

# 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

30ª edición, invierno de 2022 | Circulación 4,715 | [www.oaklandbikes.info](http://www.oaklandbikes.info)



## Adopción del Plan de Pavimentación de 5 años

En diciembre, el Concejo de la Ciudad adoptó un nuevo plan de priorización de pavimentación de cinco años (5YP) que gastará 300 millones de dólares en la pavimentación de 350 millas de carreteras, lo que incluye 145 millas de ciclovías existentes y propuestas. Las fuentes de fondos existentes son la Medida KK, el Bono de Infraestructura de Oakland de 2016, los ingresos fiscales de gas (Proyecto de Ley del Senado 1) y las subvenciones. Se necesita un nuevo bono aprobado por los votantes como la Medida KK para completar el plan.

A principios de 2021, se realizó una encuesta sobre el estado del pavimento en toda la ciudad. A partir de los datos de la encuesta, la Ciudad se enteró de que el plan de pavimentación de tres años de 2019 (3YP), que fue posible gracias a la Medida KK, como se pretendía, había mejorado las calles de Oakland. Resultados principales:

- El 28% de las calles locales están ahora en buenas o excelentes condiciones, frente a solo el 16% en 2018.
- El porcentaje de calles locales en mal estado disminuyó por primera vez en 10 años, del 60% al 53%.
- Casi el 75% de las calles locales están ahora en buenas o excelentes condiciones, frente al 62% en 2018.
- El estado promedio del pavimento de las arterias (en una escala en la que 1 equivale a "terrible" y 100 a "nuevo") es ahora de 74, frente a 67 en 2012.

Al seleccionar las calles a pavimentar, la Ciudad aplicó los mismos criterios generales utilizados para desarrollar el 3YP: distribución equitativa de los recursos en toda la ciudad, condición de la calle, historial de seguridad relacionado con el tráfico y proximidad a una escuela. Como resultado, se han incluido muchas calles locales (más que arterias principales). Además, con este plan, la Ciudad priorizó claramente los senderos para bicicletas de las comunidades para su pavimentación, y se pavimentarán casi 50 millas de senderos existentes/propuestos para bicicletas de las comunidades. Si desea obtener información adicional sobre el 5YP, junto con un mapa de las calles incluidas, visite [www.oaklandca.gov/projects/20225YP](http://www.oaklandca.gov/projects/20225YP).

## Más formas de ir en bicicleta

Más de 12.5 millas de ciclovías se instalaron entre julio y diciembre de 2021, más de la mitad como parte de los proyectos de pavimentación. De estas, más de siete millas son nuevas ciclovías y más de cuatro millas mejoraron las ciclovías existentes, incluidos los carriles para bicicletas con contención en E 18th St, desde Park Blvd a Lakeshore Ave (reemplazando las líneas de seguridad instaladas en 2012). Varias mejoras puntuales actualizaron los carriles para bicicletas existentes en Market St, Shattuck Ave, 16th Ave y E 12th St. Para obtener más detalles sobre todos los proyectos, visite las siguientes páginas y encuentre un mapa y fotos en [https://cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/WeBikeOakland\\_Winter2022.pdf](https://cao-94612.s3.amazonaws.com/documents/WeBikeOakland_Winter2022.pdf).

## Estimados residentes de Oakland:

Bienvenidos a la 30ª edición del boletín semestral "We Bike Oakland", una oportunidad para mirar al futuro y reflexionar sobre los últimos quince años. Durante este tiempo, la mayoría de las ciclovías de Oakland se construyeron mediante proyectos de pavimentación, lo que hace que un nuevo Plan de pavimentación de 5 años sea una gran noticia para el Plan de ciclismo de Oakland. En diciembre, el Concejo de la Ciudad adoptó este nuevo Plan de Pavimentación que pavimentará 145 millas de ciclovías existentes y propuestas. El

personal de OakDOT se está preparando para aprovechar estas oportunidades de mejora del diseño para apoyar a los ciclistas en una gama cada vez mayor de edades y capacidades. El ejemplo más reciente (al cierre de este boletín) es la pavimentación de Telegraph Ave desde 29th St hasta W MacArthur Blvd, que está convirtiendo los carriles de tránsito de automóviles en carriles para bicicletas protegidos.

Este boletín se originó en 2007, año en el que la Ciudad de Oakland adoptó su segundo Plan de Ciclismo. Más de 50 reuniones en la comunidad generaron una extensa lista de contactos del proyecto, y este boletín se convirtió en el medio para continuar la difusión después de la adopción del Plan. La difusión de base para el Plan de Ciclismo de 2019 generó más contactos y relaciones continuas, y este boletín tiene ahora más de cuatro mil suscriptores.

A lo largo de estos 15 años, la red de ciclovías ha crecido un 85%, y las millas de mejores ciclovías (senderos, carriles, bulevares) han crecido en un 200%. El número de espacios de estacionamiento para bicicletas ha aumentado en un 250%. Dé un vistazo al pasado para ver nuestra trayectoria hacia el futuro con los treinta boletines disponibles aquí (siempre publicados en cuatro idiomas): [www.oaklandca.gov/resources/i-bike-oakland-newsletter](http://www.oaklandca.gov/resources/i-bike-oakland-newsletter).

Atentamente,  
Ryan Russo, Director del OakDOT

### **Análisis anual de la BPAC**

De julio a diciembre, la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC) continuó reuniéndose virtualmente de manera mensual. En diciembre, el comisionado RB Burnette, Jr. llegó al final de su servicio de dos mandatos y la alcaldesa Schaaf asistió a la reunión de diciembre para agradecer al comisionado Burnette por sus seis años de servicio y por abogar por una mejor infraestructura y servicios para bicicletas para los residentes de Deep East Oakland.

También en diciembre, dos nuevos comisionados, Alex Frank y Nick Whipps, fueron nombrados para nuevos mandatos a partir de 2022, y el comisionado Phoenix Mangum fue reelegido para servir otro mandato.

La BPAC concluyó su Informe Anual de 2021 resumiendo el trabajo realizado por la Comisión durante ese año y haciendo recomendaciones al Concejo de la Ciudad y a OakDOT. Las recomendaciones del informe incluyen:

- Reducir la violencia en nuestras carreteras, incluso mediante una mejor coordinación entre OakDOT, el Departamento de Policía de Oakland y la Oficina de Prevención de la Violencia;
- Continuar con el compromiso de la Ciudad de contar con la infraestructura que brinde la mayor protección posible a los peatones y ciclistas;
- Conectar East Oakland con la costa; y
- Contratar personal y asegurar el futuro financiamiento para el próximo Plan de Pavimentación de 5 años.

Lea el informe en [tinyurl.com/OaklandBPAC2021](http://tinyurl.com/OaklandBPAC2021). Para obtener más información sobre la BPAC, diríjase a [www.oaklandca.gov/boards-commissions/bicyclist-and-pedestrian-advisory-commission](http://www.oaklandca.gov/boards-commissions/bicyclist-and-pedestrian-advisory-commission). Todos son bienvenidos a asistir a las reuniones.

### **Carriles para bicicletas en Park Blvd, Primera toma**

El primer tramo de la reducción de la circulación vehicular + carriles para bicicletas protegidos en Park Blvd, entre E 18th St y McKinley Ave, se instaló en julio. A partir de finales de 2021, el proyecto ha añadido extensiones de concreto en intersecciones clave, ha instalado marcadores de cruces peatonales de alta visibilidad, y ha instalado puntos para dar vuelta a la izquierda para apoyar el acceso a los vecindarios adyacentes. En coordinación con AC Transit, se ajustaron las ubicaciones de las paradas de autobús para ayudar a las operaciones de los autobuses y minimizar los conflictos con los ciclistas. El segmento que conecta al norte con Chatham Rd está pendiente de construcción debido a los retrasos en la obtención de un

permiso de Caltrans para las obras del proyecto en Park Blvd bajo la I-580. Cuando se haya completado, los carriles para bicicletas protegidos se extenderán hasta MacArthur Blvd y los carriles para bicicletas bajo la I-580, nuevos en la dirección norte, serán marcados y se instalarán islas de seguridad para peatones a lo largo del corredor. Para obtener más información, visite [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).

### **Proyecto de mejora de la seguridad en Franklin Elementary School**

En diciembre, como parte de un proyecto de pavimentación, se instalaron carriles para bicicletas protegidos en el cruce de sentido único Foothill Blvd/E 15th St entre 1st Ave y 14th Ave. Para hacer espacio para los carriles para bicicletas y al mismo tiempo mantener el estacionamiento en la calle en esta densa área residencial, se eliminó un carril de circulación de vehículos en cada dirección. Por lo tanto, la sección transversal de un carril reducirá la velocidad de los vehículos de motor. Se actualizaron las rampas para las aceras, se pintaron los pasos de peatones de alta visibilidad y las extensiones de las aceras, y se reubicaron las paradas de autobús en lugares más seguros y convenientes. El proyecto no solo responde a una recomendación del Plan de Ciclismo sino también a que E 15th St está en la Red de Alta Tasa de Lesiones de la Ciudad: el 2% de las calles de Oakland con el 36% de las lesiones de peatones de Oakland. Para obtener más información, visite [www.oaklandca.gov/projects/franklin-elementary-school-safety-improvement-project](http://www.oaklandca.gov/projects/franklin-elementary-school-safety-improvement-project).

### **Carriles para bicicletas en el corazón de Fruitvale**

En agosto, se instalaron carriles para bicicletas en Fruitvale Ave entre E 12th St y justo al norte de Foothill Blvd, sustituyendo los carriles compartidos instalados en 2011. Para hacer espacio para los carriles para bicicletas, se eliminó un carril para la circulación de vehículos, además de algunos estacionamientos en la calle al norte de Farnam St para proporcionar puntos para dar vuelta en intersecciones clave. Se instalaron cruces peatonales de alta visibilidad y luces intermitentes en tres intersecciones para facilitar cruces peatonales. El proyecto fue financiado por una subvención del Programa para la Mejora de la Seguridad en Carreteras que respondía al elevado número de accidentes del área. Varias cuadras más al este, en noviembre, se instalaron nuevos carriles para bicicletas sobre 35th Ave entre Foothill Blvd e International Blvd. Los carriles para bicicletas amplían la instalación (carriles para bicicletas protegidos) hecha en 2020 entre E 12th St e International Blvd para crear carriles para bicicletas continuos de más de una milla de longitud que lleva casi directamente a la Estación BART de Fruitvale. Este proyecto de marcación siguió a un proyecto para reducir el tráfico financiado por una subvención del Programa para la Mejora de la Seguridad en Carreteras.

### **Dos proyectos en Claremont Ave**

Los extremos opuestos de Claremont Ave recibieron mejoras en lo que parecen ser caminos completamente diferentes que casualmente tienen el mismo nombre. En agosto, la parte más baja de Claremont Ave desde Telegraph Ave hasta la carretera Highway 24 (cerca de Hudson St) fue reconfigurada de cuatro carriles a dos carriles más carriles para bicicletas y un carril central de dos sentidos para dar la vuelta. El proyecto incluyó cuatro islas de seguridad para los peatones y una extensión de la acera cerca de Temescal Farmer's Market. El proyecto conecta con el trabajo recientemente completado en Telegraph Ave en el distrito de Temescal y con las mejoras realizadas por el proyecto de desarrollo recientemente completado en Telegraph Ave/51st St. El proyecto de Claremont Ave fue financiado por una subvención federal del Programa para la Mejora de la Seguridad en Carreteras de Caltrans (HSIP).

También en agosto, la parte más alta de Claremont Ave fue pavimentada desde Alvarado Rd hasta Grizzly Peak Blvd. Esta parte de Claremont Ave asciende por el cañón Claremont a través de espectaculares espacios abiertos con pendientes de hasta el 14%. Esta desafiante subida es popular entre los ciclistas de carretera recreativos, y el proyecto de pavimentación añadió un carril para bicicletas cuesta arriba, conocido como "carril de subida", para separar a los ciclistas que van despacio de los conductores que los adelantan.

### **Se añaden líneas divisorias de protección a los carriles para bicicletas de Washington St**

En noviembre se agregaron protecciones a los carriles para bicicletas de 2012 en Washington St, entre 2nd St y 7th St. Se renovaron las líneas divisorias y marcas originales de los carriles para bicicletas y cruces peatones. Los carriles para la circulación de vehículos extraanchos permitieron una sencilla readecuación. Junto con Clay St, Washington St es una conexión clave de ciclovía entre Downtown y Jack London Square y la única ciclovía continua que es paralela a Broadway, ahora una calle prioritaria de AC Transit.

### **Ocho millas de ciclovías recién señalizadas**

Entre julio y noviembre de 2021, se instalaron 122 conjuntos de señales de orientación nuevos o actualizados a lo largo de seis corredores con ciclovías que suman casi ocho millas de longitud, dirigiendo a los ciclistas a los destinos a lo largo de las rutas y a través de las ciclovías de intersección. Las señales se instalaron en:

- Adeline St entre 47th y 61st Sts, complementando los carriles para bicicletas con contenciones existentes instalados en 2015
- College Ave, tras la instalación del marcado de rayas de nueva ciclovía en junio de 2021
- Grand Ave entre El Embarcadero y Jean St y en MacArthur Blvd entre Grand Ave y Lakeshore Ave
- Harrison St y Lakeside Dr entre Grand Ave y 19th St, facilitando el viaje a lo largo y hacia las sendas para ciclistas de Lakeside Dr
- El área del BART de Lake Merritt, incluyendo señales en 4th, 7th, 8th, 9th, and 10th St y ayudando a navegar por la red de un solo sentido entre Lake Merritt, Chinatown y Downtown y a lo largo de Oak St y Madison St
- Park Blvd entre MacArthur Blvd y E 18th St.

---

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

**Cumbre CalBike en Oakland, del 6 al 9 de abril de 2022.** OakDOT se complace en patrocinar y acoger la próxima Cumbre bienal sobre bicicletas en California, un evento convocado por CalBike, la organización estatal sin fines de lucro de promoción de las bicicletas. El evento de cuatro días se llevará a cabo en persona del 6 al 9 de abril de 2022. Incluye talleres y paseos en bicicleta, y está abierto a los entusiastas de las bicicletas de todo tipo, incluidos los promotores del uso de bicicletas, los planificadores, los administradores de la agencia y más. Para obtener más información, inscribirse, solicitar una beca, ofrecer alojamiento a los asistentes de fuera de la zona o ver los simposios por adelantado, visite [www.calbike.org/events/california\\_bicycle\\_summit](http://www.calbike.org/events/california_bicycle_summit).

**En las colinas.** OakDOT ha publicado una nueva página web en la que se indican las recompensas y los riesgos de ir en bicicleta por las colinas de Oakland: [www.oaklandca.gov/topics/bicycling-in-the-oakland-hills](http://www.oaklandca.gov/topics/bicycling-in-the-oakland-hills). Para ayudar a mejorar la seguridad, a principios de la primavera de 2022, la ciudad instalará nuevas señales de advertencia en las rutas de las colinas para alertar a los ciclistas sobre las condiciones imprevisibles de la carretera y para alertar a los automovilistas para que esperen a los ciclistas.

**Mapa en línea de las instalaciones para bicicletas de 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).

**Actualización de la orientación sobre el uso de bicicletas.** Entre julio y diciembre de 2021, Bike East Bay organizó cuatro clases virtuales y una presencial de habilidades ciclísticas urbanas que contaron con un total de 56 asistentes. Estas clases fueron posibles gracias a una subvención de la Ciudad a través del programa de financiamiento contemplado por el Artículo 3 de la Ley de Desarrollo en el Transporte (Transportation Development Act). Durante el mismo marco de tiempo, Cycles of Change impartió dos clases de UpCycle para

ganar una bicicleta y orientación sobre seguridad en bicicletas en la urbanización Camino 23, en el área de San Antonio, llegando a 16 residentes sin costo alguno para los participantes, con financiación de la subvención de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles que ayudó a construir Camino 23. Por último, pero no por ello menos importante, la Biblioteca Pública de Oakland organizó una clínica gratuita de reparación de bicicletas en 81st Avenue Branch en diciembre, que se ofreció tanto en inglés como en español.

**Nuevas parrillas de entradas de alcantarillas.** Una subvención del Artículo 3 de la Ley de Desarrollo en el Transporte está financiando el reemplazo de las parrillas de entrada de alcantarillas sin travesaños que puedan atrapar las ruedas de las bicicletas. Entre mayo y septiembre de 2021, Obras Públicas reemplazó más de 180 parrillas sin travesaños o donde los travesaños soldados estaban doblados. Las nuevas parrillas tienen travesaños integrados y no suponen el riesgo de atrapar ruedas de bicicleta delgadas. Se ha dado prioridad a las ubicaciones con carriles para bicicletas en la acera.

**El sistema de bicicletas compartidas sigue viéndose afectado por la pandemia y el vandalismo.** La cantidad de usuarios del programa de bicicletas compartidas de Oakland, conocido como BayWheels, sigue viéndose afectado negativamente por la pandemia de COVID-19. Se realizaron unos 70,000 viajes en el año 2020, por debajo de los 90,000 de 2019 y los 235,000 de 2018. Esto representa una caída del 70% del volumen de pasajeros de 2018. Muchos de los viajes en bicicleta compartida en Oakland comienzan o terminan en las estaciones de BART. El volumen de pasajeros de BART en 2021 se redujo en un 60-80% con respecto a 2018; esto puede explicar en gran medida la disminución de los viajes de BayWheels.

El vandalismo también surgió como una gran amenaza para el programa de bicicletas compartidas, y aumentó rápidamente durante la pandemia. En 2020, docenas de estaciones fueron objeto de vandalismo y quedaron fuera de servicio durante períodos de tiempo que van de días a semanas. BayWheels ha tomado medidas extraordinarias para evitar los robos y el vandalismo: añadió placas más resistentes y reforzadas con acero, alarmas y otras funcionalidades. Estas medidas han disminuido el índice de vandalismo, pero no lo han detenido. A pesar de estos contratiempos, las bicicletas compartidas siguen siendo un importante medio de transporte para los habitantes de Oakland que las utilizan. Cuando los patrones de viaje vuelvan a los niveles anteriores a la pandemia, el personal espera que el uso compartido de las bicicletas también regrese. El financiamiento para el personal de apoyo del Programa de Bicicletas Compartidas fue suministrado por el Fondo del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire en el Área de la Bahía (Bay Area Air Quality Management District) y por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda.

**Actualización de estacionamientos para bicicletas.** Hasta el 31 de diciembre de 2021, se habían instalado 11,719 espacios de estacionamiento para bicicletas accesibles al público en Oakland. Entre julio y diciembre de 2021, se instalaron 228 espacios. De estos espacios nuevos, 212 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 16 se instalaron como parte de los proyectos de desarrollo privado. Se realizaron inspecciones en otros 32 lugares, con 56 espacios pendientes de instalación, 42 de ellos al este del lago y diez de ellos en Camron Stanford House, cerca del lago Merritt (foto, izquierda). Solicite portabicicletas en [oaklandbikes.info/bikerack](https://oaklandbikes.info/bikerack).

---

### Más millones

Entre julio y diciembre de 2021, el OakDOT recibió \$22,885,327 en subvenciones regionales, estatales y federales competitivas para financiar proyectos que incluyen nuevas infraestructuras para bicicletas. En julio, OakDOT recibió \$720,000 en subvenciones del Plan de Inversión Integral (2022 Comprehensive Investment Plan, CIP) 2022 de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda (ACTC) para aumentar la financiación de tres proyectos: 1) Carriles para bicicletas en E 12th St, [tinyurl.com/E12thStBikeway](https://tinyurl.com/E12thStBikeway), una ciclovía entre 35th Ave y 54th Ave y un carril para bicicletas separado en dos sentidos entre 40th Ave y 44th Ave; (2) el

Segmento II de East Bay Greenway, [tinyurl.com/EBGW-Phase2](http://tinyurl.com/EBGW-Phase2), una vía multiuso adyacente a San Leandro St desde Seminary Ave hasta 69th Ave, y carriles para bicicletas en San Leandro St entre 69th y 75th Ave (que conecta con el segmento original de East Bay Greenway entre 75th y 85th Ave instalado en 2016); y (3) el Proyecto de Seguridad de 14<sup>th</sup> St, [tinyurl.com/14thStBikeway](http://tinyurl.com/14thStBikeway), una ciclovía separada entre Brush St y Oak St. Además de otras fuentes de subvención, la contrapartida local de estos proyectos se financia con la medida B de la ACTC, BB y fondos de registro vehicular. OakDOT recibió una subvención federal de \$14.5 millones de RAISE (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity) para el proyecto Reconnecting the Town, [tinyurl.com/ReconnectingTheTown](http://tinyurl.com/ReconnectingTheTown), que mejorará la conectividad en bicicleta, a pie y en transporte público entre West Oakland, Old Oakland, Chinatown, Downtown, Uptown, Jack London District y el paseo marítimo con importantes mejoras a lo largo de los corredores MLK Jr Way y Broadway. Por último, pero no por ello menos importante, se otorgaron \$7,665,327 a través del programa de subvenciones del Proyecto de equidad en el transporte sostenible (Sustainable Transportation Equity Project, STEP) de la Junta de Recursos del Aire de California para financiar mejoras en bicicleta, a pie, de acceso al transporte público y de ecología en West Oakland.

### El ciclismo en cifras

Fin de año	Millas de ciclovías	"Mejores" millas de ciclovías*	% de la red con mejores ciclovías	Espacios de estacionamiento para bicicletas
2007	104	46	44%	3,224
2008	107	50	46%	3,492
2009	111	54	48%	4,428
2010	112	54	47%	4,772
2011	121	56	46%	5,303
2012	134	69	51%	6,315
2013	141	82	58%	7,072
2014	146	87	60%	8,023
2015	151	91	60%	8,841
2016	155	99	64%	9,519
2017	161	107	67%	9,900
2018	166	111	67%	10,098
2019	171	116	68%	10,916
2020	184	129	70%	10,916
<b>2021</b>	<b>192</b>	<b>140</b>	<b>73%</b>	<b>11,719</b>

\*"Mejores" ciclovías: caminos, carriles y bulevares para bicicletas.

## RECURSOS

Sugiera la ubicación de un portabicicletas

- Visite [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/1PfvC1](http://arcg.is/1PfvC1)
- Plan de pavimentación de cinco años: [www.oaklandca.gov/projects/20225yp](http://www.oaklandca.gov/projects/20225yp)

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).