

I OAKLAND

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

Edición núm. 15, Verano de 2014 | Tiraje 2,716 ejemplares | www.oaklandbikes.info

Concejo Municipal crea Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones

En febrero el Concejo Municipal adoptó una ordenanza que crea una nueva comisión para asesorar al Concejo y al personal sobre las facilidades adoptadas para ciclistas y peatones en todos los planes, políticas, proyectos y programas de transporte. La Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones servirá como un recurso para el personal de la Ciudad y un foro para la participación del público con el fin de mejorar la seguridad y el acceso para caminatas y para andar en bicicleta en Oakland.

La Ciudad actualmente tiene un Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones (BPAC, por sus siglas en inglés) que se formó en 1994 a petición de la Coalición de Ciclistas de East Bay. El Comité BPAC inició sesiones en 1995 y participó en el desarrollo del Uso de Tierras y del Elemento de Transporte del Plan General (1998), el Plan Maestro de Ciclismo (1999), el Plan Maestro de Peatones (2002) y la actualización en 2007 del Plan Maestro de Ciclismo. A través de los años el BPAC ha revisado muchos proyectos de la ciudad, entre ellos paisajes urbanos, planes por área, ciclo vías, mejoras a las Rutas Seguras a la Escuela, proyectos de desarrollo, segmentos Waterfront Trail, proyectos de tránsito y mejoras de la Medida DD alrededor del lago Merritt.

La nueva Comisión sustituirá al Comité BPAC, cumpliendo una función similar en una capacidad más formal y con una estatura más elevada. La creación de la Comisión fue catalizada por la Comisión Metropolitana de Transporte al cambiar sus requisitos para la asignación de fondos del artículo 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte, una parte del impuesto estatal sobre ventas dedicada a mejoras para ciclistas y peatones. La Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones tendrá nueve miembros, cada uno fungiendo durante plazos de tres años. Los comisionados son nombrados por el Alcalde y confirmados por el Concejo Municipal. La nueva Comisión está programada para iniciar sesiones en septiembre y alienta la participación de personas interesadas en las políticas y proyectos de transporte de Oakland. Las reuniones se celebran el tercer jueves de cada mes, de 5:30 a 7:30 p.m., en Oakland City Hall.

Para obtener más información, visite www.oaklandbikes.info/bpac.

Carriles para bicicletas en las avenidas Alcatraz y Piedmont

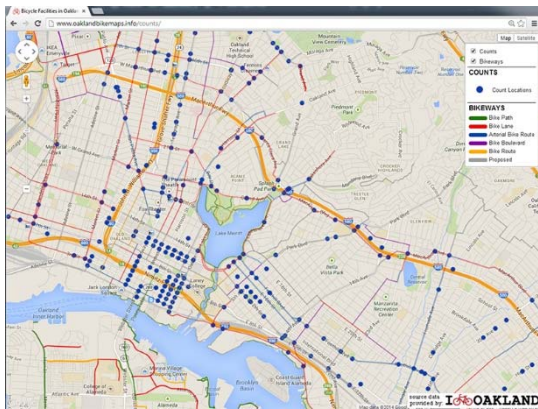
La Ciudad continúa instalando nuevos carriles para ciclistas con la mayor rapidez posible, aprovechando las oportunidades de coordinación con proyectos tanto de pavimentación como de desarrollo. En abril se completaron carriles para bicicletas en el tramo de 0.9 millas de Alcatraz Ave. en Oakland: desde Dover St. hasta College Ave. El proyecto se implementó en coordinación con un proyecto de pavimentación con fondos federales.



También en abril, quedaron listos los carriles para bicicletas en la parte baja de Piedmont Ave.: desde Broadway hasta MacArthur Blvd. Parte del trabajo se realizó a través de un proyecto de pavimentación de la Ciudad, mientras que la mayor parte del rayado la realizó el Hospital Kaiser como parte de su proyecto de construcción. Estos esfuerzos complementan la pavimentación de Piedmont Ave. desde MacArthur Blvd. hasta Pleasant Valley Ave., tramo que fue rayado con carriles para ciclistas en noviembre de 2013. Los carriles para ciclistas de Piedmont Ave. añaden una milla a la emergente red de ciclo vías de Oakland.

Llevamos la cuenta

El Programa de Infraestructura para el Ciclismo (Bicycle Facilities Program) anuncia el debut de un mapa interactivo en línea que organiza y muestra los recuentos de ciclistas y peatones. Puede encontrar el mapa en www.oaklandbikemaps.info, un nuevo repositorio de mapas relacionados con el ciclismo y datos relevantes a espacios en Oakland. El mapa contiene 1,650 conteos de ciclistas y



peatones de todo Oakland que se recogieron para diversos estudios de tráfico y proyectos de desarrollo. Los conteos peatonales datan de la década de 1970, mientras que los conteos que incluyen ciclistas generalmente se iniciaron en la década de 1990. Se han localizado más de 2,000 recuentos adicionales cuyo registro se encuentra en proceso actualmente.

Un proyecto paralelo es la construcción de un mecanismo de captura para todos los nuevos recuentos de tráfico de tal manera que puedan ser recogidos, organizados y publicados con un mínimo esfuerzo del personal. En combinación con el programa anual de recuento de ciclistas y peatones de la Ciudad, el conjunto global de datos permitirá que se analicen las tendencias a largo plazo con especificidad geográfica. Los datos vienen a complementar la información recogida por la Oficina del Censo de los Estados Unidos a través de la encuesta anual American Community Survey.

El Programa de Infraestructura para el Ciclismo expresa su caluroso agradecimiento a los practicantes y voluntarios que crearon la base de datos, armaron el mapa y descifraron una desordenada montaña de datos: Mark Lightner, Brian Warwick, Kyle Blaquiere y Ronnie Spitzer. Un agradecimiento especial a Brian Warwick por su trabajo incansable tanto en la limpieza de datos como en la gestión de la iniciativa.

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano 2014.

Ordenanza con respecto a usuarios vulnerables de la vía pública

En abril de 2014 la Ciudad aprobó una disposición que crea sanciones civiles por los intentos deliberados de atacar o herir a un peatón o ciclista (a quien se refiere aquí como “Usuario vulnerable”). La ordenanza declara que los automovilistas no deberán participar en las siguientes conductas sólo porque están interactuando con un peatón o ciclista:

- atacar a un Usuario vulnerable;
- infligir intencionalmente angustia emocional sobre un Usuario vulnerable;
- agredir a un Usuario vulnerable;
- rebasar intencionalmente un Usuario vulnerable de una manera insegura (según la definición de la sección 21760 del Código de Vehículos de California).

Además, establece que los automovilistas y los ciclistas no podrán intencionalmente dejar de ceder el paso a un peatón, sólo porque es peatón, de una forma que contravenga al Código de Vehículos de California, en su capítulo 5 de la División 11 (Derechos y deberes de los peatones).

Las conductas descritas anteriormente, en su mayor parte, ya son ilícitas. Sin embargo, estos casos son difíciles de comprobar en un tribunal penal puesto que, por lo general, un oficial de policía debe ser testigo de la interacción. La ordenanza permite que las víctimas reclamen daños monetarios de hasta \$1,000 en juicios civiles, más honorarios prudentes de abogados y litigios, por cada incidente. Los litigios civiles se resuelven mediante multas, no encarcelamiento, y por lo tanto tienen una menor carga de la prueba que los casos penales.

La disposición fue formulada por Walk Oakland Bike Oakland y defendida por la concejal Libby Schaff. Consulte el texto en tinyurl.com/OaklandVRUO.

21ª celebración anual del Día de ir al trabajo en bicicleta de Oakland

El jueves, 8 de mayo de 2014, mientras que el resto de la región celebraba el año 20, Oakland inauguró su año 21 del Día de Ir al Trabajo en Bicicleta con un desayuno en Oakland City Hall. Un esfuerzo conjunto entre la Ciudad y Bike East Bay, la “estación energizante” en el recinto municipal de Oakland batió récord con una asistencia de 694 ciclistas para las 11 de la mañana. Habiendo iniciado a las 7 a.m., el evento contó con:

- Desayuno con panqueques y café, cortesía de Rotisserie Deli, Cross Burgers y Whole Foods Market.
- Estacionamiento valet para bicicletas todo el día, cortesía de Bike East Bay
- Mesas con presentaciones de organizaciones, agencias y empresas
- Revisiones gratuitas de seguridad de bicicletas por The Spoke Cyclery y Manifesto Bicycles
- Pases de un día a Active Sports Clubs (también conocidos como Club One) en Oakland
- Una bolsa de regalos llena de productos promocionales, entre ellos kits de parches para tubo de bicicleta que convocan a una actitud calmada, calcomanías de We BIKE Oakland y Bike Bucks, 15% de descuento en refacciones y accesorios en algunas de las increíbles y generosas tiendas de bicicletas de Oakland
- Música a cargo de DJ Crimson
- Un sorteo con excelentes premios, incluyendo una bicicleta Torker T29 de Tip Top Bike Shop

Nuestro agradecimiento a todos los patrocinadores y voluntarios: a todas las empresas antes mencionadas y también a Amtrak Capitol Corridor, Lakeview Bicycle, Flora, Restaurante Doña Tomás, Cycle Sports, Alameda Bicycle/Fruitvale BART Bikestation, Commonwealth Cafe & Public House, Luka's Taproom & Lounge, Actual Cafe, Homeroom Mac + Cheese, Victory Burger, Beer Revolution, Annex Burger, Awaken Cafe, Walk Oakland Bike Oakland, Subrosa Coffee y al director de OPW Brooke Levin.



La alcaldesa Jean Quan, los miembros del Concejo Dan Kalb, Rebecca Kaplan, Lynette McElhane y Libby Schaff, el director de BART Robert Raburn, miembros del personal y defensores posan con una mirada a lo que vendrá: Bicicletas de Bike Share en préstamo por el día desde San Francisco. Fotografía: Darian Avelino.

Más fotos en <http://tinyurl.com/OaklandBTWD2014-photos>.

NACTO lleva su show a carretera

En abril, la Ciudad de Oakland se asoció con la Asociación Nacional de Funcionarios Municipales de Transporte (NACTO por sus siglas en inglés) para presentar en Oakland el “Cities for Cycling Road Show.” (Oakland es miembro afiliado de NACTO). El evento de dos días contó con expertos nacionales que entrenaron al personal de la Ciudad en el diseño de carriles para bicicletas y convocaron a los funcionarios municipales a cargo de decidir el papel del ciclismo en las ciudades del siglo 21.

El aumento de las oportunidades para el ciclismo es fundamental para los objetivos de desarrollo económico y sustentabilidad de Oakland. El clima, la cultura, la topografía y el entorno urbano de Oakland sugieren que se trata de una ciudad ideal para el ciclismo. No obstante, la red de ciclismo existente en Oakland tiene lagunas y no aprovecha muchas de las innovaciones en diseño que han surgido. Lo que es más, con la financiación y dotación de personal actual, pasarán 10 años antes de que Oakland tenga la capacidad para hacer frente a estos problemas de forma proactiva, dadas las necesidades de recursos para los proyectos ya programados. La iniciativa Cities for Cycling Road Show de NACTO proporcionó una singular oportunidad de convocar al personal, los promotores y los funcionarios a cargo de la toma de decisiones interesados en el ciclismo para debatir estos problemas e identificar métodos prácticos para hacerles frente. Las capacitaciones técnicas utilizaron Telegraph Ave. y 14th St. en el centro de la ciudad como ejemplos de la manera en que se pueden aplicar en Oakland las mejores prácticas emergentes en el diseño de ciclo vías urbanas.

El personal de Oakland extiende su más sincero agradecimiento al equipo de NACTO y a los conferencistas invitados por su inspiración, experiencia y generosidad: Nicole Freedman (directora de Boston Bikes, Ciudad de Boston), Ryan Russo (comisionado adjunto de tráfico y planificación del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York), y Mike Amsden (subdirector de planificación de transporte del Departamento de Planificación de Transporte de Chicago).



¿Sabe usted a dónde va?

En enero de 2014, los equipos de la Ciudad instalaron nuevos señalamientos de orientación a lo largo de ciclo vías recientemente pintadas en Shattuck Ave. (45th St. a Woolsey St.), 48th St. (Webster St. a Shattuck Ave.), y Alcatraz Ave. (Dover St. a College Ave.). También se instalaron señalamientos en Grand Avenue (Market St. a El Embarcadero) para reemplazar los señalamientos de ruta numerados. Al mismo tiempo, la Ciudad fabricó y entregó seis señalamientos suplementarios “de destino” a la Ciudad de Berkeley para ser instalados en la ruta para bicicletas de Woolsey St. Estas señales ayudarán a los ciclistas a hacer conexiones entre nuestras dos ciudades, proporcionando información de destino en las ciclo vías que se cruzan en Colby St., Hillegass Ave., Telegraph Ave. y Shattuck Ave.

Los señalamientos fueron fabricados por la División de Mantenimiento de Tráfico de Obras Públicas de Oakland. Los equipos de Obras Públicas de Berkeley están finalizando las instalaciones en Woolsey St.

Se han instalado nueve conjuntos de señalamientos para marcar las vías a lo largo de Airport Dr. Path y John Glenn Dr. como parte del Conector del Aeropuerto de Oakland, un enlace de tránsito entre Coliseum BART y el Aeropuerto Internacional de Oakland. Los señalamientos proporcionan información de distancia y destino al aeropuerto, así como a los Parques Regionales de East Bay cercanos y a las ciudades vecinas de Alameda y San Leandro.



Súper carriles compartidos en 40th Street *Resultados preliminares del estudio*

Se sigue trabajando en 40th St. para entender la manera en que la banda verde que continúa con símbolos de bicicleta (“súper carriles compartidos”) está afectando el comportamiento de automovilistas y ciclistas. Si bien el color verde ahora está aprobado para su uso estándar en los carriles para bicicletas, el diseño de la 40th St. no es estándar y por lo tanto requirió de un proceso de aprobación a través de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) y el Comité de Dispositivos de Control de Tráfico de California (California Traffic Control Devices Committee). Para conocer los antecedentes del proyecto, consulte el artículo “Súper carriles compartidos en 40th St. y MacArthur BART” (Super Sharrows for 40th Street and MacArthur BART) en

la edición de Invierno de 2014 de “I [bike] Oakland”. El proyecto incluyó un estudio de fases antes y después con tres rondas de recolección de datos con el fin de aislar los efectos de los carriles compartidos estándar en comparación con los súper carriles compartidos:

1. Estado base inicial: señalamientos guía para bicicletas instalados previamente; sin rayado de ciclo vías;
2. Carriles compartidos, rayas en los bordes de estacionamiento y señalamientos de “Bicycles May Use Full Lane” (las bicicletas pueden usar el carril completo); y
3. Lo anterior más una banda verde de metro y medio de ancho centrada en el carril de circulación derecho.

Tubos neumáticos y cámaras de video recogieron datos sobre volúmenes de ciclistas, volúmenes y velocidades de vehículos, utilización de carriles por parte de vehículos, posicionamiento del carril para ciclistas, posicionamiento de carriles para automovilistas y comportamiento de los automovilistas al rebasar. **Las principales conclusiones son:**

- Los súper carriles compartidos dieron como resultado que los ciclistas circularon más lejos de los autos estacionados (“fuera de la zona de la puerta”). Los carriles compartidos estándar tuvieron un leve efecto positivo en el posicionamiento del ciclista, pero el cambio no fue estadísticamente significativo. En comparación, los súper carriles compartidos aumentaron el porcentaje de ciclistas que circularon fuera de la zona de la puerta de 5% a 39% en condiciones de flujo libre y de 0% a 19% cuando un automovilista estaba rebasando al ciclista.
- Los carriles compartidos estándar desplazaron a los automovilistas del carril de circulación derecho al carril de circulación izquierdo. En el estado de base inicial dos tercios de los automovilistas utilizaron el carril derecho, mientras que bajo la condición de carriles compartidos estándar menos de la mitad de los automovilistas utilizaron el carril derecho. La adición de la banda verde no desplazó a más automovilistas del carril de circulación derecho al izquierdo.
- La distancia de rebase promedio de los automovilistas que adelantaban a ciclistas no cambió, pero la presencia de carriles compartidos estándar y súper carriles compartidos creó más variabilidad en esa distancia de rebase. Si bien los súper carriles compartidos animaron a los ciclistas a circular más lejos de los autos estacionados, el tratamiento podría no afectar el comportamiento de rebase de algunos automovilistas, dando como resultado algunos eventos de rebase donde hubo menos espacio entre el automovilista y el ciclista.

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano 2014.

- Los súper carriles compartidos y los carriles compartidos estándar no afectaron el número de ciclistas que rebasan a automovilistas por la derecha en semáforos en rojo. En las intersecciones señalizadas, los ciclistas siguieron “saltándose la fila”, rebasando por la derecha a los automovilistas que esperan. Los tratamientos no fueron eficaces para reducir la posibilidad de colisiones tipo gancho hacia la derecha en las intersecciones señalizadas mediante la invitación a los ciclistas a “tomar el carril” y hacer fila con los automovilistas.
- Los súper carriles compartidos y los carriles compartidos estándar no afectaron negativamente las velocidades de desplazamiento de automóviles o autobuses ni dificultaron que los automovilistas rebasaran a los ciclistas.

Se llevarán a cabo recopilación y análisis de datos adicionales para comparar los cambios en los volúmenes de ciclistas y las tasas de accidentes durante un año después de la construcción.

El ciclismo, en pocas palabras...

Muchos dólares para Bike Share. En abril, la Comisión Metropolitana de Transporte aprobó una partida de \$8.7 millones para ampliar Bike Share a las ciudades del este de la Bahía: Oakland, Berkeley y Emeryville. Se planifican alrededor de 400 bicicletas para Oakland, quedando por determinar el número y ubicación de las estaciones durante el próximo año. Para obtener más información acerca de Bike Share en el área de la Bahía, vaya a www.bayareabikeshare.com.



Mapa de ciclo vías de la ciudad de Oakland. La quinta edición del mapa anual de ciclo vías de Oakland fue lanzado el 1 de mayo de 2014, a tiempo para el Mes de la Bicicleta. El mapa muestra 235 millas de carriles para bicicletas en Oakland y las ciudades colindantes de Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont y San Leandro (superando las 222 millas del año pasado y las 195 millas en la primera edición de 2010). Con esta edición ya se han impreso 90,000 ejemplares del

mapa. Si usted no recibió uno el Día de ir al trabajo en bicicleta, pase por su tienda de bicicletas local.

Mejoran los carriles para bicicletas de la venerable avenida Fruitvale. Los carriles para bicicletas en Fruitvale Ave. entre Alameda Ave. y San Leandro St. se instalaron en 2000. En junio de 2014 se renovó el rayado de la sección sur de E. 7th St. como parte de un proyecto más amplio que instaló una acera en el lado oeste de la calle. La calzada fue rediseñada para ampliar, en aproximadamente un pie, el carril para bicicletas. El proyecto fue financiado por Caltrans como parte de los beneficios a la comunidad relacionados con el reforzamiento sísmico de la I-880 cerca del canal de Lake Merritt. Mejoras complementarias a Fruitvale Ave. entre E. 7th St. y E. 12th St. se encuentran actualmente en la fase de diseño.



Lectura y ciclismo con OPL. En mayo, la Biblioteca Pública de Oakland (OPL) promovió programas tanto de lectura como de ciclismo, incluyendo un evento de lectura, presentación y ciclismo con la autora Elly Blue (Everyday Bicycling). Su página web Bike to Action destacó oportunidades de voluntariado con Cycles for Change, un taller mecánico, un programa de arte para niños y

Noticias bianuales del Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland, Verano 2014.

adolescentes con el tema de las bicicletas y otros programas para animar a la gente a montar en bicicleta además de leer. La biblioteca ciclista móvil de OPL, impulsada por bicicletas, estuvo presente en City Hall el Día de ir al trabajo en bicicleta. El personal de OPL una vez más obtuvo una alta calificación en el Team Bike Challenge regional, quedando en tercer lugar en el condado de Alameda entre las empresas de tamaño medio. Hace mucho tiempo las bibliotecas públicas fueron pioneras en fomentar “la economía compartida”; el entusiasmo de la OPL con respecto a la lectura y el ciclismo refleja el ingenioso renacimiento de Oakland.

Rejillas para estacionar bicicletas. En la última edición informamos que la Ciudad había recibido una subvención del Fondo de Transporte para el Aire Limpio (TFCA), a través de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda, para instalar 250 rejillas para estacionar bicicletas en el transcurso de dos años. ¿Y saben qué? Casi todas esas rejillas ya se instalaron o están en espera para instalarse, incluidas más de 50 rejillas pendientes de instalación en siete nuevos corrales de estacionamiento para bicicletas en vías públicas. La Ciudad ha presentado al TFCA otra solicitud de subvención para mantener en marcha el programa de estacionamiento para bicicletas CityRacks el año próximo.



La Ciudad instala rejillas de bicicletas en los distritos comerciales en aceras que sean lo suficientemente anchas y que estén en buen estado de conservación. Presente sus solicitudes de ubicación y obtenga más detalles en www.oaklandbikes.info/bikerack.



En cifras

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

En cifras: Infraestructura de ciclismo en Oakland al 30 de junio de 2014

Fecha (al)	Millas de carriles para bicicletas *	Espacios de estacionamiento para bicicletas	Señalizaciones de orientación para ciclistas	Señales de tráfico amenas para el ciclista
31 de diciembre 2007	104.1	3,224	0	0
31 de diciembre 2008	106.5	3,492	26	2
31 de diciembre 2009	110.8	4,428	26	11
31 de diciembre 2010	112.1	4,772	125	16
31 de diciembre 2011	120.7	5,303	209	26
31 de diciembre 2012	134.3	6,315	345	40
31 de diciembre 2013	141.2	7,072	415	127
30 de junio de 2014	142.4	7,740	476	141

RECURSOS

Sugiera la ubicación de una rejilla para bicicletas

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

Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

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

Centro de Llamadas de Obras Públicas

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

Personal del programa

- Jason Patton, gerente del programa de ciclismo y peatones
- Jennifer Stanley, coordinadora de ciclismo y peatones
- Timothy Brathwaite, pasante de planificación
- Kevin Utschig, pasante de diseño

Voluntarios: Gene Anderson, Kyle Blaquiere, Ronnie Spitzer, Brian Warwick, Dianne Yee, y ¿usted?

Para obtener más información, vea el sitio web del Programa de Voluntarios en Infraestructura para Ciclismo en www2.oaklandnet.com/bfvp.



Este boletín informativo, y todos los proyectos que se describen en él, son financiados total o parcialmente por la participación de Oakland en fondos de la Medida B. La Medida B es el impuesto de medio centavo sobre el precio del transporte del condado de Alameda aprobado por los votantes en el año 2000. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B se dedica a proyectos y

programas de ciclistas y peatones en todo el condado.
