

# WE OAKLAND

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

34<sup>va</sup> edición, invierno 2024 | Circulación 3,581 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)



## Cambio de señalización

En septiembre de 2023, el proyecto Crossing to Safety de Park Blvd introdujo una nueva disposición para ayudar a los ciclistas a cruzar los semáforos. El proyecto hizo cambios importantes en la compleja intersección de Park Blvd/Excelsior Ave/Grosvenor Pl/Alma Pl. Los cambios incluyen el cierre del tramo este de Excelsior Ave a los vehículos, la construcción de una plaza a nivel de la acera que mantiene el acceso bidireccional de las bicicletas a Excelsior Ave y la modificación del semáforo para dar una señalización clara a los ciclistas que continúan desde la plaza a través de la intersección, ahora más sencilla.

Como muchos semáforos en Oakland, este está diseñado para detectar a los conductores, peatones y ciclistas que esperan su turno. Al detectar dónde están esperando las personas, el semáforo puede responder dinámicamente para dar respuesta a ese movimiento y reducir el tiempo total de espera. Sin embargo, a diferencia de otros semáforos, este incluye una nueva función para Oakland: los ciclistas que esperan en la nueva plaza de Excelsior Ave ahora verán que se enciende una luz azul cuando el semáforo los detecta. Esta simple luz azul indica a los ciclistas dónde deben esperar y confirma que la detección está funcionando (evitando la frustración de esperar un ciclo completo del semáforo para descubrir que no los han detectado). Basándose en los comentarios de este proyecto piloto, OakDOT pretende instalar más luces indicadoras de detección de bicicletas en futuros proyectos, centrándose en las intersecciones con accesos exclusivos para ciclistas o con una geometría inusual.

El proyecto mejora el acceso de los ciclistas que se dirigen hacia el oeste por Excelsior Ave y conectan con Park Blvd o Grosvenor Pl. La intersección es parte del carril para bicicletas de MacArthur Blvd, un carril para bicicletas continuo desde Lake Merritt hasta Mills College. El proyecto Crossing to Safety se desarrolló para mejorar la seguridad de los estudiantes que van caminando o en bicicleta a Brewer Middle School. Además de las mejoras mencionadas, el proyecto simplificó las intersecciones de Park Blvd en 13<sup>th</sup> Ave, E 38<sup>th</sup> St, Park Blvd Wy y Greenwood Ave con aceras ampliadas y un nuevo semáforo en 13<sup>th</sup> Ave. Para obtener más información, visite el sitio web del proyecto en [oaklandca.gov/projects/crossing-to-safety-project](http://oaklandca.gov/projects/crossing-to-safety-project).



1. Ciclista espera para cruzar la intersección Park Blvd/Excelsior Ave en dirección norte/oeste. Las nuevas señales para bicicletas le indican al ciclista cuándo cruzar.



2. La luz del detector se ilumina cuando un ciclista espera en la intersección.



3. La señal para bicicletas se pone en verde cuando es el turno del ciclista de cruzar la calle.

## **Despedida del Director de OakDOT, Fred Kelley**

Les escribo para compartir la agri dulce noticia de que dejaré mi puesto como Director de OakDOT en marzo de 2024. En los últimos tres años, he tenido el honor de dirigir al increíblemente apasionado y dedicado equipo de OakDOT, que trabaja para ofrecer resultados a los habitantes de Oakland, especialmente a nuestros vecindarios históricamente desatendidos. Mirando hacia atrás, me asombra lo que hemos conseguido en tan poco tiempo, desde el comienzo de la construcción del Proyecto de seguridad de 14th Street que transformará el corazón de la ciudad, hasta la reducción de la velocidad en nuestros distritos de actividad comercial y escolares, ¡y mucho más! Espero que todos nos acompañen conforme vamos celebramos varios otros proyectos que están por concluir esta primavera/verano, incluyendo la Pacificación del tráfico de 8th Street West al oeste de Oakland, el proyecto Crossing to Safety de Park Boulevard y el proyecto Telegraph Avenue Complete Streets.

Afortunadamente, no me iré muy lejos. A partir de marzo, estaré al servicio de Oakland en un puesto diferente como director del Departamento de Parques, Recreación y Desarrollo Juvenil de Oakland (OPRYD), donde dirigiré el desarrollo de un nuevo plan de capital para el OPRYD, apoyaré la planificación de la sucesión del personal y ampliaré la prestación de servicios del OPRYD a las comunidades más desatendidas de Oakland. Este cambio continúa la creciente estabilidad del equipo de liderazgo de la Ciudad, teniendo como base las recientes contrataciones de liderazgo para los departamentos de Bomberos, Comunicaciones de la Ciudad, Prevención de la Violencia, Vivienda y Desarrollo de la Comunidad, Gestión de Recursos Humanos y la contratación de un Administrador de la Ciudad Adjunto permanente.

Agradezco a la subdirectora Megan Wier por asumir el cargo de directora interina mientras la Oficina del Administrador de la Ciudad inicia la búsqueda de un reemplazo permanente. En mi transición fuera de OakDOT, me voy con el mensaje sobre el trabajo realizado día a día: Hablar en nombre de los que históricamente no han tenido voz y defender a quienes durante tanto tiempo han estado esperando un defensor. En las inmortales palabras del fallecido Eddie Dillard, que se convirtió en un amigo antes de fallecer este año: “Haz lo correcto, pues eso siempre será lo correcto”.



Fred Kelley  
Director de OakDOT

## **BART fomenta las bicicletas**

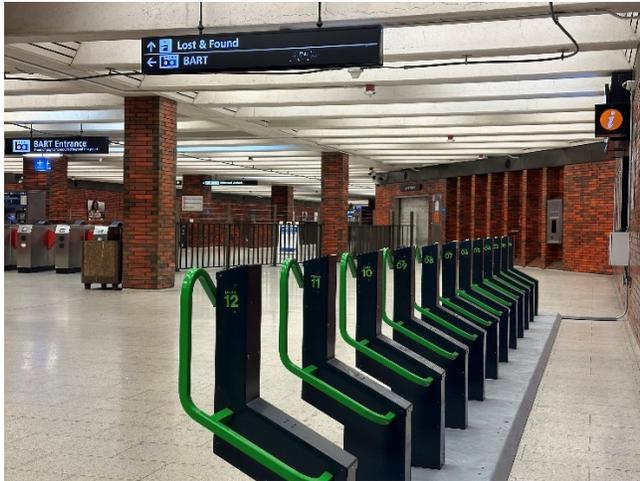
Actualmente, las estaciones BART de Oakland tienen una gran cantidad y variedad de opciones de estacionamiento para bicicletas, incluyendo 991 soportes para bicicletas, 400 eLockers de BikeLink y tres estaciones para bicicleta. Ahora BART ha traído una nueva opción de estacionamiento de alta seguridad para las estaciones de 12<sup>th</sup> Street y MacArthur, un conjunto de soportes “inteligentes” para bicicletas de Bikeep. Inicialmente, los soportes se probaron en algunas estaciones de San Francisco iniciando en 2017 y su uso es gratuito. Después de hacer el [registro](#) previo único necesario, una tarjeta Clipper bloqueará y desbloqueará el soporte. La palanca de bloqueo asegura la estructura de la bicicleta y la llanta delantera, se recomienda usar un candado personal para asegurar la llanta trasera.

En lugar de estacionarse en una estación, a muchas personas les gusta llevar consigo sus bicicletas, lo que puede implicar mucho esfuerzo y maniobras para llegar al andén del tren. Los canales de la escalera son pequeñas rampas debajo del pasamanos que permiten a las personas rodar su bicicleta mientras suben o bajan las escaleras. Las estaciones de 12<sup>th</sup> Street, 19<sup>th</sup> Street, Lake Merritt y Coliseum cuentan con estos canales. Los nuevos tienen un diseño mejorado con ranuras para un mejor agarre y son más anchos para las bicicletas con llantas anchas. Para no chocar con las sillas elevadoras existentes, los canales pueden estar solo en un lado de la escalera.

Ahora se necesita menos esfuerzo para llevar una bicicleta en el tren, ya que a partir de este año, se permitirán las bicicletas en la mayoría de las escaleras mecánicas del sistema BART. Las bicicletas seguirán

estando prohibidas en las escaleras eléctricas estrechas de BART. Algunas de ellas están en las estaciones de 19<sup>th</sup> Street y de Oakland Airport Connector. Vea cómo llevar su bicicleta de forma segura en una escalera eléctrica en [este video](#).

Llevar una bicicleta en una escalera mecánica implica cierto esfuerzo, otra opción es el ascensor. Ya que las bicicletas son cada vez más grandes y alargadas, es posible que no quepan en todas partes, BART ha publicado una [guía de dimensiones para ascensores](#).



*Imagen: Soportes seguros para bicicletas Bikeeep en la estación de 12<sup>th</sup> Street de BART.*

### **Bay Trail, poco a poco**

Otra sección de Oakland del San Francisco Bay Trail está abierta al público. En enero de 2024, el proyecto Fruitvale Land Crossing Bay Trail terminó el último segmento del sendero de usos múltiples entre Park Street Bridge y Fruitvale Ave. Aunque las partes del oeste de esta sección se completaron previamente como parte de la construcción de apartamentos y casa adosadas, la cuadra entre Lancaster St and Fruitvale Ave permaneció cerrada. Al igual que muchas partes del Bay Trail, este nuevo segmento está construido en propiedad privada, lo que se suma a los retos de planificación y construcción. Un ramal de la línea de ferrocarril propiedad de Union Pacific Railroad retrasó el proyecto durante años. Cuando el ferrocarril vendió su propiedad, el personal de la Ciudad negoció con el dueño de la propiedad y pagó una servidumbre que permitió que la construcción continuara. Muchas gracias a la División de Gestión de Subsidios y Proyectos de Obras Públicas de Oakland por completar este difícil, pero importante cierre de brechas y a la División de Cuencas Hidrográficas por supervisar todos los proyectos financiados por el bono de Measure DD.

El acceso a ciclistas y peatones será aún mejor cuando el proyecto [Fruitvale Alive!](#) finalice los trabajos de intersecciones y cruces peatonales. Hacia el sureste, los ciclistas y peatones tendrán un cruce mejorado de Fruitvale Ave, que conecta con el sendero de usos múltiples existente a High St.



*Imagen: Nuevo segmento del sendero Bay Trail entre Park Street Bridge y Fruitvale Ave.*

### Brecha en el Bay Trail en Doolittle Drive

A principios de 2023, el Distrito de Parques Regionales de East Bay (EBRPD) completó una nueva sección de media milla del Bay Trail a lo largo de Doolittle Drive, desde Swan Way hasta el estacionamiento de Doolittle Staging Area. *Nota del editor: Consulte la edición de [verano de 2023](#) de este boletín para conocer la cobertura del nuevo sendero del EBRPD.*

Esto deja una brecha de aproximadamente media milla en el sendero antes de conectarse con los senderos existentes en Alameda. El [Plan de implementación de cierre de brechas de Bay Trail](#) de MTC destacó la importancia de este segmento con una puntuación alta en el esquema de priorización terminado recientemente.

Doolittle Dr (carretera estatal 61) es adyacente a los parques costeros del EBRPD, tiene un derecho de paso de anchura limitada y puntos de elevación baja vulnerables al aumento del nivel del mar. Debido a los complicados factores para construir accesos para ciclistas y peatones, el personal de OakDOT respondió a una convocatoria de interés del programa Active Transportation Technical Assistance de MTC, y MTC recomendó un financiamiento de \$40,000 para la asistencia en el diseño. Los objetivos principales del proyecto de asistencia técnica son coordinar a las distintas partes interesadas y desarrollar opciones de mejora a corto plazo para ciclistas y peatones.



*Imagen: Mapa de la brecha restante de Bay Trail a lo largo de Doolittle Drive (en amarillo).*

### Reintegración de Parks

En noviembre, OakDOT dio la bienvenida a Jamie Parks como nuevo subdirector, ocupando el puesto que antes tenía Ariel Espíritu-Santo. OakDOT tiene dos puestos de subdirección y Jamie supervisará la División del Derecho de Paso, la División de Proyectos Principales y las secciones administrativas de recursos humanos, servicios fiscales y financiamiento de capital que son de vital importancia para el departamento. Jamie se une a OakDOT luego de ocho años con la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA) donde trabajó durante los últimos cinco años como gerente de la Livable Streets Division (División de Calles Habitables). Aporta una gran experiencia en proyectos y políticas de seguridad vial, diseño para ciclistas y peatones y en el desarrollo de la capacidad de organización. Antes de trabajar en la Ciudad de San Francisco, Jamie trabajó para la Ciudad de Oakland a principios y mediados de la década de 2010, como gerente del programa Complete Streets del Departamento de Obras Públicas (antes de la creación de OakDOT). Para conocer la historia, consulte el artículo de despedida de Jamie publicado en la edición de [verano de 2015](#) de este boletín. Nos complace tener a Jamie de regreso en Oakland con su visión, experiencia y mano firme para hacer las cosas.



*Imagen: Jamie Parks se une a OakDOT como nuevo subdirector.*

### Señalización de Check for bikes (Verifique si hay bicicletas)

En agosto de 2023, Maia Correia de cuatro años y su padre iban en bicicleta por Lakeshore Ave cuando un conductor abrió su puerta hacia el carril para bicicletas provocando que chocaran. Maia sufrió una lesión en la cabeza y en los días siguientes falleció a causa de esa lesión.

En respuesta inmediata a esta tragedia, OakDOT desarrolló e instaló señales que les recuerdan a los conductores que “verifiquen si hay bicicletas” antes de abrir las puertas del automóvil según el Código de Vehículos de California 22517. Las nuevas señales están a lo largo de Lakeshore Ave entre E 18<sup>th</sup> St y Boden Way y se implementaron mediante el programa Rapid Response de OakDOT que investiga todos los accidentes de tránsito con víctimas mortales de peatones y ciclistas y busca soluciones de diseño a corto plazo.

“Abrir las puertas sin verificar” representa un riesgo grave para los ciclistas. Como conductores y pasajeros, siempre se debe revisar si hay ciclistas antes de abrir la puerta de un automóvil. Acostúmbrase a abrir las puertas del lado del conductor con la mano derecha. Esto le ayudará a mirar sobre su hombro izquierdo para ver si hay ciclistas aproximándose. Como ciclista, circule siempre fuera de la «zona de puertas», que es el área junto a los automóviles estacionados en las que se abren las puertas.

La trágica muerte por un accidente de tránsito, ha creado la urgencia de avanzar en la recomendación del Plan para bicicletas de 2019 de la Ciudad de tener carriles para bicicletas separados a lo largo de Lakeshore Ave. Los carriles para bicicletas separados ofrecerán nuevo espacio para los ciclistas, reduciendo los conflictos con los conductores en la calle y con los peatones en el parque. Para obtener más información, visite el [sitio web del proyecto](#).



*Imagen: Equipo de mantenimiento de tráfico de la División de Calles Seguras instalando la señalización de Check for bikes en Lakeshore Ave.*



*Imagen: Señalización de Check for bikes*

## Actualización de la pavimentación

### Bellevue Avenue

El programa Complete Streets Paving de OakDOT sigue manteniendo y mejorando la extensa red vial de Oakland, entregando millas de pavimento liso gracias a bonos aprobados por los votantes de Measures KK y U. El trabajo de pavimentación incluyó dos proyectos de carriles para bicicletas completados recientemente en Bellevue Ave y High St. En julio de 2023, Bellevue Ave se repavimentó desde Perkins Ave hasta Gran Ave. El proyecto convirtió el segundo carril de circulación de esta calle de un solo sentido en un carril amortiguado para bicicletas, ampliando un carril para bicicletas instalado en 2016 en Bellevue Ave dentro de Lakeside Park.



*Nota del editor: El primer carril para bicicletas de Oakland se instaló en este tramo de Bellevue Ave en 1976. El carril para bicicletas desapareció misteriosamente en algún momento de principios de la década de 2000. ¡Nos alegra mucho traerlo de vuelta!*

### High Street

High Street se repavimentó desde MacArthur Blvd hasta Tompkins Ave en diciembre de 2023. El proyecto estrechó los carriles de circulación, instaló carriles para bicicletas en las partes cuesta arriba del corredor y delimitó el estacionamiento con la señalización de carriles compartidos centrados en el carril de circulación en las partes cuesta abajo. En sentido cuesta arriba, los ciclistas suelen circular más despacio que los vehículos de motor y se benefician del espacio exclusivo. En dirección cuesta abajo, los ciclistas suelen circular más rápido y prefieren mantener una mayor distancia de las puertas de los automóviles estacionados. Este tratamiento suele conocerse como 'carril de bicicleta en subida' y en calles restringidas como esta puede ser una herramienta útil para mejorar el acceso de las bicicletas.

## Estupendo financiamiento

OakDOT recibió \$30.2 millones de financiamiento que incluyen mejoras de seguridad para ciclistas y peatones mediante el programa Trade Corridor Enhancement (TCEP). Además de otros fondos estatales, este subsidio del TCEP ayudará a realizar las [Mejoras de seguridad y acceso al carril del Embarcadero West Rail](#), que se extiende desde Market Street hasta Oak Street. Este proyecto construirá un camino de usos múltiples, reconstruirá ocho cruces a nivel, instalará cercas y mejorará siete segmentos de calle entre Embarcadero West y 2nd Street y un segmento entre Embarcadero West y 3rd Street. Las mejoras en los cruces a nivel incluyen brazos y equipos nuevos para cruces de ferrocarril y de peatones, señalización, delineación del pavimento e iluminación de las intersecciones. El proyecto también incluirá la instalación de nuevos semáforos, mejorará la accesibilidad y seguridad multimodal e incluirá árboles y paisajismo. Estas mejoras crearán conexiones más seguras para los peatones y ciclistas a lo largo de Embarcadero West y hacia la red multimodal más amplia.



*Imagen: Representación artística de las mejoras a Embarcadero West.*

## ***El ciclismo en breve...***

### **Resumen del BPAC 2023 por Dianne Yee, presidenta del BPAC 2023**

El 2023 fue el año en que las cosas volvieron “a la normalidad” o a una “nueva normalidad”. Se levantó la emergencia del COVID-19 y las reuniones del Comité Asesor de Bicicletas y Peatones (BPAC) volvieron a hacerse en persona en el Ayuntamiento. Fue estupendo ver caras conocidas y nuevas, pero al mismo tiempo bajaron los niveles de participación, ya que Zoom había disminuido las dificultades para asistir a las reuniones.

La tendencia a manejar de forma imprudente que surgió durante la pandemia, continuó, y muchas vidas de ciudadanos de Oakland se perdieron en las calles. El BPAC hace un llamado a OakDOT para que mejore la coordinación con otros departamentos para el diseño y la implementación de obras rápidas con el fin de prevenir accidentes con heridos graves, para que amplíe la red de carriles para bicicletas protegidos, para que se coordine con agencias externas para proporcionar conexiones seguras y para que continúe con los esfuerzos para conectar East Oakland con la costa. El BPAC también apoya la agilización del proceso de contratación de la Ciudad, para cubrir rápidamente las vacantes necesarias para implementar el Plan de pavimentación de 5 años y muchos proyectos de seguridad vial. Esperamos que OakDOT avance en la realización de estos objetivos en 2024.

### **El BPAC en eventos comunitarios de OPD**

El comisionado del BPAC, Phoenix Mangrum, se comprometió con los miembros de la comunidad sobre el BPAC y los recursos de ciclismo en dos eventos anuales: el 5<sup>to</sup> “Trunk or Treat” anual de Halloween y el “Toys for the Town” de Navidad organizado por el Departamento de Policía de Oakland. Los comisionados del BPAC participan en eventos de OPD para desarrollar relaciones positivas con el Departamento de Policía y los oficiales y contrarrestar la discriminación racial de los ciclistas.



### **Reparación de bicicletas y educación en la ciudad.**

El programa Bicycle and Pedestrian de OakDOT apoyó un total de 30 eventos relacionados con bicicletas desde junio hasta diciembre de 2023 en colaboración con la Biblioteca Pública de Oakland (OPL) y Bike East Bay.



La OPL y Bike East Bay organizaron juntos un rodeo en bicicleta en la sucursal de la Biblioteca de 81<sup>st</sup> Ave, para que niños entre 5 y 12 años se pusieran cascos, circularan en línea recta, se detuvieran en las intersecciones y aprendieran a verificar el AFC (aire, frenos y cadena) de sus bicicletas.

La OPL organizó 29 eventos Bike Fix en las sucursales de las bibliotecas 81<sup>st</sup> Ave y Martin Luther King (MLK) Jr., en las que atendieron a 451 participantes. Los eventos Bike Fix repararon 207 bicicletas. También se regalaron setenta y siete bicicletas, incluyendo 68 que donó el Proyecto de bicicletas de Área de la Bahía y nueve bicicletas recibidas como donación que se repararon, limpiaron y regalaron. Los eventos de divulgación también regalaron 70 cascos y 70 candados.



El personal de la OPL llevó su biblioteca en bicicleta, un centro móvil de recursos para bicicletas, a 18 eventos de divulgación con su equipo de participación de East Oakland. La Biblioteca en bicicleta funciona como una sala de biblioteca que lleva libros, recursos y actividades programadas a los residentes.

**Mapeo Oakland.** Consulte el estado de la red de carriles para bicicletas, estacionamientos para bicicletas, señalización para bicicletas y proyectos ciclistas en el Mapa de Instalaciones para Bicicletas en <https://arcg.is/GGSPX>. Este mapa se actualiza dos veces al año (en enero y julio).

## RECURSOS

Sugerir una ubicación de soportes para bicicletas

- Vaya a [oaklandbikes.info/bikerack](http://oaklandbikes.info/bikerack) para revisar las directrices y solicitar un soporte.

Mapas clave en línea

- Estado de la implementación del Plan de bicicletas: [www.oaklandbikes.info/maps](http://www.oaklandbikes.info/maps)
- Plan de pavimentación de cinco años: [www.oaklandca.gov/projects/20225yp](http://www.oaklandca.gov/projects/20225yp)

Call Center OAK311

Llame al 311 (510-615-5566 fuera de Oakland) para reportar:

- Escombros que bloqueen la vía
- Semáforos que no funcionan correctamente
- Bicicletas abandonadas que necesitan quitarse
- Rejillas de desagüe de aguas pluviales que falten o estén sueltas

Las solicitudes de seguridad vial que no sean urgentes y los problemas de mantenimiento periódico pueden reportarse en [311.oaklandca.gov](http://311.oaklandca.gov) y con la aplicación móvil OAK311.

Comité Asesor de Bicicletas y Peatones de Oakland (BPAC)

- La reuniones se hacen el 3er jueves del mes en el Ayuntamiento y están abiertas al público. Para obtener más información entre a [oaklandbikes.info/bpac](http://oaklandbikes.info/bpac)

Programa Bicycle & Pedestrian de OakDOT

- Jason Cook, ingeniero de transporte
- Pierre Gerard, planificador de transporte
- David Lok, analista de datos
- Jason Patton, supervisor del programa
- David Pené, ingeniero de transporte
- Patrick Phelan, planificador de transporte
- Noel Pond-Danchik, planificador de transporte
- Stephen Tu, planificador de transporte
- Angie Chen, becaria
- Betty Choy, becaria
- Jenny Nguyen, becaria

Los proyectos descritos en el presente documento se financian total o parcialmente con la parte que corresponde a Oakland de los impuestos sobre las ventas de transporte de todo el condado, aprobados por los votantes de Measure BB y de los Fondos de registro de vehículos de Measure F. El ocho por ciento de Measure BB se dedica 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](http://oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds)