

I OAKLAND

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

Edición núm. 19, Verano de 2016 | Tiraje 3,063 ejemplares

www.oaklandbikes.info



Telegraph ^{AVE} ← 2016

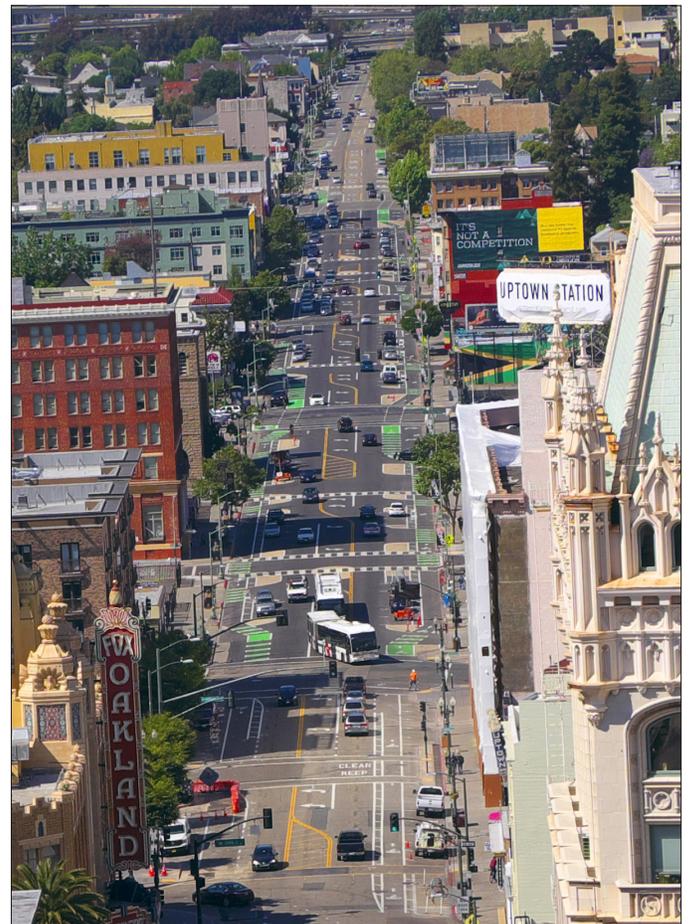
El 10 de mayo, la Alcaldesa Schaff y otras figuras reconocidas inauguraron los primeros carriles para bicicletas protegidos de Oakland. El proyecto se encuentra sobre Telegraph Ave y se extiende desde 20th St hasta 29th St en los distritos Uptown y KONO. El carril para bicicletas "protegido" intercambia las ubicaciones del carril para bicicletas y de estacionamiento vehicular en la calle: el carril para bicicletas se extiende sobre la calle separado del carril de estacionamiento vehicular mediante contenciones, el cual se desplaza hacia el lado del tránsito de vehículos. Este enfoque al diseño de ciclovías despierta cada vez mayor interés como una manera de alentar a los posibles ciclistas ("los interesados, pero cautelosos") a recorrer las calles de la ciudad, ya que ofrece la separación física de los vehículos motorizados. Los carriles para bicicletas "protegidos" utilizan los automóviles estacionados para brindar esa

separación física: una solución que resulta más rápida y menos costosa que construir una separación de concreto. Los carriles para bicicletas protegidos son comunes en el Norte de Europa y están incursionando en

Recorra los carriles para bicicletas protegidos sobre Telegraph Ave por video en vimeo.com/165955379

Norteamérica a través del asesoramiento en diseño de la Asociación Nacional de Funcionarios Municipales de Transporte (NACTO, National Association of City Transportation Officials) y el apoyo de Green Lane Project.

El proyecto de Telegraph Ave es la primera fase del Telegraph Ave Complete Streets Plan. En la segunda fase, se instalarán ampliaciones de calles y dársenas para autobuses entre 20th St y 29th St y carriles para bicicletas con contenciones desde 29th St hasta 41st St. Ambas fases reconfiguran la calle para cambiar de dos carriles de circulación por dirección a un carril de circulación por dirección. Los carriles de giro a la izquierda continuarán, y el espacio nuevo disponible se utilizará para los carriles para bicicletas. El carril de circulación única tiene la ventaja de eliminar un problema grave de seguridad del peatón: cuando un automovilista cede el paso a un peatón pero al mismo tiempo bloquea la visión del automovilista en el carril contiguo. Mediante un trabajo coordinado, los carriles para bicicletas se instalaron en Telegraph Ave desde 16th St hasta 20th St, como también en 16th St desde Telegraph Ave hasta San Pablo Ave. El trabajo pendiente proporcionará una ciclovía continua desde KONO hasta Jack London Square a través de Telegraph Ave, Clay St y Washington St. Una fase de planificación futura del Telegraph Ave Complete Streets Plan abordará en mayor profundidad las oportunidades y limitaciones del distrito comercial Temescal.



Fotografía: Joe Ferrera, Bike East Bay



Este boletín informativo y los proyectos que se describen en él son financiados total o parcialmente por la participación de Oakland en fondos de la Medida B y BB. Las Medidas B y BB son los impuestos sobre el precio del transporte del condado de Alameda aprobados por los votantes en el año 2000 y extendidos en el año 2014. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B, y el 8% de los fondos de la Medida BB, se destina a proyectos y programas de ciclistas y peatones en todo el condado. Para obtener más información, visite www2.oaklandnet.com/OAK022502.

Cuadra por Cuadra

■ ■ ■ En muchos casos, las ciclovías de Oakland de una sola área o a lo largo de un único corredor se construyen a través de varios proyectos que pueden extenderse durante varios años. Con el transcurso del tiempo, estos proyectos suman ciclovías continuas de una calidad cada vez mayor. Pero, ¿por qué adoptar este enfoque gradual? La respuesta es una combinación de oportunismo, eficiencia y limitaciones de recursos. Nos esforzamos por aprovechar cada oportunidad disponible para mejorar las ciclovías actuales y propuestas. En ocasiones, estas oportunidades surgen para una sola cuadra. Integrar estas mejoras en otros proyectos es más eficaz que regresar más adelante para trabajar sobre la misma zona. Debido a los recursos limitados de personal para desarrollar proyectos de corredores de ciclovías, estamos trabajando para ser eficientes al aprovechar todos los proyectos posibles de terceros y colaborar con ellos.

BART de Rockridge

En febrero de 2016, los carriles para bicicletas con contenciones se instalaron en una cuadra de Miles Ave, entre College Ave y Forest St. El proyecto fue financiado por los fondos de la Medida B destinados a programas para ciclistas y peatones. Este proyecto mejora el acceso en las proximidades de la estación de Rockridge de BART, lo que complementa los carriles para bicicletas instalados recientemente en College Ave junto a la fachada de la estación, además de los diversos proyectos a lo largo de los años para mejorar la ciclovía Webster/Shafter, que incluye Forest St. La siguiente entrega serán carriles para bicicletas en College Ave, desde Claremont Ave hasta Broadway. La construcción está prevista para 2017.

San Pablo Ave hasta el centro de la ciudad

Sobre San Pablo Ave, en los límites del centro, se están realizando obras fundamentales cuadra por cuadra. En junio de 2016, un proyecto de paisaje urbano financiado por la Propuesta Estatal 1C incorporó carriles para bicicletas con contenciones en la dirección norte, desde 17th St hasta 19th St. Además, reubicó una isleta triangular, lo que liberó el espacio necesario para instalar un carril para bicicletas con rumbo norte desde 21st St hasta Martin Luther King Jr Wy. Esta mejora incluye un carril para bicicletas verde para marcar el giro de "deslizamiento" del carril en esta ubicación. Un proyecto posterior reconfigurará la cuadra desde 16th St hasta 17th St para incluir carriles para bicicletas, jardines de lluvia y un proyecto de demostración del estacionamiento en batería. El objetivo general es crear una ciclovía de alta calidad sobre San Pablo Ave desde 16th St hasta 25th St, en West St. Al establecer una conexión a través de West St y Genoa St, esta ciclovía ofrecerá un enlace continuo entre el centro y la red de bulevares para ciclistas de Berkeley. En San Pablo Ave, las obras restantes incluyen la dirección norte desde 19th St hasta 21st St; la dirección sur desde 20th St hasta 17th St; y las tres cuerdas en ambas direcciones entre W Grand Ave y West St, en 25th St.



RECURSOS

Sugiera la Ubicación de una Rejilla para Bicicletas

- Lea las pautas y solicite una rejilla en Internet, o bien comuníquese con nosotros (información en la etiqueta postal).
Vea www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (BPAC, Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission) de Oakland

- Las reuniones se celebran el 3^{er} 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.seeclixfix.com/oakland. Por favor informe acerca 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 y/o de postes de medidor
 - exceso de velocidad, o para 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

Internos del Programa

- David Pene (Diseño)
- Gregory Reft y Eric Tucker (Planificación)

Voluntarios

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer y... ¿usted?

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



Upper Broadway

El tramo desde Broadway hasta Broadway Ter y North Oakland Sports Center (cerca de Caldecott Tunnel) se encuentra en proceso de transformación para convertirse en una ciclovía continua. En febrero de 2016, se instalaron carriles para bicicletas en Broadway desde Golden Gate Wy hasta North Oakland Sports Center. El proyecto de una milla fue financiado por el acuerdo de la Ciudad de Oakland establecido con Caltrans para el cuarto canal de Caldecott Tunnel. Un proyecto por separado instaló carriles compartidos en Golden Gate Ave y en Golden Gate Wy para conectar Broadway con Chabot Rd. (Tomémonos un momento colectivo para apreciar el pavimento totalmente suave y liso de Chabot Rd y honrar las muñecas doloridas y los empastes flojos de los tiempos pasados). Dos proyectos inminentes completarán el trabajo en Upper Broadway. El primero reconstruirá la intersección

de Broadway/Keith Ave con un carril para bicicletas protegido y semáforos para bicicletas. El segundo marcará las rayas de los carriles para bicicletas en Broadway desde el proyecto de Keith Ave hasta Broadway Ter. Un tercer proyecto instalará carriles para bicicletas en Broadway Ter desde Broadway hasta Clarewood Dr. El inicio de la construcción se prevé para 2016 y su finalización para 2017. Una vez que concluya todo el trabajo, Broadway contará con 2.9 millas de carriles para bicicletas continuos desde 40th St hasta North Oakland Sports Center.



Grand Ave

En mayo de 2016, se instalaron carriles para bicicletas en Grand Ave desde Elwood Ave hasta Jean St como parte de un proyecto de restricción de circulación vehicular. La motivación principal del proyecto fue mejorar la seguridad del peatón en cinco cruces peatonales que no contaban con señales de tránsito ni de alto. El trabajo comenzó inicialmente con la pavimentación programada de Grand Ave, y el plan de la Ciudad era mantener la carretera de cuatro carriles. Pero esa instrucción cambió como respuesta a la extensa organización del vecindario, la presión de la comunidad y la propuesta de la Ciudad de Piedmont de instalar una restricción de circulación vehicular en el tramo contiguo de Grand Ave.

El día que el contratista de Oakland iba a pintar las rayas finales, el personal de la Ciudad inició un estudio de viabilidad e indicó al contratista que pintara la calle con un material provisional. Así comenzó un proceso prolongado y activo para la comunidad, que incluyó reuniones públicas, visitas al sitio y extensos análisis. El debate se dividió en torno a cuestiones habituales: ¿cómo debería la Ciudad equilibrar la comodidad de los automovilistas con la seguridad en todos los modos de transporte, en particular de los peatones y ciclistas? Durante el debate sobre los carriles para bicicletas, la crítica surgió de ambos lados. ¿Por qué la Ciudad está reconfigurando las principales calles para los ciclistas? ¿Por qué la Ciudad no se enfoca más en proteger a los ciclistas en las principales calles? En función del análisis técnico, el proceso de la comunidad y los recursos disponibles para la construcción, el personal de la Ciudad recomendó implementar la reconfiguración y el proyecto fue aprobado por el Concejo Municipal. Si bien ahora las rayas ya están terminadas, aún queda pendiente la implementación de mejoras fundamentales en las señales de tránsito de Mandana Blvd y Wildwood Ave/Jean St (al momento de la impresión de este boletín). Estas mejoras en las señales de tránsito son cruciales para el éxito de todo el proyecto.

Cómodos corrales de estacionamiento

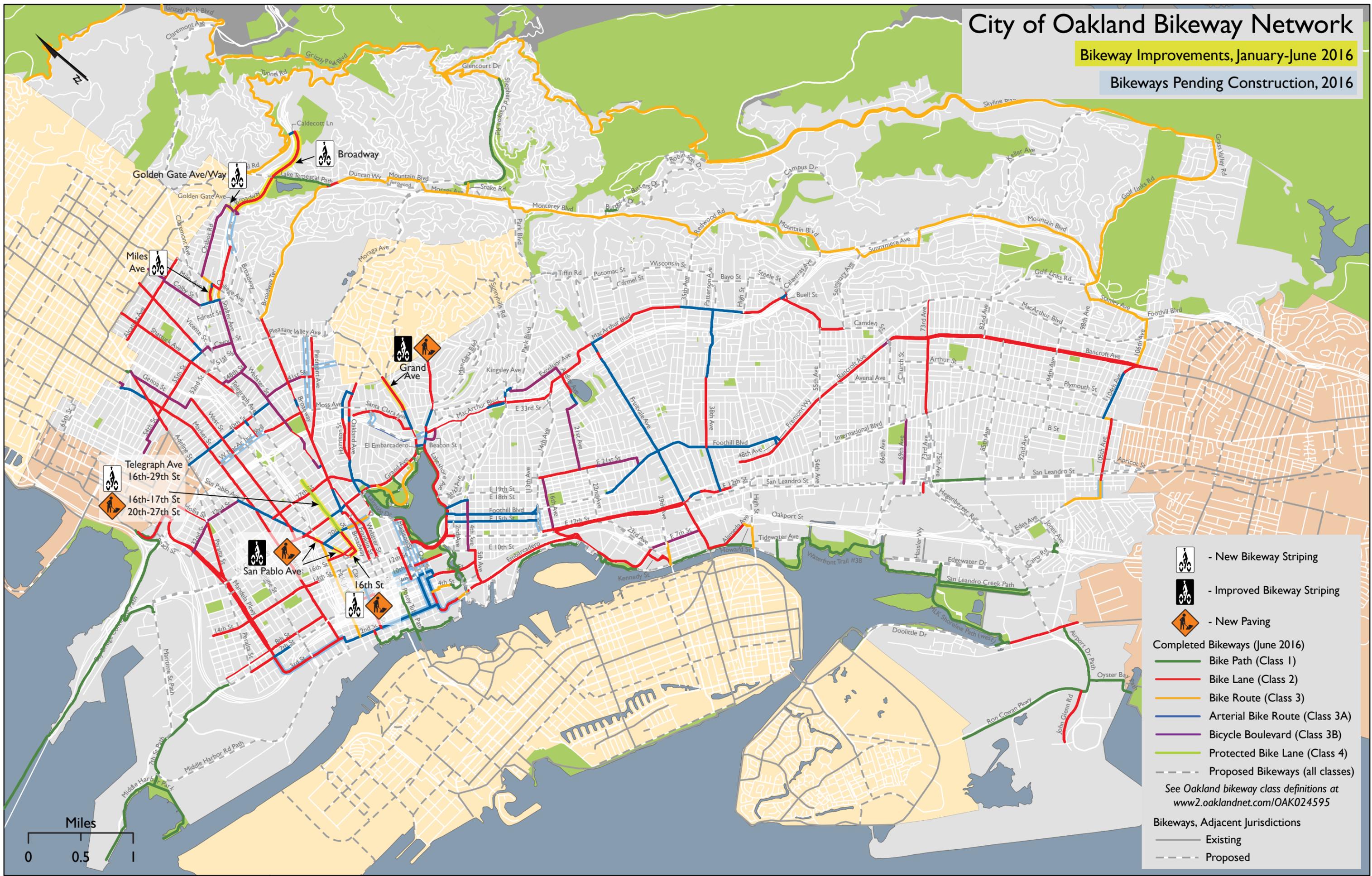
Entre marzo y junio de 2016, se instalaron seis nuevos corrales de estacionamiento para bicicletas en vías públicas, lo que creó 60 espacios nuevos de estacionamiento para bicicletas que pueden usarse para frecuentar los comercios de Laurel y North Oakland y los vecindarios Koreatown/Northgate/Uptown. El corral frente a Laurel Cyclery/Launderland (MacArthur Blvd) es el primero que se instalará para complementar un parklet privado. Tanto esta instalación como el corral instalado en Octagon Community Acupuncture (Claremont Ave) se encuentran sobre calles con aceras demasiado estrechas para las rejillas para bicicletas. Se instalaron tres corrales junto a la nueva ciclovía protegida en Telegraph Ave frente a Lost and Found Beer Garden, Legionnaire Saloon y Telegraph | Oakland. El corral frente a Monster Pho (Broadway) se ubica junto a los carriles para bicicletas con contenciones, lo que crea una experiencia cómoda en el estacionamiento de bicicletas (fotografía, derecha). Oakland ahora cuenta con 376 espacios para bicicletas en 26 corrales. Consulte el mapa en tinyurl.com/OaklandBikeCorrals. Los corrales, y otros 128 espacios de estacionamiento para bicicletas instalados entre enero y junio de 2016, fueron financiados mediante subvenciones del Fondo de Transporte para el Aire Limpio (Transportation Fund for Clean Air), un programa del Distrito de Gestión de Calidad del Aire del Área de la Bahía administrado a través de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.



City of Oakland Bikeway Network

Bikeway Improvements, January-June 2016

Bikeways Pending Construction, 2016



- New Bikeway Striping
- Improved Bikeway Striping
- New Paving

Completed Bikeways (June 2016)

- Bike Path (Class 1)
- Bike Lane (Class 2)
- Bike Route (Class 3)
- Arterial Bike Route (Class 3A)
- Bicycle Boulevard (Class 3B)
- Protected Bike Lane (Class 4)
- Proposed Bikeways (all classes)

See Oakland bikeway class definitions at www2.oaklandnet.com/OAK024595

Bikeways, Adjacent Jurisdictions

- Existing
- Proposed



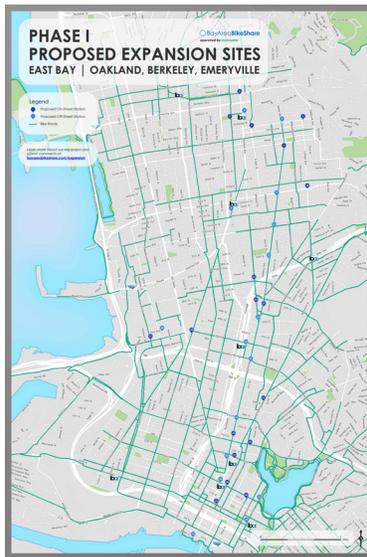
El ciclismo, en pocas palabras...

Actualización del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland

La Ciudad está comenzando a actualizar el Plan Maestro de Ciclismo de Oakland que se adoptó originalmente en 1999 y se actualizó integralmente en 2007. Esta actualización se centrará en: (a) mejorar la calidad y la continuidad de las ciclovías de Oakland; y (b) establecer los recursos y los flujos de trabajo que son necesarios para implementar el plan. En www2.oaklandnet.com/oak056325 está disponible un borrador del alcance del trabajo preliminar. El inicio de la difusión pública se prevé para 2017.

Aprender a compartir

Las ubicaciones de las estaciones de la Fase I han sido seleccionadas para la expansión del sistema de bicicletas compartidas Bay Area Bike Share en Oakland; vea las 21 ubicaciones inaugurales en tinyurl.com/OaklandBikeShare-PhaseI. La elección de los sitios se informó mediante comentarios en reuniones de la comunidad, actividades de planificación y mapas de colaboración en Internet. Las estaciones ahora se encuentran en el proceso de autorización, y se espera que se instalen antes de fin de año. Visite el sitio web de Bike Share de la Ciudad en tinyurl.com/bayareabikeshare.com/expansion para obtener más información o visite www.bayareabikeshare.com/expansion para obtener información sobre las próximas reuniones comunitarias de la Fase 2.



Mapa de Ciclovías, 7ª Edición

La séptima edición del mapa de ciclovías gratuito de Oakland fue lanzado el 1 de mayo de 2016, como siempre a tiempo para el Mes de la Bicicleta. Esta edición de bolsillo del mapa muestra 254



millas de ciclovías en Oakland y las ciudades colindantes de Berkeley, Emeryville, Alameda, Piedmont y San Leandro (casi 60 millas más que la

primera edición de 2010). Con esta edición ya se han impreso 125,000 ejemplares del mapa. Si usted no recibió uno el Día de Ir al Trabajo en Bicicleta (Bike to Work Day), pase por su tienda de bicicletas local.



La 23ª Celebración Anual del Día de Ir al Trabajo en Bicicleta (Bike to Work Day) fue Todo un Éxito

La 23ª Celebración Anual del Día de Ir al Trabajo en Bicicleta del Ayuntamiento de Oakland tuvo la más alta concurrencia que alguna vez se haya registrado: 708 ciclistas se reunieron para compartir un desayuno gratis el 12 de mayo. Mediante la coordinación de Walk Oakland Bike Oakland en sociedad con Bike East Bay, el evento incluyó todas las actividades habituales: grupos de ciclistas de los siete distritos del Concejo Municipal, los comentarios de la Alcaldesa Schaff y de cuatro Miembros del Concejo Municipal que montaron sus bicicletas, estacionamiento valet para bicicletas gratuito todo el día, puestas a punto gratuitas para bicicletas, mesas con presentaciones, demostraciones de AC Transit de la carga de 3 bicicletas en las rejillas para bicicletas de autobuses, un DJ y un sorteo. Gracias a: Crossburgers por preparar los desayunos, Whole Foods Market por las donaciones de alimentos, The Spoke Cyclery por las puestas a punto, AC Transit por los traslados del autobús, y a todos los negocios que donaron premios para el sorteo. Vea las fotografías en tinyurl.com/OaklandBTWD2016, y un breve video de los eventos en el Ayuntamiento y otros sitios.

Día Nos Encanta Nuestro Vecindario (We Love Our Neighborhood Day) ;Otra vez!



El tercer Día Nos Encanta Nuestro Vecindario del Distrito Golden Gate de WOBO se celebró el 4 de junio de 2016. En San Pablo Ave, desde Stanford Ave hasta Ashby Ave, se cerró el tránsito vehicular desde las 11 a.m. hasta las 4 p.m. Según WOBO, 15,000 personas recorrieron las calles libres de automóviles a pie, en triciclo, bicicleta, pogo saltarín, silla de ruedas, scooter y patineta.

Cruce Peatonal de Stanford Ave en Lowell St

En junio de 2016, se completó el trabajo en un nuevo cruce de ciclistas y peatones de Stanford Ave en Lowell St. El proyecto fue iniciado a través del pedido de la comunidad de un nuevo cruce peatonal, y mediante los comentarios recibidos de la comunidad, se agregó una conexión específica para bicicletas. Los cruces peatonales marcados más cercanos se encuentran en Gaskill St y Market St, a 1,900 pies de distancia. Ubicada en el vecindario Santa Fe, esta área presenta un tránsito a pie mucho mayor debido a la nueva sede de Destiny Arts Center y al mercado de agricultores "Feel the Beet!" de Phat Beets.

Oakland le Da la Bienvenida al más Reciente Comisionado Asesor sobre Ciclistas y Peatones: Reginald K Burnette Jr

En mayo de 2016, Reginald K Burnette Jr (o RB) fue designado para desempeñarse como uno de los nueve Comisionados Asesores sobre Ciclistas y Peatones de Oakland (fotografía, derecha). Los comisionados son nombrados por el Alcalde y aprobados por el Concejo Municipal. RB es Presidente, Director General y fundador de The Original Scrapper Bike Team y ahora trabaja como asistente en la Biblioteca Pública de Oakland. Para obtener más información sobre la BPAC, visite www.oaklandbikes.info/BPAC.

Scraper Bike Shed Inaugura en la biblioteca Martin Luther King Jr Branch Library

El sábado 11 de junio, se inauguró Scraper Bike Shed, una nueva tienda de reparación de bicicletas atendida por jóvenes. The Shed es un sitio donde los miembros de la comunidad pueden aprender a reparar y a poner a punto las bicicletas, como también a decorarlas con un estilo original "scraper-bike". Dirigida por el equipo Scraper Bike Team original en colaboración con la Biblioteca Pública de Oakland, la tienda se encuentra fuera de la biblioteca Martin Luther King, Jr. Branch Library, 6833 International Blvd en East Oakland, y se aloja en un antiguo contenedor de envío. The Shed abre todos los sábados de 1 a 3 p.m. Inspirado, en parte, por la escasez de talleres de bicicletas en East Oakland, el proyecto comenzó como un taller de reparaciones dirigido por personal de la biblioteca y voluntarios de "scraper-bike" en la biblioteca 81st Avenue Branch Library. Para obtener más información sobre el equipo Scraper Bike Team, visite www.scraperbiketteam.com y/o vea el video de 4 minutos de duración de KQED de marzo de 2016 en <https://youtu.be/GD4a4Q8Mokw>.



BPAC, de izquierda a derecha, fila de arriba: Fred McWilliams, Christopher Kidd, Reginald K Burnette Jr; fila del medio: Rosa Villalobos, Robert Prinz, Ryan Chan; fila de abajo: Midori Tabata, Chris Hwang, Kenya Wheeler

2 + 1 = 3

En junio de 2016, el Concejo Municipal adoptó el presupuesto de la Ciudad para el Año Fiscal 2016-17. El presupuesto incluye un nuevo puesto para la implementación y planificación de infraestructura para ciclismo que será financiado por los fondos de la Medida BB destinados a proyectos de ciclistas y peatones y por diversas subvenciones. Una vez cubierto el puesto, la persona trabajará principalmente en la actualización del Plan Maestro de Ciclismo y, con el tiempo, hará una transición hacia el desarrollo y la implementación de proyectos de ciclovías. El nuevo integrante del personal trabajará estrechamente con el Gerente del Programa de Infraestructura para el Ciclismo (Bicycle Facilities Program) y con el Coordinador de Infraestructura para el Ciclismo. Para conocer el contexto histórico, vea este gráfico y tabla sobre el crecimiento del ciclismo y de la infraestructura para el ciclismo desde 1999 hasta ahora: www2.oaklandnet.com/w/OAK059587.

Las mentes inquietas quieren saber más

Oakland es una ciudad de contrastes por diversos factores, como la raza y el nivel de ingresos, pero también por un aspecto geográfico: la cultura gastronómica entre "desiertos alimentarios" y las "ciudades carpa" a pocas cuerdas de bungalows de millones de dólares. El centro es una zona central únicamente para un tercio de la ciudad; y el 88% de las estaciones de BART de Oakland se encuentran agrupadas en el 34% del área geográfica de la Ciudad. ¿Qué significa esto para la planificación del transporte en bicicleta? Bien, estamos tratando de averiguarlo. Vea este resultado de trabajo preliminar sobre el uso de la bicicleta a lo largo del tiempo y en los distintos vecindarios en torno a la proximidad al centro, el BART y la topografía variada de Oakland: www2.oaklandnet.com/OAK059685. El trabajo posterior explorará los datos socioeconómicos y la seguridad del tráfico en relación al uso de las bicicletas. En esa información se incluirán mayores detalles sobre la próxima actualización del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland.

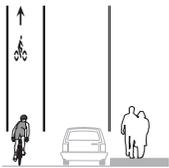
En bicicleta al BART: ¡Un BOOM!

Los residentes de Oakland utilizan las bicicletas para llegar a BART como nunca antes y como en ningún otro sitio. Los últimos datos disponibles del Estudio de Perfil de Estaciones de BART de 2015 muestran un incremento asombroso, y los ciclistas de Oakland juegan un papel primordial en todo el sistema. La cantidad de ciclistas que viajan desde el hogar hasta las estaciones de BART de Oakland es 2.5 veces mayor que en 2008 y 5.5 veces mayor que en 1998. El cambio proporcional más grande se observa en la estación Coliseum de BART, con 18 veces más ciclistas en 2015 que en 2008. Clasificadas según la cantidad de ciclistas en todo el sistema, las cinco estaciones de BART principales son todas estaciones de Oakland: MacArthur, Fruitvale, West Oakland, 19th St y Lake Merritt, todas poseen un porcentaje de modalidad ciclista entre el 11% y el 15%.

En Cifras

Esta es la undécima 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 obtener una explicación de estos parámetros, por favor 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 2016



Fecha (al)	Millas de ciclovías	Espacios de estacionamiento para bicicletas	Señalizaciones de orientación para ciclistas	Señales de tráfico amenas para el ciclista
31 de diciembre de 2007	104.1	3,224	0	0
31 de diciembre de 2008	106.5	3,492	26	2
31 de diciembre de 2009	110.8	4,428	26	11
31 de diciembre de 2010	112.1	4,772	125	16
31 de diciembre de 2011	120.7	5,303	209	26
31 de diciembre de 2012	134.3	6,315	345	40
31 de diciembre de 2013	141.2	7,072	415	127
31 de diciembre de 2014	146.4	8,023	476	151
31 de diciembre de 2015	150.6	8,841	518	208
30 de junio de 2016	152.0	9,292	518	208



OAKLAND

Verano de 2016

8

Oakland, Programa de Infraestructura para Ciclistas y Peatones
Obras Públicas de Oakland, División de Planificación y Financiación
de Transporte
250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4344
Oakland, CA 94612



Teléfono: (510) 238-3983
Correo electrónico: bikeped@oaklandnet.com
Web: www.oaklandbikes.info

Si desea un ejemplar del boletín del programa
ciclista de la Ciudad de Oakland en español,
por favor llame al 238-3983 o visite
www.oaklandbikes.info
(www2.oaklandnet.com/w/OAK059584)

如需索取屋崙（奧克蘭）市自行車計劃
的中文版新聞快訊，請致電 238-3983
或上網 www.oaklandbikes.info 查詢。
(www2.oaklandnet.com/w/OAK059585)

Để lấy một tờ bản tin bằng tiếng Việt
về chương trình đi xe đạp của Thành
Phố Oakland, xin gọi số 238-3983 hoặc
tới trang mạng www.oaklandbikes.info
(www2.oaklandnet.com/w/OAK059586)



**Salve un árbol. Suscríbese al envío únicamente electrónico
del boletín en <http://tinyurl.com/I-Bike-Oakland>.**