

I OAKLAND

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

Noticias de ciclismo del Programa de Instalaciones para Ciclistas y Peatones de la ciudad de Oakland

Invierno 2012, Distribución 1944

Este boletín ofrece una visión general de los logros en los últimos seis meses de la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland.

Carril de bicicletas de 27th St: trazados y curvas suaves

En noviembre de 2011, la ciudad completó la segunda y tercera fase del carril de bicicletas de 27th St/Bay Place, añadiendo 0,9 millas de nuevas instalaciones y una conexión continua desde Bay Place en Grand Ave hasta 27th St en San Pablo Ave. El proyecto fue un auténtico desafío técnico debido a las múltiples curvas de la carretera y a su ancho irregular. En particular, recorrer los trazados y curvas suaves desde Telegraph Ave hacia la Interestatal 980. El proyecto reparó la calzada de hormigón, modificó dos medianas para hacer espacio para los carriles de bicicletas (como se muestra en la imagen), e instaló carriles de bicicletas en la mayor parte del corredor, con señalizaciones en los puntos clave. El nuevo carril de bicicletas ha sido financiado por una subvención de acuerdo con el artículo 3 y la medida B de la Ley de Desarrollo del Transporte Estatal, el impuesto sobre las ventas del transporte de ½ céntimo administrado por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda. En desarrollo desde 2006, la primera fase del proyecto (San Pablo Ave hasta Martin Luther King, Jr Way) se implementó en marzo de 2007. El Carril de Bicicletas completado en 27th St conecta los existentes en Grand Ave, Broadway y West St, estableciendo conexiones sólidas entre Lake Merritt y el norte de Oakland. Merecen un especial agradecimiento Adam Shapiro y Andrea Potter, antiguos internos que realizaron importantes contribuciones a este proyecto.

Una caja de carriles de bicicletas

En el otoño/invierno de 2011 se instalaron tres lados de una caja de nuevos carriles de bicicletas, conformando 4,1 millas de la red de carriles de bicicletas en el centro de Oakland. Los carriles de bicicletas cuentan con distintos carriles para las mismas, indicaciones horizontales pintadas (sharrows), y señales de dirección. El espacio conecta los distritos de Laurel y Dimond con el de Fruitvale, la estación ferroviaria BART de Fruitvale y la estación de bicicletas de Fruitvale por las siguientes calles:

- Fruitvale Ave (desde MacArthur Blvd hasta E 12th St), terminado en septiembre de 2011;
- E 12th St (desde Fruitvale Ave hasta 38th Ave), terminado en octubre de 2011; y
- 38th Ave (desde E 12th St hasta MacArthur Blvd), terminado en diciembre de 2011 (en la imagen).

La financiación provino de: una subvención federal de estímulo a través del Programa de Subvención para la Eficiencia Energética y Conservación del Departamento de Energía de los EE.UU.; la medida B, impuesto sobre las ventas del transporte de ½ céntimo administrado por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda; una subvención de la Dirección para la Calidad del Aire del Distrito del Área de la Bahía; y una subvención de Transporte para Comunidades Habitables de la Comisión Metropolitana de Transporte. Pase la página para saber más sobre la finalización del espacio a lo largo de MacArthur Blvd.

Construcción del carril de bicicletas de MacArthur Blvd a través del Distrito de Dimond

La ciudad dio otro paso hacia el objetivo de contar con un carril de bicicletas continuo que conecte Lake Merritt con Mills College. En octubre de 2011 se terminó un nuevo carril de bicicletas en MacArthur Blvd, desde 14th Ave hasta Lincoln Ave. También se realizaron mejoras en 14th Ave y Park Blvd en las intersecciones de cada camino bajo la Interestatal 580. El proyecto de 1 milla incluye carriles de bicicletas durante la mayor parte del recorrido junto con la reconfiguración de la carretera en el Distrito de Dimond para apoyar la circulación en bicicleta, a pie, y la próxima construcción en un futuro cercano de una pequeña plaza de tránsito. El proyecto ayuda a cerrar la brecha entre el carril de bicicletas existente en MacArthur Blvd desde Lakeshore Ave hasta Park Blvd y desde Lincoln Ave hasta 35th Ave.

Este trabajo fue financiado por una subvención del Programa de Instalaciones para Bicicletas de la Dirección para la Calidad del Aire del Distrito del Área de la Bahía y de la Medida B, impuesto sobre las ventas del transporte de ½ céntimo administrado por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.

En 2012 se persigue mejorar tanto MacArthur Blvd como Excelsior Ave para cerrar la brecha entre Park Blvd y 14th Ave. La ciudad construirá también un nuevo carril de bicicletas a través del Distrito de Laurel desde 35th Ave hasta la esquina de Mills College, además de añadir nueva señalización indicadora del carril de bicicletas entre Lake Merritt y Mills College para unificar estos proyectos como un solo carril de bicicletas continuo de 5,3 millas. Como parte de la creciente red ciclista de Oakland, estos proyectos crearán carriles de bicicletas continuos entre Mills College, Fruitvale BART, Grand Lake, Centro de la Ciudad, Oeste de Oakland, Norte de Oakland, Berkeley y una gran cantidad de puntos intermedios.

Plan de bicicletas + plan de pavimentación = paseos suaves y amplias sonrisas

En septiembre y octubre, con financiación del American Recovery and Reinvestment Act (estímulo federal), la ciudad pavimentó Foothill Blvd (desde Lakeshore Ave hasta 14th Ave), Santa Clara Ave (desde Grand Ave hasta Harrison St), y West Grand Ave (desde Market St hasta San Pablo Ave)—un total de 1,7 millas de carretera. El proyecto de Foothill Blvd instaló un nuevo carril de bicicletas con señalizaciones horizontales (sharrows), mientras que los proyectos de Santa Clara Ave y West Grand Ave mejoraron el diseño de los carriles de bicicletas existentes. Ambas calles obtuvieron carriles de bicicletas más anchos; los carriles en Santa Clara Ave se extendieron hacia el oeste, hacia Harrison St, y se proporcionó una mejor delineación en West Grand Ave, en la complicada intersección de San Pablo Ave.

Estos proyectos son el resultado exitoso de la coordinación entre el Plan Maestro de Bicicletas de la ciudad y el Plan de pavimentación de cinco años de la ciudad. A pesar de enormes déficits en el presupuesto de pavimentación de la ciudad, esta coordinación garantiza que los fondos disponibles se invierten de forma eficiente y que los carriles de bicicletas se construyen o mejoran de forma sistemática a medida que se pavimentan las calles. Para ver un informe preocupante sobre el estado del pavimento de Oakland, consulte <http://clerkwebsvr1.oaklandnet.com/attachments/25594.pdf>. Tras informarse sobre los aspectos económicos del asfalto, dese una vuelta en bicicleta por Foothill Blvd, Santa Clara Ave, y West Grand Ave para sentir por qué el dinero empleado en la pavimentación de las calles es dinero bien empleado.

¡Aleluya, la luz me vio!

Se está configurando un número cada vez mayor de las señales de tráfico “actuadas”* en Oakland para responder a los ciclistas. Desde julio a diciembre de 2011, con fondos de una subvención de acuerdo al artículo 3 sobre bicicletas y peatones de la Ley de Desarrollo de Transporte del Estado, los poco fiables circuitos de detección situados en nueve intersecciones fueron reemplazados por señales de tráfico dotadas de videocámaras que son mejores en la detección de ciclistas. Además, se verificó el correcto funcionamiento de otras 11 intersecciones actuadas por vídeo, y se instaló la señalización sobre el pavimento de los detectores de bicicletas. Los ciclistas deben situar sus bicicletas sobre la señalización para asegurarse de que la luz los “vea”.

Un beneficio adicional de la señalización es promocionar el "buen" posicionamiento en el carril. Las señalizaciones están situadas a propósito en el centro del carril de bicicletas o de circulación, en el que los ciclistas resultan más visibles para los motoristas. Al proceder directamente a través de la derecha del carril, los ciclistas pueden prevenir mejor un tipo frecuente de colisión de tráfico en la que se ven involucradas bicicletas, las del tipo—enganche por la derecha—al dejar espacio para que los motoristas que giren hacia la derecha lo hagan por detrás y por la derecha del camino que siguen los ciclistas, en lugar de a través. La señalización en el pavimento refuerza este comportamiento legal y seguro.

Oakland tiene más de 150 intersecciones parcial o totalmente video-actuadas y muchas de las videocámaras responden ya a la presencia de ciclistas. La ciudad está trabajando para instalar la señalización de los detectores de bicicletas sobre el pavimento en todas las aproximaciones actuadas, según las pautas de diseño desarrolladas en junio de 2010 (véase www2.oaklandnet.com/n/OAK025111). Se pueden encontrar las señalizaciones de los detectores instaladas recientemente en las intersecciones actuadas a lo largo de los nuevos carriles de bicicletas en 27th St/Bay Place, entre Telegraph Ave y Grand Ave y MacArthur Blvd entre 14th Ave y Lincoln Ave. Está planificada la instalación de muchas más señalizaciones en las intersecciones video-actuadas por toda la ciudad durante los próximos seis meses.

** Véase la página 3 de la edición de invierno de 2009 de este mismo boletín en <http://www2.oaklandnet.com/n/oak025095> para obtener una explicación de la diferencia entre señales "actuadas" y las de "tiempo prefijado".*

A través de los números

Esta es la tercera entrega de una función para realizar un seguimiento del progreso en la implementación del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland utilizando los "parámetros" de la tabla de abajo. (Para una explicación de estos parámetros, consulte el boletín de invierno de 2011 en <http://www2.oaklandnet.com/w/oak026386>.)

A través de los números: Instalaciones para bicicletas a fecha del 31 de diciembre de 2011

A fecha del	Millas de carril de bicicletas	Espacios de aparcamiento para bicicletas	Conjuntos de señalización localizadora de carriles de bicicletas	Señales de tráfico amigables con las bicicletas
31 de diciembre de 2007	90,4	3224	0	0
30 de junio de 2008	90,6	3444	0	2
31 de diciembre de 2008	94	3492	26	2
30 de junio de 2009	94,4	4390	26	5
31 de diciembre de 2009	97,6	4428	26	11
30 de junio de 2010	100,3	4566	125	16
31 de diciembre de 2010	100,4	4772	125	16
30 de junio de 2011	105,5	5148	167	16
31 de diciembre de 2011	109,3	5303	209	26

* **Nota:** El cambio en el número de espacios de aparcamiento para bicicletas refleja la instalación por parte de la ciudad de nuevos aparcamientos para bicicletas (104 espacios) así como otros cambios basados en estudios de campo realizados entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2011. El número total de espacios de aparcamiento añadidos (155) incluye tanto aquellos que han sido retirados como añadidos, que fueron documentados durante el período que se examina. Estos espacios han podido ser retirados o añadidos en cualquier momento.

Se vuelve circular en Jack London Square

El sábado 22 de octubre de 2011 tuvo lugar el primer PedalFest en Jack London Square, "una celebración de bicicletas, ciclistas, comida, familia y diversión". Entre los placeres disfrutados por un número estimado de 18,000 asistentes amantes de las bicicletas se encontraban acrobacias y concursos en bicicleta, un desfile infantil en bicicleta, música, un espectáculo de bicicletas de época, una aparición de Cyclecide "el rodeo en bicicleta de pedales", y la oportunidad de desafiar la Whiskey Drome. El personal del Programa de la ciudad de instalaciones ciclistas y peatonales fue el encargado de hablar sobre el trabajo de Oakland en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo. Los oficiales del Comité Asesor de Oakland sobre Bicicletas y Peatones, el presidente Chris Hwang y la vicepresidenta Rebecca Saltzman, ayudaron al personal a compartir información sobre el trabajo del comité.

El PedalFest fue patrocinado por Jack London Square y New Belgium Brewing, con el apoyo de la Coalición East Bay Bicycle, Walk Oakland~Bike Oakland, la ciudad de Oakland, y una multitud de otras empresas y organismos.

Miembros del Consejo de Oakland apoyan las nuevas instalaciones para bicicletas

Como a menudo se informa en este boletín, los fondos necesarios para repavimentar las calles de Oakland son demasiado escasos. La mejor práctica de repavimentado invierte el dinero donde producirá el un mayor beneficio—manteniendo las calles en buenas condiciones antes de que su reparación se vuelva desproporcionadamente costosa. Sin embargo, el 20% del dinero dedicado en Oakland a la repavimentación se aplica a las "peores calles", y cada miembro del Consejo de la Ciudad tiene voz para decir cuáles de estas calles deben pavimentarse. Una confluencia de pavimento defectuoso y de la red de bicicletas condujo a un resultado fortuito para los ciclistas a finales del año pasado con la selección de Telegraph Ave (desde Aileen St hasta 51st St) para formar parte de la lista de las peores calles por el Miembro del Consejo del Distrito 1 Jane Brunner, y Lakeshore Ave (desde MacArthur Blvd hasta Lake Park Ave) seleccionada por el Miembro del Consejo por el Distrito 2 Pat Kernighan. Busque señalizaciones horizontales (sharrows) en Telegraph Ave (desde Aileen St hasta 55th St) a principios de 2012 para conectar los carriles de bicicletas existentes en la parte alta de Telegraph Ave y 55th St (señalizado y pendiente de rayado). Se instalaron carriles de bicicletas en Lakeshore Ave bajo la I-580 en diciembre de 2011.

Además, la Miembro General del Consejo Rebecca Kaplan lideró la carga de solicitar una subvención del programa de financiación Safe Routes to Transit (rutas seguras de tránsito) para crear una nueva estación de bicicletas en el centro de Oakland. Se concedió la subvención y empieza ahora el trabajo en serio para concluir la ubicación y poner en marcha la financiación de las operaciones y el plan de negocio. La instalación estará inspirada en la establecida el pasado año en el centro de Berkeley. Operará a nivel de calle y está previsto que cuente con opciones de servicio de aparcamiento y auto-aparcamiento, así como locales comerciales y oficinas. La ubicación se concluirá en breve entre dos opciones, encontrándose ambas en Broadway entre 17th St y 20th St.

Northwest Passage (Pasaje Noroeste): más señales de localización nuevas muestran el camino

Se instalaron cuarenta y dos nuevas señales de localización en Norte de Oakland, conectando Emeryville y Berkeley a través de los vecindarios de Golden Gate, Santa Fe, Idora Park y Rockridge. Las señales marcan dos pasillos conectados: (1) un nuevo carril de bicicletas de 1,6 millas entre San Pablo Ave y Shafter Ave a través de 53rd St-Gaskill St-54th St-Adeline St-55th St-Vicente Wy-Cavour St; (2) un carril de bicicletas señalado de 1,3 millas entre 51st St y Woolsey St a través de Shafter Ave-Forest St-Colby St. Ambas rutas están siendo desarrolladas como paseos para bicicletas—busque las señalizaciones horizontales (sharrows) que se instalarán en los próximos meses. (¿Qué es un "paseo

para bicicletas"? Vaya a www.oaklandbikes.info y baje hasta "Bikeway Types" (tipos de carril de bicicletas.) La planificación, el diseño, la fabricación y la instalación de señales ha sido financiada por la Medida B, impuesto de ½ céntimo administrado por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.

Andar en bicicleta, en pocas palabras. . .

Voluntarios de aparcamiento de bicicletas, pasado y futuro. . .

- ***Échele una mano a Amanda y Seth***

En otoño, Amanda Wolf, una estudiante de Planificación de la Universidad de Berkeley, se ofreció como voluntaria para ayudar a documentar la ubicación y detalles de la instalación de bastidores para bicicletas en Oakland. Esta tarea nada glamorosa—que incluyó la toma de fotografías de cerca de 400 ubicaciones en tres distritos comerciales del vecindario—ayudó al personal a eliminar las brechas en la base de datos de la ciudad con la ubicación de más de 1,400 localizaciones de bastidores para bicicletas. Este sustancial esfuerzo de recopilación de datos es un trabajo en curso, y con la ayuda de Amanda (y, antes que ella, con la de Seth Silberman), la ciudad está por fin haciendo mella en los datos del registro. ¡Gracias Amanda y Seth!

¿Quiere ayudar? Escoja un vecindario y le pondremos en marcha. Envíe un e-mail a bikeped@oaklandnet.com para obtener más detalles.

- ***Foto Meta***

La ciudad de Oakland instala bastidores de aparcamiento de bicicletas en la vía pública y en terrenos municipales—de cantidad limitada. Por lo tanto, gran parte de lo amigable que sea Oakland con las bicicletas depende del sector privado y de otras agencias que instalan aparcamientos en sus propias propiedades, bien para uso exclusivo de sus empleados, bien para uso público. El personal de la ciudad mantiene una base de datos de todos los espacios de aparcamiento para bicicletas accesibles al público en Oakland.

¿Proporciona su lugar de trabajo aparcamiento de bicicletas a los visitantes? De ser así, por favor, envíe una fotografía junto con la dirección del edificio a bikeped@oaklandnet.com y ayude a la ciudad a cuantificar de forma precisa todos los espacios de aparcamiento de bicicletas de nuestra hermosa ciudad.

Completamente tubular: un nuevo transbordador cruza el estuario de Oakland

Los pocos, los orgullosos, los cubiertos de hollín: aquellos que han elegido (a propósito o sin querer) desafiar al "carril de bicicletas" a través del nocivo, ruidoso y exasperante Posey Tube. Ahora hay una alternativa para el resto de nosotros. En agosto de 2011, con financiación subvencionada por la Dirección para la Calidad del Aire del Distrito del Área de la Bahía, la ciudad de Alameda lanzó un servicio gratuito de transbordador entre Alameda y Laney College/Lake Merritt BART en Oakland. El transbordador tiene 19 asientos y espacio para 12 bicicletas, incrementando de forma significativa la capacidad de carga de bicicletas proporcionada durante años por la línea 51 del servicio de tránsito de AC. La lanzadera para en tres ubicaciones en Alameda, y funciona a intervalos de 30 minutos entre semana, de 7:00 am a 12:07 pm y de 3:30 pm a 6:30 pm. Puede encontrar más información y el horario en www.EstuaryXINGshuttle.org.

Medir lo que se atesora: conteo de ciclistas y peatones

En septiembre de 2011, la ciudad inició un nuevo programa para contar ciclistas y peatones de forma anual. El objetivo del programa es crear datos consistentes para comprender las tendencias en el número de peatones y ciclistas a lo largo de la ciudad a través del tiempo. En colaboración con la Comisión de Transporte del Condado de Alameda y la Comisión Metropolitana de Transporte, la ciudad de Oakland está recopilando datos cada otoño en 36 ubicaciones próximas al centro, estaciones de tránsito y otros puntos clave en los que se encuentran ciclistas. La metodología empleada en la recolección de datos es consistente con la National Bicycle and Pedestrian Documentation (NBPD) Project, de modo que Oakland pueda contribuir a este mayor esfuerzo de conteo. Puede encontrarse más información sobre el programa y los datos en bruto del conteo en Oakland durante 2011 en <http://tinyurl.com/83krpur>.

Conteo de ciclistas, otoño 2011
Principales 10 intersecciones por número de ciclistas

Intersección	Nº de ciclistas
Telegraph Ave / 40th St	370
Broadway / 27th St	318
Grand Ave / Bay Place	288
Telegraph Ave / 40th St	273
14th St / Lakeside Dr / Oak St	202
Skyline Blvd / Joaquin Miller Rd	200
San Pablo Ave / W Grand Ave	193
Broadway / 27th St	187
Shafter Ave / Cavour St	182
Grand Ave / Staten Ave	182

Pongámonos técnicos

Las Directrices para la Señalización Ciclista de Oakland captaron la atención nacional cuando fueron incluidos en la Guía Urbana de Diseño de Carriles de bicicletas publicada el año pasado por la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte por la Ciudad (NACTO). El personal ha aprendido mucho durante la implementación del sistema por la red de carriles de bicicletas de Oakland. Estas lecciones se encuentran reflejadas en las directrices revisadas, publicadas en la página web de la ciudad en julio de 2011. Las directrices revisadas añaden soluciones de diseño orientadas específicamente a las bicicletas para la construcción de desvíos (esas señales naranjas que se colocan por doquier, pero no siempre de forma lógica, en los proyectos de construcción importantes). Vea los detalles técnicos sobre cómo se diseñan los carriles de bicicletas en Oakland en www.oaklandbikes.info/design.

En Memoria de Ron Bishop

La comunidad de Oakland ha perdido a uno de sus más comprometidos, incansables y rotundos defensores de las bicicletas. Ron Bishop falleció el 11 de diciembre de un cáncer de vejiga que le fue diagnosticado durante el verano. Su vida marcó a muchas personas a través de su apoyo y de las organizaciones en las que estaba involucrado: East Bay Bicycle Coalition, Sierra Club, American Institute of Architects, y Toastmasters. Se involucró en la defensa de la bicicleta en 1994 como miembro fundador del Comité Asesor de Bicicletas y Peatones (BPAC) de la ciudad y como uno de los organizadores originales del Bike to Work Day (el día para acudir al trabajo en bicicleta). Fue presidente del BPAC durante tantos años que su nombre se convirtió en sinónimo del comité. Estaba profundamente involucrado en el desarrollo del Plan Maestro de Bicicletas de Oakland (adoptado en 1999 y actualizado en 2007), el Plan Maestro de Peatones (adoptado en 2002), y en el "Walk Oakland! Map & Guide" (el mapa y la guía para recorrer Oakland a pie, de 2002, ahora en su cuarta edición). Más recientemente fundó el East Bay Easy Riders (www.meetup.com/Bay-Area-Easy-Riders-Bicycle-Touring-Meetup-Group), un grupo que explora el Área de la Bahía en marchas fáciles pero aventureras para construir las capacidades de las personas y fomentar el placer de montar en bicicleta.

Ron era enérgico, activo, abierto y omnipresente. Poca gente conocía todas las cosas en las que estaba involucrado, por lo muchísimo que hizo. Será recordado por insistir sin descanso, y de mil formas

distintas, en que deberíamos diseñar nuestro mundo para servir a las personas, no a las máquinas, y para servir a las personas de manera equitativa e inclusiva.

RECURSOS

Sugiera la ubicación de un bastidor de bicicletas

- Revise las directrices y solicite un bastidor online o póngase en contacto con nosotros (información en el panel de correo). Vea www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comité Asesor de Bicicletas y Peatones de Oakland

- Las reuniones se celebran el tercer jueves de cada mes y están abiertas al público. Más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Llamadas de Obras Públicas

Llame al (510) 615-5566 o visite www2.oaklandnet.com/ReportaProblem para informar sobre:

- peligros tales como vidrios, baches, alcantarillas inseguras u otros obstáculos
- señales de tráfico que no funcionen correctamente
- bicicletas abandonadas que deban ser retiradas de bastidores de bicicletas, señales y/o postes de medición
- exceso de velocidad, o para solicitar la regulación del tráfico u otras mejoras en la carretera

Personal del Programa

- Jason Patton, Administrador del Programa de Bicicletas y Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Instalaciones de Bicicletas y Peatones
- Álvaro Rubio, Interino de Planificación
- Mark Lightner, Interino de Planificación
- Austin Springer, Interino de Diseño
- Voluntarios/as:
 - Amanda Wolf
 - ¿Usted? Envíe un e-mail a bikeped@oaklandnet.com con una idea de proyecto.