

WE OAKLAND

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

38ª Edición, Invierno 2026 | Tirada 3.778 | www.oaklandca.gov/biking



Go Go Greenway

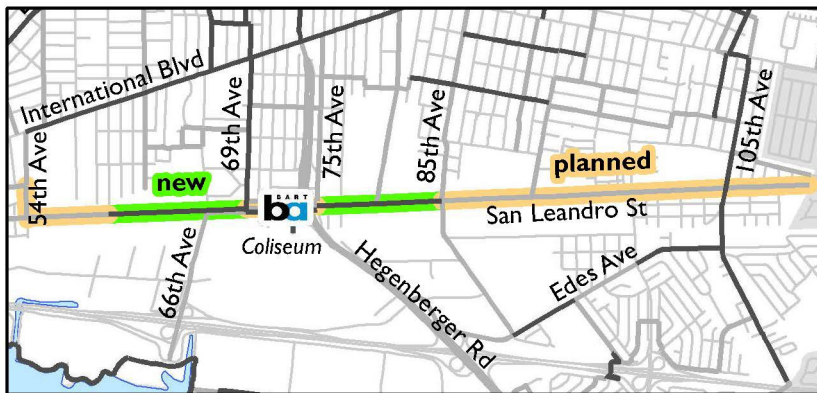
En noviembre de 2025, OakDOT completó un recorrido que extiende el [East Bay Greenway](#) a lo largo de San Leandro St, desde Seminary Ave hasta 69th Ave. El proyecto también incluye carriles bici que continúan desde la 69th Ave hasta la 75th Ave y que se completaron a principios de 2025. Estos carriles bici conectan con el camino que va de la 75th Ave a la 85th Ave y que fue construido en 2015. Financiado por el programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC) y la Administración Federal de Transporte, el proyecto actual también incluye iluminación peatonal, mejoras en pasos a niveles, paisajismo, señalización para bicicletas y tres años de talleres educativos para ciclistas para residentes de viviendas asequibles Coliseum Place. El programa estatal AHSC financia viviendas asequibles junto con mejoras en transporte público y transporte activo. Este proyecto está conectado con dos nuevos desarrollos de vivienda asequible que incluyen 168 viviendas. Con la colaboración de OakDOT, la Comisión de Transporte del Condado de Alameda continúa diseñando y buscando financiación para el resto del East Bay Greenway. Una vez terminado, un camino fuera de la calle irá paralelo a la calle San Leandro desde la avenida 54 hasta la frontera con la ciudad de San Leandro, incluyendo justo frente a la estación Coliseum de BART. Varios tipos de carriles bici continuarán hacia el sur hasta Hayward, y en dirección norte, rutas bici del barrio y carriles bici separados completarán la ruta hasta el centro. Este proyecto de importancia regional es especialmente importante en East Oakland, donde existen pocas vías ciclistas "para todas las edades y capacidades", y el viaje no vehicular a las estaciones de BART es difícil.



Arriba: Vecinos lideran al personal de la ciudad de Oakland en una ruta a pie comunitaria a lo largo de la primera sección construida del East Bay Greenway



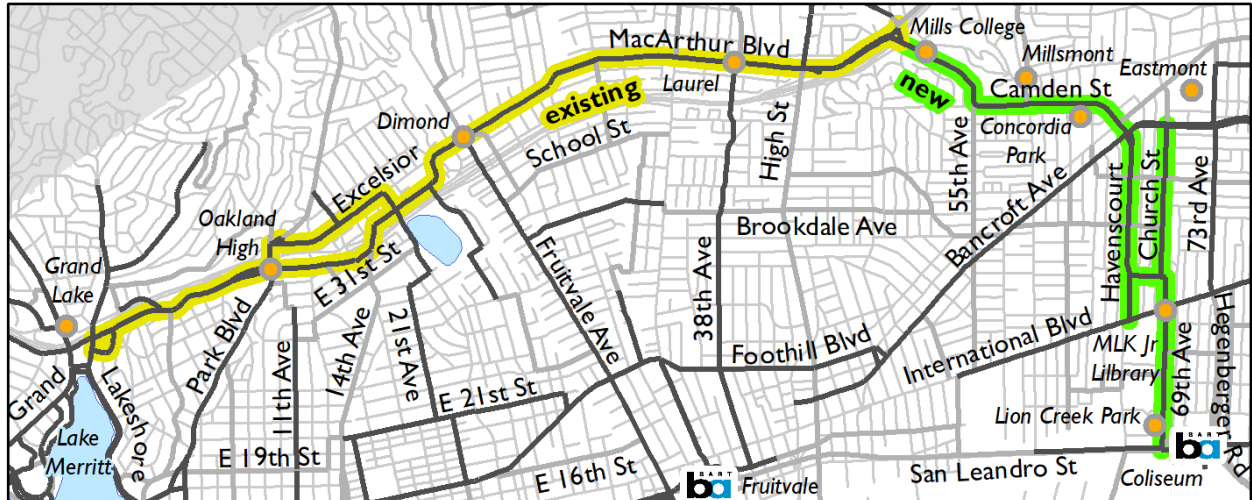
Arriba: Un peatón camina por el nuevo sección del East Bay Greenway



Mapa de las secciones construidas (verde) del East Bay Greenway entre las secciones planificadas (amarillo) en East Oakland

Encontrar el camino (encontrar)

Las señales de orientación refuerzan y mejoran la usabilidad de las vías bici designadas y pueden ser especialmente útiles para quienes son nuevos en el ciclismo en The Town. El equipo del Programa de Bicicletas y Peatones diseña señales para pasillos que son fabricadas e instaladas por el personal interno (y algunos proyectos de paisajes urbanos).



Mapa de la ruta ciclista señalizada ampliada desde Mills College hasta Coliseum BART



Un cartel de ruta ciclista colocado recientemente

En los últimos seis meses, se instalaron 57 señales para tres proyectos, incluido el East Bay Greenway. La Sección de Mantenimiento de Tráfico de OakDOT fabricó e instaló 29 conjuntos de señalización de orientación a lo largo de MacArthur Blvd, Camden, St. Havenscourt Blvd, Church St. y 69th Ave, conectando un corredor señalizado existente con Coliseum BART y creando un carril bici señalizado de casi siete millas de longitud continua que comienza en Lake Merritt. La Sección de Mantenimiento del Tráfico también completó un corredor de señalización para bicicletas en Piedmont Ave, Linda Ave y Ramona Ave, lo que aportó valor a las mejoras ciclistas

que se compartieron en el [boletín de invierno de 2025](#) y ayudó a los ciclistas a orientarse hacia destinos como el Cementerio Mountain View, la Biblioteca de Piedmont Ave y el Hospital Kaiser.

Iniciación de la Piedra del Lago y Recordando a Maia

Familiares, defensores de la seguridad en el transporte y funcionarios y personal municipal se unieron en julio de 2025 en un acto en memoria de Maia Correia, de cuatro años, que trágicamente falleció a causa de una lesión sufrida en un accidente mientras ella y su padre iban en bicicleta por Lakeshore Ave. Se celebró una ceremonia de colocación de la primera piedra para iniciar la construcción de un carril bici bidireccional separado en Lakeshore Ave desde E 18th St hasta El Embarcadero, proporcionando separación entre el tráfico de vehículos motorizados y ciclistas, al tiempo que reducía el riesgo de "puertas de acceso" por coches aparcados. La vía bici, dedicada a Maia Correia, reducirá los conflictos con los conductores en la calle y con los peatones en el parque a lo largo de este tramo muy popular junto al lago Merritt. El proyecto también incluye la reducción de las distancias de cruce a través de Lakeshore Ave, islas de abordaje para facilitar el uso de autobuses y medianas de hormigón para prohibir los adelantamientos ilegales y excesos de velocidad en el centro de la carretera. Se prevé que la construcción termine en la segunda mitad de 2026. [Visita la página web del proyecto](#) para más información.



Funcionarios municipales en la colocación de la primera piedra de la vía bici Maia Correia Lakeshore Ave

¡Lo mejor en motos!

Como la guinda del pastel de muchas capas, ¡el [Fruitvale Alive! Project](#) ganó el premio al Mejor Proyecto de Bicicleta de Bike East Bay en 2025. Bike East Bay destacó que el proyecto es la primera vía bici a nivel de acera de Oakland y su primera vía bici grande separada al este del lago Merritt. Enhorabuena al personal de OakDOT y OPW que recibió el premio en el [evento anual Biketopia](#), celebrado el 17 de septiembre en Preservation Park. Lee más sobre el proyecto en el [boletín de verano de 2025](#).



El personal de OakDOT recibe el Premio al Mejor Proyecto 2025 de Bike East Bay / crédito fotográfico: Olivia Smartt

Rutas seguras hacia la escuela primaria Lincoln

En octubre, OakDOT reasfaltó y añadió mejoras en la seguridad vial en la calle 10 entre Madison St y Webster St. El proyecto se llevó a cabo en coordinación con los Programas de Pavimentación y Mejoras de Capital de OakDOT, así como con el Programa Rutas Seguras al Colegio del CTC de Alameda, que identifica mejoras en la seguridad vial para los estudiantes que van caminando y en bicicleta al colegio. Además del asfaltado, el proyecto incluyó varias medidas para reducir y calmar el tráfico en la calle 10, incluyendo ampliaciones de aceras y islas de seguridad peatonal en la calle 10 y Harrison, una zona de carga protegida por isla frente a la escuela primaria Lincoln, una intersección protegida en la calle 10 y Jackson St, y una ampliación de la vía bici de la calle 10 en dirección oeste hasta Jackson St, con el primer carril bici protegido por aparcamiento en ángulo de la ciudad.



Izquierda: Un peatón camina a través de un protegido intersección en la calle 10 y Jackson St



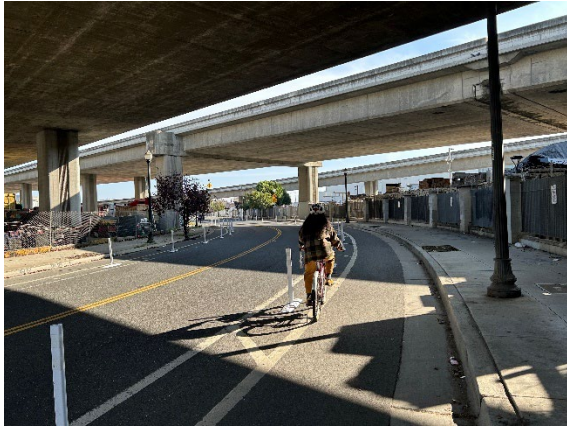
Derecha: Un ciclista circula por el recién ampliada 10th St Carril bici protegido

Publicaciones recientes

En otoño de 2025, OakDOT instaló postes de bajo coste montados en superficie en varios lugares para evitar que los conductores adelanten o aparquen ilegalmente en carriles bici, cortando carriles bici y pasos de peatones para hacer giros rápidos, y utilizando carriles bici para evitar vehículos que esperan en semáforos en rojo. Se añadieron postes para separar los carriles bici existentes en la acera del tráfico de vehículos en MacArthur Blvd entre Laurel y Maxwell Park, 3rd St/Mandela Pkwy bajo la I-880, Market St en dirección norte entre 18th St y 19th St, y 17th St entre San Pablo Ave y Telegraph Ave. Se instalaron nuevos carriles bici separados para conectar la ruta ciclista del barrio 63rd St a través de San Pablo Ave en una intersección desplazada. La intersección con Mandela Parkway, en dirección norte, con Peralta St fue modificada para calmar el tráfico que gira a la derecha en este paso de ciclistas y peatones. Estas ubicaciones forman parte de un contrato de construcción a nivel municipal que completará los trabajos en más ubicaciones en 2026. Finalmente, mejoras similares fueron instaladas por la Sección de Mantenimiento de Tráfico de OakDOT en la 5th Ave en dirección sur, cerca de Embarcadero, en el paso a nivel del Union Pacific Railroad. El personal de OakDOT se movió rápidamente para aprovechar este trabajo de mantenimiento de rayas que estaba programado previamente con el ferrocarril.



Postes montados en superficie junto a carriles bici en Mandela Pkwy



Un ciclista circula por carriles bici con nuevos postes en 3rd St/Mandela Pkwy bajo la I-880



Postes añadidos recientemente en la 5th Ave en dirección sur cerca de Embarcadero Ave

Premios de financiación

Entre julio y diciembre de 2025, OakDOT recibió 15,2 millones de dólares en subvenciones para proyectos dedicados a mejorar la seguridad de ciclistas y peatones. Oakland recibió una subvención de 35,9 millones de dólares de la Ronda 9 de la Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC), que proporcionará 14,6 millones de dólares de financiación para transporte para tres proyectos de OakDOT: [mejoras en el paisaje urbano de Broadway](#), [mejoras en el paisaje urbano MLK Jr. Way](#) y [el proyecto de conexión de 7th Street](#). Estos proyectos añadirán más de dos millas de carriles bici separados y más de cuatro millas de aceras, pasos de peatones y rampas de acera nuevas o reparadas. Además de mejoras para ciclistas y peatones, estos proyectos añadirán más de una milla de carriles bus, prioridad de semáforos y otras mejoras que beneficiarán a más de 15 rutas de AC Transit.



Proyecto de rendición de 7th St cerca de Filbert St con carril bici protegido

El Programa de Préstamo de Bicicletas Eléctricas [de OakDOT](#) recibió 800.000 dólares adicionales para complementar una subvención existente de 1 millón de dólares del Programa de Opciones de Movilidad Limpia de California. (Véase el artículo sobre el Programa de Préstamo de Bicicletas Eléctricas en esta edición en la página 6.) [El Programa de Aparcamiento para Bicicletas CityRacks](#) recibió 75.000 dólares en fondos del Artículo 3 de la Ley de Desarrollo del Transporte de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) para financiar la instalación y mantenimiento continuos de los aparcabicicletas. Finalmente, OakDOT recibió 250.000 dólares en financiación de asistencia técnica de la MTC para la planificación y el diseño conceptual del proyecto de cierre del paso del sendero de Doolittle Drive Bay. Consulta los [números de invierno de 2024](#) y [verano de 2023](#) del boletín para la cobertura previa de Doolittle Drive.



Mapa del Bay Trail en East Oakland y el paso en Doolittle Drive hasta Alameda

Despliegue lento de Calles

El Programa de Bicicletas y Peatones de OakDOT compartió para revisión pública un borrador de red de calles lentas para desplazarse a velocidades humanas, al tiempo que hace que estas calles sean más acogedoras para que los residentes las utilicen como espacios públicos. Se trata de una reinterpretación de las rutas ciclistas del barrio del Plan Ciclista 2019 que se basa en las calles lentas de la respuesta a la pandemia con mejoras permanentes en la calma del tráfico. Se proponen aproximadamente 74 millas de calles lentas, basadas en 49 millas de recomendaciones de rutas ciclistas del barrio y 25 millas de calles lentas recién propuestas.

El personal llevó a cabo procesos de revisión interna y divulgación pública de mayo a septiembre de 2025, incluyendo la difusión con la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones de la Ciudad, la Comisión del Alcalde para Personas con Discapacidad, la Comisión Asesora de Parques y Recreación y AC Transit. Gracias a las personas que enviaron comentarios que el personal está revisando ahora. Se invita a los vecinos a (1) ver el mapa web de la red de calles lentas y (2) suscribirse para recibir actualizaciones por correo electrónico usando los enlaces en www.oaklandca.gov/slowstreets.



Ejemplo de un cartel de calles lentas

Arreglando la moto

El Bike Fix de la Biblioteca Pública de Oakland estuvo muy activo durante la segunda mitad de 2025, con un total de 755 participantes. Se celebraron cuarenta y un eventos de reparación de bicicletas en las sucursales de la 81st Ave y la biblioteca Martin Luther King Jr. El equipo reparó 544 bicicletas y regaló 117 bicicletas a miembros de la comunidad. Diciembre también fue un momento para el trabajo interior, con la remodelación de la ubicación de Bike Fix en la biblioteca de la 81st Ave. La renovación está prevista para finalizar en febrero de 2026. El logo de Bike Fix también fue actualizado.



El logo renovado de The Bike Fix!



Se están llevando a cabo trabajos de renovación en el Bike Fix de la Biblioteca de la 81ª Avenida

Programa de Préstamo para Bicicletas Eléctricas de bajo coste

En septiembre, Oakland lanzó un nuevo programa de préstamo de bicicletas eléctricas en la estación de bicicletas BART de Fruitvale, ofreciendo alquileres de cuatro semanas por solo 120 dólares, o 20 dólares para residentes de bajos ingresos (con un depósito de 500 dólares). Financiada por una subvención de 1,8 millones de dólares de Clean Mobility Options, la iniciativa tiene como objetivo ampliar el transporte limpio y asequible en comunidades desfavorecidas. El programa ayuda a los residentes a afrontar colinas y distancias con facilidad. Obtén más información y solicita en www.oaklandca.gov/ebike.



Una bicicleta eléctrica que se puede alquilar a través del programa de préstamo

Mapa Oakland

Consulta el estado de la red de carriles bici, el aparcamiento para bicicletas, la señalización y los proyectos en el Mapa de Instalaciones Ciclistas en arcg.is/GGSPX. Este mapa se actualiza dos veces al año (enero y julio).

Bicicleta los números

Fin de año	Millas en ciclovías	Millas "mejores" en la vía bici*	% con Better Bike Ways	Plazas de aparcamiento para bicicletas
2007	104	46	44%	3,224
2011	121	56	46%	5,303
2015	151	91	60%	8,841
2019	171	116	68%	10,916
2020	184	129	70%	11,090
2021	192	140	73%	11,719
2022	194	143	74%	11,878
2023	197	145	74%	11,945
2024	201	151	75%	12,187
2025	213	160	75%	12,283

Gracias a los comisionados salientes de la BPAC

La ciudad de Oakland expresa un sincero agradecimiento a las comisionadas Dianne Yee, Patricia Schader, Grey Gardner y Kirsten Flagg por sus años de servicio dedicado en la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones (BPAC), que dejó la comisión a finales de 2025. Dianne, Patricia y Grey sirvieron durante seis años cada una y aportaron un liderazgo, experiencia y conocimiento comunitario invaluable para promover una movilidad segura y equitativa en todo Oakland. Su trabajo ha moldeado las políticas de la ciudad, reforzado la infraestructura y amplificado las voces de la comunidad, especialmente en barrios desfavorecidos. Desde liderar la comisión hasta dirigir grandes proyectos de transporte, estos comisionados han desempeñado un papel fundamental para hacer que las calles de Oakland sean más seguras y accesibles.



Desde la columna opuesta, de izquierda a derecha: Dianne Yee, Patricia Schader, Grey Gardner, Kirsten Flagg

BPAC defiende calles más seguras y conectadas en 2025

En 2025, la Comisión Asesora de Ciclistas y Peatones de Oakland (BPAC) impulsó iniciativas clave para mejorar la seguridad, accesibilidad y equidad en toda la red de transporte de la ciudad. Los comisionados se centraron en ampliar la calma del tráfico, construir calles completas y salvar brechas de infraestructura, especialmente en barrios históricamente desatendidos. BPAC recomendó una red visionaria de caminos verdes en toda la ciudad para conectar parques, escuelas y barrios con caminos seguros y libres de coches. La Comisión también pidió medidas inmediatas de calma del tráfico, como los montones de velocidad, y proyectos de seguridad de construcción rápida para reducir el exceso de velocidad y mejorar el confort de las personas que caminan y van en bicicleta.

El Comité de Infraestructura de BPAC revisó importantes proyectos de diseño de calles y ayudó a diseñar mejoras en todos los distritos del consejo, mientras que el Comité de Política y Legislativo abordó cuestiones complejas como enmiendas al código de incendios, la aplicación de la velocidad y el acceso a la ADA. Los comisionados enfatizaron la necesidad de equilibrar la respuesta de emergencia con la seguridad en las calles y defendieron conexiones seguras para peatones y bicicletas a través de barreras de autopista y ferrocarril en East Oakland. Únete a la BPAC en sus reuniones el tercer jueves de cada mes, de 18:00 a 20:00 en el Ayuntamiento. Visita www.oaklandca.gov/bpac para saber más.



Arriba, de izquierda a derecha: Priyanka Altman, Patricia Schader, Jesse Olsen, Denise Schmidt, Grey Gardner, David Ralston, Tonya Love, Shayda Rager, Jimmy Jessup, Nick Whipps (presidente)