineado de carriles para bicicletas - con lo cual casi se duplicó la cantidad de carriles delineados para bicicletas desde que el primer sendero de Oakland para bicicletas fue instalado en el año 1976.

En julio del 2012, como parte de un proyecto de reasfaltado de múltiples calles, financiado gracias a una subvención Federal, se delimitaron 0.7 millas de nuevos carriles para bicicletas en **14th St. desde Mandela Pkwy. hasta Brush St.** Los nuevos carriles para bicicletas extendieron en 0.4 millas la infraestructura instalada en el verano del 2009 (desde Wood St. hasta Mandela Pkwy.) hacia el centro de la ciudad, resultando en una milla más de carriles casi continuos para bicicletas a través del corazón del Oeste de Oakland. Ninguna concesión de fondos específica para bicicletas fue necesaria para la realización de este proyecto, el cuál es el fruto de una exitosa coordinación entre los programas de pavimentación y de ciclismo de Oakland.

En septiembre del 2012, el **Proyecto Lakeshore Ave. "Complete Streets"** añadió *Sharrows* (señalizaciones horizontales de calzada compartida) desde Lake Park Ave. hasta Mandana Blvd. y se instalaron cinco nuevos aparca bicicletas. El proyecto fue financiado por la Medida B, gracias a una subvención discrecional de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda (*Alameda County Transportation Commission*). Con los carriles para bicicletas extendiéndose desde Lakeshore Ave. hasta 1st Ave. (un proyecto financiado por la Medida DD), se delimitaron 1.6 millas de carriles para bicicletas en Lakeshore Ave. desde el límite de Piedmont City hasta el límite con el centro de la ciudad, ahora el proyecto está completado.

Asimismo, en septiembre del 2012, se instalaron nuevos carriles para bicicletas en **W MacArthur Blvd. entre Telegraph Ave. y Broadway.** La nueva infraestructura de 0.4 millas restó un carril de tráfico para automóviles en ambas direcciones para hacer espacio para los carriles para bicicletas. El proyecto - junto con una infraestructura de *sharrows* / carriles para bicicletas en la cercana 41st St. de acuerdo a lo reportado en la última edición - fue financiado mediante un subsidio de Rutas Seguras para el Tránsito de la Comisión Metropolitana de Transportes, enfocándose en mejorar el acceso de bicicletas hasta la Estación MacArthur BART la cual tiene el cuarto mayor espacio compartido para bicicletas de todas las estaciones BART. Para aprender más acerca del proyecto, vea *Innovando para un mejor acceso a la Estación MacArthur BART*, página siguiente.

La señalización sólo para bicicletas de las **105th Ave. / 104th Ave. / Link St. desde Russet St. hasta Bancroft Ave.** se ha actualizado para incluir carriles para bicicletas (0.7 millas) y *sharrows* (0.4 millas). Las secciones en la 105th Ave. y Link St. también fueron pavimentadas como parte de un proyecto para la pavimentación de múltiples calles financiado por los fondos otorgados por la Proposición Estatal 1B de fondos para reasfaltado; la delimitación con franjas en la sección de conexión de la 104th Ave. fue financiada por los ingresos del programa gracias a la Medida B para Bicicletas / Peatones para Oakland (5% del impuesto de medio centavo a la venta de servicios de transporte). Este carril para bicicletas, el cuál baja desde las colinas hasta la bahía, se encuentra en la parte más oriental de Oakland. La delimitación del carril para bicicletas se completó en diciembre del 2012. (Próximamente se realizarán 0.3 millas de pavimentación y delimitación del carril para bicicletas en la 105th Ave., Russet St. hasta Edes Ave.)

Soluciones de Red

En agosto del 2012, fueron desplegadas señales direccionales para bicicletas a lo largo de seis millas más de carriles de la red de carriles para bicicletas de Oakland. La red cuenta ahora con poco menos de 36 millas de señales verdes de guía. Una nueva conexión se estableció en la **27th St. desde Bay Place / Grand Ave. hasta 32nd St. / Mandela Pkwy. y Hollis St. / 40th St. en Emeryville.** Esta ruta se encuentra entre las bien establecidas intersecciones de carriles para bicicletas en Grand Ave., Mandela Pkwy. y 40th St. y se cruzan con otros carriles existentes señalizados para bicicletas en Broadway, West St. y Market St., creando robustas conexiones y simplificando la señalización entre el centro de la ciudad, el oeste y norte de Oakland y las ciudades colindantes de Emeryville y Berkeley. Una ruta completamente nueva fue establecida en **16th Ave. / 21st Ave. / Ardley Ave. corredor del sendero de la Bahía hasta el Embarcadero a MacArthur Blvd.** y a lo largo de la ruta con la que se cruza en **E 21st St., 14th Ave. hasta Mitchell St.** El delimitado del carril para bicicletas está en ejecución en este corredor (así como en la 32nd St. y Hollis St.) con su terminación anticipada para el 2013, estableciéndose así completamente estas útiles conexiones.

Fábulas de la reconstrucción de 12th St.

En la última edición le presentamos la Lake Merritt Blvd., una calle anteriormente sólo imaginaria adyacente al cuerpo de agua homónimo. El nuevo boulevard es uno de muchos caminos secundarios nuevos o reinventados financiados por la Medida DD (la emisión de \$198,25 millones en bonos municipales para mejores parques y agua más limpia), la cual fue aprobada por el 80% de los votantes de Oakland en el 2002.

Desde julio del 2012, se completó todo el pavimentado y delimitación de las calles, con la excepción del nuevo callejón sin salida al final de Lakeshore Ave. (La lluvia y tierra húmeda ralentizaron la velocidad de ejecución de los trabajos y su terminación ha sido apurada para principios del 2013). El conducto que restringía los flujos de la marea, haciendo que esta fluya hacia adentro y afuera del lago durante más de un siglo ha sido demolido, y un canal de 100 pies de ancho ha sido abierto bajo el puente nuevo. Se están realizando los ajustes para el puente peatonal y para ciclistas antes de que se vierta la cubierta de hormigón. La nivelación y pavimentación de los caminos del parque continúa, así como los trabajos de riego y paisajismo.

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

Trabajando en la Ruta Ferroviaria Montclair

¿Cuándo fue la última vez que descendió desde la Villa Montclair a través de Shepherd Canyon en el Ferrocarril Montclair? Es una de las rutas más escénicas para llegar hasta Skyline Blvd. y las mejoras recientes lo han hecho un viaje aún mejor. En diciembre del 2011*, la Ciudad sustituyó una cerca en mal estado con una mejor barrera para separar la ruta de Shepherd Canyon Rd. La nueva barrera incluye una barandilla para evitar que los conductores se salgan del camino, así como una barandilla al lado del camino para evitar que los ciclistas errantes caigan hasta las vías del tren o se hieran a sí mismos si chocan contra los postes de la barrera. Tenga en cuenta cómo la barrera cae graciosamente desde lo alto formando aberturas para mejorar la visibilidad en los cruces peatonales y calzadas.

** Nota: Este proyecto fue omitido por error en el boletín de invierno del 2012*

Innovando para un mejor acceso a la Estación MacArthur BART

En octubre, la ciudad presentó oficialmente una “solicitud para experimentar” con la colocación de pavimento verde para mejorar así la visibilidad y efectividad de los *sharrows* (señalizaciones horizontales de calzada compartida). El experimento propone agregar *sharrows* encima de una ancha banda de cinco pies de pavimento verde a lo largo de 40th St. desde Adeline St. hasta Martin Luther King Jr. Wy. y desde Telegraph Ave. hasta Webster St. Este proyecto es la culminación de seis años de trabajos para mejorar el acceso de los ciclistas a la Estación MacArthur BART, y así conectar la estación a los carriles para bicicletas en Adeline St., Market St., West St., Webster St. / Shafter St. y Broadway. El proyecto está financiado por una donación del programa regional *Safe Routes to Transit (Rutas de Tránsito Seguras)*, materializado gracias al cobro de peajes en los puentes de la Medida Regional 2, aprobada por los votantes.

En diciembre, la solicitud para experimentar fue unánimemente recomendada para su aprobación por el Comité Asesor de Ciclismo de California (*California Bicycle Advisory Committee*), órgano asesor del Departamento de Transporte de California. Para el momento en que este boletín se imprima, la ciudad acaba de recibir la aprobación de la Administración Federal de Autovías (*Federal Highway Administration*). Se encuentra a un paso de completar el proceso de aprobación: Ha sido revisado por el Comité de Dispositivos de Control de Tráfico de California (*California Traffic Control Devices Committee*) en su reunión de marzo. Si se aprueba, el experimento se realizará en el verano / otoño del 2013.

Los nuevos sitios y lugares para aparcar bicicletas nos ayudan a vivir, trabajar, jugar ¡(y a comprar!) ¡Bienvenido al Corral de Oak! (Corral de Roble)

En julio del 2012, la ciudad instaló dos aparca-bicicletas en la calle (denominados como corrales) - grupos de aparca bicicletas colocados en la calle al lado de la acera (en lugar de sobre la acera). Los corrales, cada uno con una capacidad para 20 bicicletas, fueron instalados en 3rd St. West de Broadway en Jack London Square y Oak St. frente al *Oakland Museum of California*. Esta infraestructura fue la primera en realizarse como parte de un proyecto piloto financiado mediante subvenciones que está ayudando al personal a desarrollar un programa para satisfacer la creciente demanda por aparcamiento para bicicletas, particularmente en los distritos comerciales de Oakland.

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

En el futuro, se instalarán corrales en respuesta a solicitudes de las empresas, *Business Improvement Districts* "BID" o entidades similares). Cada corral debe ser mantenido por un negocio o BID adyacente; la firma de un contrato de mantenimiento es requerida antes de la evaluación en el sitio. Se priorizará la instalación en las ubicaciones en donde la demanda por aparcamiento para bicicletas exceda el espacio disponible para aparca bicicletas ubicados a lado de veredas y en donde el negocio en cuyo frente se encuentre el aparca bicicletas apoye la reconfiguración del espacio de la cuneta.

Revise los requisitos del programa, materiales de aplicación y ubicaciones de corrales en línea en www2.oaklandnet.com/ISBPC. Para sugerir una ubicación, contacte con el propietario del negocio adyacente y comparta los materiales para la solicitud.

Hecho a la medida para los distritos de Oakland Fruitvale y Dimond

¡Se están dando los últimos toques para que Fruitvale viva! El proyecto paisajístico urbano incluye un lote de aparca bicicletas personalizado, detallado con nombres de barrios e íconos con un encanto local. Fueron instalados en la Avenida Fruitvale en los distritos de Fruitvale y Dimond en noviembre de 2012. El proyecto paisajístico urbano, financiado principalmente por una Subvención de Transporte para Comunidades Habitables (*Transportation for Livable Communities Grant*) de la Comisión de Transporte Metropolitana (*Metropolitan Transportation Commission*), ha añadido un total de 64 espacios de aparcamiento para bicicletas.

Esté atento a los aparcaderos de BART

Entre julio y diciembre del 2012, BART añadió espacios de aparcamiento para bicicletas en las estaciones de Oakland - 30 en la 19th St. Station (bastidores de doble nivel a las afueras del área de pago) y 30 en la Lake Merrit Station (bastidores en forma de U invertida dentro del área de pago). ¡BART sigue siendo un gran socio para mejorar la infraestructura de aparcamiento para bicicletas!

Pongámoslas verticales

En otoño del 2012, fueron instalados aparca bicicletas verticales con capacidad para 14 bicicletas en Oakland, los dos primeros "*parklets*". Un *parklet* es para el uso temporal de espacios de aparcamiento, paradas de autobús sin usarse y otras ubicaciones al lado de veredas para proporcionar asientos públicos y otras comodidades incluyendo, a veces, portabicicletas. Luego de San Francisco, Portland y otras ciudades a lo largo del país, la división de planificación estratégica de Oakland lanzó su programa de *parklets* el año pasado, puede ver los detalles en www2.oaklandnet.com/parklets.

El primer *parklet* (vea la foto) fue instalado en Septiembre cerca del Este de Farley en 33 W Grand Ave. e incluye un sistema para aparcar seis bicicletas. Las bicicletas se cuelgan de manijas que están instaladas en el extremo de la plataforma. En noviembre, *Manifesto Bicycles* instaló ocho bastidores con capacidad para ocho bicicletas como parte de la instalación de *parklets* en 40th St., al este de Webster St. Los bastidores hechos de tubo cuadrado vertical, tienen una apariencia resistente y permiten que las bicicletas aparcadas permanezcan en posición vertical gracias a un parador triangular para las ruedas en la plataforma del *parklet*. Otros dos *parklets* se encuentran en construcción con los permisos pendientes.

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

¿Cuál es su experiencia usando bastidores verticales (parklets)? ¿Tienen ideas para diseños de uso eficiente del espacio que sean atractivos y fáciles de usar? Envíe sus comentarios a bikeped@oaklandnet.com.

Colby St.: El pavimento no fue mal

En noviembre del 2012, la ciudad pavimentó Colby St. desde Claremont Ave hasta Alcatraz Ave, un notorio tramo de pavimento y uno de los peores de entre los Carriles para Bicicletas de Oakland. Este tramo de 0.6 millas en Colby St. es una parte del carril para bicicletas de Webster / Shafter, una conexión de 2.7 millas desde el límite del centro de Oakland hasta el límite de Berkeley que se estableció en 1988. Pavimentado por última vez en 1990, Colby St. no estaba dentro del Plan de Pavimentación de Cinco Años (*Five Year Paving Plan*) de la Ciudad, lo que significaba que no sería pavimentada en un futuro previsible.

¿Cómo hemos llegado a esto? En los últimos años, Oakland ha tenido aproximadamente \$6 millones disponibles al año para invertirlos en pavimentación. En contraste, se requieren de \$27 millones al año para mantener el pavimento en su ritmo actual de reparaciones. Con \$400 millones para mantenimiento siendo diferidos, la Ciudad es incapaz de impedir que las calles se deterioren. Y una vez que una calle alcanza un cierto punto de deterioro, resulta mucho más costosa de reparar. De hecho, es más rentable gastar esos recursos en otras calles para evitar que lleguen a ese punto crítico de deterioro. En el caso de Colby St., estaba entrando a la categoría conocida como de las "peores calles": Las calles que ya no son costo - efectivas de reparar.

Colby St. se pavimentó exclusivamente con fondos de la Medida B reservados para proyectos de ciclistas y peatones. La medida B es una fuente crucial de fondos para los carriles para bicicletas de Oakland, la pavimentación en marcha de las calles y mejoras en el transporte. Sin embargo, los fondos para bicicletas solo pueden utilizarse en la porción de los carriles para bicicletas utilizadas por los ciclistas. Para Colby St., esto significaba la pavimentación de los carriles para viaje pero no los carriles para estacionamiento (los cuales estaban en mejor estado). Este enfoque también resultó en un ahorro del 40% en comparación con el costo de pavimentación de toda la calle. Los ahorros se dedicarán a pavimentar otros carriles para bicicletas. (Próximamente: ¡Shattuck Ave!) Le damos la bienvenida a sus comentarios acerca de este enfoque global, así como a sus sugerencias de Carriles para Bicicletas que necesitan críticamente de pavimentación. Sin un aumento significativo en los niveles de financiación, no todas las calles serán pavimentadas. Estamos trabajando creativa y eficazmente para mejorar la calidad del pavimento en los carriles para bicicletas de Oakland.

Nosotros llevamos a Oakland en bicicleta hasta el tope de las listas

Más habitantes de Oakland están pedaleando hacia el trabajo de lo que nunca antes lo habían hecho. Más del tres por ciento de los trabajadores de Oakland – o cerca de 5.000 viajeros diarios – viajan en bicicleta, de acuerdo con los datos recién publicados de la encuesta *2011 American Community Survey* realizada por la Oficina del Censo de los Estados Unidos. Cuando estas cifras se combinan con los trabajadores que van en bicicleta hasta BART para allí tomar un tren al trabajo, son más de 7.000 habitantes de Oakland los que hacen del ciclismo una parte de su rutina diaria para acudir al trabajo. Oakland es una de tan solo siete de las 100 ciudades más grandes de los Estados Unidos en las cuales la realización de viajes en bicicleta para realizar parte del recorrido para ir al trabajo es superior al tres por

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

ciento, mostrando el impacto de la inversión en el programa para bicicletas de la ciudad de Oakland. Oakland continúa acercándose mucho al porcentaje de las seis primeras ciudades: Portland, Madison, Seattle, San Francisco, Minneapolis y Washington DC. Mientras que los nuevos datos muestran una mayor tendencia de ciclismo a nivel nacional, Oakland se encontró a la cabeza del grupo con un aumento del 46 por ciento durante el 2011. Desde el 2000, el ciclismo en Oakland se ha incrementado en más del 250 por ciento.

A través de los Números

Esta es la Quinta entrega de una función para realizar un seguimiento del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland utilizando los "parámetros" de la siguiente tabla. (Para una explicación de estos parámetros, consulte el boletín de invierno del 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).

A través de los números: Instalaciones para bicicletas en Oakland desde el 31 de diciembre del 2012

Fecha (desde)	Millas de carriles para bicicletas	Espacios de aparcamiento para bicicletas *	Señales para encontrar carriles para bicicletas	Señales de tránsito amistosas con los ciclistas
31 de diciembre del 2007	90.4	3.224	0	0
31 de diciembre del 2008	94.0	3.492	26	2
31 de diciembre del 2009	97.6	4.428	26	11
31 de diciembre del 2010	100.4	4.772	125	16
31 de diciembre del 2011	109.3	5.303	209	26
31 de diciembre del 2012	131.9	6.315	345	40

* Nota: El cambio en el número de espacios de aparcamiento para bicicletas refleja la instalación nuevos aparcamientos para bicicletas por parte de la ciudad y otros (528 espacios) así como otros cambios basados en estudios de campo realizados en el 2012.

El ciclismo, para decirlo en breve... Ilumina tu vida

El lunes 05 de noviembre del 2012, voluntarios de la **Coalición Ciclista del Este de la Bahía (East Bay Bicycle Coalition)** estacionaron sus bicicletas en Broadway y 27th St. para distribuir 115 juegos de luces para bicicletas donados por la ciudad de Oakland. En poco más de una hora, todos los juegos fueron entregados a ciclistas que de lo contrario estarían carentes de iluminación. Las luces para bicicletas no sólo son una buena idea — el Código de Vehículos de California requiere que las bicicletas que sean montadas después de que oscurezca estén equipadas, entre otras cosas, con "una lámpara que emita una luz blanca que, mientras que la bicicleta se encuentre en movimiento, ilumine la carretera, acera o carril para bicicletas al frente de los ciclistas y sea visible desde una distancia de 300 pies desde el frente y lados de la bicicleta".

Para conocer el conjunto completo de obligaciones, consúltelas en:

www.dmv.ca.gov/pubs/vctop/d11/vc21201.htm

¿Se ha perdido el obsequio?

¡Realice un curso gratuito de Ciclismo Urbano 101 y gane un juego de luces para bicicletas gratuito!

Información en www.ebbc.org/safety.

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

Conector de BPAC a BART

El 20 de diciembre del 2012, Rebecca Saltzman, Vicepresidenta del **Comité Ciclista y Peatonal (Bicycle & Pedestrian Advisory Committee)** de Oakland, prestó juramento como Directora de la Junta de BART para el Distrito 3. Rebecca ha servido en la BPAC como Vicepresidenta durante dos años y antes de ello fue una miembro activa durante muchos años y durante mucho tiempo se ha enfocado en los problemas del tránsito de vehículos motorizados y no motorizados. Ella se une a otro regular "Ex" de BPAC, Robert Raburn, ex-director de la Coalición Ciclista del Este de la Bahía (*East Bay Bicycle Coalition*) en la junta de BART (para el Distrito 4). Tal vez usted debería comenzar a ir a las reuniones de BPAC, ¿No es así?

Nuestra división se multiplica

La División para la Financiación y Planificación del Transporte (*Transportation Planning & Funding Division*) añadió a dos nuevos funcionarios para que trabajen en una variedad de proyectos de infraestructura, algunos de ellos relacionados con las bicicletas. Por favor únanse a nosotros para darles la bienvenida a Jamie Parks, Administrador del **Programa Completo de Calles (Complete Streets Program)** y a Nick Cartagena, Ingeniero Civil.

Durante los últimos seis meses, Jamie encabezó la creación de la Resolución Completa de Calles (*Complete Streets Resolution*) de Oakland que mejora y simplifica la entrega de proyectos de transporte no motorizados. **(Siga a Jamie en Twitter, @oaktrans.)** Nick se ha enfocado en llevar a cabo proyectos desde su concepto hasta el diseño. En particular, él está trabajando en el camino de acceso de Park Blvd., un proyecto que, hasta su llegada, languideció debido a insuficientes recursos de personal.

La compañía que mantenemos

En diciembre del 2012, la ciudad de Oakland se unió a la Asociación Nacional de Oficiales de Transporte Municipal (*National Association of City Transportation Officials - NACTO*) como un miembro afiliado. El enfoque único de NACTO a los problemas de transporte urbano proporcionará a Oakland los recursos y oportunidades para intercambios de pares, adaptación a las necesidades de los viajeros urbanos. La NACTO es quizás mejor conocida por su Guía de Diseño Urbano de Carriles para Bicicletas, la que proporciona información detallada acerca de una amplia gama de innovadoras instalaciones para bicicletas diseñadas para hacer que el ciclismo sea seguro y cómodo para todos los miembros de la sociedad.


NACTO está desarrollando actualmente una Guía Complementaria de Diseño Urbano de Calles, la que cubrirá todos los aspectos del diseño urbano de las calles, y el personal de la ciudad está participando en el Comité Consultivo Guía. Vea la Guía de Diseño Urbano de Carriles para Bicicletas y sepa más acerca de NACTO en www.nacto.org.

PedalFest 2012

El sábado 18 de agosto del 2012, unas 20.000 personas acudieron a Jack London Square para disfrutar de la segunda *PedalFest* anual, una celebración de todas las cosas relacionadas con las bicicletas.

Noticias bianuales acerca de Ciclismo de la ciudad de Oakland, California; informando acerca del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

Coordinado para realizarse en la Jack London Square, el evento gratuito se jactó una larga lista de patrocinadores, destacándose *New Belgic Brewing*, cuyas donaciones proceden de las ventas de cerveza a la East Bay Bicycle Coalition.

El personal de la ciudad estuvo presente para distribuir mapas de carriles para bicicletas, pegatinas para los tubos de bicicletas "I  Oakland" y tatuajes temporales con temas de bicicletas de Oakland (que se aplicaron con desenfreno). El personal conversó con los visitantes acerca de la implementación del Plan Maestro de Bicicletas y alentó a la gente a inscribirse para recibir este boletín, ¡Lo que hicieron 111 de ustedes!

Pedales de Platino otorgados a las hermosas flores

En noviembre, cada una de las dos personas que trabajan a tiempo completo en los programas de bicicletas de Oakland recibió el primer premio "*Platinum Pedal Award*" por parte de la *East Bay Bicycle Coalition (EBBC)*. Las distinguidas y encantadoras placas muestran un pedal de bicicleta real montado sobre madera y reconocen el "profesionalismo, entusiasmo, compromiso y trabajo duro". Los premiados simplemente dijeron "Oh, chicos, no es nada. Sólo hacemos nuestro trabajo".

Buscando el Oro para el 2014

Oakland ha hecho progresos significativos para mejorar las condiciones de los ciclistas. En el 2010, la *League of American Bicyclists* reconoció este trabajo de Oakland reconociéndola como una Comunidad Amistosa con las Bicicletas a un nivel de bronce. Esta evaluación consiste en una revisión exhaustiva de los logros de la comunidad hasta la fecha así como necesidades excepcionales. Y a pesar de que Oakland ha recorrido un largo camino, hay mucho trabajo que queda por hacer.

En diciembre, el Ayuntamiento inició una campaña de Oakland para "Llegar al galardón dorado" para ser reconocida local y nacionalmente como una comunidad líder Amistosa con las Bicicletas. La campaña establece un plan de acción integral que incluye mejoras mediante acciones de ingeniería, educativas, fomento, aplicación y evaluación / planificación. Los objetivos incluyen muchos nuevos carriles y aparcamientos para bicicletas, el debut de tratamientos innovadores, tales como el trabajo de carriles intermedios para bicicletas y la colocación de pavimento verde y un innovador trabajo en educación para los ciclistas.

El progreso será medido desde el 2010, cuando Oakland obtuvo la presea de bronce. ¿Cómo lo conseguiremos? La ciudad busca realizar alianzas con organizaciones de ciclistas, grupos empresariales, organizaciones de base comunitaria y comerciantes para promover a las bicicletas como un medio de transporte con sentido común para mejorar la economía y la calidad de vida en Oakland. Para obtener mayor información, consulte www2.oaklandnet.com/OAK029808.

RECURSOS

Sugiera la Ubicación de un Bastidor para Bicicletas

Revise las directrices y solicite un bastidor en línea o póngase en contacto con nosotros (información en el panel de correo). Vea www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comité Asesor de Bicicletas y Peatones de Oakland (BPAC)

Las reuniones se celebran el tercer jueves de cada mes y están abiertas al público. Más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Llamadas de Obras Públicas

- Por teléfono llame al (510) 615-5566 o en línea visite www2.oaklandnet.com/ReportaProblem para informar acerca de:
 - peligros tales como vidrios, baches, alcantarillas inseguras u otros obstáculos
 - señales de tráfico que no funcionen correctamente
 - bicicletas abandonadas que deban ser retiradas de bastidores de bicicletas, señales y/o postes de medición
 - exceso de velocidad, o para solicitar la regulación del tráfico u otras mejoras en la carretera

Personal del Programa

- Jason Patton, Administrador del Programa de Bicicletas y Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Instalaciones de Bicicletas y Peatones
- Álvaro Rubio, Interino de Planificación
- Mark Lightner, Interino de Planificación
- Austin Springer, Interino de Diseño
- Voluntario(s): David Liu, Brian Warwick ¿y usted? Envíe un correo electrónico a bikeped@oaklandnet.com con una idea para un proyecto o para ofrecer ayuda.