

I OAKLAND

Bike news from the Bicycle & Pedestrian Facilities Program of the City of Oakland, California
www.oaklandbikes.info

Noticias Ciclísticas del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la Ciudad de Oakland

Verano de 2010, Circulación 1,533

Este boletín brinda un panorama general de los logros obtenidos por el Plan Maestro de Ciclismo de Oakland en los últimos seis meses de haber sido implementado.

Nuevos señalamientos

Se instalaron nuevas señales para mostrar las rutas de las bicicletas en otras 11 millas de calles y caminos del área cercana a la estación MacArthur de BART y a lo largo de los carriles para bicicletas en West/Genoa y Chabot/Tunnel. El personal de Mantenimiento de Postes y Señales de Tránsito del Departamento de Obras Públicas de Oakland fabricó e instaló las 94 nuevas señales a lo largo de las rutas. El diseño, fabricación e instalación de las señales fueron financiados mediante una combinación de ingresos provenientes de impuestos estatales a la gasolina y la porción que le corresponde a Oakland de los fondos de la Medida B Bicicletas y Peatones (Measure B Bicycle & Pedestrian). Otras 24 millas se encuentran actualmente en desarrollo, la mayoría destinadas a formar parte de nuevos carriles para bicicletas. (Mayor información sobre el sistema de señalamientos para mostrar las rutas de las bicicletas de Oakland en <http://www.tinyurl.com/28bv77g>.)

Oakland salió a las calles

La Ciudad recibió un subsidio de \$75,000 del Programa de Financiamiento Bicicletas y Peatones, Artículo 3 para el Desarrollo del Transporte Estatal a fin de brindar apoyo al programa CityRacks de Oakland, que está instalando aparca-bicicletas como respuesta a las peticiones de los negocios y residentes. El subsidio también ofrecerá apoyo a un proyecto piloto que tiene como objetivo crear varios estacionamientos colectivos para bicicletas en la calle, como se ha llevado a cabo en San Francisco, Berkeley, y otras ciudades del país (de entre las que destaca Portland, OR). ¿Por qué en la calle? Las aceras de muchos distritos comerciales de Oakland son o muy angostas o ya están saturadas—o ambas cosas—para dar lugar a la creciente demanda de aparca-bicicletas que sean seguros y estén convenientemente ubicados.

El proyecto piloto será desarrollado en base a una encuesta realizada en otras ciudades (ver <http://www.tinyurl.com/257yb3v>), conducida por el extraordinario interno voluntario del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones, Colin Dentel-Post (ahora interno en la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco). Se seleccionarán ubicaciones piloto en base a la alta demanda y al apoyo de los negocios adyacentes, e incluirá una variedad de tipos de lugares (por ejemplo, lugares adyacentes a áreas de estacionamiento diagonal, al final de las cuadras) para ayudar a detectar problemas de diseño y suministrar información referente a la selección y diseño de instalaciones futuras. Envíe sus sugerencias sobre lugares que desee proponer a bikeped@oaklandnet.com.

Terminado de las calles

La larga temporada de lluvias de este año evitó el comienzo temprano de las obras planeadas de pavimentación y pintado de rayas viales. De todas maneras, de enero a junio de 2010, se inició un proyecto que había sido esperado por mucho tiempo; se realizó la instalación de dos segmentos cortos de carriles para bicicletas y se develó un nuevo puente de bicicletas/peatones.

- El **carril para bicicletas con rumbo al norte de Harrison Street, 21st St-Grand Ave** fue actualizado como parte de un proyecto de repavimentación en abril de 2010. Las franjas que indican los carriles para bicicletas ahora empiezan antes y como ocurría anteriormente, se enlazan con los carriles para bicicletas con rumbo al este de Grand Ave. Se añadieron señalamientos con el símbolo de una bicicleta sobre el piso a fin de dar apoyo a los ciclistas cuando se unen al tráfico para continuar a través de Harrison St. Mediante un proyecto simultáneo se añadieron cámaras de video de las señales de tráfico en la intersección de las calles Harrison/21st con objeto de detectar a los ciclistas que van a dar vuelta a la izquierda de ambas calles. (Un proyecto financiado por la Medida DD que dio inicio recientemente y que se encuentra actualmente en la fase de diseño, cerrará las brechas de los carriles para bicicletas restantes en la zona suroeste del lago.)

- ¡Las obras para retirar la desagradable y atroz **represa de la calle 12th St** dieron inicio en mayo! Se espera que el proyecto multimillonario, que requerirá varios años sea concluido a finales de 2012. El proyecto, financiado por la Medida DD de Oakland, convertirá la autopista “más pequeña del mundo” en un boulevard con carriles para bicicletas, aceras más amplias, y un nuevo puente sobre el Canal de Lake Merritt. Si desea mayor información, visite <http://www.tinyurl.com/295ae3l>.

- El **Bay Trail Slough Bridge en Oyster Bay Regional Park** que se encuentra en la línea divisoria entre Oakland y San Leandro ha sido concluido. El puente para peatones/bicicletas de 300 pies de largo cerró una brecha importante del sendero. Ahora es posible viajar sin necesidad de auto o autobús, del área costera regional Martin Luther King Jr. en Oakland hasta el puente de San Mateo-Hayward. Una ceremonia de inauguración llevada a cabo en mayo celebró la conclusión de la milla número 300 del San Francisco Bay Trail. El proyecto con un costo de \$3, 600,000 fue un esfuerzo cooperativo de múltiples agencias y recibió financiamiento, en parte, de un subsidio de \$1, 000,000 del Programa para Ciclistas y Peatones de la Autoridad para el Mejoramiento del Transporte del Condado de Alameda.

- Se construyeron carriles para bicicletas en **Broadway Terrace por debajo de la carretera Highway 13** en mayo de 2010. El proyecto consistió inicialmente en volver a pintar las rayas de la franja central como respuesta a las inquietudes referentes a la seguridad expresadas por la comunidad. Se añadieron carriles para bicicletas con el fin de implementar la política de la Ciudad de “dar cabida a todos en las rutas”: incorporar el aspecto de la seguridad y el acceso de las bicicletas al diseño y mantenimiento de las calles. Las vías ciclistas ayudan a mejorar los carriles para bicicletas existentes que enlazan Broadway con Montclair Village a través del sendero de Lake Temescal, Broadway Terrace y Mountain Blvd.

Día de ir al trabajo en bicicleta

El **Día de ir al trabajo en bicicleta**, es un evento anual que se realiza por 17ava vez en el centro de Oakland tuvo lugar el jueves 13 de mayo de 2010. De 7:00 a 9:00am, se sirvió un desayuno que consistía en hotcakes y café, cortesía de Piedmont Grocery, Tully’s Coffee, y un

grupo de voluntarios. Para las 11:00 am, se contaron al menos 665 ciclistas que llegaban al estacionamiento en la calle que ofrecía *valet parking* para bicicletas con personal de la Coalición Ciclista del Este de la Bahía (East Bay Bicycle Coalition), un incremento del 13% en relación a los 587 que fueron contados el año pasado.

Wheels of Justice Cyclery y Bay Area Bikes ofrecieron chequeos de seguridad de cortesía a las bicicletas, y un autobús de AC Transit que estuvo presente les permitió a los participantes mejorar sus habilidades para colocar sus bicicletas en las parrillas del autobús. Los ciclistas y quienes pasaban cerca disfrutaron las exposiciones que variaban desde arte inspirado en el ciclismo hasta horarios de BART. Seis de los ocho Miembros del Concejo de Oakland llegaron al evento en grupos ciclistas con sus electores. El evento matutino culminó con una conferencia de prensa y una rifa de premios de 8:30 a 9:00am, a la cual le dio realce la integrante At-Large del Concejo, Rebecca Kaplan, que logró atraer a una multitud tocando secularmente el *shofar* (cuerno de carnero), así como el anuncio del ganador del Premio Mayor: ¡una bicicleta plegable donada por Dahon!

Fotos, a la derecha, de Darian Avelino. Puede ver más fotografías del evento en <http://www.oaklandbikes.info/btwd>.

!!!Gracias a los 28 voluntarios y a todos los negocios que patrocinaron el evento en el centro de la ciudad en Frank H. Ogawa Plaza!!!

Cierre de carriles en el Puente Miller-Sweeney

En conjunto con la Ciudad de Alameda, la Ciudad de Oakland cerró carriles viales en Fruitvale Ave, resultando en la creación de carriles para bicicletas provisionales a utilizarse durante el Día de ir al trabajo en bicicleta en el Puente Miller-Sweeney, desde Fernside Blvd en Alameda hasta Alameda Ave en Oakland. Se instalaron señales de control de tráfico provisionales una semana antes a fin de avisar oportunamente del cierre al público. Los carriles provisionales estuvieron en operación de 7:00 a 9:00am y de 4:00 a 6:00pm. Cuadrillas de Mantenimiento de Postes y Señales de Tránsito de Oakland y un contratista empleado por la Ciudad de Alameda colocaron conos de señalamiento. Un oficial de policía de Oakland y Alameda estuvo presente en Fruitvale Ave/Alameda Ave y Tilden Wy/Fernside Blvd, respectivamente. Los carriles provisionales también fueron coordinados con el Condado de Alameda, el propietario y operador del puente levadizo. El proyecto fue promovido por Bike Alameda. Se reportaron los siguientes conteos de ciclistas: por la mañana—112 a Oakland y 60 a Alameda; por la tarde—33 a Oakland y 70 a Alameda.

Exposición artística multimodal

Justo a tiempo para el Mes Ciclista, el Museo de California de Oakland develó exposiciones sobre temas ciclistas fuera del museo en el Aeropuerto Internacional de Oakland. Las exposiciones, que se encuentran a lo largo de los pasillos de las dos terminales del aeropuerto, se enfocan en la cultura ciclista del Norte de California con énfasis en el Este de la Bahía y Oakland. Los objetos que se exhiben incluyen bicicletas, camisetas antiguas, modas ciclistas a la medida, fotografías (algunos donados por tiendas de bicicletas de Oakland), así como un ejemplo de los nuevos señalamientos para mostrar las rutas de las bicicletas de Oakland y el símbolo con la imagen de una bicicleta proyectada sobre el piso. La exposición continuará hasta el 10 de septiembre. Si va a viajar saliendo del Aeropuerto de Oakland, no se pierda esta exposición.

Mapa de carriles para bicicletas 2010

El primer mapa ciclista de la Ciudad de Oakland fue publicado en mayo, a tiempo para el Día de ir al trabajo en bicicleta. El mapa gratuito a todo color, tamaño bolsillo, se ofrece en tiendas

de bicicletas locales y organizaciones ciclistas. El mapa (que puede verse en Internet en <http://www.oaklandbikes.info/Page129.aspx>) destaca carriles exclusivos para bicicletas y destinos como estaciones de transporte, parques y distritos de vecindarios que reciben el apoyo del sistema de señalamientos para mostrar las rutas de las bicicletas de Oakland. También incluye inclinaciones y niveles de las calles, tiendas de bicicletas y carriles para bicicletas que comunican a las ciudades cercanas.

Los mapas fueron enviados a todas las tiendas de bicicletas a principios de mayo. Si se han agotado a su tienda, dígalos que se comuniquen con el Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones (Bicycle & Pedestrian Facilities Program). El mapa fue diseñado por el interno del Departamento de Planificación Ciclista de la Ciudad, Jake Coolidge, y los resultados reflejan sus excelentes habilidades en el uso del Sistema de Información Geográfica (GIS) y cartográficas.

Aumenta el fomento al ciclismo

De enero-junio de 2010 . . .

Las señales de tráfico fueron actualizadas para detectar a los ciclistas en las siguientes tres intersecciones:

- Harrison St y 21st St
- 52th St y Telegraph Ave
- 62nd St y College Ave

Sesentaiocho (68) nuevos aparca-bicicletas con lugar para 138 bicicletas fueron instalados en los distritos comerciales de Oakland.

Para solicitar un aparca-bicicletas o reportar una señal de tráfico que no esté funcionando adecuadamente, por favor póngase en contacto con nosotros (información en el panel postal).

Comunidades que fomentan el uso de bicicletas: Oakland busca la evaluación crítica y el reconocimiento

La Ciudad de Oakland va a presentar una solicitud ante el programa “Comunidades que fomentan el uso de bicicletas” (“Bicycle Friendly Community”) de la Liga de Ciclistas Americanos (League of American Bicyclists). El objetivo del programa es invitar a las comunidades a apoyar activamente el ciclismo y reconocer a las comunidades que lo están haciendo con éxito. El proceso también brinda una evaluación crítica sobre cuáles comunidades podrían mejorar, en base a una comparación realizada con otras comunidades de Estados Unidos de tamaño similar. El Plan Maestro de Ciclismo de Oakland identifica este programa como el objetivo para la medición del progreso realizado a fin de alcanzar las metas generales del plan: “Se esfuerza públicamente por convertirse en una Comunidad que fomente el uso de bicicletas para 2012, tal y como se reconoce en la Liga de Ciclistas Americanos”. Este verano representa la mitad del plazo de cinco años del actual Plan Maestro de Ciclismo. Presentar la solicitud ahora le permite a la Ciudad absorber los comentarios y opiniones de esta evaluación crítica en la realización de la siguiente actualización del Plan de Oakland.

La evaluación enfoca la totalidad de la localidad, abordando los siguientes aspectos: ingeniería, cumplimiento de la ley, información, fomento y evaluación/planeación. La solicitud tiene 87 preguntas y las respuestas de Oakland cubren 30 páginas. La solicitud de Oakland está disponible en www.tinyurl.com/25qgm74.

Se ofrece información sobre el programa en general en

http://www.bikeleague.org/programs/bicyclefriendlyamerica/communities/bfc_about.php.

¿Qué lugar ocupa Oakland?

De las 70 ciudades más grandes de los Estados Unidos, Oakland ocupa el séptimo lugar en porcentaje de personas que acuden en bicicleta al trabajo como su principal medio de transporte (American Community Survey, 2008, www.public.sheet.zoho.com/public/bikeleague/70largest-cities-1). Las diez ciudades con mayores porcentajes son Portland, Minneapolis, Seattle, Sacramento, San Francisco, Washington, DC, Oakland, Tucson, Albuquerque, y Filadelfia . Según el porcentaje de quienes viajan en bicicleta al trabajo, el porcentaje de estas diez ciudades varía del 5.96% en Portland al 1.63% en Philadelphia, y en Oakland el 2.15%.

De 2000 a 2008, aumentó el transporte al trabajo en bicicleta en un 48% en las 70 ciudades más grandes de los Estados Unidos. En una reciente comparación entre viajar en bicicleta y caminar en las 50 ciudades más grandes de los Estados Unidos, Oakland ocupó el tercer lugar más alto de todas las ciudades en cinco de las seis categorías evaluadas. Sólo cinco ciudades ocuparon un lugar igual o mejor en estas categorías: Minneapolis, Portland, San Francisco, Seattle, y Washington, DC (“Bicycling and Walking in the United States: 2010 Benchmarking Report,” Alliance for Biking and Walking, <http://www.peoplepoweredmovement.org/site/index.php/site/memberservices/C529>).

Mientras que Oakland ocupa un buen lugar a nivel nacional, el número absoluto de ciclistas es pequeño pero está creciendo. El Plan Maestro de Ciclismo de la Ciudad calcula que implementar las recomendaciones del plan podría resultar en un 5% a 10% de habitantes de Oakland que van en bicicleta al trabajo, aumentando del 1.1% en 1990 (Plan Maestro de Ciclismo de la Ciudad de Oakland, 2007, pp. 28-31, <http://www.oaklandbikes.info/Page123.aspx>).

Programa Bike-Go-Round

Bike-Go-Round, un nuevo programa de Cycles of Change (la organización ciclista sin fines de lucro de Oakland que difunde información sobre el ciclismo), obsequiará 400 bicicletas y entrenará a habitantes adultos de Oakland de bajos ingresos. Tal y como se dio a conocer en el sitio noticioso OaklandLocal, los habitantes de bajos ingresos que sean aceptados en el programa se comprometen a participar en un entrenamiento de cinco horas de duración (sobre reglas de tránsito, rutas seguras y mantenimiento de las bicicletas), un recorrido introductorio en bicicleta de una hora de duración y a realizar un seguimiento en seis meses; reciben una bicicleta restaurada, reparación gratuita y nuevos accesorios para su bicicleta. El programa, financiado en parte por un subsidio de \$150,000 de la Comisión del Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Commission), estará en operación hasta diciembre de 2010. Mayor información del artículo en www.tinyurl.com/2b8wg58.

Oaklavia: sin autos, sin preocupaciones, al estilo de Oakland

El primer “Ciclovia” (cierre temporal de la calle a los autos a fin de que sea utilizada en forma recreativa no comercial por peatones y ciclistas) de Oakland se llevó a cabo el domingo 27 de junio de 2010. Aproximadamente dos millas de las calles del centro de la ciudad de Uptown a Old Oakland, estuvieron cerradas a los automóviles de 10am a 2pm, durante cuatro soleadas horas, libres de los escapes de motor. Tal y como se describió en el San Francisco Chronicle, “Oakland salió a las calles el domingo, y las calles nunca habían lucido mejor.”

Se calcula que alrededor de 4,000 personas participaron, disfrutando de la oportunidad de caminar con sus familias y amigos, y acudir a eventos que iban desde lecciones de danza hasta reparación de bicicletas. El evento, llamado “Oaklavia”, fue coordinado y patrocinado por Oakland a Pie, Oakland en Bicicleta (Walk Oakland Bike Oakland), con la ayuda del Distrito de Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía, Kaiser Permanente, y la Ciudad de

Oakland. Todas las fotografías son de Frank Chan. Puede ver más fotos del evento en www.oaklavia.org/photos-from-oaklavia.

RECURSOS

Sugiera la Ubicación de un Aparca-Bicicletas

• Consulte los lineamientos generales en www.oaklandbikes.info/Page127.aspx y solicite un aparca-bicicletas por Internet en dicha página o comuníquese con nosotros (información de contacto incluida en la información enviada por correo).

Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones de Oakland

• Las reuniones se llevan a cabo el tercer jueves de cada mes y están abiertas al público. Mayor información en:

Centro de Atención Telefónica de Obras Públicas

- Llame al (510) 615-5566 o visite www.oaklandpw.com/Page808.aspx para reportar:
 - peligros como vidrios, baches, tapas de drenaje peligrosas u otras obstrucciones en la vía pública
 - 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 Instalaciones para Ciclistas y Peatones
- Jake Coolidge, Interno de planeación
- Emily Ehlers, Interna de diseño
- Chris Wells, Interna de diseño
- Adam Shapiro, voluntario de diseño
- Daniel Levy, voluntario de planeación

Ciudad de Oakland, Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones
Agencia de Obras Públicas
Transportation Services Division
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612

Teléfono: (510) 238-3983
Fax: (510) 238-7415
E-mail: bikeped@oaklandnet.com
Sitio Web: www.oaklandbikes.info