

I OAKLAND

Noticias bianuales de la Ciudad de Oakland, California, con información acerca del avance en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo para Oakland.

Edición No. 14, Invierno 2014 | Tiraje 2,526 ejemplares | www.oaklandbikes.info

INNOVANDO PARA UN MEJOR CICLISMO

El mundo de la infraestructura para el ciclismo está cambiando súbitamente. A lo largo de los Estados Unidos, las personas se están dando cuenta de que el ciclismo puede ser una de las principales formas de transporte urbano si las ciudades ponen a su disposición ciclovías que son seguras, prácticas y cómodas. El Programa de Infraestructura para el Ciclismo está trabajando sin cesar para colocar a Oakland como líder en el área de la bahía y más allá de ésta.

Nos complace haber inaugurado durante los últimos seis meses, carriles verdes para bicicletas, carriles protegidos para bicicletas y súper carriles compartidos. En 2013, los bastidores para bicicletas fueron la tendencia principal y seguimos poniendo en marcha carriles para bicicletas lo más rápido posible. La estrategia tiene dos partes, pero un único objetivo: establecer una red de ciclovías en Oakland y actualizarla con manejos innovadores para hacer que el ciclismo sea accesible y **divertido para mucha, mucha gente.**

Los carriles verdes para bicicletas se instalan en Lake Merritt Blvd., 1st Ave., y Lakeshore Ave.

La finalización del Lake Merritt Blvd. marca un importante paso adelante en la reconstrucción de Oakland para ciclistas y peatones. Los barrios al este de Lake Merritt quedaron bloqueados del centro y Lake Merritt BART por el Malecón de 12th St., conocida despectivamente como la "vía rápida más corta del mundo". El nuevo Lake Merritt Blvd. restablece esas conexiones y lo hace con elegancia. ¡La percepción de distancia del Clinton Park a Lake Merritt BART es ahora mucho más corta!

Pero las mejoras dejaron un tramo difícil para los ciclistas a lo largo del extremo sur del lago. Saliendo del centro, los ciclistas se encuentran con un tramo congestionado en el carril compartido del Lake Merritt Blvd., seguido de un carril para bicicletas angosto con carriles de circulación en ambos lados. El Programa de Infraestructura para el Ciclismo de la Ciudad recientemente hizo cambios en los carriles de circulación, añadió el color verde a los carriles para bicicletas, e instaló zonas neutras rayadas a lo largo del tramo más desafiante. Las ubicaciones están en Lake Merritt Blvd. y E 12th St., 1st Ave. e International Blvd., 1st Ave. y 1st Ave. Place, 1st Ave. y Lakeshore Ave., y Lakeshore Ave. y E 18th St.

Se trata de un proyecto piloto para mejorar la seguridad y acceso de los ciclistas donde los conductores dan vuelta sobre los carriles para bicicletas. ¿Qué piensa usted? ¿Qué carriles para

bicicletas en su ruta cotidiana son problemáticos por la invasión de vehículos de motor? Envíe sus sugerencias a bikeped@oaklandnet.com.

Más carriles para bicicletas + carriles protegidos para bicicletas. . . ¡No solo mejor, sino también hermoso!

Gran parte de la red de ciclovías del Norte de Oakland se hizo realidad gracias a la conclusión de los carriles para bicicletas en dos calles de alta visibilidad: **Piedmont Ave. y Shattuck Ave.** La Piedmont Ave. fue repavimentada entre el MacArthur Blvd. y Pleasant Valley Ave. y la nueva distribución cuenta con amplios carriles para bicicletas de siete-pies. En Shattuck Ave., las terribles condiciones del pavimento llevaron a que el Programa de Infraestructura para el Ciclismo generase un paquete de fondos para pavimentar el camino que no estaba incluido en el Plan Quinquenal de Pavimentación de la Ciudad (ver www2.oaklandnet.com/OAK030328), que de otra manera no se hubiese repavimentado. En asociación con la ex Concejala Jane Brunner, el Programa de Infraestructura para el Ciclismo reunió 415,000 dólares para la repavimentación de Shattuck Ave., desde la 59th St. hasta el límite con Berkeley (cerca de la calle Woolsey). El Programa de Administración de Pavimentos de la Ciudad aportó fondos para la amplia reparación en el tramo comprendido entre 45th St. y 59th St. El proyecto también incluye un rediseño en el cruce de Shattuck Ave. y 52nd St. para mejorar las condiciones de ciclismo a lo largo de esta zona tan transitada.

En diciembre, Oakland instaló sus primeros carriles para bicicletas protegidos para brindar una mayor separación entre los ciclistas y automovilistas. Las ubicaciones incluyen **MacArthur Blvd. desde Richards Rd. hasta Seminary Ave.** (por Mills College) y **Harrison St. desde Santa Clara Ave. hasta 29th St.** Un corto tramo de carril para bicicletas, protegido con zonas neutras a ambos lados, se instaló como parte de las mejoras en Lake Merritt Blvd. entre E 12th St. e International Blvd. En los tres casos, se eliminó un carril de circulación para crear un carril para bicicletas ancho, más una franja neutra entre el carril para bicicletas y el carril de circulación.

En el año 2014, se busca otro carril protegido para bicicletas en E 12th St., entre la 18th Ave. y 29th Ave. (y en 2015, en Adeline St. entre Emeryville y Berkeley). Cuando el espacio lo permita (o donde se pueda crear el espacio), la Ciudad seguirá instalando carriles protegidos para bicicletas para brindar mayor capacidad al tránsito de ciclistas mediante la generación de una mayor separación entre ciclistas y vehículos automotores.

Súper carriles compartidos en 40th St. y MacArthur BART

La Ciudad de Oakland innovó con un diseño experimental en la 40th St.: Color verde en el carril de circulación para ayudar a ciclistas y automovilistas a compartir el camino con seguridad. El proyecto es la culminación de un conjunto de mejoras para ciclistas entre MacArthur BART, el distrito comercial de Piedmont Ave., Emeryville, y la ruta para ciclistas y peatones de 40th St./ Shellmound Rd. hasta el nuevo tramo este del Puente de la Bahía. Las mejoras construidas previamente incluyen las nuevas ciclovías en W MacArthur Blvd. y 41st St.

En MacArthur BART, el número de ciclistas aumentó un 123% entre 1998 y el 2008, por lo que es la cuarta estación más usada por los ciclistas de las 43 estaciones del sistema BART. Se prevé otro gran aumento de ciclistas con la culminación del tramo este del Puente de la Bahía y el de MacArthur Transit Village —actualmente en construcción— que incluye nuevas instalaciones de estacionamiento seguro para bicicletas.

El experimento en 40th St. cuenta con marcas viales de camino compartido con bicicletas (*sharrows*) reforzados con una franja verde continua de cinco pies de ancho centrada en el carril de circulación. Si bien ya se ha aprobado el uso estándar del color verde en los carriles para bicicleta, el experimento es innovador ya que usar el color verde en un carril compartido. Estos experimentos requieren la aprobación de la Administración Federal de Carreteras y del Comité de Dispositivos de Control de Tráfico de California.

El experimento trata de abordar los problemas comunes en los carriles compartidos. Los ciclistas suelen circular en la zona de las puertas: el área justo al lado de la zona de estacionamiento en la acera en la que se abren las puertas de los autos. Los conductores suelen cruzarse entre ciclistas y otros vehículos del carril adyacente. El Código de Vehículos de California (CVC) permite a los ciclistas utilizar todo el carril de circulación, cuando dicho carril sea demasiado angosto como para que viajen con seguridad una bicicleta y un vehículo, una al lado del otro. También se colocaron signos de refuerzo del CVC como parte del proyecto.

La Ciudad no tuvo éxito en sus intentos anteriores de instalar carriles para bicicletas la 40th St. La AC Transit y la Emery-Go-Round se opusieron a la conversión de los carriles de circulación en carriles para bicicletas. La reducción de la mediana para agregar carriles para bicicletas tuvo la oposición de grupos de vecinos que, durante los estudios de la ciudad, adoptaron y arreglaron la jardinería de las medianas. La Ciudad está monitoreando la 40th St. y seguirá buscando oportunidades para su mejora.

El Ciclismo, en pocas palabras...

Ubicación, ubicación, ubicación

Una subvención del Fondo de Transporte para el Aire Limpio y la Comisión de Transporte del Condado de Alameda permitirá que la ciudad instale cerca de 250 bastidores para bicicletas en los próximos dos años. Estos deben estar ubicados en lugares públicos con derecho de vía (en su mayoría aceras) en las zonas comerciales.

Para información del programa, y para solicitar la evaluación de alguna ubicación, visite www.oaklandbikes.info/cityracks. ¡Nos encantaría saber de usted!

Keep Calm: PedalFest 2013

La tercera PedalFest anual en la Plaza Jack London tuvo lugar el sábado, 20 de julio de 2013, con una cifra estimada de 22,000 personas con interés en el ciclismo que se aglomeraron en los muelles de Oakland. El personal del Programa de Infraestructura para el Ciclismo de Oakland se encargó de



compartir las buenas noticias de nuestra floreciente red de ciclovías, de responder a las preguntas, y de alentar a la gente a suscribirse a este boletín (bienvenidos los 128 de ustedes que lo hicieron), y repartir artículos promocionales incluyendo mapas, pegatinas, y tatuajes temporales inspirados en la imagen “Keep Calm” (aquí ilustrada).

El evento anual es coordinado por la Plaza Jack London con los fondos donados a la Coalición de Ciclistas de East Bay. Vea las fotos del evento en pedalfestjacklondon.com y capte el ambiente del festival en un video de 55 segundos en <http://tinyurl.com/PedalFest2013>.

Anclajes en Uptown

En noviembre, dos nuevos anclajes para bicicletas se instalaron en el Uptown de Oakland. El primero, en Telegraph | Oakland (restaurante), 2318 Telegraph Ave., tiene capacidad para 12 bicicletas, y el otro en la Great Western Power Company (gimnasio de escalada), en 520 20th St., con capacidad para 20 bicicletas.

Jeremy Yee, director del gimnasio, escribe: “Nuestros miembros están sumamente contentos con el nuevo bastidor para bicicletas, y ya hemos un aumento en el número de miembros que ¡han abandonado sus traslados en auto en favor de ir en bicicleta al gimnasio!” ¡Lo que da un nuevo significado al ejercicio!

Pavimentación de los peores caminos de bicicletas

Desde julio, la Ciudad pavimentó dos calles muy transitadas por los ciclistas que eran bien conocidas por su pavimento deficiente: Grizzly Peak Blvd. (desde Centennial Dr. hasta Skyline Blvd.) y Shattuck Ave. (desde 59th St. hasta el límite con Berkeley, cerca de Woolsey St.). Se repavimentó con asfalto Grizzly Peak Blvd. desde Centennial Dr. hasta Marlborough Ter. Entre Marlborough Ter y Skyline Blvd. se aplicó un tratamiento superficial (a un costo mucho menor) para prolongar la vida útil del asfalto existente. Lo que sigue para 2014 es Broadway (desde 38th St. hasta Broadway Ter). En 2015 se repavimentará Chabot Rd. (desde College Ave. hasta Golden Gate Ave.) y Skyline Blvd. (Snake Rd. hasta Pinehurst Rd.). Estos proyectos han sido diseñados y financiados, y están en espera de su instrumentación. El Programa de Infraestructura para el Ciclismo está buscando fondos para arreglar Shafter Ave. (desde Cavour St. hasta Forest St.), la siguiente prioridad en la lista de ciclovías con la peor pavimentación.

Iluminando por el propio bien

En noviembre, la ciudad donó 203 juegos de luces a la Coalición de Ciclistas de East Bay para distribuirse directamente a los ciclistas que no tengan luces nocturnas. Hasta diciembre de 2013, la EBBC regaló 70 juegos en tres eventos y el resto serán distribuidos durante este invierno.

La ley estatal exige que las bicicletas que circulan de noche estén equipadas con luces delanteras que sean visibles desde 300 pies, y con mucha razón. Los automovilistas no siempre ven a los ciclistas, especialmente de noche. Investigaciones recientes indican que los ciclistas piensan que los automovilistas los ven mucho antes de lo que, en realidad, lo hacen. Además de la ropa reflectante y reflectores traseros, los faros delanteros son cruciales para evitar accidentes durante la noche.

Por supuesto, todas las tiendas de bicicletas venden luces de bicicleta. Obtenga las suyas ahora (o elija unas para alguien a quien usted ame, ¿acaso como regalo de San Valentín?). Opte por lo local ¡y compre las luces en una tienda de bicicletas de Oakland cerca de usted! Vea la lista de tiendas en www2.oaklandnet.com/OAK024707.

Más ciclistas en 2013: las 10 mejores ubicaciones con un aumento del 26%

El conteo de ciclistas en Oakland muestra un aumento del 16% desde 2011 y un aumento del 9% desde 2012. En los diez lugares más activos, el número de ciclistas aumentó un 26% de 2011 a 2013. Los conteos se efectúan durante dos horas en cada una de las 36 ubicaciones. Para obtener más información sobre el programa anual de conteos, consulte www2.oaklandnet.com/OAK033011.

Ruta Alex Zuckerman para ciclistas y peatones une a la Bahía

La tan esperada ruta para ciclistas y peatones a lo largo del nuevo tramo este del Puente de la Bahía fue inaugurada por Caltrans el 3 de septiembre de 2013. La ceremonia de corte de listón presidida por el alcalde de Oakland, Jean Quan incluyó un homenaje a Alex Zuckerman de Oakland, uno de los más importantes defensores del ciclismo en el área de la bahía, en cuyo honor se ha bautizado la ruta. (Para mayor información acerca de Zuckerman, consulte <http://tinyurl.com/Zuckerman-BayBridge>.)

La ruta es bonita y ancha con 15 ½ pies para doble circulación de bicicletas y espacio adicional para caminar. Desde el extremo del puente hacia Burma Rd, la ruta se extiende al oeste 2.2 millas hacia San Francisco, y termina (hasta ahora) a la mitad de la Bahía. La conexión a la isla de Yerba Buena se llevará a cabo luego de la eliminación de la estructura existente del puente, que se realiza actualmente, y se espera que concluya a finales de 2015. Como resultado, el centro de la Bahía es un destino en sí, y las vistas están inspirando a miles para hacer el recorrido debido a su suave pendiente. El acceso sin barreras para bicicletas y peatones a la ruta del puente es a través de 2.7 millas de vías de conexión, una conexión a Shellmound St. en Emeryville, justo al norte del paso a desnivel de 40th St., y la otra comienza en Maritime St. y Burma Rd. Exhibiciones interpretativas, miradores, asientos, jardinería, señalización e información para orientación complementan la infraestructura.

El proyecto fue terminado por el Distrito 4 de Caltrans, culminando una década de trabajo. Por favor acompañe **a la ciudad a agradecer al personal de Caltrans** por su cuidado en el diseño y la administración de una ruta para ciclismo y caminata de clase mundial para el disfrute de todos.

Actualmente, la ruta del puente se encuentra abierta únicamente en horario diurno (las rutas de conexión se encuentran abiertas todo el día). Para obtener información permanente y con más detalle acerca del proyecto del Puente de la Bahía, visite <http://baybridgeinfo.org/path>.

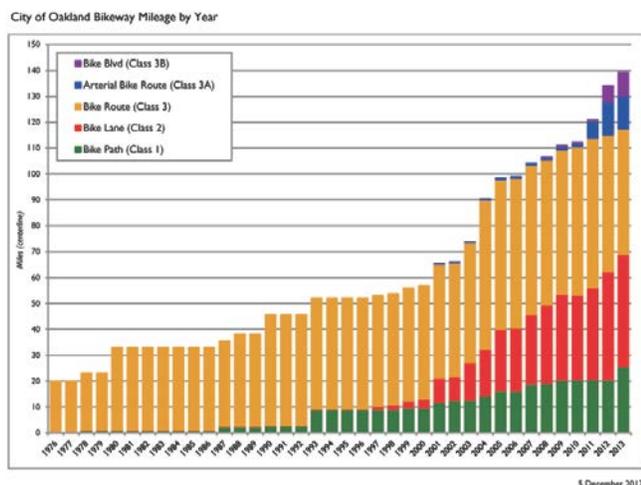
Señales para una Ruta de la Bahía más clara y más verde

En diciembre de 2013, se instalaron 70 nuevas señales de orientación para ciclistas a lo largo del trazo de las calles de Oakland de la Ruta de la Bahía de San Francisco. Esta ciclovía de 8.1 millas se extiende desde el bulevar para bicicletas de Horton St. en Emeryville hasta High St. en el borde del litoral regional Martin Luther King Jr. Además, se eliminaron 136 señales obsoletas o redundantes y 58 postes viejos de señalización, se eliminaron los estorbos en la ciclovía que se instaló de manera irregular durante 15 años entre 1990 y 2005. Los signos de orientación proporcionan el destino, la distancia y la orientación para los viajeros en la Ruta de la Bahía, así como aquellos que vayan en bicicleta a destinos accesibles a través de las nueve ciclovías que cruzan con la Ruta de la Bahía, incluyendo 14th St., Washington St., 16th Ave., y Fruitvale Ave. El proyecto fue financiado de acuerdo con el Artículo 3 de Desarrollo de Transporte del Estado, programa de financiamiento para ciclistas/peatones y Medida B. Toda la construcción, incluyendo la fabricación de nuevas señales fue llevada a cabo por la Oficina de Obras Públicas, Mantenimiento de Tráfico.

Red de ciclovías de Oakland, desde 1976 hasta la fecha

La Ciudad de Oakland inició la construcción de ciclovías en 1976 y ahora tiene más de 140 millas de calles y caminos asignados para ciclistas. Por primera vez en la historia, se encuentra disponible la documentación que muestra el desarrollo de la red por año desde 1976 hasta la fecha. Los mapas están disponibles como una animación *timelapse*, un conjunto de mapas individuales anuales (en formato .pdf), y en forma de gráficos que muestran las millas de cada tipo de ciclovías para cada año. Vea las páginas web del Programa de Infraestructura para el Ciclismo en www2.oaklandnet.com/OAK024591.

Las primeras instalaciones de rutas para bicicleta en las colinas de Oakland coincidieron con un gran pico en el interés en las bicicletas de ruta en los Estados Unidos en la década de los 70. La primera ruta de comunicación en Oakland, la ciclovía Webster/ Shafter, se instaló en 1988. En 1990, una ruta de bicicleta conectaba a Lake Merritt con la zona que después sería el litoral regional Martin Luther King Jr. A finales de 1990, la Ciudad comenzó a poner un mayor énfasis en los carriles para bicicletas con las primeras instalaciones en la West St., Broadway Auto Row, y en la parte alta de Telegraph Ave. En los últimos años, la red se amplió más rápidamente en 2012, flanqueado por un fuerte crecimiento tanto en 2011 como en 2013. Como se muestra en el gráfico de barras, la red en su totalidad es cada vez mayor, mientras que el millaje de las rutas de bicicleta está disminuyendo desde su máximo en la década del 2000. En otras palabras, la calidad de la



red está mejorando mientras que la Ciudad busca sustituir las rutas de solo señales con mejores ciclovías.

En cifras

Esta es la séptima instalación de un accesorio para rastrear el avance en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo en Oakland usando los “parámetros” de la siguiente tabla (Para una explicación de estos parámetros, consulte el boletín de invierno 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).

En cifras: Infraestructura de ciclismo en Oakland para el 31 de diciembre de 2013

(hasta la) Fecha	Millas de ciclovía*	Lugares de estacionamiento o para bicicletas	Señalizaciones de orientación para ciclistas	Señales de tráfico amigables para el ciclista
31 diciembre de 2007	104.1	3,224	0	0
31 diciembre de 2008	106.5	3,492	26	2
31 diciembre de 2009	110.8	4,428	26	11
31 diciembre de 2010	112.1	4,772	125	16
31 diciembre de 2011	120.7	5,303	209	26
31 diciembre de 2012	134.3	6,315	345	40
31 diciembre de 2013	141.2	7,072	415	127

*¿Nota usted algún cambio en las cifras de millas de ciclovía? En 2013, el Programa de Infraestructura para el Ciclismo concluyó la documentación integral sobre el desarrollo de la red de ciclovías en Oakland desde su inicio en 1976 hasta la actualidad. También hemos revisado nuestra capa SIG para mejorar su correspondencia con la capa de calles de la Ciudad. El resultado es la información más precisa disponible hasta la fecha por lo que revisó todo el historial estadístico sobre el millaje por año de las ciclovías de Oakland. Para mayor información, consulte www2.oaklandnet.com/OAK024591.

RECURSOS

Sugiera una ubicación para Bastidores de Bicicletas

Consulte las directrices para que solicite en línea un bastidor o se comunique con nosotros (información en los datos de correo postal). Vea www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comité Consultivo de Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC)

Las juntas se efectúan al 3er martes del mes y están abiertas al público. Mayor información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Llamadas de Obras Públicas

- Por teléfono: (510) 615-5566 | en línea: www2.oaklandnet.com/ReportaProblem | o dispositivo móvil: www.seeclickfix.com/oakland, favor de informar acerca de:
 - peligros como vidrios, baches, alcantarillas inseguras, o demás obstáculos
 - semáforos averiados
 - bicicletas abandonadas que requieran ser quitadas de bastidores o postes de señalización o parquímetros
 - exceso de velocidad, o para solicitar la moderación del tránsito o demás mejoras al camino

Personal del Programa

- Jason Patton, Gerente del Programa para Ciclistas y Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora del Programa para Ciclistas y Peatones
- Beki McElvain, Practicante de Planeación
- Mark Lightner, Practicante de Planeación
- Kevin Utschig, Practicante de Diseño

Voluntarios: Jeremy Stone, Brian Warwick, y . . . ¿usted?

Para mayor información vea la página web del Programa de Voluntarios en Infraestructura para Ciclismo en www2.oaklandnet.com/bfvp.



Este boletín de noticias, y todos los proyectos que se describen en este documento, son financiados total o parcialmente, con la participación de los fondos de la Medida B de Oakland. La Medida B es el impuesto de medio centavo sobre el precio del transporte del condado de Alameda aprobada por los votantes en el año 2000. El cinco por ciento de los fondos de la Medida B se dedica a los proyectos y programas de ciclistas y peatones en todo el condado.