

I OAKLAND

Noticias semestrales de ciclismo de la Ciudad de Oakland, California, con un informe sobre el progreso de la implementación del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland.

13ª Edición, Verano de 2013 | Distribución 2395 | www.oaklandbikes.info

Lado este del lago: nuevos carriles para bicicletas en 16th Ave, 21st Ave, E 21st St

En junio, la Ciudad finalizó la construcción de nuevos carriles para bicicletas que cubren un total de 2.9 millas y abarcan los vecindarios del lado este de Lake Merritt entre 14th Ave, Fruitvale Ave, MacArthur Blvd y la zona costera. Los mencionados carriles mejoran el acceso al corredor Foothill Blvd por medio de nuevas vías ciclistas en E 21st St, además de permitir la conexión completa entre MacArthur Blvd y la zona costera de Oakland a través de Ardley Ave, 21st Ave y 16th Ave.

El proyecto incluye vías ciclistas en Ardley Ave, E 21st St y el paso a desnivel de 16th Ave sobre la autopista Interestatal 880. Con respecto a las demás calles —21st Ave y otras partes de E 21st St y 16th Ave— el Plan Maestro de Ciclismo de la Ciudad propone bulevares para bicicletas: calles poco transitadas como rutas directas para los ciclistas. Para establecer estas nuevas rutas, además de los topes instalados, se han colocado señalamientos con el símbolo de bicicleta. En agosto de 2012, se instalaron señales que indican las rutas de las bicicletas a lo largo de la ruta.

El proyecto fue financiado con fondos establecidos en el Artículo 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte Estatal, una parte de los ingresos provenientes del impuesto estatal a las ventas dedicado a proyectos para ciclistas y peatones. Se recibió financiamiento adicional por parte de la Medida B (ver a continuación). El objetivo de estos proyectos, entre otros programas, es establecer una red de carriles para bicicletas que incluya los vecindarios del lado este de Lake Merritt y enlace San Antonio Park con los distritos de Grand Lake, Dimond y Laurel a través de MacArthur Blvd; y con Jack London Square, Embarcadero Cove y Fruitvale a través de la zona costera.

Conexión de la zona céntrica y Emeryville: los carriles para bicicletas de 32nd St y Hollis St

¿Cuál es la ruta más directa entre el centro de Oakland y Emeryville que elude el tránsito pesado de San Pablo Ave? Siga las señales que indican las rutas de las bicicletas y los señalamientos con el símbolo de bicicleta en San Pablo Ave a partir del centro, gire a la izquierda en 32nd St y luego a la derecha hacia Hollis St en Peralta St. Durante años, los ciclistas utilizaron esta ruta informal y, desde abril, es más fácil ubicarla y aprovecharla gracias a la finalización de los carriles especiales para bicicletas.

La ruta incluye vías ciclistas en Hollis St y señalamientos con el símbolo de bicicleta en 32nd St que enlazan San Pablo Ave con Mandela Pkwy. En agosto de 2012, se instalaron señales que indican las rutas de las bicicletas en 32nd St y Hollis St y también en San Pablo Ave y 27th St para mejorar las conexiones entre el centro de Oakland, Lake Merritt y Emeryville. En Hollis St, el personal de Oakland y el de Emeryville trabajaron codo a codo para garantizar un proyecto sin interrupciones en los límites de la ciudad. ¡Gracias, Emeryville!



Este boletín informativo y todos los proyectos descritos con anterioridad están financiados, en forma total o parcial, por la porción de los fondos de la Medida B correspondiente a Oakland. La Medida B se refiere a los ingresos provenientes del impuesto a las ventas de medio centavo del Condado de Alameda aprobado por los votantes en el año 2000.

Un cinco por ciento de los fondos de la Medida B está destinado a proyectos y programas para ciclistas/peatones en todo el condado.

Dos décadas del Día de ir al trabajo en bicicleta

El jueves 9 de mayo de 2013, de 7:00 a 9:00 am, se llevó a cabo frente al Ayuntamiento el 20º desayuno anual con panqueques del Día de ir al trabajo en bicicleta, un proyecto conjunto de la Ciudad de Oakland y la Coalición Ciclista del Este de la Bahía. El evento del Ayuntamiento fue una de las 21 estaciones energizantes ofrecidas ese día en Oakland. Cientos de ciclistas disfrutaron de panqueques a la plancha preparados gentilmente por Rotisserie Deli, con ingredientes donados por Whole Foods. Bebieron un reparador café de Peet's, leyeron detenidamente cuadros informativos y mantuvieron una alegre charla al ritmo de la música retro de DJ Crimson. Las fotos del evento pueden verse por Internet en tinyurl.com/kt6pqueo.

La Alcaldesa Jean Quan y cuatro miembros del Consejo Municipal (Dan Kalb, Libby Schaaf, Noel Gallo y Desley Brooks) cubrieron un trayecto en bicicleta hasta el Ayuntamiento desde sus respectivos distritos concejales, y la Alcaldesa se unió a la concejal Brooks en la vuelta desde Eastmont Town Center. La Alcaldesa, el Sr. Kalb y la Sra. Schaaf hablaron en la conferencia de prensa, en la cual también participó Alison Best, Presidente y CEO de VisitOakland (antes denominada Oakland Convention and Visitor's Bureau). La Sra. Best se refirió a la importancia del ciclismo como un estilo de vida para atraer a las empresas y a residentes que continuarán aportando dinamismo a la comunidad de Oakland.

Además, los 23 voluntarios, 37 agencias, organizaciones y empresas participaron cocinando panqueques, ofreciendo controles de seguridad matinales para las bicicletas, organizando las mesas y/o donando uno o más de los 33 premios para los sorteos. Asimismo, el respaldo de las tiendas de bicicletas de Oakland para el evento batió todos los récords. Diez tiendas donaron una gran variedad de premios para los sorteos, desde luces para bicicletas hasta puestas a punto completas, en tanto que otras cuatro se acercaron al centro para llevar a cabo verificaciones de seguridad de las bicicletas. Quince tiendas se asociaron con la Ciudad y ofrecieron cupones "*Bike Bucks*" de descuento en mayo, lo cual ya es una tradición anual. ¡Gracias a todos los que participaron!

El equipo de la biblioteca de Oakland alcanza el tercer puesto en el Desafío de Ciclismo en Equipos de 2013 (2013 Team Bike Challenge)

El sábado 11 de junio se anunciaron los resultados del Desafío de Ciclismo en Equipos, un evento regional de un mes de duración. En esta oportunidad, el equipo de la Biblioteca Pública de Oakland (OPL) logró alcanzar el tercer puesto del Condado de Alameda en la categoría "compañía mediana". OPL ocupó el sexto lugar entre las "compañías medianas" de los nueve condados del Área de la Bahía. El equipo de la Biblioteca, formado por 40 ciclistas, registró 3,083 millas, lo cual representó un ahorro de 3,083 libras de CO₂ y el consumo de 132,575 calorías durante el mes de mayo. ¡Ahora sí, relájense y lean un libro!

2013 "I [bike] Oakland" Mapa de carriles para bicicletas

Por cuarto año consecutivo, a principios de mayo y en ocasión del Mes Ciclista y el *Día de ir al trabajo en bicicleta*, la Ciudad de Oakland publicó el Mapa de carriles para bicicletas "I [bike] Oakland". Obtenga su mapa de bolsillo gratis en su tienda de bicicletas más cercana y luego explore nuestra atractiva ciudad a través de los carriles para bicicletas cada vez más extensos y conectados de Oakland. El mapa correspondiente a este año incluye 222 millas de carriles para bicicleta a lo largo de Oakland, los cuales se dirigen hacia las ciudades contiguas de Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont y San Leandro. Actualizado anualmente desde 2010, el mapa lleva hoy 70,000 ejemplares impresos. ¡Agradecemos

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

Página 2

especialmente a Jake Coolidge, extraordinario cartógrafo, anteriormente alumno en prácticas del **Programa de Instalaciones para Ciclistas** de la Ciudad (y realmente una persona muy agradable) por su sobresaliente trabajo en la preparación del mapa!

En números

Esta es la sexta entrega de un programa para realizar un seguimiento del progreso en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland utilizando los “parámetros” de la siguiente tabla. (Para ver una explicación de estos parámetros, por favor consulte el boletín del invierno 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386.)

En números: Instalaciones para ciclistas en Oakland al 30 de junio de 2013

Fecha (al)	Millas de carriles para bicicletas	Espacios de estacionamiento para bicicletas	Conjuntos de señales que indican las rutas de las bicicletas	Semáforos aptos para bicicletas
31 de diciembre de 2007	90.4	3,224	0	0
31 de diciembre de 2008	94.0	3,492	26	2
31 de diciembre de 2009	97.6	4,428	26	11
31 de diciembre de 2010	100.4	4,772	125	16
31 de diciembre de 2011	109.3	5,303	209	26
31 de diciembre de 2012	131.9	6,315	345	40
30 de junio de 2013	131.9	6,735	345	64

Semáforos: Marcando el cambio deseado

Alrededor de un tercio de los semáforos de Oakland son “accionados” por medio de sensores que detectan el tránsito y asignan tiempo de luz verde según la presencia de automóviles y bicicletas. Oakland define un semáforo accionado “aptos para bicicletas” como aquel que reúne las siguientes características: (1) es técnicamente capaz de detectar ciclistas de manera confiable; (2) tiene en el pavimento marcas de detección para bicicletas que indican dónde deben detenerse los ciclistas; y (3) ha sido verificado en el mismo sitio por el personal de la División de los Servicios Eléctricos de la Ciudad, el cual determinó que funciona correctamente.

Entre enero y junio de 2013, el número de intersecciones accionadas “aptas para bicicletas” aumentó en más de un tercio —de 40 a 64. Durante este periodo, se instalaron marcas de detección para bicicletas en otras 55 intersecciones. La verificación en el sitio mismo de estas ubicaciones se está llevando a cabo mientras este boletín se envía a la imprenta. El señalamiento de detectores de bicicletas cumple tres objetivos:

- El señalamiento informa a los ciclistas que el semáforo es accionado y que se encenderá la luz verde para ellos.
- El señalamiento indica dónde deben detenerse los ciclistas para provocar el cambio de luz en el semáforo.

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

- El lugar donde se coloca la señal promueve una posición segura y legal en el carril, la cual ayuda a los ciclistas a evitar colisiones de enganche por la derecha (el caso en el que un automovilista gira hacia la derecha frente a un ciclista que avanza en línea recta).

La mayoría de los semáforos accionados de Oakland utilizan cámaras de video colocadas en los brazos de sus mástiles para “reconocer” cuando alguien está esperando la luz verde. En 10 intersecciones con luz insuficiente (p. ej. bajo pasos a desnivel de autopistas o en áreas con niebla, como las colinas de Oakland), se instalaron sensores inalámbricos con forma de disco en el pavimento, que utilizan un radar para detectar el tránsito. En abril de 2013, se instalaron en tres intersecciones sensores inalámbricos de nueva generación que tienen la capacidad de diferenciar las bicicletas de los automóviles. Las intersecciones accionadas restantes utilizan detectores de bucle de inducción, resortes de alambre en la carretera que detectan la presencia de acero (p.ej., automóviles). Los ciclistas tuvieron experiencias encontradas con los detectores de bucle, ya que las bicicletas no tienen metales férricos en gran cantidad y los bucles tienen una sensibilidad limitada. Con el objetivo de mejorar la fiabilidad y reducir los costos de mantenimiento, la Ciudad está reemplazando los bucles de inducción por cámaras de video y sensores inalámbricos.

Expectativas por los desagües

Tres departamentos de la Agencia de Obras Públicas (Public Works Agency, o PWA) trabajaron en conjunto para mejorar las bocas de desagües pluviales de Oakland —más de 10,000 bocas a lo largo de la ciudad—. El Programa de Mejoramiento de Vertientes dirigido por PWA obtuvo una subvención para instalar placas con la inscripción “*No Dumping, Drains to Bay*” (No arroje residuos, se drena a la Bahía) en cada boca de desagüe pluvial a lo largo de los próximos años. Como parte del proyecto, las bocas serán inspeccionadas por la División de Mantenimiento de Infraestructura de la PWA. En mayo de 2012, según una recomendación del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la PWA, el Consejo Municipal aprobó una subvención de \$50,000 del programa de financiamiento para ciclistas/peatones conforme al Artículo 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte para reemplazar o renovar las rejillas de desagüe de calidad inferior —aquellas que podrían enganchar las ruedas de las bicicletas. Las inspecciones incluyen verificar las ubicaciones de las placas con la inscripción y las condiciones de las rejillas en forma simultánea, para así emplear los recursos de personal de manera eficiente. Se obtendrá más financiamiento con este fin por medio de la Medida B.

Oaklavía, o Love Our Lake Day

El 9 de junio de 2013, miles de personas se dieron cita masivamente en Lake Merritt para andar en bicicleta, caminar, pasear en bote, bailar y distenderse en ocasión del “*Love Our Lake Day*” (el día de expresión de amor por nuestro lago). Esta fiesta no motorizada y desestructurada celebró la renovación de calles y la ampliación de zonas verdes que fueron llevadas a cabo gracias a la Medida DD de Oakland. Walk Oakland~Bike Oakland, en colaboración con la Ciudad de Oakland, coordinaron el evento indistintamente conocido como “*Oaklavía*” u “*Oakland Sunday Streets*”. La fiesta al aire libre permitió a la gente disfrutar a lo largo de las tres millas de calles despejadas de automóviles.

Por la tarde, representantes de la Coalición de la Comunidad de la Medida DD se reunieron con la Alcaldesa Jean Quan, Nancy Skinner, Miembro de la Asamblea, el Gobernador Jerry Brown, Barbara Lee, Congresista, entre otros, en una festiva ceremonia para celebrar la inauguración de Lake Merritt Boulevard (antes conocido como 12th Street Dam). El proyecto incluye un puente para bicicletas y peatones sobre el Lake Merritt Channel, al borde del lago, un nuevo anfiteatro y un parque de cuatro acres, así como una nueva senda que se extiende a lo largo del Lake Merritt Channel hacia E 10th St.

Para ver un video del evento, visite vimeo.com/69059746#. Para obtener mapas y más información sobre los proyectos financiados por la Medida DD, visite www2.oaklandnet.com/OAK041468.

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

Otro año con más ciclistas todavía

Llegaron los resultados y los números subieron. Entre 2011 y 2012, el número de ciclistas en las 36 ubicaciones que Oakland observa ahora cada año, se registró un aumento de un seis por ciento de ciclistas. Los recuentos se realizan cada mes de septiembre, durante dos horas en cada ubicación. La cantidad de peatones aumentó en un cinco por ciento, mientras que la cantidad de vehículos motorizados disminuyó en un siete por ciento. Para obtener más información sobre el programa anual de recuentos, visite www2.oaklandnet.com/OAK033011.

Recuentos de ciclistas, otoño de 2012: cinco ubicaciones principales por número de ciclistas (hora pico de dos horas por la tarde)

Ubicación	Número de ciclistas
Grand Ave/Bay Pl	419
Telegraph Ave/40th St	372
Broadway/27th St	341
Broadway/12th St	240
Broadway/20th St	229

Calles Completas de Oakland

El término “calles completas” (o *complete streets*) describe una red de transporte con vías públicas diseñadas y operadas de tal modo que permitan el acceso cómodo y seguro para todos sus usuarios. El concepto de las calles completas se aparta de la antigua práctica que solo buscaba tener una circulación de automóviles más rápida, y toma una postura más integral que concibe a los peatones, los ciclistas y a los usuarios del transporte público como los usuarios legítimos de la vía pública. En febrero de 2013, el Consejo Municipal de Oakland aprobó, de forma unánime, la Política de Calles Completas para Oakland. La política consta de nueve componentes que describen su implementación en detalle, incluido el requisito de que toda excepción a la política debe ser aprobada por el Director de Obras Públicas, además de difundirse al público. Los próximos pasos del programa *Complete Streets* incluyen la preparación de lineamientos de diseño de las calles y la medición continua del desempeño para controlar la implementación de la política. Para obtener más información, consulte la política completa en Internet visitando www2.oaklandnet.com/n/OAK039959.

Cantidad versus calidad: o, ¿cuál es la mejor forma de construir una red de carriles para bicicletas?

Jason Patton, Gerente del Programa de Ciclistas y Peatones

En 1999 se aprobó la primera versión del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland, que fue actualizado de forma exhaustiva en 2007 para establecer la creación de una red de carriles para bicicletas de 240 millas. A junio de 2013, contamos con 132 millas de carriles para bicicletas que aumentarán a 144 millas hacia fines de 2014. Oakland está trabajando para agregar 40 millas de carriles en cuatro años. Todos estos carriles que se han implementado en distintas calles desde 1976 (!) están comenzando a tomar forma de red. Es decir, se están sumando proyectos individuales a los corredores de carriles para bicicletas que se extienden a través de múltiples vecindarios. Dichos corredores se conectan, a su vez, con otros corredores que integran aún más vecindarios. Cada vez hay más posibilidades de circular en bicicleta entre los vecindarios por carriles delimitados por la Ciudad que han sido mejorados. Esto es así particularmente por las vías ciclistas, los señalamientos con el símbolo de bicicleta y las señales de tránsito.

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

En los últimos cuatro años, Oakland ha venido construyendo carriles para bicicletas simples — concentrándose en franjas y señales viales— para establecer una red básica lo más rápido posible. A diferencia de otras ciudades que promueven el desplazamiento en bicicleta, Oakland ya cuenta con una población que se inclina al ciclismo. Numerosos factores convierten a Oakland en una ciudad con una de las mayores concentraciones de ciclistas en los EE. UU.: vecindarios superpoblados, usos mixtos de la tierra, residentes con conciencia ambiental, la cultura del "hágalo usted mismo" y muchos jóvenes que, en general, están conduciendo menos. De acuerdo con datos de 2011 de la Oficina de Censos de los Estados Unidos, solo cinco grandes ciudades tienen más ciclistas: Portland, Seattle, San Francisco, Minneapolis y Washington, DC. Todas estas ciudades han hecho importantes inversiones en cuanto al uso de bicicletas.

En comparación, Oakland se está esforzando por mantener el aumento de ciclistas —un aumento del 59% desde 2007 hasta 2011—. Mientras que el millaje apto para bicicletas aumenta constantemente, la calidad de los carriles para bicicletas es variada. Por ejemplo, un carril delimitado para bicicletas puede ser continuo, pero la calidad de la infraestructura puede variar en gran medida de un segmento al próximo. Una calle que tenga señalamientos con el símbolo de bicicleta puede necesitar vías ciclistas debido a que los excesos de velocidad y la cantidad de automóviles pueden ser muy elevados y no permitir que los ciclistas compartan cómodamente el carril con los automovilistas. O un bulevar de bicicletas puede necesitar medidas de disminución del tráfico frente a tránsito de atajo a fin de realmente apoyar el ciclismo. Asimismo, una calle puede tener carriles para bicicletas angostos que deberían ser ensanchados con carriles intermedios para promover que los ciclistas circulen fuera de la zona de apertura de puertas de los automóviles y brindar así una separación de los automovilistas que circulen.

La clase de mejoras mencionadas harán que el uso de bicicletas sea más accesible a personas de distintas edades y con capacidades diferentes. El objetivo del Plan Maestro de Ciclismo de la Ciudad es promover el ciclismo urbano a toda la población: "Oakland será una ciudad donde el ciclismo estará completamente integrado a la vida diaria y en la cual se utilizará la bicicleta como un medio de transporte y de recreación tanto seguro como práctico". Aparte de ser seguro y práctico, el ciclismo debe ser divertido —y es absolutamente divertido cuando no es necesario pelear por el derecho de paso. Esta combinación de seguridad, practicidad y diversión es la clave para contar con una exitosa red de carriles para bicicletas.

Ahora que Oakland tiene 132 millas de carriles para bicicletas, ¿cuáles son las mejoras que beneficiarán a sus ciclistas a la vez de impulsar el uso por parte de más personas? ¿Debe la Ciudad continuar expandiendo la red lo más rápido posible a través de proyectos de franjas y señales simples? ¿O debe concentrar sus esfuerzos en mejorar la calidad de los carriles para bicicletas que ya existen? En el primer semestre de 2013, el personal se comprometió a responder estas preguntas desarrollando un plan de trabajo titulado "Finalización de la Red de Carriles para Bicicletas de Oakland 1.0.". En otras palabras, ¿qué debe hacer una Ciudad para finalizar una primera versión de su red integral? El plan recomienda construir nuevos carriles para bicicletas a fin de completar las brechas clave que ampliarán la red hasta 170 millas en longitud. Sin embargo, por primera vez, el plan de trabajo asigna más énfasis a mejorar la calidad de los carriles existentes con carriles intermedios, pavimento verde y renovación de los bulevares para bicicletas. El plan de trabajo está disponible en www2.oaklandnet.com/n/OAK041986. Agradeceremos toda clase de sugerencias sobre cómo invertir, de la mejor forma, los limitados recursos de la Ciudad para obtener el mayor beneficio posible de la red de carriles para bicicletas de Oakland.

A petición suya: corrales de estacionamiento de bicicletas abiertos al público

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

Página 6

Luego de haber completado con éxito un proyecto piloto y según lo solicitado, nos complace anunciar el nuevo programa de corrales de estacionamiento de bicicletas en las calles. La Ciudad está recibiendo solicitudes de ubicaciones de corrales como un nuevo componente del Programa de Estacionamiento de Bicicletas CityRacks en curso. Vea www2.oaklandnet.com/ISBPC.

A junio de 2013, se instalaron en Oakland seis corrales de estacionamiento de bicicletas en las calles, con una capacidad total para 120 bicicletas. Se han diseñado y aprobado corrales en dos ubicaciones más, que todavía no se han instalado. Además, se han recibido otras tres solicitudes y los lugares están siendo evaluados.

Por ejemplo, en enero de 2013, el corral del vecindario de Temescal fue instalado en Burma Superstar, en Telegraph Ave y 48th St. El Programa de Instalaciones para Ciclistas trabajó junto con el Distrito de Mejoramiento Comercial (BID) de Temescal para introducir mejoras estéticas, a la vez de mantener una adecuada funcionalidad. (En otras palabras, ¡el BID instó al personal a ser más eficiente!) Como resultado, la Ciudad instaló aparca-bicicletas circulares espaciados (en vez de las conocidas “U invertidas”). También se fabricó e instaló el prototipo de una señal que presenta una versión del logo “I [bike] Oakland”. El personal está observando qué aceptación tiene esta señal con la intención de instalar una versión mejorada como un componente estándar, pero opcional, de los corrales para bicicletas de Oakland. Sin embargo, estas innovaciones no fueron suficientes para los residentes de Temescal. En marzo de 2013, los portabicicletas fueron “adornados con tejidos” dejándose llevar por los colores, una iniciativa que fue recibida con alegría.

RECURSOS

Sugiera la Ubicación de un Aparca-Bicicletas

Consulte los lineamientos y solicite un portabicicletas por Internet o comuníquese con nosotros (información en el panel postal). Vea www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC)

Las reuniones se llevan a cabo 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 | o visite:
www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | o visítenos desde su dispositivo móvil en:
www.seeclickfix.com/oakland, para informarnos sobre:
 - peligros como vidrios, baches, tapas de drenaje peligrosas u otras obstrucciones
 - semáforos que funcionan incorrectamente
 - bicicletas abandonadas que deben ser retiradas de los aparca-bicicletas o señales y/o parquímetros
 - exceso de velocidad o para solicitar la disminución del tráfico u otro tipo de mejoramiento en la vía pública

Personal del Programa

- Jason Patton, Gerente del Programa de Ciclistas/Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Ciclistas/Peatonera
- Beki McElvain, alumno en prácticas de planeación
- Mark Lightner, alumno en prácticas de planeación
- Austin Springer, alumno en prácticas de diseño
- Kevin Utschig, alumno en prácticas de diseño

Voluntarios: Noor Al-samarrai, Jake Coolidge, Brian Warwick y ¿usted? Envíe un e-mail a bikeped@oaklandnet.com con sugerencias para proyectos o para ofrecer ayuda.

Noticias semestrales de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano de 2013

Página 7