

WE OAKLAND

Informe semestral sobre el progreso en la implementación del Plan de Ciclismo de Oakland del Departamento de Transporte de la Ciudad de Oakland

25a edición, verano de 2019 | Circulación 3,898 | www.oaklandbikes.info



NUEVO PLAN DE CICLISMO APROBADO

*PLAN 2019: COMPROMISO CON LA EQUIDAD, LA SEGURIDAD Y
LOS PROGRAMAS*



Photo: Clane Gessel Photography

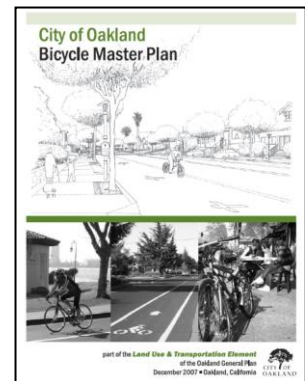
Celebramos veinte años del Plan de Ciclismo de Oakland

El mes de julio de 2019 marca la adopción del tercer Plan de Ciclismo de Oakland y el vigésimo aniversario del primer Plan de Ciclismo de Oakland, adoptado por el Ayuntamiento en julio de 1999. El Plan de Ciclismo 2019 traza el rumbo a través del compromiso con la equidad social y la calidad de las ciclovías. Para ello, trabaja con comunidades desatendidas a fin de abarcar y ofrecer proyectos y programas que aborden las necesidades de los residentes y los ayuden a cumplir sus sueños.

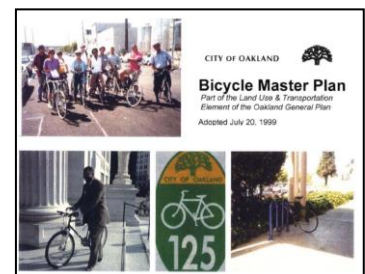
Descargue el plan desde www.letsbikeoakland.com.



Si bien las primeras ciclovías y la promoción del uso de bicicletas en Oakland se remontan a la década de los setenta, la década de los noventa fue un punto de inflexión temprano con una importante iniciativa de planificación en toda la ciudad para crear un Elemento de Uso de Tierras y Transporte para el Plan General de Oakland. Este progresista documento reclamaba la creación de planes de ciclismo y de peatones para Oakland. Para llevar a cabo esta iniciativa, el personal de la Ciudad creó un comité compuesto por promotores, residentes y personal, que se reunía mensualmente. Este comité fue el precursor de la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission) de la Ciudad que, en sus diversas formas, se ha reunido de forma continua mensual desde 1995. Los planes de ciclismo y de peatones se dividieron en proyectos independientes. El Plan de Ciclismo se adoptó en 1999 y el Plan de Peatones se adoptó en 2002.



Cuando se adoptó el primer Plan de Ciclismo, Oakland se encontraba en medio del primer auge de “las punto com”, Yahoo era lo más nuevo, y Oakland tenía un total de cinco millas de carriles para bicicletas en partes de Bancroft Ave., Broadway, Fruitvale Ave., Telegraph Ave. y West St. Dos décadas después, Oakland tiene 118 millas de carriles para bicicletas, y la cantidad de ciclistas ya es más del triple. La cantidad de espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles para el público ha aumentado de 500 a más de 10,000. En el camino, Oakland adoptó su segundo Plan de Ciclismo en 2007, con el objetivo de “convertirse en una Comunidad Promotora del Uso de Bicicletas en 2012 reconocida por la Liga de Ciclistas Estadounidenses.” Oakland alcanzó el Nivel de Bronce en 2010, el Nivel Plata en 2014 y el Nivel Dorado en 2018.

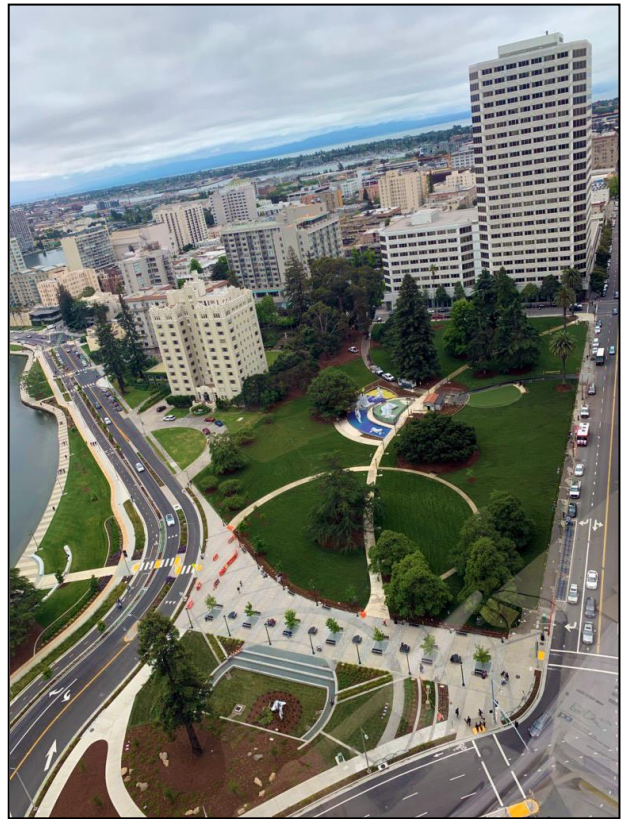


¿Qué pueden traer las próximas dos décadas? Los usos de la tierra en Oakland serán más densos y mixtos, en respuesta al aumento de los costos de la tierra y la energía. Esa densidad hará que más personas usen la bicicleta y caminen, y pondrá aún más énfasis en las estaciones de BART y los principales corredores de AC Transit. Los avances tecnológicos con motores eléctricos y baterías continuarán impulsando la innovación en micromovilidad, y los vehículos muy pequeños y livianos se convertirán en los principales usuarios de las ciclovías de Oakland. La calidad y la conectividad de esas ciclovías aumentarán con la separación física y la disminución de tráfico. Y la próxima generación de promotores del uso de bicicletas y profesionales del transporte tendrán más conocimientos, entusiasmo y dedicación para superar los límites de lo que es posible. A la salud de 1999, 2019 y 2039, ¡a pedalear!

Trabajos de la Medida DD (Measure DD): las calles de Lakeside son verdes

En junio, se completó el Proyecto Calles Verdes de Lakeside (Lakeside Green Streets Project), una iniciativa de varios años para transformar la orilla oeste del lago Merritt. El proyecto expandió Snow Park a lo que anteriormente era una maraña de intersecciones. Ahora hay nuevos árboles y pasarelas, baños renovados, nuevas estructuras de juegos y, por supuesto, la ciclovía separada más bella de Oakland hasta ahora para que todos disfruten. Siguiendo la curva de la orilla oeste del lago Merritt, los nuevos carriles para bicicletas separados son de dos sentidos entre 19th St. y 21st St, y (actualmente) de un sentido hacia el norte hacia W Grand Ave., con carriles para bicicletas protegidos en Harrison St. en el otro sentido que conecta los carriles para bicicletas hacia el oeste en Thomas Berkley Wy. (también conocida como 20th St.). El proyecto también cerró trechos en el camino junto al lago entre Madison St. y 19th St. Estas nuevas y elegantes conexiones para bicicletas sirven a los ciclistas que se desplazan hacia y desde los barrios de Adams Point, Oakland Avenue y Grand Lake, el lago Merritt, los distritos comerciales de Uptown y Downtown, y la estación de BART de 19th Street. Diseñado para personas de todas las edades y capacidades, el carril para bicicletas separado de ½ milla cuenta con una amplia franja de plantas entre los ciclistas y los vehículos en movimiento. Entre otras mejoras se incluyen cruces peatonales nuevos o acortados, aceras nuevas, bancos junto al lago y portabicicletas en abundancia.

La Ciudad aprovechó los fondos locales aprobados por los votantes de la Medida DD para obtener millones para este proyecto de la Administración Federal de Carreteras, la Medida Estatal F (Fondo de Registro Vehicular), la Comisión Metropolitana de Transporte regional y la Medida B/BB, Impuestos de venta de Calles y Carreteras Locales en todo el condado.



Vista panorámica del renovado Snow Park

Regreso al Embarcadero

El Puente Embarcadero sobre el canal del lago Merritt, un importante proyecto de reemplazo de puentes de cuatro años de construcción, ahora está completo, y restaura la mejor conexión de ciclovías desde el centro hasta el distrito de Fruitvale y la ciudad de Alameda. El puente fue ensanchado para hacer espacio para carriles para bicicletas protegidos en ambos sentidos. (Anteriormente, el puente, parte del Sendero de la Bahía de San Francisco, fue designado para ciclistas con señalización únicamente). El proyecto estrechó los carriles de circulación de 14 a 11 pies, de acuerdo con la configuración a ambos lados del puente. Se agregaron aceras en el lado norte y, en el sur, se ensancharon a más del doble, lo que formó un camino de usos múltiples. A lo largo de este lado de la costa, dos miradores crean espacio para contemplar el estuario de Oakland-Alameda (y cortar cintas, foto de la izquierda). El proyecto fue financiado principalmente por el Programa Federal de Puentes de Carretera (Highway Bridge Program, HBP) del Departamento de Transporte, la Proposición 1B de California y la Medida B del Condado de Alameda. Aproximadamente al mismo tiempo, se mejoró la ciclovía este del puente como parte del Brooklyn Basin Development Project. Se instalaron amplios carriles para bicicletas protegidos entre 4th Ave. y 10th Ave. en la rampa. Ahora, regrese a su viaje regular programado.



Corte de cinta en el Puente Embarcadero



El ciclismo en pocas palabras

El día de ir al trabajo en bicicleta da comienzo al próximo cuarto de siglo. El jueves 9 de mayo, OakDOT, en asociación con OPW, Walk Oakland Bike Oakland y Bike East Bay, organizó el 26º Día Anual de Ir al Trabajo en Bicicleta de Oakland, con un desayuno de hotcakes y una feria de presentación de transporte en el Ayuntamiento de 7:00 a 9:30 a.m. Más de 800 ciclistas pasaron por Frank Ogawa Plaza de camino al trabajo, incluidos cinco miembros del Ayuntamiento y siete miembros de la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (Bicyclist & Pedestrian Advisory Commission, BPAC) de Oakland. Miembros del Scraper Bike Team original (uno de los cuales es de la BPAC) viajaron en bicicleta desde la Biblioteca Martin Luther King Jr. en International Blvd. en 69th Ave., y se reunieron con los miembros del Ayuntamiento en las estaciones de BART: Loren Taylor en Coliseum y Noel Gallo en Fruitvale. Fotografías en malcolmwallacephotography.pixieset.com/biketowork2019.



Directora de Walk Oakland Bike Oakland, Chris Hwang, y director de OakDOT, Ryan Russo, en el Día de Ir al Trabajo en Bicicleta



Innovaciones de intersecciones. A fines de junio, se completaron los cambios orientados a la seguridad de los peatones en cinco intersecciones alrededor de la estación de BART del lago Merritt. El proyecto instaló bombillas pintadas junto con bolardos reflectantes, y se hicieron cambios de señales para reducir los conflictos entre vehículos y peatones. En Madison St./8th St. y Madison St./9th St., se instalaron elementos de diseño para la protección de intersecciones para separar mejor los movimientos de giro de ciclistas y vehículos y mejorar el índice de paso de los vehículos a las bicicletas. El proyecto también alargó las zonas de carga para permitir cargas y descargas lejos de las paradas de autobús y los carriles para bicicletas. Obtenga más información en www.oaklandca.gov/projects/lake-merritt-intersection-improvements.

Vacantes de BPAC. Teniendo en cuenta que habrá tres vacantes, la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones sugiere a los interesados en los puestos que presenten sus solicitudes antes del 13 de septiembre. El BPAC ha designado un comité para alentar a un grupo diverso de candidatos y hacer recomendaciones al Alcalde para que los miembros trabajen por períodos de tres años a partir de enero de 2020. Obtenga más información en www.oaklandca.gov/services/become-a-bpac-commissioner.



Informe sobre ciclismo urbano básico. Entre enero y junio, Bike East Bay ofreció seis clases de ciclismo urbano básico en salones en seis bibliotecas públicas de Oakland. Estas clases son financiadas por subvenciones a la Ciudad del Programa de Financiación Estatal de la Ley de Desarrollo de Transporte, artículo 3 (ingresos del impuesto estatal a la gasolina). El Ayuntamiento aprobó una nueva asignación en mayo, y mantuvo estos cursos disponibles en todo Oakland para el próximo año y lo sucesivo. Corra la voz y regístrese en bikeeastbay.org/education.



¡Feliz Mapiversario! En mayo, la décima edición del mapa anual de ciclovías de Oakland llegó a los quioscos, con una distribución inicial en tiendas de bicicletas y en el Día de Ir al Trabajo en Bicicleta. Las ciclovías de Oakland y las ciudades adyacentes están codificadas por colores por tipo de ciclovía (carriles, caminos,

etc.). Para celebrar su primera década, el mapa fue diseñado y actualizado por Jake Coolidge, quien creó el primer mapa como pasante en el Programa para Ciclistas y Peatones.

Carril para bicicletas separado creado por desarrollador en 27th St. En mayo, se instaló un carril para bicicletas separado para estacionamiento y bolardo en la 27th St. entre Broadway y Valdez St. El desarrollador instaló el carril para bicicletas junto con un nuevo desarrollo de condominios en la esquina de Broadway. El plan de ciclismo actualizado recomienda carriles para bicicletas separados en 27th St. entre San Pablo Ave. y Harrison St. Esta es la primera parte en construirse, y reemplaza los carriles para bicicletas protegidos instalados en 2014 y los carriles para bicicletas básicos instalados en 2011. ¡Progreso!



Delirio por el pavimento

En la primavera de 2019, un proyecto de pavimentación en toda la ciudad instaló 4.6 millas de carriles para bicicletas en seis calles, incluidas 3.1 millas de carriles para bicicletas protegidos. En Foothill Blvd. (de 15th Ave. a 23rd Ave.), en la foto, el proyecto convirtió la carretera de cuatro carriles en dos carriles más carriles para bicicletas protegidos para mejorar la seguridad a lo largo del Parque San Antonio y en la Escuela Primaria Garfield. Los otros cinco proyectos actualizaron las ciclovías existentes, incluido W MacArthur Blvd., donde se agregaron protecciones a los carriles para bicicletas existentes entre Telegraph Ave. y Manila Ave. Estos carriles para bicicletas protegidos ahora son continuos en W MacArthur Blvd. desde Market St. hasta Manila Ave., una distancia de 1.5 millas. En la estación Coliseum Amtrak, las líneas de los carriles para bicicletas se remarcaron en 73rd Ave. desde San Leandro St. hasta la entrada de la estación. En el oeste de Oakland, las líneas de los carriles para bicicletas se remarcaron en Market St. desde 18th St. hasta W Grand Ave. En Jack London Square, se instalaron carriles para bicicletas en 2nd St. desde Brush St. hasta Jefferson

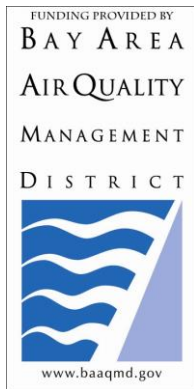


St., y se reemplazaron los bordes en esta parte del Sendero de la Bahía de San Francisco, además se realizaron mejoras en Clay St. entre 2nd St. y la terminal del ferry.

El Ayuntamiento aprueba un nuevo plan de pavimentación de tres años

En abril, el Ayuntamiento aprobó un nuevo plan de priorización de pavimento de tres años. La financiación de la Medida KK aprobada por los votantes de Oakland le permite a la Ciudad pavimentar más calles locales que en el pasado, ya que las fuentes de financiación típicas disponibles para la pavimentación requerían un énfasis en las calles concurridas.

Alrededor de un tercio (35 millas) del millaje del plan se encuentra en las calles de ciclovías. Diez millas de calle son ciclovías ya existentes, y se ha recomendado su mejora (de carriles para bicicletas estándar a carriles protegidos o separados). Otras 25 millas están en calles propuestas como ciclovías en el Plan de Ciclismo 2019 de Oakland. Obtenga más información en www.oaklandca.gov/resources/draft-final-3-year-paving-plan.



Actualización sobre portabicicletas

Entre enero y junio de 2019, se instalaron 526 nuevos espacios de estacionamiento para bicicletas, lo que eleva el número total de espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles para el público a 10,663. Acerca de estos nuevos espacios:

- 208 se encuentran en una nueva estación de bicicletas de autoservicio en la estación de BART de MacArthur (la estación con el modo de acceso a bicicletas compartidas más alto del sistema) que abrió en mayo.
- 16 son nuevos bloqueos electrónicos (eLockers) para bicicletas, ocho en la esquina de Lake Park y Lakeshore Aves. y ocho en el estacionamiento de la Biblioteca Rockridge Branch (ambos en fotos a continuación). Estos fueron financiados por los fondos de la Medida B para Ciclismo/Peatones con una subvención del Programa del Fondo de Transporte para el Aire Limpio (Transportation Fund for Clean Air, TFCA) del Distrito de Administración de Calidad del Aire del Área de la Bahía.
- Más de 300 son portabicicletas en las aceras, y más de la mitad fueron instalados como parte de proyectos de desarrollo privado (sin contar los que se requirieron e instalaron

en interiores para los residentes) y los otros fueron financiados por una subvención del TFCA de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.

En otras noticias sobre estacionamientos para bicicletas: en mayo, el Ayuntamiento aprobó una asignación del Programa de Financiación de la Ley de Desarrollo de Transporte, artículo 3 para continuar instalando estacionamiento para bicicletas. Esto lanzará la 14ª fase del Programa CityRacks de Oakland. Solicite portabicicletas en www.oaklandbikes.info/bikerack.

Para obtener acceso a la jaula y los casilleros, ingrese a www.bikelink.org.



El programa de bicicletas compartidas se adapta

En un soleado miércoles, el 22 de mayo, se lanzó un programa piloto de bicicletas adaptativas compartidas a orillas del lago Merritt (foto, izquierda). Este programa es una asociación entre el Programa de Difusión y Recreación del Área de la Bahía (Bay Area Outreach and Recreation Program, BORP) y el operador regional de bicicletas compartidas (ahora Lyft).



Estas bicicletas compartidas permiten a las personas con discapacidades andar en bicicleta al ofrecer bicicletas en diversas formas y tamaños, incluidas bicicletas manuales, bicicletas manuales reclinables, triciclos reclinables y un tándem lado a lado con pedales de apoyo, pedales para mano de agarre cuádruple, correas, cinturones de seguridad y almohadillas. Los alquileres incluyen ajuste y capacitación, un casco y almacenamiento de dispositivos de movilidad y animales de servicio.

A partir del programa piloto, Lyft está considerando expandir el servicio a San Francisco.

Obtenga más información en www.borp.org/lyft-bay-wheels-borp-adaptive-bike-share-pilot.

RECURSOS

Sugiera la ubicación de un portabicicletas

- Revise las pautas y solicite un portabicicletas en línea, o bien comuníquese con nosotros (información en la etiqueta postal). Consulte www.oaklandbikes.info/bikerack.

Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

- Las reuniones se celebran el 3^{er} jueves de cada mes y son abiertas al público. Obtenga más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro Telefónico de Obras Públicas

Por teléfono: 311 (510-615-5566 fuera de Oakland) | por Internet: 311.oaklandca.gov | móvil: OAK 311 (aplicación)

Reporte si encuentra lo siguiente:

- vidrio en las carreteras, baches, rejillas de drenaje inseguras u otras obstrucciones
- señales de tráfico averiadas
- bicicletas abandonadas que necesitan ser retiradas de portabicicletas, señalizaciones o postes de medidores
- exceso de velocidad, o para solicitar medidas de reducción del tráfico u otra mejora vial

Programa para Ciclistas y Peatones OakDOT

- Jason Patton, gerente del Programa
- David Lok, analista de espacios
- David Pené, ingeniero asistente
- Noel Pond-Danchik, coordinador
- Jennifer Stanley, coordinadora

Practicantes del Programa

- Ankitha Doddanari, Pierre Gerard, Jun Tanabe, Emanuel Ulloa

Voluntarios

- Peggy Mooney y... ¿usted? Información en www.oaklandbikes.info/volunteer.



Los proyectos descritos en el presente documento están financiados parcial o totalmente por el porcentaje correspondiente de los impuestos de venta del transporte en todo el condado de Oakland aprobados por votación. El 5% de los fondos de la Medida B, y el 8% de los fondos de la Medida BB, se destinan a proyectos y programas de ciclistas y peatones en todo el condado. Para obtener más información, visite www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds.