

# WE OAKLAND

Informe semestral sobre el progreso en la implementación del Plan de Ciclismo de Oakland del Departamento de Transporte de la Ciudad de Oakland

28ª edición, invierno de 2021 | Circulación 4,252 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)



## **Caminos de la Cuenca de Brooklyn (del Oeste)**

Se construyeron nuevos caminos para ciclistas y peatones en la zona de desarrollo urbano de la Cuenca de Brooklyn, llegando desde el ingreso en la calle al sendero Bay Trail en el Embarcadero, siguiendo en paralelo a la recién construida 9th Ave, y extendiéndose hacia el sudoeste para llegar al Estuario de Oakland. Este camino es ancho y está recién pavimentado, ubicado al oeste de una amplia plaza pública con vistas panorámicas, servicios para reunirse y una nueva tienda de comestibles (con otras tiendas minoristas en etapa de planificación). Este proyecto de varios años de duración está transformando 64 acres de terrenos industriales ribereños en el Estuario de Oakland en una comunidad de uso mixto con más de 30 acres de parque con acceso público, senderos y marinas con residencias en una amplia gama de estilos, incluyendo apartamentos, casas, *lofts* y condominios. El periódico San Francisco Chronicle se refirió al nuevo parque ribereño como la “impresionante reconstrucción de un muelle en ruinas”. Los generosos espacios abiertos lo convierten en un lugar apropiado para practicar el ciclismo con el fin de disfrutar el panorama y ver el más grande proyecto de desarrollo urbano en la historia reciente, durante la pandemia de COVID.

## **Ribera Regional Judge John Sutter**

En octubre, la nueva Ribera Regional Sutter abrió sus puertas al público, destacando “la industria, infraestructura y ecología que le han dado forma a la historia de este espectacular paraje ribereño”. El parque se encuentra ubicado en la parte inferior del tramo occidental del puente San Francisco-Oakland Bay Bridge, y el proyecto añadió una nueva extensión para ciclistas del sendero Bay Bridge Trail. El camino conduce a un muelle de observación de 600 pies de largo y 40 pies de ancho edificado sobre pilones del antiguo Bay Bridge. El Juez John Sutter es un Ex-Director del Distrito de Parque Regionales del Este de la Bahía y miembro fundador y ex-presidente de Ciudadanos para Actividades Recreativas y Parques

Regionales. En 1967, el Juez Sutter propuso la inclusión de un parque en este sitio que ahora existe y lleva su nombre.

El desarrollo de la Ribera Regional Judge John Sutter fue un proyecto conjunto de nueve agencias: Autoridad de Peajes del Área de la Bahía (Bay Area Toll Authority), Caltrans, Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (San Francisco Bay Conservation and Development Commission), Comisión de Transporte de California (California Transportation Commission), Distrito de Parques Regionales del Este de la Bahía (East Bay Regional Park District), Ciudad de Oakland, Puerto de Oakland, Distrito de Servicios Públicos Municipales del Este de la Bahía (East Bay Municipal Utility District) y Proyecto del Sendero Bay Trail de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (Association of Bay Area Governments). Obtenga más información en [www.ebparks.org/parks/judge\\_john\\_sutter](http://www.ebparks.org/parks/judge_john_sutter).



### **Programas Comunitarios para Ciclistas de la Biblioteca Pública de Oakland reacondicionan y distribuyen 56 bicicletas**

En octubre, concluyó una colaboración "recicla una bicicleta" entre la Biblioteca Pública de Oakland (OPL) y la organización basada en la comunidad Cycles of Change. Los 22 participantes adultos asistieron a una clase de seguridad vial por Internet y a un recorrido de seguridad con distanciamiento social con el fin de obtener habilidades básicas para conducir y mantener la bicicleta así como para obtener

orientación personalizada para crear rutas y conducir. Tal como se reportó en la edición de Invierno de 2020, después de terminar con éxito el programa, ¡los participantes obtuvieron una bicicleta usada, un casco, un candado y luces! La OPL también reacondicionó 14 bicicletas para donárselas a los jóvenes de Lion Creek Crossing (una propiedad de la Autoridad de Vivienda de Oakland ubicada cerca del Coliseum) en coordinación con el Centro de Recursos Familiares de Corporaciones de Desarrollo Asiático Local del Este de la Bahía. Finalmente, con fondos de OakDOT, la OPL compró herramientas para bicicletas que fueron utilizadas para reparar bicicletas que serán donadas en el futuro en las sucursales de la biblioteca Martin Luther King, Jr y 81st Steet. Se reacondicionarán 10 bicicletas para jóvenes en cada una de estas sucursales como parte de un programa "gánate una bici". Las herramientas seguirán siendo utilizadas en otras actividades.

## Ya se dio inicio a la Fase II de Slow Streets

OakDOT dio inicio a la Fase II del Programa Slow Streets Essential Places (Calles Lentas en Lugares Esenciales) con la publicación de un Informe Interino de Resultados en el mes de septiembre; consulte

[oaklandca.gov/documents/oakland-slow-streets-interim-findings-report-september-2020-1](https://oaklandca.gov/documents/oakland-slow-streets-interim-findings-report-september-2020-1). Como la

pandemia continúa indefinidamente, el Programa está siendo reformulado con un énfasis en la sustentabilidad, incluido el uso de materiales más durables. Una nueva señal específica de Calles Lentas, que incluye imágenes de bicicletas modificadas y decoradas realizadas por el artista local Jonathan Brumfield, se está utilizando para promover el programa más eficazmente. A los residentes de los corredores de las Calles Lentas se les pregunta si les

gustaría que su Calle Lenta fuera mejorada con materiales más resistentes, o si piensan que es momento de que las barreras sean retiradas. Se instalaron nuevos materiales primero en la Calle Lenta de Ney Ave durante el mes de noviembre. Los Lugares Esenciales – mejoras de seguridad peatonal en servicios esenciales – se están haciendo permanentes. Para obtener información adicional sobre el programa, visite [oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets](https://oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets).



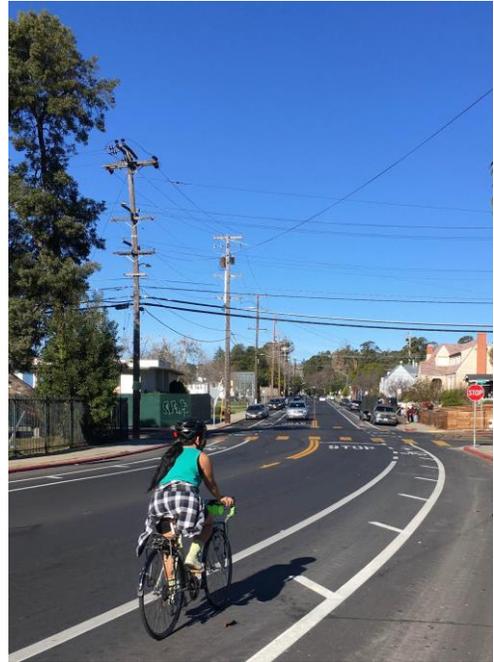
## Telegraph Avenue contempla el futuro

En octubre, se instalaron carriles para bicicletas separados en Telegraph Ave en el barrio de Temescal, de 37th St a 52nd St. El proyecto pavimentó la calle y redujo el número de carriles de desplazamiento de dos a uno en cada dirección con un carril central/de vuelta izquierda continuo. Los carriles para bicicletas se encuentran junto a las aceras, en la calle, y están separados de los carriles de tránsito de automóviles por vehículos estacionados y bolardos. Las principales intersecciones incluyen isletas en las esquinas para reducir la velocidad de los conductores que den vuelta y separar a los autos de los ciclistas, enfoque de diseño conocido como “intersección protegida”. El proyecto también incluye un diseño nuevo en Oakland: mini reductores de velocidad en las esquinas con el fin de fomentar una mayor cautela de los conductores al dar vuelta, pero conservando el acceso de camiones y otros vehículos grandes. La nueva función final – isletas de abordaje de autobuses – está siendo construida en el presente.

Al mismo tiempo que se lleva a cabo el proyecto en Temescal, se están realizando mejoras en los carriles para bicicletas separados que existen en la actualidad sobre Telegraph Ave de 20th St a 29th St en la zona de Northgate, incluyendo bolardos para separar los carriles para bicicletas de los carriles de estacionamiento, mini reductores de velocidad en las esquinas y bolardos en los cruces peatonales.

### La reunificación de Camden Street

En octubre se instalaron carriles para bicicletas sobre Camden St (fotografía, derecha) como parte de un contrato de pavimentación multi-calles, terminando un tramo de ½ milla a lo largo de la ahora continua ciclovía. En el extremo sudeste, Camden St se conecta con una de las ciclovías más antiguas y largas de Oakland en Bancroft Ave, así como con los carriles para bicicletas más recientes sobre Havenscourt Blvd, los cuales se conectan con los carriles para bicicletas del Transporte de Autobuses Rápidos (BTN) de International Blvd. Hacia el norte, Camden St, se conecta con los carriles para bicicletas de MacArthur Blvd a lo largo de la fachada de Mills College instalados en 2013, uno de varios proyectos que mejoran el acceso de los ciclistas para comunicar el Distrito Laurel con Mill College y el área de Maxwell Park. Gracias a la pequeña Camden St, ahora emerge una robusta red de ciclovías en la parte central y del oriente extremo de Oakland.

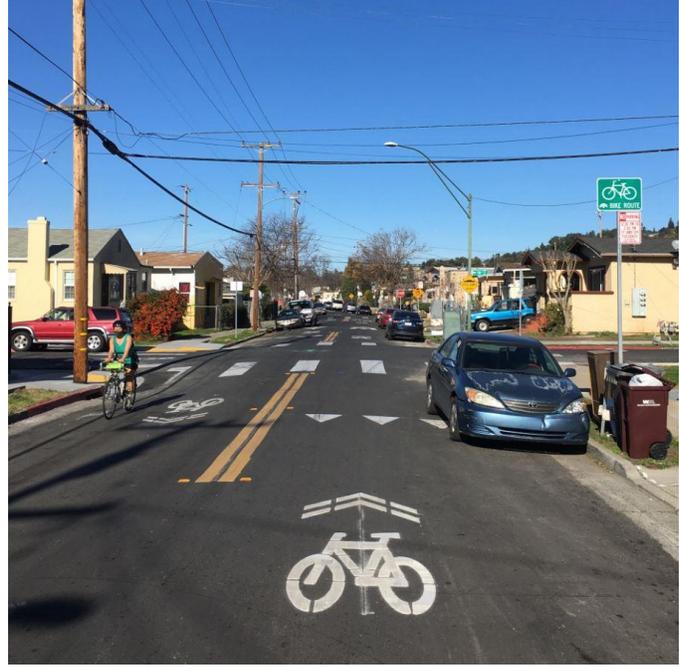


### Cambio de imagen de E 21st St

En diciembre, se concluyeron importantes mejoras en los carriles para bicicletas de E 21st St, de 14th Ave a 23rd Ave (originalmente terminados en 2013). Los carriles para bicicletas que pasan a través de esta área residencial se ampliaron y protegieron, y los carriles de desplazamiento del tráfico vehicular fueron estrechados. Ahora, también se han instalado cruces peatonales estándar de alta visibilidad. ¿Ya mencionamos el pavimento? El de E 21st St tiene 70 pies de ancho, igual que Telegraph Ave. Esta importante inversión fue hecha posible para **justed!** gracias a la Medida KK aprobada por elección popular.

### Se concluyeron otras ciclovías

Se instalaron 3.2 millas de carriles de nuevas avenidas para ciclistas en **A St, Hillside St y 42nd St**. Nuevos carriles para biciletas protegidos financiados por los desarrolladores urbanos sobre calles de **Webster St y Franklin St** extendieron los carriles para bicicletas existentes en dichas calles al sur de 14th St a 11th St. Un corto pero importante tramo de carriles protegidos para bicicletas se instaló en **35th Ave** entre International Blvd y E 12th St, cerca de la estación Fruitvale de BART, financiado por una subvención del Programa para Mejoras en la Seguridad de Carreteras. Esta subvención también construye otras obras para mejorar la seguridad del tránsito a lo largo de 35th Ave al norte de International Blvd incluyendo cruces peatonales con luces parpadeantes y extensiones de la acera. En general, el Programa de Pavimentación de OakDOT entregó 8.2 millas de carriles y ciclovías nuevas y/o mejoradas entre julio y diciembre de 2020.



## "El ciclismo en pocas palabras"



El Día de ir al Trabajo en Bicicleta reconfigurado. El COVID-19 demoró el Día de ir al Trabajo en Bicicleta hasta el 24 de septiembre de 2020, cuando el "Día de ir a Cualquier Lado en Bicicleta", sin incluir hot cakes, fue sustituido. Walk Oakland Bike Oakland y Bike East Bay ayudaron a promover "celebraciones con distanciamiento social" con bolsitas de regalo obtenidas en tiendas de bicicletas, cafés y bibliotecas. También se puso una bolsita de regalo digital a disposición de los participantes.

### El Mapa para Ciclistas llega hasta el 11

La 11a edición anual del Mapa de Ciclovías de Oakland fue publicada en septiembre de 2020, con una demora debida al COVID-19. (Generalmente, el mapa se distribuye en bolsitas de regalo y a través de tiendas de bicicletas el Día de ir al Trabajo en Bicicleta en el mes de mayo.) El mapa muestra las

ciclovías en Oakland y en partes de nuestras ciudades vecinas, simbolizándolas según tipo de ciclovía (carril, camino, etc.). Obtenga su ejemplar en una tienda de bicicletas de Oakland o descárguelo en [cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/Bikemap2020-web.pdf](https://s3.amazonaws.com/cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/Bikemap2020-web.pdf).

### Rotondas de Plymouth St

La recién designada cicloruta comunitaria (también conocida como avenida para ciclistas) de Plymouth St fue reforzada con la introducción de nueve rotondas entre 81st Ave y 103rd Ave. Las rotondas fueron construidas con el fin de reducir la velocidad del tráfico y proporcionar jardinería decorativa a lo largo de la ruta de 1.5 millas de longitud que conecta los barrios de Eastmont y Elmhurst. Plymouth St cruza las ciclovías existentes en 98th Ave y 90th Ave (Ciclovía Scraper) y a lo largo de ella se anclan otras



ciclorutas comunitarias propuestas en el extremo este de Oakland.

### Ciclismo Urbano de Bike East Bay 101

Bike East Bay ofreció cinco clases por Zoom y un curso de capacitación de habilidades de ciclismo sobre la calle durante el mes de noviembre a un total de 68 asistentes. Estas clases fueron posibles gracias a una subvención de la Ciudad de Oakland a través del fondo contemplado por el Artículo 3 de la Ley de Desarrollo en el Transporte, porción del impuesto de ventas estatal dedicado a proyectos para ciclistas y peatones. Para obtener información adicional sobre clases en el futuro, visite [bikeeastbay.org/UC101](https://bikeeastbay.org/UC101).

### Análisis anual de la BPAC

La Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (BPAC) se despidió de dos Comisionados que han llegado al final de su cargo: El Presidente de 2020 George Naylor y Mariana Parreiras. Ambos recibieron proclamaciones por parte de la Alcaldesa Schaaf agradeciéndoles haberse dedicado a "trabajar incansable y desinteresadamente con el fin de garantizar que el sistema, las políticas y el programa para ciclistas y peatones sea implementado dándole prioridad a la seguridad, eficacia y equidad, asegurándose de que la Ciudad de Oakland se convierta en un magnifico lugar para caminar y desplazarse en bicicleta para todas las personas, tanto en el presente como para muchas generaciones futuras". En enero de 2021, la BPAC le dio la bienvenida a dos nuevos Comisionados: Michael Lok y David Ralston. Andy Campbell, Vicepresidente de 2020, fue designado nuevamente a otro periodo de tres años.



La BPAC concluyó su Informe Anual de 2020 resumiendo el trabajo realizado por la Comisión durante ese año y haciendo recomendaciones al Concejo Municipal y a OakDOT. El Informe Anual de 2019 también fue finalizado, después de demoras ocasionadas por la pandemia. Algunas recomendaciones del informe de 2020 incluyen:



- Continuar el progreso alcanzado para llenar las vacantes de personal en OakDOT (en base a recomendaciones realizadas en 2017, 2018 y 2019), con atención particular a llenar la vacante de Gerente de Participación Comunitaria y Comunicaciones y Corredores Principales - Señal.
- Fortalecer el análisis de proyectos de OakDOT por parte de BPAC, particularmente hacer un seguimiento oportuno de los comentarios antes de que el diseño final del proyecto haya concluido.
- Coordinarse más proactivamente con la BPAC en lo que respecta a iniciativas relacionadas con los peatones que se originen en la oficina de la Alcaldesa de la Ciudad de Oakland, del Concejo Municipal y de departamentos y agencias externas a OakDOT.
- Reforzar la coordinación con la BPAC e interesados de la comunidad durante las fases de implementación de infraestructura para ciclistas y peatones, incluyendo el monitoreo de la eficacia y seguridad así como la continuación de la participación de la comunidad.

### Bicicletas compartidas en tiempos de COVID-19

La pandemia de COVID-19 tuvo un gran impacto sobre el programa regional de bicicletas compartidas, BayWheels. El total de usuarios en Oakland se desplomó hasta un 88% a lo largo de tres meses, a medida que los habitantes de Oakland, en gran medida, redujeron su desplazamiento para apegarse a la orden regional de refugiarse en casa promulgada en marzo. Los usuarios hicieron 18,000 viajes en bicicleta compartida en

febrero, 8,000 en marzo y solo 3,000 en abril. En contraste, febrero de 2019 vio 20,000 viajes en bicicleta compartida, marzo de 2019 27,000 viajes y abril de 2019 26,000 viajes.

En respuesta a la pandemia de COVID-19, BayWheels tomo las medidas necesarias para garantizar que sus vehículos fueran seguros y estuvieran disponibles para que la comunidad pudiera realizar viajes esenciales. El personal de mantenimiento de BayWheels reforzó sus protocolos de limpieza y empezó a desinfectar las superficies de alto contacto de las bicicletas cada vez que interactuaban con ellas. Para apoyar a los trabajadores médicos esenciales, en el mes de mayo BayWheels introdujo un "Programa de Trabajadores Críticos". el cual proporcionó membresías gratuitas a los trabajadores médicos durante un mes. Desafortunadamente, la pandemia también forzó la conclusión de negociaciones sobre una expansión de bicicletas eléctricas a larga escala en Oakland. Las bicicletas eléctricas siguen formando parte del sistema de BayWheels en San Francisco y San José, pero no hay fecha para su retorno a Oakland.



A pesar de estos desafíos, el programa está preparado para expandirse de 80 a 84 estaciones utilizando un nuevo modelo de financiamiento. En diciembre, se instaló la más nueva estación de bicicletas compartidas ubicada en 13th St y Webster St, la primera de cuatro estaciones financiadas por una subvención de Vivienda de Precio Accesible y Comunidades Sustentables. Esta subvención, administrada por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California, también financió un proyecto de 66 viviendas de precio

accesible además de pases gratuitos para el uso de bicicletas compartidas y AC Transit para cada uno de sus residentes. Este invierno se instalarán dos estaciones adicionales cerca de un complejo habitacional de 51 viviendas de precio accesible ubicado en 3268 San Pablo Ave. El financiamiento para el personal de apoyo del Programa de Bicicletas Compartidas fue suministrado por el Fondo del Distrito de Administración de la Calidad del Aire en el Área de la Bahía y por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.

**Movilidad en Grand Ave: Haga escuchar su voz**

El Plan de Movilidad de Grand Avenue, lanzado en marzo de 2020, colabora con una amplia gama de entidades interesadas con el fin de desarrollar un plan del corredor que equilibra la seguridad del tránsito con las necesidades de los operadores y pasajeros del transporte público, así como el movimiento de mercancías a lo largo de este importante corredor este-oeste entre Mandela Pkwy y MacArthur Blvd (una distancia de 2.4 millas). En agosto, OakDOT y sus asesores lanzaron una campaña virtual a través de una encuesta por Internet y un mapa interactivo. En

octubre, OakDOT condujo una reunión de orientación enfocada en Oakland con el fin de introducir la iniciativa, discutir su origen y hablar acerca de los procesos de planificación con las entidades interesadas de la comunidad; puede ver la presentación de la reunión en [cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/Grand-Ave-Orientation-Presentation.pdf](https://cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/Grand-Ave-Orientation-Presentation.pdf). El equipo del proyecto trabaja con Black Film Guild con el objetivo de interesar a los artistas en el proceso de difusión ofreciendo becas de \$1,000. El siguiente paso es refinar los conceptos con comentarios de la comunidad y trabajar para producir un plan final. Manténgase informado en [www.oaklandca.gov/projects/grand-avenue-mobility-plan](http://www.oaklandca.gov/projects/grand-avenue-mobility-plan).

### El ciclismo en cifras

Año que termina	Millas de ciclovías	Mejores millas de ciclovías *	% de la red con mejores ciclovías	Espacios de estacionamiento para bicicletas
2007	104	46	44%	3,224
2008	107	50	46%	3,492
2009	111	54	48%	4,428
2010	112	54	47%	4,772
2011	121	56	46%	5,303
2012	134	69	51%	6,315
2013	141	82	58%	7,072
2014	146	87	60%	8,023
2015	151	91	60%	8,841
2016	155	99	64%	9,519
2017	161	107	67%	9,900
2018	166	111	67%	10,098
2019	171	116	68%	10,916
<b>2020</b>	<b>184</b>	<b>129</b>	<b>70%</b>	<b>11,090</b>

\* "Mejores" ciclovías: caminos, carriles y avenidas para bicicletas.

### RECURSOS

Sugiera la ubicación de un portabicicletas

- Revise las pautas y solicite un portabicicletas en línea, o bien comuníquese con nosotros (información en la etiqueta postal). Consulte [www.oaklandbikes.info/bikerack](http://www.oaklandbikes.info/bikerack).

Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

- Las reuniones se celebran el 3<sup>er</sup> jueves de cada mes y son abiertas al público. Obtenga más información en [www.oaklandbikes.info/bpac](http://www.oaklandbikes.info/bpac).

#### Centro de llamadas OAK311

- Por teléfono: 311 (510-615-5566 fuera de Oakland) | por Internet: [311.oaklandca.gov](https://311.oaklandca.gov) | móvil: OAK 311 (aplicación).

#### Reporte si encuentra lo siguiente:

- vidrio en las calles, baches, rejillas de drenaje inseguras u otras obstrucciones
- señales de tráfico averiadas
- bicicletas abandonadas que necesitan ser retiradas de los portabicicletas, señalizaciones o postes de medidores
- cualquier problema relacionado con el tráfico (será remitido a la organización correspondiente)

#### Programa para Ciclistas y Peatones OakDOT

- Jason Patton, Gerente del Programa
- Jason Cook, Ingeniero de Transporte
- David Lok, Analista de Espacios
- David Pené, Ingeniero Asistente
- Noel Pond-Danchik, Coordinador
- Jennifer Stanley, Coordinadora

#### Practicantes del Programa (julio-diciembre 202w0)

- Ankitha Doddanari, Pierre Gerard

#### Voluntarios

- Peggy Mooney.



Los proyectos descritos en el presente documento están financiados parcial o totalmente por el porcentaje correspondiente de los impuestos a la venta de transporte en todo el condado de Oakland aprobados por votación. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B, y el 8% de los fondos de la Medida BB, se destinan a proyectos y programas de ciclistas y peatones en todo el condado. Para obtener más información, visite [www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds](https://www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds).