

# 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

29.<sup>a</sup> edición, verano de 2021 | Circulación 4,304 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)



## Mejoras en Tunnel Road

En junio, la ciudad pintó las rayas de una nueva ciclovía a lo largo de una ruta para bicicletas señalizada ya existente (la mayor parte de la cual se marcó por primera vez en 1976) en la parte más occidental de Tunnel Road en Oakland. Se marcó un corto pero impactante tramo del camino fuera de la calle al este de la frontera con Berkeley para separar a los ciclistas con rumbo al este y a todos los peatones de los vehículos que ingresan a la rampa de acceso de la Highway 13. Siguiendo hacia el este hasta la intersección en T con Caldecott Ln, se marcaron nuevos carriles para bicicletas (con contenciones donde el ancho lo permite). Además, en Caldecott Ln, se marcaron las rayas de una nueva ciclovía: en su mayoría, carriles para bicicletas con líneas divisorias que marcan la estrecha carretera al este hasta donde la calle termina en una vía sin salida. Otras mejoras en la intersección de Tunnel Rd, Hiller Dr y la rampa de acceso de la Highway 13 incluyen la repavimentación de las calles, nuevos cruces peatonales de alta visibilidad, marcas verdes en las zonas de conflicto de los carriles para bicicletas para resaltar el camino de los ciclistas y, aún en construcción, una señal de tráfico mejorada y bulevares reconstruidos. El proyecto es uno de los financiados por el acuerdo de \$8 millones de la Ciudad de Oakland con Caltrans para abordar los posibles efectos del Proyecto para el cuarto canal de Caldecott Tunnel (Caldecott Tunnel Fourth Bore Project).

## Carriles nuevos para bicicletas en College Ave

En junio, la ciudad completó el marcado de la ciclovía en College Ave, como parte de un proyecto para mejorar el acceso a la estación Rockridge de BART. Se instalaron carriles para bicicletas en la mayor parte de College Ave entre Broadway y Claremont Ave. Se están instalando extensiones de la acera en las esquinas cerca de la estación Rockridge de BART para acortar las distancias de cruce. Además, se eliminó un pequeño carril de entrada en Miles Ave para reducir la velocidad de los automovilistas y crear un nuevo espacio para los peatones. También se instalaron cruces peatonales de alta visibilidad y marcas verdes en las zonas de conflicto. Y, por último, pero no menos importante, se repavimentó College Ave, lo que dio lugar a la circulación más fluida de los últimos años. (Próximamente: carriles para bicicletas en Shafter Ave/Keith Ave entre Forest St y el estacionamiento de BART, finalización de los trabajos de pavimentación y señalización). El proyecto fue financiado por una subvención del Programa de la Medida Regional 2 "Rutas seguras para el tránsito" (Safe Routes to Transit) de la Comisión Metropolitana de Transporte y por el acuerdo para el cuarto canal de Caltrans.

## Estimados residentes de Oakland:

Bienvenidos a la última edición de su boletín "We Bike Oakland" que informa dos veces al año sobre la implementación del Plan de Ciclismo de Oakland. Tenemos que compartir un enorme progreso en este segundo aniversario del Plan de Ciclismo Let's Bike Oakland, adoptado en julio de 2019.

La pavimentación financiada por la Medida KK de OakDOT está batiendo récords con grandes beneficios para la red de ciclovías. En los últimos seis meses, el OakDOT construyó 14 millas de carriles correspondientes a los senderos para bicicletas de las comunidades (Neighborhood Bike Routes, NBR), 10 millas de las cuales son nuevas ciclovías. Esto es parte de un año récord en el que el OakDOT pavimentó 40 millas de calles, y trabajó en toda la ciudad para reparar el pavimento y mejorar la conexión entre los vecindarios. Debido a que la pandemia cambió los patrones de viaje, los traslados por los vecindarios han cobrado mayor importancia, lo

que se vio reflejado en el hecho de que el Día de ir al trabajo en bicicleta (Bike to Work Day) se convirtiera en el Día de ir en bicicleta a todos lados (Bike to Wherever Day).

Estamos creando asociaciones comunitarias para la educación y la planificación del uso de la bicicleta, y apoyamos a Bike East Bay para que ofrezca clases a distancia durante la pandemia, y a Cycles of Change para que equipe a los residentes de San Antonio con las bicicletas y los conocimientos necesarios para utilizarlas para facilitar su transporte y mejorar su salud. Estas asociaciones equitativas están ayudando al OakDOT a conseguir importantes subvenciones para nuestros vecindarios de prioridad, como las recientes concesiones del Programa de Transporte Activo de California a los senderos para bicicletas de las comunidades de East Oakland y para 7th Street en West Oakland.

Ahora que empezamos a salir con cautela de la pandemia, visite [covid-19.acgov.org](https://www.covid-19.acgov.org), salga en bicicleta para reencontrarse con amigos y familiares y para ver las numerosas mejoras realizadas durante el confinamiento. Gracias por animarnos, apoyarnos y colaborar con nosotros para hacer un gran trabajo. Aceptamos sus sugerencias y preguntas en [bikeped@oaklandca.gov](mailto:bikeped@oaklandca.gov).

Atentamente,  
Ryan Russo  
Director del OakDOT

### **Mejoras en Telegraph Avenue**

En julio de 2020, el Consejo de la Ciudad ordenó a la Oficina del Administrador Municipal, al Departamento de Transporte de Oakland (OakDOT) y al Departamento de Raza y Equidad de Oakland que “involucraran a los residentes y comerciantes” y “cocrearán mejoras” para el Proyecto de calles completas de Telegraph Ave (Telegraph Ave Complete Streets Project). El 2 de junio de 2021, el OakDOT dio a conocer el resultado de ese proceso y recomendó sustituir el carril protegido para bicicletas provisional ya existente por carriles con contenciones para bicicletas. La recomendación se presentó ante la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones el 17 de junio, ante el Comité de Obras Públicas del Consejo de la Ciudad el 22 de junio y ante un subcomité de la Comisión de la Alcaldía sobre Personas con Discapacidades el 1 de julio. El 6 de julio, el Consejo de la Ciudad votó a favor de seguir adelante con el plan original de mejorar los carriles para bicicletas separados ya existentes mediante la instalación de islas de cemento, trabajo que se está llevando a cabo. Obtenga más información en [www.oaklandca.gov/projects/telegraph-avenue-complete-streets-redesign](https://www.oaklandca.gov/projects/telegraph-avenue-complete-streets-redesign).

Más al norte, en Telegraph Ave, una subvención del Programa para la mejora de la seguridad en carreteras (Highway Safety Improvement Program) está financiando la instalación de centros de trasbordo de autobuses para facilitar las operaciones de los autobuses a lo largo del carril para bicicletas separado, el cual se marcó en 2020 en el vecindario Temescal.

### **Aumento de los senderos nuevos para bicicletas en la comunidad**

Entre enero y junio de 2021, se instalaron casi 14 millas de carriles de senderos para bicicletas de las comunidades (“NBR”, también conocidos como bulevares para bicicletas) en 17 calles. Más de 10 de estas millas son nuevas ciclovías, todas menos una calle construida por los proyectos de pavimentación financiados por la Medida KK. Lo más notable fue la mejora del NBR en la 69<sup>th</sup> Ave, desde San Leandro St hasta International Blvd, instalado por primera vez en 2012. Además del nuevo pavimento, el proyecto instaló rampas en la acera nuevas y mejoradas en todas las intersecciones (algunos de estos trabajos aún están en curso), nuevos topes de velocidad más espaciados y cruces peatonales de alta visibilidad. Consulte el mapa desplegable para ver todas las ubicaciones.

Con la rápida implementación de las rutas de la Medida KK, surgió la necesidad de contar con estándares de diseño uniformes. ¿La pintura de los carriles compartidos en una calle local cumple con la definición de un NBR del Plan de Ciclismo? ¿O se requieren otros elementos para controlar el tráfico? Y, si es así, ¿qué se necesita, cuándo y dónde? Para ayudar a responder a estas y otras preguntas, el personal del OakDOT elaboró una guía que establece las normas para los NBR que se publicó en junio. Consúltela aquí: [tinyurl.com/OakDOT-NBR](http://tinyurl.com/OakDOT-NBR). El Programa para Ciclistas y Peatones (Bicycle & Pedestrian Program) del OakDOT completó la guía con una importante revisión y aportación del Comité de Infraestructuras de la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones de Oakland y otras secciones del OakDOT.

### **Cruce del canal Lake Merritt en 7th St**

En junio se completó una conexión corta pero bastante agradable para ciclistas y peatones a través de 7<sup>th</sup> St cerca de Laney College. La nueva conexión se encuentra a mitad de cuadra entre Fallon St y 5<sup>th</sup> Ave (una cuadra muy larga) y permite un paseo sin problemas a nivel de la calle entre los segmentos de senderos existentes a lo largo del cruce del canal Lake Merritt, lo que proporciona una alternativa al túnel bajo la calle que es propenso a las inundaciones. Se instalaron rampas para ciclistas que conectan directamente con el paso de peatones de alta visibilidad, en el que se instalaron balizas rectangulares de parpadeo rápido, alimentadas por energía solar y que se activan con un botón para indicarles a los automovilistas de que se detengan cuando los ciclistas y los peatones estén cruzando. Los segmentos cortos de los carriles para bicicletas existentes en 7<sup>th</sup> St que se acercan al cruce se convirtieron de carriles con contenciones a carriles separados detrás de medianas de cemento. Las medianas acortan la distancia de cruce y reducen los posibles conflictos con los automovilistas. El proyecto fue ejecutado por Obras Públicas de Oakland y financiado por la Medida DD de bonos aprobada por los votantes de Oakland, el Fideicomiso de Oakland para agua limpia y parques seguros Oakland Trust for Clean Water and Safe Parks).

---

### ***El ciclismo, en pocas palabras...***

#### **Día de ir a en bicicleta a todos lados (toma 2)**

Debido a la pandemia de la COVID-19, el Día de ir al trabajo en bicicleta anual se transformó durante dos años consecutivos en el Día de ir en bicicleta a todos lados. El evento más reciente se celebró el viernes 21 de mayo de 2021. Se realizaron varios paseos y eventos para celebrar, e incluso se organizaron grupos de ciclistas desde los distritos del Consejo de la Ciudad hasta la pérgola de Lake Merritt, donde Walk Oakland Bike Oakland, Bike East Bay, Higher Ground en asociación con Scraper Bike Team, y OakDOT estaban estacionados para darles la bienvenida a los ciclistas. Se distribuyeron regalos, como bolsas, mapas para ciclistas, kits de parches y adhesivos, a los ciclistas en el lago y en las sucursales de la Biblioteca Pública de Oakland. Vea hermosas fotos del evento tomadas por el fotógrafo Malcolm Wallace en [malcolmwallacephotography.pixieset.com/biketoanywhere2021](http://malcolmwallacephotography.pixieset.com/biketoanywhere2021).

#### **Más portabicicletas instalados**

Hasta el 30 de junio de 2021, se habían instalado 11,518 espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles al público en Oakland. Entre enero y junio, se instalaron 298 espacios. De estos espacios nuevos, 194 fueron financiados por una subvención de la Ley de Desarrollo del Transporte, Artículo 3, para la 14.ª fase del Programa CityRacks de Oakland, 50 se instalaron como parte de los proyectos de desarrollo privado, y 54 eran portabicicletas existentes que se reubicaron como parte del proyecto de repavimentación/carril para bicicletas separado de Telegraph Ave en Temescal. Se realizaron inspecciones en otros 25 lugares, con 90 espacios pendientes de instalación, 68 de ellos al este del lago. Solicite portabicicletas en [oaklandbikes.info/bikerack](http://oaklandbikes.info/bikerack).

### **Biblioteca de electrobicis de un millón de dólares**

En junio, el OakDOT recibió \$1,000,000 para crear una biblioteca de electrobicis (electric bike o E-bike), una idea propuesta durante las tareas de participación de la comunidad para el Plan de Ciclismo de 2019. La ciudad escuchó que la gente quería un programa de intercambio de electrobicis que proporcionara una variedad de tipos de bicicletas, que permitiera a los usuarios tomar las bicicletas por períodos más largos que el actual programa de intercambio de bicicletas y que apoyara a las tiendas de bicicletas locales y los programas de bicicletas. El OakDOT utilizó esta información para solicitar el programa de subvenciones “Vales para las opciones de Movilidad Limpia” (Clean Mobility Options Voucher) de CALSTART, una organización nacional sin fines de lucro dedicada al transporte limpio.

La biblioteca constará de 500 electrobicis, entre ellas, bicicletas de carga, bicicletas adaptadas y patinetes eléctricos. Las bicicletas se alquilarán en línea y los usuarios las recogerán en un proveedor de servicios de alquiler participante (tienda de bicicletas local o programa relacionado con las bicicletas) en West Oakland, Chinatown, Fruitvale o East Oakland. Los usuarios podrán conservar la bicicleta durante un período de tiempo similar al de un libro de la biblioteca y, luego, deberán devolverla a un proveedor de servicios local. Estos proveedores de servicios también adaptarán la bicicleta a cada usuario y se asegurarán de que las bicicletas estén en buen estado. La biblioteca busca ofrecer el alquiler de bicicletas a bajo costo, y a muy bajo costo para los habitantes de Oakland con bajos ingresos. Un proveedor de servicios de logística, GRID Alternatives Bay Area, comprará, almacenará y entregará las bicicletas. Se espera que comience a principios de 2022.

### **12.ª edición del Mapa anual de ciclovías de Oakland**

La 12.ª edición del Mapa anual de ciclovías de Oakland salió a la venta en mayo de 2021. El mapa muestra las ciclovías en Oakland y en partes de nuestras ciudades vecinas, simbolizándolas según tipo de ciclovía (carril, camino, etc.). Recoja una en una tienda de bicicletas de Oakland o en una sucursal de la Biblioteca de Oakland (llame primero para confirmar la disponibilidad, [oaklandlibrary.org/using-library/locations-hours](http://oaklandlibrary.org/using-library/locations-hours)), envíe un correo electrónico a [bikeped@oaklandca.gov](mailto:bikeped@oaklandca.gov) para obtener una copia por correo o descárguela en [tinyurl.com/OaklandBikeMap2021](http://tinyurl.com/OaklandBikeMap2021).

### **Proyecto para la mejora de la respuesta rápida para ciclistas y peatones en toda la ciudad**

Una subvención de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda, que se complementa con los \$75,000 recaudados de los fondos locales por el impuesto sobre las ventas de la Medida B, permitió a la ciudad diseñar y construir mejoras de seguridad clave en seis lugares. Una de ellas fue mejorar un carril para bicicletas con contenciones a un carril para bicicletas separado a lo largo de Embarcadero en dirección oeste desde Embarcadero Bridge hasta Oak St. Para más información, consulte [www.oaklandca.gov/projects/citywide-bicycle-pedestrian-rapid-response-enhancements-project](http://www.oaklandca.gov/projects/citywide-bicycle-pedestrian-rapid-response-enhancements-project).

---

### **Un récord de \$35 millones para la infraestructura para bicicletas**

Entre enero y junio de 2021, el OakDOT recibió \$34,783,754 en subvenciones regionales/estatales competitivas para financiar una nueva infraestructura para bicicletas. En febrero, el OakDOT recibió \$31,449,000 en subvenciones del Programa de Transporte Activo (Active Transportation Program, ATP) para dos proyectos: el **Proyecto de senderos para bicicletas de las comunidades de East Oakland (East Oakland Neighborhood Bike Routes Project)**, [www.oaklandca.gov/projects/east-oakland-neighborhood-bike-routes](http://www.oaklandca.gov/projects/east-oakland-neighborhood-bike-routes), que consiste en seis millas de senderos para bicicletas de las comunidades de East Oakland en cuatro corredores, y el **Proyecto de conexión de 7<sup>th</sup> Street (7<sup>th</sup> Street Connection Project)**, [www.oaklandca.gov/projects/7th-street-connection](http://www.oaklandca.gov/projects/7th-street-connection), que extenderá la ciclovía en 7<sup>th</sup> St hacia el este desde Mandela Pkwy hasta el centro.

Dos proyectos recibieron \$1 millón cada uno gracias al programa regional de subvenciones Respuesta rápida para la movilidad segura y sin interrupciones (Safe and Seamless Mobility Quick Strike) para ayudar a construir los siguientes proyectos parcialmente financiados: **Segmento II de East Bay Greenway**, [www.oaklandca.gov/projects/east-bay-greenway-phase-2](http://www.oaklandca.gov/projects/east-bay-greenway-phase-2), una vía multiuso adyacente a San Leandro St que va desde Seminary Ave hasta 69<sup>th</sup> Ave, y carriles para bicicletas en San Leandro St entre 69<sup>th</sup> Ave y 75<sup>th</sup> Ave (que conecta con el segmento original de East Bay Greenway entre 75<sup>th</sup> Ave y 85<sup>th</sup> Ave instalado en 2016); y el **Proyecto de Seguridad de 14<sup>th</sup> St (14<sup>th</sup> St Safety Project)** [www.oaklandca.gov/projects/14th-street](http://www.oaklandca.gov/projects/14th-street), un carril para bicicletas separado entre Brush St y Oak St.

La ciudad recibió \$1 millón del programa Opciones de movilidad limpia de CALSTART para crear una **Biblioteca de préstamo de electrobicis** (consulte *El ciclismo, en pocas palabras...*), \$184,754 del Proyecto de equidad en el transporte sostenible (Sustainable Transportation Equity Project, STEP) para financiar el **Estudio de acceso sostenible de East Oakland a MLK Shoreline (East Oakland Sustainable Access to MLK Shoreline Study)**, y \$75,000 de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda para financiar el **Proyecto para la mejora de la respuesta rápida para ciclistas/peatones en toda la ciudad (Bicycle/Pedestrian Rapid Response Enhancements Project)**, un proyecto que se completó en junio (consulte *El ciclismo, en pocas palabras...*). Además, el OakDOT destinó \$75,000 en virtud de la Ley de Desarrollo del Transporte (Transportation Development Act, TDA) de California, Artículo 3, para financiar la fase 15 del **Programa de estacionamiento de bicicletas CityRacks**.

### **¡Gracias, Wlad! ¡Bienvenido, Fred!**

El OakDOT se despide con cariño de Wlad Wlassowsky, un gigante en el trabajo de transporte de Oakland, que se jubiló en marzo después de 39 años de servicio público, de los cuales dedicó 31 a la Ciudad de Oakland. Wlad fue gerente de la División de Transporte desde 2003 y, cuando se creó el OakDOT, fue su primer director adjunto e ingeniero municipal. Además de incontables proyectos de gran importancia, las contribuciones de Wlad incluyen la integración de la ingeniería y la planificación del transporte; el desarrollo de un programa de prácticas para introducir a los estudiantes locales de preparatoria en el servicio público y la ingeniería; la creación del nuevo departamento; y la institucionalización de la equidad en la visión y las operaciones diarias del OakDOT. Wlad, residente de Oakland desde hace mucho tiempo y con un profundo amor por la ciudad, es muy apreciado por su profesionalidad, su sinceridad a la hora de escuchar a los demás, su calma cuando las cosas se ponen difíciles y su generosidad a la hora de hacer que la gente se sienta bienvenida. A lo largo de su gestión, ejerció un fuerte liderazgo en materia de transporte activo y se basó en sus propias experiencias sobre las alegrías y los desafíos de ir en bicicleta y a pie en Oakland. Bajo el liderazgo de Wlad, la red de carriles para bicicletas de Oakland pasó de 73 a 183 millas. Gracias, Wlad. Nos veremos por las ciclovías de Oakland.

El OakDOT se complace en dar la bienvenida a Fred Kelley como nuevo director adjunto del departamento. Fred aporta 25 años de experiencia al OakDOT, ya que recientemente ejerció como gerente de la División de Transporte de la Ciudad de Hayward, donde fue responsable de muchos de los mismos servicios que proporciona el OakDOT. ¡Bienvenido, Fred!

### **Educación continua**

Entre enero y junio, Bike East Bay ofreció cuatro clases de habilidades de ciclismo en la calle a través de Zoom a un total de 83 asistentes. Estas clases fueron posibles gracias a una subvención de la Ciudad de Oakland a través del fondo contemplado por el Artículo 3 de la Ley de Desarrollo en el Transporte (Transportation Development Act), el cual es porción del impuesto sobre las ventas del estado dedicado a proyectos para ciclistas y peatones. Para obtener un calendario de las próximas clases, visite [bikeeastbay.org/UC101](http://bikeeastbay.org/UC101). En marzo, la ciudad comenzó una asociación con la organización sin fines de lucro Cycles of Change para llevar a cabo el Programa de alcance de transporte activo de San Antonio (San Antonio Active Transportation Outreach Program). El programa educará y asesorará a los residentes de la zona sobre

cómo utilizar la bicicleta, la caminata y el transporte público de forma segura como maneras convenientes y asequibles de viajar. Los servicios se centrarán en los residentes de una urbanización recientemente inaugurada en la zona de San Antonio, que cuenta con 26 unidades para las personas de bajos ingresos, 5 unidades para las personas sin hogar y 5 unidades para las personas que participen del Programa de oportunidades de vivienda para personas con SIDA (Housing Opportunities for Persons With AIDS, HOPWA). El programa está financiado por una subvención del Programa de comunidades sostenibles con viviendas asequibles (Affordable Housing Sustainable Communities Program) y servirá de modelo para futuras iniciativas similares.

En mayo y junio, la Biblioteca Pública de Oakland (Oakland Public Library, OPL) llevó a cabo los programas juveniles Earn-a-Bike en las sucursales de la Biblioteca de la 81<sup>st</sup> Ave y Martin Luther King Jr. Para ganarse una bicicleta, los niños podían hacer un dibujo y escribir sobre una bicicleta, redactar una historia relacionada con las bicicletas o grabar un video sobre el tema. Se regalaron 30 bicicletas, todas ellas donadas, la mayoría por Bay Area Bicycle Rescue (una organización sin fines de lucro con sede en Oakland, [www.baybikerescue.com](http://www.baybikerescue.com)). En mayo, el personal de la OPL llevó su taller móvil de reparación de bicicletas a Lion's Creek Crossing, reparó 7 bicicletas y se desplazó con los residentes al estacionamiento Coliseum de BART para participar en el Día de bicicletas con la familia (Family Bike Day) y en la clase de seguridad para ciclistas de Bike East Bay. También en mayo, los servicios de reparación se reiniciaron en la sucursal de 81<sup>st</sup> Ave de manera informal, con el relanzamiento oficial, el 25 de junio, de la Clínica de reparación de bicicletas (Bike Fix-It Clinic) de los viernes por la tarde, la cual operaba antes de la pandemia. Las actividades de la OPL fueron posibles, en parte, gracias a las herramientas de mecánica de bicicletas y a una bicicleta de carga Xtracycle adquirida con los fondos del OakDOT.

## RECURSOS

Sugiera la ubicación de un portabicicletas

- Visite [oaklandbikes.info/bikerack](http://oaklandbikes.info/bikerack) para revisar las pautas y solicitar un portabicicleta.

Mapas clave en línea

- Estado de implementación del Plan de Ciclismo: [arcg.is/1PfvC1](http://arcg.is/1PfvC1)
- Plan de pavimentación de tres años: [www.oaklandca.gov/resources/2019-paving-plan](http://www.oaklandca.gov/resources/2019-paving-plan)

Centro de llamadas OAK311

Por teléfono: 311 (510-615-5566 fuera de Oakland) | En Internet: [311.oaklandca.gov](http://311.oaklandca.gov) | Con el celular: 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 las rejillas para bicicletas, señalizaciones o postes de medidor
- cualquier problema relacionado con el tráfico (será remitido a la organización correspondiente)

Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones (BPAC) de Oakland

- Las reuniones se celebran el tercer jueves de cada mes y están abiertas al público. Obtenga más información en [oaklandbikes.info/bpac](http://oaklandbikes.info/bpac).

Contactos para la implementación del Plan de Ciclismo

- Jennifer Stanley, planificadora de transporte III
- Pierre Gerard, planificador de transporte I

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 cinco por ciento 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](http://www.oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds).