

# WE OAKLAND

Boletín semestral que informa sobre el progreso en la implementación del Plan de bicicletas de Oakland de la Ciudad de Oakland, Departamento de Transporte



31<sup>a</sup> edición, Verano 2022 | Ciculación 3,772 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)

## Lower Park Blvd, renovado

En junio de 2022, OakDOT completó un proyecto de varios años en Lower Park Blvd para mejorar la seguridad y el acceso de los peatones y los ciclistas, reducir el exceso de velocidad y respaldar el servicio de autobuses. El proyecto se inició a fin de instalar carriles para bicicletas como parte de la pavimentación planificada de Park Blvd desde E 18th St hasta MacArthur Blvd y creció en alcance y extensión en colaboración con comerciantes de Parkway, estudiantes de Oakland High School, AC Transit y defensores del vecindario.

En coordinación con la pavimentación de la calle, el proyecto reemplazó dos de los cuatro carriles de circulación con carriles para bicicletas con protección, isletas de seguridad para peatones y zonas de giro a la izquierda en ubicaciones seleccionadas. En las intersecciones grandes, las esquinas se realinearon para hacerlas más pronunciadas y reducir la velocidad de los conductores que giran. Estos trabajos para las esquinas se realizaron en la intersección de Park Blvd y 3rd Ave, Brooklyn Ave, Cleveland St, 8th Ave, E 28th St y MacArthur Blvd. Las paradas de autobús se consolidaron y reubicaron a fin de crear un espacio más regular para mejorar el servicio de autobús. La complicada intersección en Park Blvd, 5th Ave, Ivy Dr, y Portland Ave se simplificó para reducir los conflictos.

El proyecto también incluyó la reconfiguración de E 18th St desde Park Blvd hasta Lakeshore Ave completando la conexión con Lake Merritt mediante la eliminación de los carriles de circulación con el objetivo de instalar carriles para bicicletas con protección y mejorar los cruces peatonales en el distrito comercial de Parkway. Se agregó un carril para bicicletas a la parte de un solo sentido de 3rd Ave para proporcionar una ruta más directa desde Park Blvd hasta E 18th St y Lake Merritt. Se reconfiguró una cuadra de 4th Ave para mejorar la conexión de la ciclovía de 4th Ave con Park Blvd y E 18th St. Por último, después de negociaciones prolongadas con Caltrans, el proyecto extendió los carriles para bicicletas debajo de la I-580 en Park Blvd desde MacArthur Blvd hasta Chatham Rd.



*Carril para bicicletas con protección cerca de una isla de seguridad para peatones recién instalada en East 21st St.*



*(De izquierda a derecha:) Carriles para bicicletas con rayas verdes a través de zonas de conflicto en 1) Athol Ave y el canal de giro a la derecha en Lakeshore Ave, y 2) el carril de giro a la derecha en MacArthur Blvd.*

El personal de OakDOT agradece a las muchas personas que contribuyeron con el proyecto: defensores del vecindario, comerciantes de Parkway, estudiantes de Oakland High School, personal de AC Transit y personal de la División de desarrollo de proyectos de la Agencia de Obras Públicas de la Ciudad de Oakland. Puede encontrar información adicional sobre el desarrollo del proyecto en [www.oaklandca.gov/projects/lower-park-blvd-e-18th-st-3rd-ave-complete-streets-project](http://www.oaklandca.gov/projects/lower-park-blvd-e-18th-st-3rd-ave-complete-streets-project).

## Agradecimiento a Ryan Russo y celebración del quinto aniversario de OakDOT

*Nota del editor: Mientras celebramos el quinto aniversario de OakDOT como un departamento completamente realizado, también nos despedimos de Ryan Russo, director permanente fundador de OakDOT. Si bien extrañaremos profundamente a Ryan, su visión le ha dado a OakDOT un rumbo sólido, y su entusiasmo por el servicio público ha infundido al departamento y lo impulsará hacia adelante. Lo siguiente es un extracto del Informe de logros de cinco años de OakDOT disponible en [www.oaklandca.gov/resources/department-of-transportation-a-strategic-plan](http://www.oaklandca.gov/resources/department-of-transportation-a-strategic-plan).*

A la comunidad de Oakland:

Hace cinco años, tuve el honor de ser designado para construir y dirigir un nuevo departamento encargado de reinventar cómo se usan las calles y las aceras de la ciudad, con un enfoque en servir a las personas, en lugar de simplemente mover vehículos. OakDOT se lanzó con grandes aspiraciones de asumir los desafíos de equidad, seguridad, sostenibilidad y generar confianza con las comunidades.

Hoy, OakDOT es un líder nacional entre las agencias de transporte locales y los habitantes de Oakland tienen opciones de precio más accesible, seguras, eficientes y sostenibles para moverse por su ciudad. Las calles que no habían sido tocadas durante décadas han sido repavimentadas y reparadas. Interna y externamente, hemos utilizado datos y transparencia junto con un enfoque centrado en las alianzas para poner la equidad en acción.

OakDOT tiene mucho de qué enorgullecerse, pero hay mucho más trabajo por hacer. La verdadera equidad, la seguridad integral, la sostenibilidad del medio ambiente y la profunda confianza entre el gobierno y aquellos a quienes sirve siguen siendo aspiraciones significativas. Con el mejor equipo en su clase, OakDOT está listo para permanecer en la lucha y enfrentar estos desafíos.



Con la más profunda gratitud,

Ryan Russo, director,  
OakDOT



## Transiciones de Slow Streets – Essential Places de temporales a permanentes

En enero-febrero de 2022, el personal de OakDOT cambió sus esfuerzos a nuevos componentes del programa para Slow Streets - Essential Places y se centró en la seguridad permanente de los peatones y las mejoras para reducir el tráfico en el vecindario. Este cambio fue posible gracias a la eliminación de los materiales temporales de Slow Streets - Essential Places, incluidos los cierres temporales de calles. Esta transición fue impulsada por el final de la orden de confinamiento, la continua reapertura de la economía y los desafíos prácticos de usar materiales temporales a largo plazo.

OakDOT está trabajando para desarrollar calles lentas “Slow Streets” permanentes en base a las lecciones aprendidas de la pandemia y la planificación de Oakland hasta la fecha de las rutas vecinales para bicicletas (también conocidas como bulevares para bicicletas). El nuevo Plan de Pavimentación de Cinco Años de Oakland, adoptado en diciembre de 2021, incluye más de 50 millas de calles que también son rutas vecinales existentes o propuestas para bicicletas. El personal está identificando ubicaciones para topes de velocidad, rotondas, cambios de señales de alto y mejoras en los cruces en las principales intersecciones a lo largo de estas 50 millas de calles. Al planificar con anticipación, será más fácil incluir estas mejoras en futuros proyectos de pavimentación. Este trabajo se deriva de la Guía de implementación de rutas vecinales para bicicletas de OakDOT, que establece volúmenes y velocidades objetivo para los vehículos motorizados y recomienda reducir el tráfico adicional en lugares donde los topes de velocidad y las rotondas no alcanzan los objetivos. Se están recopilando datos del tráfico para comprender qué ubicaciones necesitan más trabajo, incluida la planificación del vecindario y la difusión en la comunidad para abordar las preocupaciones de los vecinos con respecto al tráfico desviado.



Para obtener más información, visite la página web del programa Slow Streets – Essential Places Program ([www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets](http://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets)) y revise la Guía de implementación de rutas vecinales para bicicletas ([www.oaklandbikes.info/design](http://www.oaklandbikes.info/design)).

### RECURSOS

#### Sugerir una ubicación de portabicicletas

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

#### Mapas clave en línea

- Estado de implementación del Plan de Ciclismo: [arcg.is/IPfvCI](http://arcg.is/IPfvCI)
- Plan de pavimentación de cinco años: [www.oaklandca.gov/projects/20225yp](http://www.oaklandca.gov/projects/20225yp)

#### Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC)

- 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).

#### 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)

#### Programa para peatones y ciclistas OakDOT

- Jason Patton, Program Supervisor
- Jason Cook, Transportation Engineer
- David Lok, Data Analyst
- David Pené, Assistant Engineer
- Noel Pond-Danchik, Coordinator
- Pierre Gerard, Coordinator

#### Pasantes del programa

- Maya Sapienza, Leyla Nergis-Wahedi, Robert Sanlis

**Voluntario:** Jeff Wang

## Carriles para bicicletas en Bancroft Ave: la más larga de Oakland

En marzo, un proyecto de pavimentación mejoró los carriles para bicicletas existentes en Bancroft Ave desde 42nd Ave hasta 98th Ave, estrechó los carriles de circulación y agregó zonas de protección de carriles para bicicletas al este de 48th Ave. Se agregaron marcas de intersección de carriles para bicicletas en todas partes y se incluyeron carriles verdes para bicicletas en intersecciones complejas. El proyecto se conecta a las ciclovías que se cruzan en Havenscourt Blvd, Camden St, Church St, 73rd Ave, 90th Ave y 98th Ave.

La ciclovía de Bancroft Ave cuenta con el carril para bicicletas continuo más largo de todo Oakland, que se extiende 4.5 millas desde 42nd Ave hasta Durant Ave y continúa hasta San Leandro por 1.5 millas adicionales. (En la dirección oeste, hay un pequeño espacio en el carril para bicicletas cerca de Havenscourt Blvd). La ciclovía se construyó originalmente mediante proyectos de pavimentación en 2003 y 2008, y la porción desde 98th Ave hasta Durant Ave se actualizó a carriles para bicicletas con protección en 2020.

¿Y ahora qué es lo que sigue? Consulte [www.oaklandca.gov/projects/bancroft-avenue-greenway](http://www.oaklandca.gov/projects/bancroft-avenue-greenway).



Un ciclista recorre la zona de conflicto con rayas verdes en Bancroft Ave en 78th Ave.



Un peatón se acerca a una isla de seguridad para peatones a través del cruce de peatones al este de Avenal Ave.

## Telegraph Ave: desde Uptown hasta Temescal y todo lo demás

En marzo de 2022, un proyecto de pavimentación instaló carriles para bicicletas con protección en Telegraph Ave entre 29th St y 37th St, y cerró una brecha a fin de crear carriles para bicicletas continuos desde 16th St hasta 52nd St. El proyecto también instaló isletas de abordaje de autobuses y eliminó dos carriles de circulación con el objetivo de que los carriles para bicicletas tengan lugar.

Un próximo proyecto se centrará en la próxima brecha de carriles para bicicletas, desde 52nd St hasta Aileen St, y conectará trabajos recientes en Uptown, Northgate, Koreatown, Pill Hill y Temescal con los primeros carriles para bicicletas de Telegraph Ave (que iban desde Aileen St hasta el límite con Berkeley) que se instalaron en 1999.



Isla de embarque de autobuses adyacente a un carril para bicicletas separado, que continúa desde y hacia un carril para bicicletas protegido y una isla de seguridad para peatones.

**Más formas de ir en bicicleta:** Desde enero hasta junio de 2022, seis proyectos instalaron 5.7 millas de ciclovías y todas, excepto un décimo de milla, incluyeron pavimentación. De estos, 1.9 millas son ciclovías nuevas y 3.8 millas fueron mejoras a ciclovías existentes. Además del trabajo en Park Blvd, Bancroft Ave y Telegraph Ave, se concluyó el trabajo en tramos cortos de 31st St, 3rd Ave y 53rd St. Consulte el mapa del boletín para obtener más detalles.

## Educación sobre bicicletas para todos



Se regalaron 35 bicicletas a jóvenes en la Biblioteca de la Avenida 81 entre enero y junio de 2022.

Entre enero y junio de 2022, la Biblioteca Pública de la Ciudad de Oakland (OPL) organizó 37 clínicas de reparación de bicicletas y 3 clínicas móviles de reparación de bicicletas, regaló 35 bicicletas a jóvenes y organizó una serie de otros eventos relacionados con bicicletas en las sucursales de 81st Avenue y Martin Luther King Jr. Para obtener más información sobre futuras clínicas de reparación de bicicletas, obsequios, paseos grupales en bicicleta y otros eventos, visite <https://oaklandlibrary.org/bikes>.



En marzo de 2022, OakDOT concluyó dos series de clases de educación para ciclistas en asociación con Bike East Bay y Cycles of Change, respectivamente. La serie con Bike East Bay comenzó en noviembre de 2020 y produjo 18 clases de educación para ciclistas con 281 asistentes. La serie con Cycles of Change comenzó en septiembre de 2021 y produjo seis sesiones UpCycle Earn-a-Bike con 75 participantes.



Las clases de Bike East Bay fueron financiadas por la Ley de Desarrollo del Transporte, artículo 3, y las clases de UpCycle de Cycles of Change fueron financiadas por una subvención del Programa de viviendas asequibles y comunidades sostenibles (AHSC) del Estado de California. A través de la misma subvención, TransForm brindó dos clases de capacitación para peatones a 33 asistentes y dos clases de capacitación sobre transporte público a 33 asistentes. Las clases se dirigieron a los residentes del complejo de apartamentos de viviendas de precio accesible Camino 23, propiedad de Satellite Affordable Housing Associates (SAHA), en el vecindario San Antonio de Oakland.

En el futuro, el Programa de Bicicletas y Peatones de OakDOT financiará más educación sobre bicicletas a través de Bike East Bay y Cycles of Change. La educación incluirá clases de seguridad y habilidades para andar en bicicleta y la construcción y obsequio de bicicletas para jóvenes a través de Bike East Bay, mientras que Cycles of Change ofrecerá más clases UpCycle "Earn-a-Bike". Estas clases están financiadas por los fondos para bicicletas y peatones de la Medida BB del presupuesto de la ciudad para los programas de bicicletas y peatones del año fiscal 21-22. budget for bicycle and pedestrian programs.



## Treinta y seis millas de ciclovías recién señalizadas

Entre enero y junio de 2022, se instalaron 188 señales de orientación y advertencia nuevas o actualizadas a lo largo de cuatro ciclovías con un total de más de treinta y seis millas de longitud. Las señales de orientación guían a los ciclistas a los destinos a lo largo de las rutas y a través de las ciclovías que se cruzan, y las señales de advertencia en las colinas alertan a los ciclistas sobre las condiciones variables de la carretera. Las señales se instalaron en:

- 51st St entre Telegraph Ave y Broadway, que complementa los carriles para bicicletas instalados en 2020;
- Foothill Blvd en Lakeshore Ave hasta Bancroft Ave en el límite de la Ciudad de San Leandro, emparejado con los carriles para bicicletas protegidos recientemente mejorados;
- Grizzly Peak Blvd en Centennial Dr hasta Golf Links Rd en Mountain Blvd, incluido Skyline Blvd, una ruta para bicicletas señalizada de clase mundial que data de 1976; y
- Telegraph Ave entre 29th St y Woolsey St, partes de las cuales incluyen carriles para bicicletas protegidos por estacionamientos para vehículos, instalados en 2020 y 2022, y carriles para bicicletas con protección instalados en 2022.



Los nuevos letreros en Grizzly Peak Blvd ayudan a los ciclistas a encontrar sus destinos.



# El ciclismo, en pocas palabras . . .

## Día de ir en bicicleta a todos lados, toma 3.

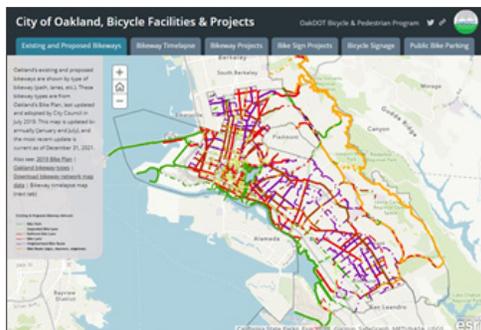
El tercer "Día de ir en bicicleta a todos lados" (Bike to Wherever Day) se llevó a cabo el 20 de mayo de 2022, con paseos comunitarios en bicicleta y una reunión en la Pérgola de Lake Merritt. Esta tradición anual del Mes de la bicicleta fue una versión basada en la COVID del evento anual del Día de ir al trabajo en bicicleta, que se llevó a cabo todos los años hasta 2019 desde el primer desayuno de panqueques en el Ayuntamiento en 1994, hace 28 años. Con el apoyo del patrocinio de la Ciudad de Oakland, Walk Oakland Bike Oakland (WOBO) y Bike East Bay coordinaron el Día de ir en bicicleta a todos lados, que incluyó bolsas con obsequios para que los ciclistas las recogieran en varias tiendas de bicicletas y bibliotecas. Puede encontrar una galería completa de fotos del evento de Malcolm Wallace aquí: <https://malcolmwallacephotography.pixieset.com/biketowhereverday2022/>.



**Cumbre de CalBike.** La Cumbre Bienal de Bicicletas de California, organizada por la California Bicycle Coalition (CalBike), se llevó a cabo del 6 al 9 de abril de 2022 en el centro de Oakland. Los participantes de la Cumbre incluyeron defensores, personal de agencias, funcionarios gubernamentales y profesionales de todo el estado. La Cumbre abordó temas oportunos para el diseño, los programas y las políticas relacionadas con bicicletas a través de paneles de discusión y recorridos locales. La Ciudad de Oakland fue patrocinadora del evento y tuvo la participación de una docena de miembros del personal. Puede encontrar información adicional en: [www.calbike.org/events/california\\_bicycle\\_summit](http://www.calbike.org/events/california_bicycle_summit).



**Mapeo Oakland.** Compruebe el estado de la red de ciclovías, el estacionamiento para bicicletas, la señalización para bicicletas y los proyectos para bicicletas en el mapa de instalaciones para bicicletas en [arcg.is/1PfvC1](http://arcg.is/1PfvC1). Este mapa se actualiza dos veces al año (en enero y julio).



## Videos educativos sobre seguridad en bicicletas que presentan las ciclovías de Oakland.

La Liga de ciclistas estadounidenses (League of American Bicyclists) ha publicado una serie de videos educativos sobre seguridad para ciclistas que se filmaron con ciclovías alrededor de Lake Merritt y en el centro de Oakland. Los temas incluyen la comprobación rápida de los aspectos básicos, los tipos de choques comunes, la apertura de puertas y abrir la puerta del auto al estilo holandés con la mano derecha en lugar de con la izquierda (Dooring and the Dutch Reach), el posicionamiento de carriles, la señalización y la revisión, entre otros. Los videos duran menos de cuatro minutos cada uno e incluyen versiones en inglés y español. Fueron filmados en coordinación con Bike East Bay, DoorDash y la Oficina de Cine de la Ciudad. Los videos están disponibles en <https://www.youtube.com/c/BikeLeague/videos>. Para obtener información sobre su producción, consulte <https://bikeleague.org/content/league-and-doorDash-release-13-new-dual-language-smart-cycling-videos>.

## Red de bicicletas de Oakland reconocida a nivel nacional.

En enero, la Liga de ciclistas estadounidenses (LAB) publicó un informe titulado "Benchmarking Bike Networks" Redes ciclistas sobre la importancia de construir ciclovías como redes conectadas para promover la seguridad de los ciclistas y aumentar los índices de uso de las bicicletas. Oakland se presenta como una de las cinco ciudades de estudio de caso (junto con Boston, Chicago, Austin y Missoula). El informe señala: "Oakland ha realizado un trabajo increíble en la recopilación y la administración de datos... El rico conjunto de datos... proporciona una gran ventaja al comunicar por qué los proyectos se llevan a cabo y cómo se conectarán a la red más grande" (pág. 35). El informe está disponible en <https://bikeleague.org/content/new-report-benchmarking-bike-networks>.



## Actualización de estacionamientos para bicicletas.

Hasta el 30 de junio de 2022, se habían instalado 11,771 espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles al público en Oakland. De enero a junio de 2022 se instalaron 84 espacios. De estos espacios nuevos, 48 fueron financiados por una subvención de la Ley de Desarrollo del Transporte, artículo 3, para la 14.ª fase del Programa CityRacks de Oakland y 36 se instalaron como parte de proyectos de desarrollo privado u otros proyectos de agencias públicas. Solicite portabicicletas en [oaklandbikes.info/bikerack](http://oaklandbikes.info/bikerack).



New inverted U-racks for bicycle parking at the North Oakland Sports Center.

## Millones más

Entre enero y junio de 2022, OakDOT recibió \$2,808,574 en subvenciones competitivas a fin de financiar proyectos para mejorar el ciclismo en Oakland. En enero, OakDOT recibió \$2,444,244 a través del programa de subvenciones de Viviendas Asequibles y Comunidades Sostenibles (AHSC) para dos proyectos separados de carriles para bicicletas: el proyecto de seguridad de 14th Street ([www.oaklandca.gov/projects/14th-street](http://www.oaklandca.gov/projects/14th-street)) y el proyecto Complete Streets de 27th Street, que incluye mejoras en partes de 27th St, Harrison St, Grand Ave y Bay Pl. Administrado por el Consejo de Crecimiento Estratégico de California, el programa AHSC combina asignaciones de financiación para viviendas de precio accesible con mejoras de transporte sostenible.

En febrero, OakDOT recibió \$364,330 en subvenciones del Proyecto de Equidad en el Transporte Sostenible (STEP) de la Junta de Recursos del Aire de California para un Centro de Recursos para Bicicletas en West Oakland. El proyecto será implementado por The Crucible, una escuela de artes industriales sin fines de lucro con sede en West Oakland. El Centro de Recursos para Bicicletas incluirá talleres mensuales gratuitos, paseos comunitarios en bicicleta, el desarrollo de habilidades de empleados jóvenes, clases de Earn-A-Bike, servicios de reparación de bicicletas y la instalación de estaciones de reparación de bicicletas. La subvención STEP es una asociación entre OakDOT y el Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland que también incluye mejoras en el acceso al transporte público, zonas verdes urbanas y estrategias de gestión de camiones.



El Proyecto de Seguridad de la Calle 14 incluirá mejoras desde Brush Street hasta Lakeside Drive.



## Jennifer Stanley monta en bicicleta rumbo al atardecer

Felicitaciones a Jennifer Stanley por su jubilación de la Ciudad de Oakland después de 23 años de servicio público. Jennifer es la miembro del personal con más años de servicio en la historia del Programa de Bicicletas y Peatones de la ciudad, ya que comenzó en 2004 y trabajó continuamente en proyectos y programas de bicicletas hasta el pasado mes de abril.

A lo largo de su servicio, Jennifer se distinguió por su intensidad y tenacidad en la creación de programas y el desarrollo de proyectos para remodelar Oakland como un gran lugar para montar en bicicleta. Fue una fuerza en la construcción de ciclovías y estacionamientos para bicicletas en Oakland, con cien millas y diez mil espacios construidos durante su servicio. Ella jugó un papel decisivo en la creación y la implementación del distintivo sistema de señales de guía para bicicletas de Oakland. Fue incansable en la creación de datos y la elaboración de mapas para llevar un control de lo que se iba realizando, incluidas 13 ediciones del mapa gratuito de ciclovías de Oakland con 189,000 copias impresas. Vea el trabajo de Jennifer con esta ventanilla única a fin de obtener información completa sobre la red para bicicletas de Oakland, los proyectos de bicicletas, los letreros para bicicletas, el estacionamiento para bicicletas y el desarrollo histórico de las ciclovías de Oakland desde 1976 hasta el presente: <http://arcg.is/1PfvC1>.

A lo largo de los años, Jennifer disfrutó profundamente de trabajar con muchos pasantes talentosos y ver cómo algunos continuaban convirtiéndose en profesionales consumados en el campo. Estaba orgullosa de la creciente reputación nacional de Oakland como una comunidad amigable con el uso de bicicletas, la cual recibió premios en los niveles Bronce, Plata y Oro en 2010, 2014 y 2018, respectivamente, de la Liga de ciclistas estadounidenses. El boletín “We [bike] Oakland” floreció en las manos de Jennifer, con 30 ediciones publicadas durante 15 años, cada una en 4 idiomas. Un sincero agradecimiento a Jennifer por su dedicación, ingenio, camaradería y servicio.



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 [oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds](http://oaklandca.gov/topics/measure-b-bb-and-vehicle-registration-funds).



City of Oakland, Bicycle & Pedestrian Program, OakDOT, Safe Streets Division

250 Frank Ogawa Plaza, Suite 4314 | Oakland, CA 94612

Phone: (510) 238-6313 | Email: [bikeped@oaklandca.gov](mailto:bikeped@oaklandca.gov) | Web: [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)

Si desea un ejemplar del boletín del programa ciclista de la Ciudad de Oakland en español, por favor llame (510) 238-6313 o visite [www.oaklandbikes.info/](http://www.oaklandbikes.info/)

如需索取屋崙（奧克蘭）市自行車計劃的中文版新聞快訊，請致電 (510) 238-6313 或上網 [www.oaklandbikes.info/newsletter](http://www.oaklandbikes.info/newsletter) 查詢。

Để lấy một tờ bản tin bằng tiếng Việt về chương trình đi xe đạp của Thành Phố Oakland, xin gọi số (510) 238-6313 tới trang mạng hoặc [www.oaklandbikes.info/newsletter](http://www.oaklandbikes.info/newsletter)