

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

27.^a edición, verano de 2020 | Circulación 4,2755 | www.oaklandbikes.info



En abril, OakDOT lanzó el programa Slow Streets (Calles Lentas) para aliviar la aglomeración en parques y senderos. Hacia fines de junio, la Ciudad había cerrado al tránsito más de 20 millas de calles residenciales. El programa creó calles con menos autos para que la gente pudiera caminar y andar en bicicleta manteniendo un distanciamiento seguro. En mayo, OakDOT expandió el programa Slow Streets convirtiéndolo en [Slow Streets—Essential Places](#) (Calles Lentas en Lugares Esenciales), cuya atención se enfocaba, además, en mejorar inmediatamente la seguridad del tráfico en lugares donde se proporcionaban servicios esenciales, como tiendas de alimentos, clínicas médicas y sitios de distribución de alimentos en comunidades de color de bajos recursos. Si bien las primeras calles lentas surgieron de los senderos para bicicletas de las comunidades identificados en el Plan de Ciclismo de Oakland, el programa tiene la intención de incluir y expandirse más allá de los senderos para bicicletas: la intención de desarrollar calles residenciales como lugares para las personas. Obtenga más información en www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets.

Ayudar a canalizar el agua de las lluvias en San Pablo

En un proyecto de demostración, llevado a cabo por la Asociación de Estuarios de San Francisco, se instaló un proyecto de modernización de calles verdes en San Pablo Ave, entre las calles 16th St y 17th St. Los carriles para bicicletas son lo de menos. Se instalaron un paisajismo que soporte las sequías y un jardín pluvial para la filtración de aguas pluviales para ayudar a que la Ciudad cumpla con los términos del permiso de la Junta de Control de la Calidad del Agua Regional que requiere que las ciudades implementen proyectos ecológicos de infraestructura de alcantarillado para proporcionar un tratamiento de escorrentía. Otras seis ciudades participaron en el Proyecto de Calles Verdes de la Columna Vertebral de San Pablo (San Pablo Spine Green Street Project): Emeryville, Berkeley, Albany, El Cerrito, San Pablo y Richmond. El bloque también presenta la primera instalación permanente de Oakland de estacionamiento diagonal "marcha atrás".

Ciclovía Scaper en 90th Ave

El mural decorativo en la Ciclovía Scaper en la avenida 90th Ave está esencialmente completo. La faja central naranja brillante, con un motivo de rueda de bicicleta, continúa luego de la pavimentación y reconfiguración de la 90th Ave realizada en 2019, desde International Blvd hasta Bancroft Ave. En colaboración con el equipo Original Scaper Bike Team de Oakland, OakDOT desarrolla este proyecto para mejorar la seguridad del tráfico en la comunidad y para celebrar la cultura del ciclismo en el Este de Oakland. Para obtener más información, visite www.oaklandca.gov/projects/90th-ave-repaving-redesign.

La BPAC se adapta en tiempos de COVID-19

La Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (Bicyclist and Pedestrian Advisory Commission, BPAC) fue dejada de lado de marzo a mayo debido a la COVID-19, y retomó sus reuniones en junio a través de video/teleconferencias. Los comités de la BPAC estuvieron activos todo el tiempo. Para obtener más información sobre el BPAC, que incluye cómo acceder a la próxima reunión, visite www.oaklandca.gov/resources/bicyclist-and-pedestrian-advisory-commission-bpac-committees-and-liaisons.

Inscripción de nuevos comisionistas para el 9 de septiembre

La Ciudad acepta solicitudes para ocupar tres lugares en la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (BPAC) por períodos de tres años a partir de enero de 2021. El rol de la BPAC es asesorar al Concejo de la Ciudad sobre programas y proyectos relacionados con las caminatas y el ciclismo en Oakland. Si está interesado en inscribirse, visite www.oaklandca.gov/services/become-a-bpac-commissioner. Las solicitudes se reciben hasta el miércoles 9 de septiembre de 2020 a las 5 p. m.

Nota del editor

Esta 27.ª edición de "We [bike] Oakland" encuentra a todos los integrantes del equipo de ciclismo de OakDOT refugiados en sus hogares, agradecidos de tener trabajo, esforzándose por satisfacer las necesidades de la comunidad surgidas de la pandemia de COVID-19 y, como el resto del país, horrorizados por el espantoso asesinato de George Floyd. Esta primavera se completó un sorprendente número de "proyectos regulares", pero es difícil definir el significado de "trabajo regular" en momentos extraordinarios. Manténgase seguro. Monte en bicicleta. Cuide a su familia, a sus amigos, a sus vecinos y al resto de los residentes de Oakland.

Proyectos financiados por el bono de transporte

Entre enero y junio de 2020, el Programa de Pavimentación de la Ciudad de Oakland instaló 12.7 millas de ciclovías nuevas o mejoradas, casi triplicando la cantidad de millas instaladas en los seis meses anteriores. Esto incluye 5.5 millas de senderos nuevos para bicicletas en la comunidad en Plymouth St, de 79th Ave a 104th Ave (círculos de tráfico aún en construcción), en Church St, de Flora St a Bancroft Ave, y en Lowell St, de Adeline a Market St. Una reducción de la circulación vehicular en Jefferson St, de 6th St a 19th St, eliminó uno de los cuatro carriles de circulación e instaló carriles para bicicletas para aligerar el tráfico y ayudar a los peatones a cruzar esta calle excesivamente ancha en el centro de la ciudad. A los carriles para bicicletas existentes en Bancroft Ave, de 98th Ave al límite de San Leandro, y en 14th St, de Wood St a Mandela Pkwy, se les pusieron contenciones, y se eliminó la brecha que se acerca a Mandela Pkwy, lo que generó senderos continuos para bicicletas sobre la 14th St, de Wood St a Castro St. En 51st St, entre Telegraph Ave y Broadway, se estrechó el carril vehicular para instalar senderos para bicicletas. En Lake Park Ave se instalaron carriles ascendentes para bicicletas y carriles descendentes compartidos, que conectan los carriles para ciclistas de MacArthur Blvd con el distrito de Grand Lake a través del paso a desnivel de la I-580 y Wesley Wy. Todos estos proyectos (y otros más) recibieron financiación de Measure KK, el bono de infraestructura aprobado por los electores de Oakland en 2018.

Ciclovías del BRT

En mayo, se instalaron las últimas franjas que marcan más de 6 millas del carril de la ciclovía (mayormente carriles para bicicletas) como parte del proyecto de transporte rápido en autobús (Bus Rapid Transit, BRT) de AC Transit. Las nuevas ciclovías se instalaron en International Blvd (de 54th Ave a 85th Ave), en E 12th St (de 2nd Ave a 14th Ave), y en 14th Ave (de E 8th St hasta International Blvd). El proyecto cerró una amplia brecha en la red de ciclovías al este de E 12th St en 14th Ave con la instalación de carriles continuos para bicicletas, reemplazando lo que era una confluencia de carriles particularmente atroz. Una pequeña sección de carriles separados para bicicletas también se instaló en San Pablo Ave, entre 23rd St y Martin Luther King Jr Way, para facilitar las operaciones relacionadas con las escalas de autobús.

El proyecto de BRT es la culminación de dos décadas de trabajo a cargo de AC Transit, en colaboración con las ciudades de Oakland y San Leandro. Trabajando con diversos constituyentes, AC Transit incluyó carriles para bicicletas en cada calle con preferencia de paso que pudo. Si observa un mapa, verá que la red de calles de Oakland no tiene calles paralelas continuas en muchas áreas. Las calles principales, como International Blvd y MacArthur Blvd, son las únicas calles que continúan recto, y los autobuses, los automóviles y las bicicletas deben usarlas, o bien tomar un camino alternativo, en donde deben hacer muchos giros entre las calles locales.

El ciclismo en pocas palabras

¡Lea sobre Xtracycle!

OakDot ha comprado dos Xtracycles para apoyar a los programas de ciclismo de la Biblioteca Pública de Oakland. Estas robustas bicicletas de carga se entregaron en junio. El programa de ciclismo para el que se compraron está en espera debido a las limitaciones de seguridad en los lugares de trabajo por COVID-19. El personal de la biblioteca, sin embargo, comenzó a usarlas para la distribución de alimentos en el Este de Oakland, en la Biblioteca de 81st Avenue y para entregar alimentos extras a los campamentos de personas sin hogar.

Galardones y reconocimientos

En abril, la Asociación de Planificación Urbana Estadounidense (American Planning Association, APA) otorgó un galardón de plata al logro por la mejor práctica al plan de ciclismo de 2019 de Oakland "Let's Bike Oakland". Por más de 50 años, el programa nacional de galardones de la APA ha brindado reconocimiento a esfuerzos de planificación innovadores y destacados y a personas que crean comunidades más fuertes, más seguras y más justas. Felicitaciones a los miembros del equipo de OakDOT que trabajaron tan duro para cumplir el plan, en especial a Lily Brown y a Manuel Corona, el asesor líder del proyecto, a Alta Planning & Design, y a las numerosas personas y grupos que contribuyeron con el proceso de planificación, incluidos East Oakland Collective, Outdoor Aro, Bike4Life, Cycles of Change y The Scraper Bike Team. Obtenga más información en www.planning.org/awards/2020/achievement/lets-bike-oakland.

Día de ir al Trabajo en Bicicleta postergado

Lo que hubiera sido el 27.º Día de ir al Trabajo en Bicicleta (Bike to Work Day) anual consecutivo de Oakland en mayo se debió interrumpir por la pandemia de COVID-19. (Se ha planificado un evento alternativo para alentar y premiar al ciclismo para el transporte y la recreación diarios, "Día de ir en Bicicleta a Todos Lados" ["Bike to Wherever Day"], para el 24 de septiembre). A medida que las ramificaciones de la pandemia se filtren en nuestra cultura, ¿qué será del Día de ir al Trabajo en Bicicleta? ¿Qué significa ir a trabajar en bicicleta en la era de una enfermedad contagiosa? Aún así, de acuerdo a la mayoría de las fuentes, se ha incrementado la cantidad de personas que andan en bicicleta. ¡El Día de ir al Trabajo en Bicicleta parece ser todos los días!

Instantánea de movilidad compartida

En junio, el personal de la División de Movilidad y Estacionamiento de OakDOT publicó un informe en el que se documentó al año 2019 como otro año en que se superó el récord de movilidad compartida en Oakland. Los programas para compartir el vehículo, la bicicleta y los monopatines eléctricos continuaron siendo populares, con un incremento del 57 % en la cantidad de pasajeros hasta 2.1 millones de viajes. Estos viajes cubrieron 4.6 millones de millas, un incremento del 35 % en comparación con el total de 2018. Estas tendencias son positivas, y no se espera que continúen en 2020 debido a los obstáculos impuestos por COVID-19. Consulte el informe en medium.com/oakdot/the-year-in-review-2019-oakdot-shared-mobility-snapshot-64f519aeeb60.

Los espacios de estacionamiento para bicicletas crecen lentamente

Debido a COVID-19, la Ciudad solamente instaló 58 espacios de estacionamiento nuevos para bicicletas de enero a junio de 2020. Fueron financiados por la subvención del Fondo del Transporte para Aire Limpio de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda. Otros 52 espacios se instalaron como parte de proyectos de desarrollo (incluido Brooklyn Basin, foto de la izquierda) para un total de 110 nuevos espacios. (Esta es la menor cantidad de espacios de estacionamiento nuevos para bicicletas instalada durante un período de seis meses desde, al menos, el año 2007). Un voluntario de la Ciudad revisó los portabicicletas instalados anteriormente usando Google Maps y encontró unas 50 ubicaciones en donde se quitaron portabicicletas, algunos de los cuales se habían instalado hace más de 20 años. (Estas ubicaciones se agregaron a la lista de sitios de la Ciudad que deben inspeccionarse para colocar nuevos portabicicletas). En la actualidad hay 10,920 espacios de estacionamiento para bicicletas documentados en Oakland, cuatro más que los informados a finales de 2019. Solicite portabicicletas en oaklandbikes.info/bikerack.

Mejores comunidades, mismos vecinos

En junio, la Ciudad recibió una subvención de \$28.2 millones de varios años de parte del Concejo de Crecimiento Estratégico de California para financiar la propuesta "Mejores comunidades, mismos vecinos", una sociedad entre la Ciudad de Oakland, múltiples organizaciones comunitarias y residentes locales. De los cinco proyectos financiados en un área de cinco millas cuadradas en medio del Este de Oakland, dos ofrecerán iniciativas claves de plan de ciclismo: el sendero de 1.2 millas de San Leandro Creek (una colaboración con la Ciudad de San Leandro, en obras desde 2014) y la construcción de The Shed, una instalación de eventos y enseñanza de ciclismo de la comunidad en la Sucursal de la Biblioteca Martin Luther King, Jr. Una parte de la financiación irá directamente al Scraper Bike Team para apoyar la seguridad de las bicicletas y reparar y dar clases después de la escuela. Para obtener más información, consulte el comunicado de prensa en tinyurl.com/oakbssn.

Ciclovías del Fondo de Subvenciones para Vivienda de Precio Accesible y Comunidades Sustentables

La ciudad de Oakland tuvo éxito con sus dos solicitudes de subvenciones para el programa de Vivienda de Precio Accesible y Comunidades Sustentables, que combina la financiación de proyectos de viviendas a precios accesibles con mejoras en el transporte sustentable. Los dos galardones de subvenciones son para la estación Mandela, un desarrollo de BART orientado al tránsito en el Oeste de Oakland, que financiará un nuevo proyecto de transporte (que incluye carriles para bicicletas) en 18th St (\$3.26 millones) y proporciona financiación adicional para el proyecto de cierre de la brecha de Fruitvale Alive y el proyecto de iluminación para peatones de International Blvd (\$4.55 millones).

En memoria de Joe Fermanian

Joe Fermanian fue un ingeniero residente del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Oakland que supervisó la construcción de muchos proyectos de ciclovías, incluidos los carriles para bicicletas en Adeline St, Bancroft Ave, Broadway Ter, Clay St, Foothill Blvd, Fruitvale Ave, Havenscourt Blvd, Market St y Martin Luther King Jr Wy. Ofrecemos nuestras condolencias a sus familiares y amigos por su pérdida. Joe era un grandioso colega, apasionado por el servicio público. Se destacó en su trabajo, trabajó duro para hacerlo bien

DOT20209 SP

y amaba montar en bicicleta. Su gran sonrisa y amena presencia lo convertían en un excelente compañero de trabajo.

Gracias, Joe. Te extrañamos.

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.º jueves de cada mes y son abiertas al público. Obtenga más información en www.oaklandbikes.info/bpac.

Centro de llamadas OAK311

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

Informe si encuentra lo siguiente:

4 vidrio en las carreteras, baches, rejillas de drenaje inseguras u otras obstrucciones

4 señales de tráfico averiadas

4 bicicletas abandonadas que necesitan ser retiradas de los portabicicletas, señalizaciones o postes de medidores

4 cualquier problema relacionado con el tráfico (será remitido a la organización correspondiente)

Programa para Ciclistas y Peatones OakDOT

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

Practicantes del Programa

- Ankitha Doddanari, Pierre Gerard

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 a la venta de 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.