

Según ha informado recientemente la prensa local y hemos podido comprobar han finalizado las obras del nuevo carril bus-VAO y carril-bici entre Savilla y Camas a través del Puente de la Señorita, cuyas obras se iniciaron el pasado mes de febrero y que [provocaron nuestra exigencia de un paso peatonal y ciclistas durante las obras](#)

. Las obras han terminado antes de lo previsto, en un plazo de solo 3 meses, por lo que felicitamos a la empresa constructora y a la Junta de Andalucía.

En este sentido nuestra evaluación es muy positiva ya que no es frecuente que la administración realice las obras en plazo y aún menos que acorte los plazos previstos.

Una vez realizada la obra es la hora de hacer una evaluación de las mismas. En este sentido hemos de señalar algunas deficiencias que entendemos habría que subsanar cuanto antes y que vamos a comunicar a las administraciones implicadas.

- La actuación realizada, una vez más, olvida a los peatones, que en gran número utilizan esta infraestructura. Como hemos señalado en más de una ocasión las vías ciclistas metropolitanas deben incorporar Acerados, para evitar conflictos entre peatones y ciclistas

. En este caso solo en el Puente de la Señorita hay una zona que parece reservada a los peatones, como se observa en la primera imagen, sin embargo esta zona desaparece al salir del Puente, como se puede ver en la siguiente imagen.

Esta deficiencia debería ser subsanada, añadiendo una acera peatonal a lo largo de todo carril bus-VAO / carril-bici,

algo para lo que hay espacio más que suficiente mas allá del Puente. Esta actuación es necesaria debido a que cada vez son mas las personas que se desplazan a pié entre Camas y la Isla de la Cartuja por motivos de trabajo, estudio, compras en el mercadillo u ocio.



Imagen del estado actual del puente. La banda de asfalto a la derecha del carril-bici es de esperar que esté reservada a los peatones. Pero desaparece al final del puente (ver siguiente imagen)

Estamos recibiendo numerosas quejas de los usuarios del carril-bici en el sentido de que los

elementos utilizados para impedir el paso de los coches son peligrosos para los ciclistas y podrían provocar accidentes, sobre todo de noche, ya que interrumpen los carriles de circulación y en situaciones de poca visibilidad (por ejemplo de noche, dado que el carril-bici no está iluminado) pueden provocar colisiones, ya que interrumpen la trayectoria de los ciclistas. Proponemos su sustitución por un bolardo de "poste" bien anclado en la mediana del carril-bici, actuación suficiente, junto con las defensas laterales, para evitar el paso de automóviles.



Imagen de los elementos utilizados para evitar la invasión del carril-bici por automóviles. Estos elemento pueden provocar accidentes por la noche, ya que el carril-bici no está iluminado. Proponemos su sustitución por un bolardo bien anclado en la mediana del carril-bici.

La definición de Vehículo de Alta Ocupación (VAO) utilizada en el proyecto es demasiado permisiva, ya que se permitirá el paso de turismos con dos ocupantes. Siendo la mayoría de los turismos vehículos de 5 plazas, no parece que un vehículo con dos ocupantes sea de "alta ocupación". Proponemos elevar la cifra de ocupantes permitida a tres al menos, eso sí sería alta ocupación (más del 50%) y favorecería la movilidad sostenible. Lo contrario sería simplemente abrir una nueva entrada de automóviles a Sevilla, algo que, en teoría, se pretende evitar con el PMUS recientemente aprobado.

Finalmente hemos de insistir en la necesidad de iluminar los carriles-bici metropolitanos cuando tengan funciones de transporte y no solo de ocio (como es el caso) . Si no es así muchas personas no los utilizarán de noche (en invierno anochece a las 8 o antes) para regresar de sus centros de trabajo o estudio, por considerarlos peligrosos.

Para recibir las bicinoticias en tu correo-e envía un correo desde la dirección e-mail en que quieras recibirlas a la dirección suscriptores1-subscribe@acontramano.org (no es necesario especificar asunto ni incluir texto alguno).