

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. 16, invierno 2015 | Tiraje 2,724 | www.oaklandbikes.info

Mejora de los carriles para bicicletas de Oakland

La mayor parte de las 3.2 millas de nuevos carriles para bicicletas instalados entre julio y diciembre de 2014 incluyen franjas de separación diagonales (en casi todo el trayecto) que impulsan la separación entre automóviles y bicicletas. Estas franjas de separación pueden ubicarse entre el carril para bicicletas y de tránsito, o entre el carril para bicicletas y el de estacionamiento. La ubicación y la longitud de los segmentos de separación varían según el ancho de la calzada.

En Keith Ave (de College Ave a Broadway), Broadway (de 38th St a Broadway Ter) y E 12th St (de 14th Ave a Fruitvale Ave), se eliminaron carriles para vehículos motorizados para lograr amplitud. En E 12th St y 10th/E 10th St (de Madison St a Kaiser y 4th y 5th Aves), la franja de separación se ubicó entre el carril de tránsito y para bicicletas. En Keith Ave y Broadway, había lugar para franjas de separación en ambos lados. Las franjas de separación que se encuentran en la “zona de puertas” permiten que los ciclistas transiten sin preocuparse por las puertas abiertas de los automóviles.

Los carriles para bicicletas con franja de separación son relativamente nuevos en Estados Unidos y, hasta hace poco, había poca orientación en cuanto a cómo diseñarlos. Según la experiencia reciente en la implementación de dichos diseños, la Ciudad está descubriendo qué funciona mejor en diversas situaciones y desarrollando normas para guiar la implementación de futuros proyectos. ¿Tiene alguna opinión sobre los diseños de carriles para bicicletas con franja de separación? De ser así, envíe un mensaje de correo electrónico a bikeped@oaklandnet.com.



Las nuevas marcas viales en Broadway, de 38th St. a Broadway Ter. incluyen franjas de separación en ambos lados del carril para bicicletas.

Resolución de Año Nuevo de Telegraph Avenue

El martes 9 de diciembre de 2014, el Concejo de la Ciudad aprobó la “reducción de carriles” (*road diet*) en Telegraph Ave entre 20th St y 40th St. La reducción quitará un carril de tránsito en cada dirección e instalará un nuevo carril para bicicletas. Se planificaron dos diseños de carriles para bicicletas.

- De 20th St a 29th St, se instalará una “ciclovía” o un carril de “estacionamiento seguro” para bicicletas. Este proyecto es el primero de esta índole en Oakland. Este carril para bicicletas coloca a los ciclistas junto al cordón, con puestos de estacionamiento hacia la izquierda. Se quitarán algunos de los puestos de estacionamiento en la vía pública para permitir que los automóviles que giran a la derecha vean y eviten los ciclistas que continúan en línea recta.
- De 29th St a 40th St, se instalarán carriles para bicicletas con franja de separación.

Otros elementos de diseño incluirán servicios de “calles completas” como la reubicación de paradas de tránsito (para optimizar los horarios de viajes en autobús), extensiones de la acera pintadas y la instalación de cruces peatonales con alta visibilidad. Se prevé que la primera etapa del proyecto se implemente en el verano de 2015 como parte del proyecto programado de pavimentación de Telegraph Ave, desde 17th St a 27th St. Fuera del área de pavimento, la reparación del asfalto ayudará a mejorar la superficie para los ciclistas.

El nuevo carril para bicicletas es un elemento del Plan de Implementación de Calles Completas de Telegraph Ave, una iniciativa de planificación de un año que apunta a mejorar la seguridad y comodidad del transporte en Telegraph Ave para todos los medios de transporte. Si desea obtener más información sobre el proyecto completo y los próximos pasos, visite www.oaklandnet.com/TelegraphAvenue.



Reconocimiento en nivel Plata

En noviembre de 2014, la Liga de Ciclistas Estadounidenses (*League of American Bicyclists*, LAB) ubicó a Oakland en nivel Plata como comunidad amiga del ciclismo (*Bicycle Friendly Community*). Esta designación mejoró la de nivel Bronce lograda en el año 2010. El premio reconoce los esfuerzos de toda la comunidad, desde el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad hasta las tiendas de bicicletas y el trabajo de apoyo, educación y defensa de una serie de organizaciones locales de Oakland, que incluye Walk Oakland Bike Oakland, Cycles of Change, Bike East Bay y Red Bike and Green.

El reconocimiento refleja los logros desde 2010, que incluyen, entre otros, aquellos obtenidos por la Ciudad de Oakland:

- Un aumento del 25 % en el millaje de los carriles para bicicletas, incluida una senda para bicicletas de primera categoría que recorre el tramo este del Bay Bridge (según Caltrans)
- Carriles para bicicletas pintados de color verde que marcan “zonas de conflicto” alrededor de Lake Merritt
- Un sistema de señales de orientación para ciclistas, junto con 16 corredores interconectados, que ahora cuenta con alrededor de 500 señales
- Un aumento del 70 % en la cantidad de espacios para estacionamiento de bicicletas accesibles públicamente
- Una ordenanza municipal de “usuario de la carretera vulnerable” que permite que los ciclistas (y peatones) inicien acciones civiles contra conductores agresivos
- Millones de dólares en ayuda económica, que incluye la expansión de Bike Share desde San Francisco hasta Oakland y Berkeley.

Más de 800 comunidades se han postulado desde el inicio del programa y a 326 se les ha concedido la designación de “comunidad amiga del ciclismo”. Oakland es una de las 71 comunidades que obtuvo la designación Plata. De las 50 ciudades más pobladas del país, 11 son nivel Plata y Oakland es la única que ascendió desde Bronce en el último ciclo de premios. Según la Liga, “los cinco niveles del premio, Diamante, Platino, Oro, Plata y Bronce, proporcionan un claro incentivo para que las comunidades mejoren continuamente”. La posibilidad del premio de oro ahora está muy cerca. Si desea obtener más información sobre la visión de la Liga de Ciclistas Estadounidenses (LAB) en cuanto al desarrollo del programa *Bicycle Friendly America*, visite www.bikeleague.org/BFA.

Trabajo en la ruta ferroviaria

Montclair... bis

En septiembre de 2014, la Ciudad completó mejoras en la ruta ferroviaria Montclair, un camino de uso mixto a través de Shepherd Canyon que se conecta con Montclair Village. Cerca de Medau Place, se quitó y reemplazó el asfalto levantado para nivelar el camino. Agradecemos a Toshi Takeuchi por exponer esta cuestión ante la Ciudad.



Mientras estuvimos allí, arreglamos otro lugar cercano: el puente que se encuentra sobre Snake Road. En este lugar, el camino de asfalto se había separado del puente de concreto en ambos extremos de la estructura. Estas áreas fueron niveladas y repavimentadas. Había varios bolardos en ambos extremos del puente que generaban obstáculos para los peatones y ciclistas. Se los reemplazó con un solo bolarlo en ambos extremos marcados con pintura y cinta reflectante para que los usuarios puedan verlos (*ver foto arriba*). Consulte el boletín informativo de invierno de 2013 si desea obtener información sobre el proyecto anterior que instaló una barandilla y pasamanos para separar la ruta de Shepherd Canyon Road.

Estado de la red: casi 150 millas de carriles para bicicletas

Desde diciembre de 2014, Oakland cuenta con 146 millas de carriles designados para bicicletas. Como la Ciudad se acerca a las 150 millas, ofrecemos algunas ideas sobre cuáles son los proyectos que suman. El Plan Maestro de Bicicletas de Oakland visualiza una red de carriles para bicicletas de 245 millas que deja aproximadamente 100 millas de trabajo por hacer. Al mismo tiempo, el diseño de carriles para bicicletas cambia rápidamente al igual que las expectativas del público relativas a cómo deben verse estos carriles. Además de crear nuevos carriles para bicicletas, hay un gran énfasis en cuanto a mejorar los carriles para bicicletas actuales: muchas de las 146 millas de instalaciones existentes se beneficiarían gracias a una renovación.

En el último año, Oakland ha integrado los carriles para bicicletas con franja de separación y carriles verdes para bicicletas en las normas de diseño. Varias innovaciones recientes aún no se han integrado. Se está trabajando con señales de tránsito para bicicletas como parte del proyecto en Broadway y Keith Ave, mientras que se implementará un proyecto piloto de carriles protegidos para bicicletas en una parte de Telegraph Ave. Otras innovaciones aún pendientes incluyen cuadros para formar fila que permiten girar a la izquierda en dos etapas, cuadros para bicicletas, señalizaciones horizontales de calzada compartida (*sharrows*) con fondo verde, extensiones de carriles para bicicletas a través de intersecciones y mejoras en bulevares para bicicletas, como por ejemplo rotondas. Detrás de este enfoque prospectivo está la necesidad de realizar trabajos de reparación: pavimentar calles principales, colocar señales de tránsito que contemplen a los ciclistas y asegurar que las entradas de los colectores pluviales sean seguras. Las señales reglamentarias de los carriles para bicicletas y el Programa de Estacionamiento para Bicicletas CityRacks (*CityRacks Bicycle Parking Program*) completaron el esfuerzo del Programa de Instalaciones para Bicicletas. Existen miles de detalles y un objetivo: crear una red de carriles para bicicletas que sea segura, conveniente y placentera para ciclistas de una gran variedad de edades y con distintas capacidades.

¿Cuál será la milla n.º 150 del carril para bicicletas de Oakland? Lo descubriremos en 2015. Si decide apostar, considere hacerlo por una de las calles resaltadas en azul del mapa desplegable de este boletín informativo.

Novedad en 27th St y Grand Ave

¿Qué es aquello verde y con separaciones? Hay partes de los carriles para bicicletas de 27th St y Grand Ave que se actualizaron en noviembre de 2014 y ahora incluyen franjas de separación en los carriles para bicicletas y carriles verdes para bicicletas en zonas de conflicto. Las franjas de separación se agregaron en el ramal oeste de 27th St entre Harrison St y Broadway para que los ciclistas puedan alejarse aún más de



los automóviles estacionados y los que transitan. El color verde se incorporó en los lugares clave donde los automovilistas que giran deben incorporarse a los carriles para bicicletas: Grand Ave en Harrison St y Bay Pl más 27th St en Harrison St, Valdez St, Broadway y Northgate Ave (*foto superior*). Este proyecto forma parte de la estrategia de toda una ciudad para actualizar los carriles para bicicletas existentes mediante nuevos tratamientos de diseño: franjas de separación que proporcionen más espacio para ciclistas y señalización verde que concientice a los automovilistas en los lugares donde existen carriles para bicicletas que pueden ser problemáticos para los ciclistas.

Reunión inaugural de la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones

La Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (*Bicyclist & Pedestrian Advisory Commission*, BPAC) de Oakland llevó a cabo su primera reunión el jueves 18 de septiembre de 2014, en la que los comisionados evaluaron los informes preliminares del impacto ambiental referentes al Plan Específico del Área del Coliseo y el Hospital de Niños. La Comisión tiene la tarea explícita de informar al Comité de Obras Públicas del Concejo de la Ciudad. Los nueve comisionados inaugurales fueron nombrados por la alcaldesa Jean Quan y aprobados por el Concejo de la Ciudad. A la derecha puede apreciarse una fotografía.



Comisionados, de izquierda a derecha (primera fila): Kenya Wheeler, Midori Tabata, Fred McWilliams; (segunda fila): Christopher Kidd, Chris Hwang, Rosa Villalobos, Ryan Chan; (tercera fila): Robert Prinz, Royston Taylor.

Si desea obtener más información, visite www.oaklandbikes.info/bpac. Suscríbase para recibir notificaciones de las agendas de la BPAC en <http://tinyurl.com/GetBPACAgendas>.

El ciclismo, en breve...

El Concejo de la Ciudad aprueba los carriles para bicicletas para 17th St y 20th St

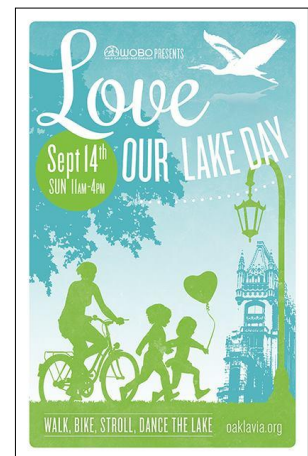
En septiembre de 2014, el Concejo de la Ciudad aprobó la instalación de nuevos carriles para bicicletas en 17th St desde Martin Luther King Jr Wy hasta Telegraph Ave y en 20th St entre Franklin St y Harrison St. El proyecto de 17th St forma parte de una iniciativa mayor actualmente en curso que crea un carril para bicicletas continuo de norte a sur desde el centro a través de Telegraph Ave, las calles paralelas 16th St/17th St, Clay St y Washington St. La construcción del proyecto de 17th St y 20th St se anticipará en 2015. Esté atento a las novedades.

Al contrario, Oakland

El primer carril de circulación de bicicletas en sentido contrario de Oakland se instaló como parte del proyecto MacArthur Transit Village en Frontage Rd, que conecta W MacArthur Blvd con 40th St a lo largo de la entrada de la estación MacArthur BART. Las franjas de separación se completaron en octubre, pero al momento de imprimir este boletín informativo, el carril para bicicletas no se encontraba totalmente abierto debido a la construcción contigua. Existe un proyecto aparte en las etapas finales de diseño que apunta a completar el carril para bicicletas en W MacArthur Blvd.

Para Oaklavia, con amor

En 2014, Walk Oakland-Bike Oakland renombró a Oaklavia (el evento “calles abiertas” de Oakland) con Amor. Se llevaron a cabo dos eventos, uno en julio y el otro en septiembre, los cuales reunieron unas 23,000 personas para recorrer las calles sin automóviles y jugar allí. Los planes para obtener más Amor continuarán en 2015. Si desea obtener más información, visite wobo.org/oaklavia.



PedalFest 2014

El sábado 26 de julio de 2014 se llevó a cabo el cuarto festival anual PedalFest en Jack London Square. Se estima que asistieron 22,000 personas a comer, beber, divertirse y compartir el entusiasmo por las bicicletas. Hubo desde desfiles de triciclos hasta armazones personalizados y el Whiskey Drome (un velódromo antiguo). Varios mostraron sus capacidades ciclísticas y muchos más vinieron a quedarse impresionados. El personal de la biblioteca principal de Oakland se instaló junto a la caseta del Programa de Instalaciones para

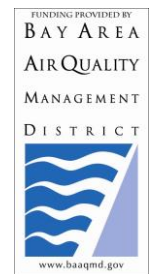
Bicicletas. Este programa exhibió su bicibiblioteca y atrajo a las personas interesadas en los accesorios para que fabriquen joyas recicladas a partir de componentes de bicicletas desechadas. El evento anual es coordinado por Jack London Square y las ganancias se donan a Bike East Bay. Puede ver fotos y obtener más información en pedalfestjacklondon.com.

Espíritu de 78

Se instalaron setenta y ocho nuevos espacios de estacionamiento en cinco corrales para estacionar bicicletas sobre la calle en las siguientes empresas: Arbor Café; Kamdesh Afghan Kabob House/Brown Couch Café, Parkway Lounge, Pizzaiolo/Dona Tomas y Timeless Coffee. Las instalaciones fueron financiadas por una subvención de Transportation Fund for Clean Air, un programa del Distrito para el Control de la Calidad del Aire del Área de la Bahía administrado a través de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.



En la actualidad existen 228 espacios para estacionar bicicletas en 13 corrales en Oakland. Otros tres corrales (38 espacios) están a la espera de la instalación (¡cualquier día de estos!) y cuatro están en el proceso de diseño/evaluación. Los corrales se instalan a pedido del propietario de la empresa adyacente, quien debe aceptar barrer la calle manualmente (ya que los vehículos que barren la calle ya no pueden acceder al área). Encontrará más información e instrucciones de solicitud en www2.oaklandnet.com/ISBPC.



Conteo final

Durante cuatro años consecutivos, Oakland ha realizado el conteo de ciclistas y peatones en septiembre, en las mismas 36 intersecciones. Los conteos se realizan durante dos horas en cada lugar. En los conteos de 2014, se evidencia un aumento del 18 % de ciclistas en general desde el año 2011. Si desea obtener información sobre el programa de conteo anual, que incluye un mapa de ubicaciones, visite www2.oaklandnet.com/OAK033011.

Primero las buenas noticias

En noviembre, Lake Merritt/Uptown Association y Downtown Oakland Association, dos Distritos para el Beneficio de la Comunidad (*Community Benefit District*, CBD), instalaron dos estaciones de reparación de bicicletas en Broadway. Las estaciones incluyen ocho herramientas para reparar bicicletas que se encuentran en cables y una bomba para inflar las ruedas. La idea es tan genial que cobró notoriedad en Oakland Magazine en diciembre (tinyurl.com/OaklandBikeFixit). Además del beneficio evidente de las estaciones para los ciclistas, un “embajador” de la Asociación pudo ayudar rápidamente a reparar la silla de ruedas de una persona y enviar a esa persona a su



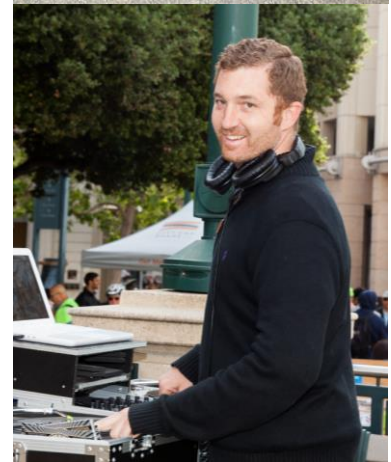
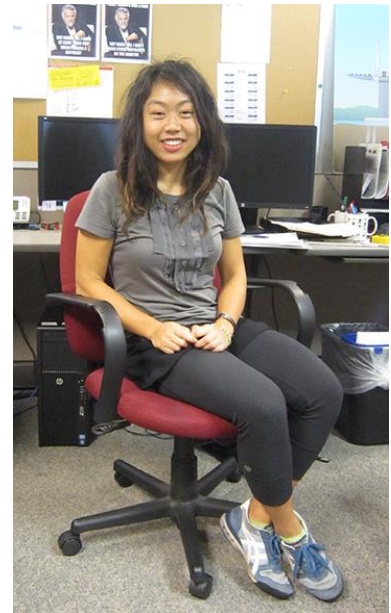
destino con un mínimo esfuerzo. Ahora las malas noticias: ambas estaciones sufrieron actos vandálicos considerables y se han robado las herramientas y las bombas varias veces. El CBD renovó los cables y alguien volvió a robar las herramientas. Actualmente, el plan para cuatro estaciones de reparación de bicicletas adicionales se suspendió. La Ciudad aprecia los esfuerzos del CBD y comparte su frustración acerca de este tipo de actos vandálicos.

¡Gracias, Brian y Dianne!

Agradezca junto a nosotros a Brian Warwick y Dianne Yee, los voluntarios extraordinarios del programa de bicicletas que recientemente salieron a buscar nuevos horizontes.

Brian, ahora estudiante de maestría en UCLA, se ofreció como voluntario y dedicó más de 400 horas de manera tenaz en los últimos dos años a registrar los conteos de ciclistas y peatones para crear una base de datos que se utiliza en un mapa de conteo en línea en www.oaklandbikemaps.info/counts. Este proyecto monumental aún está en curso, pero no hubiese sido posible sin la ayuda del Sr. Warwick. Brian también trabajó como Dj en el evento Bike to Work Day (día para ir al trabajo pedaleando) en la Municipalidad en 2013 y 2014 y alegró la atmósfera.

Dianne generosamente donó 200 horas de sus vacaciones y colaboró en una variedad de proyectos antes de regresar a Portland State University a finalizar sus maestrías en planificación urbana y regional. Entre los frutos de su trabajo se encuentran los siguientes: ayudó a tabular las características de las calles para realizar un análisis de la red de carriles para bicicletas de baja intensidad (aún en curso); analizar resultados de la encuesta de Bike East Bay sobre ciclistas luego del proyecto de “súper señalizaciones horizontales de calzada compartida” (*super-sharrow*) en 40th St; verificar fotos de más de 300 portabicicletas (para el inventario de la Ciudad); inspeccionar las señalizaciones de orientación en los tres corredores de carriles para bicicletas para identificar aquellos que deben repararse; ayudar con la solicitud de las Comunidades Amigas del Ciclismo de Oakland; y seleccionar las mejores fotos de nuestro servidor desorganizado para clasificar un archivo de imágenes. ¡Muchas gracias, Yee!



Súper señalizaciones horizontales de calzada compartida en 40th Street *Resultados del estudio preliminar, Parte 2*

El proyecto de 40th St cerca de MacArthur BART continúa generando interés, análisis y debate. El proyecto surgió por necesidad (la necesidad es la madre de la invención) en una posición difícil (por ejemplo, una mediana paisajística, un carril de estacionamiento, un operador de autobús y la Ley de Calidad Ambiental de California). Debido al uso poco frecuente del color verde, el proyecto requirió la aprobación de los organismos federales y estatales que regulan los dispositivos de control de tránsito. La aprobación del proyecto incluyó un plan detallado de la recopilación y el análisis de los datos.



En la edición del verano de 2014 de este boletín informativo se compartieron los resultados preliminares de dicho estudio. El estudio preliminar se encuentra ahora disponible en www2.oaklandnet.com/n/OAK051326.

Mientras que a través del análisis de la Ciudad se examinó el cambio de comportamiento mediante imágenes de video y conteos de tránsito, Bike East Bay llevó a cabo una encuesta a los usuarios en los meses inmediatamente posteriores a la implementación del proyecto. Bike East Bay compartió los resultados de la encuesta con la Ciudad y nosotros realizamos un análisis para entender mejor de qué manera los usuarios consideran el proyecto. En la encuesta se recibieron 288 respuestas. Las personas que respondieron se autoseleccionaron como la mitad que vive cerca de 40th St y tres cuartos se autoidentificaron como ciclistas. En respuesta a la pregunta: “¿Qué piensa de las súper señalizaciones horizontales de calzada compartida?”, el 58 % de los encuestados da una respuesta positiva, el 23 % una respuesta mixta y el 19 % una respuesta negativa. Las respuestas positivas más comunes fueron que el proyecto: (1) ayuda a legitimizar el ciclismo y (2) afecta de manera positiva el comportamiento de los ciclistas y automovilistas. Las respuestas negativas más comunes fueron que (1) el proyecto es confuso y (2) que se prefiere otro tratamiento. Los encuestados se dividieron entre aquellos que estaban satisfechos con las súper señalizaciones horizontales de calzada compartida y aquellos que preferirían los carriles para bicicletas. Si desea obtener más información sobre la encuesta de Bike East Bay, consulte el informe en www2.oaklandnet.com/n/OAK051296.

Para obtener información sobre el proyecto de 40th St, consulte el artículo “Súper señalizaciones horizontales de calzada compartida para 40th Street y MacArthur BART” en el boletín informativo del invierno de 2014 “I [bike] Oakland” y la página web del proyecto en www2.oaklandnet.com/OAK043755. Se completarán la recopilación y el análisis de los datos adicionales para comparar cambios en los volúmenes de ciclistas y los índices de choques durante un año después de la construcción.

En números

Esta es la novena entrega de una función para medir los avances en la implementación del Plan Maestro de Ciclismo de Oakland utilizando los “parámetros” de la siguiente tabla. (Si desea obtener una explicación de esos parámetros, consulte el boletín informativo del invierno de 2011 en www2.oaklandnet.com/w/OAK026386).

En números: Instalaciones para bicicletas en Oakland desde el 31 de diciembre de 2014

Fecha (desde)	Millas de carriles para bicicletas *	Espacios de estacionamiento o para bicicletas	Conjuntos de señales que indican los carriles para bicicletas	Señales de tránsito para bicicletas
31 de diciembre de	104.1	3,224	0	0
31 de diciembre de	106.5	3,492	26	2
31 de diciembre de	110.8	4,428	26	11
31 de diciembre de	112.1	4,772	125	16
31 de diciembre de	120.7	5,303	209	26
31 de diciembre de	134.3	6,315	345	40
31 de diciembre de	141.2	7,072	415	127
31 de diciembre de	146.4	8,023	476	151

RECURSOS

Sugiera dónde ubicar los portabicicletas

Revise las pautas y solicite un portabicicletas en línea o contáctenos (podrá encontrar información en el panel de correo). Visite www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

Las reuniones se llevan a cabo el 3.º jueves de cada mes y están abiertas al público. Puede obtener más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de Atención al Cliente de Obras Públicas

- Llame por teléfono al (510) 615-5566, visite el sitio web www2.oaklandnet.com/ReportaProblem o comuníquese a través de un dispositivo móvil en www.seeclickfix.com/oakland e infórmenos sobre:
 - Peligros como vidrio, baches, rejillas de desagüe u otras obstrucciones peligrosas
 - Señales de tránsito que funcionan incorrectamente
 - Bicicletas abandonadas que deben retirarse de los portabicicletas, señales o parquímetros
 - Exceso de velocidad o solicitud de disminución del tránsito u otras mejoras en la vía pública

Personal del programa

- Jason Patton, Gerente del Programa de Ciclistas/Peatones
- Jennifer Stanley, Coordinadora de Ciclistas/Peatones

Internos del programa

- David Pene y Kevin Utschig (Diseño)
- Timothy Brathwaite y Sadie Gill (Planificación)

Voluntarios

Peggy Mooney, Ronnie Spitzer y . . . ***¿usted?*** Si desea obtener más información, consulte la página web del Programa de Voluntarios para Instalaciones de Bicicletas en www2.oaklandnet.com/bfvp.



Este boletín informativo y todos los proyectos descritos aquí están financiados, en forma total o parcial, por la porción de los fondos de la Medida B correspondiente a Oakland. La Medida B se refiere a los ingresos provenientes del impuesto a las ventas de transporte de medio centavo del Condado de Alameda aprobado por los votantes en el año 2000.

Un cinco por ciento de los fondos de la Medida B está destinado a proyectos y programas para ciclistas/peatones en todo el condado.
