

WE OAKLAND

Boletín semestral del Departamento de Transporte de la Ciudad de Oakland en el que se informa los progresos realizados del Plan Ciclista de Oakland

35^{ta} edición, verano 2024 | Circulación 3,611 | www.oaklandbikes.info



8th Street más lenta, 8th Street más segura



(arriba) Rotonda en 8th Street



(arriba) Señal de "Despacio" en 8th Street



(arriba) Isla peatonal en 8th Street

Finalizado en junio de 2024, el Proyecto de Reducción del Tráfico de 8th Street en West Oakland ha transformado 1.2 millas de 8th Street en los vecindarios de Prescott y Acorn con un conjunto integral de mejoras. El proyecto incluyó rotondas, reguladores de velocidad y líneas centrales reforzadas, así como nuevo pavimento, rampas de bordillo mejoradas, pasos peatonales de alta visibilidad y un nuevo paso peatonal a mitad de manzana con una isla de seguridad peatonal en una guardería. El exceso de velocidad de los vehículos y la conducción imprudente, incluidos los vehículos que salían de la carretera, impulsaron a los residentes a formar el grupo vecinal "Safe 8th Street". Para llamar la atención sobre estos desafíos, el grupo recopiló datos de velocidad y publicó las historias de los vecinos sobre automóviles que chocaron contra vallas y casas. Sus hallazgos y la organización comunitaria generaron \$500,000 en fondos para proyectos del Programa de Mejoras de Capital del Año Fiscal 2021-23 de la Ciudad.

Dada la organización de los residentes y la histórica escasez de inversiones en West Oakland, una parte importante del proyecto consistió en una amplia divulgación comunitaria. La divulgación comenzó en el otoño de 2021 e incluyó encuestas comunitarias, folletos puerta a puerta, correos electrónicos, presentaciones a los consejos vecinales y diálogo con miembros e instituciones clave de la comunidad. El proyecto incluye un componente de arte público que reconoce el papel de 8th Street en la historia negra de West Oakland, en el que artistas radicados en West Oakland desarrollan y elaboran ideas con miembros de la comunidad, lo que culmina en 11 murales de cajas de servicios públicos que muestran la cultura y el legado del vecindario.



Murales de cajas de servicios públicos de los siguientes artistas (de izquierda a derecha): Refa One (1, 2), Nyia Luna (3, 4), Bay Area Mural Program (5)

Junto con la reducción del tráfico y el arte público, se realizaron otros cambios para que 8th Street, de tamaño correcto, fuera una calle residencial tranquila. Se eliminaron los carriles para bicicletas que habían sido bloqueados crónicamente por automóviles estacionados. En cambio, se instaló un amplio sistema de reducción del tráfico para crear una calle lenta que priorice andar en bicicleta y caminar. Antes de la construcción de la I-980, 8th St era una calle principal que conectaba el centro de la ciudad con West Oakland y la autopista Cypress. Aunque esta conexión desapareció hace tiempo, 8th St seguía siendo considerada una “arteria”, una calle principal. El proyecto reclasificó 8th St como calle “local”, lo que permitió reducir el límite de velocidad de 30 mph a 25 mph, el más bajo permitido por la ley estatal. Las señales de advertencia espaciadas regularmente con un mensaje de 15 mph comunican la velocidad de conducción adecuada. Originalmente ubicado en 8th Street, el Sendero de la Bahía de San Francisco se desvió a 7th St para apoyar la histórica “Main Street” de West Oakland, brindar servicios a los usuarios del sendero y hacer la conexión con BART. Para comunicar la nueva función de 8th Street como calle lenta del vecindario, se agregaron letreros de “calle lenta” y marcas “lenta” en el pavimento. Los letreros muestran obras de arte del artista local Jonathan Brumfield.

Los residentes han notado cambios sustanciales como resultado del proyecto. Tim Courtney, de Safe 8th Street, señaló: “Desde la instalación de reductores de velocidad y rotondas en 8th Street, la conducta imprudente al conducir prácticamente ha desaparecido. La conclusión importante es que para detener la conducción imprudente, la pintura y las señales no son suficientes. Es necesario utilizar hormigón y obligar a los conductores a reducir la velocidad y prestar atención. Compare 8th Street con cualquier otra calle sin estas cosas y notará la diferencia. Los habitantes de Oakland merecen este tipo de tranquilidad vial de alta calidad en todas las calles del vecindario”.

Si bien el Proyecto de Reducción del Tráfico de 8th Street en West Oakland respondió a la organización de los residentes y a las necesidades del vecindario, también es un proyecto de demostración de una calle lenta, una calle tranquila para los residentes que proporciona una buena ruta para que los habitantes de Oakland caminen, anden en bicicleta, troten y se muevan en vehículos eléctricos de baja potencia. Obtenga más información sobre las ideas de OakDOT para implementar calles lentas en Oakland: www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets.



Características de calle lenta en 8th St y Mandela Pkwy, que incluyen una línea central reforzada, una marca “lenta” en el pavimento y un letrero de “calle lenta”

El nuevo director de OakDOT, Josh Rowan, escucha a los residentes y está listo para alcanzar sus objetivos a corto plazo



*Director de OakDOT
Josh Rowan*

En su tercer mes en el Departamento de Transporte de Oakland (OakDOT), el director Josh Rowan se dirigió a la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (BPAC) en su reunión de junio. Hizo hincapié en su compromiso de revitalizar las calles de Oakland y mejorar la infraestructura de transporte. Rowan destacó el desafío del mantenimiento diferido, así como los importantes avances logrados desde la creación de OakDOT en 2017, y señaló que OakDOT ha logrado lo que antes tomaba dos décadas en solo seis años, triplicando la cantidad de baches llenos y pavimentando casi un tercio de todas las calles de Oakland.

El director Rowan destacó la importancia de la participación de la comunidad en el establecimiento de prioridades. Pidió a BPAC que ayudara a identificar un pequeño número de objetivos a corto plazo y reafirmó su dedicación a lograr resultados mensurables. “Lo que se mide, se hace”, dijo, subrayando la necesidad de responsabilidad, transparencia y el establecimiento de prioridades clave. De cara al futuro, Rowan hizo hincapié en la implementación de la pavimentación como la oportunidad de agregar mejoras completas a las calles. Se mostró abierto a soluciones audaces e innovadoras, como cerrar calles al tráfico.

Rowan también se centró en la equidad y destacó sus esfuerzos por pasar la mayor parte de su tiempo en la comunidad en áreas de alta prioridad, como East Oakland. Destacó la urgente necesidad de abordar cuestiones como las exposiciones paralelas, los vehículos abandonados y la limpieza de las calles, junto con los esfuerzos de pavimentación en curso. Rowan pidió una acción rápida ante los problemas críticos de seguridad, incluida la conducción imprudente y el exceso de velocidad. El compromiso de Rowan con la participación de la comunidad es evidente en su horario de oficina semanal en el Distrito 7, donde se reúne con los residentes para hablar sobre sus preocupaciones. Hizo hincapié en la importancia del aprendizaje experimental al estar en los vecindarios, caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público para comprender los desafíos de primera mano.

Rowan concluyó destacando el bienestar y la retención del personal, reconociendo los desafíos del mantenimiento diferido y los ambiciosos objetivos establecidos por OakDOT. Expresó que Oakland tiene los huesos de una ciudad muy transitable, especialmente cuando se combina con los servicios de AC Transit, al expresar su optimismo por el potencial de Oakland. Rowan le prometió a Oakland que realizaría mejoras significativas en poco tiempo y la invitó a que rindiera cuentas al respecto.

Woodstock surca las olas

La gente de ambos lados del Estuario tuitea con entusiasmo por la inauguración de Woodstock, el adorable taxi acuático gratuito que transporta a la gente entre Jack London Square y Alameda Landing, en el muelle de Bohol Circle Immigrant Park. Woodstock se parece a un autobús escolar amarillo y comenzó su vida transportando pasajeros en Buffalo, Nueva York, bajo el apodo de Capitán Jack. El transbordador se compró y se transportó en camión a través del país hasta Richmond y navegó por primera vez por la Bahía en febrero.

Woodstock es accesible para personas con discapacidad y puede acomodar fácilmente bicicletas. Para empezar, el servicio será 5 días a la semana, de miércoles a domingo, unas 12 horas al día. Lo mejor de todo es que los viajes son gratuitos.

El proyecto piloto de dos años está financiado por una subvención de \$1 millón de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda, y el 75% de los \$3 millones restantes provienen de empresas privadas y asociaciones locales. La Autoridad de Transporte Acuático de Emergencia (WETA) operará el servicio bajo la marca San Francisco Bay Ferry.

El puerto interior de Oakland separa los bucólicos carriles para bicicletas junto a la bahía de Alameda del bullicio urbano y las conexiones de transporte regional del centro de Oakland. Las opciones de viaje no vehicular son limitadas: pocas personas pueden soportar la estrecha acera del Tubo Posey y el cruce de puente decente más cercano está a casi 3 millas de distancia.

[Los resultados de la encuesta](#) muestran que Woodstock debería ser popular y el 68% de los encuestados dijeron que querrían llevar una bicicleta a bordo. El servicio comenzó el 17 de julio y los fanáticos de los transbordadores pueden encontrar el horario, obtener más información y suscribirse para recibir actualizaciones por correo electrónico en el [sitio web](#) del servicio de transporte acuático.



*Foto de Woodstock, el taxi acuático en el Estuario
Crédito de la foto: Sitio web de la Ciudad de Alameda*

Foto de Woodstock, el taxi acuático atracado en Jack London Square



Financiación en torno al lago

En febrero de 2024, OakDOT recibió una subvención de \$3 millones para el [Proyecto de Pavimentación de Calles Completas de Lakeside Drive/Lake Merritt Boulevard](#) a través del programa Rutas Seguras a BART. Este proyecto se conectará con el popular carril para bicicletas de doble sentido de Lakeside Drive que rodea el lago Merritt desde su terminal actual en la intersección de Madison Street/Lakeside Drive, e implementará instalaciones para caminar y andar en bicicleta sin estrés entre Madison Street/Lakeside Drive y 1st Avenue/International Boulevard. Este proyecto incluye carriles para bicicletas mejorados (carriles para bicicletas de uno y dos sentidos, carriles para bicicletas con separación), cinco intersecciones protegidas, reducciones de carriles para vehículos y otras mejoras para las personas que caminan y toman el autobús. Estas mejoras se conectarán a los carriles para bicicletas existentes en 1st Avenue, East 12th Street, International Boulevard, East 15th Street, y Foothill Boulevard, llenando un importante vacío en el carril para bicicletas y proporcionando un acceso seguro y cómodo para andar en bicicleta, caminar y transitar a las estaciones BART del centro de Oakland para las comunidades de los vecindarios de Eastlake/San Antonio. Se prevé que la construcción comience en la primavera de 2025 y finalice en el invierno de 2027.

Los proyectos descritos en este documento se financian parcial o totalmente con la parte correspondiente a Oakland en los impuestos sobre las ventas de transporte aprobados por los votantes en todo el condado. El 8% de los fondos de la Medida BB se dedican a proyectos y programas para bicicletas/peatones en todo el condado. Para obtener más información, visite oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds.



Representación del carril para bicicletas protegido de doble sentido de Lake Merritt Blvd

El ciclismo en breve

Nuevos comisionados de BPAC

La Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones dio la bienvenida a dos nuevos comisionados a principios de 2024.

Priyanka Altman es una ávida peatona y ciclista de Oakland. Vive sin automóviles y se compromete a hacer que las calles de Oakland sean más seguras y agradables para todos los usuarios. Cuando no se reúne con BPAC, es miembro de la junta directiva de Walk Oakland Bike Oakland, toca el violín en la Orquesta Cívica de Oakland y corre con el Oakland Track Club. Encuéntrela la mayoría de los días paseando con su perra Molly en Adams Point y junto al lago, ¡llueva o truene!

Jimmy Jessup creció en el oeste de Colorado, es ingeniero químico de Rice University y tiene un máster en Planificación Urbana de Texas Southern University. Sus impresiones y su entusiasmo por satisfacer las necesidades de todos los usuarios del transporte se deben a la experiencia de vivir y trabajar en numerosos países europeos y regiones estadounidenses. Nada le gusta más que correr a buen ritmo por la mañana o dar un paseo exploratorio en bicicleta por la ciudad, observando la actividad callejera a medida que comienza a cobrar vida.



(arriba) Comisionada Priyanka Altman



(arriba) Comisionado Jimmy Jessup



*(arriba) Los comisionados de BPAC
en la reunión de junio de 2024*

Festival de East Oakland Futures

La tercera edición anual del Festival East Oakland Futures tuvo lugar en The Scraper Bike Way en 90th Ave, entre las calles Holly y Birch, el sábado 8 de junio de 2024, de 11 a. m. a 6 p. m. El Festival East Oakland Futures es una celebración de East Oakland tal como existe ahora y, al mismo tiempo, visualiza un futuro en el que los residentes y la comunidad negra prosperen con un acceso equitativo a los recursos. El evento acogió a más de 35 empresarios locales, organizaciones, artistas, innovadores,

música y tecnología, reuniendo a los vecinos para establecer el futuro que quieren ver y co-crear. Para obtener más información, póngase en contacto con info@eastoaklandfuturesfest.org.

Campeón de la bicicleta

El bibliotecario y activista comunitario Anthony Propernick fue galardonado con el Premio al Campeón de la Bicicleta del Año 2024 del Condado de Alameda de la Comisión de Transporte Metropolitano por conectar a los ciclistas con los recursos de su comunidad de East Oakland a través de iniciativas como Bike Fix, Bike Library Lounge y East Oakland Engagement Team.



(arriba) Anthony Propernick: Campeón de la Bicicleta del Año 2024 del Condado de Alameda



(arriba) El comisionado Phoenix Mangrum se presenta en el Festival Juneteenth de West Oakland

BPAC en Juneteenth

El comisionado de BPAC, Phoenix Mangrum, conversó con miembros de la comunidad sobre BPAC y los recursos para andar en bicicleta en B.H. Brilliant Minds 17ª celebración anual de West Oakland Juneteenth Celebration and Street Festival, un evento gratuito y familiar para la comunidad. El Comisionado Mangrum también distribuyó bicicletas para niños en un sorteo gratuito en nombre del grupo comunitario de educación ciclista Cycles of Change.

Ocupados construyendo nuevos carriles para bicicletas

Nuevo sendero en Fruitvale BART

En enero de 2024 se inauguró un nuevo sendero para ciclistas y peatones que va paralelo a las vías del BART desde 35th Ave a 37th Ave, y conecta Fruitvale Transit Village con ASCEND, una escuela primaria y secundaria ubicada a lo largo de E 12th St. El sendero se construyó como parte de dos proyectos de viviendas asequibles: Casa Sueños desarrollada por BRIDGE Housing y Casa Arabella por EBALDC, ambas en asociación con Unity Council. El sendero cumple una doble función al proporcionar acceso para ciclistas y peatones, además de acceso a los carriles de bomberos a los nuevos desarrollos.

Carriles para bicicletas con separación en Martin Luther King Jr., Wy del centro de la ciudad

En junio de 2024, se instalaron carriles para bicicletas con separación en Martin Luther King Jr Wy desde 7th St hasta 20th St, eliminando un carril en cada sentido de lo que era una calle de cuatro carriles. La obra se llevó a cabo mediante un proyecto de pavimentación y se financió con una subvención para viviendas asequibles y comunidades sostenibles, un programa del estado de California que financia mejoras para ciclistas, peatones y transporte público junto con nuevos desarrollos de viviendas asequibles. En los próximos años, un proyecto independiente implementará un carril para bicicletas separado de doble sentido: <https://www.oaklandca.gov/projects/martin-luther-king-jr-way-streetscape-improvements>.

Carriles para bicicletas de Mountain Blvd

Mountain Blvd se pavimentó entre Calaveras Ave y Kuhnle Ave en el vecindario de Leona Heights y recibió carriles para bicicletas de clase 2, excepto en un segmento corto en el que la carretera es demasiado estrecha. Mountain Blvd es parte del carril para bicicletas de casi 9 millas de largo que sigue a CA-13, cruzando la autopista en zigzag. La mayor parte del carril para bicicletas se compone de rutas con estrechamientos, pero los carriles para bicicletas en este nuevo segmento son especialmente bienvenidos debido a la proximidad de las rampas de acceso a la autopista en Kuhnle, entrando a la autopista en Calaveras, o utilizando el paso elevado hacia el oeste a la I-580. El segmento con estrechamientos tiene señales de “Las bicicletas pueden utilizar todo el carril”.

Coordinación de pavimentación de rutas ciclistas del vecindario

En mayo y junio, se repavimentaron y mejoraron dos antiguas rutas ciclistas del vecindario: Webster St desde W MacArthur Blvd hasta 40th St y Cavour St desde Claremont Ave hasta Shafter Ave. Si bien cada calle se pavimentó mediante un mecanismo diferente (Webster mediante la restauración después de un proyecto de servicios públicos subterráneos, Cavour mediante un contrato de repavimentación de varias calles), son ejemplos de un esfuerzo continuo en toda la ciudad para ofrecer las mejoras básicas para reducir el tráfico propuestas en la [Guía de implementación de rutas ciclistas vecinales](#) de la Ciudad (como reductores de velocidad, control de paradas en las calles locales que se cruzan y rotondas) mediante proyectos de pavimentación rutinarios. Más de la mitad de las rutas ciclistas vecinales propuestas por la Ciudad están incluidas en el actual [Plan Quinquenal de Pavimentación](#). Puede que sean pequeños triunfos, pero estos son los primeros ejemplos de un esfuerzo de coordinación de pavimentación que ha ido mejorando continuamente con el tiempo y que está destinado a mejorar la calidad de vida en un gran número de calles de Oakland.



(arriba) Carriles para bicicletas con separación en el centro de MLK Jr Wy



(arriba) Cavour St mejorada desde Claremont Ave a Shafter Ave



(arriba) Mountain Blvd desde Calavera Ave a Kuhnle Ave con nuevos carriles para bicicletas



(arriba) Webster St mejorada desde W MacArthur Blvd a 40th St

Mes de la bicicleta 2024 BTWD por la victoria



*(arriba) Celebramos el Día de Ir en Bicicleta a Cualquier Lugar con un nuevo parche
Crédito de la foto:
Malcolm Wallace*



*(arriba) Los asistentes al Día de Ir en Bicicleta a Cualquier Lugar visitan un stand en una Estación de Energía.
Crédito de la foto: Pamela Palma*



(arriba) Kit de parches para neumáticos de bicicleta diseñado por Angie Chen, pasante de OakDOT

El Día de Ir en Bicicleta a Cualquier Lugar (antes conocido como Día de Ir en Bicicleta al Trabajo) tuvo lugar el 16 de mayo de 2024.

El día comenzó con concurridos [Grupos de Pedaleo](#) que comenzaron en varios lugares de la ciudad, uno de los cuales llegó desde lugares tan lejanos como la biblioteca de 81st Ave. Los funcionarios, el personal, los defensores y los residentes de la Ciudad disfrutaron de los viajes grupales al centro y organizaron una manifestación improvisada con discursos de los concejales y el alcalde Sheng Thao. Era la primera vez desde antes de la pandemia que había tanta energía matutina en la plaza debido a BTWD y muchos hablaron con nostalgia de revivir el famoso desayuno con crepes. Como de costumbre, se instalaron Estaciones de Energía en la ciudad para que la gente pasara por allí en su viaje matutino y recogiera una bolsa y refrigerios. Las bolsas Oakland incluían un kit de parches para neumáticos de bicicleta con obras de arte de Angie Chen, pasante de OakDOT.

Las festividades continuaron por la tarde con BTWD Old Oakland Happy Hour, que incluyó música, arte, recursos para andar en bicicleta, regalos, puesta a punto para bicicletas e incluso ¡una clase de yoga! OakDOT patrocinó el evento a través de Bike East Bay y Walk Oakland Bike Oakland (WOBO). Más información [aquí](#).

Reparación de Bicicletas en la biblioteca de Oakland

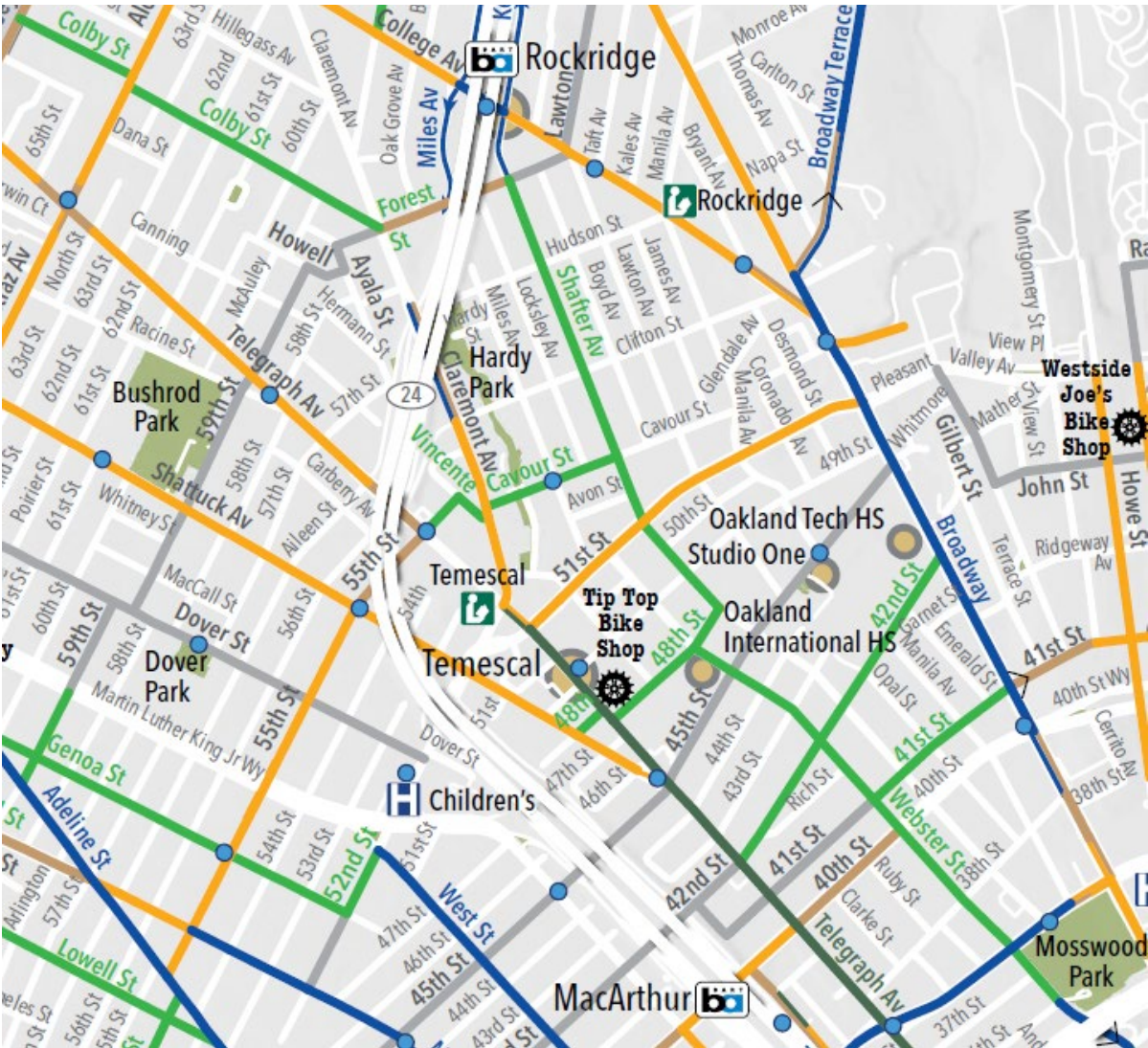
De enero a junio de 2024, la Biblioteca Pública de Oakland organizó 24 eventos de Reparación de Bicicletas en 81st Avenue y Martin Luther King Jr. Sucursales, en las que participaron 342 participantes, realizaron 179 reparaciones de bicicletas y regalaron 26 bicicletas reacondicionadas. Todas las bicicletas regaladas fueron donadas, reparadas y limpiadas antes de su distribución. Para obtener más información sobre el programa de Reparación de Bicicletas, visite <https://oaklandlibrary.org/the-bike-fix/>.

Durante la 30^a edición anual del Día de Ir en Bicicleta al Trabajo/A Cualquier Lugar, las bibliotecas de las sucursales de 81st Ave y West Oakland organizaron estaciones de energía para regalar bolsas, obsequios y otros artículos conmemorativos. Por la mañana, la sucursal de 81st Ave organizó un Grupo de Pedaleo

hasta la plaza Frank H. Ogawa, y tanto la sucursal 81st Ave como la de West Oakland organizaron paseos en bicicleta al casco antiguo de Oakland para disfrutar del Happy Hour del Día de Ir en Bicicleta a Cualquier Lugar. Además, Bike Libraries se utilizaron en todas las actividades de divulgación East Oakland Engagement Team, lo que aportó recursos a 18 eventos, incluidas 3 Noches de Ciudad.

Renovación del mapa

Las copias impresas del mapa de carriles para bicicletas de 2024 llegaron justo a tiempo para el “llenado de bolsas”, donde los voluntarios de Bike East Bay reunieron obsequios para las más de 2000 bolsas de lona que se repartieron en las estaciones de energía de Oakland el Día de Ir en Bicicleta a Cualquier Lugar. Los mapas también están disponibles en las tiendas de bicicletas locales y en algunas bibliotecas y centros recreativos de Oakland, [y la versión digital se puede encontrar en este enlace](#). Esta es la decimoquinta edición del mapa anual gratuito, que ahora tiene más de 208,000 copias impresas. El mapa de 2024 se rediseñó significativamente, con un sistema diferente de colores que representan los distintos tipos de carriles para bicicletas. A lo largo de los años, el personal había escuchado comentarios que decían que el mapa era demasiado complicado o tenía colores demasiado fuertes. Las opciones para el diseño de mapas son innumerables y no existe una simbología cartográfica estándar ampliamente utilizada para los carriles para bicicletas, por lo que el personal de OakDOT creó una encuesta en línea. La encuesta recibió 203 respuestas que ayudaron al personal a tomar decisiones para rediseñar el mapa. Por ejemplo, el nuevo mapa ya no usa el color rojo para los carriles para bicicletas. Muchas personas sentían que el rojo tenía connotaciones negativas, y discernir entre rojo y verde es difícil para las personas con los tipos más comunes de daltonismo.



(arriba) Un fragmento de la versión digital del mapa de vías carriles para bicicletas de Oakland de 2024, con una combinación de colores recientemente revisada.