

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 2009, Circulación [# SE SUMINISTRARÁ PARA EL 7/10]

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 carriles para bicicletas en 40th Street

En abril, la Ciudad terminó un corto pero agradable tramo de 0.2 millas de carriles para bici en 40th St entre Telegraph Ave y Martin Luther King Jr Way, justo al lado de la Estación BART MacArthur en el Norte de Oakland. Los elementos del proyecto consistieron en el estrechamiento del camellón para dejar espacio para los carriles para bicicletas, nuevas extensiones de la acera para los peatones en Telegraph Ave, y una nueva señal de tráfico (incluyendo la detección de bicicletas) en la calle lateral de BART. Los carriles para bicicletas es la primera de muchas mejoras planeadas para el acceso en bicicleta a la Estación BART MacArthur. Para obtener más información, consulte este folleto general del estudio “Rutas Seguras para Transitar” realizado por la Ciudad de Oakland: <http://tinyurl.com/6m84n3>.

Carriles para bicicletas repintados y mejorados

En junio se han mejorado varios de los carriles para bicicletas de Oakland más transitados y/o más desgastados. Se recubrieron con material termoplástico reflectante y duradero las franjas de los carriles para bicicletas de 8th St (de Broadway a Jefferson St), Grand Ave (de Telegraph Ave a El Embarcadero), MacArthur Blvd (de Lincoln Ave a Midvale Ave), y Telegraph Ave (de Aileen St a Woolsey St). La Ciudad mejoró también el diseño de los carriles en lugares clave, incluyendo Grand Ave en dirección oeste a través del giro de la inclinación que lleva a Bay Place (ver foto). Todos los carriles para bicicletas cuentan ahora, además de los símbolos del ciclista, con nuevas marcas de flecha sobre el pavimento.

Además, se instalaron en West Grand Ave nuevas marcas de flecha para uso del carril (“sharrows” en inglés), que reemplazan a las antiguas y desgastadas marcas “bike in a house”(una bici en casa). En MacArthur Blvd (de Lakeshore Ave a Park Blvd), se instalaron marcas de flecha para cubrir con carriles para bicicletas los espacios vacíos entre los tramos. También se instalaron marcas de flecha en Beacon St (de Lakeshore Ave a MacArthur Blvd), completando así la conexión con Lakeshore Ave. El proyecto de pintado de franjas se financió con los fondos dispuestos por la Sección 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte (*Transportation Development Act*), ingresos fiscales estatales de la gasolina destinados a mejoras para los peatones y los ciclistas.

¡Nuevo! Consulte un mapa de los proyectos de los carriles para bicicletas en www.tinyurl.com/mmvd9x. Este mapa se actualizará cada seis meses para reflejar la ubicación de los progresos logrados por el Plan Maestro de Ciclismo de Oakland.

Ir en bicicleta a BART, 1998-2008: los tiempos están cambiando

BART publicó recientemente el Estudio del Perfil de las Estaciones BART 2008, la encuesta más extensa que se ha realizado a los pasajeros de BART. En comparación a una encuesta paralela de BART realizada en 1998, hay más personas que van a BART en bicicleta y, en muchos casos, el incremento es sustancial. En concreto, la gente está yendo en bicicleta a las estaciones BART de Oakland en cantidades nunca vistas, dándose algunos de los índices más elevados de toda el Área de la Bahía de San Francisco.

De las 43 estaciones del sistema BART, ocho están ubicadas en Oakland, aunque muchos residentes de Oakland también usan la estación BART Ashby de Berkeley. Para los viajes que se inician desde casa, hay más personas que van en bicicleta hasta Fruitvale BART —estación con mayor número de bicicletas de la costa oeste— que a cualquier otra estación del sistema BART. Ashby BART ocupa el tercer lugar, MacArthur BART el cuarto y Lake Merritt BART el octavo.

Otra forma de interpretar estos datos es personas acudiendo en bicicleta a una estación dada como porcentaje del total de personas que acceden a dicha estación desde su casa. Según esta clasificación, Ashby BART tiene la mayor participación de ciclistas, el 11.7%, de todo el sistema. Fruitvale BART, con el 9.9%, ocupa el segundo lugar, seguida de la estación Lake Merritt BART en el sexto lugar (8.2%), MacArthur BART en el séptimo lugar (8.2%) y 19th St BART en el noveno lugar (6.2%). En comparación a los datos de 1998, el número total de ciclistas que van en bicicleta a las estaciones BART de Oakland se ha incrementado drásticamente: en el 588% en la estación West Oakland BART, el 201% en 19th St BART, el 143% en Fruitvale BART, el 123% en MacArthur BART y el 115% en Lake Merritt BART. Puede consultar el estudio completo en línea en <http://bart.gov/about/reports/profile.aspx>.

El Programa CityRacks se esfuerza por cubrir la demanda existente

Contarlas: 388 nuevos aparca-bicicletas con capacidad para 830 bicicletas, la mayor parte de los cuales se instalaron entre febrero y junio en los principales distritos comerciales de Oakland. La mayoría de los aparca-bicicletas se instaló para compensar la colocación en la calle el año pasado de más de 4,400 parquímetros con kioscos de estacionamiento “pagar y mostrar” (*pay and display*), con lo que se retiró involuntariamente una gran cantidad de espacios para el estacionamiento de bicicletas. Los aparca-bicicletas se instalaron sobre todo en las áreas de Dimond, Fruitvale/International, Rockridge, Piedmont Ave, Grand Lake, Old Oakland, Montclair, Pill Hill/Central, Chinatown, Uptown y Downtown de Oakland. El proyecto se financió con dos subvenciones procedentes de la Sección 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte (*Transportation Development Act*).

¿Hemos olvidado algún lugar? Damos siempre la bienvenida a las solicitudes de lugares donde instalar aparca-bicicletas y el Programa CityRacks instalará nuevos soportes por grupos de 25 como mínimo. No se pueden instalar aparca-bicicletas en paradas de autobús, zonas de carga y descarga, cerca de rampas de la acera, en aceras agrietadas, etc. Para obtener más información: Requisitos para la Colocación de Aparca-Bicicletas (*Bike Rack Placement Requirements*) (archivo PDF contenido en <http://tinyurl.com/3c2utn>). Sírvase enviar sus sugerencias de lugares a bikeped@oaklandnet.com o bien llene el Formulario de Solicitud de Aparca-Bicicleta En Línea (*Online Bike Rack Request Form*) en www.spaceshare.com/bikeracks/oakland.php.

¿Cuántos ciclistas transitan por Telegraph Ave?

Respuesta: 860 en un día normal entre semana y 5,600 en una semana normal en marzo del 2009. La Ciudad de Oakland, en colaboración con el Centro de Seguridad Vial de la Universidad de California

(*University of California Traffic Safety Center*) y la Autoridad de Mejora en el Transporte del Condado de Alameda (*Alameda County Transportation Improvement Authority*), instaló el pasado febrero un contador automático para bicicletas en Telegraph Ave, cerca de Alcatraz Ave. El contador tiene unos ganchos inductivos incrustados en el pavimento que tienen la capacidad de distinguir a los ciclistas de otros usuarios de la vía pública. El contador recopila datos ininterrumpidamente y se calcula que su vida útil es de cinco o más años.

El Centro de Seguridad Vial de la Universidad de California empleará estos datos para conocer el número de bicicletas por hora del día, por día de la semana y por estación del año. El conteo del tráfico se realiza normalmente en las horas punta de la mañana o la noche, suministrado una información limitada sobre el número total de ciclistas que usan un corredor determinado o el modo en que las cifras cambian con el tiempo. Es necesario contar con más información para desarrollar herramientas de planificación más sofisticadas, como modelos de pronóstico y previsiones futuras —una práctica establecida para comprender el uso de los vehículos motorizados.

El contador automático para bicicletas instalado en Telegraph Ave es el primero que hay en el Área de la Bahía de San Francisco. El Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones agradece las aportaciones a la investigación hechas por Robert Schneider y Lindsay Arnold (Centro de Seguridad Vial de UC). El contador se financió con los ingresos fiscales sobre la venta de la Medida B procedentes de ACTIA y la Ciudad de Oakland.

Actualización de la Ciénaga de Oyster Bay: conexión entre Oakland y San Leandro

El Puerto de Oakland concluyó en junio un tramo de 240 pies de camino para bicicletas cerca del Aeropuerto Internacional de Oakland, acercando un poco más el sendero San Francisco Bay Trail para conectar Oakland con San Leandro a lo largo de la costa. Este nuevo tramo del sendero está ubicado frente a Airport Dr, cerca de Ron Cowan Pkwy, y se conecta a un sendero construido anteriormente a lo largo del borde sur del Campo de Golf Metropolitan Links en dirección a la Ciénaga de Oyster Bay. La Ciudad de San Leandro iniciará en julio la construcción del Puente de la Ciénaga de Oyster Bay, cuya finalización está prevista para el 2010. El puente conectará los senderos próximos al aeropuerto con los situados en la Costa Regional de Oyster Bay. Esta nueva conexión supondrá una mejora importante en el acceso al mar con respecto a las rutas existentes de calles a través de Doolittle Dr y Williams St en San Leandro.

Día de Ir en Bicicleta al Trabajo – 14 de mayo del 2009

El 16º evento anual Día de Ir en Bicicleta al Trabajo de la Ciudad de Oakland celebrado en el Ayuntamiento atrajo a más de 664 ciclistas —un 33% más que el año pasado. ¡Los puestos de revitalización del Condado de Alameda, con más de 9,600 ciclistas que participaron en el Día de Ir en Bicicleta al Trabajo, experimentaron un aumento del 44% con respecto al 2008! Siete miembros del Concejo de la Ciudad de Oakland fueron en bicicleta al centro en “Grupos de Ciclistas” con sus electores, y el Supervisor del Condado de Alameda Nate Miley fue en bicicleta al centro para unirse a la celebración anual.

Whole Foods donó miel y hotcakes orgánicos, de cuya preparación se encargó el personal de Palapas Taco Bar (ubicado convenientemente junto al estacionamiento de bicicletas, donde EBBC estación un número récord de 320 bicicletas). Con café de Tully’s Coffee para acompañar los hotcakes y los discursos, todo el mundo lo pasó muy bien. El júbilo general se produjo al otorgarse los premios de la rifa, que incluyeron desde tarjetas de acceso BikeLink eLocker a viajes de ida y vuelta a Santa Bárbara para dos personas en Amtrak. Los propietarios de tiendas de bicicletas Clay Wagers (Bay Area Bikes, 2424 Webster St) y Justice Baxter (Wheels of Justice Cyclery, 2024 Mountain Blvd) donaron con

generosidad su tiempo y conocimientos para afinar un montón de bicicletas de gente que acudió al centro pedaleando.

Agradecemos especialmente la aportación hecha por East Bay Bicycle Coalition por suministrar *valet parking* para bicicletas y promocionar el evento, y a Walk Oakland Bike Oakland por organizar los “Grupos de Ciclistas”.

¡El Camino!

El Plan Maestro del Ciclismo de Oakland (2007) requiere el desarrollo de “un sistema de señales visibles para la red de senderos de bicicletas, la adición de más señales a los senderos existentes, que incluye información sobre la dirección y la distancia a los principales destinos” (2007, p. 55).

Como se informó en la edición de invierno del 2009, el personal desarrolló una propuesta para un nuevo sistema basado en la tradicional señal verde BIKE ROUTE (RUTA DE BICICLETAS). Además de solicitar a los ciclistas que dieran sus opiniones sobre las directrices escritas, se les invitó también a que revisaran la instalación piloto a lo largo del nuevo Sendero para Bicicletas de Market Street (de 3rd St al límite con Berkeley) y aportaran sus comentarios. Gracias a las opiniones de muchas personas y de ocho agencias, las directrices ya están terminadas.

El nuevo sistema cuenta con 100 destinos: centro de la ciudad, jurisdicciones adyacentes, estaciones de tránsito, distritos comerciales, parques principales, universidades, hospitales, escuelas secundarias y otros lugares de interés. En los nuevos senderos para bicicletas se instalarán señales a medida que se construyan, y el sistema está diseñado de forma que puedan agregarse con facilidad nuevas señales a medida que se amplíe la red de bicicletas. Busque las nuevas señales situadas en las proximidades de la Estación MacArthur BART (un proyecto en asociación con BART).

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:

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, Practicante de Planificación

- Andrea Potter, Practicante de Ingeniería
- Matt Carney, Voluntario de Diseño

Ciudad de Oakland, Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones
Community & Economic Development Agency (Agencia para el Desarrollo Económico y de la Comunidad
[CEDA])

Transportation Services Division
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612

Teléfono: (510) 238-3983

Fax: (510) 238-7415

Correo Electrónico: bikeped@oaklandnet.com

Sitio Web: www.oaklandbikes.info