
Para recibir las bicinoticias por 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).

1.- Potenciar Sevici como modo de transporte público de uso individual alternativo al transporte colectivo. Sevici, tras su reapertura, debe convertirse en una alternativa masiva de transporte público individual ante la pérdida de eficacia del transporte público colectivo por las necesidades de distanciamiento impuestas por el coronavirus. Es un sistema público, al alcance de toda la ciudadanía que debería ser potenciado. Saludamos su reapertura, así como la reducción en el coste de los abonos anuales a 20 euros, pero dicha oferta debería publicitarse convenientemente, pues [apareció en el twitter de Sevici](#) pero

[no en su web](#)

. Por otro lado, el servicio ha arrancado con graves deficiencias en su mantenimiento y el teléfono de atención al cliente está inactivo o con graves lagunas.

Desde A Contramano pedimos que se solucionen cuanto antes esas lagunas y que el Ayuntamiento apueste decididamente por potenciar Sevici, promoviendo su uso y estudiando su gratuidad como ya ocurre en algunas ciudades europeas, como

[París](#)

y españolas, como

[Logroño](#)

2) Habilitar masivamente calles residenciales para que niños y mayores puedan jugar y pasear respetando las distancias de seguridad. La figura de "Calle residencial", definida en el Reglamento de Circulación como:

Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

Nos parece que sería la figura legal idónea para garantizar la habitabilidad de la ciudad durante la desescalada. [Aplaudimos las medidas anunciadas por el Ayuntamiento en ese sentido](#), pero son demasiado tímidas.

El Ayuntamiento debería estudiar la conversión en calle residencial de la mayoría del viario urbano a nivel de barrio, para garantizar el derecho al esparcimiento y el paseo de la ciudadanía, respetando al mismo tiempo las distancias de seguridad.



Señal de calle residencial

3) Transformar en carriles para bicicletas rápidas, bicicletas eléctricas y VMPs al menos uno de los carriles por cada sentido de las grandes avenidas, para ofrecer una alternativa que evite retorno masivo al coche privado ante la reducción de plazas en el transporte público colectivo. Todos sabemos que, si no se ofrecen alternativas al transporte público colectivo, el "retorno a la normalidad" va a suponer un crecimiento inasumible de la movilidad en "vehículo privado", es decir en coche. Por eso

[son cada vez más las ciudades y países que están promoviendo la conversión de carriles de circulación en carriles para bicicletas](#)

. Sevilla cuenta con una buena red de vías ciclistas,

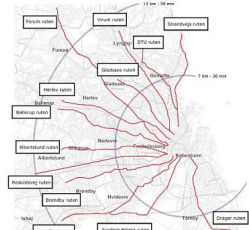
que es preciso conservar y mejorar

, pero su ancho es insuficiente para albergar el crecimiento del tráfico ciclista esperado y, además, el límite de velocidad impuesto en los actuales carriles-bici (15 km/h), si bien obligado por la proximidad entre ciclistas y peatones, es insuficiente para ciclistas rápidos, bicicletas eléctricas y VMPs.

Por eso proponemos la conversión en vías ciclistas rápidas, de anchura suficiente (3-3,5 metros por sentido) y capaces de albergar también e-bikes y e-patinetes con seguridad, de buena parte de los actuales carriles de circulación de las grandes avenidas.



[A Contramano](#) [en Copenhagen](#)



[Servicios Municipales Sevilla](#)