

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE AVC- IT05N

## ENLACE VALDEBEBAS - JARAMA

### DESCRIPCION

El Itinerario Enlace 5-12 surge de la necesidad de ofrecer una alternativa a la carretera M-111, donde en su paso por debajo del aeropuerto la circulación en bicicleta no está permitido. Este túnel es actualmente la única conexión para los ciclistas deportivos en sus salidas hacia el Noreste de la Comunidad.

Por tanto, el objetivo de este enlace es facilitar la salida de los ciclistas de carretera desde el municipio de Madrid hacia el Noreste del área metropolitana.

El trazado elegido arranca en el Anillo Verde Ciclista a la altura de los nuevos barrios del Norte de Madrid (Las Tablas, Sanchinarro Valdebebas) y transcurre en paralelo al aeropuerto y la autopista de peaje R-2. Obviamente se trata de un itinerario que asimismo resulta interesante tanto para peatones y como para ciclistas de paseo o cotidianos debido al alto valor paisajístico de los márgenes del río Jarama y de enlace entre varios núcleo urbano del área metropolitana norte.

### MUNICIPIOS

Madrid  
Alcobendas  
Paracuellos del Jarama

LONGITUD (KM)

12,59

ITINERARIO

ENLACE

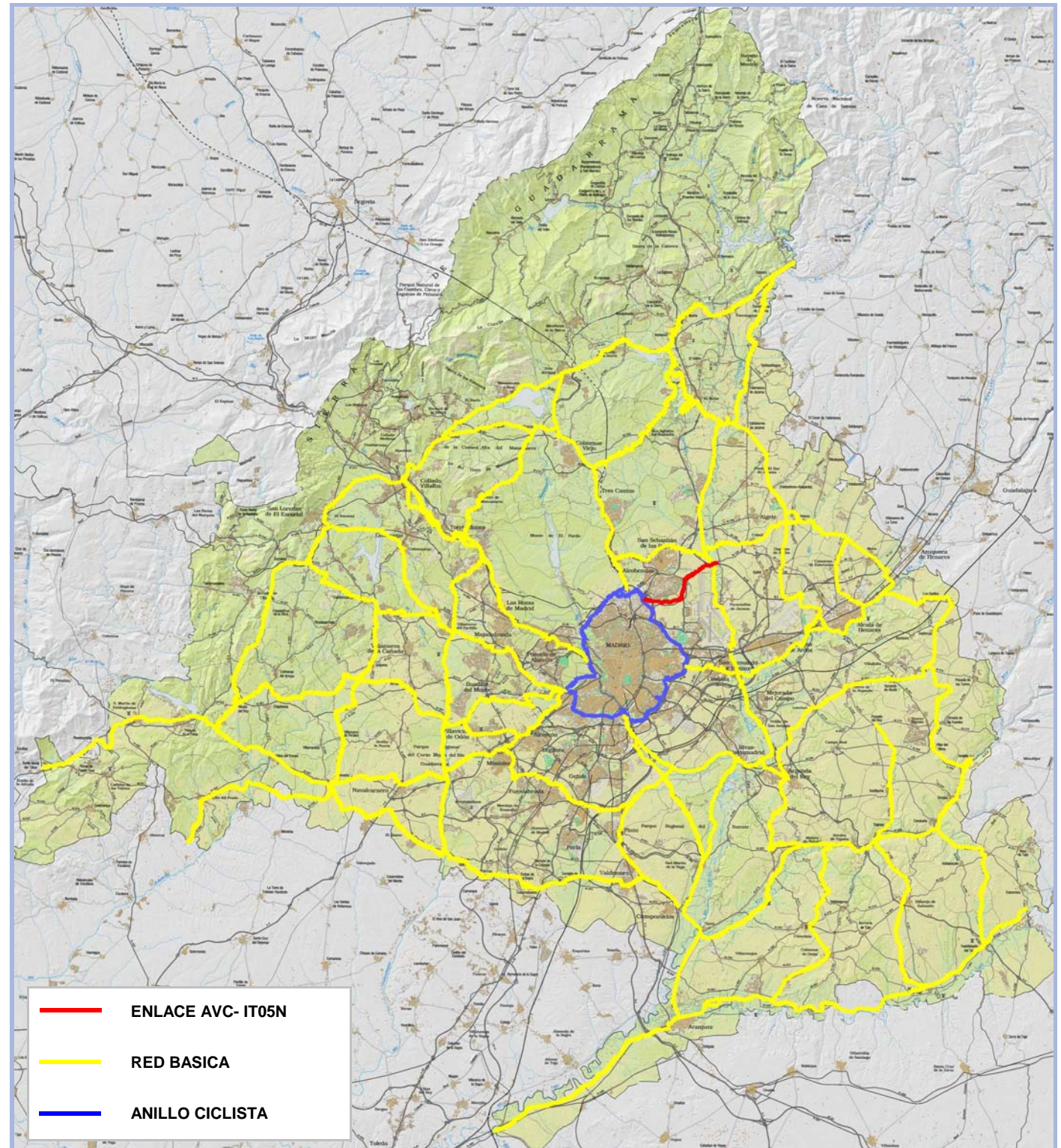
NUMERO DE TRAMOS

4

BASE CARTOGRAFICA

1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Este tramo coincide con el Parque del Arroyo de Valdebebas. El camino principal del parque es apto para ser compartido con los ciclistas de paseo y uso cotidiano mientras que los ciclistas deportivos (de carretera) disponen de varias calles locales de poca intensidad del tráfico motorizado. Para facilitar un acceso cómodo seguro y para garantizar la continuidad del camino del parque hacia el Anillo Verde Ciclista y el barrio de las Tablas es conveniente salvar la barrera de la A-1 mediante un puente o un paso inferior. Se trata de un tramo llano con poco desnivel a salvar.

### TRAMO B

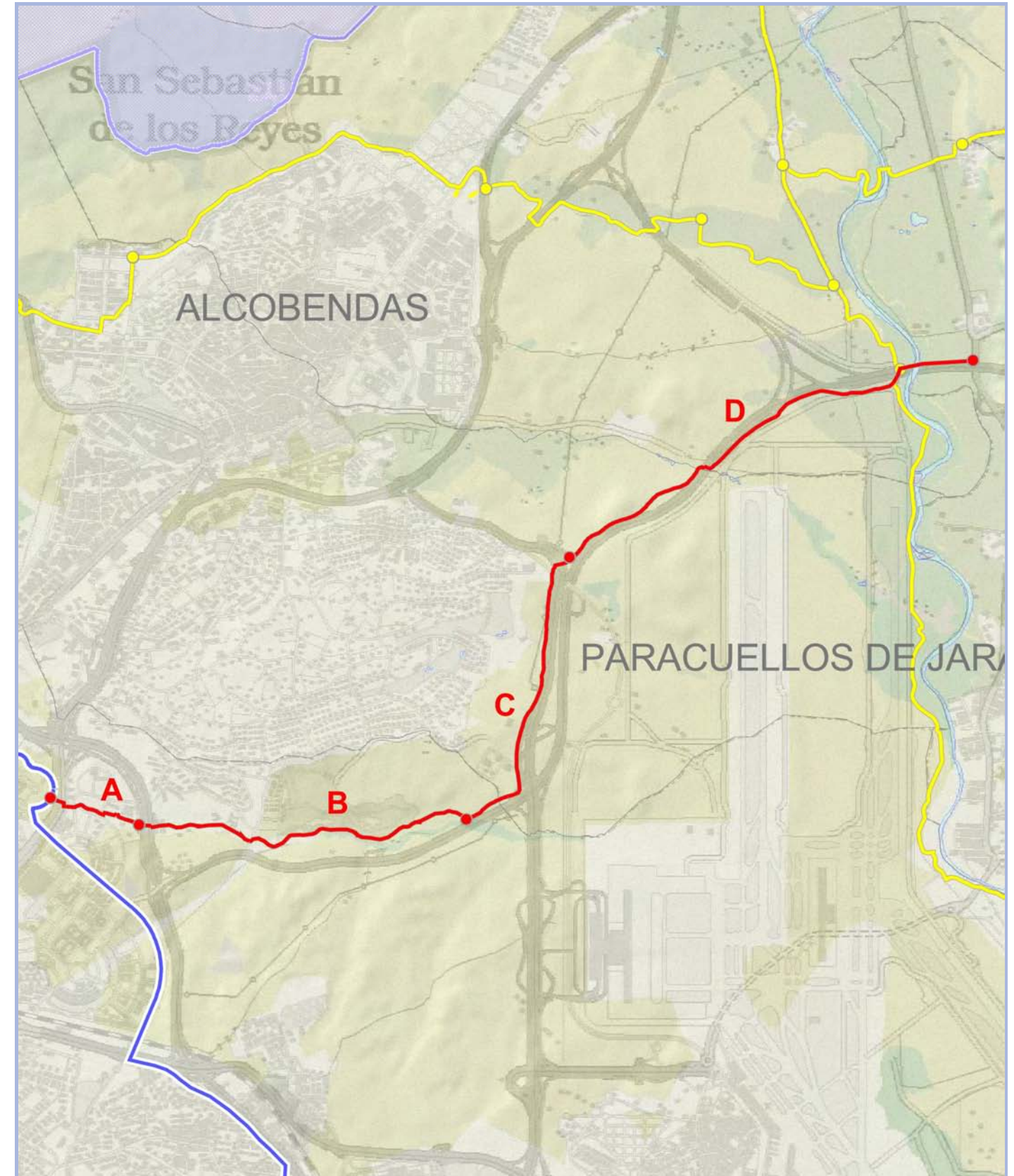
El tramo 2 coincide con los caminos del Arroyo de Valdebebas y de la Virgen del Puerto, transcurriendo en paralelo al arroyo. Hay suficiente espacio disponible para reservar una banda para los ciclistas y segregar una banda con un tipo de firme distinto para los peatones. El desnivel es prácticamente nulo.

### TRAMO C

A la altura del nudo de la R-2 y la M-12 el itinerario sigue en paralelo a las autopistas (M-12 y R-2). Existe la opción de optar por la vía pecuaria, que transcurre por la R-2 y el recinto del aeropuerto, pero que presenta unos desniveles acumulados mayores a la ruta propuesta y el acceso desde las zonas residenciales más próximas es más difícil. El tramo 3 termina a la altura de otro nudo de autopistas de la M-12 y la R-2 en el noreste de la urbanización "La Moraleja". En este punto hay que salvar las infraestructuras viarias mediante pasos elevados o inferiores. Existen en algunos tramos pendientes que alcanzan los valores máximos recomendados, pero embargo se trata de tramos cortos y existe la posibilidad de suavizar parcialmente el desnivel del trazado.

### TRAMO D

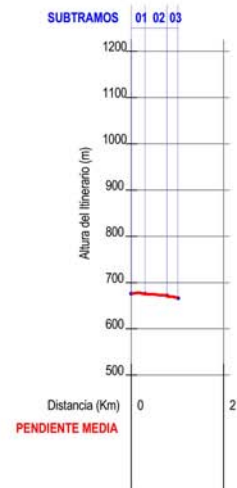
El tramo D transcurre en paralelo a la R-2 y coincide en la última parte con la vía pecuaria "Descansadero de la Ribera". Entre la urbanización "La Moraleja" y el arroyo de la Vega hay que trazar un camino nuevo, ya que en la mayor parte no hay ningún tipo de infraestructura existente. A partir del Arroyo de la Vega se sigue la vía pecuaria, donde en ambos lados de la vía hay espacios disponibles que se puede acondicionar sin modificar el pavimento de la vía pecuaria. En el último tramo hay que salvar el río Jarama para enlazar con la carretera M-111, de modo que este itinerario realmente sirve de infraestructura para los ciclistas de carretera salidas hacia el Noreste de la región y como alternativa al túnel debajo del aeropuerto. En un tramo corto hay un desnivel importante (7% en 200 metros), pero que se puede suavizar acondicionando el trazado de la vía ciclista.



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	678
Altura Mínima (m):	665
Altura Salida (m):	676
Altura Llegada (m):	665
Desnivel Salida Llegada (m):	-11
Desnivel Máximo (m):	13
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	11
Máxima Pendiente (100 m):	1,08
Pendiente Media:	-1,57

### PERFILES Y PENDIENTES



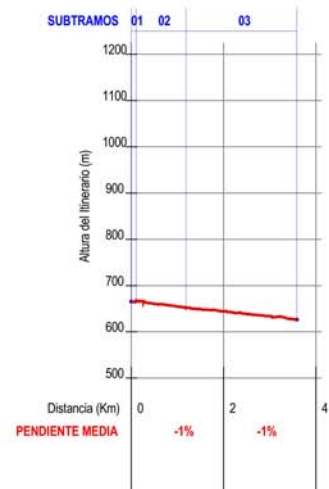
1:5.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	666
Altura Mínima (m):	624
Altura Salida (m):	665
Altura Llegada (m):	624
Desnivel Salida Llegada (m):	-41
Desnivel Máximo (m):	42
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	41
Máxima Pendiente (100 m):	0,42
Pendiente Media:	-1

## PERFILES Y PENDIENTES



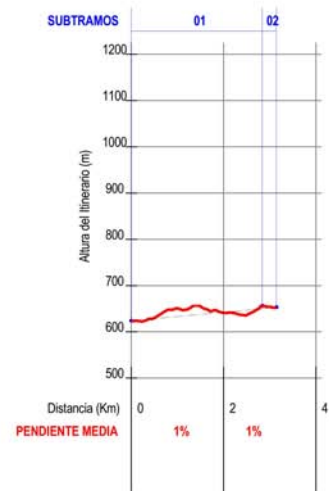
1:20.000



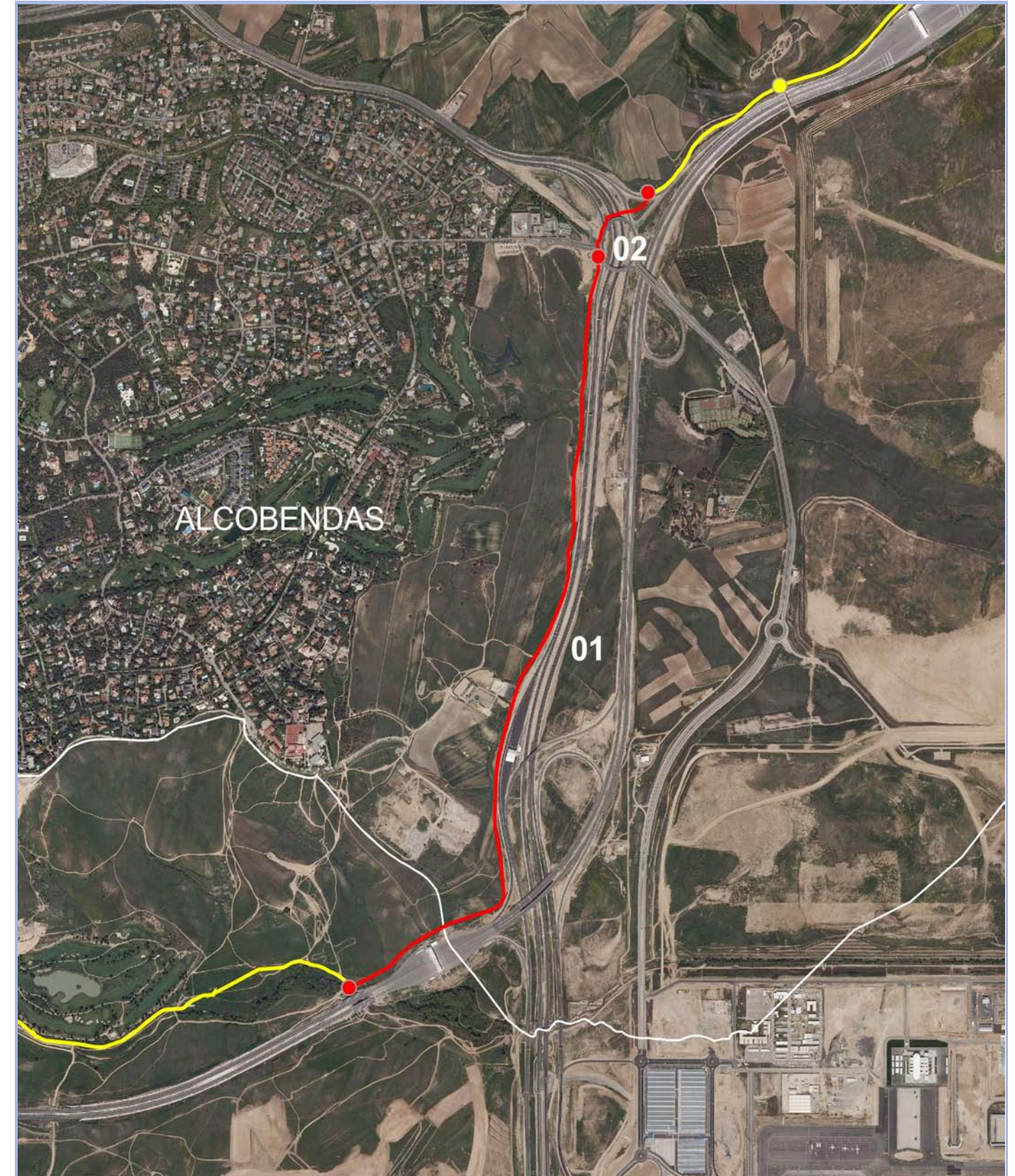
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	657
Altura Mínima (m):	622
Altura Salida (m):	624
Altura Llegada (m):	653
Desnivel Salida Llegada (m):	29
Desnivel Máximo (m):	35
Ascensión Acumulada (m):	45
Descenso Acumulado (m):	15
Máxima Pendiente (100 m):	6,54
Pendiente Media:	1,36

## PERFILES Y PENDIENTES



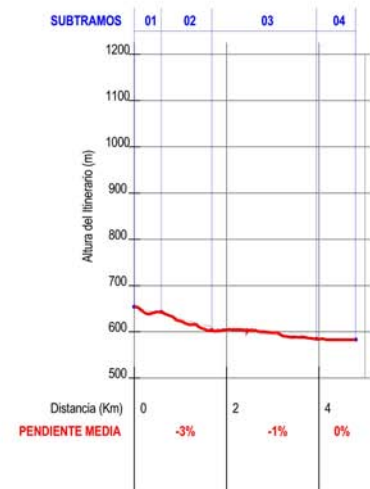
1:20.000



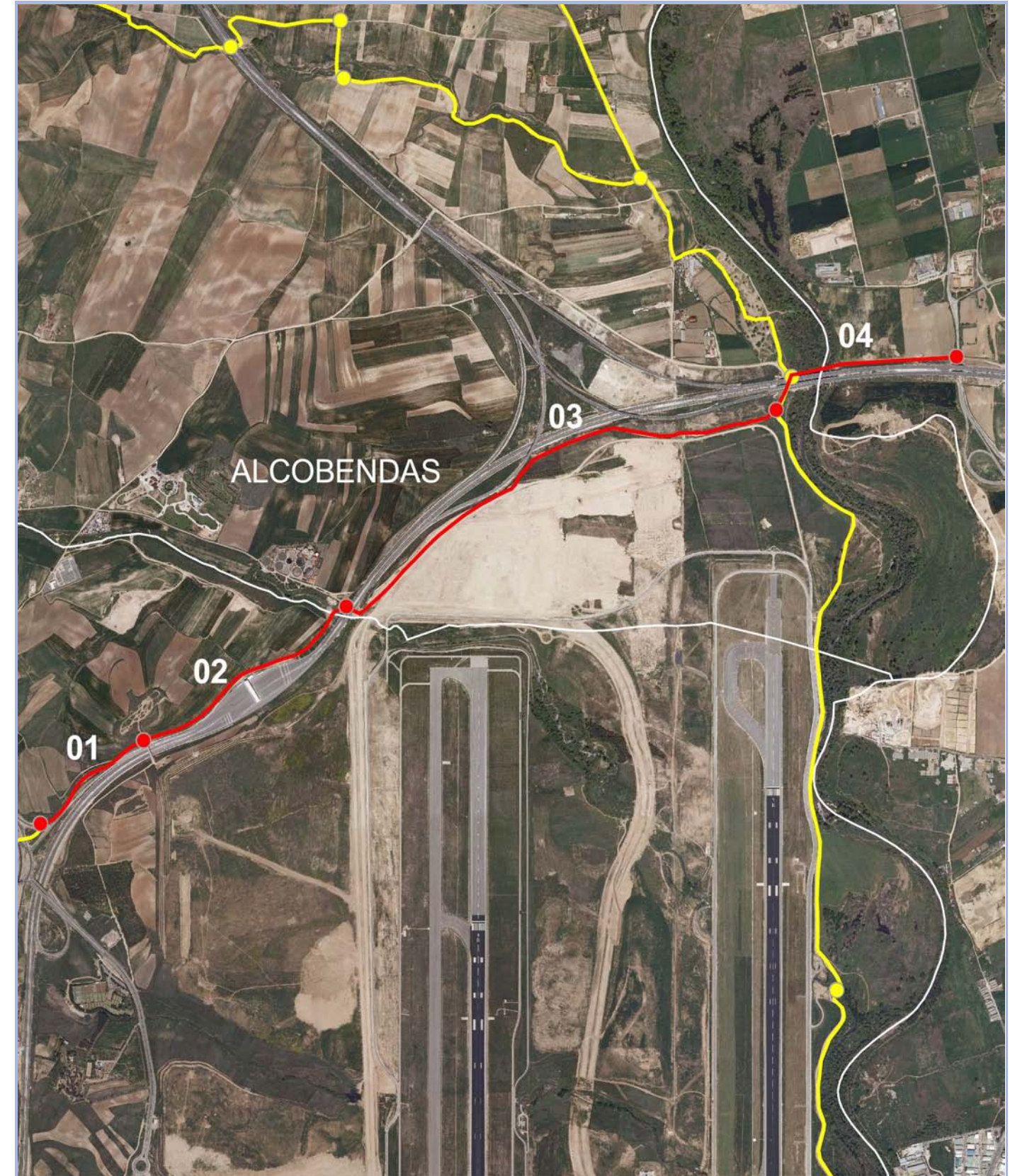
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	654
Altura Mínima (m):	582
Altura Salida (m):	653
Altura Llegada (m):	582
Desnivel Salida Llegada (m):	-71
Desnivel Máximo (m):	72
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	71
Máxima Pendiente (100 m):	2,08
Pendiente Media:	-1,37

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE AVC- IT05N TRAMO A




Subtramo	01	02	03
Denominación	Cruce A-1	Camino del Parque Arroyo de Valdebebas	c/ local sin nombre
Entre	Punto 01 (Anillo Verde Ciclista) y Punto 02 (Parque Arroyo de Valdebebas)	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04 (M-40)
Longitud (m)	250	460	250
Contaminación acústica / atmosférica	Alto	Bajo	Medio
Entorno / Paisaje	Autopista	Parque Arroyo de Valdebebas	Parque Arroyo de Valdebebas, Oficinas
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	Para facilitar un cruce a otro nivel habrá alguna pendiente aprox. de un 5%	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	Cruce de la calle Padres Dominicos	No
Tipo de Firme	Infraestructura inexistente	Adoquin prefabricado, ancho de unos 5 metros	Asfalto
Iluminación	Si	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Aunque en la proximidad existe un paso elevado con pista-bici (puente Av. Santo Domingo de la Calzada) conviene dar continuidad al Parque Lineal del Arroyo de Valdebebas mediante de un paso peatonal / ciclista amplio y de una pendiente mínima. La calzada	El camino por el Parque Arroyo de Valdebebas tiene un ancho suficiente para ser compartido con los ciclistas de paseo y uso cotidiano. Para los ciclistas deportivos existe la alternativa de la calle Padres Dominicos.	En este tramo el camino del parque es más estrecho y transcurre en paralelo a una calle local, donde (actualmente) hay muy poco tráfico.
Intervención	Instalar puente o paso inferior para salvar las vías de enlace de la A-1.	Basta con una señalización vertical y unas marcas horizontales para indicar el uso compartido ciclista / peatón.	Señalización vertical y horizontal para indicar la sección compartida.
Tipo de intervención	M11	M1	M1
Presupuesto	5.000 €	2.300 €	1.250 €
Elementos Singulares (puente)	200.000 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE AVC- IT05N TRAMO B

			
Subtramo	01	02	03
Denominación	Paso inferior M-40	Camino Arroyo de Valdebebas	Camino de la Virgen del Puerto (Arroyo de Valdebebas)
Entre	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06 (Camino Alto de Hortaleza)	Punto 06 (Camino Alto de Hortaleza) y 07
Longitud (m)	120	1.050	2.400
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Túnel	Descampado, escombros, zona en obras	Campo de Golf
Protección Térmica	Si	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No	No
Tipo de Firme	Asfalto	Tierra compactada sin acondicionar	Tierra compactada, parcialmente sin acondicionar
Iluminación	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de un paso inferior de un gálibo de paso amplio. Como está en obras no se sabe si se pretende abrir este tramo al tráfico motorizado. El hecho de que haya una acera separada de la calzada indica que ese será el caso.	El camino pasa por un entorno actualmente muy desagradable, en parte por las obras que se efectúan en su proximidad (PAU Valdebebas) y en parte por la cantidad de basura y descombros acumulado en sus márgenes.	Tanto el entorno como el firme del camino mejora en este tramo. Sin embargo en algunos tramos hay deformaciones del firme debido al paso de vehículos.
Intervención	Si se trata de túnel sin tráfico motorizado no hay que acometer ninguna obra. Si hay tráfico motorizado hay que ver si la intensidad recomienda una segregación de los ciclistas.	Acondicionar el camino para uso exclusivo de modos no motorizados: Capa de rodadura de asfalto (ciclistas) y terriza (peatones). Plantación de arbolado y alumbrado.	Acondicionar el camino para uso exclusivo de modos no motorizados: Capa de rodadura de asfalto (ciclistas) y terriza (peatones). Plantación de arbolado y alumbrado.
Tipo de intervención	M1	M7	M7
Presupuesto	0 €	262.500 €	600.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE AVC- IT05N TRAMO C



Subtramo	01	02
Denominación	Camino en paralelo a la M12	Cruce del nudo de autopistas (Enlace M-12 y R-2)
Entre	Punto 07 y 08	Punto 08 y 09
Longitud (m)	2.700	350
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Alto
Entorno / Paisaje	Campos de usos agrícola, autopista	Nudo de autopistas
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Medio (entre un 3 y 5%).	Para cruzar las autopista a distinto nivel habrá que salvar unos pendientes entorno del 6%
Cruces con el tráfico motorizado	No	Depende de la solución definitiva. En la calle principal de acceso a La Moraleja se podría proyectar u paso a nivel.
Tipo de Firme	Tierra compactada, algunas zonas están en obras, al ancho varia entre 3,00 y 5,00 metros	-
Iluminación	No	Si
Potencialidad demanda	Alta	Alta
Observaciones	Actualmente buena parte del camino es intransitable por las obras en esta zona. En el primer tramo solamente existe una senda, donde hay que ampliar la sección.	Para salvar el nudo de enlace de la M-12 y la R-2 es preciso instalar algun paso elevado o paso inferior. La calle principal de acceso a la urbanización La Moraleja (Po. de los Gaitanes) se podría cruzar a nivel, por un lado para reducir los costes, por o
Intervención	Acondicionar el camino para uso exclusivo de modos no motorizados: Capa de rodadura de asfalto (ciclistas) y terriza (peatones). Plantación de arbolado.	Proyectar pasos elevados o inferiores para salvar el nudo de enlace de la M-12 y R-2. En la imagen se puede apreciar un paso elevado de unos 50 metros y un paso inferior de unos 20 metros.
Tipo de intervención	M7	M11
Presupuesto	675.000 €	35.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	200.000 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Camino en paralelo a la R-2	Camino en paralelo a la R-2	Vía pecuaria DESCANSADERO DE LA RIBERA	Puente sobre el río Jarama
Entre	Punto 09 y 10	Punto 10 y 11	Punto 11 y 12 (Vereda de Barajas a Torrelaguna)	Punto 12 (Vereda de Barajas a Torrelaguna) y 13 (M-111)
Longitud (m)	670	1.080	2.200	860
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Medio	Medio / Alto, debido a la huella acústica del aeropuerto	Medio
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, autopista	Campos de uso agrícola, autopista	Matorrales	Ribera del río Jarama
Protección Térmica	No	No	No	En la mayor parte no
Desnivel	Medio, entorno de un 5%	Medio, entorno de un 3 o 4%, pendiente del trazado definitivo	Medio (entre 1 y 3,5%)	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No	No, hay un paso inferior para cruzar la R-2	No
Tipo de Firme	Tierra sin acondicionar	Camino inexistente	Terriza compactada de grava gruesa	Senda estrecha de tierra compactada sin acondicionar
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta, principalmente ciclistas deportivas
Observaciones	En este tramo hay que acondicionar el camino sólo para ciclista y facilitar para los peatones un enlace con la vía pecuaria que transcurre al lado opuesto.	Para minimizar las pendientes conviene trazar la vía ciclista debajo del paso elevado de la Vía Pecuaria DEHESILLA DE RETAMAR, directamente en paralelo a la cuneta. Para enlazar con la Vía pecuaria "COLADA DEL ARROYO DE LA VEGA" es preciso cruzar el Arroyo.	Debido a la ampliación del aeropuerto el trazado de la vía pecuaria fue modificado y transcurre ahora en paralelo a la R-2. Colindante a la vía pecuaria hay espacios libres disponibles donde se podría trazar la vía ciclista sin la necesidad de modificarla.	Esta conexión con la carretera M-111 es fundamental para los ciclistas deportivos, ya que la circulación en bicicleta por el túnel debajo del aeropuerto de dicha carretera no está permitida. Pero también para el uso cotidiano es una conexión interesante, y
Intervención	Acondicionar el camino para uso exclusivo de ciclistas con una capa de rodadura de asfalto y de un ancho de 3,00 metros. Conviene plantar arbolado y una franja de arbustos para reducir la contaminación acústica.	Trazar una vía ciclista con una capa de rodadura de asfalto y de un ancho de 3,00 metros. Conviene plantar arbolado y una franja de arbustos para reducir la contaminación acústica. Nuevo Puente para salvar el Arroyo de la Vega.	Trazar una vía ciclista con una capa de rodadura de asfalto y de un ancho de 3,00 metros. Conviene plantar arbolado y una franja de arbustos para reducir la contaminación acústica.	Nuevo puente peatonal / ciclista sobre el río Jarama. Acondicionar y ampliar la senda existente (Capa de rodadura de asfalto).
Tipo de intervención	M7	M11	M11	M11
Presupuesto	167.500 €	270.000 €	550.000 €	215.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	32.000 €	0 €	93.000 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE AVC- IT05S

## AVC-ITINERARIO 5 SUR

### DESCRIPCION

Este enlace corresponde la vía ciclista existente de la carretera M301 y que une el municipio de Madrid con el núcleo urbano de San Martín de la Vega. Se trata de una ruta frecuentado principalmente por ciclistas deportivos, ya que la calidad ambiental y la huella acústica del tráfico motorizado restan atractivo a este itinerario a los usuarios de paseo y recreo. Hay acceso en transporte publico ferroviario de cercanías y Metro en el municipio de Madrid y de cercanías en San Martín de la Vega. La ruta enlaza con los itinerarios IT05 Eje Jarama y IT17 Bosque Sur. Un problema en general de este itinerario es la relación entre peatones y ciclistas: Mientras en algunos tramos los peatones disponen de una propia banda de circulación (aceras, vía pecuaria), hay algunos tramos donde no existe un espacio reservado para los senderistas, por lo cual invaden la vía ciclista o no pueden recorrer este itinerario.

### MUNICIPIOS

Madrid

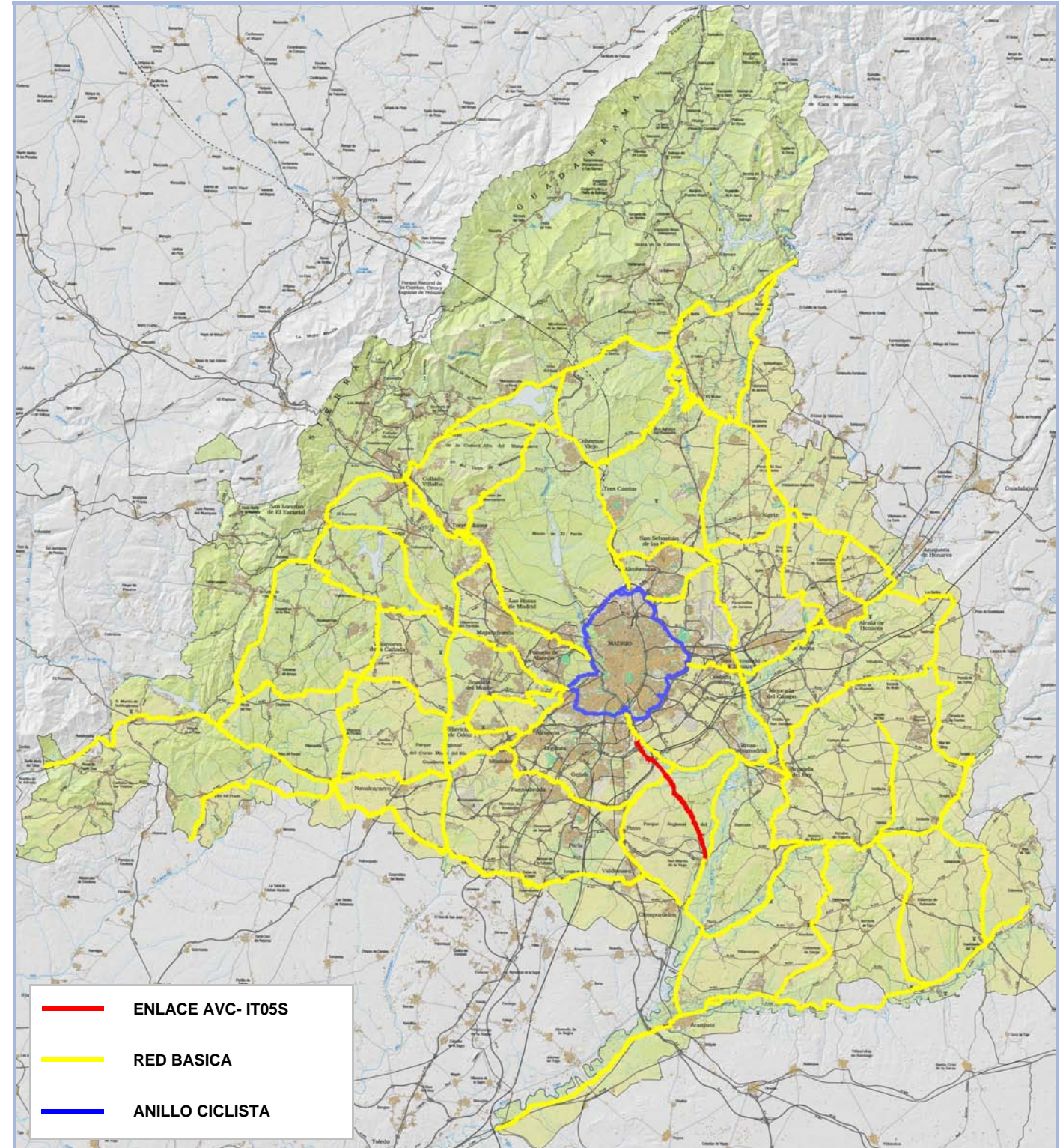
LONGITUD (KM) 18,35

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

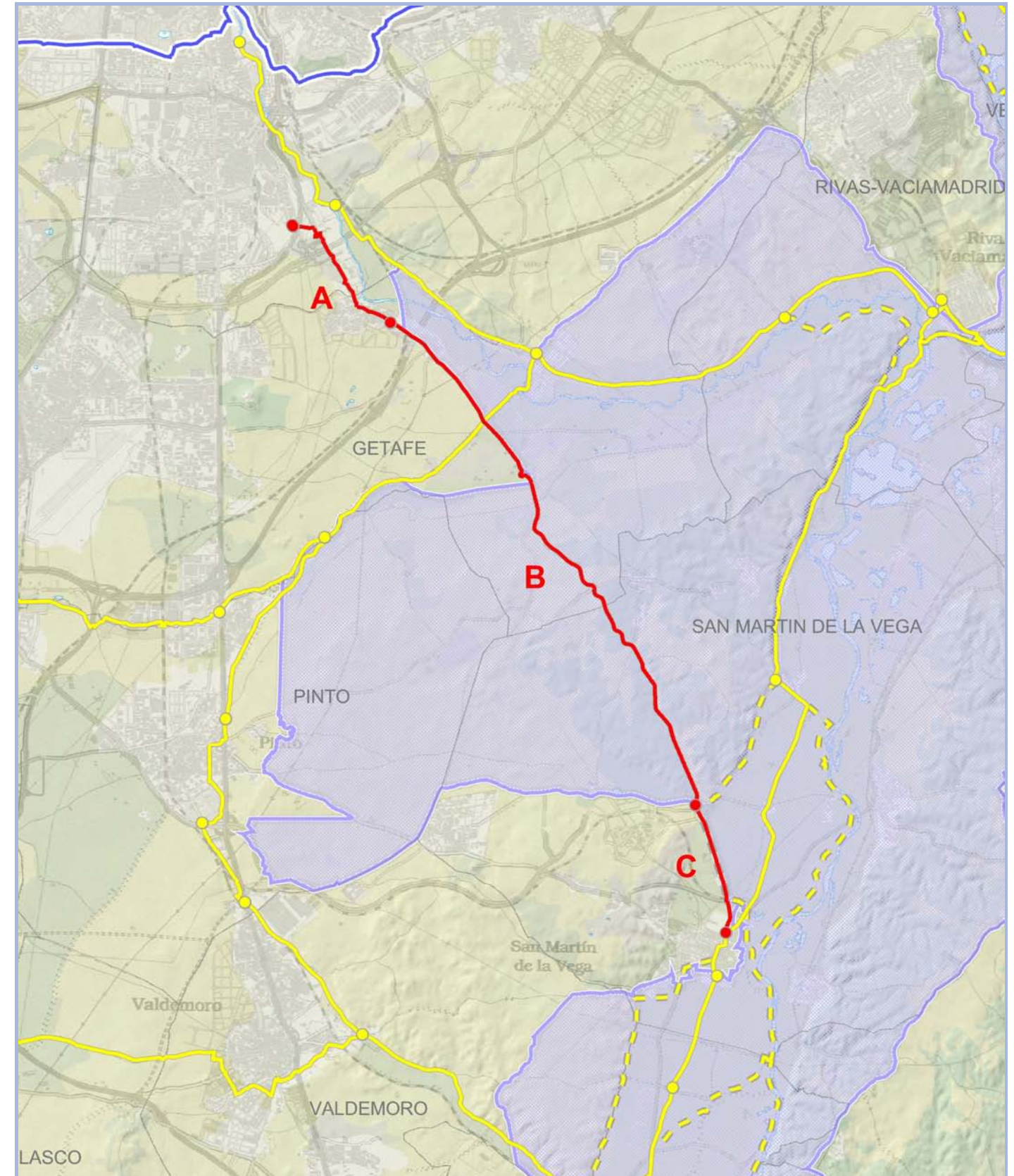
El primer tramo arranca a la altura del cruce de la M-301 con la M-40 en el municipio de Madrid y termina poco antes de la urbanización Perales del Río. La longitud es de unos 3,4 kilómetros sin desniveles importantes. La única pendiente acentuada existe en la rampa de la pasarela sobre la M-301 al principio del itinerario este tramo hay además de la demanda de ciclistas de carretera una importante demanda de ciclistas de paseo y de uso cotidiano, ya que la ruta une 2 núcleos urbanos con el centro de Madrid. El principal problema es la falta de enlace de la vía ciclistas con otras vías ciclistas cercanas, como son el Anillo Verde Ciclista Senda del Parque Lineal del Manzanares. Otro problema detectado es la falta de mantenimiento y la existencia de chabolas anexas a la vía ciclista, influyendo negativamente sobre la percepción de la seguridad ciudadana.

### TRAMO B

El tramo B corresponde al tramo más atractivo del itinerario, ya que transcurre por el Parque Regional del Sureste de alta calidad ambiental y de alto valor paisajístico. Sin embargo este tramo presenta mayores pendientes, lo que resta atractivo a la ruta para los ciclistas de paseo. El principio del tramo transcurre por una vía pecuaria en paralelo que sirve como banda de circulación para senderistas. Sin embargo en el segundo tramo ya no existe esta posibilidad y en consecuencia los peatones utilizan la vía ciclista, lo que genera conflictos sobre todo en los tramos de bajada, donde los ciclistas de carretera suelen alcanzar velocidades elevadas. La longitud es de unos 12,5 kilómetros y las pendientes medias oscilan entre un 2,5% y 2,7%. En un tramo de aprox. 3 km hay una pendiente continua de un 4,5% superando una pendiente de un 6% en un tramo de 500 metros.

### TRAMO C

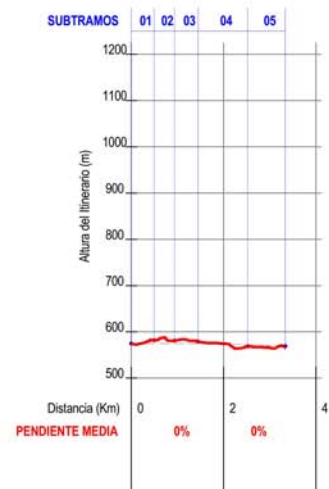
El tramo C corresponde al último tramo entre la glorieta de la M-506 y el núcleo urbano de San Martín de la Vega. Este tramo vuelve a ser llano y tiene una longitud de 2,8 kilómetros. En este tramo el principal problema es el uso compartido peatones / ciclistas de la infraestructura, ya que no existe ninguna banda de circulación peatonal. Asimismo la entrada al núcleo urbano de San Martín de la Vega y el enlace con la red viaria local es mejorable.



## TRAMO A

Altura Máxima (m):	588
Altura Mínima (m):	564
Altura Salida (m):	575
Altura Llegada (m):	569
Desnivel Salida Llegada (m):	-6
Desnivel Máximo (m):	24
Ascensión Acumulada (m):	6
Descenso Acumulado (m):	13
Máxima Pendiente (100 m):	2,99
Pendiente Media:	-0,45

## PERFILES Y PENDIENTES



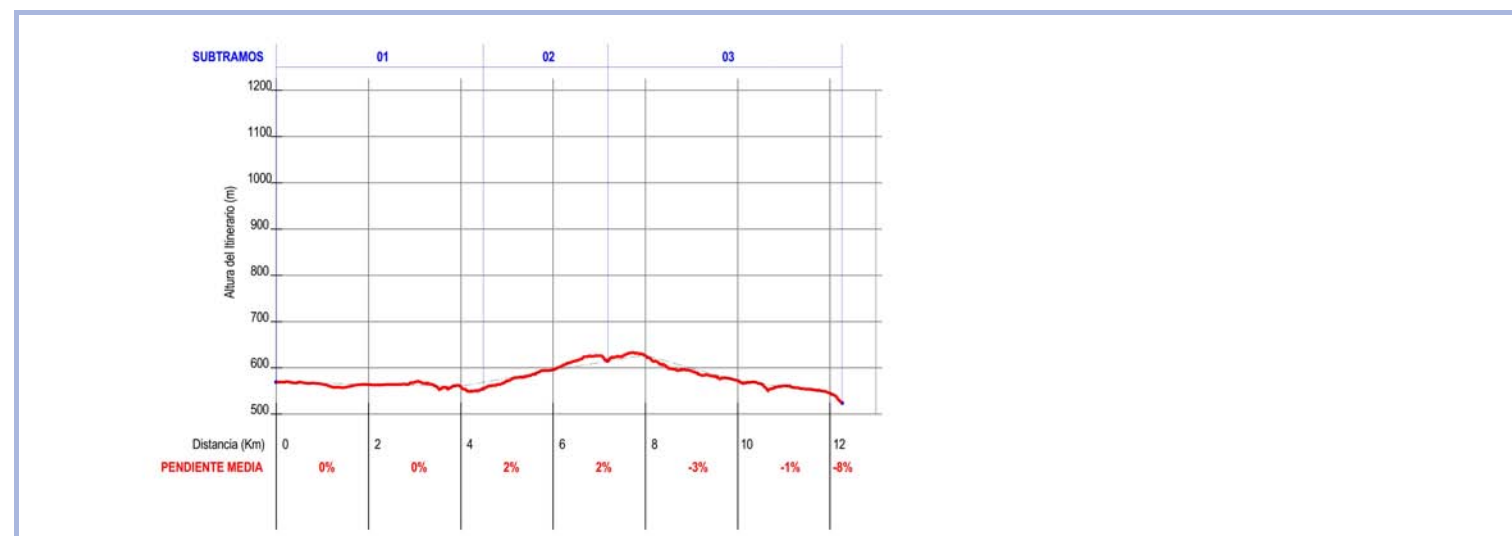
1:15.000



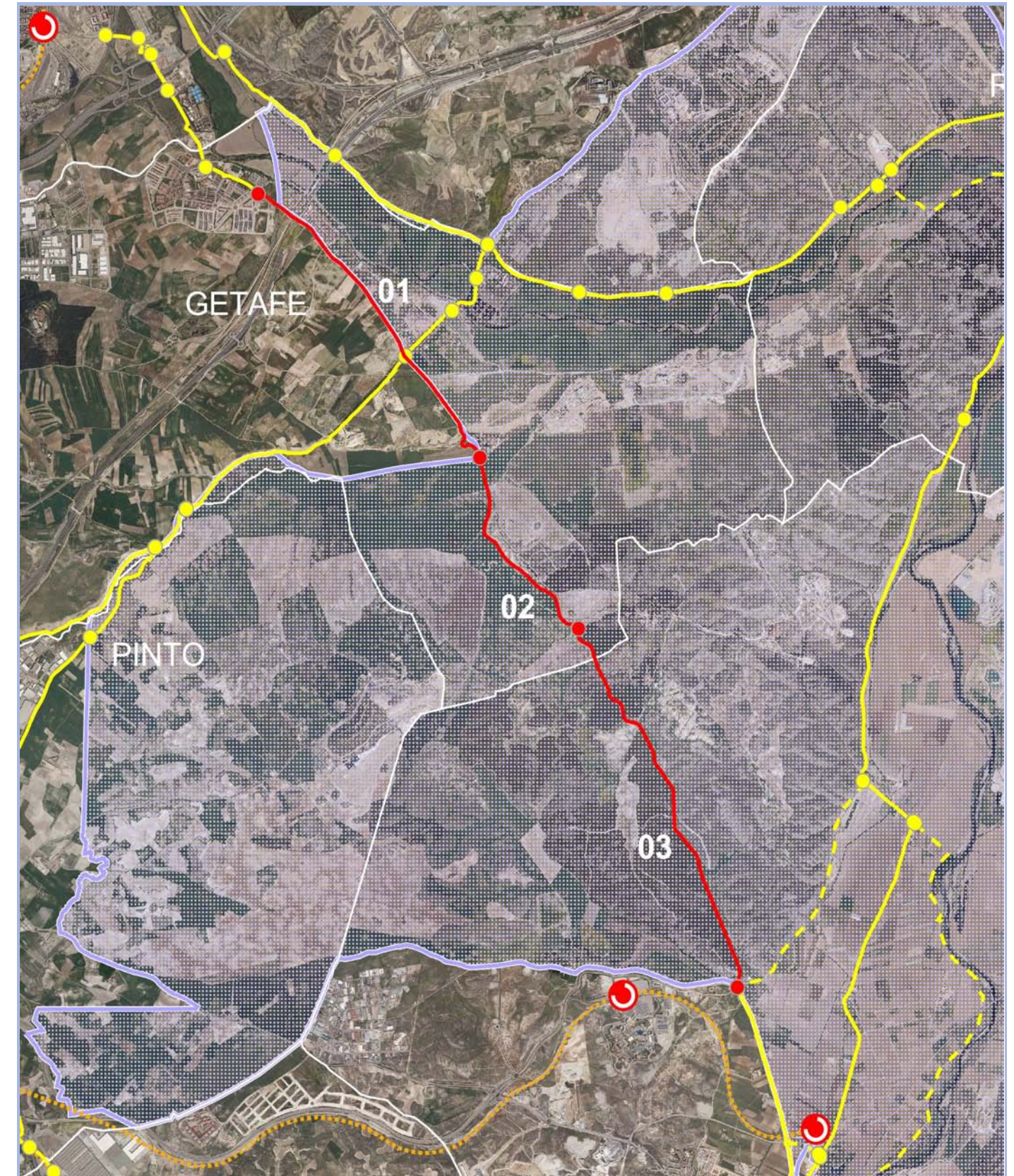
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	633
Altura Mínima (m):	523
Altura Salida (m):	569
Altura Llegada (m):	523
Desnivel Salida Llegada (m):	-46
Desnivel Máximo (m):	110
Ascensión Acumulada (m):	93
Descenso Acumulado (m):	139
Máxima Pendiente (100 m):	5,36
Pendiente Media:	-0,58

## PERFILES Y PENDIENTES



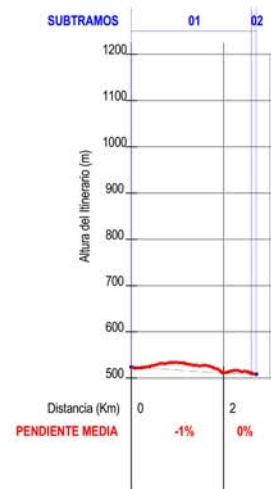
1:60.000



### TRAMO C

Altura Máxima (m):	537
Altura Mínima (m):	507
Altura Salida (m):	535
Altura Llegada (m):	507
Desnivel Salida Llegada (m):	-28
Desnivel Máximo (m):	30
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	27
Máxima Pendiente (100 m):	2,06
Pendiente Media:	-0,66

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000








# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE AVC- IT05S TRAMO A

					
Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Nuevo ramal de enlace con la M-301	Pista-bici M-301, paso elevado de la M-301	Puente sobre la M-45	Pista-bici M-301	Pista-bici M-301
Entre	Punto 01 y 02 (M-301)	Punto 02 y 03	Puntos 03 y 04	Puntos 04 y 05 (c/ del Monte Perdido)	Puntos 05 (c/ del Monte Perdido) y 06 (Av. Alba Myrdal)
Longitud (m)	400	400	500	1.100	750
Contaminación acústica / atmosférica	Media	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Alta, debido a la huella acústica de la M-301
Entorno / Paisaje	M-301 y áreas intersticiales de la M-45 y de la A-4 . No hay arbolado de sombra.	M-301 Depuradora de Butarque y áreas intersticiales de la M-45 y de la A-4 . No hay	Nudo de carreteras (M-301 y M-45). No hay arbolado de sombra.	M-301, infraviviendas en las proximidades de la Depuradora de Butarque. No hay arbolado de	M-301 y Urbanización . No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica			No		
Desnivel	Llano	Alto (6%)	Llano <1%	Baja <3%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida	Vía ciclista segregada de la calzada, paso elevado encima de la M-301.	Vía ciclista segregada de la calzada mediante quitamiedos de hormigón.	Camino segregado, en paralelo al tráfico de la M-301.	Vía ciclista segregada, en paralelo al tráfico de la M-301.
Tipo de Firme	Asfalto	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m	Asfalto son coloreado. Ancho aprox.: 2,5m	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m
Iluminación	Si	Si	Si	No	Si
Potencialidad demanda	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. Asimismo hay peatones.	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. También hay uso peatonal.	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. Asimismo hay peatones.	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. Asimismo hay peatones.	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. Asimismo hay peatones.
Observaciones	Conviene facilitar una vía ciclista en este tramo, de modo que se conecte el barrio de Villaverde Bajo a través de la calle del Berrocal con la vía ciclista de la M-301.	Actualmente los peatones no pueden utilizar la vía debido al uso exclusivo ciclista. Conviene permitir el uso peatonal o ofrecer una senda en paralelo	Se ha segregado el arcén de la calzada para convertir esta banda en una vía ciclista. Cumple su función, pero el diseño es mejorable. El espacio resulta poco atractivo.	Se trata de una vía ciclista de un ancho y diseño adecuado, la presencia de chabolas al borde de la vía generan inseguridad. La vía se encuentra deteriorada en el subtramo por la acumulación de basura y por el depósito irregular de escombros.	Se trata de una vía ciclista de un ancho y diseño adecuado, la proximidad de zonas residenciales aumentan la demanda potencial para uso cotidiano y de recreo para el subtramo. A la altura de la glorieta de la Avda. de Alba Myrdal existe una acera entre la calzada y la vía ciclista. Debido a la ubicación errónea, los peatones invaden el espacio ciclista.
Intervención	Pista-bici bi- o unidireccional de una capa bituminosa, el espacio necesario se puede ganar reduciendo el ancho de la calzada o ocupando parte de los espacios libres colindantes. Plantar arbolado.	Señalizar la vía como vía peatonal / ciclista compartida	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía. Conviene ampliar el espacio de resguardo entre la calzada y la vía ciclista o implantar una pasarela independiente. También resultarían útil elementos para mejorar la protección climática.	Arbolado de sombra, resolver el problema de las edificaciones ilegales al borde de la vía ciclista.	Arbolado de sombra. Si hay una reforma de algún tramo de la vía ciclista, conviene cambiar la ubicación de la vía ciclistas. Asimismo conviene consolidar la senda para mejorar la calidad de la banda de circulación peatonal.
Tipo de intervención	M11	M1	M2	M2	M1
Presupuesto	100.000 €	2.000 €	25.000 €	46.200 €	26.250 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE AVC- IT05S TRAMO B



Subtramo	01	02	03
Denominación	Pista-bici M-301	Pista-bici M-301	Pista-bici M-301
Entre	Puntos 01 (Av. Alba Myrdal) y 02 (Arroyo del Culebro)	Puntos 02 (Arroyo Culebro) y 03 (Camino de Pinto)	Puntos 04(Camino de Pinto) y 05 (Glorieta M.506)
Longitud (m)	4.460	2.650	5.100
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Alta, debido a la huella acústica de la M-301
Entorno / Paisaje	M-301 y Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Parque Regional del Sureste, Bosque de Pinos, Secanos con matorral,	Parque Regional del Sureste, Bosque de Pinos,
Protección Térmica	No	No	Si
Desnivel	Bajo. <2%	Subida de entre un 3,5 y 4%	Bajada de aprox. un 4%
Cruces con el tráfico motorizado	Vía ciclista segregada, en paralelo al tráfico de la M-301.	Vía ciclista segregada, en paralelo al tráfico de la M-301. En el cruce con caminos donde los ciclistas pierden la prioridad.	Vía ciclista segregada, en paralelo al tráfico de la M-301. En el cruce con caminos donde los ciclistas pierden la prioridad.
Tipo de Firme	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta de uso deportivo, de paseo y senderistas.	Alta de uso deportivo, de paseo y senderistas.	Alta de uso deportivo, de paseo y senderistas.
Observaciones	Se trata de una vía ciclista de un ancho y diseño adecuado (segregación física), pero que carece de calidad ambiental debido a la proximidad de la carretera. En paralelo transcurre la Vereda Larga de los Cerros, que ofrece una alternativa para los senderistas. Desde el punto de vista del uso cotidiano y de paseo sería mejor aumentar la distancia entre la vía ciclista.	Este tramo transcurre por el Parque Regional de Sureste y el atractivo del paisaje aumenta. Después de unos 800 metros el trazado de la vía pecuaria desaparece, de modo que los senderistas tienen que transitar por la vía ciclista.	Tramo de alto interés paisajístico (bosque de pinos). El trazado de la vía pecuaria es inexistente, por lo que los senderistas no tienen alternativa alguna a la vía ciclista, donde los ciclistas pueden alcanzar velocidades elevadas.
Intervención	Arbolado de sombra. En caso de que haya una reforma de algún tramo de la vía ciclista, se propone aumentar el espacio de resguardo y sustituir el quitamiedos de hormigón por una franja verde de arbustos.	Recuperar el trazado de la vía pecuaria en paralelo a la carretera. Plantar arbolado.	Recuperar el trazado de la vía pecuaria en paralelo a la carretera.
Tipo de intervención	M1	M1	M1
Presupuesto	156.100 €	159.000 €	306.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE AVC- IT05S TRAMO C



Subtramo	01	02
Denominación	Pista-bici M-301	M-301
Entre	Puntos 01 (Glorieta M.506) y 02 (Final de la vía ciclistas)	Puntos 02 y 03 (Núcleo urbano de San Martín de la Vega).
Longitud (m)	2.600	100
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, debido a la huella acústica de la M-301	Media, tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Parque Regional al lado este, Secanos con matorral, regadíos, no hay arbolado	Entrada el núcleo urbano de San Martín de la Vega, equipamientos
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Bajo (1-3%)	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Vía ciclista segregada, en paralelo al tráfico de la M-301. En la glorieta con la M-506 los ciclistas tienen que ceder el paso.	Sección compartida
Tipo de Firme	Aglomerado asfáltico pigmentable. Ancho aprox.: 2,5m	Calzada: asfalto, acera: baldosa de hormigón
Iluminación	No	Si
Potencialidad demanda	Alta de uso deportivo, de paseo y senderistas.	Alta (de uso cotidiano y de paseo)
Observaciones	A la altura de la glorieta con la M-506 se sale del Parque Regional del Sureste. Las pendientes vuelven a ser más suaves. Debido al refugio en la parte central de la glorieta el cruce se puede efectuar en dos fases, lo que aumenta la seguridad de los ciclistas y peatones.	En este último tramo la vía ciclista ya no continua, en su lugar hay unos aparcamientos en batería. Aunque se trata de un tramo corto y la velocidad de los vehículos por la calzada ya está reducida, el cruce que tienen que efectuar los ciclistas es peligroso. Por tanto es conveniente alargar la vía ciclista al menos hasta la glorieta.
Intervención	Regular el uso compartido ciclista / peatón de la vía o ofrecer una senda en paralelo. Plantar arbolado.	Proyectar pista-bici bidireccional, convirtiendo la franja de aparcamiento en batería en una franja en fila. Plantar arbolado.
Tipo de intervención	M1	M11
Presupuesto	104.000 €	15.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT01-ENIT16-IT12

## EJE DE LA SIERRA

### DESCRIPCION

Este enlace comunica el Eje de la Sierra (IT01) con el enlace EN16-12. Tiene su origen en la población de Moralarzal, junto al polideportivo, para tomar el trazado de la Cañada Real Segoviana hasta llegar al paso de la carretera M-607 sobre el río Manzanares, donde comunica con el mencionado enlace.

### MUNICIPIOS

Moralzarzal  
El Boalo  
Manzanares El Real  
Soto del Real

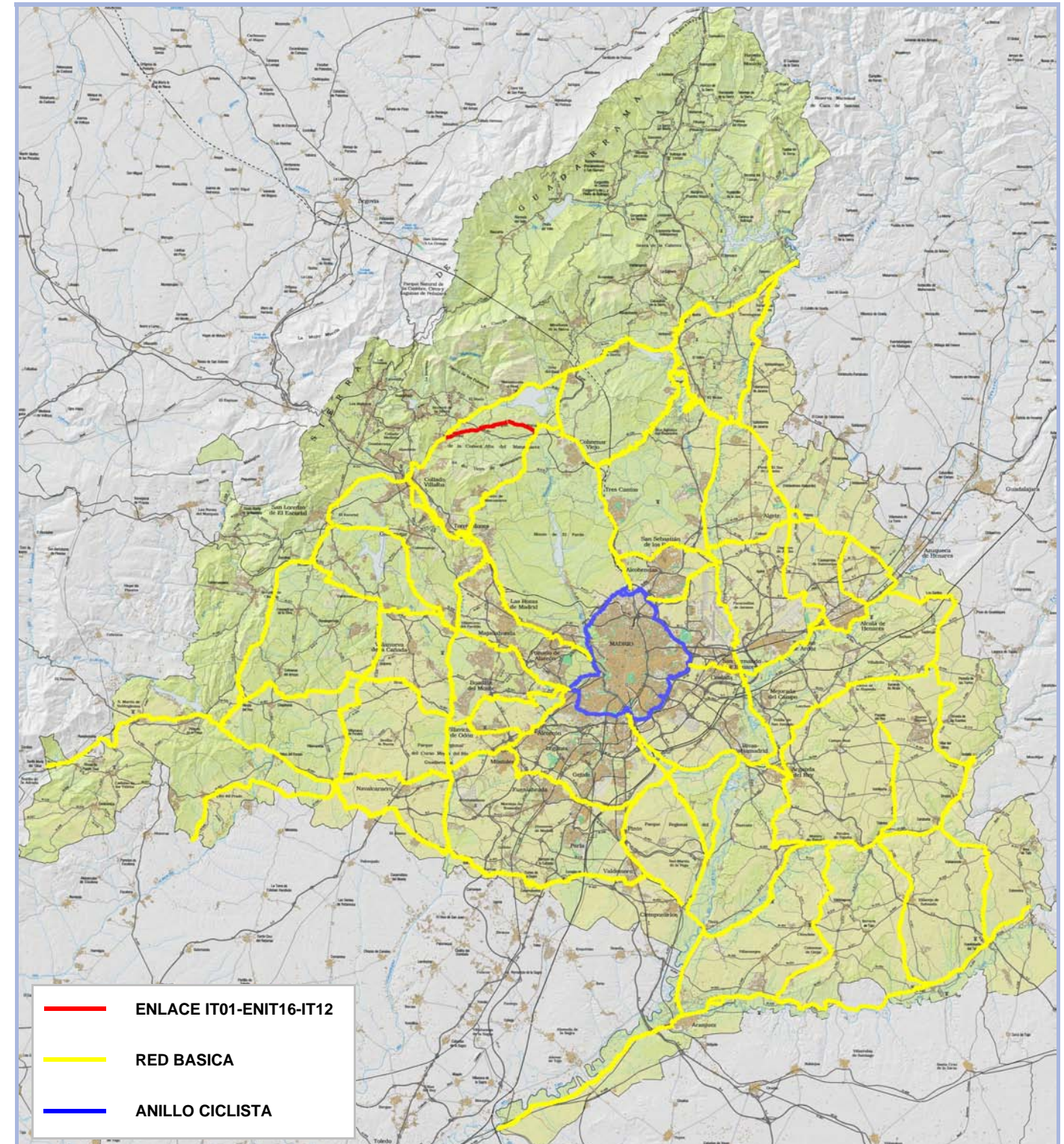
LONGITUD (KM) 11,82

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 4

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Entre Moralzarzal (junto a la glorieta del polideportivo) y la salida del polígono industrial Navafría

### TRAMO B

Entre el polígono industrial Navafría y el paso bajo la carretera M-607

### TRAMO C

Entre el paso bajo la M-607 y el Alto del Enebrillo

### TRAMO D

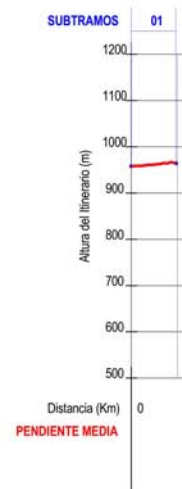
Entre el Alto del Enebrillo y el tramo de enlace EN16-12, junto al río Manzanares



## TRAMO A

Altura Máxima (m):	967
Altura Mínima (m):	958
Altura Salida (m):	958
Altura Llegada (m):	964
Desnivel Salida Llegada (m):	6
Desnivel Máximo (m):	9
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,53
Pendiente Media:	0,6

## PERFILES Y PENDIENTES



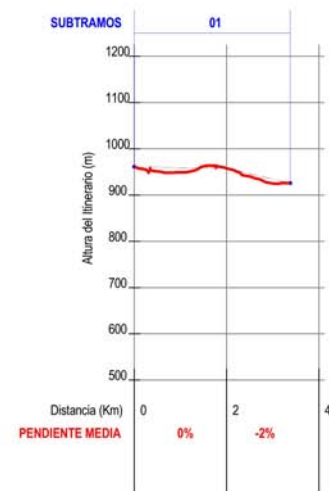
1:20.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	964
Altura Mínima (m):	925
Altura Salida (m):	961
Altura Llegada (m):	926
Desnivel Salida Llegada (m):	-35
Desnivel Máximo (m):	39
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,53
Pendiente Media:	-1,57

## PERFILES Y PENDIENTES



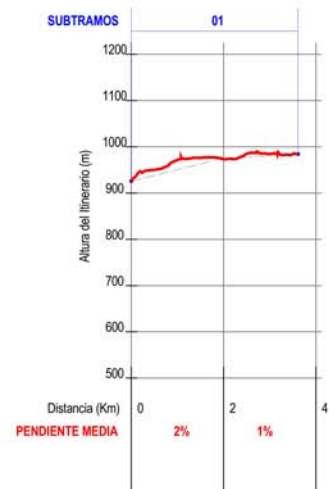
1:20.000



## TRAMO C

Altura Máxima (m):	961
Altura Mínima (m):	926
Altura Salida (m):	926
Altura Llegada (m):	984
Desnivel Salida Llegada (m):	58
Desnivel Máximo (m):	35
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,53
Pendiente Media:	1,61

## PERFILES Y PENDIENTES



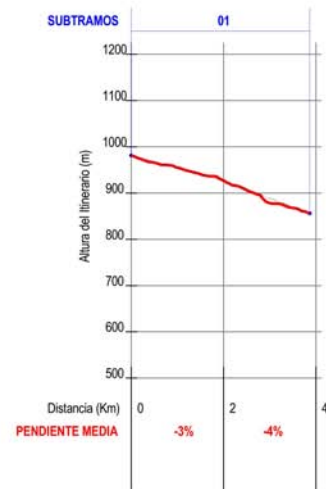
1:25.000



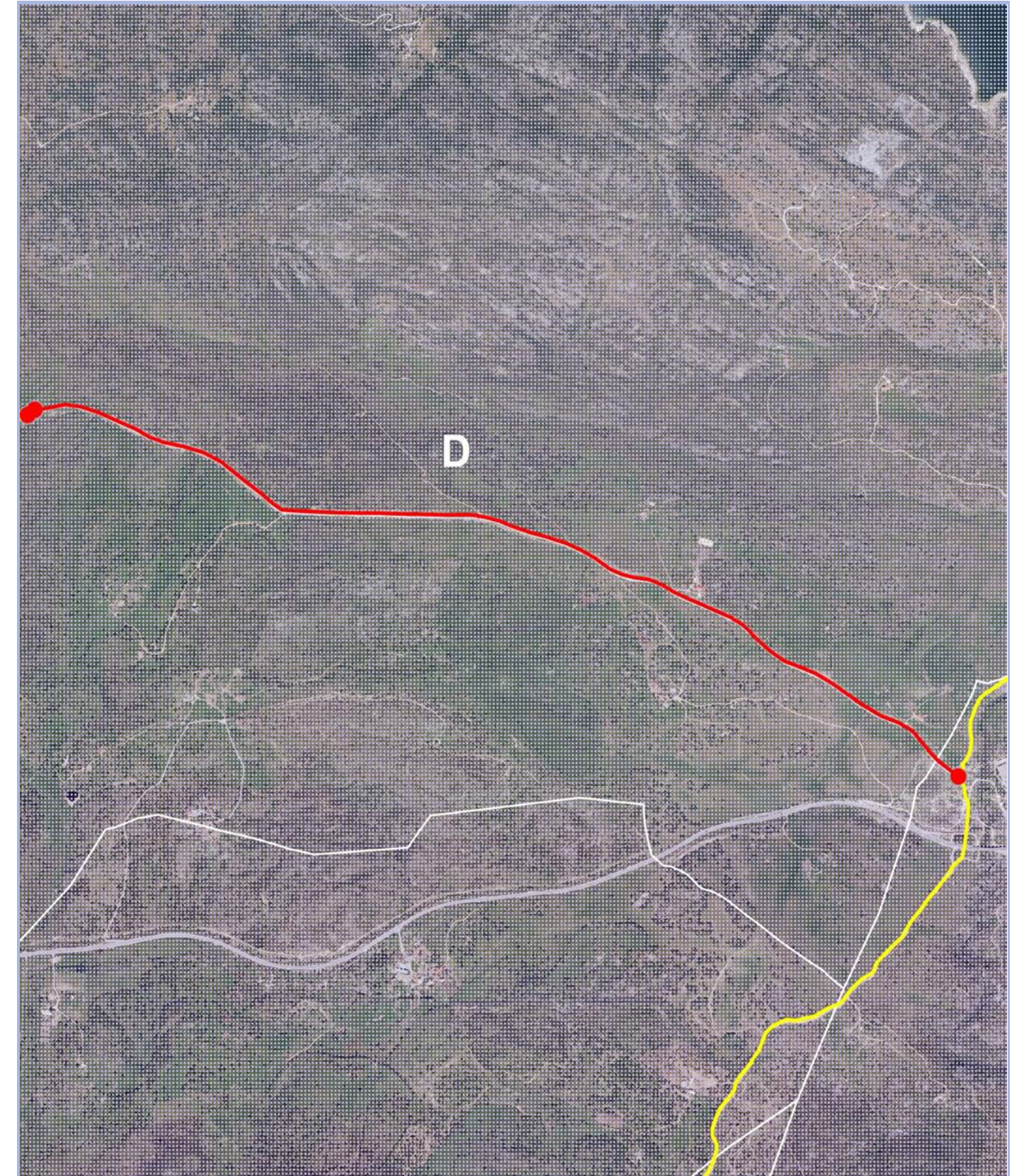
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	981
Altura Mínima (m):	856
Altura Salida (m):	981
Altura Llegada (m):	856
Desnivel Salida Llegada (m):	-125
Desnivel Máximo (m):	125
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,53
Pendiente Media:	-3,23

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000







Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	Moralzarzal (junto a la glorieta del polideportivo) y la salida del polígono industrial Navafria
Longitud (m)	967
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta, al circular junto a una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	camino de tierra junto al polideportivo y algunos viales del polígono industrial, con escaso arbolado
Protección Térmica	
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	algún vial del polígono industrial
Tipo de Firme	zona de tierra junto a un parque y viales asfaltados al paso por el polígono industrial
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	se parte de la rotonda de acceso a Moralzarzal. Se discurre por un trozo de parque, junto al polideportivo. Al contactar con el polígono industrial, se rodea por la derecha, saliendo a un ancho camino de tierra compactada
Intervención	acondicionamiento de un carril bici en el tramo mencionado, para la confección de un carril bici-peatonal segregado del tráfico
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	11.604 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	el polígono industrial Navafría y el paso bajo la carretera M-607
Longitud (m)	3.456
Contaminación acústica / atmosférica	escasa
Entorno / Paisaje	ancho camino sin arbolado cercano
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino deteriorado de ancho variable. Puede escogerse un trazado asequible, dado su anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	se discurre por la Cañada Real Segoviana, con un ancho de 75 metros en este punto. Puede escogerse un trazado para el carril bici dada su anchura. Al final, se pasa bajo la carretera M-607, por un túnel
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal segregado en este punto
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	41.472 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Cañada Real Segoviana y vía pecuaria posterior
Entre	el paso bajo la M-607 y el Alto del Enebrillo
Longitud (m)	3.625
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, dado que se circula sin tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	ancho camino sin arbolado cercano
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino deteriorado de ancho variable. Puede escogerse un trazado asequible, dado su anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	se continúa por la Cañada Real Segoviana, que metros después desciende hacia Manzanares El Real. Se sigue hacia el Alto del Enebrillo por una vía pecuaria bastante amplia
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal segregado en el tramo mencionado
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	43.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Vía pecuaria del Enebrillo
Entre	el Alto del Enebrillo y el tramo de enlace EN16-12, junto al río Manzanares
Longitud (m)	3.932
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, dado que se circula sin tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	ancho camino sin arbolado cercano, entre fincas ganaderas
Protección Térmica	
Desnivel	medio-alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino deteriorado de ancho variable.
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	desde el Alto del Enebrillo se desciende por un ancho camino de tierra entre fincas de ganado. Al final, se contacta con el tramo de enlace EN16-12, que viene de Torrelodones junto a la altura del puente de la carretera M-607 sobre el río Manzanares
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el tramo mencionado
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	47.184 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT01- IT11

## EJE SIERRA - EJE VALMAYOR

### DESCRIPCION

El motivo de este enlace es la unión del Eje de la Sierra (IT01) y el Eje de Valmayor (IT11). Tiene su origen en la población de Zarzalejo, utilizando un antiguo camino de paso entre esta población y Valdemorillo. Al llegar a esta población, atraviesa la carretera M-600, donde contacta con el enlace EN14-01-11 que, partiendo del Eje Oeste (IT14) utiliza la Cañada Real Segoviana que pasa por la localidad de Quijorna. Continúa por una vía pecuaria hasta el río Aulencia, donde contacta con la conducción de Picadas, del CYII, concluyendo en Villanueva del Pardillo. Posee una longitud total de 22,34 km. y una ascensión acumulada de 275 metros.

### MUNICIPIOS

Zarzalejo  
El Escorial  
Navalagamella  
Valdemorillo  
Villanueva del Pardillo

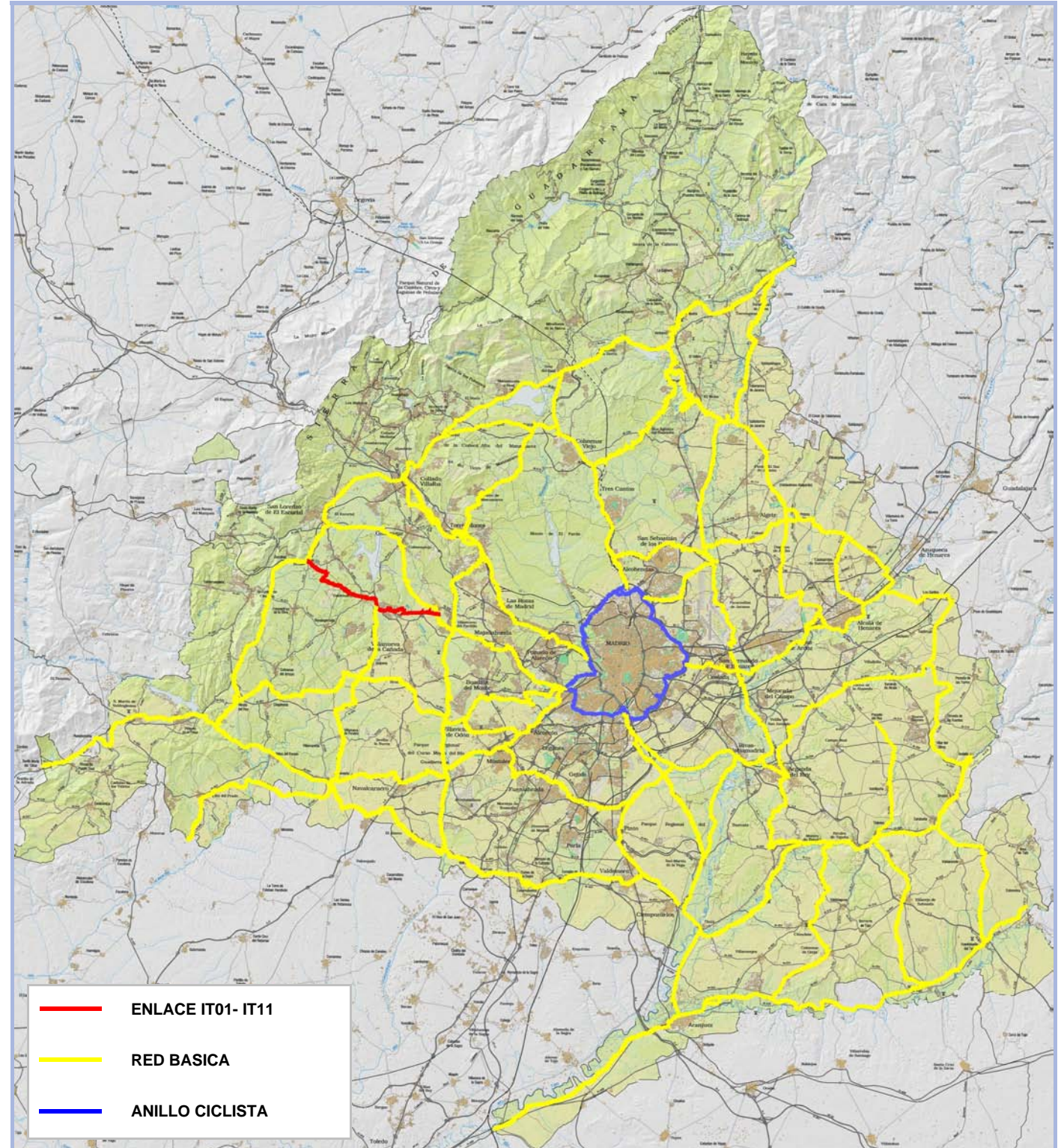
LONGITUD (KM) 22,68

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Camino de Valdemorillo a Zarzalejo, entre la carretera M-533 (junto al paso de las vías del tren) y la Cañada Real Leonesa.

### TRAMO B

Entre el camino de Valdemorillo a Zarzalejo y el acceso asfaltado a la urbanización Los Barrancos

### TRAMO C

Entre el acceso a la urbanización Los Barrancos y la carretera M-510, a la entrada de la población de Valdemorillo

### TRAMO D

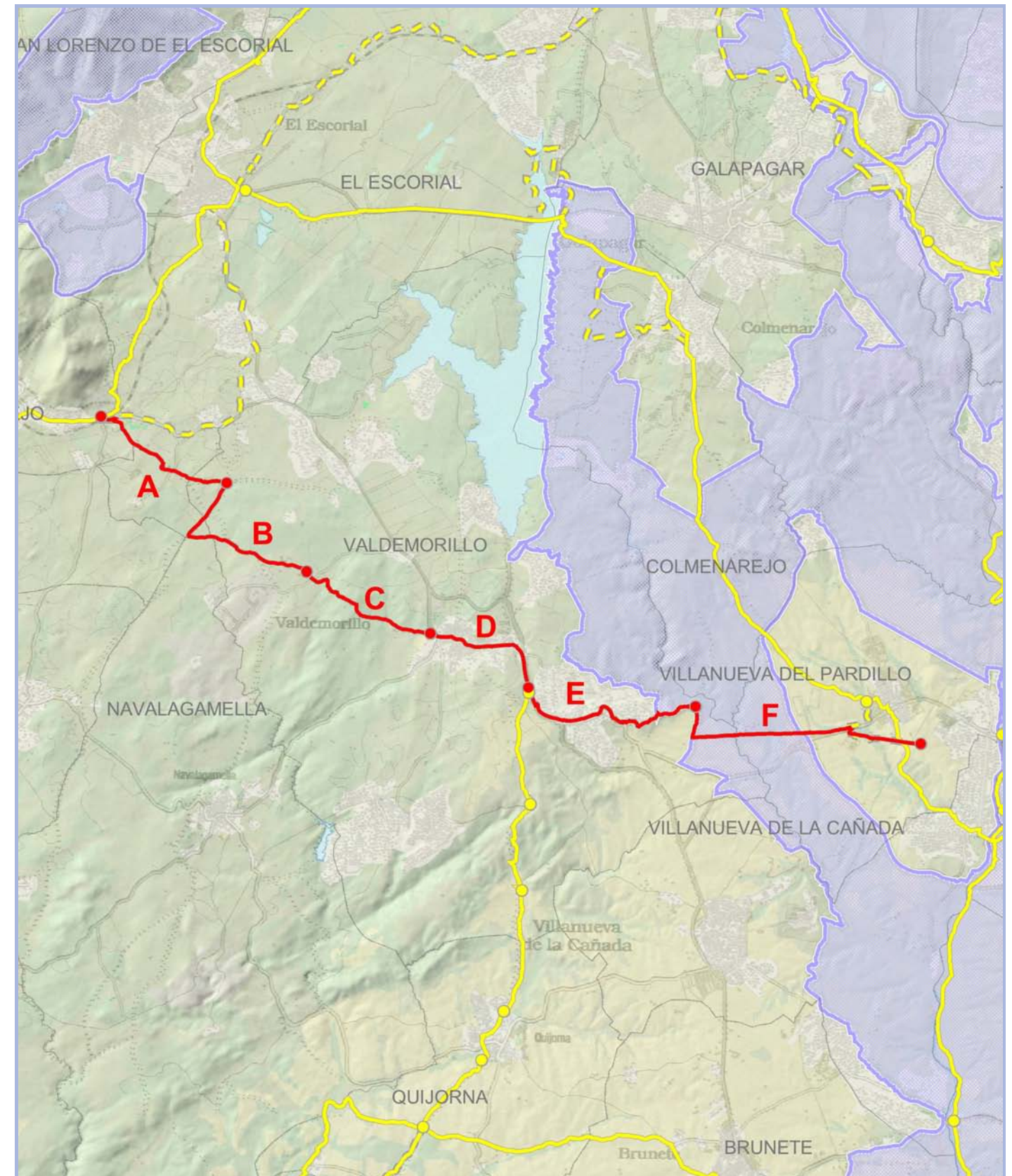
Entre la carretera M-510 y la carretera M-600, en el punto de conexión de la Cañada Real Segoviana

### TRAMO E

Entre la carretera M-600 y la conducción de agua del CYII junto al río Aulencia

### TRAMO F

Entre camino junto al río Aulencia y el acceso a la ermita de la Virgen del Soto, en Villanueva del Pardillo

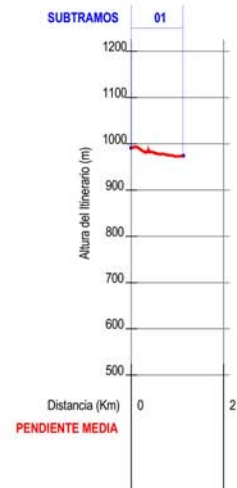


1:50.000

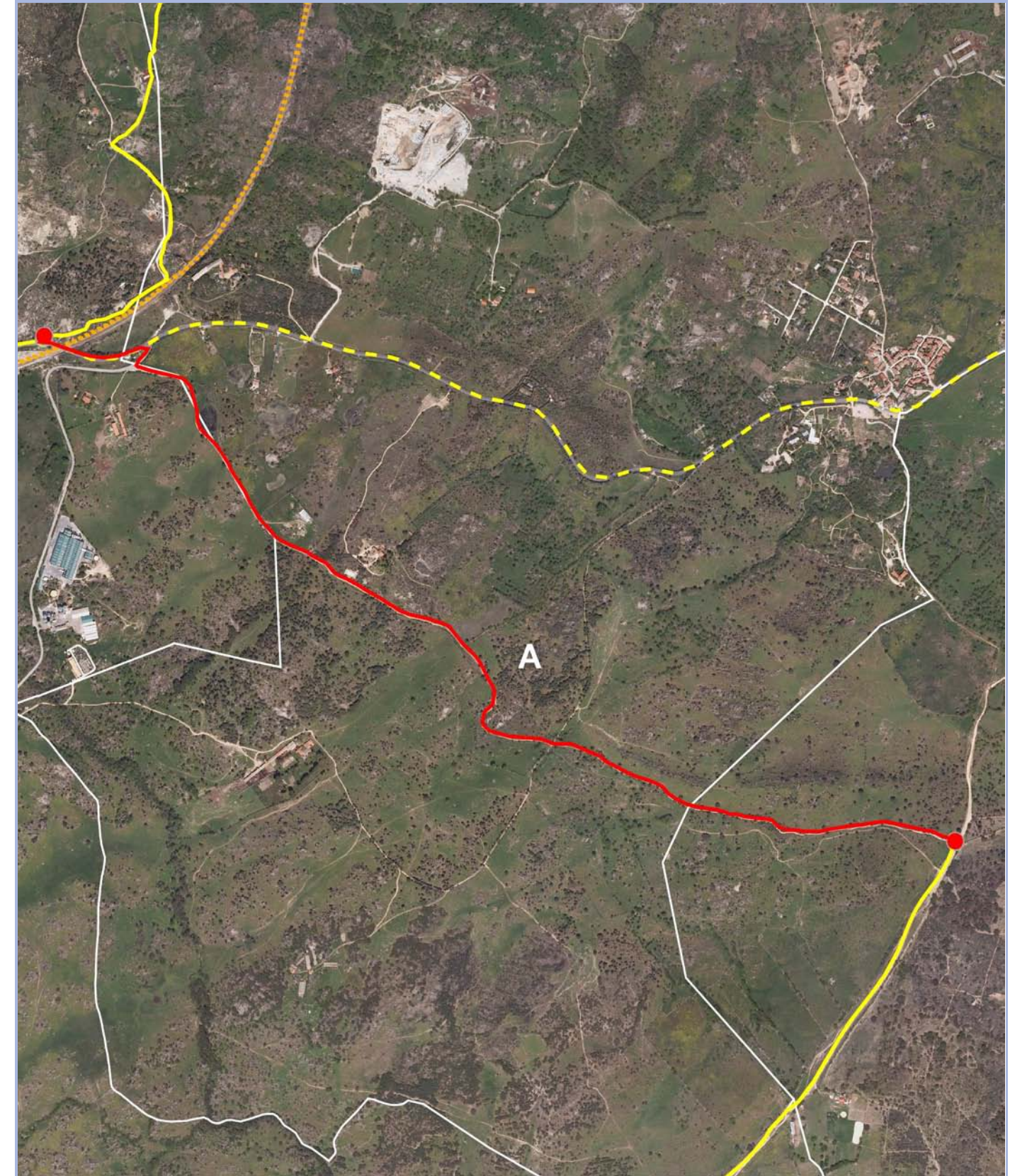
## TRAMO A

Altura Máxima (m):	609
Altura Mínima (m):	585
Altura Salida (m):	588
Altura Llegada (m):	600
Desnivel Salida Llegada (m):	12
Desnivel Máximo (m):	24
Ascensión Acumulada (m):	15
Descenso Acumulado (m):	9
Máxima Pendiente (100 m):	8,03
Pendiente Media:	0,01

## PERFILES Y PENDIENTES



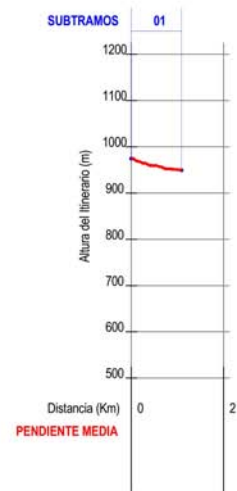
1:15.000



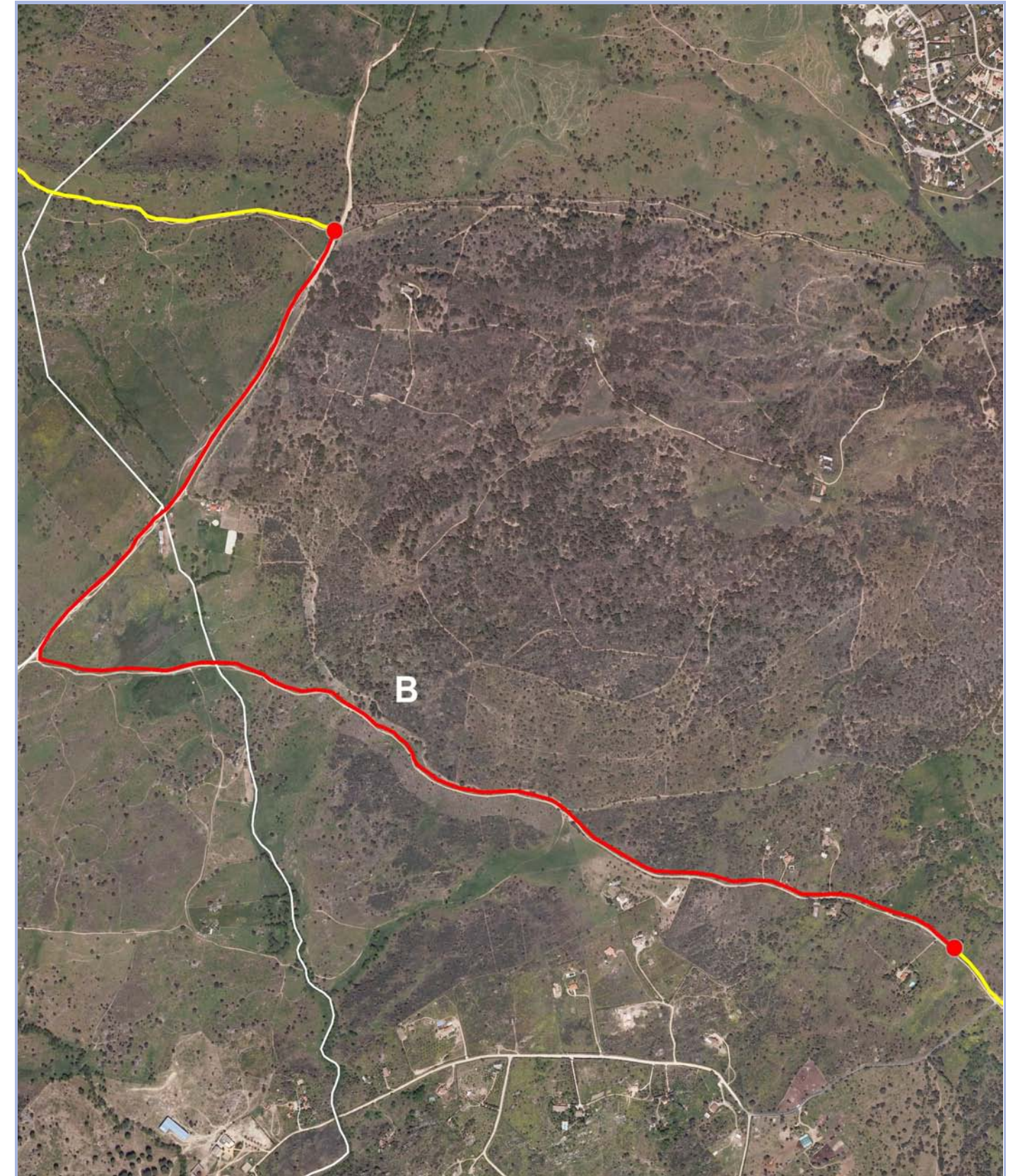
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	593
Altura Mínima (m):	580
Altura Salida (m):	580
Altura Llegada (m):	592
Desnivel Salida Llegada (m):	12
Desnivel Máximo (m):	13
Ascensión Acumulada (m):	12
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,08
Pendiente Media:	0,02

## PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

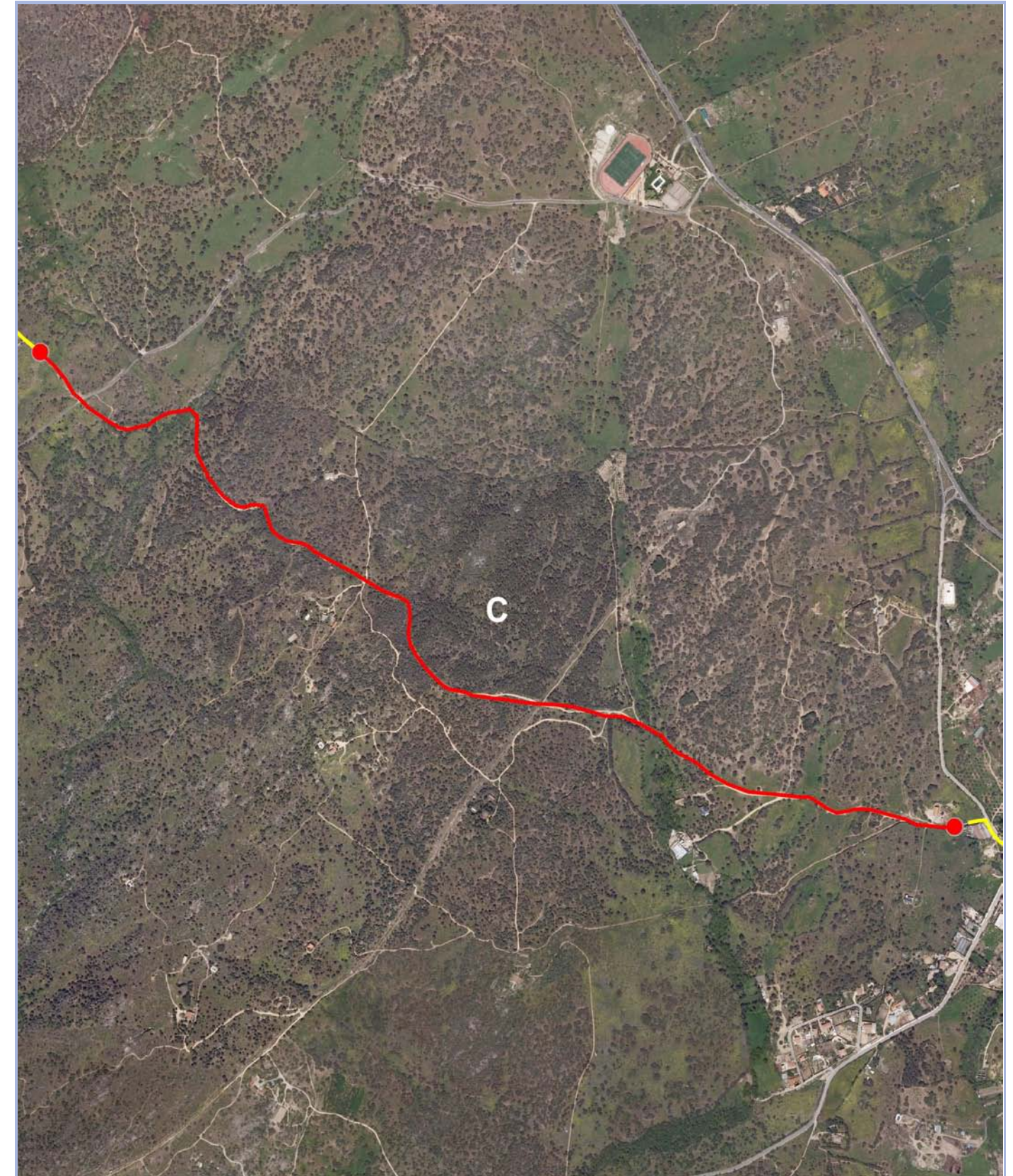
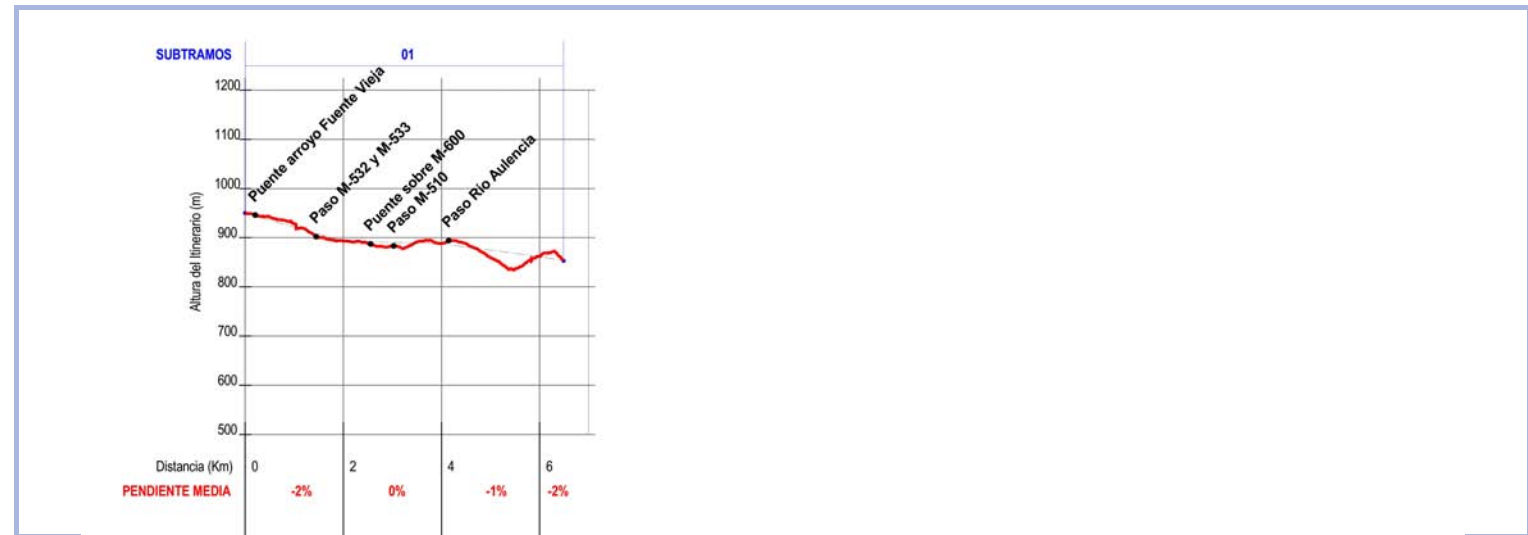




## TRAMO C

Altura Máxima (m):	614
Altura Minima (m):	600
Altura Salida (m):	600
Altura Llegada (m):	614
Desnivel Salida Llegada (m):	14
Desnivel Máximo (m):	14
Ascensión Acumulada (m):	14
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,57
Pendiente Media:	-0,875

## PERFILES Y PENDIENTES

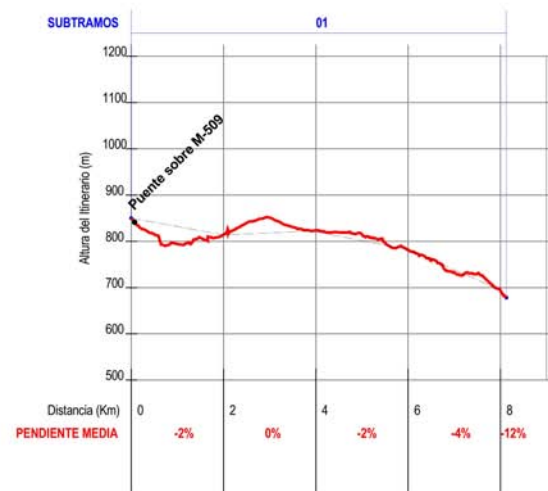


1:15.000

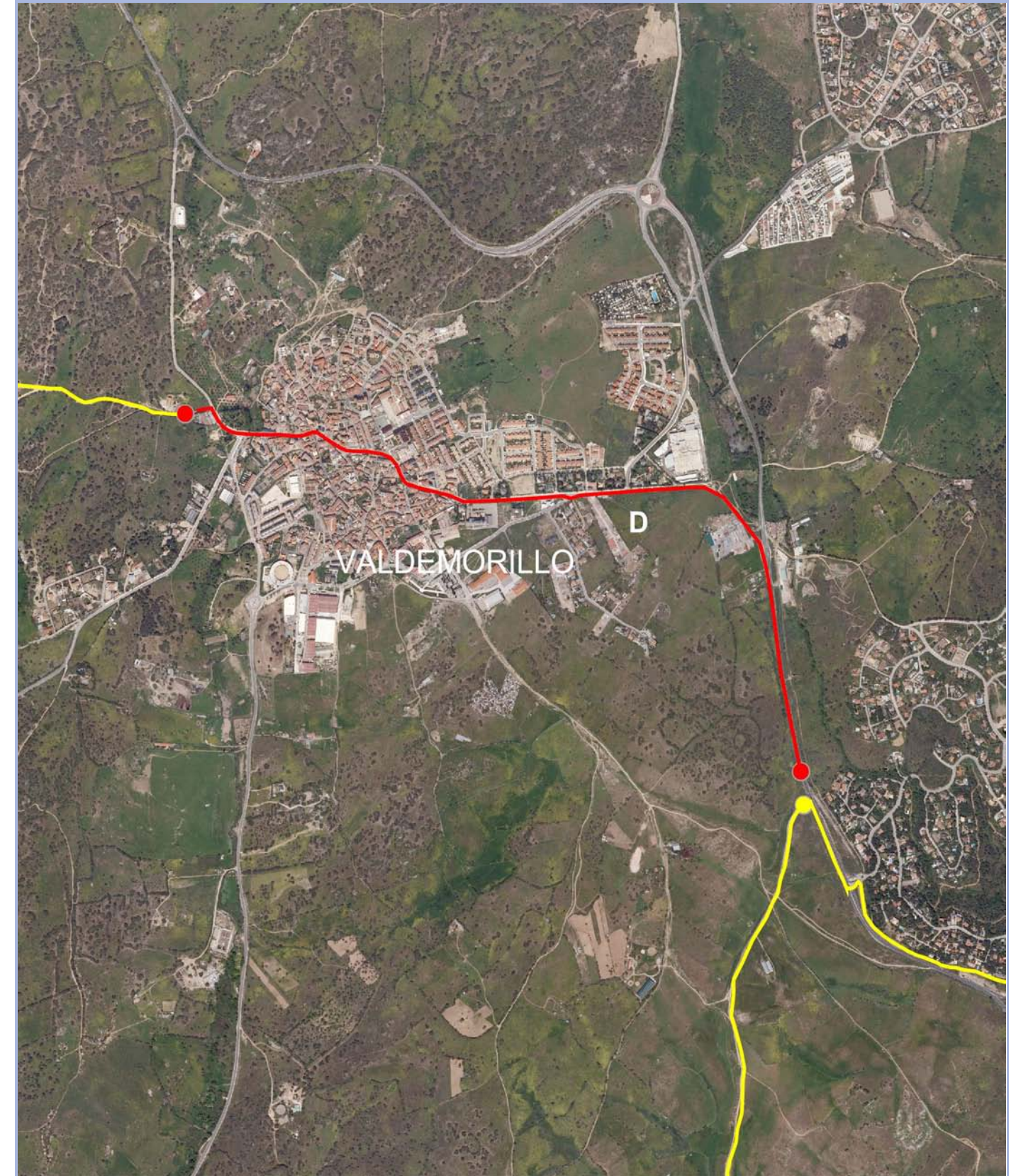
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	662
Altura Mínima (m):	610
Altura Salida (m):	614
Altura Llegada (m):	662
Desnivel Salida Llegada (m):	48
Desnivel Máximo (m):	52
Ascensión Acumulada (m):	51
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,03
Pendiente Media:	-1,84

## PERFILES Y PENDIENTES



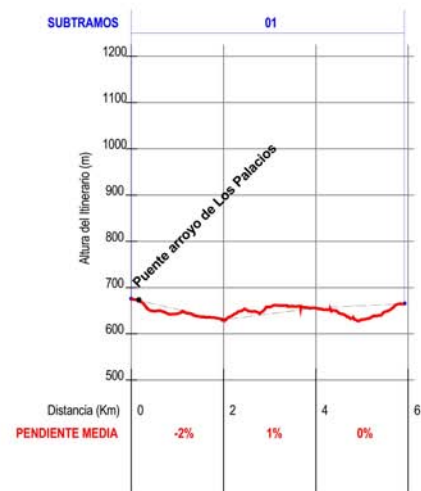
1:30.000



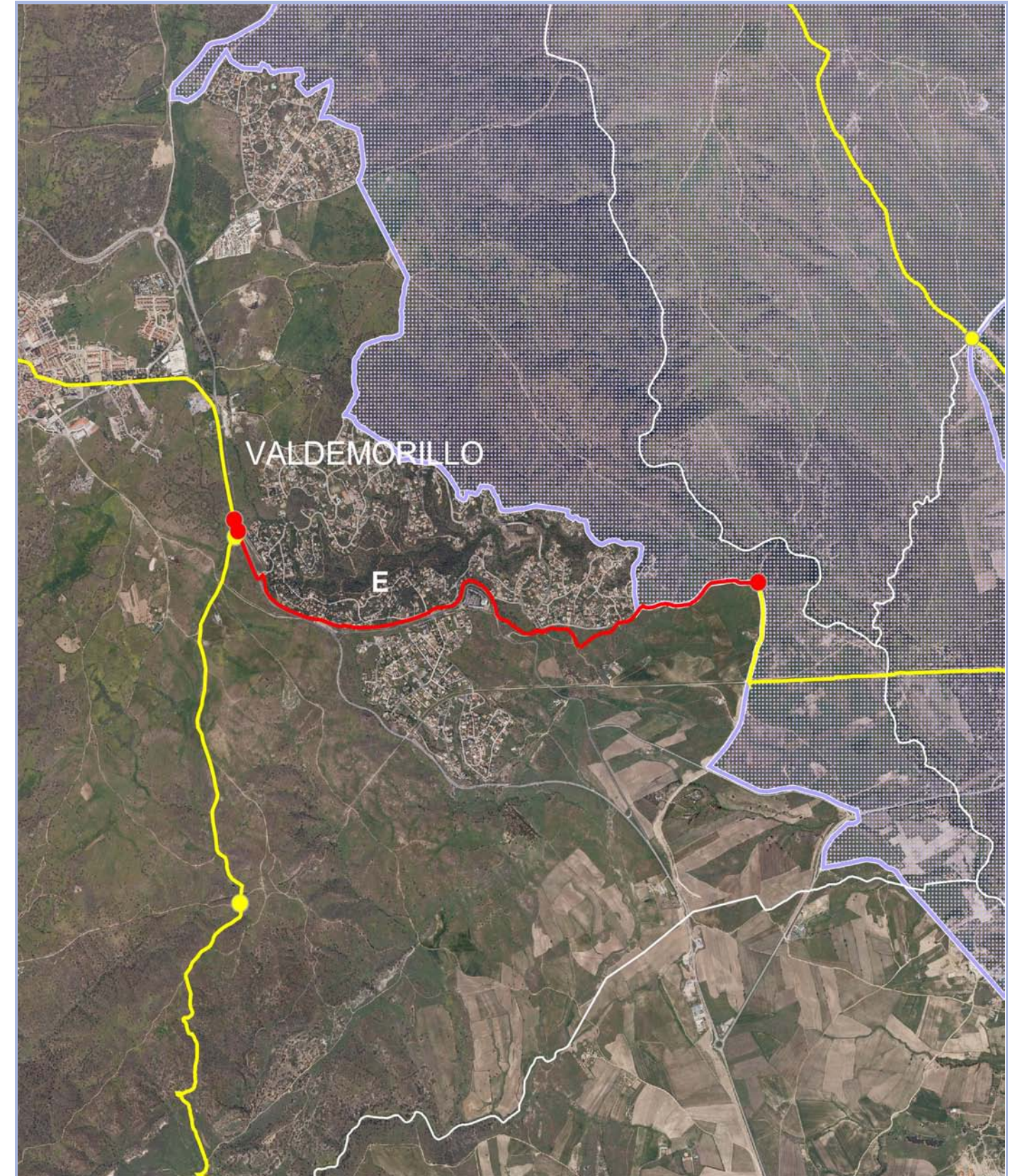
## TRAMO E

Altura Máxima (m):	628
Altura Mínima (m):	617
Altura Salida (m):	617
Altura Llegada (m):	620
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	11
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	8
Máxima Pendiente (100 m):	3,08
Pendiente Media:	0,33

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000





Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Camino de Valdemorillo a Zarzalejo
Entre	la carretera M-533 (junto al paso de las vías del tren) y la Cañada Real Leonesa
Longitud (m)	3.235
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino, entre vallas de piedra, de fincas ganaderas, con arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino, al comienzo, que va estrechándose progresivamente, con tramos precarios
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, al discurrir por zonas de interés medioambiental
Observaciones	pasadas las vías del ferrocarril, se toma, a la derecha, la carretera M-532 durante unos metros, para desviarse por un camino, a la izquierda, con señal de vía pecuaria. El camino, ancho al comienzo, deja, a la izquierda, las lagunas de Castrejón. Más adelante, se estrecha progresivamente, apareciendo tramos de piedras que habrá que sortear, dado que las vallas de piedra "estrangulan" dicho trazado en varios puntos, donde el agua se acumula en épocas de lluvia.
Intervención	es necesario un acondicionamiento del terreno, así como una barrera para impedir el acceso a las motos, que suponen un peligro, además del deterioro que suponen
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	203.805 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Camino de Valdemorillo a Zarzalejo
Entre	el camino de Valdemorillo a Zarzalejo y el acceso asfaltado a la urbanización Los Barrancos
Longitud (m)	4.075
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, dada la escasa circulación motorizada
Entorno / Paisaje	camino entre fincas, con áreas de arbolado
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	al final, con el acceso a la urbanización Los Barrancos, pero de escaso tráfico
Tipo de Firme	ancho camino, en general en buen estado, acondicionado en ciertos tramos recientemente
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, al discurrir por zonas de interés medioambiental
Observaciones	se toma, durante unos metros, la Cañada Real Leonesa Oriental, para volver a dejarla a los pocos metros y continuar, a la izquierda, el camino por el que se circulaba. A su paso, se podrán observar algunas zonas rehabilitadas recientemente, tanto en el piso como en la plantación de alguna especie arbórea. Al final, se llega a un acceso asfaltado, que se deberá atravesar
Intervención	acondicionamiento y segregación del trazado mencionado, así como alguna barrera que impida la circulación motorizada de prácticas deportivas
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	256.725 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Camino de Valdemorillo a Zarzalejo
Entre	el acceso a la urbanización Los Barrancos y la carretera M-510, a la entrada de la población de Valdemorillo
Longitud (m)	3.080
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aunque se incrementa algo al acercarse a la población
Entorno / Paisaje	camino entre fincas, con zonas de mayor y menor arbolado de encinas y pinos
Protección Térmica	
Desnivel	medio, con alguna zona de desnivel alto, pero de escasa distancia
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno, aunque existe circulación motorizada de acceso a las fincas colindantes
Tipo de Firme	ancho camino, con tramos deteriorados, que se amplía progresivamente al acercarse a la población
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, al discurrir por zonas de interés medioambiental
Observaciones	se continúa el camino, que pasa por el arroyo de Fuente Vieja, donde será necesario habilitar un paso, para seguir por una zona de piedras y pendiente algo mayor. Al pasar la conducción de Picadas a Valmayor, el camino se ensancha considerablemente
Intervención	acondicionamiento y segregación del trazado mencionado para la confección de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	194.040 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	Paso por la población de Valdemorillo
Entre	la carretera M-510 y la carretera M-600, en el punto de conexión de la Cañada Real Segoviana
Longitud (m)	2.770
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al pasar por la población de Valdemorillo y circular junto a la carretera M-600
Entorno / Paisaje	viales urbanos y arcén de carretera
Protección Térmica	
Desnivel	medio, sobretodo al paso por la población
Cruces con el tráfico motorizado	varios viales urbanos, así como las carreteras M-510 y M-600
Tipo de Firme	asfalto, tanto de calles de la población como el arcén de la carretera, de un metro de anchura
Iluminación	sí, al paso por la población
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se entra en la población de Valdemorillo, atravesándose en dirección a la carretera M-600. Al llegar a ésta, se toma en dirección Brunete, hasta llegar a la entrada de la urbanización Jara Beltrán, donde se incorpora la Cañada Real Segoviana (EN14-01-11) que proviene de Quijorna
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado, para la confección de un carril bici-peatonal, donde habrá que consultar con los responsables municipales correspondientes para ver el trazado más conveniente. Así mismo, habrá que acondicionar un paso sobre la carretera M-600, en especial, dado el tráfico que soporta, aunque también hay que contar con el paso sobre la M-510
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	74.790 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	vía pecuaria junto a la urbanización Jara Beltrán
Entre	la carretera M-600 y luna conducción de agua del CYII junto al río Aulencia
Longitud (m)	4.190
Contaminación acústica / atmosférica	media, al circular por zonas urbanizadas
Entorno / Paisaje	se circula rodeando la urbanización Jara Beltrán, con algún área de arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	alto
Cruces con el tráfico motorizado	un par de accesos a la urbanización Jara Beltrán
Tipo de Firme	camino, o sendero en mal estado, con zonas de piedras sueltas debido al tránsito de motos
Iluminación	alguna zona por el alumbrado de los viales de la urbanización
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se rodea la urbanización Jara Beltrán, circulándose entre ésta y la del Mirador del Romero, al lado de la carretera M-853. El tramo final, de mayor pendiente, se encuentra más deteriorado debido al tránsito de circulación motorizada, en especial de dos ruedas, que provocan numerosas roderas. Al final, se llega a un camino, en mejor estado, que coincide con una conducción del CYII, junto al río Aulencia
Intervención	acondicionamiento del trazado en el tramo descrito, para la confección de un carril bici-peatonal, segregándolo del tráfico motorizado para que no vuelva a deteriorarse y aumente la seguridad
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	263.970 €
Elementos Singulares (puente)	0 €





<b>Subtramo</b>	<b>01</b>
<b>Denominación</b>	camino de servicio de la Conducción de Picadas
<b>Entre</b>	camino junto al río Aulencia y el acceso a la ermita de la Virgen del Soto, en Villanueva del Pardillo
<b>Longitud (m)</b>	4.970
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	escasa, aunque aumenta algo al cruzar la carretera M-509, junto al polideportivo
<b>Entorno / Paisaje</b>	camino entre campos con escaso arbolado
<b>Protección Térmica</b>	
<b>Desnivel</b>	escaso, con algún tramo algo mayor
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	cruce del acceso a un polígono industrial de Villanueva del Pardillo, así como de la carretera M-509
<b>Tipo de Firme</b>	ancho camino, en general en buen estado, de unos 4 metros de anchura
<b>Iluminación</b>	no, salvo al acercarse a la carretera y polideportivo mencionados
<b>Potencialidad demanda</b>	media
<b>Observaciones</b>	se contacta con la Conducción de Picadas. Se toma el camino de servicio de ésta, a la izquierda. Se pasará el río por un puente de unos 3 metros de anchura. Más tarde, se atraviesa el acceso a una zona industrial y, posteriormente, la carretera M-509, a la altura del polideportivo, donde se contacta con un carril bici municipal. Metros después, al llegar al acceso a la ermita de la Virgen del Soto, se contacta con el Eje de Valmayor (IT11)
<b>Intervención</b>	acondicionamiento del trazado mencionado, para la confección de un carril bici-peatonal, con especial atención al paso por el polígono industrial mencionado, así como de la carretera M-509, donde será necesario habilitar un paso
<b>Tipo de Intervención</b>	M4 - Blando
<b>Presupuesto</b>	59.640 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	22.500 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT02- IT05

## JARAMA - COBEÑA-IT02

### DESCRIPCION

Este enlace une los itinerarios principales del Jarama con el Eje Campiña Cerealista. El recorrido pasa por el núcleo urbano de Belvis del Jarama y Cobeña, siendo el último el municipio de mayor número de habitantes (unos 5.000 habitantes). No hay acceso en transporte público ferroviario, pero en el itinerario enlace con otro enlace (EN 5-12) que permite acceder a la población de San Sebastián de los Reyes, donde sí hay varias estaciones de Metro y Cercanías. Mientras que el primer tramo del itinerario entre Belvis del Jarama y Cobeña todavía tiene alguna importancia para los ciclistas cotidianos, el segundo tramo desde Cobeña hasta la unión con el itinerario Eje Este es más bien un recorrido para desplazamientos recreativos. El itinerario suma unos 14,7 kilómetros y, aunque hay que salvar un desnivel de unos 170 metros, en su mayor parte las pendientes son suaves. En la mayor parte el recorrido transcurre por la vega del Arroyo del Valle con una subida continua de pendientes suaves entre un 1 y 2%). Únicamente en los últimos 4 kilómetros, donde se pasa por unos terrenos más accidentados, hay pendientes acentuadas.

### MUNICIPIOS

Cobeña  
Belvis del Jarama

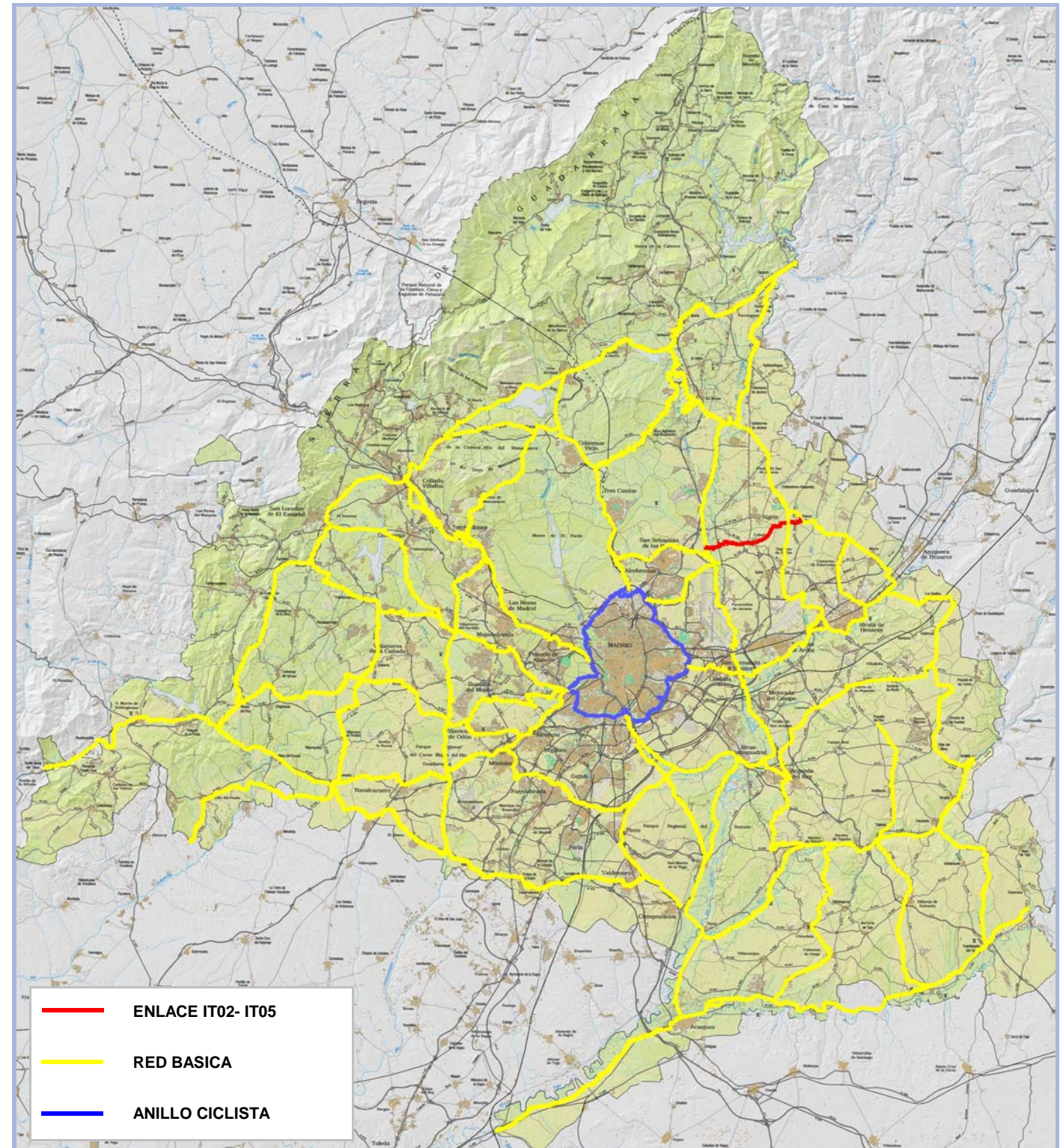
LONGITUD (KM) 14,66

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 4

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Este tramo es la conexión entre el itinerario IT05N (Eje Jarama) con la urbanización de Belvis de Jarama. Para salvar el río Jarama hay que implantar un nuevo puente peatonal / ciclista, cuyos materiales y ejecución debe minimizar el impacto medioambiental en esta zona de especial protección. El lugar elegido para realizar el cruce del río Jarama garantiza la continuidad directa del itinerario y enlaza con el "Cordel de la Dehesa al arroyo de Viñuelas". Si la implantación de un puente en esta zona resultase complicada o medioambientalmente crítica existe la opción de proyectar el paso en continuidad del Enlace 5-12, situado al sur del itinerario. El desnivel a salvar es mínimo y no va a cambiar sustancialmente con la implantación del puente proyectado.

### TRAMO B

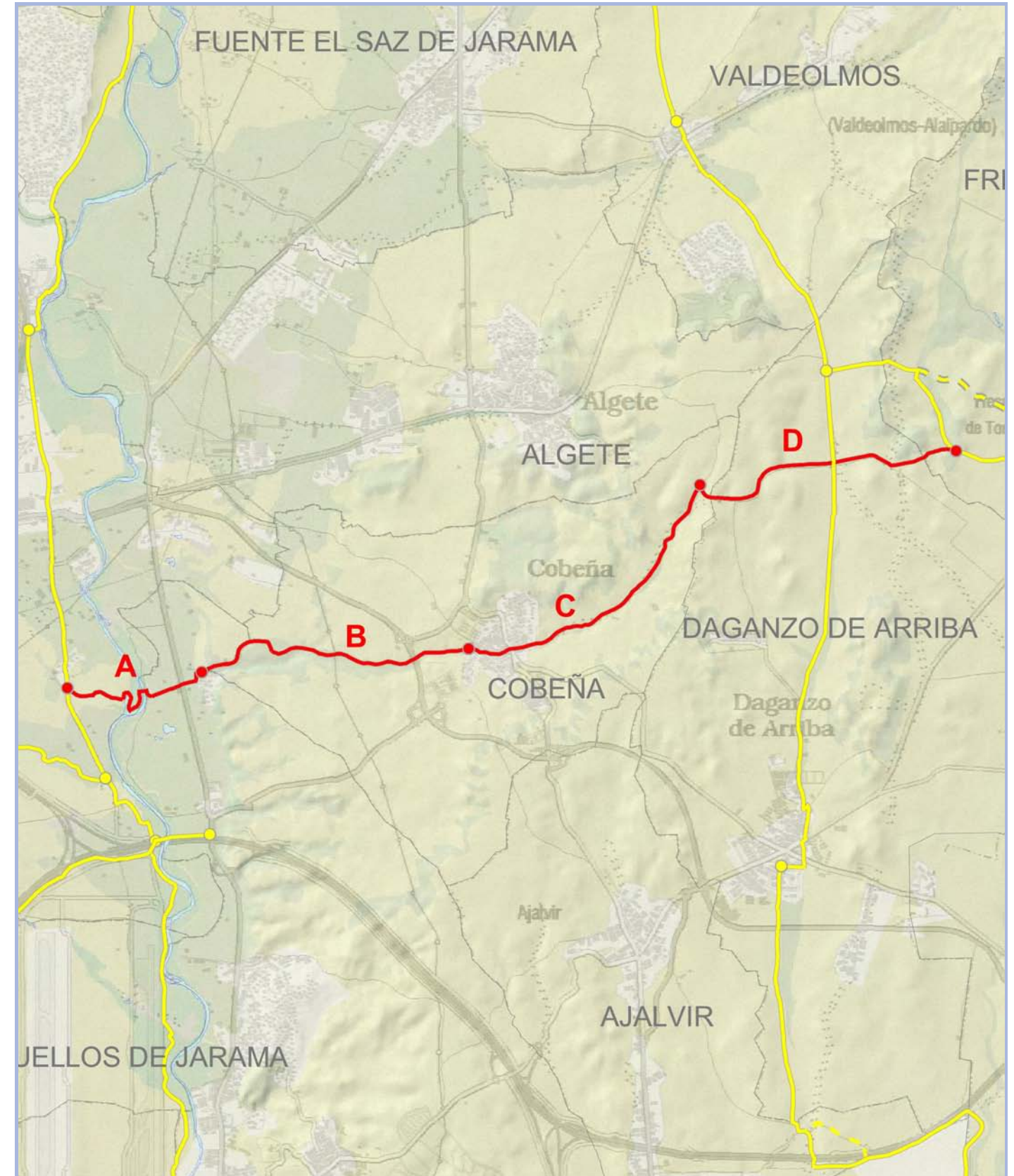
El tramo B une la urbanización de Belvis de Jarama con Cobeña por el camino de Barajas y de la Muela, siguiendo el curso del arroyo del Valle. Para cruzar la carretera M-100 existe un paso inferior de unas dimensiones adecuadas. Su longitud es de unos 4,2 kilómetros y hay unos tramos cortos con una pendiente de hasta un 6%, mientras que la pendiente media asciende a un 2%.

### TRAMO C

El tramo C se basa en la "Colada de Cobeña a Fresno de Torote" que transcurre por la Vega del arroyo del Valle. Tiene una longitud de unos 4,2 kilómetros y presenta una subida continua en torno de un 2%.

### TRAMO D

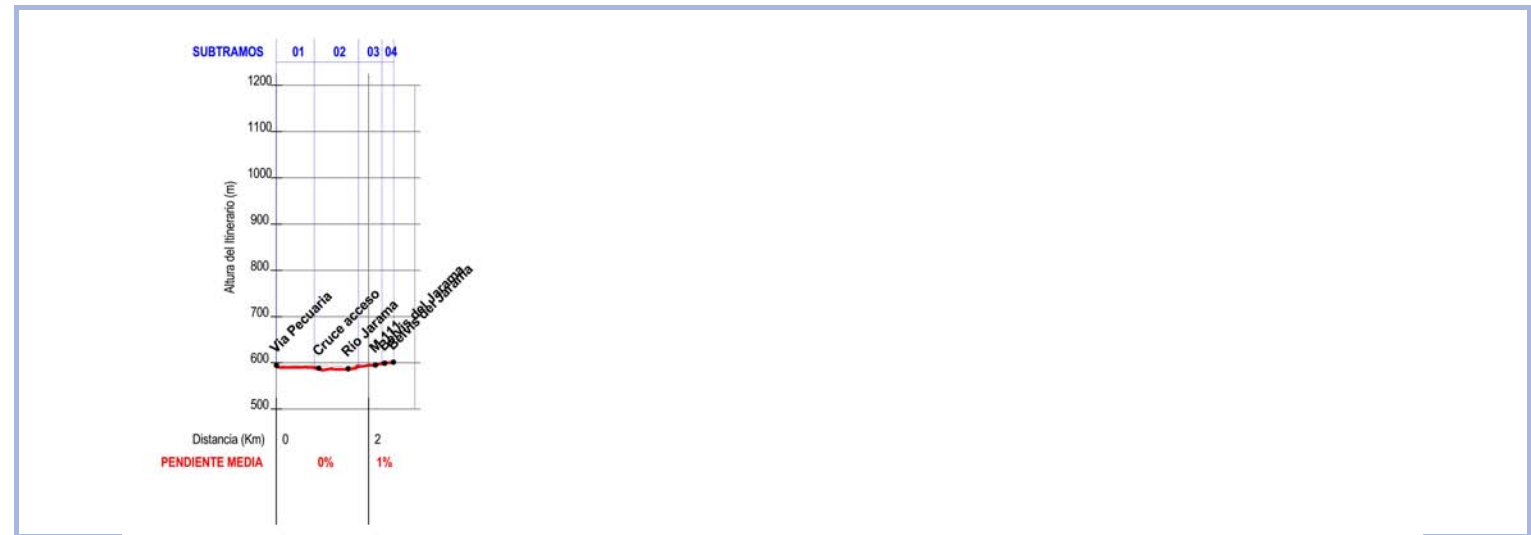
El tramo D sigue el recorrido de la "Colada de Cobeña a Fresno de Torote", que abandona la vega del Arroyo del Valle y ondula entre los cerros "del Crespo" y "del Moro". El trazado suma unos 4,2 kilómetros y presenta fuertes desniveles a salvar. Es posible reducir parcialmente estas pendientes adaptando mejor el camino a las curvas de nivel. En el último tramo (unos 500 metros) el trazado de la vía pecuaria está prácticamente sin conservar, por lo que sería necesario trazar un camino nuevo. Sin embargo, y dado a que el itinerario se cruza anteriormente con el Enlace 2N-6, el último tramo no es imprescindible para la configuración de la red básica de vías ciclistas y peatonales en la Comunidad de Madrid.



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	601
Altura Mínima (m):	584
Altura Salida (m):	592
Altura Llegada (m):	601
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	17
Ascensión Acumulada (m):	9
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	2,22
Pendiente Media:	0,02

### PERFILES Y PENDIENTES



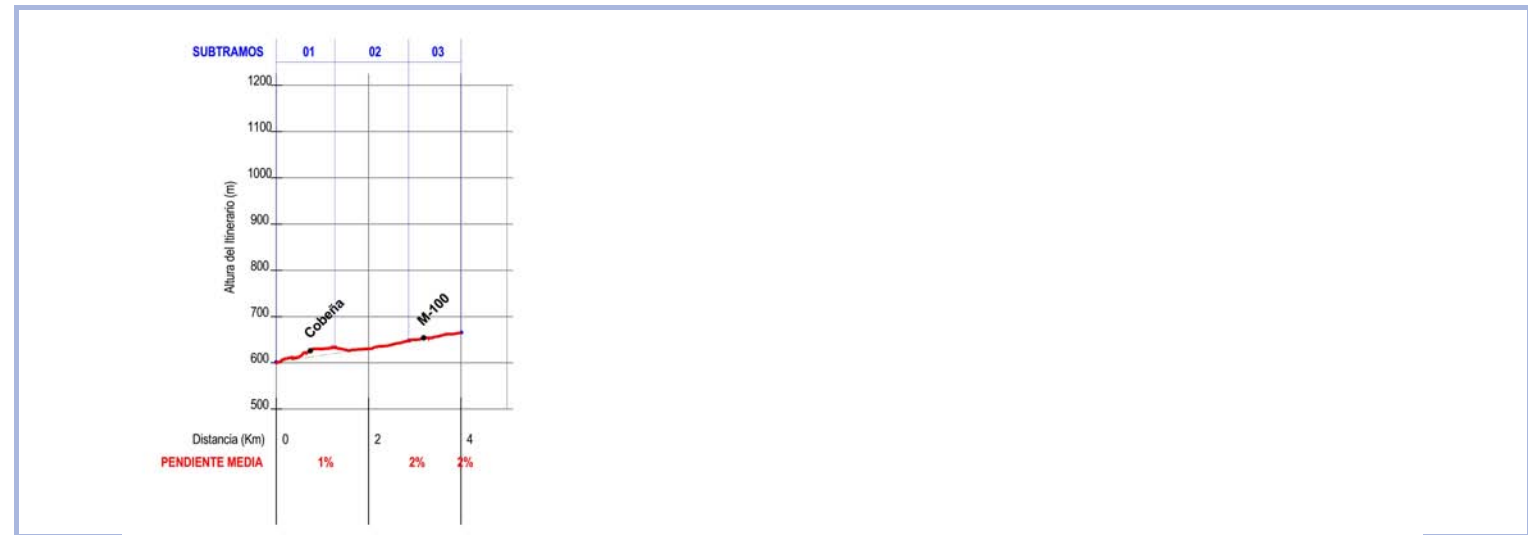
1:10.000



### TRAMO B

Altura Máxima (m):	664
Altura Mínima (m):	600
Altura Salida (m):	601
Altura Llegada (m):	664
Desnivel Salida Llegada (m):	63
Desnivel Máximo (m):	64
Ascensión Acumulada (m):	64
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	5,6
Pendiente Media:	0,41

### PERFILES Y PENDIENTES

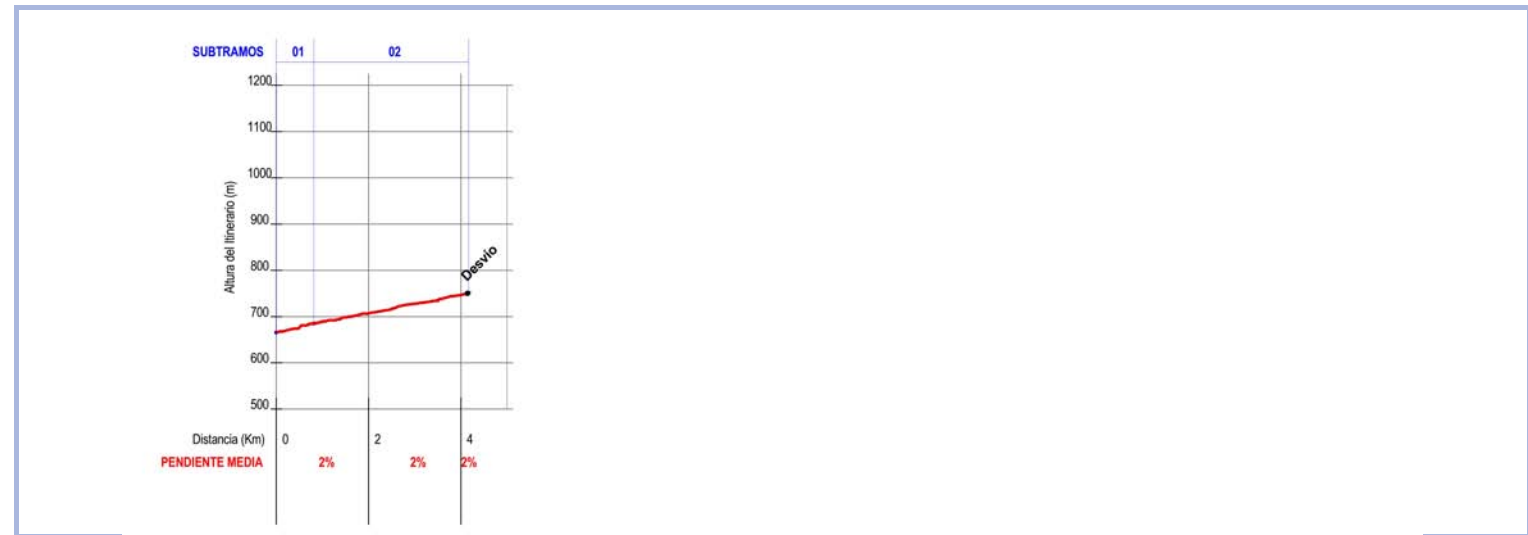


1:20.000

## TRAMO C

Altura Máxima (m):	750
Altura Mínima (m):	664
Altura Salida (m):	664
Altura Llegada (m):	750
Desnivel Salida Llegada (m):	86
Desnivel Máximo (m):	86
Ascensión Acumulada (m):	86
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,27
Pendiente Media:	1,97

## PERFILES Y PENDIENTES

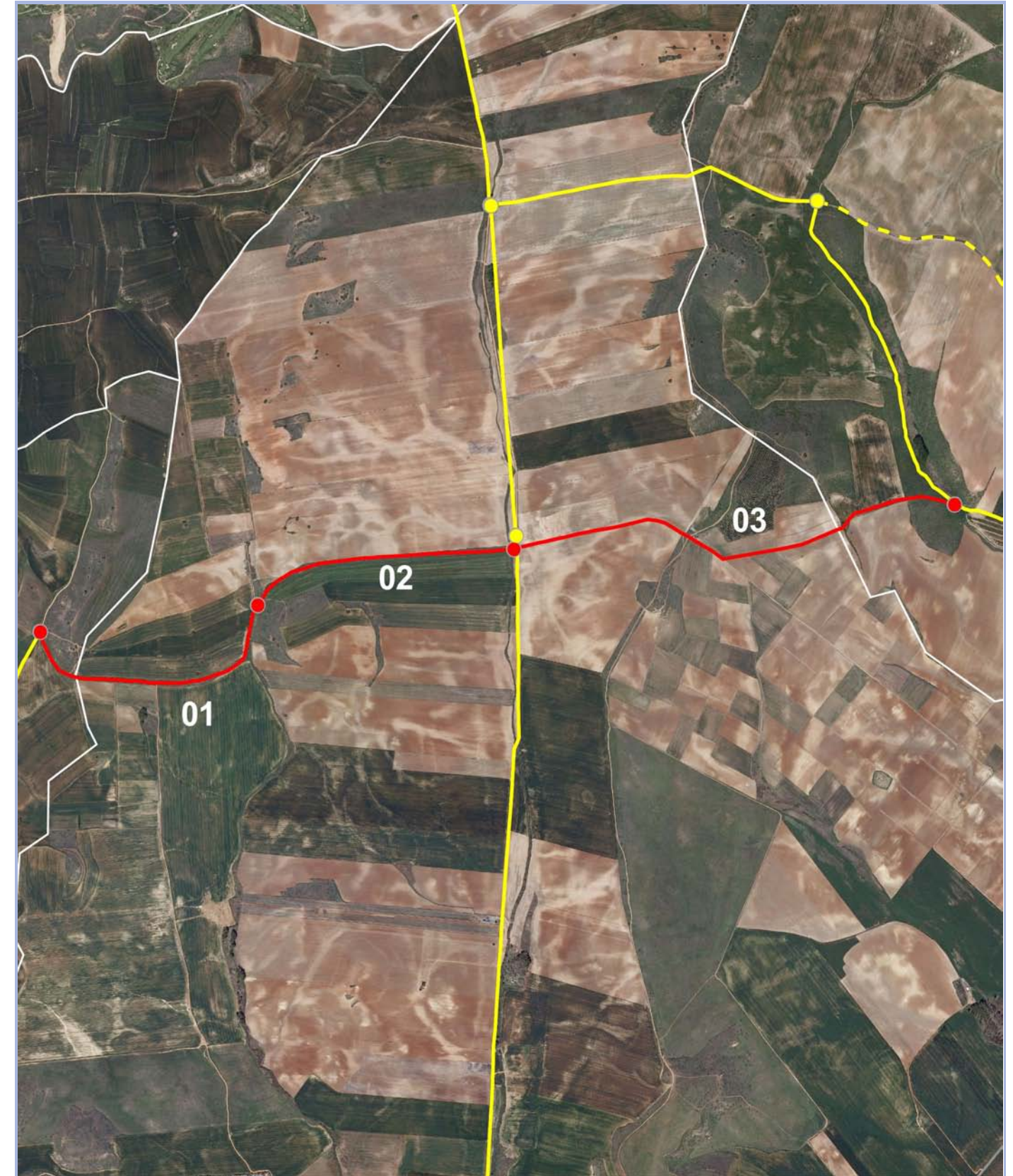
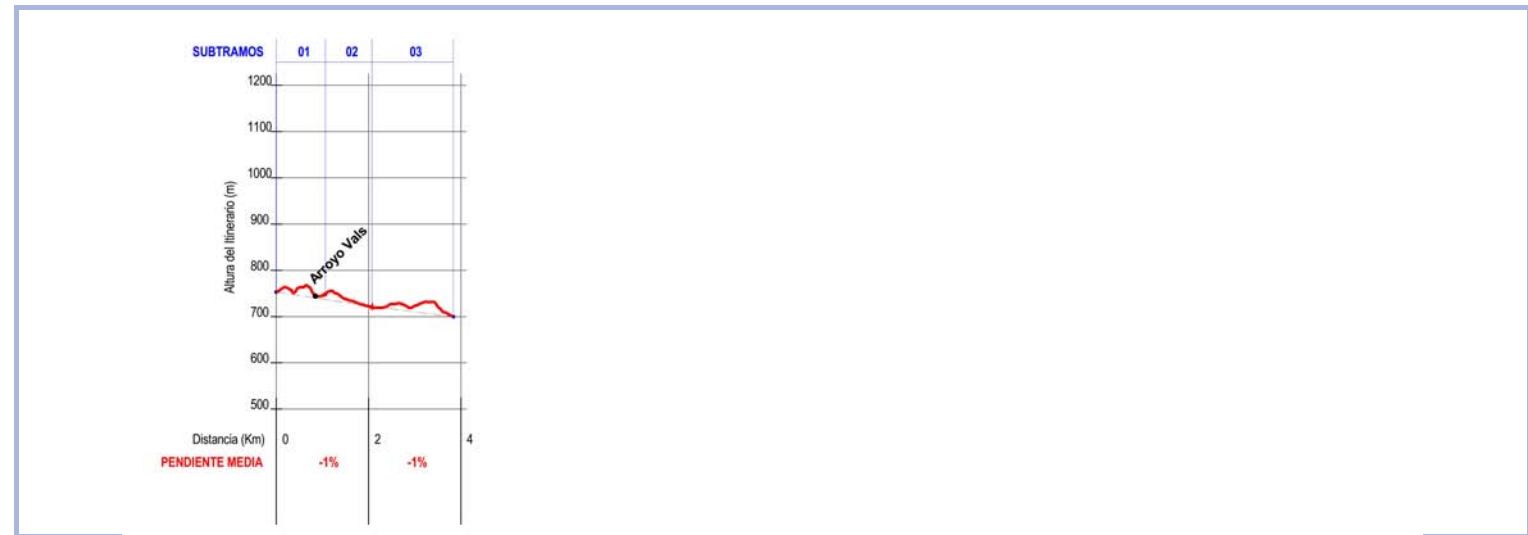


1:15.000

### TRAMO D

Altura Máxima (m):	767
Altura Mínima (m):	699
Altura Salida (m):	750
Altura Llegada (m):	699
Desnivel Salida Llegada (m):	-51
Desnivel Máximo (m):	68
Ascensión Acumulada (m):	32
Descenso Acumulado (m):	83
Máxima Pendiente (100 m):	6,24
Pendiente Media:	-1,91

### PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT02- IT05

TRAMO A

Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Cordel de la Dehesa al Arroyo de Viñuelas	Senda	Camino	Calle de acceso a la urbanización Belvis del Jarama
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03 (río Jarama)	Punto 03 (Río Jarama) y 04 (M-111)	Punto 04 (M-111) y 05
Longitud (m)	800	920	360	400
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Muy bajo	Medio, huella acústica de la M-111.	Medio, huella acústica de la M-111.
Entorno / Paisaje	Ribera del arroyo de Viñuelas, masas arboladas al lado sur del camino, uso agrícola al lado	Ribera del río Jarama, vegetación y arbolado abundante	Campos de uso agrícola, hay poco arbolado	Calle urbana arbolada y espacios libres
Protección Térmica	Si	Si	No	Si
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No hay tráfico motorizado y no hay cruces de viales	Camino agrícola prácticamente sin tráfico motorizado. Al final del tramo hay que cruzar la M-111, que se está desdoblado actualmente.	Sección compartida de la calzada.
Tipo de Firme	Tierra compactada en mal estado, cubierto de vegetación, parcialmente casi inexistente	Tierra compactada sin acondicionar, Senda estrecha de unos 1,50 metros	Tierra compactada, estado aceptable, ancho de unos 2,50 m	Asfalto, acera de 1,50 metros en un lado de la calle.
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta, en primer lugar senderistas y ciclistas de ocio.	Alta, en primer lugar senderistas y ciclistas de ocio.	Alta
Observaciones	Se trata de una vía pecuaria que facilitaba el acceso del ganado al río Jarama, pero cuyo trazado está casi desaparecida. Dado que se trata de una zona medioambientalmente muy sensible el acondicionamiento debe de la vía pecuaria debe ser lo más respetuos	Al final de la senda hay que salvar el río Jarama, donde actualmente no hay ningún puente para peatones o ciclista en proximidad. Dado que se trata de un espacio medioambientalmente sensible y del LIC "Cuenca del río Jarama", la intervención en este espa	Las obras de desdoblamiento de la M-111 condicionan el diseño del cruce de la M-111. EN caso de que se instale una glorieta conviene proyectar un paso ciclista / peatonal a nivel.	Aunque de trata del único acceso a la urbanización Belvis del Jarama, no hay mucho tránsito de vehículos, ya que el núcleo urbano es pequeño. En principio el uso compartido de la calzada parece una solución válida y no hay que acometer ninguna obras en es
Intervención	Recuperar el trazado de la vía pecuaria con un ancho de unos 2,50 metros. Acondicionar y mejora del firme (zahorra compactada).	Acondicionar el firme y ampliación de la senda (ancho 2,50m, firme de zahorra compactada). Puente de madera o de características parecidas de unos 100 metros.	Implantar una franja de árboles. Acondicionar el firme.	-
Tipo de intervención	M8	M8	M6	M1
Presupuesto	40.000 €	46.000 €	18.000 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	100.000 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT02- IT05

TRAMO B



Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino de Barajas	Camino de Barajas	Camino de la Muela
Entre	Punto 04 (M-111) y 05	Punto 05 y 06 (Camino de la Muela)	Punto 06 (Camino de Barajas) y 07 (Núcleo urbano de Cobeña)
Longitud (m)	1.220	1.500	1.140
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo	Muy bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Bosques de frondosa, en la mayor parte del recorrido hay arbustos que no dan sombra	Bosques de frondosa, en la mayor parte del recorrido hay arbustos que no dan sombra	Vega del arroyo del Valle, en algunas zonas hay arbolado
Protección Térmica	Sólo parcialmente	No	parcialmente
Desnivel	Medio (en un tramo de unos 200 metros hay una pendiente de un 5%)	Llano	Bajo, subida continua entre un 1 y 2%
Cruces con el tráfico motorizado	No hay tráfico motorizado y no hay cruces con viales.	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola.	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola. Hay un cruce inferior de la carretera M-100.
Tipo de Firme	Camino de unos 2,00m de ancho, tierra compactada sin acondicionar en mal estado, parcialmente cubierto con vegetación.	Tierra compactada sin acondicionar en mal estado, ancho de unos 4,00 m	Zahorra compactada en buen estado, ancho de unos 4,00 m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Actualmente el acceso desde la urbanización al camino de Barajas no está consolidado y hay que mejorar el trazado en esta zona.	Se trata de un camino ancho de firme sin acondicionar en paralelo al arroyo del valle.	El paso inferior de la M-100 tiene un ancho y una altura suficiente para garantizar una iluminación suficiente.
Intervención	Acondicionar y mejorar la base y la capa del camino (zahorra compactada). En el subtramo de la pendiente pronunciada conviene utilizar un tipo de firme más resistente a la erosión. El ancho del camino debe ser de al menos 2,50 metros. Plantar arbolado.	Acondicionar y mejorar la base y la capa del camino (zahorra compactada). Plantar arbolado.	Plantar árboles en los tramos sin arbolado.
Tipo de intervención	M8	M6	M3
Presupuesto	122.000 €	150.000 €	34.200 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT02- IT05

TRAMO C



Subtramo	01	02
Denominación	Calles del casco urbano de Cobeña (c/ Guadarrama)	Colada de Cobeña a Fresno de Torote
Entre	Punto 07 y 08 (Colada de Cobeña a Fresno de Torote)	Punto 08 y 09
Longitud (m)	760	3.350
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, calles locales con tráfico motorizado, por el parque lineal bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Casco urbano, parque lineal	Vega del arroyo del valle con arbolado en algunos tramos, campos de uso agrícola
Protección Térmica		En la mayor parte no
Desnivel	Llano	Bajo, subida continua entorno de un 2%
Cruces con el tráfico motorizado	Compartido en las calles locales, sin tráfico por el parque lineal. En cualquier caso hay varios cruces con otros viales. entre otros la carretera M-118.	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola y de acceso a las fincas colindantes.
Tipo de Firme	Asfalto, aceras de baldosas prefabricadas	Terriza compactada de unos 3,50 m, estado aceptable
Iluminación	Si	No
Potencialidad demanda	Alta	Media (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)
Observaciones	A lo largo del arroyo del valle hay zonas verdes que constituyen un parque lineal, donde sin embargo falta un paso con continuidad en las intersecciones. Tanto para los peatones y los ciclista conviene acondicionar un paseo por el parque lineal, aunque lo	Camino agradable en la parte más próximo al núcleo de Cobeña bien acondicionado, con zonas de descanso. Hay varias fincas de uso hípico a lo largo del camino.
Intervención	Acondicionar una senda ciclista / peatonal a lo largo del arroyo del Valle.	Acondicionar y mejora del firme (zahorra compactada). Plantar arbolado.
Tipo de intervención	M11	M4
Presupuesto	152.000 €	201.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03
Denominación	Colada de Cobeña a Fresno de Torote	Colada de Cobeña a Fresno de Torote	Colada de Cobeña a Fresno de Torote
Entre	Punto 09 y 10	Punto 10 y 11 (Colada de Alcalá)	Punto 11 y 12 (IT 02N)
Longitud (m)	1.070	1.050	1.700
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo	Muy bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	Muy alto (2 subidas y bajadas de un 7-10%)	Medio (entre un 3 y 6%)	Medio (entre un 3 y 6%).
Cruces con el tráfico motorizado	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola.	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola.	No hay tráfico motorizado excepto vehículos de uso agrícola.
Tipo de Firme	Tierra compactada en algunas zonas en muy mal estado (erosión como consecuencias de las fuertes pendientes)	Tierra compactada en algunas zonas en muy mal estado (erosión como consecuencias de las pendientes).	Tierra compactada, firme en algunas zonas en mal estado, ancho de unos 2,50m.
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / baja (en función del trazado y de la pendiente definitiva).	Media / baja	Media
Observaciones	La pendiente acusada (e innecesaria) es el mayor obstáculo para un mayor uso de esta vía pecuaria y la continuidad de este itinerario. En este tramo hay que superar un desnivel acumulado de unos 65 metros, a pesar de tener la misma altura en el origen y e	Este tramo también tiene una pendiente pronunciada, pero a diferencia del tramo anterior, hay que salvar este desnivel para dar continuidad al itinerario y no existe un trazado alternativo.	Este tramo es una conexión opcional para enlazar de forma más directa con el IT02 Eje Este, aunque esta conexión ya está garantizada mediante el enlace con el Itinerario por la Colada del Camino del Monte (EN2-6). Sin embargo esta conexión permitiría enla
Intervención	Facilitar un trazado alternativo a la vía pecuaria que esté lo máximo adaptado a las curvas de nivel, de modo que la pendiente media se podría reducir a un 2%. Plantar arbolado. Si este nuevo trazado no fuese posible hay que acondicionar y mejorar el firm	Acondicionar y mejora del firme (zahorra compactada). Plantar arbolado. En las zonas de máxima pendiente la capa de rodadura debe ser resistente a la erosión y al deterioro causado por el paso de maquinaria agrícola.	Acondicionar y mejora del firme. Nuevo trazado del camino en el último subtramo. Plantación de arbolado.
Tipo de intervención	M10	M8	M8
Presupuesto	214.000 €	52.500 €	144.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT02- IT06

## HENARES - CAMPIÑA CEREALISTA

### DESCRIPCION

El itinerario EN 2E-6D corresponde al enlace entre los ejes Henares (IT 06) al Sur y del eje de la Campiña Cereales (IT 02) al norte. Arranca a la altura del río Henares al este del núcleo urbano de Alcalá de Henares, donde enlaza con el eje IT 06 (Eje Henares) y termina en el municipio de Camarma de Esteruelas, donde enlaza con el eje 02 (Campiña Cereales). El itinerario pretende ser una oferta tanto para senderistas de y ciclistas de paseo o recreo, que buscan una salida del área metropolitana de Alcalá de Henares, como para un uso cotidiano entre el núcleo urbano de Camarma de Esteruelas y Alcalá, cuyos núcleos urbanos distan a unos 4,5 kilómetros. En principio existían dos variantes para conectar ambos municipios y al final de valoraba mejor la opción de optar por la Vía Pecuaria "Vereda del puente de Zulema" en vez de trazar del itinerario por la calle Molino, entre otras razones por tener un desnivel más favorable. Prácticamente en su totalidad el itinerario sigue el curso del arroyo de Cartamilla, pasando por unos paisajes agradables de baja contaminación acústica. El recorrido tiene una longitud de unos 11 kilómetros y poco desnivel a salvar (pendiente media de aprox. un 1%), lo que hace la ruta especialmente interesante para los desplazamientos cotidianos.

### MUNICIPIOS

Camarma de Esteruelas  
Alcalá de Henares

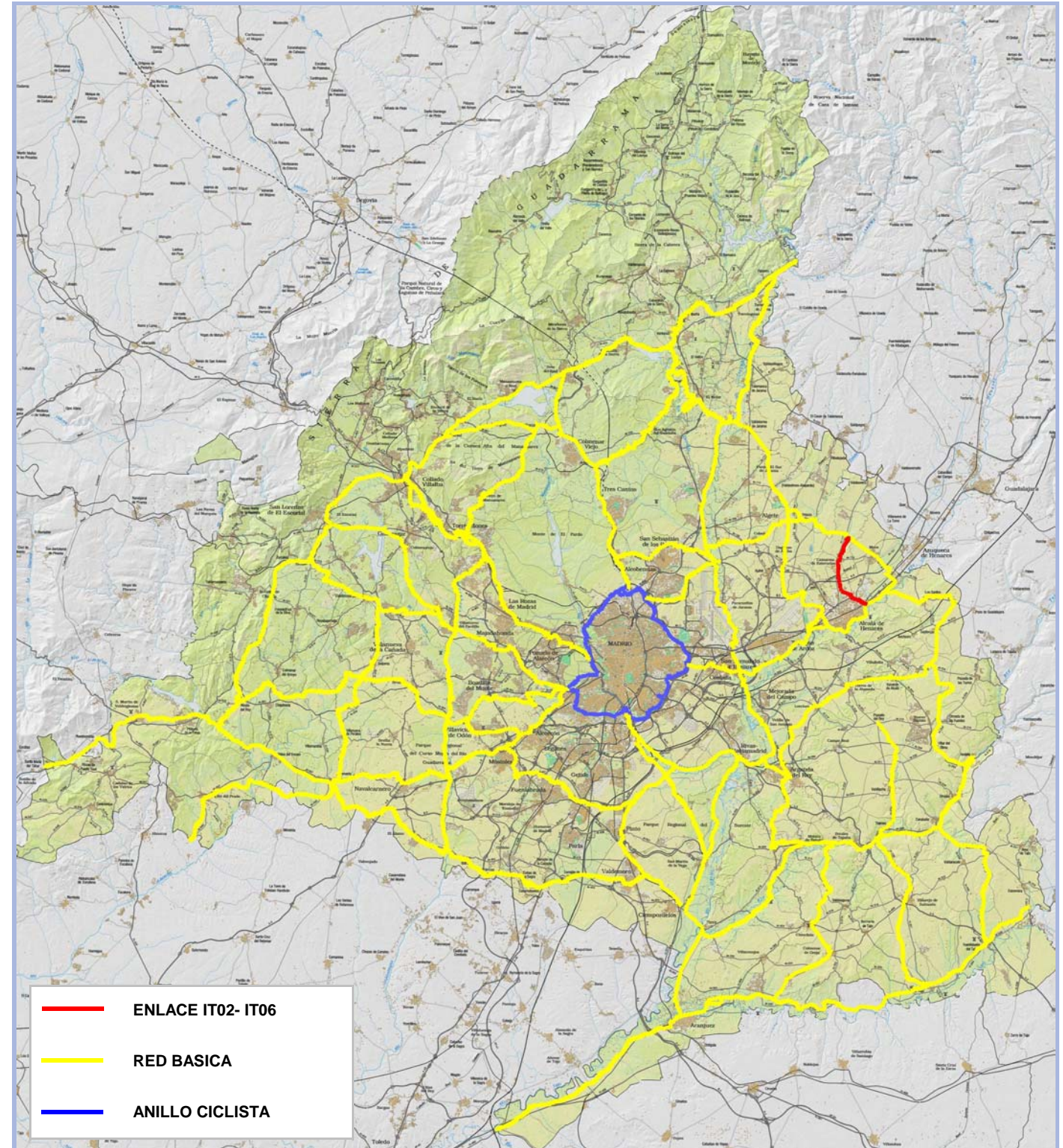
LONGITUD (KM) 11,33

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

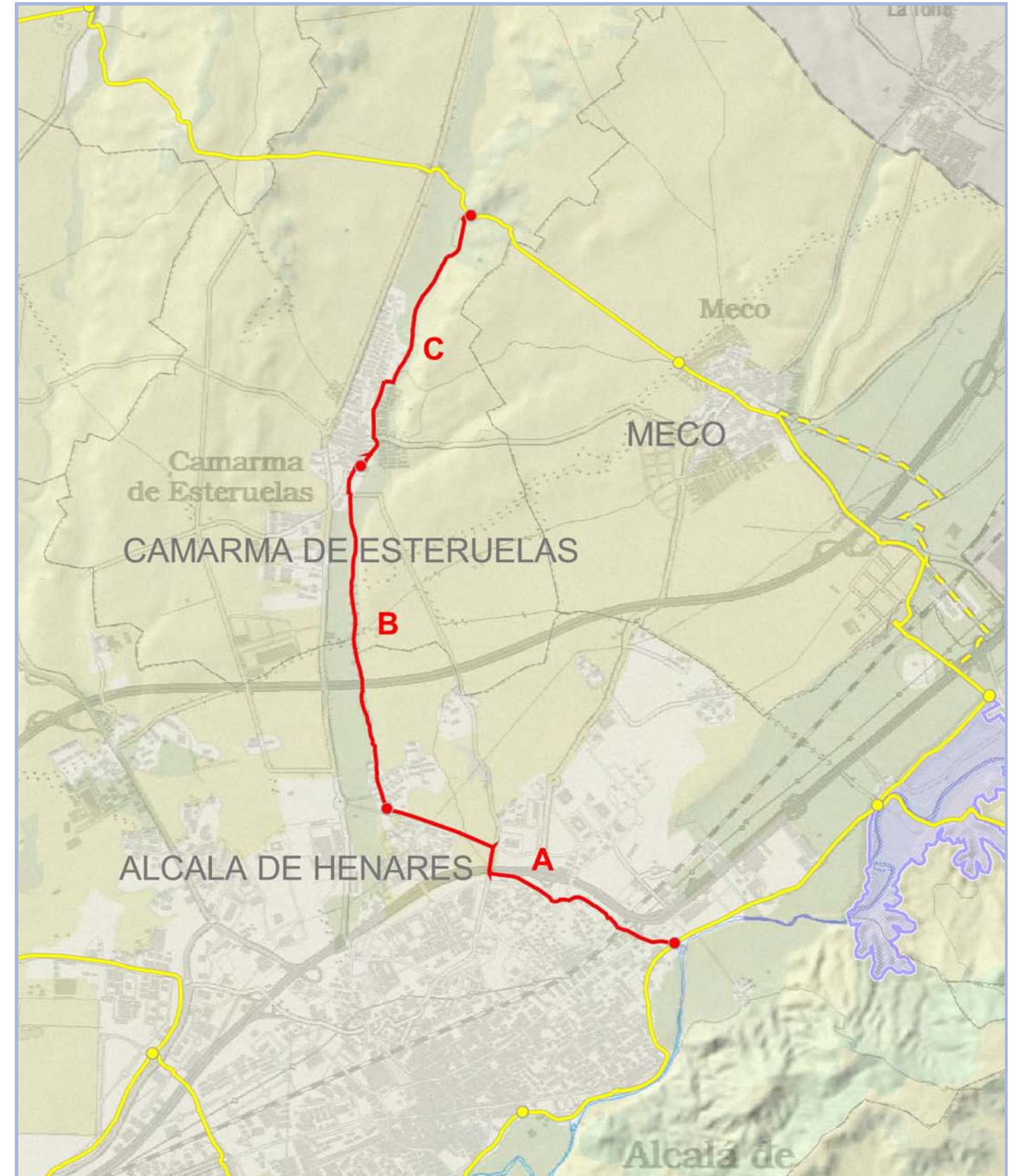
Corresponde al tramo interior del municipio de Alcalá de Henares y su función es el enlace con el eje IT 06. En su mayor parte el trazado propuesto es por espacios libres existente en paralelo a la A-2, pero también hay tramos urbanos (Av. Gustavo Adolfo Bécquer), aprovechando la red de vías ciclistas existentes de este municipio. Se trata de un trazado prácticamente llano excepto unas rampas cortas con pendientes no muy elevadas para superar las barreras infraestructurales existentes. Se desarrolla en el municipio de Corpa, comenzando en la carretera de Pezuela, M-225, enlace con el eje IT 09. Trascorridos 500 m por la carretera, sigue por caminos del Valle de la Vega, bordeados por cultivos y de destacado interés paisajístico. Volviendo a encontrar la M-225 en el fin del tramo. El hecho de que el recorrido empiece y termine en la carretera que accede a Corpa, refleja el uso potencial para recreo de los vecinos de este pueblo. Tiene una longitud de unos 3 kilómetros y el desnivel a salvar progresa de medio a bajo.

### TRAMO B

Corresponde al tramo uno el municipio de Alcalá de Henares con Camarma de Esteruelas. Se basa en la vía pecuaria "Vereda al puente de Zulema", que está en un muy mal estado de conservación y pasa por un entorno poco agradable (percepción de una baja seguridad ciudadana) en el municipio de Alcalá de Henares. Una vez pasado la R-2 tanto el estado de la vía como el entorno mejoran sustancialmente.

### TRAMO C

El último tramo corresponde a la travesía por el núcleo urbano de Carmarma, por donde se aprovecha una vía ciclista existente del parque lineal del arroyo de Carmamilla en un entorno muy agradable y de alta calidad ambiental. A continuación el itinerario transcurre por el Camino de la Mina, que sigue el curso del arroyo y presenta asimismo un entorno agradable de alta calidad ambiental. En esta última parte la demanda de uso cotidiana será mucho menor, al no ser que se intenta prolongar el itinerario hasta las urbanizaciones más próximas o incluso el núcleo urbano de Valdeavero y Torrejón del Rey. El tramo suma unos 3,3 kilómetros y su trazado es prácticamente llano excepto en los últimos 300 metros, donde hay una subida importante (8%), pero que se puede evitar recuperando el trazado original del camino, adaptando su trazado a las curvas de nivel.



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	613
Altura Mínima (m):	591
Altura Salida (m):	594
Altura Llegada (m):	611
Desnivel Salida Llegada (m):	17
Desnivel Máximo (m):	22
Ascensión Acumulada (m):	17
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	2,87
Pendiente Media:	1,98

### PERFILES Y PENDIENTES



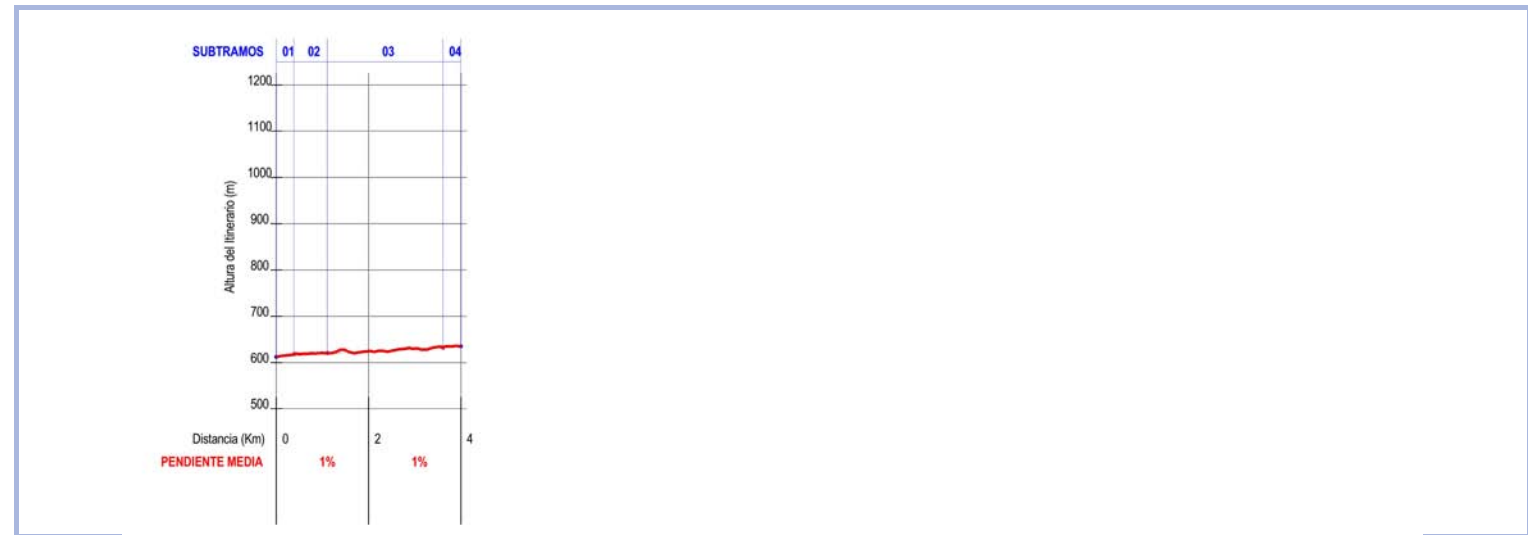
1:15.000



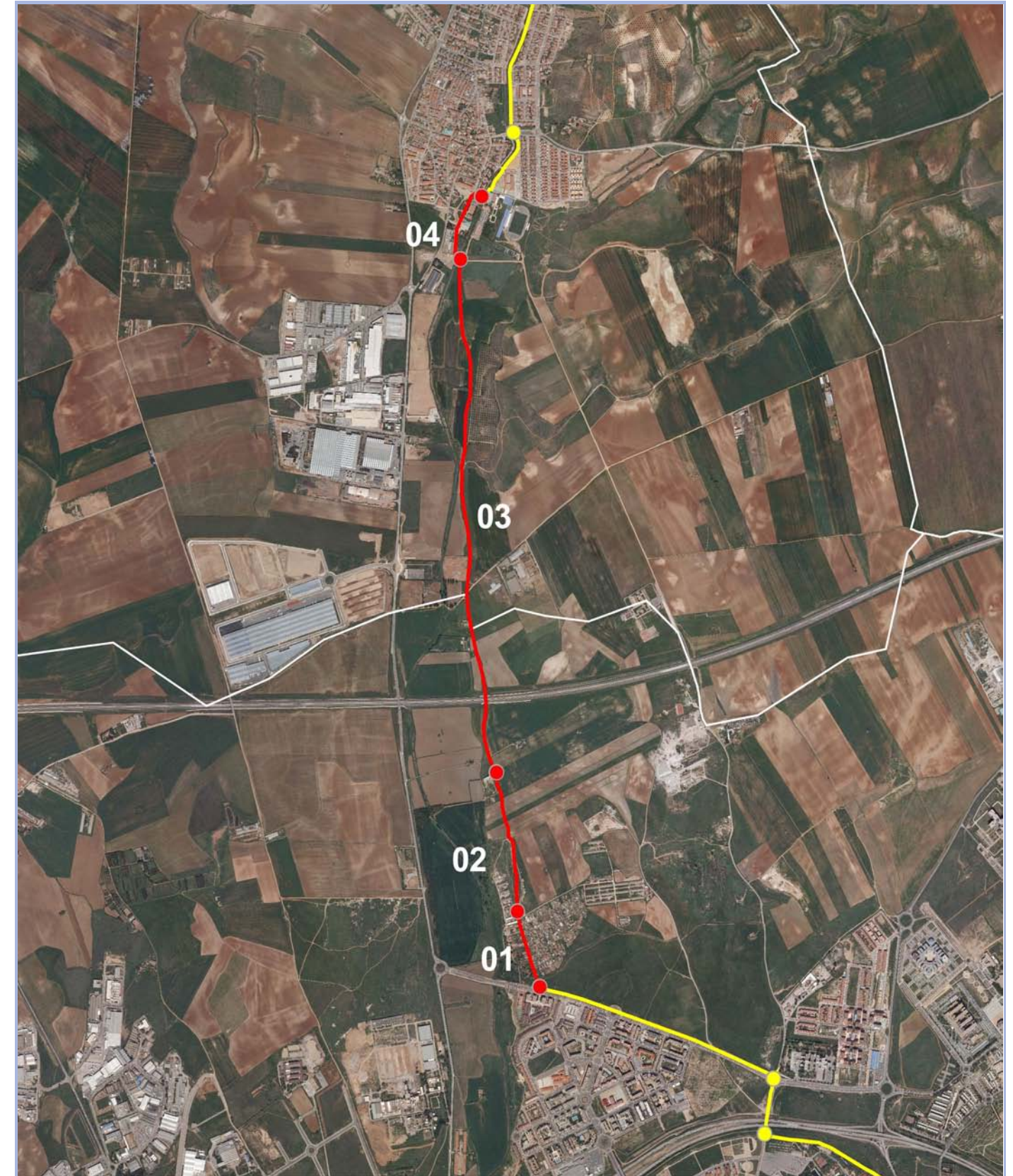
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	635
Altura Mínima (m):	611
Altura Salida (m):	611
Altura Llegada (m):	635
Desnivel Salida Llegada (m):	24
Desnivel Máximo (m):	24
Ascensión Acumulada (m):	27
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,29
Pendiente Media:	2,15

## PERFILES Y PENDIENTES



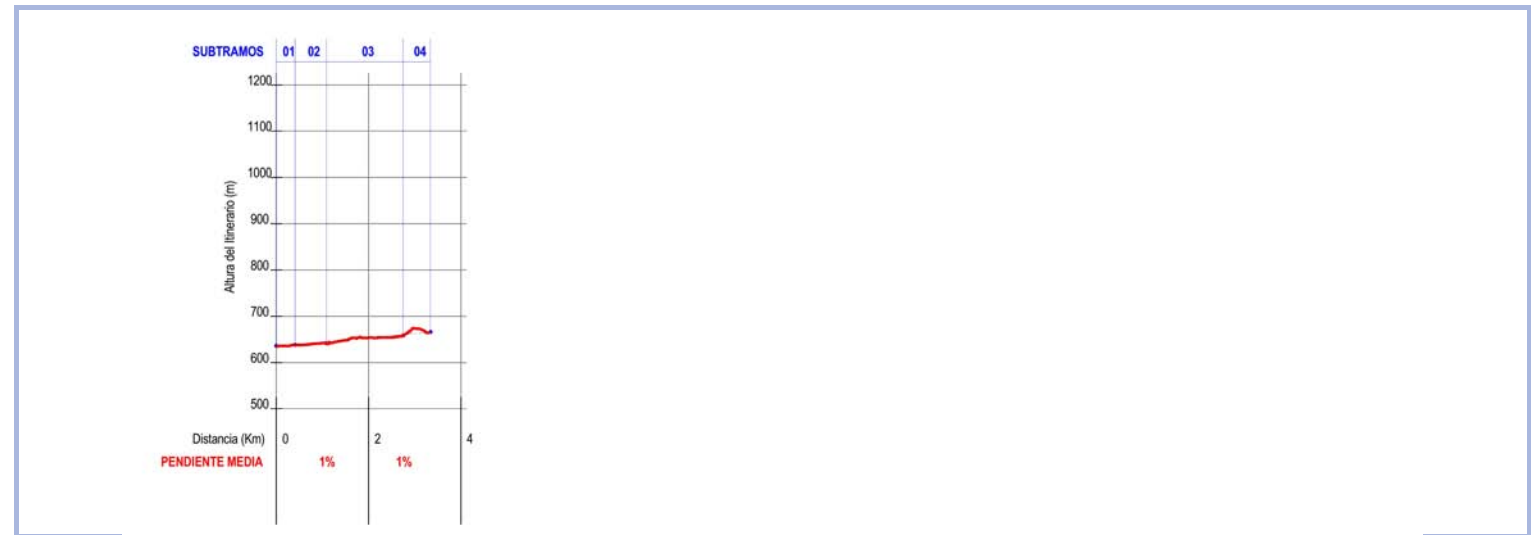
1:25.000



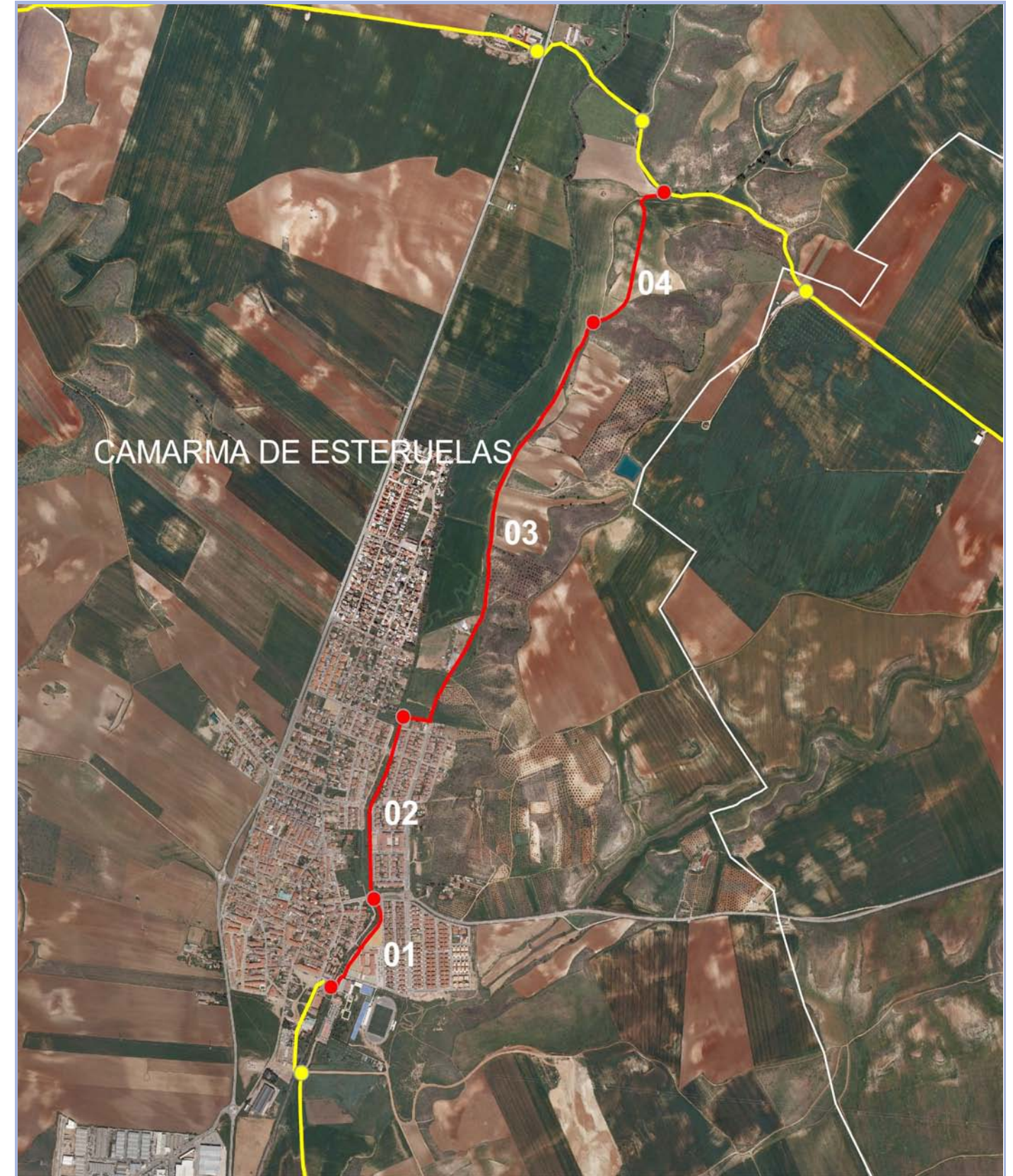
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	674
Altura Mínima (m):	635
Altura Salida (m):	635
Altura Llegada (m):	666
Desnivel Salida Llegada (m):	31
Desnivel Máximo (m):	39
Ascensión Acumulada (m):	28
Descenso Acumulado (m):	7
Máxima Pendiente (100 m):	6,68
Pendiente Media:	1,61

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000





# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT02- IT06

TRAMO A



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Calle Londres	Senda en paralelo a la A-2	Camino Parque urbano	Camino en paralelo a los Cuarteles Militares	Calle Jesuitas (Puente sobre la A-2)	Calle Gustavo Adolfo Bécquer
Entre	Punto 01 (Río Henares) y 02 (Vías de tren)	Punto 02 (Vías de tren) y 03	Punto 03 y 04 (c/ Meco)	Punto 04 (c/ Meco) y 05	Punto 05 y 06 (c/ Gustavo Adolfo Bécquer)	Punto 06 (c/ Jesuitas) y 07 (Vereda del Puente de Zulerma)
Longitud (m)	540	840	140	760	240	830
Contaminación acústica / atmosférica	Media	Medio (huella acústica de la A-2)	Bajo	Bajo	Alto (huella acústica de la A-2)	Medio
Entorno / Paisaje	Polígono Industrial	Espacios libres sin acondicionar, algunos árboles y manchas de matorral	Parque urbano, hay arbolado	Espacios libres sin acondicionar, con manchas de arbolado y matorral	Puente sobre la Autopista A-2, espacios libres, no hay arbolado	Avenida arbolada, desarrollos urbanísticos en los espacios colindantes en marcha.
Protección Térmica		No	Si	No	No	Si
Desnivel	Bajo (<2%)	Llano	Llano	Bajo (2-3%)	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida, calle local, cruce de la Vía Complutense y de vías de tren.	Camino sin tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria	Camino independiente de la red viaria	Sección mixta	Segregación física de los ciclistas (vía ciclista) y peatones (aceras)
Tipo de Firme	Asfalto y zahorra compactada	Tierra compactada sin acondicionar, ancho ente 1,50 - 2,00m	Zahorra compactada, buen estado aunque mucha gravilla suelta, ancho de unos 3,00m	Tierra compactada sin acondicionar, ancho ente 2,00 - 2,50m	Calzada: Asfalto, Acera: Baldosa de hormigón prefabricada	Vía ciclista de 2,50m de ancho, firme de asfalto
Iluminación	Si	No	Si	No	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta de uso cotidiano, deportivo y de paseo. Asimismo hay peatones.	Alta (ciclistas de uso cotidiano, de paseo, peatones y senderistas)	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Este tramo no es el más atractivo, pero parece ser la posibilidad más razonable para unir el itinerario con el Eje de Henares. Para tal fin se requiere un cruce a nivel de la Vía Complutense y un cruce a desnivel de las vías de tren.	Conviene acondicionar tanto el camino como los espacios libres para hacer el paisaje más atractivo.	Tramo corto por un parque recién inaugurado, en principio los ciclistas y peatones pueden compartir el mismo espacio, aunque es conveniente ofrecer un acondicionamiento del firme mejor para captar la demanda cotidiana.	Conviene acondicionar tanto el camino como los espacios libres para hacer el paisaje más atractivo.	Este tramo de la calle Jesuitas es el cuello de botella de la vía ciclista existente a lo largo de este vial, ya que no hay margen de ganar espacio para implantar una vía ciclista. Por tanto hay que ampliar el puente o proyectar una nueva pasarela peatona	En este tramo hay una vía ciclista existente cuyo diseño sin embargo no ofrece la seguridad y atractivo necesario. El problema del diseño es que el espacio de resguardo de los ciclistas que circulan a contracorriente es prácticamente nulo y en consecuen
Intervención	Reformar la calle, diseñar aceras, implantar un refugio (isleta) en la Vía Complutense para facilitar el cruce seguro y cómodo de la misma, paso elevado o inferior de las vías de tren.	Implantar una vía ciclista / peatonal de unos 3,00m de ancho, el firme debería disponer de una capa de lechada pigmentable para captar la demanda cotidiana. Plantar hileras de arbolado a lo largo de la vía.	Acondicionar el firme (capa de lechada pigmentable).	Implantar una vía ciclista / peatonal de unos 3,00m de ancho, el firme debería disponer de una capa de lechada pigmentable para captar la demanda cotidiana. Plantar hileras de arbolado a lo largo de la vía.	Ampliar el puente actual o proyectar una nueva pasarela peatonal / ciclista.	Convertir la vía ciclista en una pista-bici unidireccional y facilitar otra vía en el lado opuesto (o eliminado la franja de aparcamiento o por la acera ancha.
Tipo de intervención	M11	M9	M5	M7	M11	M2
Presupuesto	81.000 €	126.000 €	9.800 €	114.000 €	0 €	66.400 €
Elementos Singulares (puente)	40.000 €	0 €	0 €	0 €	50.000 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Vereda del Puente de Zulema	Vereda del Puente de Zulema	Vereda de Alcalá	c/ Alcalá
Entre	Punto 01 (c/ Gustavo Adolfo Bécquer) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05
Longitud (m)	400	675	2.500	380
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Edificaciones bajas y huertas, masas de arbolado en los primeros 200 metros	Descampado, escombros, espacios libres sin acondicionar, no hay arbolado	Espacios libres con ,manchas de seco y matorrales	Cementerio, Vega del arroyo Camarmilla
Protección Térmica	Parcialmente	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano, excepto las rampas del paso superior de la R-2 tienen unas pendientes de un 4%	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida, calle local de poco tránsito, hay badenes para limitar la velocidad de los coches.	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario y acceso a las fincas colindantes	Sección compartida para los ciclistas, peatones disponen de aceras.
Tipo de Firme	Calle asfaltada con un ancho de 5,00m	Tierra compactada sin acondicionar en muy mal estado, fuertemente moldeado por el paso de vehículos	Zahorra compactada, en las rampas del paso elevado con mucha gravilla suelta, ancho de unos 4,00 - 5,00m	Calle recientemente urbanizada, calzada de asfalto, aceras de baldosas
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	La sección compartida es adecuada ya que hay poco tránsito de coches y las velocidades son moderadas. Sin embargo conviene implantar una banda de circulación peatonal.	Hay una percepción negativa del entorno y de una baja seguridad ciudadana debido al estado de abandono del entorno. Conviene acondicionar tanto el camino como los espacios libres para hacer el paisaje más atractivo.	Este tramo de la vía pecuaria está mejor conservado, sin embargo el firme pedregoso en las rampas de paso superior resulta muy peligroso para la circulación en bicicleta. El puente dispone de una capa bituminosa.	El ancho de la calzada es sobredimensionado y el de las aceras es escaso.
Intervención	Proyectar aceras (al menos en un lado), Plantar árboles en el último tramo.	Acondicionar la vía pecuaria, diseñando una banda de zahorra compactada de unos 2,50m para senderistas y otra del mismo ancho con una capa de lechada pigmentable. Plantar hileras de árboles a lo largo de la vía y limpiar los espacios libres colindantes.	Acondicionar el firme en las rampas del puente con una capa bituminosa. Acondicionar una banda de la superficie de la vía pecuaria con una capa de lechada pigmentable. Plantar árboles.	Diseñar una vía ciclista / peatonal de unos 2,50 - 3,00 m ocupando parcialmente la calzada y la acera existente. Plantar hileras de arbolado.
Tipo de Intervención				
Presupuesto	34.000 €	124.875 €	212.500 €	62.700 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	10.000 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Camino por el Parque Lineal del Arroyo Camarmilla	Camino por el Parque Lineal del Arroyo Camarmilla	Camino de la Mina	Camino de la Mina
Entre	Punto 01 y 02 (M-116)	Punto 02 (M-116) y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05
Longitud (m)	380	600	1.650	600
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Parque Lineal del Arroyo Camarmilla, hay hileras de arbolado en torno de los caminos	Parque Lineal del Arroyo Camarmilla, hay hileras de arbolado en torno de los caminos	Vega del arroyo Camarmilla, secanos con manchas de matorral, arbolado escaso	Vega del arroyo Camarmilla, secanos con manchas de matorral, no hay arbolado
Protección Térmica	Si	Si	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Bajo (<2%)	Alto (6%)
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria.	Camino independiente de la red viaria.	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Vía ciclista: Lechada pigmentable, ancho de unos 2,50m, paseo peatonal: baldosas, ancho 3,00m	Vía ciclista: Lechada pigmentable, ancho de unos 2,50m, paseo peatonal: zahorra compactada, ancho 2,00m	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente en malas condiciones, ancho de unos 3,00m	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente en malas condiciones, ancho de unos 2,50m
Iluminación	Si	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Media (senderistas, ciclistas de paseo y de montaña, uso cotidiano prácticamente nulo.	Media
Observaciones	Vía ciclista existente y paseo por una zona muy atractivo y bien acondicionado. Los ciclistas y peatones disponen de propias bandas de circulación.	Vía ciclista con banda peatonal segregada existente por una zona muy atractivo y bien acondicionado.	Se trata de un camino por unos espacios atractivos que enlaza con el itinerario 02. Para facilitar los desplazamientos cotidianos en bici sería conveniente acondicionar el camino de la Mina hasta la urbanización "Las Viñas" o incluso el núcleo de Torrejón del Rey, que dista a unos 10 km de Camarma de Esteruelas.	Este tramo se aleja de la Vega del arroyo y tiene una pendiente importante con un efecto disuasorio. Sin embargo según la ortofoto y la base planimétrica 1:25000 el trazado es otro, más adaptado a las curvas de nivel, pero que no se encontró cuando se recorrió el camino.
Intervención	-	-	Acondicionamiento del firme del camino (zahorra compactada), en caso de continuar el itinerario hasta el municipio de Torrejón del Rey, se podría justificar un firme más duro por la posible demanda de uso cotidiano.	Recuperar el trazado del camino que aparece en la ortofoto de 2006 y que tiene una pendiente mucho más favorable. Acondicionar el firme de este camino (zahorra compactada) y plantar hieras de arbolado a lo largo del trazado.
Tipo de Intervención				
Presupuesto	0 €	0 €	140.250 €	111.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT03- IT17

## EJE SUR - BOSQUE SUR

### DESCRIPCION

El itinerario EN 03-17 corresponde al enlace entre los ejes IT 03 Eje Sur e IT 17 Bosque Sur, de la red básica de vías ciclistas. Comienza en la Cañada Real de la Meseta a partir del enlace con el IT 17, junto al límite entre los municipios de Getafe y Pinto. La ruta termina en el municipio de Valdemoro en la incorporación a la Vereda de la Carreruela donde se enlaza con el Eje IT 03. Es una ruta con demanda potencial tanto para el uso cotidiano como para el de recreo. La conexión entre los dos pueblos (Pinto y Valdemoro), fortalecida por la corta distancia (aprox. 6 Km entre núcleos) y la calidad de los caminos (en su mayoría vías pecuarias) genera un alto potencial de uso cotidiano. Por otro lado, la calidad ambiental y el interés paisajístico de la ruta, atienden a la demanda de recreo y deporte de los habitantes de ambos municipios. El itinerario suma unos 13 kilómetros prácticamente llanos con pendientes medias de valores inferiores al 2%.

### MUNICIPIOS

Getafe  
Pinto  
Valdemoro

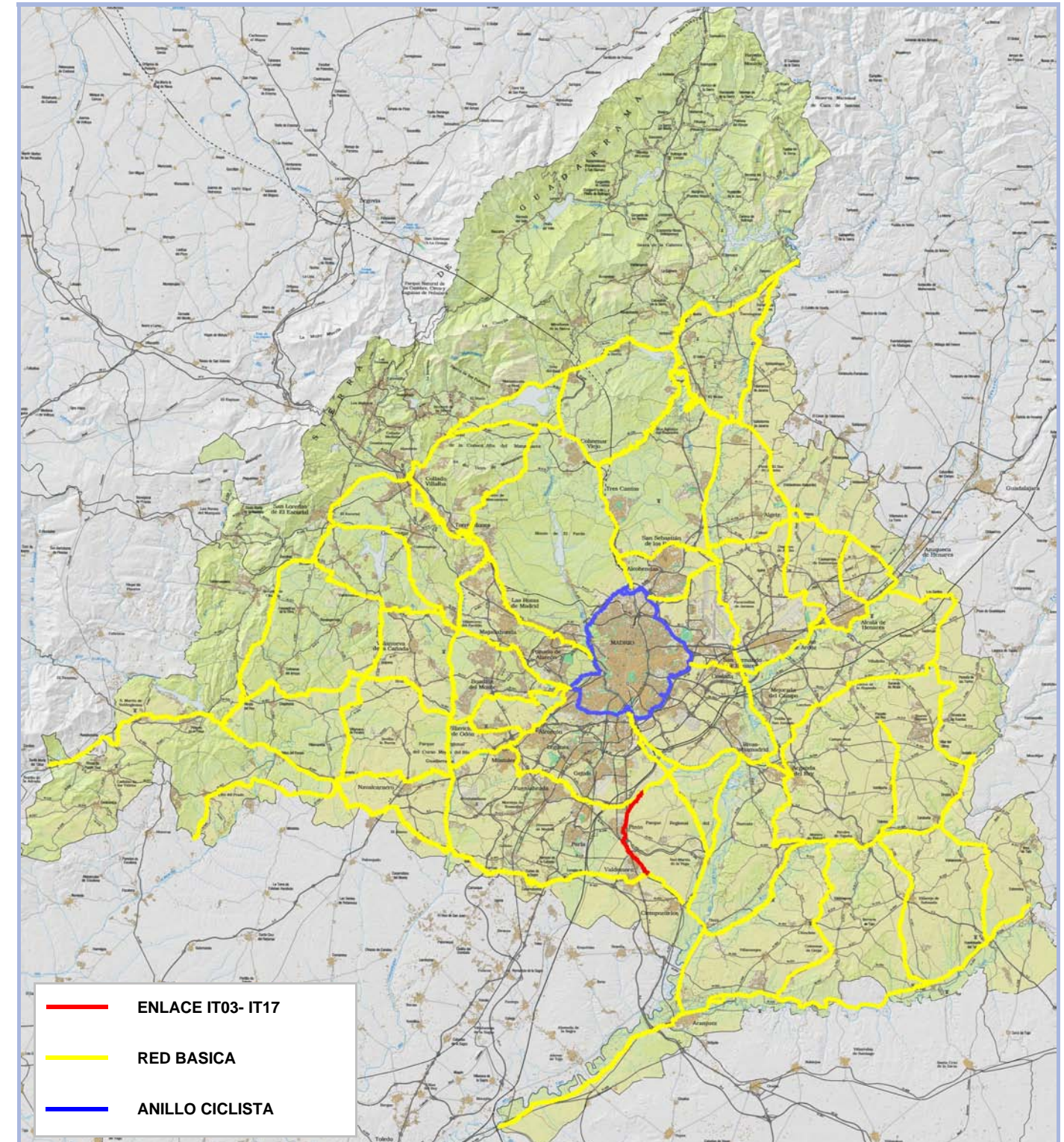
LONGITUD (KM) 12,76

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 4

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Se desarrolla en el municipio de Pinto, comenzando en la Cañada Real de la Meseta, enlace con el eje IT 17 Bosque Sur. Trascorridos aproximadamente 2 kilómetros en paralelo al Arroyo Culebro, se interpone entre el curso de agua y el camino el Polígono Industrial de Las Arenas. El fin del trayecto coincide con el punto en que el trazado original de la Cañada gira hacia el Oeste, cruzando la autovía. Este es uno de los puntos posibles para la implantación de una pasarela que en este caso recuperaría la continuidad de la vía pecuaria. El alto potencial de demanda de uso recreativo y de paseo es comprobado por la frecuente presencia de grupos de ciclistas recorriendo la ruta, que tiene una longitud de unos 4,4 kilómetros y un desnivel medio a salvar bajo.

### TRAMO B

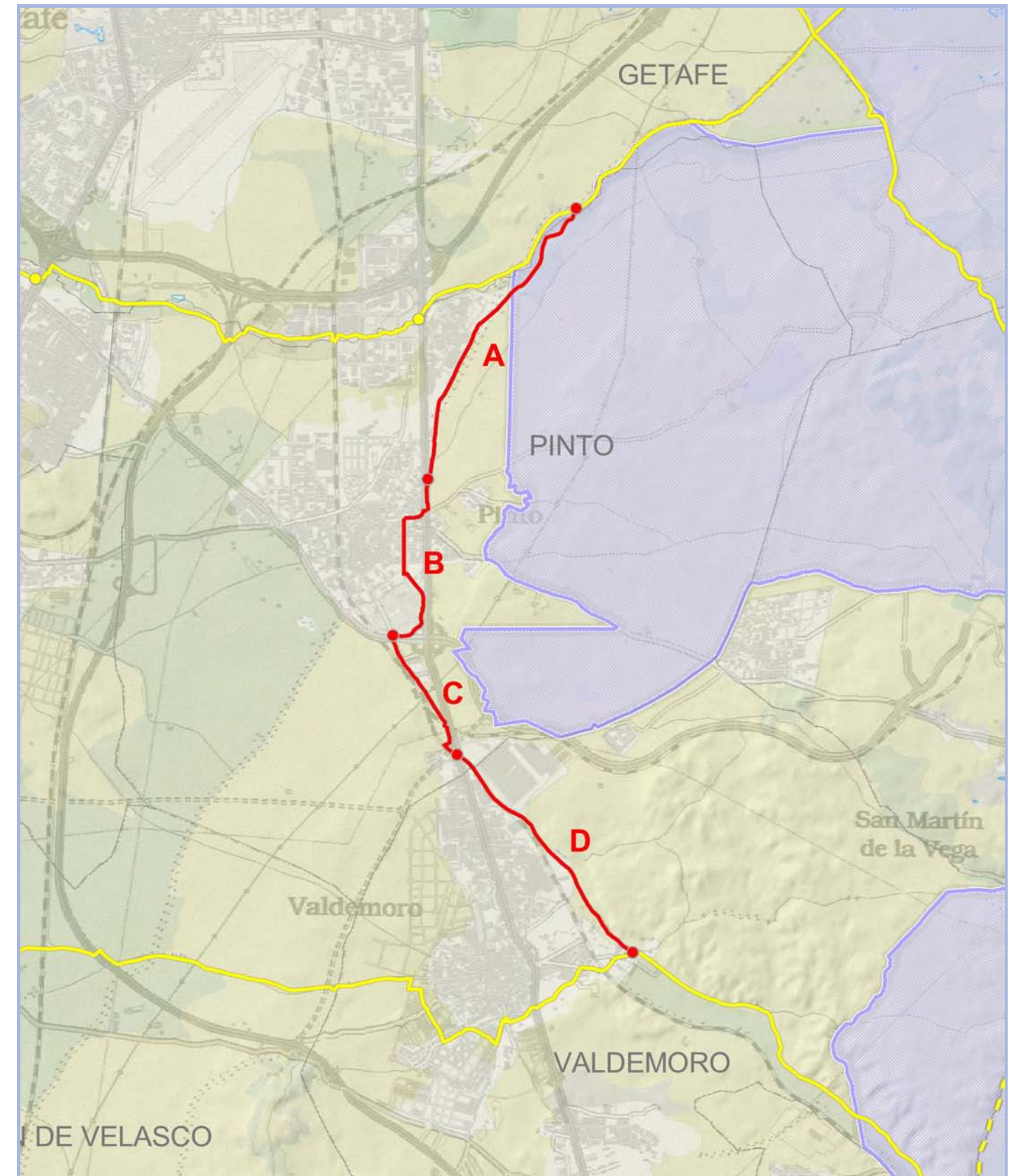
Arranca en el camino paralelo a la A-4 que da continuidad a la vía pecuaria "Cañada de la Meseta". Allí donde el camino finalmente encuentra la autopista se propone la ejecución de una pasarela ciclista que acceda al núcleo urbano de Pinto. A partir de este cruce el recorrido transcurriría por el área supuestamente libre del margen oeste de la carretera, si esta no se encontrara obstruida por diversas vallas y muros pertenecientes al Centro Comercial y edificios de viviendas. Por ello el itinerario se desvía hacia el interior del núcleo urbano, cruzando calles residenciales, zonas peatonales y finalmente el Parque de Juan Carlos I, que marca su fin. Es un tramo sin gran interés paisajístico pero atiende al uso potencial cotidiano interno de los vecinos de Valverde ya que conecta zonas residenciales, equipamientos deportivos y de Ocio. La longitud total del recorrido es de apenas 3 kilómetros en los que la pendiente media no supera el 2%.

### TRAMO C

Comienza cruzando sobre la M-506 a través de un puente perteneciente al a vía pecuaria del Cordel Hondo, marcada por la calidad ambiental (arbolado de sombra y firme en buenas condiciones) por lo menos durante los primeros 500 m. El recorrido sigue por este camino que va perdiendo calidad a medida que se acerca a sucesivos cruces inferiores con infraestructuras viarias y ferroviarias. A pesar del empeoramiento de las condiciones de circulación, a medida que se avanza por el tramo, la demanda potencial de uso cotidiano se mantiene gracias a la conexión con Valdemoro. El trayecto tiene una longitud total de aproximadamente 2 kilómetros prácticamente llanos. En el perfil correspondiente se puede observar una pendiente media inferior al 2%.

### TRAMO D

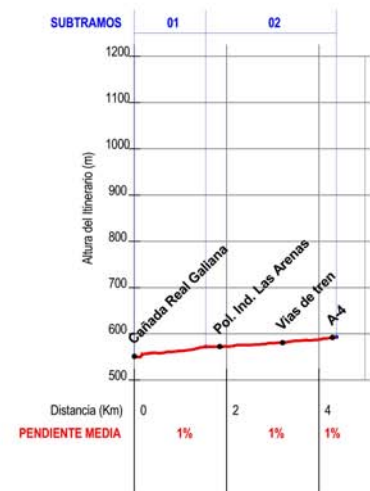
Sigue siendo parte de la vía pecuaria de Camino Hondo y transcurre en su totalidad en paralelo a la línea de cercanías C-3 y al Arroyo de la Cañada. Es un camino con calidad ambiental pese a la proximidad, en algunos tramos desprotegida, con la línea de tren (contaminación acústica). El ancho generoso y las buenas condiciones del firme favorecen tanto la demanda de paseo como de uso cotidiano, que aumentan con la aproximación a Valdemoro y al enlace con el eje IT 03 Eje Sur, punto final de este tramo. El encuentro se da pocos metros después de que el itinerario pasa por la estación de cercanías de Valdemoro. En los 3,5 Km. que suma en su totalidad, el recorrido no presenta desniveles importantes a salvar.



## TRAMO A

Altura Máxima (m):	599
Altura Mínima (m):	551
Altura Salida (m):	551
Altura Llegada (m):	599
Desnivel Salida Llegada (m):	48
Desnivel Máximo (m):	48
Ascensión Acumulada (m):	48
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	5,58
Pendiente Media:	1,24

## PERFILES Y PENDIENTES



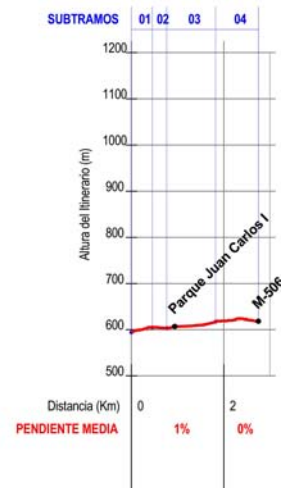
1:25.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	625
Altura Mínima (m):	599
Altura Salida (m):	599
Altura Llegada (m):	617
Desnivel Salida Llegada (m):	18
Desnivel Máximo (m):	26
Ascensión Acumulada (m):	18
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	2,34
Pendiente Media:	1,05

## PERFILES Y PENDIENTES



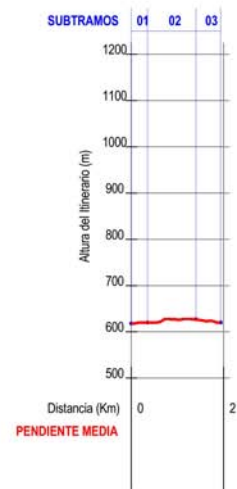
1:20.000



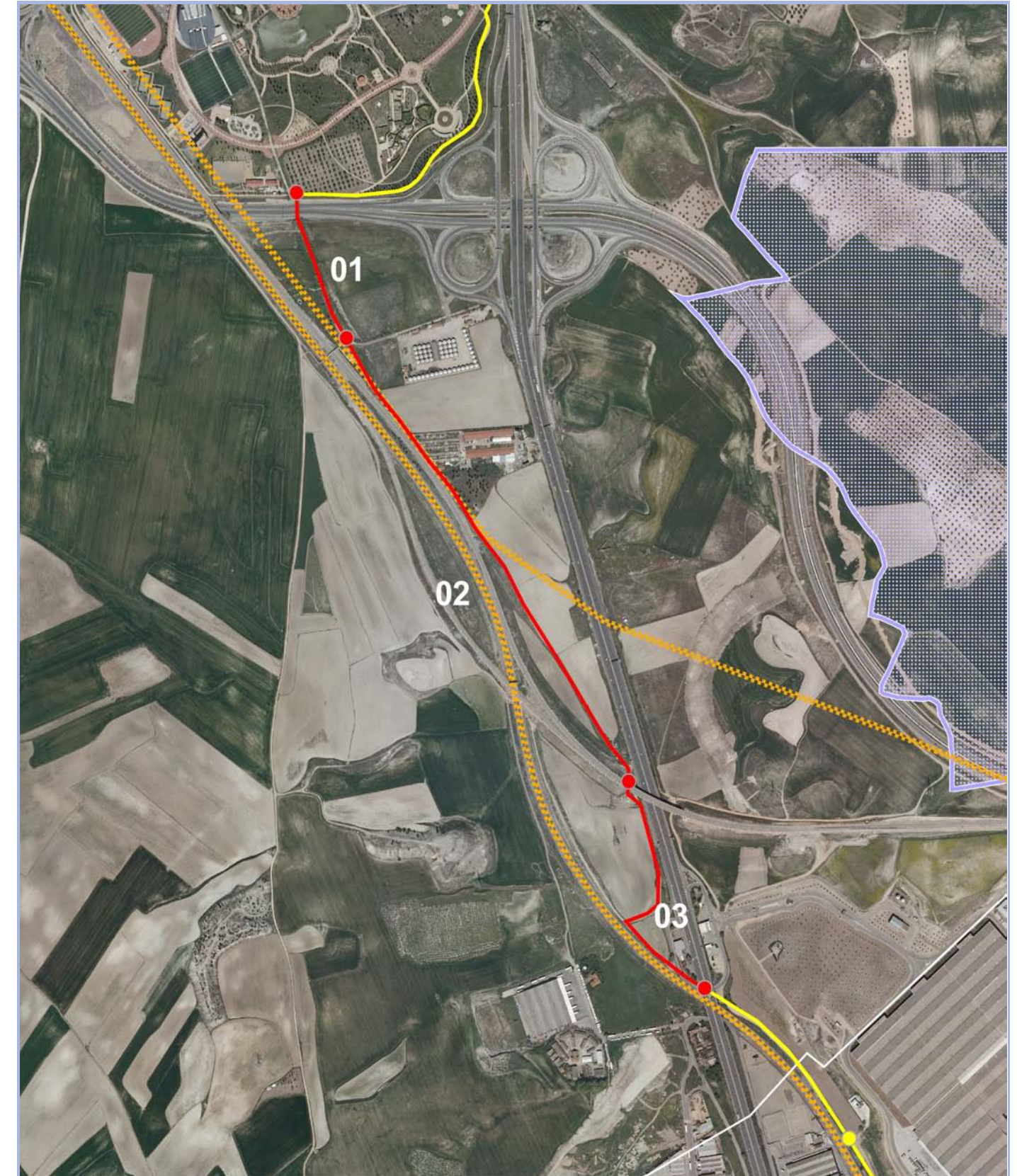
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	628
Altura Mínima (m):	617
Altura Salida (m):	617
Altura Llegada (m):	620
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	11
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	8
Máxima Pendiente (100 m):	3,08
Pendiente Media:	0,07

## PERFILES Y PENDIENTES



1:10.000

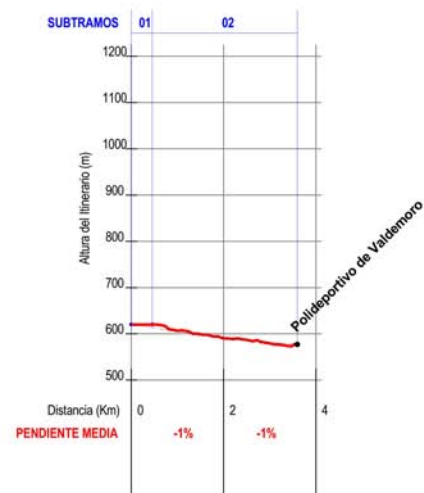




### TRAMO D

Altura Máxima (m):	620
Altura Mínima (m):	573
Altura Salida (m):	620
Altura Llegada (m):	577
Desnivel Salida Llegada (m):	-43
Desnivel Máximo (m):	47
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	43
Máxima Pendiente (100 m):	3,25
Pendiente Media:	-1

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT03 - IT17 TRAMO A



Subtramo	01	02
Denominación	Cañada Real de la Meseta	Cañada Real de la Meseta
Entre	Puntos 01 (Cañada Real Galiana, IT 17) y 02	Puntos 02 y 03 (A-4)
Longitud (m)	1.500	2.920
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Arroyo Culebro, zonas de cultivos agrícolas y descampados. Hay arbolado de sombra en	Zonas de cultivos agrícolas, descampados y polígono industrial. Hay arbolado de sombra en
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente
Desnivel	Bajo. <2%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de una vía pecuaria sin cruces con tráfico motorizado.	Se trata de una vía pecuaria sin cruces con tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar, firme parcialmente cubierto por hierbas, ancho aprox.: 3m	Tierra compactada sin acondicionar, firme muy irregular y moldeado por el paso de vehículos, ancho aprox.: 5m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Alta (senderistas, ciclistas de paseo / recreo y de montaña)	Alta (en primer lugar uso recreativo pero también cotidiano en el último subtramo para acceder al
Observaciones	El camino, que transcurre por un entorno agradable y de alta calidad ambiental, ya es muy frecuentado por ciclistas y senderistas, debido a la proximidad de unos municipios importantes del área metropolitana sur de Madrid. El tramo empieza en la conexión con el Eje IT 17 Bosque Sur, en las proximidades del Arroyo Culebro. La calidad del firme y el mantenimiento del camino es mejorable.	Se trata de una vía pecuaria con atractivo y calidad ambiental, frecuentemente utilizada por ciclistas. Uso deportivo y de recreo. El tramo termina al acercarse a la Carretera de Andalucía A-4, donde hay un camino en su prolongación. El trazado original de la vía pecuaria cruza diagonalmente la A-4 y pasa por el núcleo urbano de Pinto.
Intervención	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y reforzar arbolado de sombra en algunos tramos.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y reforzar arbolado de sombra en algunos tramos.
Tipo de intervención	M6	M8
Presupuesto	70.500 €	137.240 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT03 - IT17 TRAMO B

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Camino paralelo a la A-4	Cruce propuesto sobre la A-4	Calles Jaén y Sevilla	Camino en paralelo a la c/ Picasso	Parque Juan Carlos I
Entre	Puntos 01 (A-4) y 02 (cruce sobre la A-4 / núcleo urbano de Pinto)	Puntos 02 (cruce sobre la A-4) y 03 (Calle de las Alpujarras)	Puntos 03 (Calle de las Alpujarras) y 04 (Calle de Pablo Picasso)	Puntos 04 (Calle de Pablo Picasso) y 05 (Parque Juan Carlos I)	Puntos 05 (entrada al parque) y 06 (M-506)
Longitud (m)	290	370	740	350	900
Contaminación acústica / atmosférica	Alta debido a la huella acústica e la A-4	Alta debido a la huella acústica e la A-4	Media, calles urbanas	Media, calles urbanas	Baja
Entorno / Paisaje	A-4 y descampados. Hay arbolado de sombra en algunos tramos.	Carretera A-4 y vías de enlace. Entrada al núcleo urbano. Hay protección térmica parcial.	Núcleo urbano viviendas y centro comercial. No hay arbolado de sombra.	Centro Comercial, Aparcamiento y Parque Juan Carlos Primero. Hay hileras de arbolado.	Parque Urbano con arbolado de sombra.
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente	No	Si	Si
Desnivel	Llano. <1%	Bajo. <2%. Alto, >6% en el paso elevado propuesto.	Bajo. <2%	Llano. <1%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de un camino sin cruces con tráfico motorizado. Paralelo a la A-4	Actualmente los ciclistas tienen que circular por la calzada con una importante intensidad del tráfico	Sección mixta de la calzada (IMD moderada). Varios cruces con las calles Málaga, Huelva y Cartuja y San Antón. Los peatones disponen de	Camino sin tráfico motorizado.	Caminos del parque sin tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Tierra compactada y gravilla suelta. Ancho aprox.: 3m	Calle principal de acceso a Pinto. Asfalto en calzada y baldosa en aceras.	Asfalto en calzada y baldosa en aceras. c/ Jaén: calle con amplia mediana central con aparcamiento en línea en ambos laterales.	Lechada pigmentable, ancho de unos 5,00m	Vía ciclista: Asfalto, ancho de 2,00m, Sendas peatonales: hormigón y terriza compactada ancho >6.00m
Iluminación	No	Parcial	Si	No	Si
Potencialidad demanda	Alta	Muy alta (eliminación del efecto barrera de la A-4)	Alta para el uso cotidiano interno de Pinto. Acceso al Polideportivo y conexión con centro	Alta (peatones / senderistas / ciclistas de paseo y uso cotidiano)	Alta
Observaciones	Se trata de la prolongación de la vía pecuaria, ya que no existe ningún cruce de la misma sobre la A-4 para continuar el trazado antiguo. La calidad ambiental del camino se ve afectada por la huella acústica de la Carretera de Andalucía.	Actualmente no existe ningún paso adecuado de la A-4 para los modos no motorizados. Se propone la construcción de un nuevo paso elevado / inferior, que conecte el núcleo urbano de Pinto con la Cañada Real de la Meseta. Otra opción para la entrada en Pinto es adelantar el cruce sobre la A-4, eliminando el subtramo B1 y conectando la Cañada Real directamente con la Calle de la Cañada Real de la Meseta. En todos	El tramo es la alternativa posible al camino en paralelo a la A-4, que se encuentra obstruido por sucesivas vallas en zona de viviendas y por el aparcamiento del centro comercial.	Se trata de un camino amplio por un parque. Si la coexistencia con los peatones resultara conflictiva, se puede trazar una vía ciclista independiente. Pero a priori se debería compartir el camino existente.	Uso compartido de las vías internas del parque, ya que la vía ciclista interna del parque no conduce directamente a la ruta por el cordel hondo. El ancho de los caminos facilita un uso compartido peatonal / ciclista.
Intervención	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada). Señalización como senda ciclista peatonal y arbolado de sombra.	Pasarela o Paso inferior sobre la A-4 de uso compartido (ciclista / peatonal) y a continuación una vía ciclista / peatonal de unos 3,00 m en paralelo al viario de entrada. Los ciclistas de carretera utilizarán la calzada.	Nueva vía ciclista / por los espacios libres al principio del subtramo (150m) Sección mixta en la calle Jaen con una longitud de unos 200m. Uso compartido de la parte peatonal de la calle Sevilla (260m) Vía ciclista bidireccional en el último tramo en las calles San Martín de la Vega y Alpujarras (250m) La ejecución es de competencia municipal	Señalización vertical y horizontal para indicar que se trata de un camino peatonal que pueden utilizar los ciclistas, adaptando su velocidad.	Señalización vertical y horizontal del uso compartido en sendas peatonales del parque, para indicar que se trata de un área peatonal que pueden utilizar los ciclistas, adaptando su velocidad.
Tipo de intervención	M4	M11	M2	M2	M1
Presupuesto	16.240 €	76.220 €	59.200 €	1.750 €	4.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	100.000 €	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT03 - IT17 TRAMO C



Subtramo	01	02	03
Denominación	Cordel Hondo	Cordel Hondo	Cordel Hondo
Entre	Puntos 01 (cruce sobre la M-506) y 02	Puntos 02 y 03 (Cruce bajo línea férrea)	Puntos 03 (Cruce bajo línea férrea) y 04 (Cruce bajo A-4)
Longitud (m)	350	1.040	910
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido a la proximidad de la A-4 y del ferrocarril.	Media. Alta, puntualmente, con el paso del tren.	Alta debido a la huella acústica de la línea férrea y la A-4.
Entorno / Paisaje	M-506, línea de cercanías C-3. Hay hileras de arbolado.	Espacio intersticial entre ferrocarril y la A-4. Arbolado de sombra parcial en algunos tramos	Espacio intersticial entre ferrocarril y la A-4. No hay arbolado.
Protección Térmica	Si	Si	No
Desnivel	Llano. <1%	Bajo. <2%	Llano. <1%
Cruces con el tráfico motorizado	Vía Pecuaria. Tráfico motorizado restringido.	Se trata de una vía pecuaria con cierto grado de tráfico motorizado no regulado.	Se trata de una vía pecuaria con cierto grado de tráfico motorizado no regulado.
Tipo de Firme	Zahorra compactada en buen estado. Ancho aprox.:6m	Zahorra compactada acondicionado y en buen estado. Ancho aprox.: 6m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular y moldeado por el paso de vehículos, ancho aprox.: 3.5m.
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Muy alta (uso recreativo y cotidiano debido a la proximidad de Pinto y Valdemoro)	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de un camino muy bien acondicionado y muy atractivo, que es utilizado frecuentemente por peatones y ciclistas.	Se trata de un camino muy bien acondicionado y muy atractivo, que es utilizado frecuentemente por peatones y ciclistas.	La calidad ambiental del Camino decrece a medida que se acerca a los puentes de carreteras y líneas férreas.
Intervención	Si se quiere captar la máxima demanda de uso cotidiano y otros grupos de usuarios (patinadores, ciclistas de carretera, que actualmente no tienen una alternativa a la A-4), convendría facilitar una banda de 2,50m con una capa de lechada pigmentable.	Plantar arbolado para mantener las hileras de arbolado en ambos márgenes. Regular el acceso motorizado a la vía. Si se quiere captar la máxima demanda de uso cotidiano y otros grupos de usuarios (patinadores, ciclistas de carretera, que actualmente no tienen una alternativa a la A-4), convendría facilitar una banda de 2,50m con una capa de lechada pigmentable.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada), arbolado de sombra y regular el acceso del tráfico motorizado. Si se quiere captar la máxima demanda de uso cotidiano y otros grupos de usuarios (patinadores, ciclistas de carretera, que actualmente no tienen una alternativa a la A-4), convendría facilitar una banda de 2,50m con una capa de lechada pigmentable.
Tipo de intervención	M5	M5	M9
Presupuesto	0 €	36.400 €	56.420 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02
Denominación	Paso del Camino Hondo (Vía Pecuaria)	Camino de Bayona y Camino Hondo (Vía Pecuaria)
Entre	Puntos 01 (Cruce bajo A-4) y 02 (cruce con camino de las entregas)	Puntos 02 (cruce con camino de las entregas) y 03 (Camino de Guadalajara)
Longitud (m)	1.100	2.450
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido a la proximidad de la A-4 y del ferrocarril.	Baja
Entorno / Paisaje	Espacio intersticial entre ferrocarril y naves industriales. No hay arbolado.	Espacio intersticial entre ferrocarril y fincas. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Llano. <1%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Vía Pecuaria. Tráfico motorizado restringido. Camino independiente de la red viaria, hasta el cruce en rotonda a nivel que marca el fin del	Vía Pecuaria. Tráfico motorizado restringido. Camino independiente de la red viaria, hasta el cruce con el Paseo del Prado, cruce de la rotonda
Tipo de Firme	Zahorra compactada acondicionado en buen estado. Ancho aprox.: 4m	Zahorra compactada acondicionado en buen estado. Ancho aprox.: 7m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta
Observaciones	El cruce con grandes infraestructuras viarias (puentes y viaductos) y la proximidad de la línea de tren reducen la calidad ambiental de la ruta.	El camino bordea la línea de tren que en este tramo no dispone de ninguna barrera. El tramo de enlace termina en la conexión con el Eje Sur IT 03, en el municipio de Valdemoro, enlazando con la Cañada Real de los Cerros de Castillejos. Por parte del Ayuntamiento conviene diseñar un enlace desde el núcleo urbano de Valdemoro, que podría ser por la calle Morcilleras y Gózquez, donde exista un paso inferior de la A-4 y elevado.
Intervención	Arbolado de sombra y regular el cruce con glorieta a nivel. Si se quiere captar la máxima demanda de uso cotidiano y otros grupos de usuarios (patinadores, ciclistas de carretera, que actualmente no tienen una alternativa a la A-4), convendría facilitar una banda de 2,50m con una capa de lechada pigmentable.	Arbolado de sombra. Si se quiere captar la máxima demanda de uso cotidiano y otros grupos de usuarios (patinadores, ciclistas de carretera, que actualmente no tienen una alternativa a la A-4), convendría facilitar una banda de 2,50m con una capa de lechada pigmentable.
Tipo de intervención	M5	M5
Presupuesto	38.500 €	85.750 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT03 - IT14 - IT15

## EJES SUR - OESTE - ALMOROX

### DESCRIPCION

Este enlace discurre entre los ejes Sur (IT03), del Oeste (IT14) y del Ferrocarril de Almorox (IT15), y se circunscribe, al igual que el anterior, por la Cañada Real Segoviana, complementando al enlace EN14-01-11. El inicio, se sitúa en la localidad de Villamanta, por donde pasan los ejes Sur (IT03) y del Ferrocarril de Almorox (IT15). Se dirige hacia la localidad de Villanueva de Perales y concluye en la carretera M-501, en la intersección con el Eje Oeste (IT14) y el enlace EN14-01-11). A lo largo del trazado, que posee una longitud de 16,66 km. y una ascensión acumulada de 222 metros, se atraviesan las carreteras M-507 al paso por la localidad de Villamanta, la M-523 en la de Villanueva de Perales y la M-501 en el final del tramo.

### MUNICIPIOS

Villamanta  
Villanueva de Perales

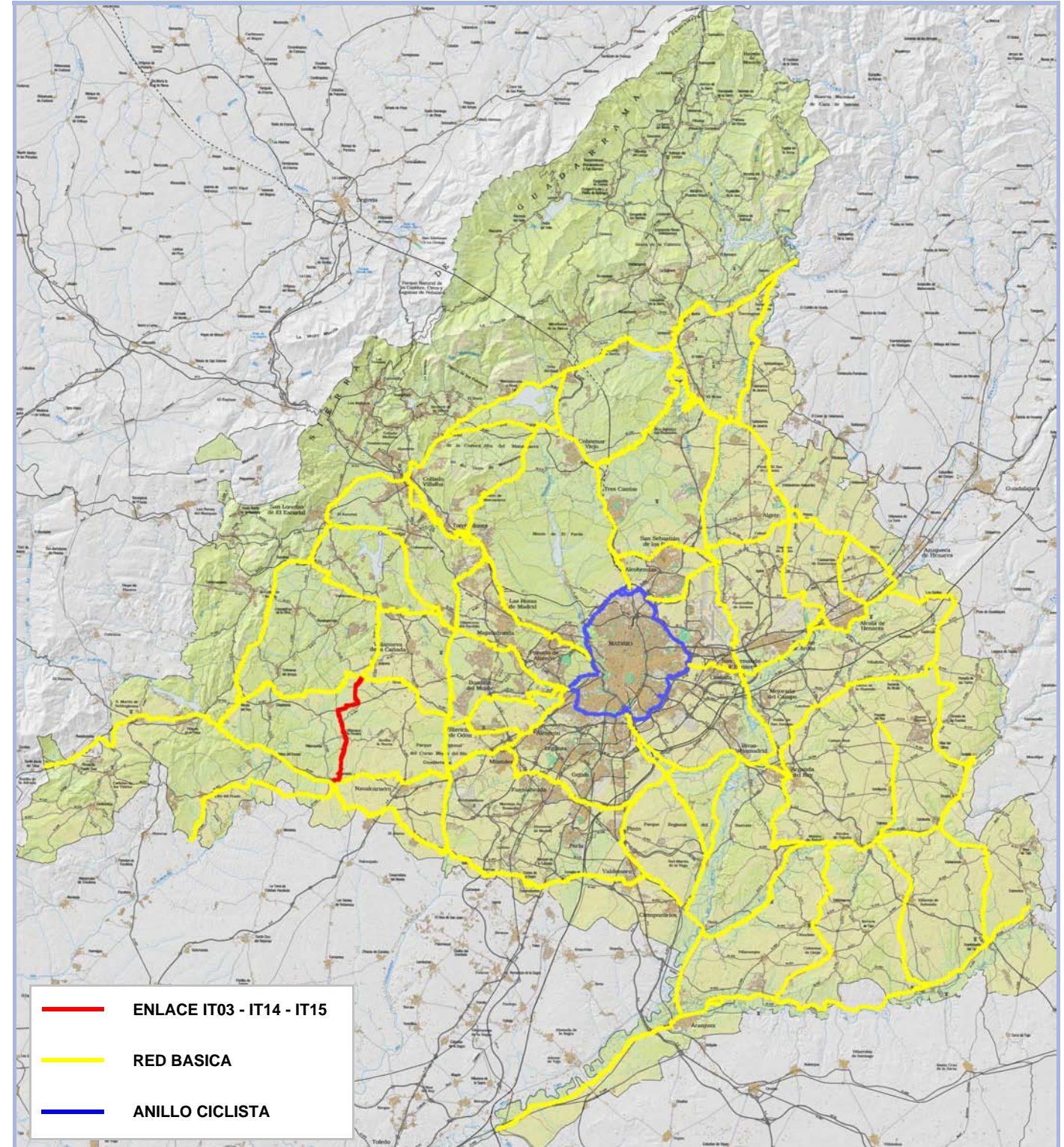
LONGITUD (KM) 16,66

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Paso por el núcleo urbano de Villamanta, entre el antiguo edificio de la estación y la intersección con el camino del cementerio

### TRAMO B

Cañada Real Segoviana, entre la conexión con el camino del cementerio y el límite provincial con Villanueva de Perales

### TRAMO C

Entre el límite provincial y la población de Villanueva de Perales junto a la glorieta de la M-523

### TRAMO D

Cañada Real Segoviana, entre la rotonda de conexión con la M-523 y el enlace con la carretera M-501

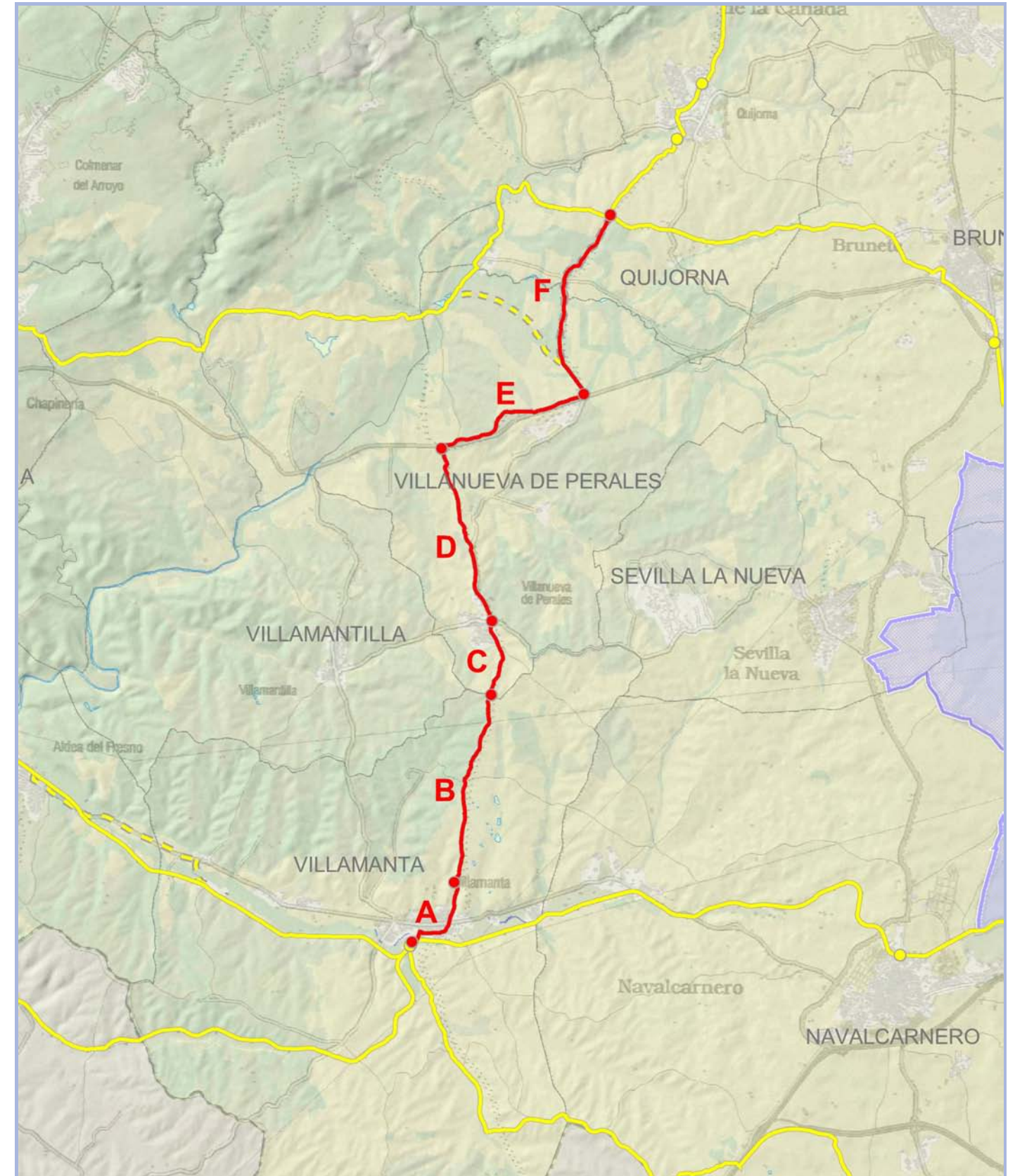
### TRAMO E

Cañada Real Segoviana, entre los tramos de contacto con la carretera M-501

### TRAMO F

Cañada Real Segoviana, entre la carretera M-501 y la conexión con la vía pecuaria utilizada en el Eje Oeste (IT14)

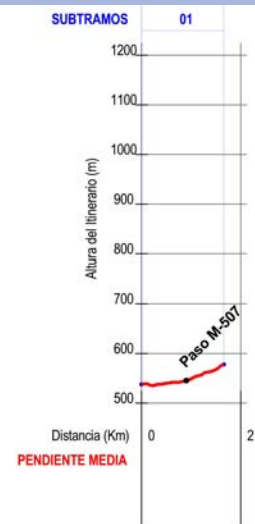
1:50.000



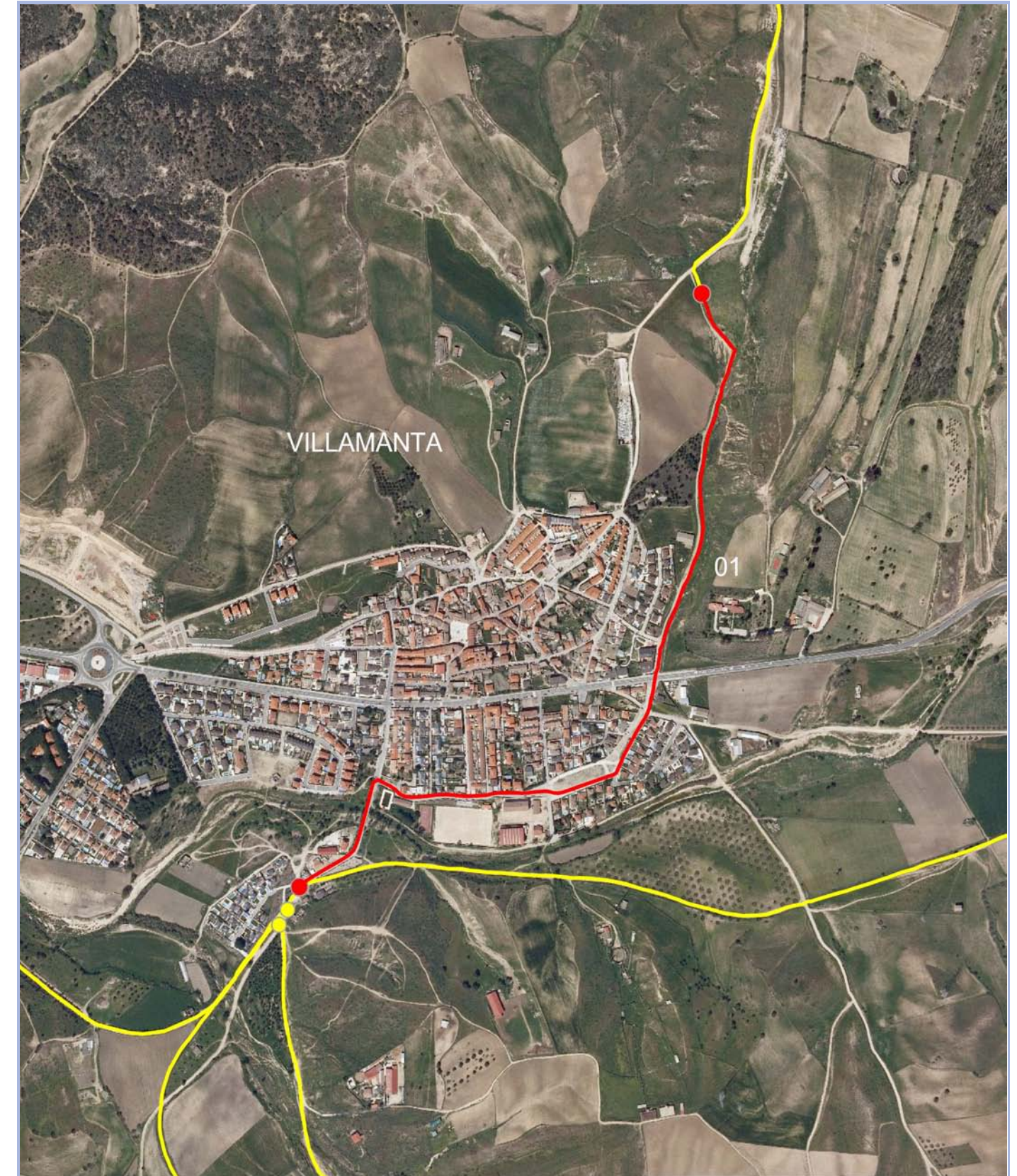
## TRAMO A

Altura Máxima (m):	614
Altura Mínima (m):	600
Altura Salida (m):	600
Altura Llegada (m):	614
Desnivel Salida Llegada (m):	14
Desnivel Máximo (m):	14
Ascensión Acumulada (m):	14
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	2,29

## PERFILES Y PENDIENTES



1:10.000

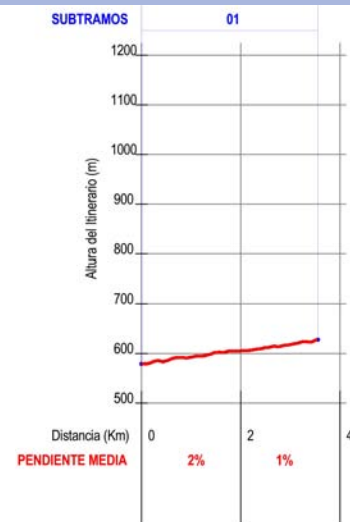




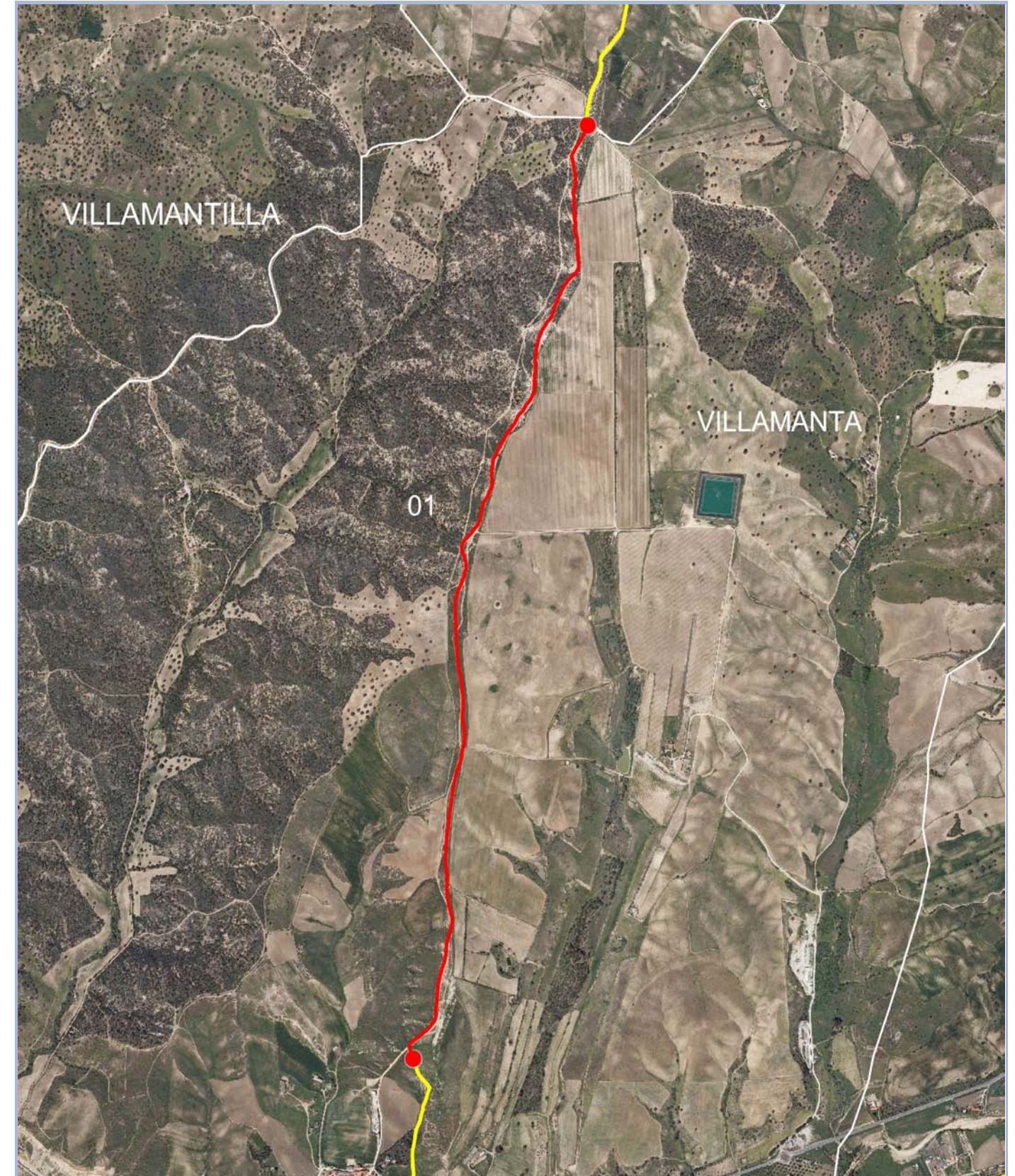
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	662
Altura Mínima (m):	610
Altura Salida (m):	614
Altura Llegada (m):	662
Desnivel Salida Llegada (m):	48
Desnivel Máximo (m):	52
Ascensión Acumulada (m):	51
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	1,31

## PERFILES Y PENDIENTES



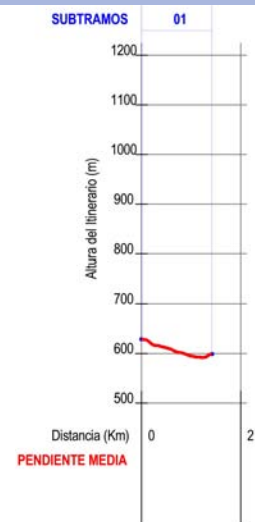
1:20.000



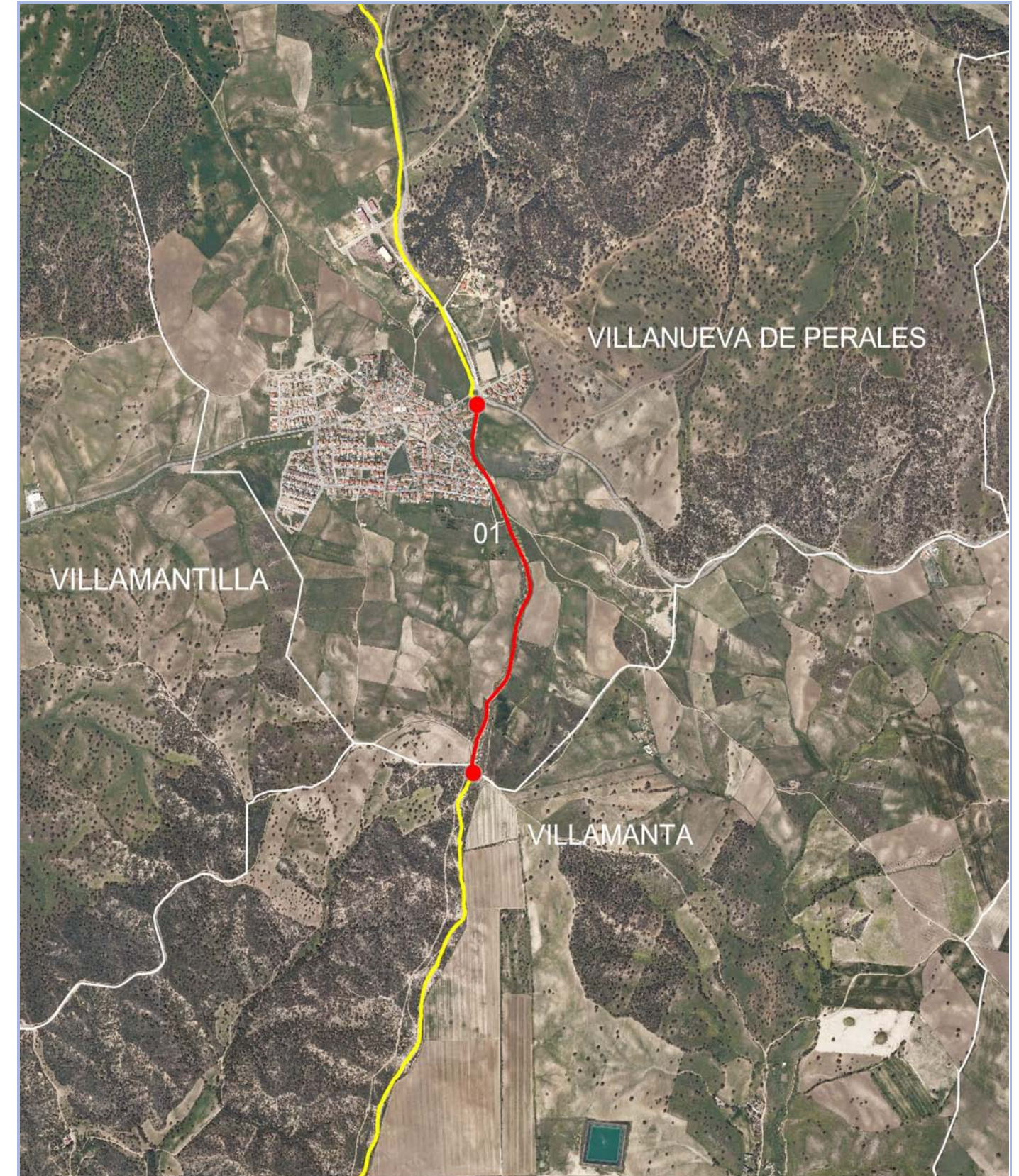
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	628
Altura Mínima (m):	617
Altura Salida (m):	617
Altura Llegada (m):	620
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	11
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	8
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	-1,82

## PERFILES Y PENDIENTES



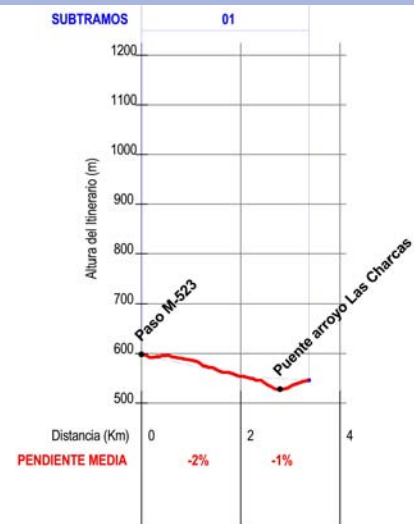
1:20.000



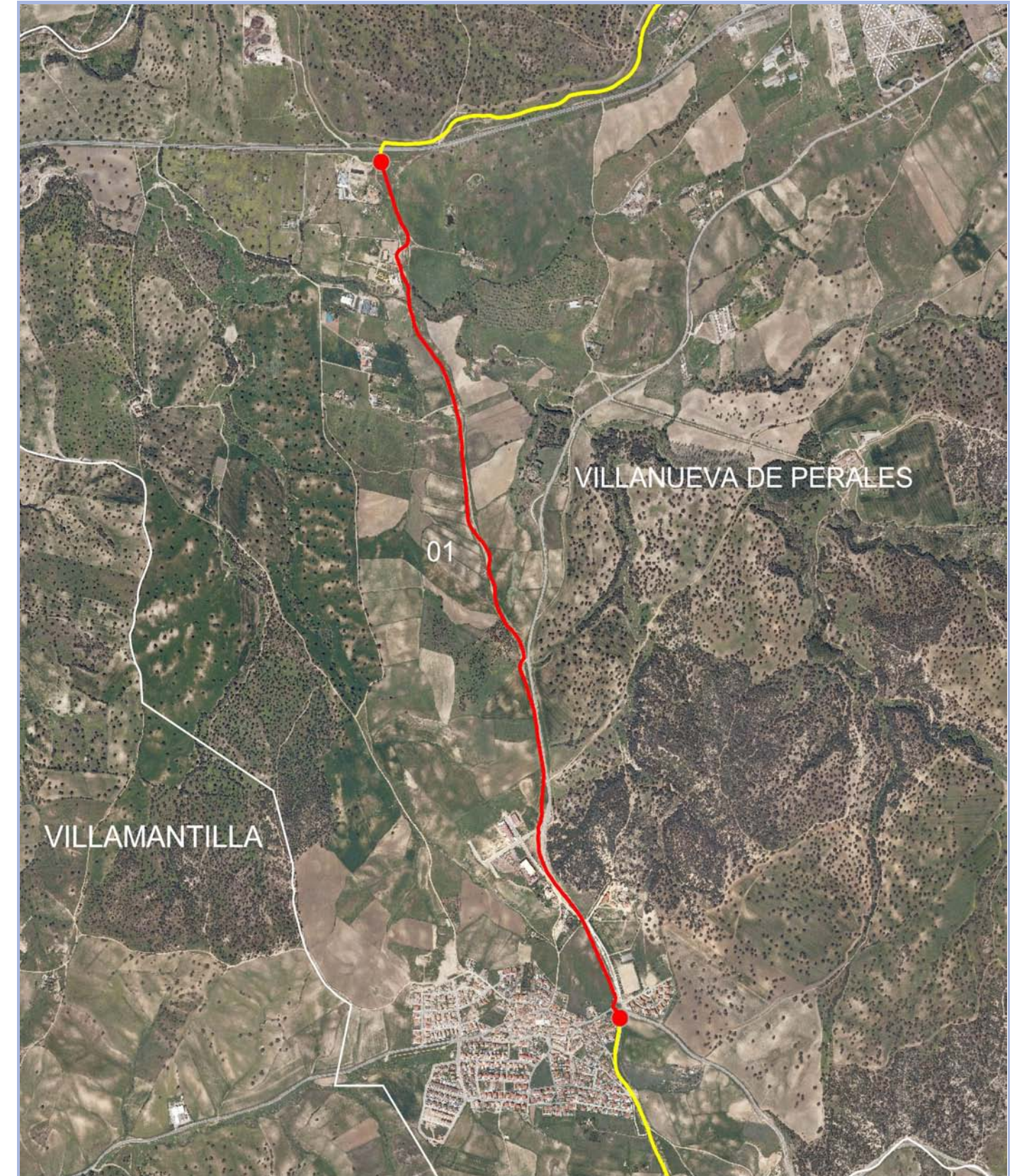
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	620
Altura Mínima (m):	573
Altura Salida (m):	620
Altura Llegada (m):	577
Desnivel Salida Llegada (m):	-43
Desnivel Máximo (m):	47
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	43
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	-1,42

## PERFILES Y PENDIENTES



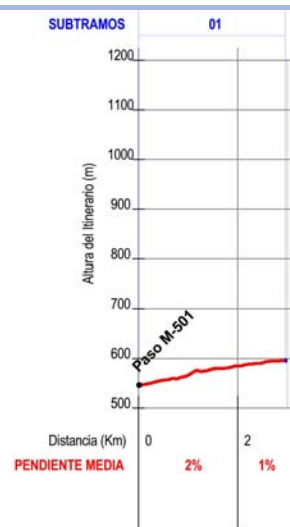
1:20.000



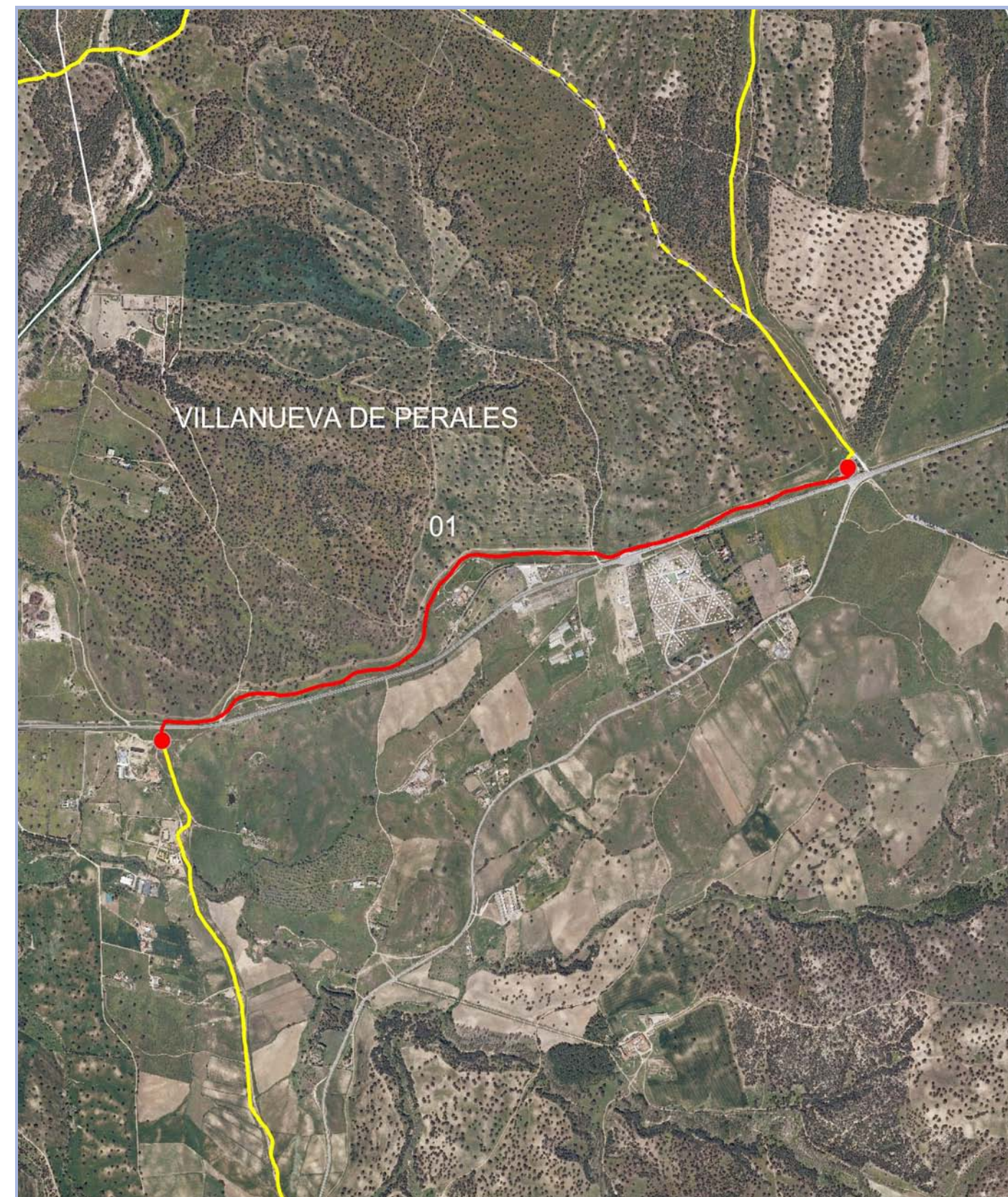
## TRAMO E

Altura Máxima (m):	778
Altura Mínima (m):	563
Altura Salida (m):	759
Altura Llegada (m):	566
Desnivel Salida Llegada (m):	-193
Desnivel Máximo (m):	215
Ascensión Acumulada (m):	13
Descenso Acumulado (m):	216
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	1,71

## PERFILES Y PENDIENTES



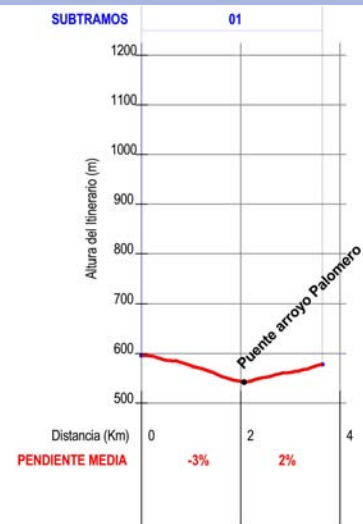
1:20.000



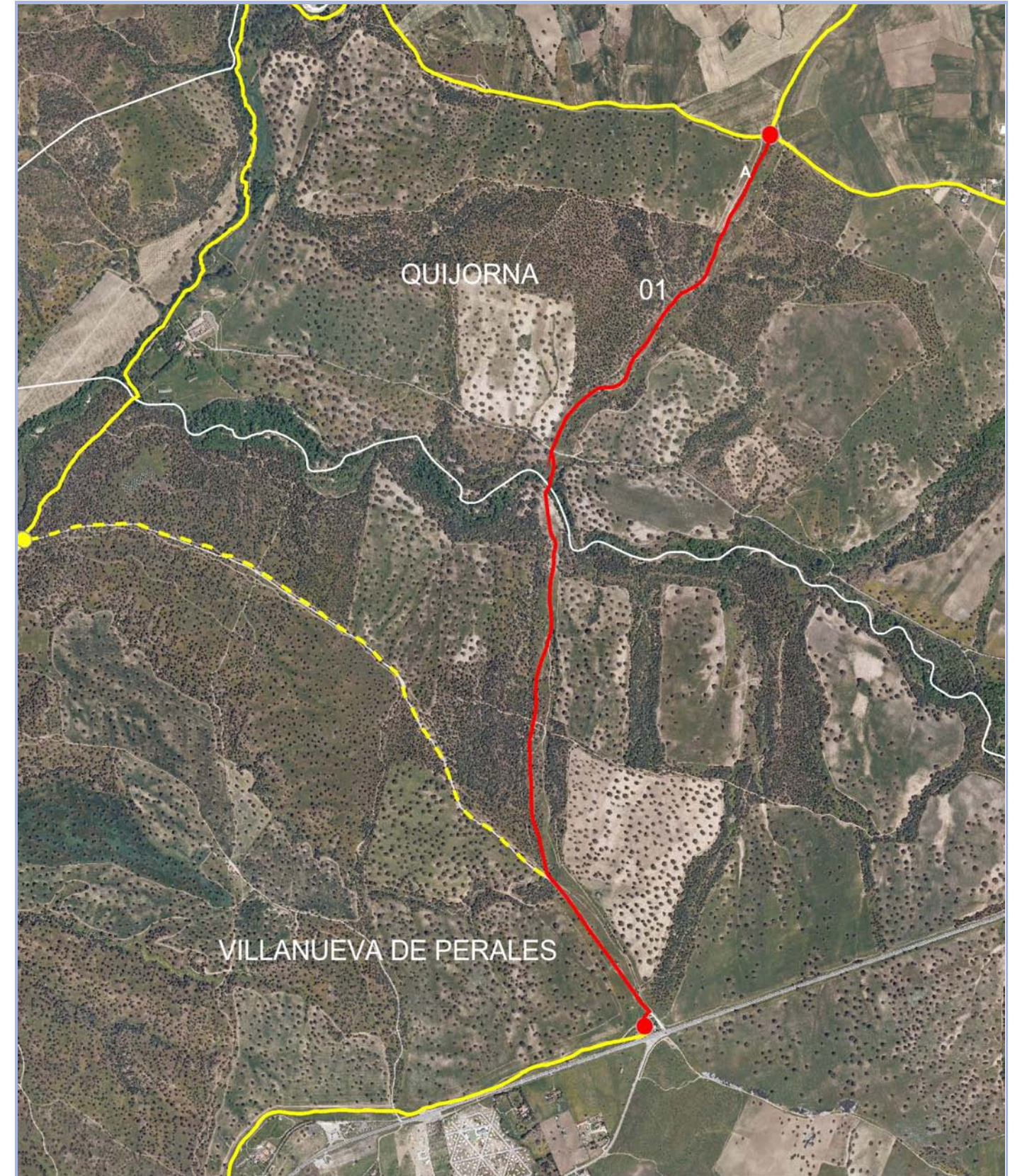
## TRAMO F

Altura Máxima (m):	843
Altura Mínima (m):	763
Altura Salida (m):	843
Altura Llegada (m):	763
Desnivel Salida Llegada (m):	-80
Desnivel Máximo (m):	80
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	80
Máxima Pendiente (100 m):	6,12
Pendiente Media:	-0,41

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000





Subtramo	01
Denominación	Paso por el núcleo urbano de Villamanta
Entre	el antiguo edificio de la estación y la intersección con el camino del cementerio
Longitud (m)	1.672
Contaminación acústica / atmosférica	media, dado que aunque se procede al tránsito por la población, se realiza por el exterior
Entorno / Paisaje	viales de la población y camino de tierra, con escaso arbolado
Protección Térmica	
Desnivel	escaso, en la primera parte, y algo más elevado al paso por la carretera citada
Cruces con el tráfico motorizado	varios viales de la población (bien delimitados) y cruce con la carretera M-507
Tipo de Firme	asfalto, al paso de la población, y camino de tierra en mal estado, pasada la carretera M-507
Iluminación	sí, sólo al paso de la población
Potencialidad demanda	media
Observaciones	saliendo del edificio de la antigua estación de tren, donde contacta con los ejes Sur (IT03) y Ferrocarril de Almorox (IT15), se atraviesa el arroyo Grande y se procede a rodear el núcleo urbano de Villamanta. El trazado de la Cañada está bien delimitado,
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el tramo mencionado, contactando con los responsables municipales al efecto, pero no deben existir problemas dado que el trazado de la Cañada está bastante definido. El problema será el paso de la M-507, que
Tipo de intervención	
Presupuesto	105.336 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	la conexión con el camino del cementerio y el límite provincial con Villanueva de Perales
Longitud (m)	3.534
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino entre fincas, con arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino, unos 3 a 4 metros, con algunos tramos deteriorados
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	el trazado se dirige hacia Villanueva de Perales. Este tramo es ascendente, en el sentido realizado, y el camino discurre entre grandes fincas. Existe escaso arbolado, y abundante vegetación de jaras, mientras que en el firme se alternan los tramos en buen estado
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	222.642 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	el límite provincial y la población de Villanueva de Perales junto a la glorieta de la M-523
Longitud (m)	1.406
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, algo más elevada al acercarse a la población
Entorno / Paisaje	camino con escaso arbolado, aunque existen plantaciones recientes, y senda medioambiental
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	cruce con la carretera M-523, aunque de escasa densidad de tráfico
Tipo de Firme	ancho camino de tierra, de unos 3 a 4 metros de anchura, que se ensancha en la parte final
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	el tramo en cuestión, discurre dentro del municipio de Villanueva de Perales y ha sido rehabilitado recientemente. Se ha procedido a la colocación de bancos de madera plantación de árboles. Cerca de la población, se ha construido un sendero marcado y el p
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal con especial atención en algunos tramos que pudieran ser más deficientes
Tipo de intervención	
Presupuesto	16.872 €
Elementos Singulares (puente)	0 €





Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	la rotonda de conexión con la M-523 y el enlace con la carretera M-501
Longitud (m)	3.428
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, con un tramo, al comienzo, algo más elevado debido a la circulación junto a la M-524
Entorno / Paisaje	camino, que discurre entre arbolado recién plantado, con fincas alrededor
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	cruce de la M-524 (aunque puede ser evitado) y cruce de la M-501
Tipo de Firme	ancho camino de tierra, de entre 3 y 4 metros de anchura, con tramos algo deteriorados
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se sale de la población, y el trazado de la Cañada coincide, en el primer tramo, con la carretera M-524, separándose de ella poco después. El trazado está rodeado de plantación reciente de especies arbóreas. Casi al final, se atraviesa el arroyo de Las Ch
Intervención	acondicionamiento del carril bici-peatonal en el tramo mencionado, así como el paso por el arroyo y el cruce con la M-501, si no se realiza en correspondiente paso
Tipo de intervención	
Presupuesto	41.136 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	los tramos de contacto con la carretera M-501
Longitud (m)	2.910
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir junto a una vía de gran densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	camino junto a la carretera (en la actualidad en obras), con escaso arbolado
Protección Térmica	
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	en la actualidad no puede determinarse debido a ser un tramo en obras
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	el tramo que se detalla, se encuentra, en la actualidad, en obras por ampliación de la vía motorizada. Es de esperar que, al término de éstas, se establezca un trazado de la Cañada junto a ella, pero por el momento no se puede determinar.
Intervención	esperar a la finalización de las obras para conocer el estado en el que quedará la Cañada
Tipo de intervención	
Presupuesto	34.920 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	la carretera M-501 y la conexión con la vía pecuaria utilizada en el Eje Oeste (IT14)
Longitud (m)	3.710
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, dado que se circula alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino entre fincas con cierto arbolado
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino, con algún tramo deteriorado, de unos 3 a 4 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	el itinerario se aleja de la carretera, discurriendo entre fincas privadas. En la mitad del tramo, se atraviesa el acceso al Palacio de Perales de Milla, pero apenas posee tráfico motorizado. Más adelante, se atraviesa el arroyo Palomero
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como el paso sobre el arroyo Palomero
Tipo de intervención	
Presupuesto	233.730 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT05N- IT07

## VIA VERDE DE ARGANDA

### DESCRIPCION

El enlace 7D-8D sirve de conexión entre los ejes principales del Jarama (IT 05) y del Tajuña (IT 07) y coincide prácticamente en su totalidad con la Vía Verde de Arganda. La ruta enlaza los municipios de Arganda del Rey y Morata de Tajuña. Asimismo en combinación con el IT05 se enlaza con el núcleo urbano de Rivas Vaciamadrid. Hay acceso en transporte ferroviario a través de la línea 9 del Metro, que tiene dos paradas en el municipio de Arganda del Rey: "La Poveda" y "Arganda del Rey". La demanda actual y potencial se compone principalmente de senderistas y ciclistas de paseo y recreo, habiendo un gran potencial de uso cotidiano en la parte del itinerario que pasa por la trama urbana del municipio de Arganda del Rey y en la conexión con el núcleo urbano de Rivas Vaciamadrid que dista a unos pocos kilómetros. La longitud total del eje es de unos 20 kilómetros con un desnivel acumulado moderado, habiendo diferencias importantes de la pendiente según el tramo a considerar. La pendiente media de subida y de bajada es en ambos casos menos de un 2%.

### MUNICIPIOS

Rivas Vaciamadrid  
Arganda del Rey  
Morata de Tajuña

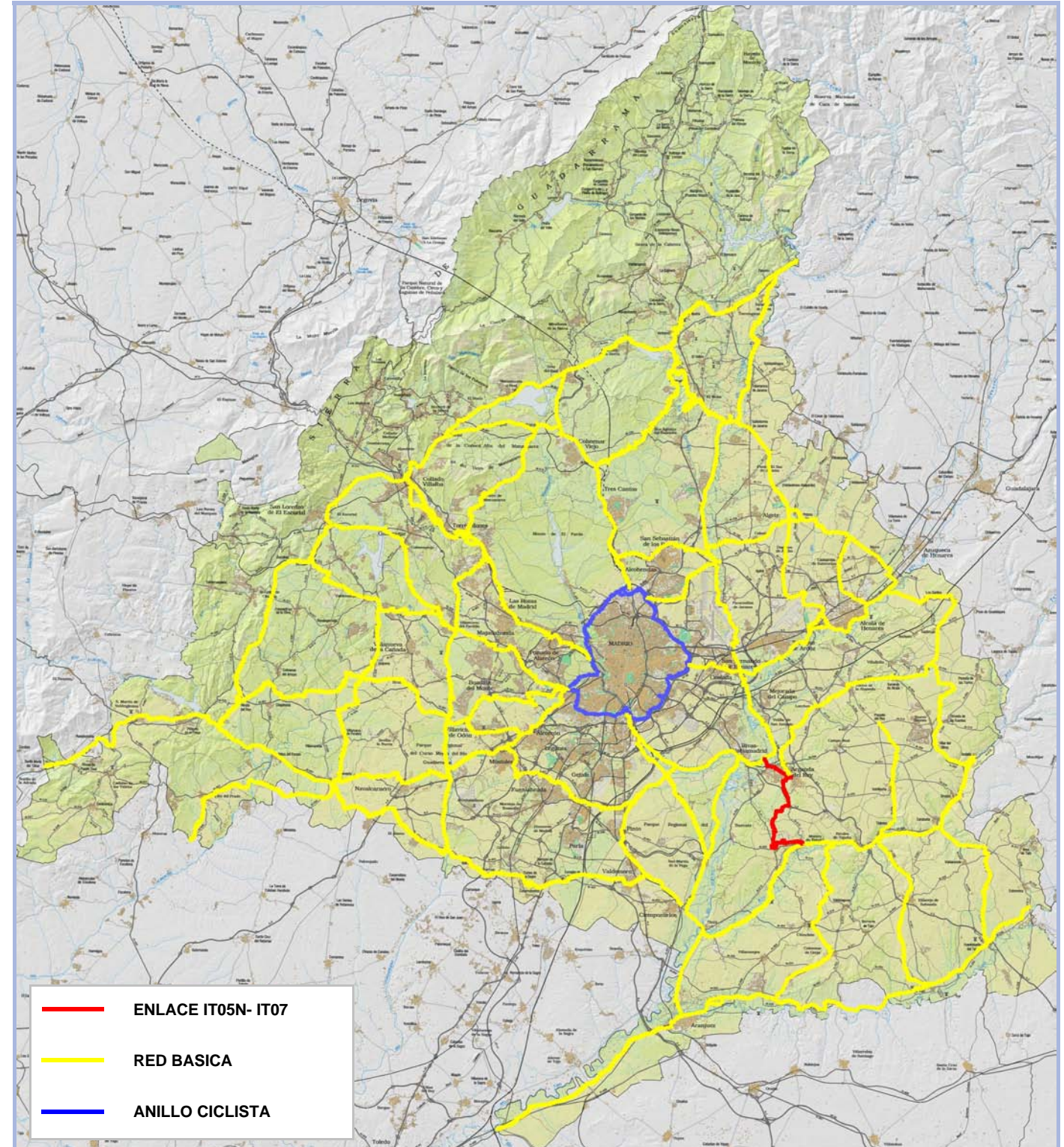
LONGITUD (KM) 20,82

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

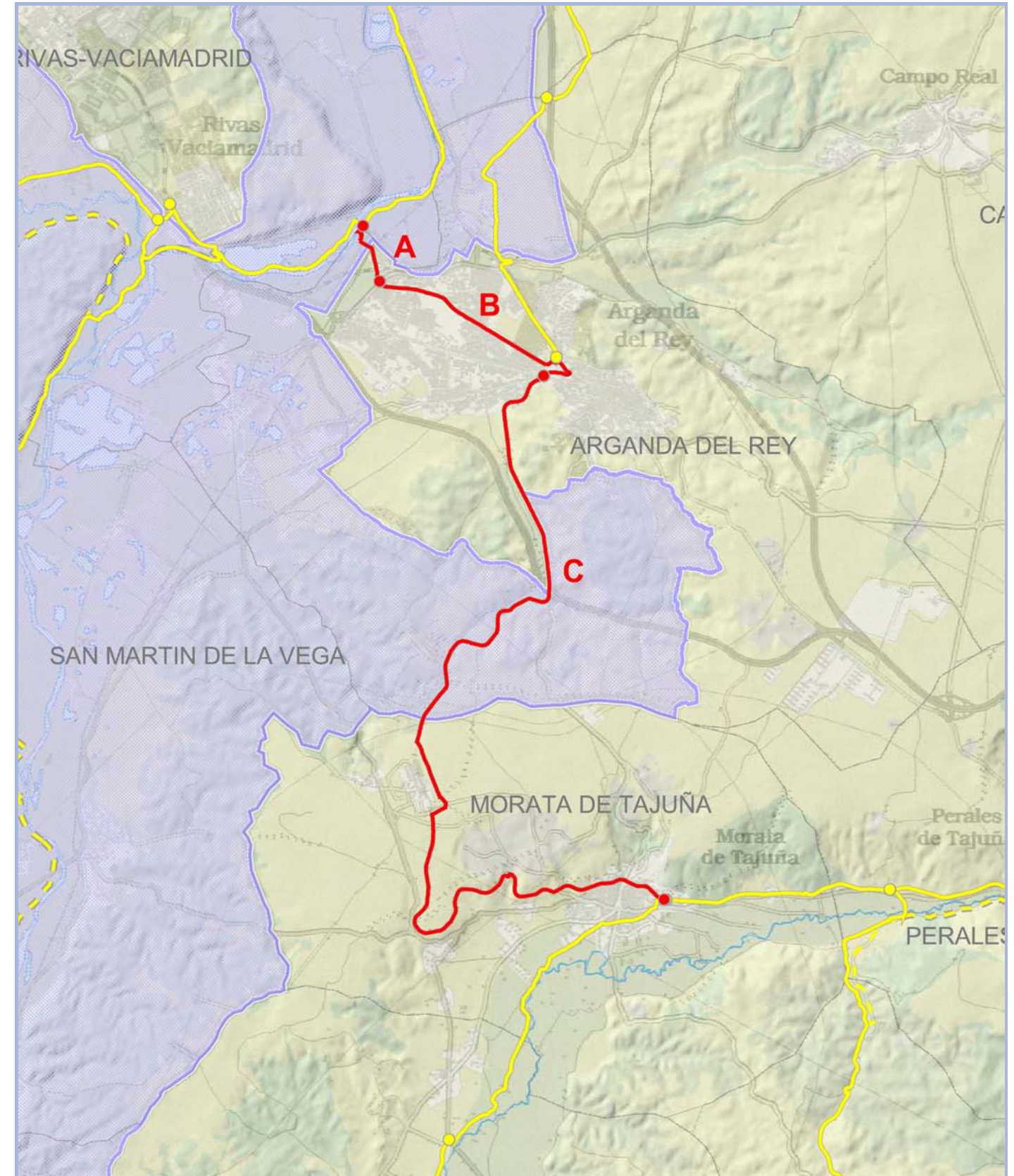
Este tramo arranca a la altura del puente ferroviario sobre el río Jarama, donde enlaza con el itinerario 05 (eje Jarama) y termina en el cruce de la M-300. Este tramo es el único que no coincide con el trazado de la antigua vía de tren. Se trata de una senda estrecha que posteriormente se convierte en una calle asfaltada de acceso a la depuradora. La longitud del tramo es de poco más de 1 kilómetro con poco desnivel a salvar.

### TRAMO B

Este tramo corresponde trazado de la Vía Verde entre la M-300 y el núcleo urbano de Arganda del Rey. Excepto un tramo corto se ha convertido la antigua vía de tren en una senda peatonal / ciclista. En algunos puntos hay que mejorar la regulación y señalización de los cruces de la red viaria. La longitud es de apenas 4 kilómetros con una subida media entorno del 1,8%

### TRAMO C

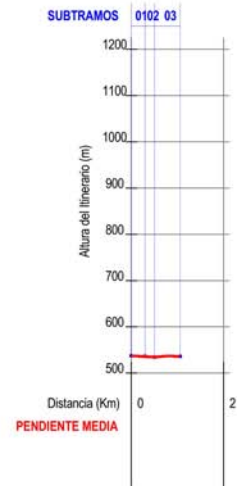
El tramo C comprende el trazado de la vía verde entre Aranda de Rey y Morata de Tajuña. Este tramo de la Vía Verde fue inaugurado recientemente (2007) y enlaza en su punto final con la vía verde de Tajuña y está en un buen estado, de modo que no hace falta acometer ninguna obra en este tramo. El paisaje es muy agradable con unas vistas espectaculares sobre la vega del río Tajuña. La longitud es de unos 16 kilómetros con un desnivel moderado a salvar. En la primera parte hay una pendiente media en subida de aprox. un 2% y en los últimos 8 kilómetros una bajada con una pendiente media del mismo porcentaje.



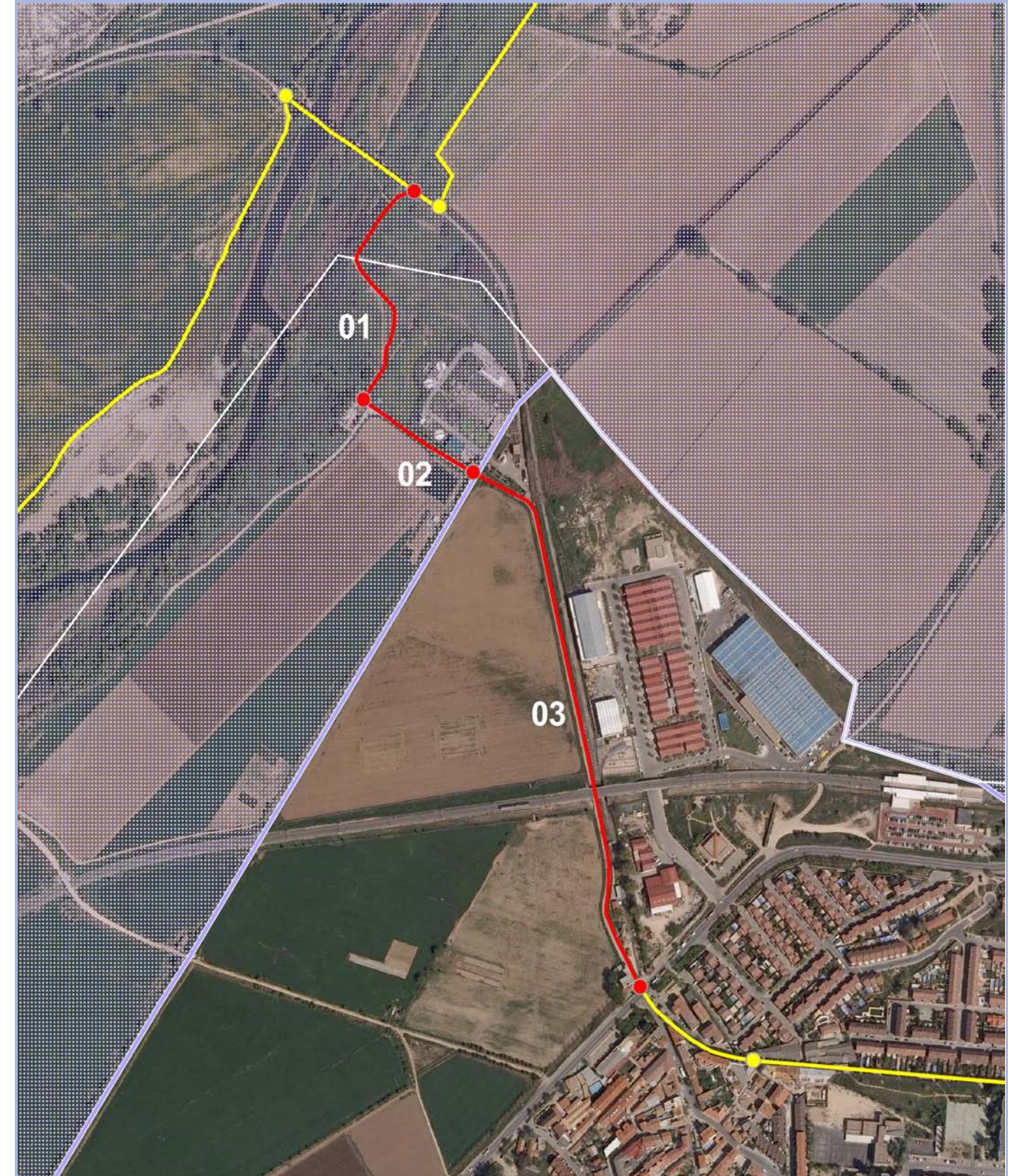
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	537
Altura Mínima (m):	534
Altura Salida (m):	537
Altura Llegada (m):	536
Desnivel Salida Llegada (m):	-1
Desnivel Máximo (m):	3
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	4,92
Pendiente Media:	-0,09

### PERFILES Y PENDIENTES



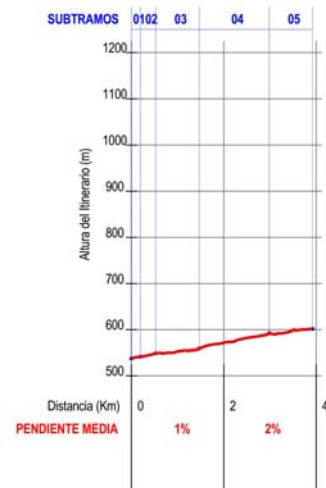
1:5.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	601
Altura Mínima (m):	537
Altura Salida (m):	537
Altura Llegada (m):	601
Desnivel Salida Llegada (m):	64
Desnivel Máximo (m):	64
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	4,92
Pendiente Media:	1,63

## PERFILES Y PENDIENTES



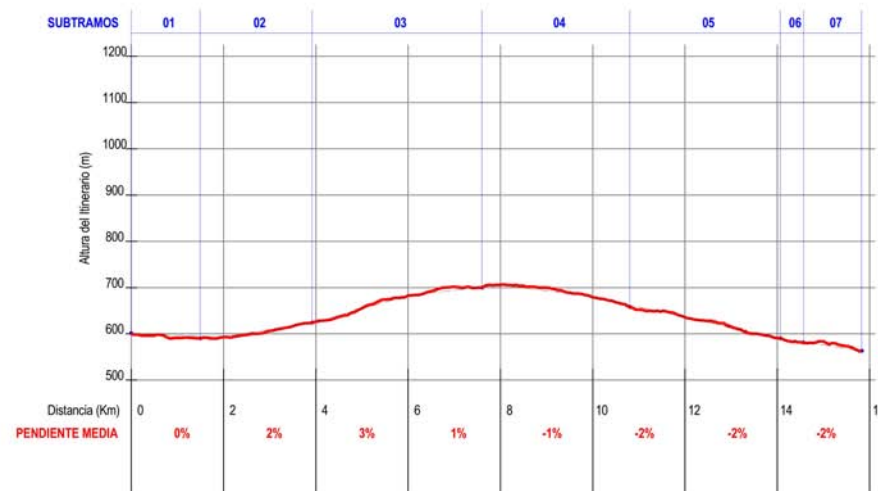
1:15.000



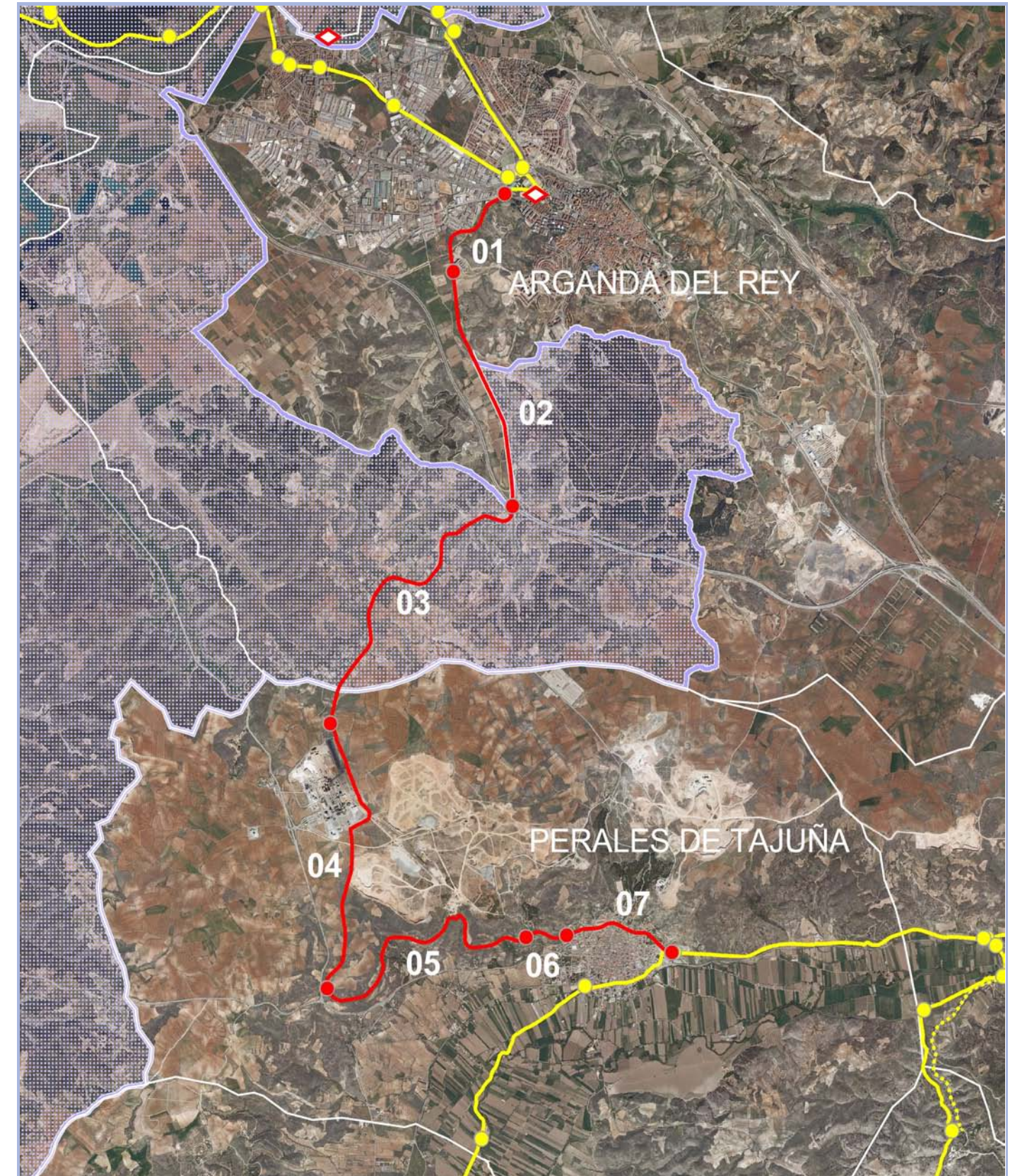
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	707
Altura Mínima (m):	562
Altura Salida (m):	601
Altura Llegada (m):	563
Desnivel Salida Llegada (m):	-38
Desnivel Máximo (m):	145
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	4,92
Pendiente Media:	-0,24

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000





# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT05N - IT07 TRAMO A



Subtramo	01	02	03
Denominación	Senda	Camino	Calle
Entre	Punto 01 (Puente Ferroviario) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04 (M-300)
Longitud (m)	280	145	570
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Media
Entorno / Paisaje	Ribera del río Jarama, parcialmente arbolado	Espacios libres y depuradora, parcialmente arbolado	Campos de uso agrícola y naves industriales
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Senda sin tráfico motorizado	Camino sin tráfico motorizado	Calle de acceso a la depuradora, poco tránsito de vehículos, al final del tramo hay que cruzar la M-300
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar, firme muy irregular, ancho de aprox. 1,50m	Asfalto, parcialmente cubierto con vegetación, ancho pisable de unos 1,50m	Asfalto, ancho de unos 5,00m
Iluminación	No	No	Si
Potencialidad demanda	Alta, senderistas y ciclistas de paseo y uso cotidiano	Alta, senderistas y ciclistas de paseo y uso cotidiano	Alta
Observaciones	Se trata de una senda poca consolidada que enlaza con el puente ferroviario sobre el río Jarama, que está parcialmente cubierta de vegetación.	Se trata de un camino asfaltado sin mantenimiento y de un ancho mayor de los que es visible, ya que buena parte del camino está cubierto de vegetación.	Calle en buenas condiciones para ser compartida por ciclistas y peatones. El cruce de la M-300 está semaforizado. Conviene facilitar un cruce en continuación directa de la calle.
Intervención	Acondicionar del firme y ampliar el ancho de la senda (ancho mínimo de 2,00m). El firme puede ser de zahorra compactada o de materiales parecidos.	Eliminar las manchas de vegetación para obtener una franja pisable de al menos 2,50m. Plantar árboles para mejorar la protección térmica.	Plantar arbolado y señalizar como ruta ciclista / peatonal.
Tipo de intervención	M8	M2	M1
Presupuesto	42.000 €	5.800 €	22.800 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	5.000 €	0 €









Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde
Entre	Punto 01 (M-300) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05
Longitud (m)	450	930	1.500	940
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Media	Media
Entorno / Paisaje	Viviendas, hileras de arbolado	Espacios libres, parque, hileras de arbolado	Espacios libres, polígono industrial, hilera de arbolado	Solar en fase de urbanización
Protección Térmica	Si	Si	Si	No
Desnivel	Bajo (2%)	Bajo (2%)	Bajo (<2%)	Medio (2-3%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado,	Vía Verde sin tráfico motorizado, cruce de la calle Brezo	Vía Verde sin tráfico motorizado, cruce inferior de la Av. de Valencia y cruce a nivel de la calle Ejército.
Tipo de Firme	Baldosa prefabricada de hormigón, ancho de unos 2,50 - 3,00	Asfalto, la vía ciclistas tiene una capa pigmentada colorada, el ancho total es de unos 5,00m	Asfalto, la vía ciclistas tiene una capa pigmentada colorada, el ancho total es de unos 5,00m	Tierra compactada, en el paso debajo del puente hay hormigón
Iluminación	Si	Si	Si	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Este parte de la vía verde está acondicionado como un paseo peatonal sin regular el uso ciclista. El ancho es justo pero debería ser posible compartir este espacio, siempre que los ciclistas adoptan su velocidad y cedan el paso a los peatones. Otra alternativa es acondicionar las calles residenciales en la proximidad para los ciclistas. El entorno es muy agradable con muchas zonas de sombra.	En este tramo la vía verde tiene un ancho mayor y cuenta con espacios segregados para ciclistas y peatones. Las marcas viales de la vía ciclista, propias de una carretera, puede inducir a velocidades elevadas de los ciclistas y no encaja en el entorno. El paisaje es muy agradable y hay zonas de sombra.	La vía mantiene la misma sección del tramo anterior. El entorno sigue siendo agradable, a pesar de transcurrir al borde de un polígono industrial. Fuera del lugar y muy peligroso es la regulación del cruce de la calle Brezo, donde un muro (!!!) colocado en un carril de la vía ciclista sirve de advertencia de la intersección. Tampoco existe una señalización de la vía ciclista en la intersección, mientras que los peatones disponen	Este tramo está todavía sin acondicionar, debido a las obras de urbanización que se pretende a llevar a cabo. El paso inferior bajo la Avenida de Valencia un buen ejemplo como realizar pasos inferiores sin convertir estos lugares en zonas de baja seguridad social, ya que el ancho permite la entrada de mucha luz natural. A su vez las pendientes son suaves debido a la altura reducida del mismo (no apto para vehículos altos).
Intervención	Señalizar el paseo como un espacio compartido peatonal / ciclista, donde los ciclistas tienen que adoptar su velocidad.	No renovar las marcas viales (líneas blancas)	Eliminar el muro! Aplicar medidas del calmado del tráfico para evitar velocidades inadecuadas de los vehículos (Reducción del ancho de la calzada y del radio de giro). Si los peatonas tienen prioridad de paso, hay que señalar a los ciclistas un paso ciclista.	Conviene comprobar en el proyecto de urbanización que se garantice la continuidad y calidad de la vía verde.
Tipo de intervención	M1	M2	M2	M11
Presupuesto	2.250 €	0 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	5.000 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT05N - IT07 TRAMO C

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde	Vía Verde
Entre	Punto 01y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	1.190	2.340	3.680	3.210	3.200	450
Contaminación acústica / atmosférica	Media	Baja	Baja	Baja, en proximidad de la fábrica	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Hospital, polígono industrial, espacios libres	Parque Regional del Sureste, Lomas y campiñas en yeso, mosaico de olivares, secanos y matorral	Páramos y alcarrias, mosaico de olivares, secanos y matorral	Páramos, Fábrica de hormigón, Olivares	Páramos y alcarrias, mosaico de olivares, secanos y matorral	Páramos y alcarrias, mosaico de olivares, secanos y matorral
Protección Térmica	No	No	No	No	No	No
Desnivel	Bajo, con un tramo corto de pendiente fuerte (6%)	Bajo (<1,5%)	Media (2-4%)	Bajo (<1,5%)	Media (2-4%)	Media (2-3%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado.	Vía Verde sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,50m.	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,00m	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,00m	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,00m	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,00m	Asfalto con una capa pigmentada colorada, ancho de unos 3,00m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar senderistas y ciclistas de paseo, recreo y deportivo. El buen acabado del	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Este tramo de la vía verde fue inaugurado recientemente (2007) y está en buenas condiciones. En este primer tramo se ha modificado ligeramente el trazado original de la antigua vía de tren debido a la urbanización de los terrenos colindantes. Debido a esta modificación hay una fuerte subida en un tramo corto. Los usos urbanos y la vegetación recién plantada crean un entorno un poco desagradable.	Las marcas viales de la vía ciclista, propias de una carretera, puede inducir a velocidades elevadas de los ciclistas, discrimina los peatones y no encaja en el entorno. El paisaje es muy agradable aunque apenas hay zonas de sombra.	Las marcas viales de la vía ciclista, propias de una carretera, puede inducir a velocidades elevadas de los ciclistas, discrimina los peatones y no encaja en el entorno. El paisaje es muy agradable aunque apenas hay zonas de sombra.	Las marcas viales de la vía ciclista, propias de una carretera, puede inducir a velocidades elevadas de los ciclistas, discrimina los peatones y no encaja en el entorno. El calidad del paisaje se ve parcialmente afectada negativamente por la existencia de una fábrica de cemento en proximidad de la vía. Como se puede observar en la foto el buen acabado del firme también atrae a los patinadores.	En este tramo hay unas vistas espectaculares de la Vega del río Tajuña. Las marcas viales de la vía ciclista, propias de una carretera, puede inducir a velocidades elevadas de los ciclistas, discrimina los peatones y no encaja en el entorno.	Este tramo forma parte de la Vía Verde de Tajuña, acondicionado en el año 1999. Las inclemencias del tiempo apenas han deteriorado el firme de la vía. En este tramo no existe las marcas viales y encaja mucho mejor en el entorno. También se percibe más como una senda compartida entre peatones y ciclistas.
Intervención	Plantar arbolado y no renovar las marcas viales propias de una carretera, que dar una imagen falsa de los posibles usuarios de la vía (peatones).	No renovar o eliminar las marcas (línea blanca).	No renovar o eliminar las marcas (línea blanca).	No renovar o eliminar las marcas (línea blanca).	No renovar o eliminar las marcas (línea blanca).	-
Tipo de intervención	M1	M1	M1	M1	M1	M1
Presupuesto	23.800 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Vía Verde
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	1.260
Contaminación acústica / atmosférica	Media
Entorno / Paisaje	Casco urbano
Protección Térmica	No
Desnivel	Bajo (<1,5%)
Cruces con el tráfico motorizado	Uso compartido de calles locales del núcleo urbano de Morata de Tajuña.
Tipo de Firme	Asfalto, parcialmente hay aceras independientes de la calzada, ancho de la calzada entre 4,50 i 6,00m.
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta
Observaciones	Este último tramo transcurre por calles vecinales de la localidad de Morata de Tajuña. La baja intensidad del tráfico motorizado permite el uso compartido entre ciclistas, peatones y los vehículos a motor. Conviene señalar mejor la identificación de las calles como parte de la vía verde.
Intervención	Mejorar la señalización vertical y horizontal de las calles como zonas de coexistencia y parte de la vía verde.
Tipo de Intervención	
Presupuesto	6.300 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT05- IT09

## EJE JARAMA - PARAMOS DEL ESTE

### DESCRIPCION

El itinerario EN 05-09 corresponde al enlace entre los ejes principales IT 05 del Eje Jarama e IT 09 Páramos del Este de la red básica de vías ciclistas y peatonales de la Comunidad de Madrid. Comienza en la carretera M-225, en el enlace con el IT 09 en el municipio de Corpa y termina en Arganda del Rey, donde enlaza con la Vía Verde de Arganda. Buena parte del itinerario transcurre por la Vega del arroyo de Pantueña, mientras que entre Torres de la Alameda y Arganda del Rey el trazado se basa en caminos existentes por los páramos y alcarrias ondulados. El itinerario transcurre en su mayor parte por caminos agrícolas y vías pecuarias, habiendo también travesías por núcleos urbanos y donde no existía una alternativa razonable tramos por carretera. Es una ruta con una demanda potencial media / alta tanto de senderistas y peatones como para ciclistas de uso recreativo y uso cotidiano en algunos tramos determinados. El potencial del uso cotidiano existe en primer lugar en los tramos, que conectan los diversos pueblos, fortalecida por las cortas distancias (menos de 7 kilómetros entre núcleos) y por unas pendientes suaves.

### MUNICIPIOS

- Alcalá de Henares
- Los Santos de la Humosa
- Santorcaz
- Corpa
- Pezuela de las Torres
- Nuevo Baztán
- Olmeda de las Fuentes
- Villar del Olmo
- Ambite

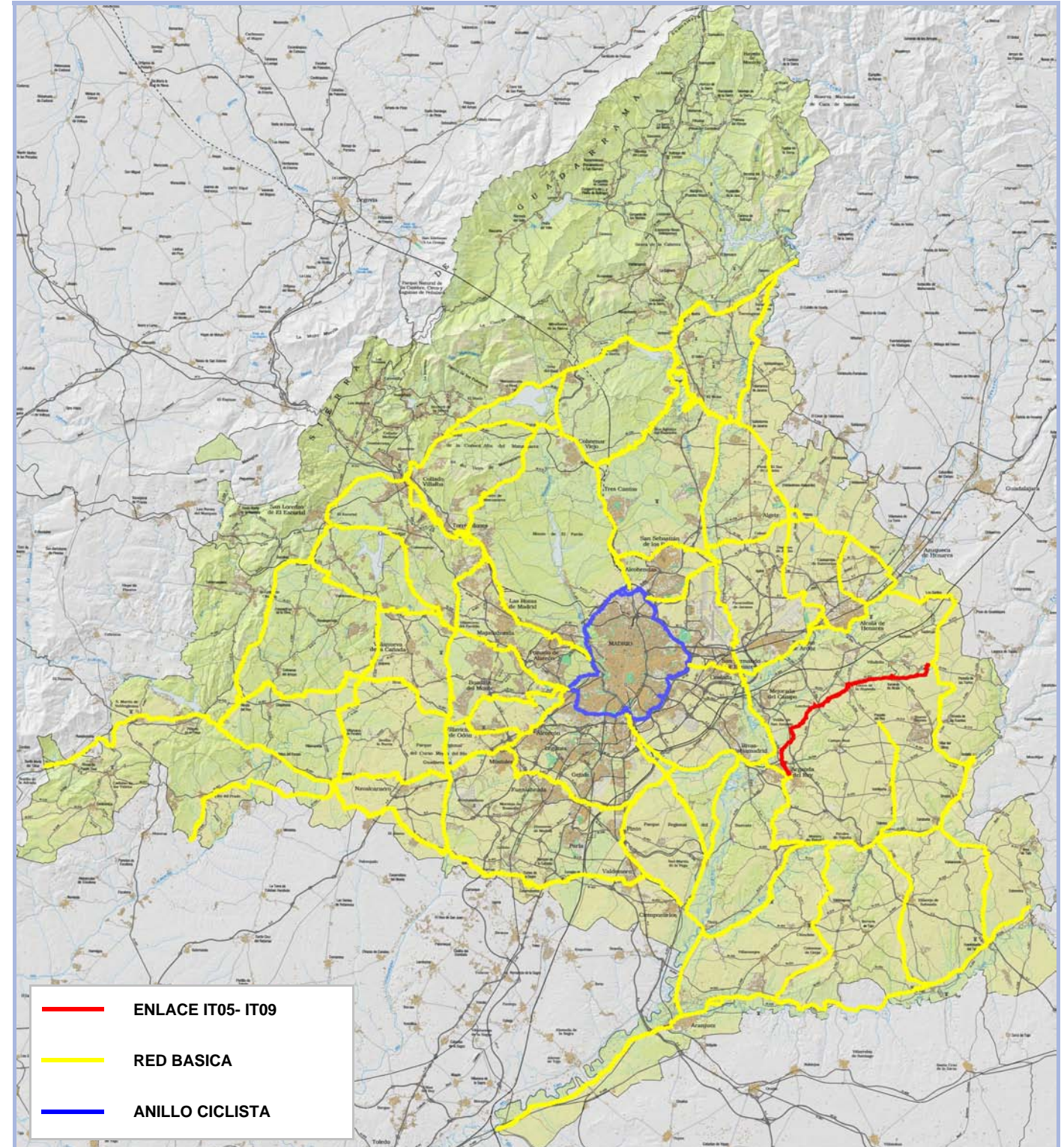
**LONGITUD (KM)** 29,70

**ITINERARIO** ENLACE

**NUMERO DE TRAMOS** 6

**BASE CARTOGRAFICA** 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Se desarrolla en el municipio de Corpa, comenzando en la carretera de Pezuela, M-225, enlace con el eje IT 09. Trascorridos 500 m por la carretera, sigue por caminos del Valle de la Vega, bordeados por cultivos y de destacado interés paisajístico. Volviendo a encontrar la M-225 en el fin del tramo. El hecho de que el recorrido empiece y termine en la carretera que accede a Corpa, refleja el uso potencial para recreo de los vecinos de este pueblo. Tiene una longitud de unos 3 kilómetros y el desnivel a salvar progresa de medio a bajo.

### TRAMO B

A la salida de Corpa en la carretera M-225 existe una vía paralela (900 m de longitud), a una cota inferior con menos intensidad de tráfico y que da inicio a este tramo. El resto del recorrido, transcurre en su totalidad por la carretera, donde sería necesario implantar una nueva vía ciclista / peatonal, hasta alcanzar el pequeño núcleo urbano de Valverde de Alcalá. Es un tramo sin gran interés paisajístico pero que atiende al uso potencial cotidiano de los vecinos de Valverde como una oportunidad para su acercamiento al pueblo vecino.

La longitud total del recorrido es de apenas 3 kilómetros en los que la pendiente de bajada media es inferior al 2%.

### TRAMO C

Comienza cruzando el núcleo urbano de Valverde de Alcalá y se desarrolla hasta Torres de la Alameda. Tiene una longitud total de aproximadamente 5,6 kilómetros, de los cuales 5250 m pertenecen a la vía pecuaria Cordel de Valverde. El recorrido cuenta con presencia frecuente de ciclistas en actividad deportiva y de recreo, no presenta dificultades relevantes y reúne características que confieren calidad ambiental a una ruta con alto potencial de uso cotidiano. En el perfil correspondiente al tramo C se puede observar una pendiente media inferior al 1,6%.

### TRAMO D

La primera parte de este tramo corresponde a la travesía por Torres de la Alameda, donde la presencia de ciclistas por las calles del núcleo y en los alrededores más inmediatos refleja la demanda potencial. El recorrido continúa por la carretera de Loeches (Camino), hasta llegar a aquel pueblo. El itinerario entre los dos pueblos se desarrolla sin presentar dificultades importantes, contando con calidad ambiental y un firme en condiciones relativamente buenas. La corta distancia entre los núcleos refuerza la demanda potencial de uso cotidiano. En los 5,7 Km. que suma en su totalidad, el tramo presenta una pendiente relevante apenas al final (Bajada, >6 %). El resto del trayecto tiene desniveles medios inferiores al 4%, como se puede comprobar en el perfil resultante.

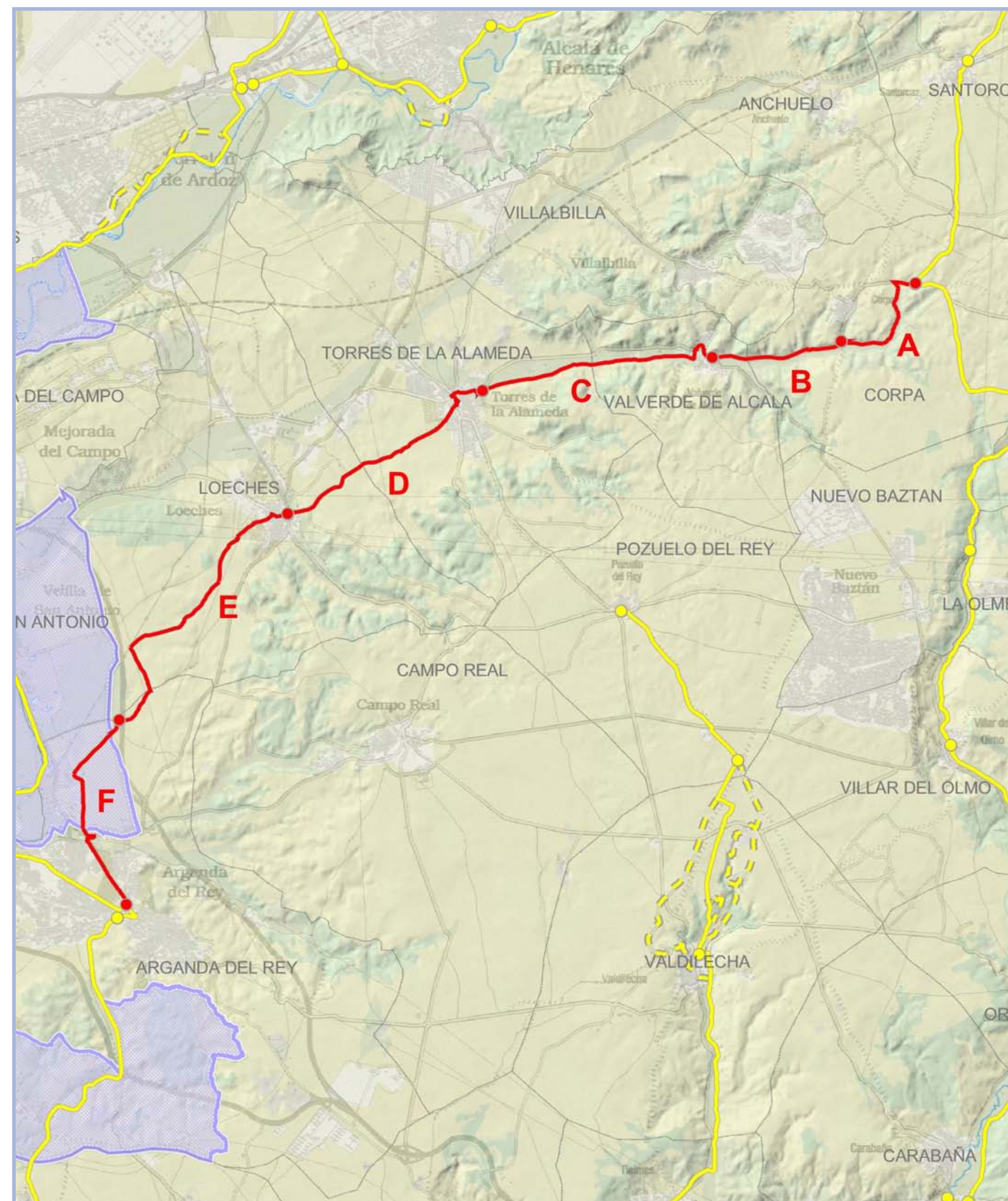
### TRAMO E

La primera parte del tramo corresponde a la travesía por Loeches. A partir de la salida del pueblo por la calle de San Lorenzo, transcurre por caminos agrícolas existentes, con firme bastante irregular, que cruzan zonas de cultivos y descampados. El itinerario cuenta también con tramos por vía pecuaria (Vereda Carpetana) donde se amplían los anchos y mejoran las condiciones del firme. El final del recorrido se produce al cruzar la autopista R-3 por el paso elevado perteneciente a la Vereda Carpetana. La demanda potencial para el uso cotidiano de conexión entre Loeches y Arganda del Rey, encuentra en el trayecto un estado del firme bastante mejorable y condiciones ambientales que refuerzan también la demanda potencial para el uso recreativo. La longitud total es de aproximadamente 7 kilómetros y se trata de un tramo con subidas y bajadas con valores medios inferiores al 4% y algún que otro tramo que alcanza el 6%.

### TRAMO F

El recorrido comienza después del cruce de la Radial 3 con la Vereda Carpetana. Sigue por esta vía pecuaria hasta entrar en la zona afectada ambientalmente por una gravera (flujo intenso de camiones). A partir de ahí recorre aproximadamente 1,5 kilómetros por caminos agrícolas existentes, incluyendo el de los Rosales que conduce a la parte final del tramo: la avenida de Valdearganda, en Arganda del Rey. Es un tramo con alto potencial para el uso cotidiano debido al poder de atracción que pueda tener Arganda del Rey en su relación con los demás municipios de la región.

El tramo tiene en su totalidad 5,2 kilómetros de longitud y presenta pendientes medias inferiores al 3%.

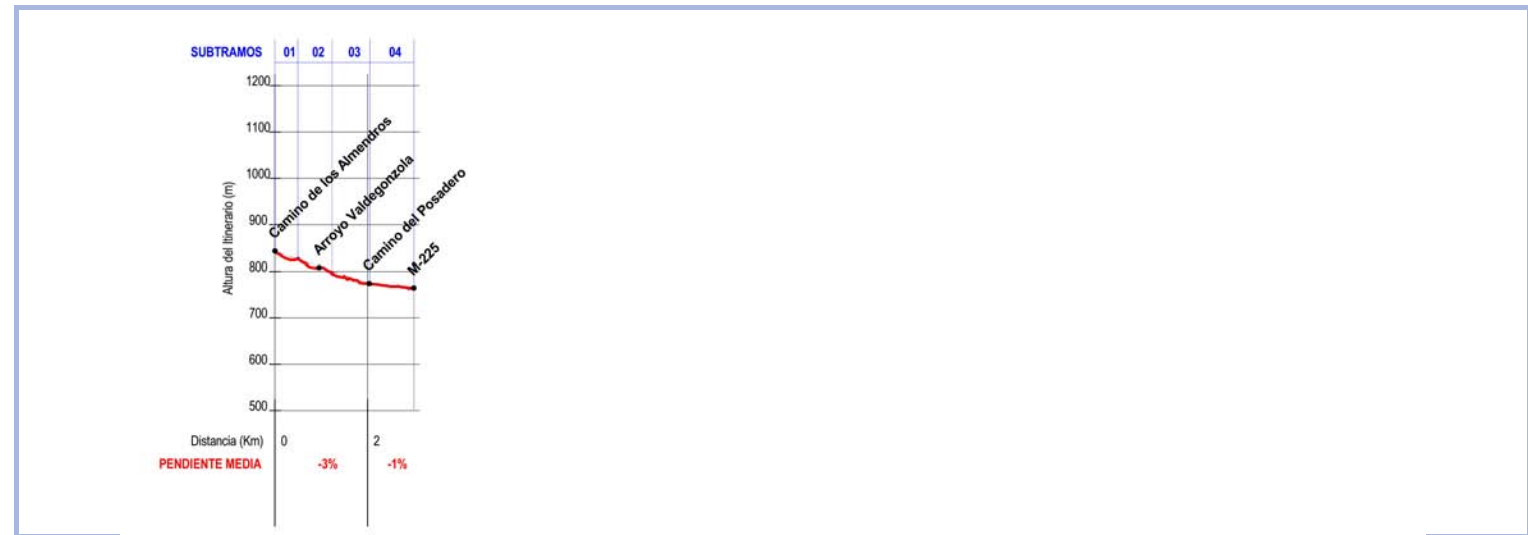


1:80.000

### TRAMO A

Altura Máxima (m):	843
Altura Mínima (m):	763
Altura Salida (m):	843
Altura Llegada (m):	763
Desnivel Salida Llegada (m):	-79
Desnivel Máximo (m):	80
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	79
Máxima Pendiente (100 m):	0,97
Pendiente Media:	-3,32

### PERFILES Y PENDIENTES



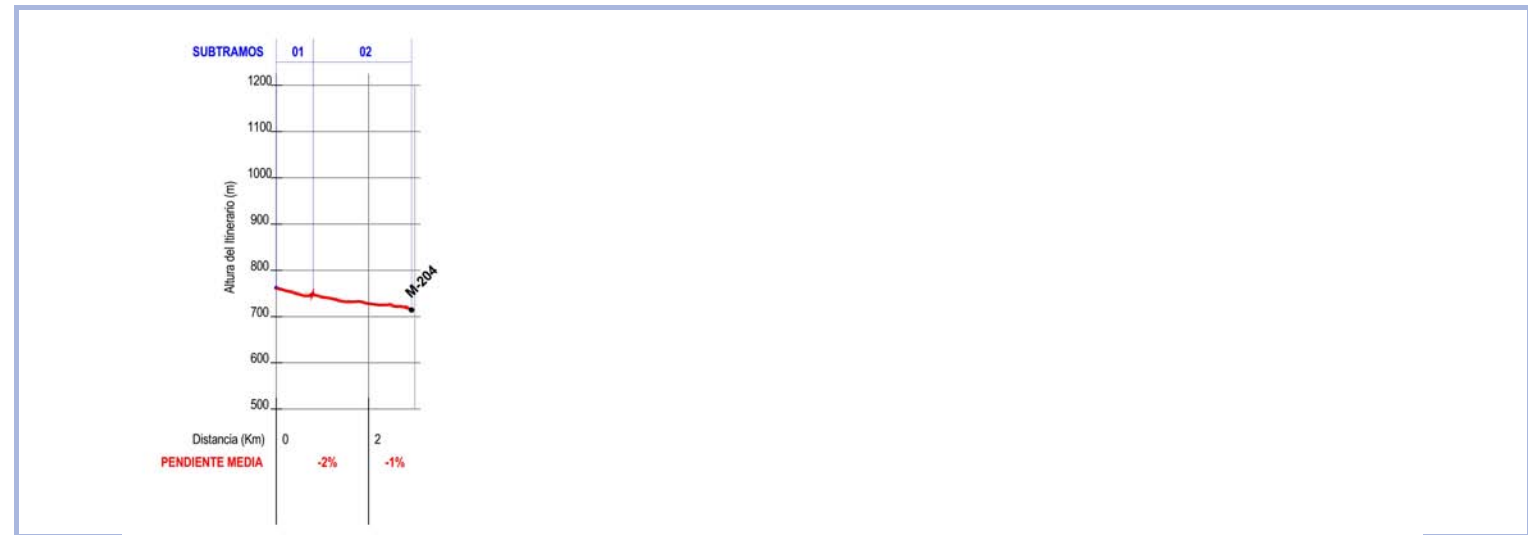
1:10.000



### TRAMO B

Altura Máxima (m):	764
Altura Mínima (m):	714
Altura Salida (m):	764
Altura Llegada (m):	714
Desnivel Salida Llegada (m):	-50
Desnivel Máximo (m):	50
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	50
Máxima Pendiente (100 m):	0,97
Pendiente Media:	-3,9

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

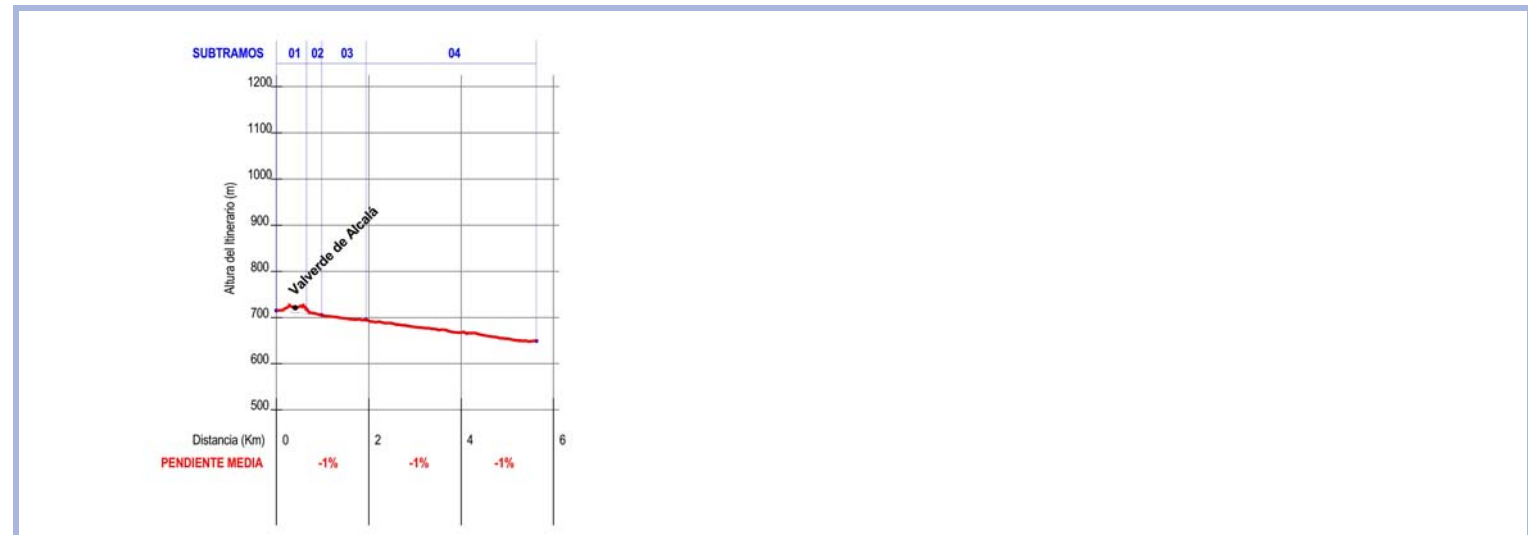




### TRAMO C

Altura Máxima (m):	717
Altura Mínima (m):	648
Altura Salida (m):	714
Altura Llegada (m):	649
Desnivel Salida Llegada (m):	-65
Desnivel Máximo (m):	69
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	68
Máxima Pendiente (100 m):	2,32
Pendiente Media:	-1,93

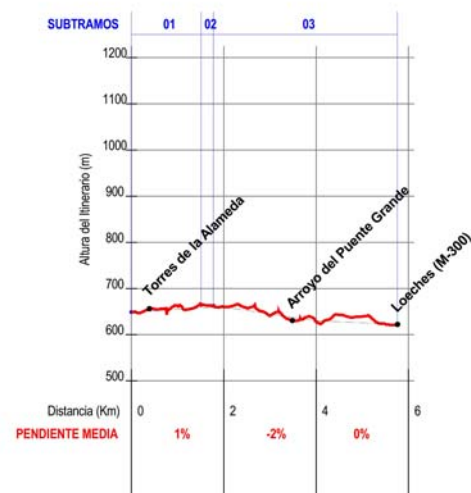
### PERFILES Y PENDIENTES



## TRAMO D

Altura Máxima (m):	666
Altura Mínima (m):	620
Altura Salida (m):	649
Altura Llegada (m):	622
Desnivel Salida Llegada (m):	-27
Desnivel Máximo (m):	46
Ascensión Acumulada (m):	55
Descenso Acumulado (m):	65
Máxima Pendiente (100 m):	5,68
Pendiente Media:	-0,83

## PERFILES Y PENDIENTES



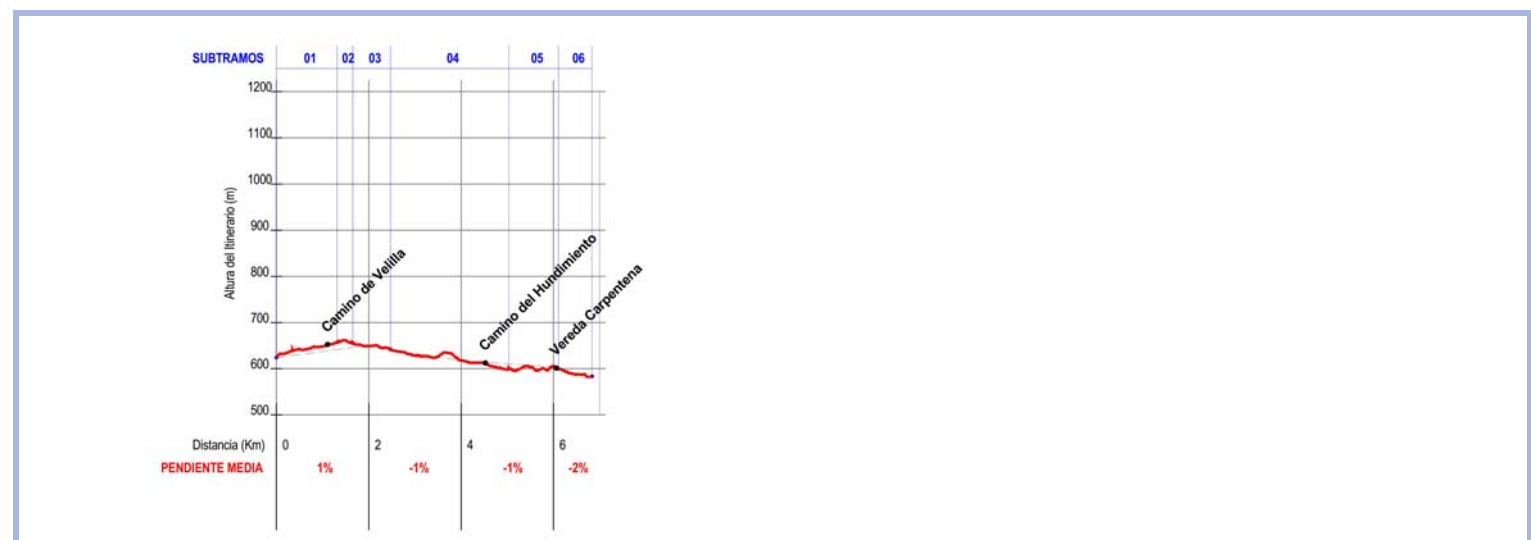
1:20.000



### TRAMO E

Altura Máxima (m):	662
Altura Mínima (m):	581
Altura Salida (m):	622
Altura Llegada (m):	587
Desnivel Salida Llegada (m):	-35
Desnivel Máximo (m):	81
Ascensión Acumulada (m):	18
Descenso Acumulado (m):	83
Máxima Pendiente (100 m):	7
Pendiente Media:	-0,75

### PERFILES Y PENDIENTES



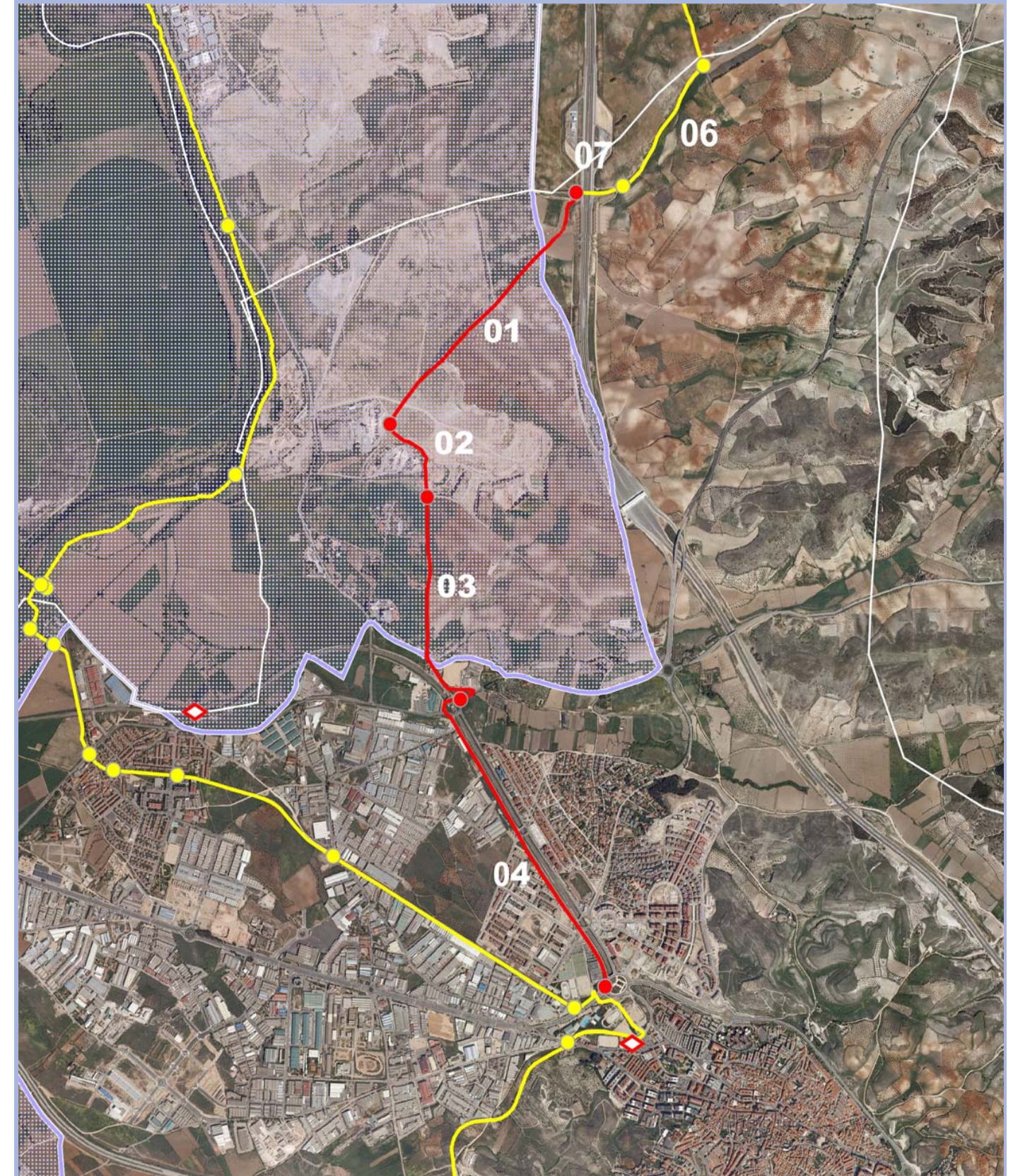
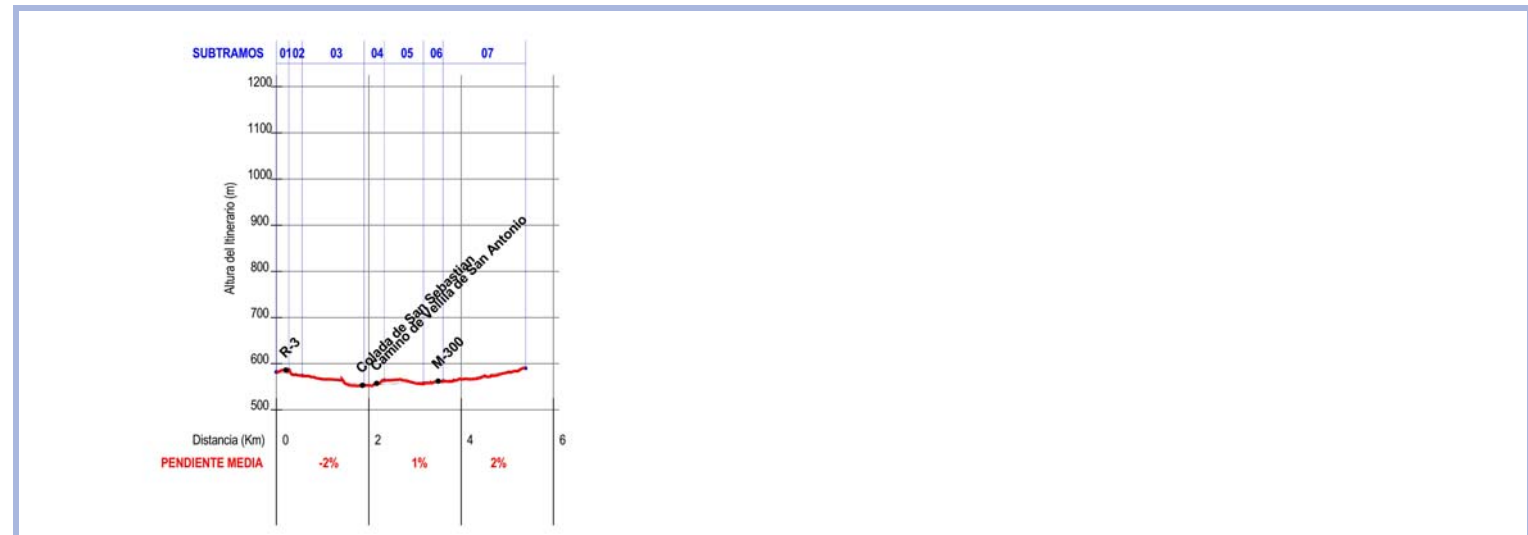
1:30.000







### TRAMO F

Altura Máxima (m):	591
Altura Mínima (m):	552
Altura Salida (m):	587
Altura Llegada (m):	590
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	39
Ascensión Acumulada (m):	42
Descenso Acumulado (m):	29
Máxima Pendiente (100 m):	4,7
Pendiente Media:	0,53

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000

				
Subtramo	01	02	03	04
Denominación	M-225 (Vía pecuaria Cordel de Valladolid)	Camino	Camino en paralelo al Arroyo de Pantueña	Cordel del Cachinal
Entre	Puntos 01(conexión con IT 09) y 02	Puntos 02 ( M-225) y 03	Puntos 03 y 04	Puntos 04 y 05 (M-225)
Longitud (m)	500	750	750	1.000
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido a la huella acústica de la M-225	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Carretera, secanos con manchas de matorrales, apenas hay arbolado.	Secanos y matorral con manchas de arbolado.	Valle de la Vega, zonas de cultivo. No hay arbolado de sombra.	Valle de la Vega, zonas de cultivo. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	Parcialmente		No
Desnivel	Medio. <6%	Medio. <4%	Medio. <5%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de una carretera (intensidad de tráfico motorizado moderada).	Se trata de un camino sin tráfico motorizado.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Se trata de una vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 7,00m, no hay arcén.	Tierra compactada, estado regular, ancho aprox.: 3m	Tierra compactada, sin acondicionar, en mal estado (moldeado). Ancho aprox.: 2m	Zahorra compactada sin acondicionar, en buen estado. Ancho aprox.: 3m
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo / recreo y uso deportivo)	Media	Media	Media
Observaciones	La calzada de la carretera ocupa completamente el trazado de la vía pecuaria y los senderistas no disponen de una banda de circulación. Aunque la intensidad del tráfico motorizado no es muy alta, las velocidades son incompatible con el uso compartido de l	El camino es agradable y ofrece una alta calidad ambiental. El firme es adecuado para la demanda prevista.	El camino es agradable y con interés paisajístico. La calidad del firme es mejorable.	El camino es agradable y con interés paisajístico. La proximidad del núcleo urbano de Corpa fortalece el uso potencial de la ruta. El firme es adecuado para el uso previsto. En los días de verano la falta de protección térmica condiciona el uso de la ruta
Intervención	Diseñar una vía ciclista / peatonal segregada (pavimentación de una franja de 2,5 m de ancho con zahorra compactada) anexo a la carretera y arbolado de sombra. Incluso puede ser conveniente continuar la vía hasta el núcleo urbano de Corpe para recuperar e	Reforzar el arbolado.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y reforzar arbolado de sombra.	Plantar árboles.
Tipo de intervención	M10	M4	M6	M3
Presupuesto	52.500 €	15.000 €	41.250 €	35.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT05- IT09

TRAMO B



Subtramo	01	02
Denominación	Colada de Corpe a Valverde (M-225)	Carretera de Valverde, M-225
Entre	Puntos 01 (M-225) y 02	Puntos 02 y 03 (M-204)
Longitud (m)	800	2.150
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido a la huella acústica de la M-225	Alta, debido a la huella acústica de la M-225
Entorno / Paisaje	Carretera M-225, cultivos de secanos y matorrales. No hay arbolado de sombra.	Carretera M-225, cultivos de secanos y matorrales. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Bajo (<2%)	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario.	Sección mixta de una carretera (intensidad de tráfico motorizado moderada)
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 6,00m	Asfalto, ancho de unos 9,00m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar senderistas y ciclistas de paseo / recreativo), pero también uso cotidiano.	Media para el uso cotidiano, conexión Corpa - Valverde de Alcalá.
Observaciones	Debido a la distancia razonable entre Corpa y Valverde de Alcalá existe un potencial para el uso cotidiano en este tramo. La vía pucuaría dispone de un propio trazado en paralelo a la carretera a una cota inferior. El firme es de asfalto ya que se trata d	La calzada de la carretera ocupa completamente el trazado de la vía pecuaria y los senderistas no disponen de una banda de circulación. Aunque la intensidad del tráfico motorizado no es muy alta, las velocidades son incompatible con el uso compartido de l
Intervención	Regular el acceso a la vía pecuaria y eliminar las marcas viales propias de carreteras. Plantar arbolado.	Recuperar el trazado de la vía pecuaria, habilitando una vía peatonal / ciclista segregada de la calzada con un ancho de 2,5 m y de una capa de asfeto "dulce" o de características parecidas para captar la demanda cotidiano. Plantar arboles.
Tipo de intervención	M2	M11
Presupuesto	24.000 €	331.100 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT05- IT09

TRAMO C







Subtramo	01	02	03
Denominación	Carretera de Nuevo Baztán, (M-204)	c/ Constitución y c/ Torres de la Alameda del núcleo urbano.	Camino del arroyo de Pantueña
Entre	Puntos 01 y 02	Puntos 02 (M-204) y 03	Puntos 03 y 04 (Torres de la Alameda)
Longitud (m)	380	400	5.250
Contaminación acústica / atmosférica	Media. Calles urbanas.	Baja (poco tránsito del tráfico motorizado).	Baja
Entorno / Paisaje	Núcleo urbano de Valverde de Alcalá. Hay arbolado de sombra en algunos tramos.	Núcleo urbano de Valverde de Alcalá, apenas hay arbolado	Zonas de cultivo y espacios libres sin arbolado.
Protección Térmica	Parcialmente	No	No
Desnivel	Medio (2-4%)	Medio. <3%	Bajo. <3%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de la carretera.	Sección mixta de las calles locales del núcleo urbano.	Camino agrícola independiente de la red viaria.
Tipo de Firme	Asfalto	Asfalto, ancho de entre 4 y 5,00m	Zahorra compactada acondicionado, en buen estado. Ancho aprox.: 4m.
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media para el uso cotidiano, conexión Corpa - Valverde de Alcalá.	Media.	Media (Senderistas, ciclistas de paso / recreo y también uso cotidiano para la conexión con
Observaciones	A unos 170 metros existe una calle urbana de acceso al polideportivo, que podría servir de vía peatonal / ciclista para el paso por la carretera.	Hay muy poco tránsito de vehículos a motor, por tanto los ciclistas pueden compartir la calzada. Los peatones disponen de bandas propias de circulación.	La vía es agradable y es ya bastante frecuentado por ciclistas y senderistas. El firme es suficiente para la mayoría de los usuarios previstos, aunque para captar la demanda cotidiana es conveniente facilitar una capa de rodadura más dura.
Intervención	Diseñar de una vía peatonal / ciclista de unos 2,5 m de ancho con una capa de asfalto "dulce" en paralelo a la carretera en los primero 170m hasta enlazar con la calle del polideportivo, donde la sección será compartida.	-	Acondicionamiento del firme (asfalto "ducle") y plantar arboles.
Tipo de intervención	M2	M1	M5
Presupuesto	11.400 €	0 €	210.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02
Denominación	Núcleo Urbano de Torres de la Alameda.	Carretera de Loeches
Entre	Puntos 01 (Calle de los Ángeles) y 02 (Calle de Antonio Machado)	Puntos 02 (Calle de Antonio Machado) y 03 (M-300, en Loeches)
Longitud (m)	1.500	4.250
Contaminación acústica / atmosférica	Baja (poco tránsito de vehículos a motor)	Baja
Entorno / Paisaje	Núcleo urbano de Torres de la Alameda. No hay mucho arbolado.	Cultivos de secanos con manchas de matorrales, no hay arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	No
Desnivel	Medio. <4%	Medio. <3%. Alto >6% al final del tramo
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida de la red viaria de Torres de la Alameda.	Camino independiente de la red viaria, hasta el cruce a nivel con la M-300 en final del tramo.
Tipo de Firme	Asfalto en calzada y baldosa en acera.	Zahorra compacta en buenas condiciones. Ancho aprox.: 4m
Iluminación	Si	No
Potencialidad demanda	Media / Alta	Alta (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)
Observaciones	La presencia de ciclistas en el pueblo indican la potencialidad del uso cotidiano de la bicicleta. Se propone el uso compartido de las vías de menos tráfico. Donde la coexistencia resulte conflictiva, conviene trazar una vía ciclista independiente.	El camino es agradable y la distancia entre Torres de la Alameda y Loeches favorece el uso cotidiano de la vía. El perfil ondulado y la falta de protección térmica tienen un efecto negativo sobre el uso de la vía.
Intervención	Señalización del uso compartido de las vías y de la posible presencia de ciclistas. Estudiar la posibilidad de implantar una vía ciclistas en la calle de la Alameda.	Acondicionamiento de firme (asfalto "dulce") y arbolado de sombra. Conviene intentar suavizar el perfil ondulado para reducir el desnivel acumulado y hacer la conexión más atractiva para el uso cotidiano.
Tipo de intervención	M1	M5
Presupuesto	15.000 €	263.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



				
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>
Denominación	Núcleo Urbano de Loeches	Camino	Camino y Vereda Carpetana	Cruce sobre la autopista R-3
Entre	Puntos 01 (M-300) y 02 (Calle de San Lorenzo)	Puntos 02 (Loeches) y 03	Puntos 03 y 04 (cruce sobre la R-3)	Puntos 04 y 05
Longitud (m)	1.350	3.550	1.800	300
Contaminación acústica / atmosférica	Media (tráfico motorizado)	Media, por el paso frecuente de aviones.	Media, por el paso frecuente de aviones.	Alta, debido a la huella acústica de la R-3.
Entorno / Paisaje	Núcleo urbano de Loeches. El arbolado es escaso.	Espacios libres de matorrales sin arbolado.	Campos de secanos y matorrales, no hay arbolado	R-3, gasolineras y descampados, no hay arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	No	No	
Desnivel	Medio. <5%	Medio. <6%	Medio. < 4%	Medio, entre un 2 y 4%
Cruces con el tráfico motorizado	Tráfico compartido por la red viaria de Loeches.	Camino independiente de la red viaria.	Camino independiente de la red viaria y vía pecuaria. Tráfico motorizado restringido.	Se trata de una vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto de uso agropecuario.
Tipo de Firme	Calle urbanas. Asfalto en calzada, baldosas u hormigón en aceras.	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular en malas condiciones, ancho variable de 1.5 a 3m.	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular, Ancho aprox.: 3m	Asfalto. Ancho aprox.: 5m
Iluminación	Si	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, de uso cotidiano interno del pueblo.	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)
Observaciones	Se propone el uso compartido de las vías de menos tráfico internas al pueblo. Donde la coexistencia resulte conflictiva, conviene trazar una vía ciclista independiente	Debido a la distancia razonable entre Loeches y Arganda existe un potencial de ciclistas de uso cotidiano. El camino se encuentra en muy mal estado en algunos tramos de sección reducida y firme moldeado. Existe la alternativa de trazar el itinerario por e	El camino es agradable y se incorpora a la Vereda Carpetana a partir de la entrada en el municipio de Arganda del Rey, resultando en mejora del firme y del ancho de la vía.	El cruce sobre la R-3 es la continuidad de la Vereda Carpetana. El firme es apto para los usos previstos. Se podría acondicionar el camino a continuación que enlaza con el itinerario del Jarama a la altura de la M-208.
Intervención	Señalización del uso compartido de las vías y acondicionamiento de vía ciclista segregada (capa de rodadura de asfalto) en travesía de la M-217 y calle de San Lorenzo. Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Ampliación del camino (sección de 2,50m) y acondicionamiento de firme (asfalto "ducle"). Plantar arboles.	Acondicionamiento de firme (asfalto "ducle") y arbolado de sombra.	Plantar arbolado.
Tipo de intervención	M1	M9	M7	M1
Presupuesto	162.000 €	220.100 €	111.600 €	3.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Vereda Carpetana	Velilla de San Antónío	Velilla de San Antónío	Av. de Valdearganda
Entre	Puntos 01 (cruce sobre la R-3) y 02 (Gravera)	Puntos 02 (Gravera) y 03	Puntos 03 y 04 (M-300)	Puntos 04 y 05 (Av de Madrid)
Longitud (m)	1.600	400	1.150	1.990
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Media por el tráfico de camiones.	Media	Alta (tráfico motorizado)
Entorno / Paisaje	Zonas de cultivo y descampados, sin arbolado	Zona de la gravera, no hay arbolado de sombra.	Zonas de cultivo y descampados sin arbolado de sombra.	Línea de tren, edificios industriales y residenciales. Hay arbolado de porte pequeño.
Protección Térmica		No		No
Desnivel	Medio. < 4%	Bajo. < 3%.	Medio. < 4%	Medio. < 4%
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de una vía pecuaria. Tráfico motorizado restringido.	Camino agropecuario independiente de la red viaria.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Sección mixta por una calle con una importante intensidad del tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Tierra compactada irregular sin acondicionar. Ancho aprox.: 3m.	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con gravilla suelta, ancho aprox.: 6m.	Zahorra compactada acondicionada, en buen estado. Ancho aprox.: 3,5m	Asfalto en calzada y baldosa en acera.
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)	Media (senderistas, ciclistas de uso recreativo y cotidiano)	Alta para el uso cotidiano. Acceso al centro urbano de Arganda del Rey.
Observaciones	El camino presenta unas condiciones regulares para la circulación en bicicleta, conviene mejorar el tipo de firme para captar la demanda cotidiana. Asimismo hay que mejorar la protección térmica.	El camino pasa por zona de tráfico de camiones que salen de la gravera para acceder a la M-208. El tráfico de vehículos pesados genera ruido y partículas de polvo en suspensión, comprometiendo la calidad ambiental de la ruta.	El camino esta en buenas condiciones, es agradable y enlaza con la M-300.	Es una vía de tráfico motorizado intenso que dispone de espacio en el lateral opuesto a la vía de tren, para acondicionamiento de pista-bici segregada.
Intervención	Acondicionamiento del firme (asfalto "dulce") y arbolado de sombra.	Acondicionamiento de firme (asfalto "ducle"), arbolado de sombra y regulación del tráfico de camiones.	Plantar árboles.	Ampliar la acera e implantar un pista-bici bidireccional entre la acera y la franja de aparcamiento. Otra opción sería suprimir la franja de aparcamiento.
Tipo de intervención	M7	M7	M5	M2
Presupuesto	99.200 €	24.800 €	40.250 €	398.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT05- IT12

## EJE JARAMA

### DESCRIPCION

Este enlace une los itinerarios principales de la M607 con el eje de Jarama, enlazando los núcleos urbanos de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Los distintos tramos que componen la ruta tienen unas características muy diferentes y están dirigidos a una demanda muy variada. Mientras que el primer tramo que coincide con la carretera M-616 es una oferta en primer lugar para los ciclistas deportivos que pretenden acceder a la vía ciclista de la M-607. Pero también hay un cierto potencial de uso cotidiano de teniendo en cuenta el número de habitantes de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes y la distancia razonable a la Universidad de Cantoblanco. El trazado urbano por ambas localidades es menos interesante para los ciclistas deportivos y se dirige más bien al grupo de ciclistas urbanos y recreativos. El último tramo entre San Sebastián de los Reyes y el eje del Jarama tiene una vocación plenamente de ocio, ya que no enlaza con ningún destino importante para la movilidad cotidiana. Hay acceso en transporte público ferroviario en varios puntos del itinerario: hay tres estaciones del tren de cercanías (Cantoblanco, Universidad P. Comillas y Alcobendas) así como tres paradas del Metro Norte.

### MUNICIPIOS

Alcobendas  
San Sebastián de los Reyes

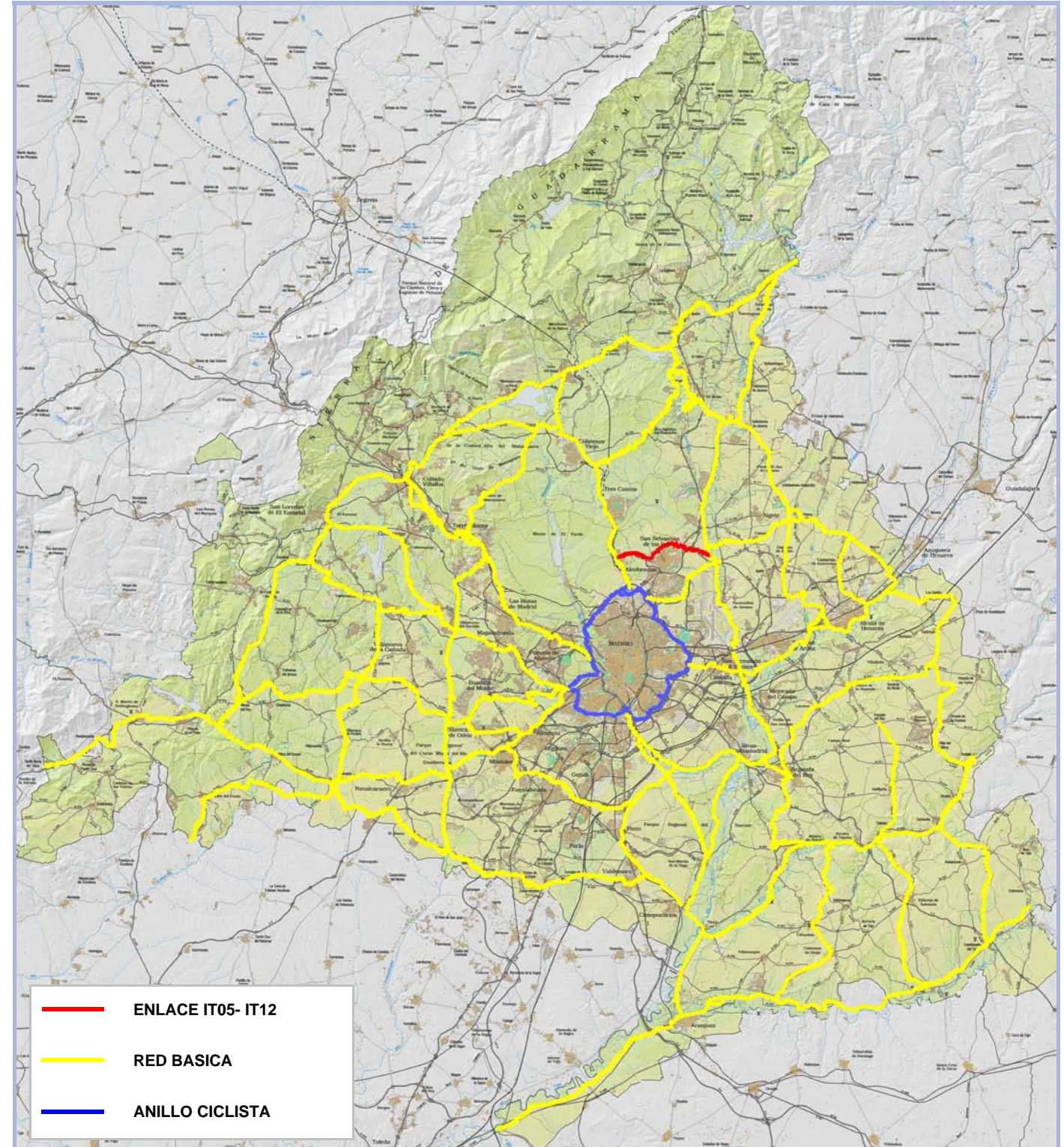
LONGITUD (KM) 14,83

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

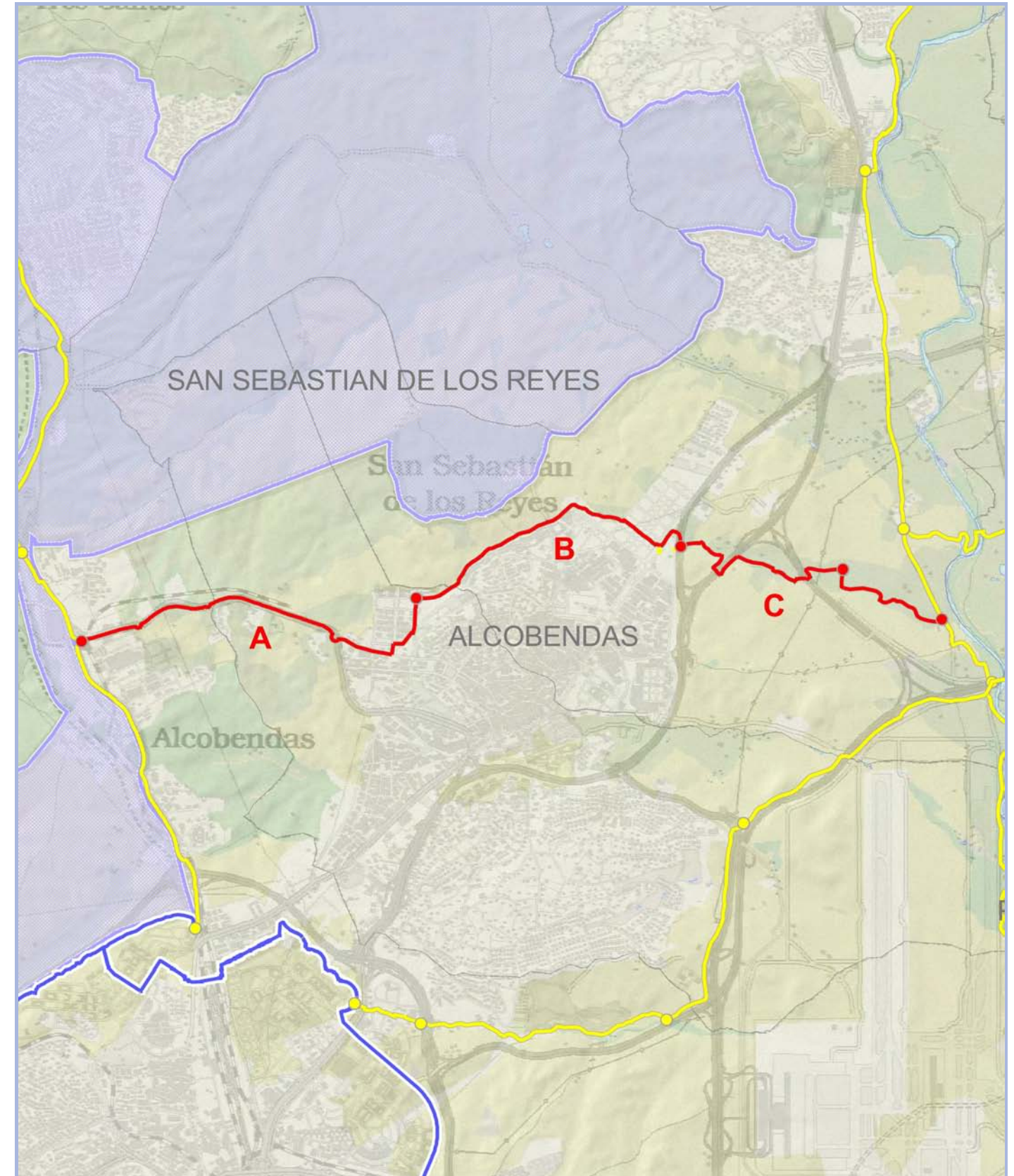
Este tramo es la conexión entre la vía ciclista de la M-607 y el municipio de San Sebastián de los Reyes. El mayor parte de su recorrido coincide con la vía ciclista en paralelo a la M-616, cuyas características están más bien adecuadas para ciclistas deportivos, pero no cuenta con una calidad suficiente para otros grupos de usuarios más susceptibles a la contaminación atmosférica de la carretera. Asimismo el diseño de las intersecciones resulta peligroso para ciclistas menos experimentados. Además se trata de una banda de circulación reservada exclusivamente para ciclistas, mientras que los peatones y senderistas no disponen de caminos alternativos en proximidad. En el paso por la localidad de Alcobendas se puede aprovechar una serie de vías ciclistas existentes, pero que tienen algunas deficiencias tanto en la sección como en el diseño de las intersecciones que hay que resolver para que sean aptos para los ciclistas urbanos. La longitud es de unos 5,6 km con unas pendientes medias de subida de un 1,3% y de un 2,3% en bajada. La pendiente máxima es de un 5,2% sobre un tramo de al menos 200m.

### TRAMO B

El tramo B corresponde al trazado por el núcleo urbano de San Sebastián de los Reyes, donde coincide con un paseo peatonal / ciclista por la vega del arroyo Valconejero. Se trata de un entorno muy agradable con pocas intersecciones con la red viaria y unas pendientes suaves. La longitud es de unos 4,4 kilómetros con una pendiente media en subida de un 2,0% y en bajada de un 1,5%. La pendiente máxima sobre un tramo de al menos 200m es de un 4,6%.

### TRAMO C

El tramo C une el núcleo urbano de San Sebastián de los Reyes con eje de Jarama (IT 05). Los caminos por donde transcurre la ruta se han acondicionado recientemente y tienen una calidad suficiente para el tipo de demanda actual y potencial (senderistas, ciclistas de paseo y recreo). Sólo hay que resolver el cruce de la Colada del Camino de Burgos con el cauce del arroyo de Quiñones, ya que actualmente se inunda el camino. En los tramos restantes únicamente se puede que mejorar la protección térmica (arbolado) y mejorar puntualmente el firme. La longitud es de unos 5 kilómetros con poco desnivel a salvar. La mayor pendiente hay en las rampas del paso elevado sobre la A-1, donde se llega casi a un 5%. En general las pendientes medias en subida y bajada son de un 2,2 y 1,6% respectivamente.

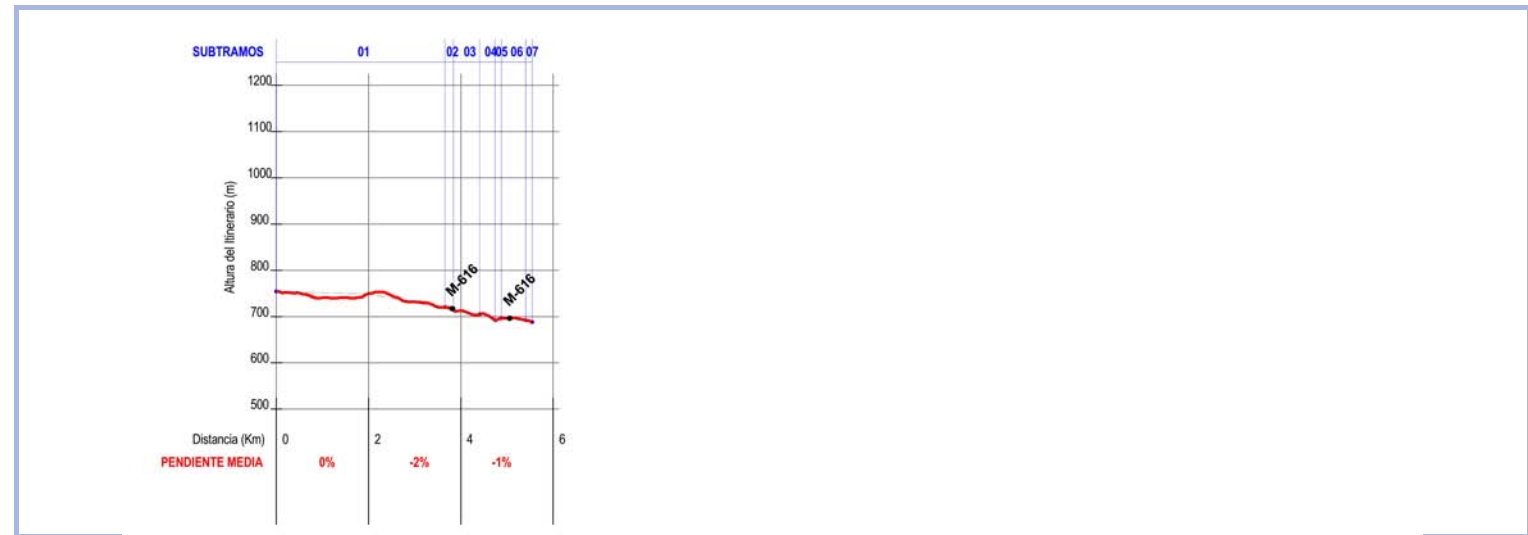


1:70.000

### TRAMO A

Altura Máxima (m):	754
Altura Mínima (m):	688
Altura Salida (m):	754
Altura Llegada (m):	688
Desnivel Salida Llegada (m):	-66
Desnivel Máximo (m):	66
Ascensión Acumulada (m):	7
Descenso Acumulado (m):	73
Máxima Pendiente (100 m):	3,96
Pendiente Media:	-1,9

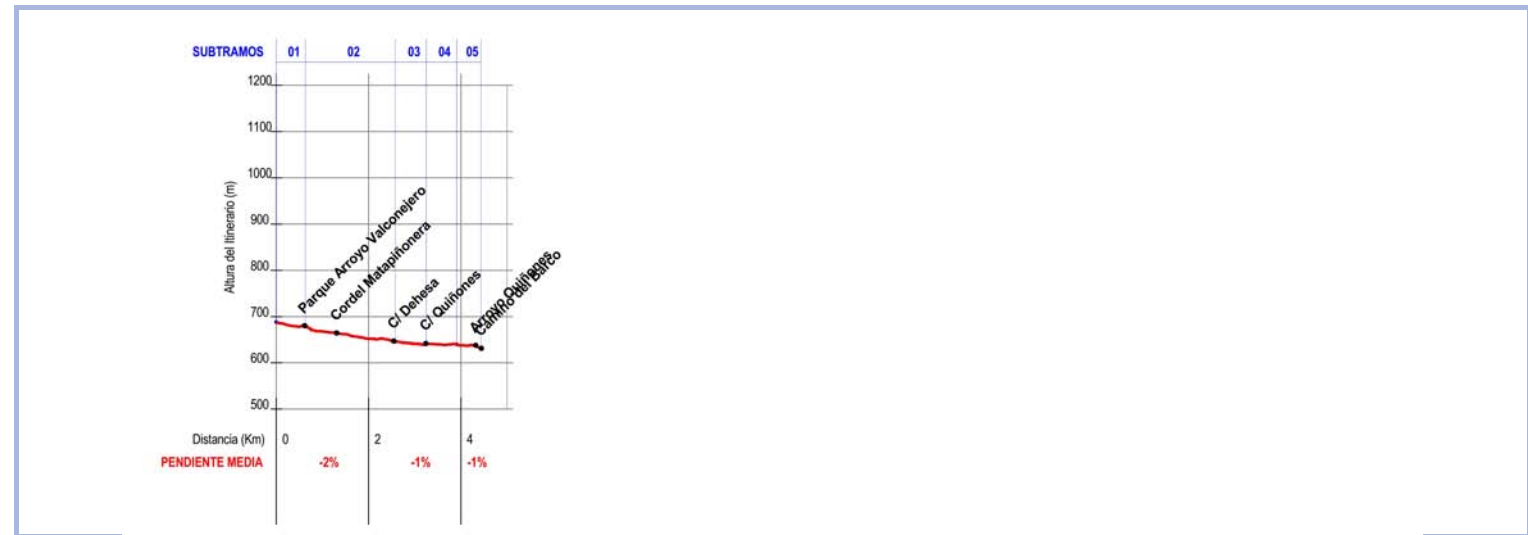
### PERFILES Y PENDIENTES



### TRAMO B

Altura Máxima (m):	688
Altura Mínima (m):	637
Altura Salida (m):	688
Altura Llegada (m):	638
Desnivel Salida Llegada (m):	-50
Desnivel Máximo (m):	51
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	50
Máxima Pendiente (100 m):	1,04
Pendiente Media:	-2,7

### PERFILES Y PENDIENTES

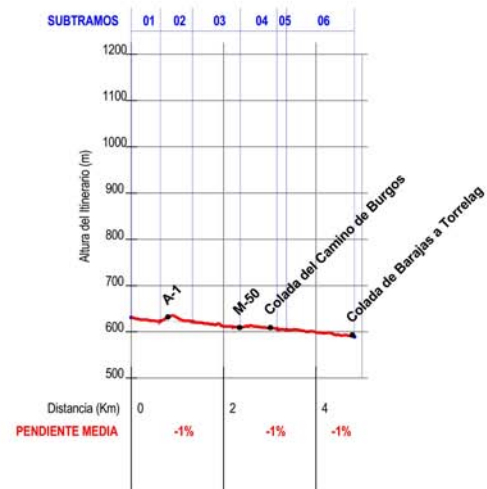


1:20.000

### TRAMO C

Altura Máxima (m):	638
Altura Mínima (m):	589
Altura Salida (m):	638
Altura Llegada (m):	589
Desnivel Salida Llegada (m):	-49
Desnivel Máximo (m):	49
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	54
Máxima Pendiente (100 m):	5,01
Pendiente Media:	-0,83

### PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT05- IT12

TRAMO A









Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	M-616 (c/ Goloso)	Glorieta M-616 y Av. Marqués de Maldavia	Avenida Marqués de Maldavia	Avenida Marqués de Maldavia	Plaza de la Estación	Parque c/ Estación
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	3.650	180	480	180	150	290
Contaminación acústica / atmosférica	Alta (huella acústica M-616)	Alta (huella acústica M-616)	Media (Avenida con IMD moderada)	Media (Avenida con IMD moderada)	Baja (zona peatonal)	Baja
Entorno / Paisaje	Carretera, Universidad Cantoblanco, espacios libres, campos de uso agrícola, no hay arbolado	Carretera y campos de uso agrícola con manchas de matorral, casco urbano de Alcobendas.	Viviendas multifamiliares, Parque urbano	Viviendas, aparcamientos y franjas verdes	Estación de cercanías	Parque urbano y espacios libres
Protección Térmica	No	No	Si	Si	No	Parcialmente
Desnivel	el desnivel es bajo en la mayor parte (1-2%) y moderado en un tramo de 400m	Llano	Moderado (2,8%)	Llano	Bajo (1-2%)	Bajo (1-2%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía ciclista unidireccional segregada de la calzada mediante quitamiedos, no hay espacio peatonal, hay 2 cruces con vías de enlaces en forma de	Vía ciclista unidireccional segregada de la calzada mediante doble línea blanca, no hay espacio peatonal.	Vía ciclista segregada de la calzada, al final del tramo hay una intersección	Vía ciclista segregada de la calzada	Plaza peatonal	Caminos de los parques sin tráfico motorizado, sección compartida de la calzada, hay hasta 4 cruces de otras calles (locales).
Tipo de Firme	Asfalto con capa de lechada pigmentada de color rojo, ancho de unos 2,00m en ambos lados	Asfalto	Vía ciclista de 2,50m de ancho, capa de lechada pigmentada, aceras anchas de baldosas prefabricadas.	Vía ciclista de 2,00m con una capa bituminosa, aceras anchas de baldosas prefabricadas.	Ancho variable, firme de baldosas de hormigón prefabricados	Riego de gravilla en los caminos de los parques se unos 2,50m de ancho, asfalto en la calzada.
Iluminación	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Potencialidad demanda	Media, en primer lugar ciclistas deportivos y uso cotidiano (acceso a la Universidad), uso de paseo	Media	Alta, tanto ciclistas urbanos, de paseo y recreo	Alta, tanto ciclistas urbanos, de paseo y recreo.	Alta (acceso a la estación de cercanías)	Alta
Observaciones	Se trata de una vía ciclista frecuentada en primer lugar por ciclistas deportivos de carretera. Asimismo hay ciclistas de uso cotidiano para acceder a la Universidad de Cantoblanco. El entorno y la alta contaminación acústica resta atractivo a este itinerario y en consecuencia prácticamente no hay demanda peatonal o de paseo. Sin embargo se trata de una conexión importante que una los municipios de Alcobendas	Se trata de una glorieta y enlace la M-616 con la Av. Marqués de Maldavia. Para efectuar el giro hay que salir de la vía ciclista y circular por unos de los 2 carriles de la glorieta. Esta maniobra por parte del ciclista requiere mucha experiencia y resulta bastante peligroso debido a las velocidades e intensidades del tráfico motorizado. Por tanto conviene facilitar un cruce a nivel semaforizado para los peatones y los ciclistas	En ambos márgenes de la Avenida existen vías ciclistas bidireccionales segregadas de la calzada. La que aparece en la foto, situada al borde norte del vial, es de reciente construcción anexo a un nuevo parque urbano. En ambos casos la sección es igual y errónea: La vía ciclista transcurre más alejado de la calzada que la acera y aparte los peatones de la zona verde. De modo que los conflictos entre peatones y ciclistas están	En este tramo la vía ciclista existe únicamente en el borde sur de la Avenida. Para dar continuidad al trazado del tramo anterior sin la necesidad de cruzar la calzada se propone incorporar otra pista-bici en el lado opuesto. El espacio se puede ganar eliminando la banda de aparcamiento o ocupando parcialmente la acera.	En proximidad existe también una vía ciclista pero cuyo trazado es deficiente (curvas muy cerradas con poca visibilidad, rodeo innecesario con pendientes fuertes). Dado el espacio disponible se propone que los ciclistas pueden compartir la plaza peatonal, adoptando su velocidad a la situación y del tránsito peatonal.	Para unir la plaza de la estación con la c/ Miguel Cervantes el trazado por la calle de la Estación es la conexión más directa y con menos pendiente. Existe la opción de convertir los caminos existentes en vías compartidas entre ciclistas y peatones como oferta a los ciclistas menos experimentado o compartir la calzada, ya que la IMD no es muy elevada.
Intervención	A corto plazo conviene mejorar el mantenimiento de la vía (pintura, limpieza, etc.). A medio plazo conviene mejorar el atractivo y la comodidad de la vía ciclista para captar la máxima demanda cotidiana y de uso recreativo. Las medidas recomendable serían aumentar el espacio de resguardo y plantar al borde de la carretera franjas arboladas. Para los peatones es más adecuado ofrecer un	Implantar cruce a nivel semaforizado (pulsador) para garantizar el cruce cómodo y seguro de la glorieta para incorporarse a la vía ciclista de la Av. Marqués de Maldavia.	Eliminar las marcas horizontales en la vía ciclistas propias de una carretera y a medio plazo cambiar la ubicación de la vía ciclista, cambiando su lugar con el de la banda de circulación peatonal.	Nueva pista-bici bidireccional de 2,00m y un espacio de 0,50 m de resguardo frente a la calzada en el borde norte de la Avenida. El espacio se gana eliminando preferiblemente la banda de aparcamiento.	Señalar la plaza como zona peatonal donde se permite la circulación en bicicleta.	Para subrayar la continuidad física del itinerario se propone acondicionar los caminos por los parques como vías ciclistas / peatonales con un ancho de al menos 2,50m. El firme es preferiblemente con una capa de lechada pigmentada. Hay que facilitar pasos ciclistas en los cruces con la red viaria.
Tipo de intervención	M2	M2	M2	M11	M2	M5
Presupuesto	36.500 €	0 €	2.400 €	23.400 €	0 €	29.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	10.000 €	0 €	0 €	1.000 €	0 €





Subtramo	07
Denominación	c/ Miguel Cervantes
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	140
Contaminación acústica / atmosférica	Media (Avenida con IMD moderada)
Entorno / Paisaje	Viviendas multifamiliares y polideportivo, calle con franjas de arbolado
Protección Térmica	Parcialmente
Desnivel	Moderado / Alto (4,7%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía ciclista segregada de la calzada, hay 2 intersecciones con otras calles.
Tipo de Firme	Vía ciclista de 2,50m de ancho, capa de lechada pigmentada, aceras anchas de baldosas prefabricadas.
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta
Observaciones	Se trata de una vía bidireccional al borde oeste de la calle. La ubicación de la vía ciclista es errónea, ya que aparte los peatones de los usos colindante del vial. En las intersecciones la vía ciclista no tiene continuidad (falta de señalización). La modalidad bidireccional en relación con glorietas grandes resultan muy peligrosos.
Intervención	A corto plazo hay que señalar los pasos ciclistas en la calzada. A medio plazo conviene revisar la sección de la calle, habilitando vías ciclistas unidireccionales anexo a la calzada o la banda de aparcamiento.
Tipo de intervención	M2
Presupuesto	0 €
Elementos Singulares (puente)	1.000 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	c/ Francisco Largo Caballero	Parque Lineal Arroyo Valconejero	Parque Lineal Arroyo de Quiñones	c/ Maria Moliner	Av. de Europa y Antigua N-I
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06
Longitud (m)	600	1.930	670	630	500
Contaminación acústica / atmosférica	Baja (Calle con IMD baja)	Baja	Baja	Media (Avenida con IMD moderada)	Media (Avenida con IMD moderada)
Entorno / Paisaje	Viviendas multifamiliares y polideportivo	Parque lineal, espacios libres	Parque lineal, espacios libres	Viviendas multifamiliares	Oficinas y espacios libres, estación de Metro
Protección Térmica	Si	Si	Si	Si	No
Desnivel	Bajo (1-2%)	Bajo (1-2%)	Bajo (1,5%)	Llano (1%)	Moderado 2-4%
Cruces con el tráfico motorizado	Ciclistas comparten la calzada, IMD moderada / baja, pero muchas maniobras de aparcar	Senda independiente del tráfico motorizado, un cruce de una calle	Senda independiente del tráfico motorizado, al final del tramo hay un cruce	El espacio de la mediana está segregada físicamente de la calzada, tres cruces de calles perpendiculares	A comprobar después de finalizar de las obras de urbanización.
Tipo de Firme	No hay vía ciclista, calzada de asfalto de unos 7,00m y aceras en ambos lados de 3,00m	Zahorra compactada, ancho de unos 5,00m	Zahorra compactada, ancho de unos 5,00m	Mediana central con tierra compactada, ancho de unos 8,00m	Zona actualmente en obras
Iluminación	Si	Si	No	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta	Muy alto	Alta	Alta	Alta
Observaciones	En este tramo que une el Parque lineal del arroyo Valconejero con la vía ciclista del tramo anterior no existe ninguna banda reservada para ciclistas. Aunque en principio la IMD no es muy elevada, la existencia de bandas de aparcamiento en batería aconseja la circulación por la calzada por parte de ciclistas menos experimentados. Para dar continuidad al paseo del parque lineal es justificable sustituir una banda de aparcamientos.	Se trata de un paseo por la vega del arroyo Valconejero que es sobre todo los fines de semana y los días festivos muy concurrido tanto por peatones como por ciclistas. A pesar de la intensidad del uso de este espacio compartido no hay muchos conflictos, ya que existe una serie de caminos de carácter más peatonal en paralelo, de modo que se utiliza el paseo central más bien para el tránsito. Para captar la máxima demanda	Este tramo tiene unas características muy parecidas al tramo anterior, aunque la demanda actual es inferior. Para captar la demanda cotidiano puede ser conveniente habilitar una franja de 2,25m con una capa de lechada pigmentable.	Los espacios generosos de la mediana no están acondicionados e infrautilizados. Hay espacio de sobra para acondicionar una banda para ciclistas y patinadores. En las intersecciones se ha indicado el cruce de la mediana mediante un cambio del pavimento, de modo que los conductores reducen su velocidad. Conviene aclarar la prioridad.	Actualmente esta zona está en fase de urbanización. En el planeamiento municipal aparece una vía ciclista proyectada en estas calles.
Intervención	Pista-bici bidireccional segregada tanto de la calzada como de la acera. El espacio gana sustituyendo la banda de aparcamiento en batería por aparcamientos en fila. El ancho debe ser de al menos 2,50m con un espacio de resguardo frente al aparcamiento de al menos 0,50m. El lado adecuado es el borde sur, anexo al polideportivo.	Acondicionar un camino o parte del paseo central con un ancho de 2,25m con una capa de lechada pigmentable reservada para ciclistas y patinadores.	Acondicionar una franja de 2,25m con una capa de lechada pigmentable reservada para ciclistas y patinadores.	Proyectar una pista-bici bidireccional de unos 2,50m de ancho y con una capa de lechada pigmentable en la mediana.	A definir después de la finalización de las obras de urbanización.
Tipo de intervención	M2	M5	M5	M5	M2
Presupuesto	48.000 €	77.200 €	26.800 €	37.800 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Camino	Paseo elevado A-I	Senda	Camino	Colada del Camino de Burgos	Camino
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07 (Eje 05)
Longitud (m)	630	680	1.020	650	120	1.470
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Media (huella acústica de la A-I)	Baja	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Vega del arroyo de Quiñones, Campos de secanos con matorral	Campos de secanos con matorral	Vega del arroyo de Quiñones, Campos de secanos con matorral	Campos de secanos con matorral	Campos de secanos con matorral	Vega del arroyo de Quiñones, Campos de secanos con matorral, hay arbolado disperso a lo
Protección Térmica	Parcialmente	No	Parcialmente	No	No	Parcialmente
Desnivel	Bajo (1-3%)	Alto (5%)	Llano (1%)	Bajo (0-2%)	Bajo (0-2%)	Bajo (1-2%)
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola, acceso restringido	Camino agrícola	Senda sin tráfico motorizado	Camino agrícola	Vía pecuaria, acceso del tráfico motorizado restringido.	Camino agrícola
Tipo de Firme	Zahorra compactada en buen estado, recientemente acondicionado, ancho de unos 3.00m	Las rampas son de zahorra compactada con un ancho de unos 4,00m y el puente está asfaltado con un ancho de unos 5.00m.	Zahorra compactada, parcialmente cubierto de vegetación, ancho de unos	Zahorra compactada, firme acondicionado y el estado es aceptable, ancho de unos 3,00	Zahorra compactada, firme acondicionado y el estado es aceptable, ancho de unos 3,00	Zahorra compactada, firme acondicionado y el estado es aceptable, ancho de unos 3,00
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (senderistas, ciclistas de paseo y de recreo).	Media	Media	Media	Media	Media
Observaciones	Senda por unos paisajes muy atractivos cuyo trazado y firme se ha acondicionado el camino recientemente. A partir de este punto la demanda del itinerario es más bien compuesta por senderistas y ciclistas recreativos.	El paso elevado sobre la A-1 conlleva una subida y bajada importante (5% en subtramos de 200m) y un rodeo importante. Asimismo existe un paso inferior de la A-I, pero forma parte de la cuenca del arroyo y por tanto es inundable. Conviene estudiar la posibilidad de habilitar el paso inferior para ciclistas y peatones para evitar las pendientes elevadas y el rodeo innecesario.	El trazado principal del camino sigue un poco al norte del arroyo, mientras esta senda transcurre al borde sur. Se opta por este trazado por que es paisajísticamente más interesante y además hay parcialmente sombra del arbolado. Para cruzar el arroyo de necesita un pequeño puente de unos 5m.	En este tramo el camino se aleja del la vega del arroyo y el paisaje es más monótono y menos atractivo. La falta de arbolado penaliza los desplazamiento a pie o en bicicleta en el verano.	Se trata de una tramo corto de la Colada del Camino de Burgos. El estado en general es aceptable, pero no hay ningún paso elevado sobre el arroyo.	En este último tramo la ruta vuelve a recorrer en paralelo al arroyo de Quiñones. Se ha acondicionado recientemente tanto las zonas próximas (arbolado) como el firme. Al final del tramo de enlaza con el Eje Jarama (IT05).
Intervención	-	Estudiar la posibilidad de habilitar un paso inferior en paralelo al curso del arroyo.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y habilitar un pequeño puente de madera de unos 5 metros para salvar el arroyo.	Plantar arbolado	Habilitar un puente sobre el arroyo de Quiñones (longitud de unos 10-15 metros).	-
Tipo de intervención	M3	M3	M6	M3	M3	M3
Presupuesto	0 €	0 €	51.000 €	16.250 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	5.000 €	0 €	15.000 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT07D- IT08D

## EJE TAJUÑA - EJE DEL TAJO

### DESCRIPCION

El enlace 7D-8D sirve de conexión entre los ejes principales del Tajuña y del Tajo y una las localidades de interés turístico de Chinchón y Colmenar de Oreja.

La mayor parte del recorrido coincide con una antigua vía de tren, parcialmente recuperado para los modos no motorizados. La demanda actual y potencial se compone principalmente de senderistas y ciclistas de paseo y recreo, habiendo un potencial de uso cotidiano únicamente en el tramo entre las localidades de Chinchón y Colmenar de Oreja. En principio esta ruta no está dirigida a los ciclistas profesionales de carretera (excepto algunos tramos cortos), ya que existe una red densa de carreteras que puede y suele utilizar este grupo de usuarios. No hay acceso desde el transporte público ferroviario y hay que recurrir el transporte en coche o en autobús para acceder a la ruta. La longitud total del eje es de unos 27 kilómetros con un desnivel acumulado moderado, teniendo una subida prolongada y continua hasta Chinchón de aprox. un 3,0% así como una bajada prolongada entre el núcleo urbano de Colmenar Oreja y el eje del Tajo (pendiente media de un 4%).

### MUNICIPIOS

Perales de Tajuña  
Valdelaguna  
Chinchón  
Valdelaguna

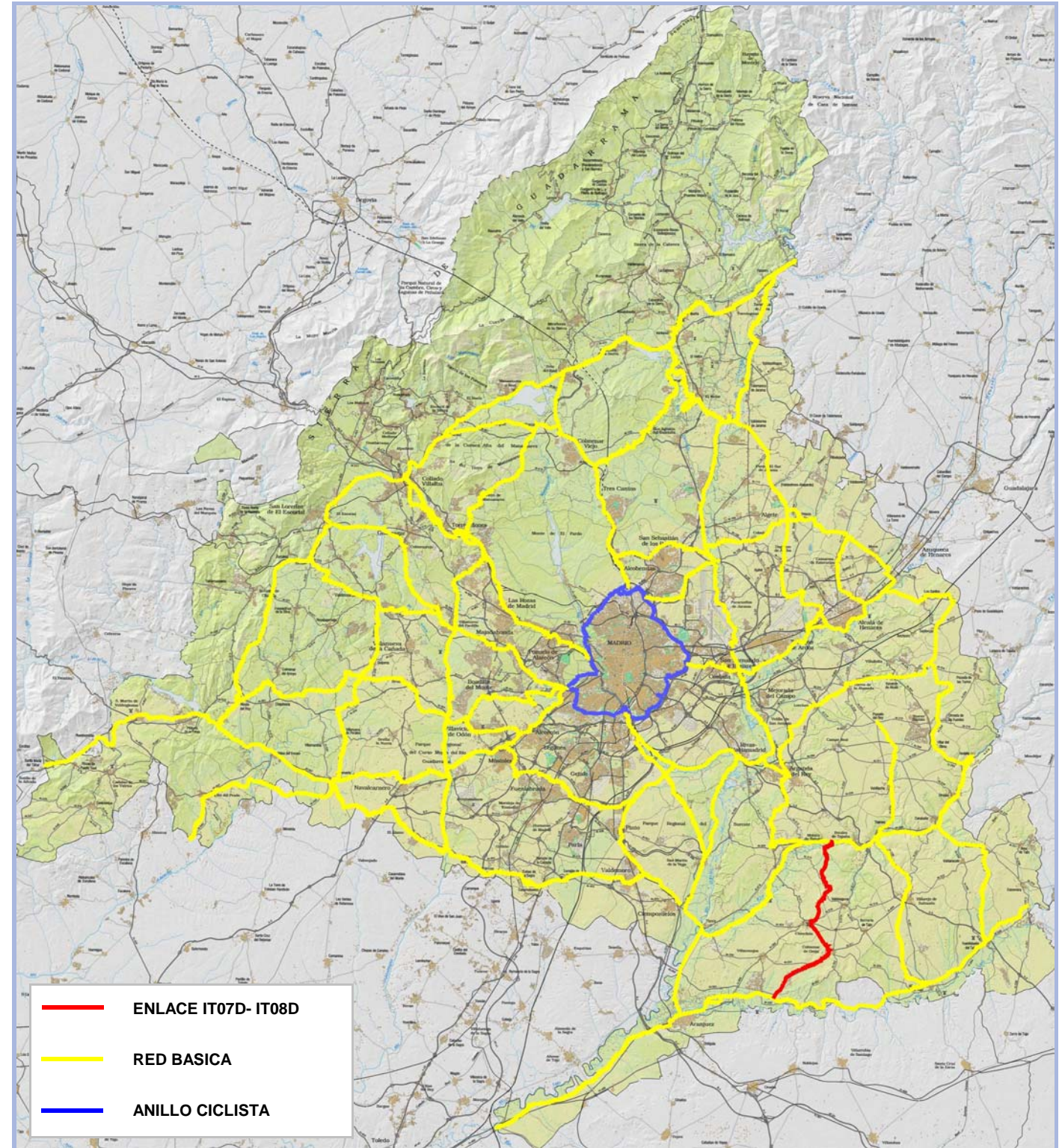
LONGITUD (KM) 27,65

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 5

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

El punto de inicio de este tramo es la vía verde de Tajuña en proximidad de la M-302 y termina a la altura de la M-315. El trazado coincide con la antigua vía de excepto el ramal que sirve de acceso a la fábrica de cemento, donde existe una alternativa por un camino agrícola. La longitud del tramo es de unos 8,6 kilómetros tiene una subida continua y prolongada con una pendiente media de aprox. un 3,0% en unos 6 kilómetros. Actualmente el inicio de la vía de tren se utiliza para acceder a una fábrica de cemento donde hay un tránsito notable de camiones y el firme es muy polvoriento. Como alternativa se ha acondicionado el camino que transcurre en paralelo y que presenta unas pendientes prácticamente iguales. En único problema de esta alternativa es la conexión entre el camino y la vía verde donde hay una rampa con una pendiente muy fuerte y gravilla suelta. Asimismo hay que buscar una solución en el tramo compartido con los camiones (puente sobre el río Tajuña). En el tramo restante la intervención se limita al acondicionamiento del firme de la antigua vía de tren.

### TRAMO B

Este tramo corresponde trazado entre la M-315 y el núcleo urbano de Chinchón. Al principio el trazado coincide con la vía verde, pero después de aprox. 1,5 kilómetros el trazado de la vía de tren desaparece y se sigue por un camino agrícola hasta el cruce de la M-316. En principio la solución del desvío no significa ningún inconveniente desde el punto de vista del rodeo o de la pendiente, de modo que se puede prescindir del trazado original. La longitud es de unos 4,7 kilómetros: pendiente moderada en los primeros 3 kilómetros y baja en el ramal restante. La pendiente media tanto en subida como en bajada es de aprox. un 1,7%.

### TRAMO C

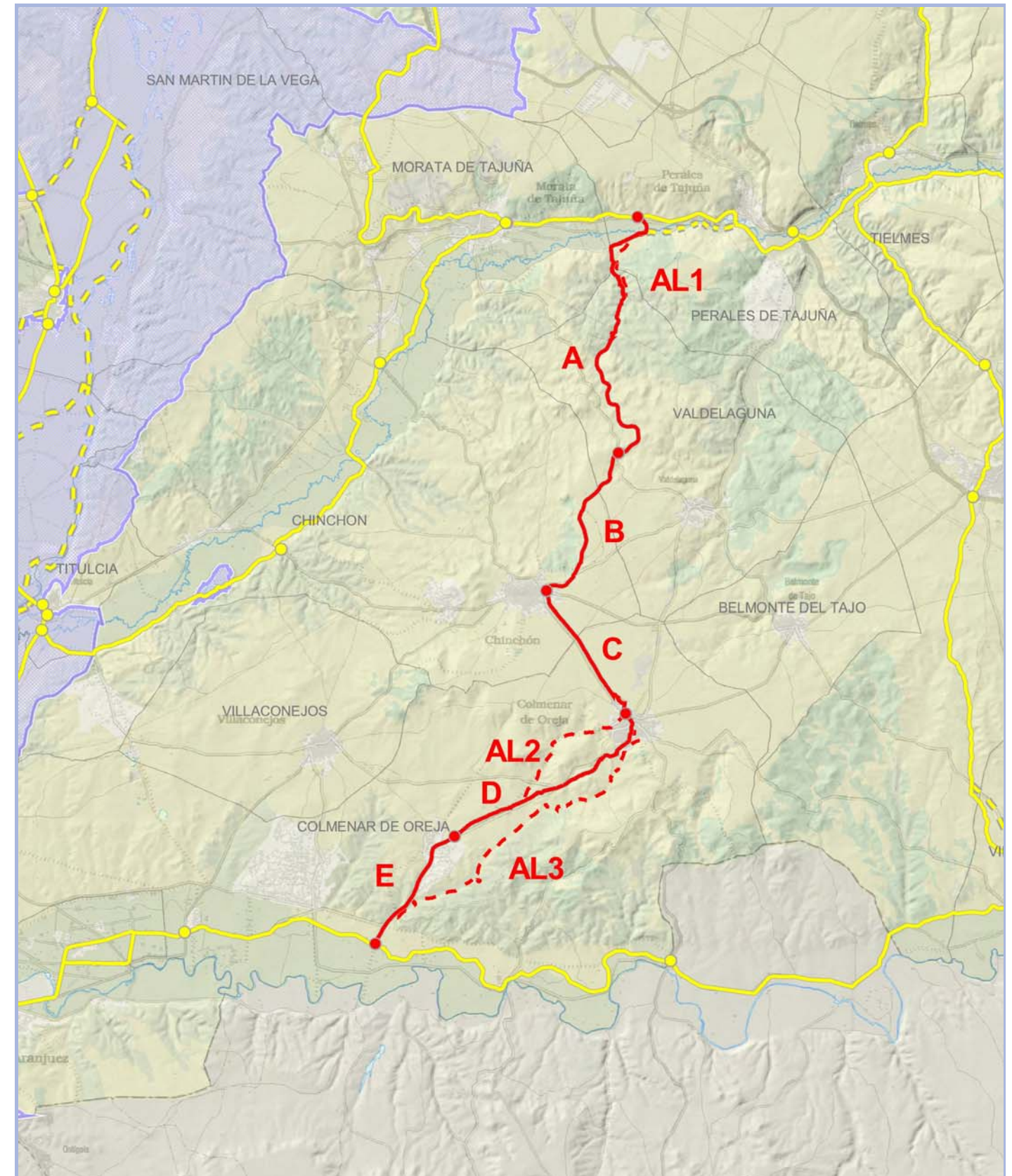
El tramo C corresponde a la conexión entre los municipios de Chinchón y Colmenar de Oreja, donde se ha acondicionado la vía de tren como una senda peatonal ciclista con hileras de arbolado en algunas zonas. Se trata de un camino prácticamente llano de unos 4 kilómetros de longitud.

### TRAMO D

El tramo D transcurre entre la localidad de Colmenar de Oreja y la urbanización "Valle de San Juan", donde existen varias variantes. La solución más interesante para los ciclistas recreativos y senderistas sería acondicionar los caminos por la vega del arroyo Barranco de las Arroyadas (AL3) su vez sería el trazado con menos desnivel a salvar (aprox. un 2-3%). El problema de esta variante es la falta de continuidad de los caminos en algunas zonas. Otra opción sería optar por la vía pecuaria que une Colmenar Viejo con la vega del Tajo (AL2), pero cuyo trazado está parcialmente desaparecido y tiene algún tramo con fuertes pendientes (12-14%). Al final se propone un trazado por la M-318 en el primer kilómetro (salida de Colmenar), donde la carretera tiene las características de una calle urbana. A continuación se opta por un camino existente para evitar el tramo de la carretera con mayores intensidades y sin espacio para incorporar una vía ciclista segura. Posteriormente se propone recuperar el trazado de la vía pecuaria Cañada de la Barca de Oreja que transcurre en paralelo a la misma hasta llegar a la urbanización de los Vallejos.

### TRAMO E

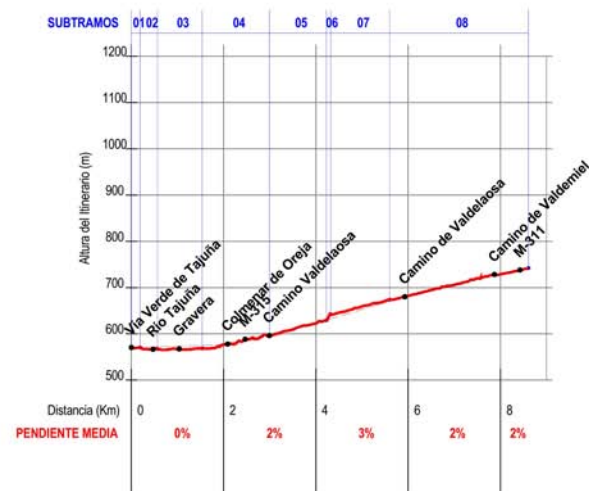
En este tramo se propone proyectar una nueva vía ciclista en paralelo a la carretera hasta enlazar con de nuevo con la Cañada de la Barca de Oreja, poco antes de la Casa la Cruz del Cuarto. En teoría existe también la opción aprovechar la red viaria interior de la urbanización Los Vallejos, pero los accesos actualmente son muy limitados y es dudoso si se permitiera nuevas entradas para los modos no motorizados. La longitud del tramo es de apenas 4 kilómetros y tiene una pendiente notable al principio y moderada en su conjunto con una pendiente media de bajada de un 2,5%.



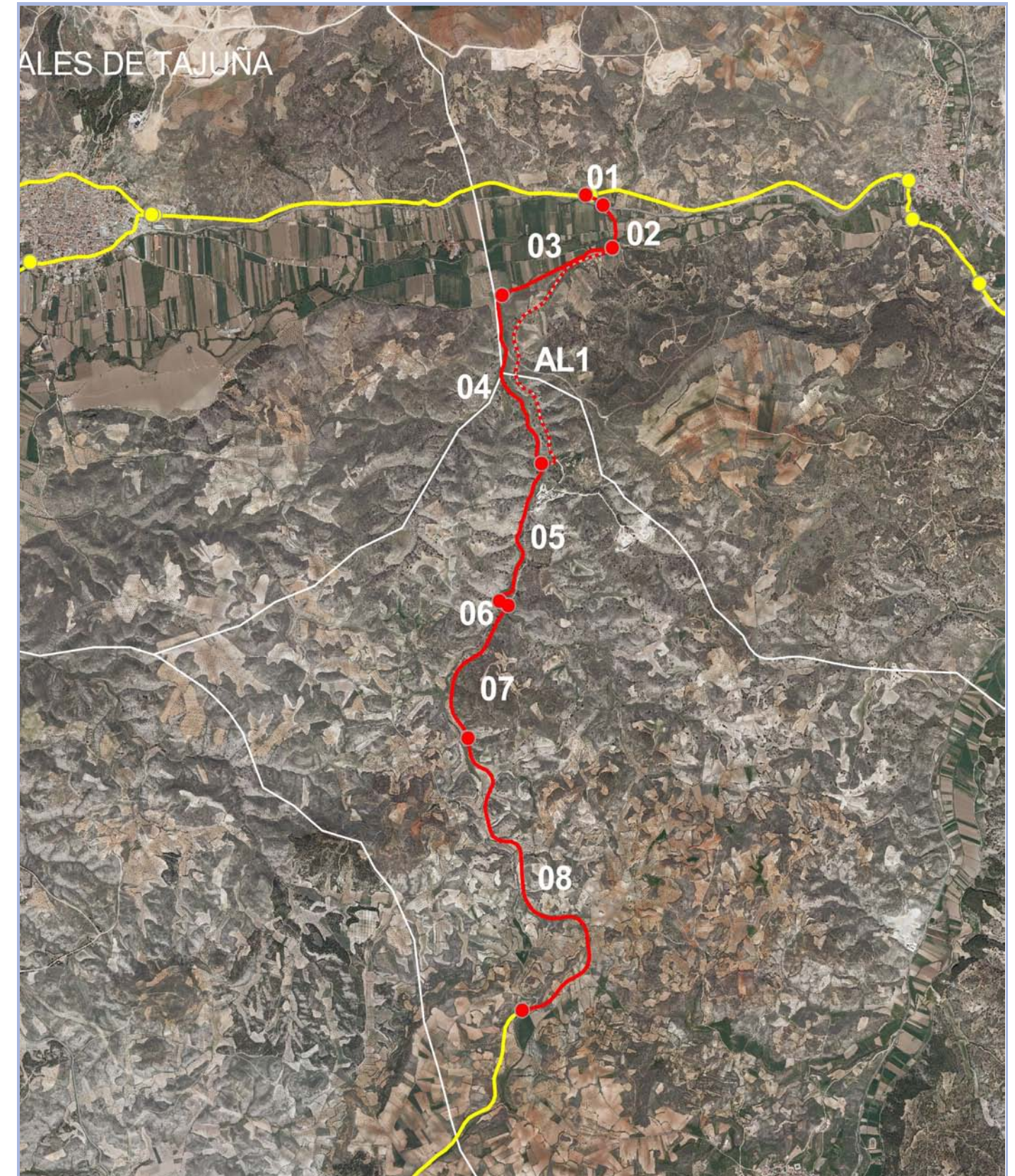
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	742
Altura Mínima (m):	565
Altura Salida (m):	570
Altura Llegada (m):	742
Desnivel Salida Llegada (m):	172
Desnivel Máximo (m):	177
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,01
Pendiente Media:	2

### PERFILES Y PENDIENTES



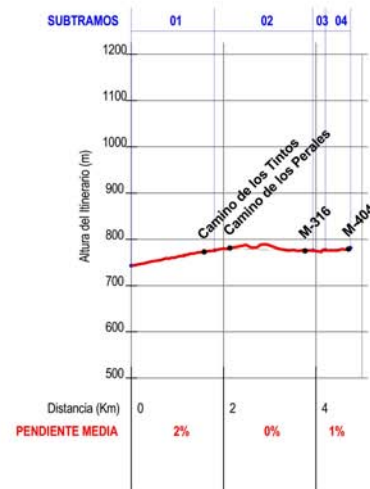
1:40.000



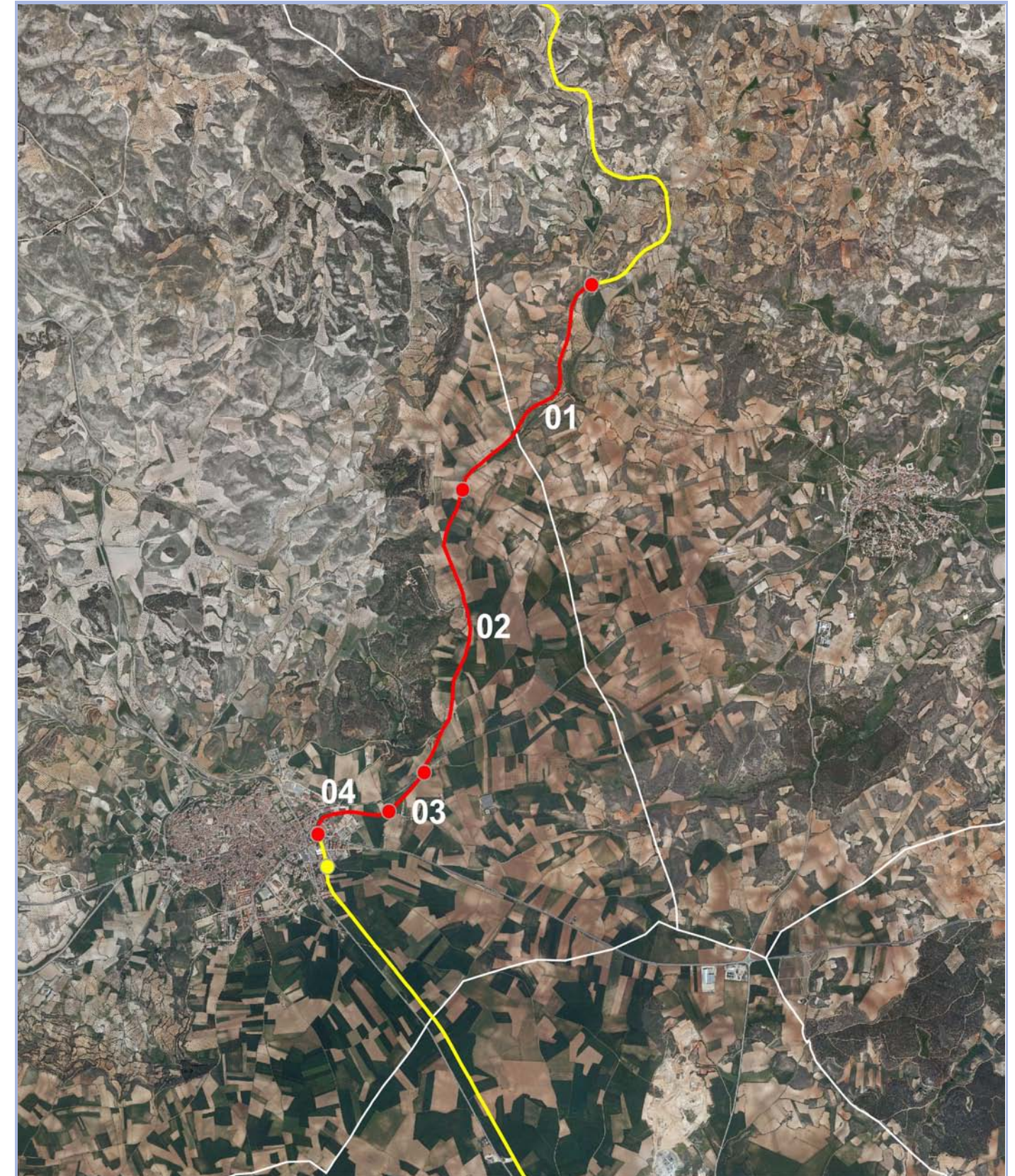
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	789
Altura Mínima (m):	743
Altura Salida (m):	743
Altura Llegada (m):	781
Desnivel Salida Llegada (m):	38
Desnivel Máximo (m):	46
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,01
Pendiente Media:	0,8

## PERFILES Y PENDIENTES



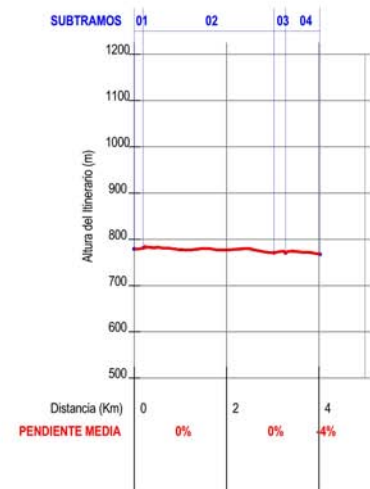
1:30.000



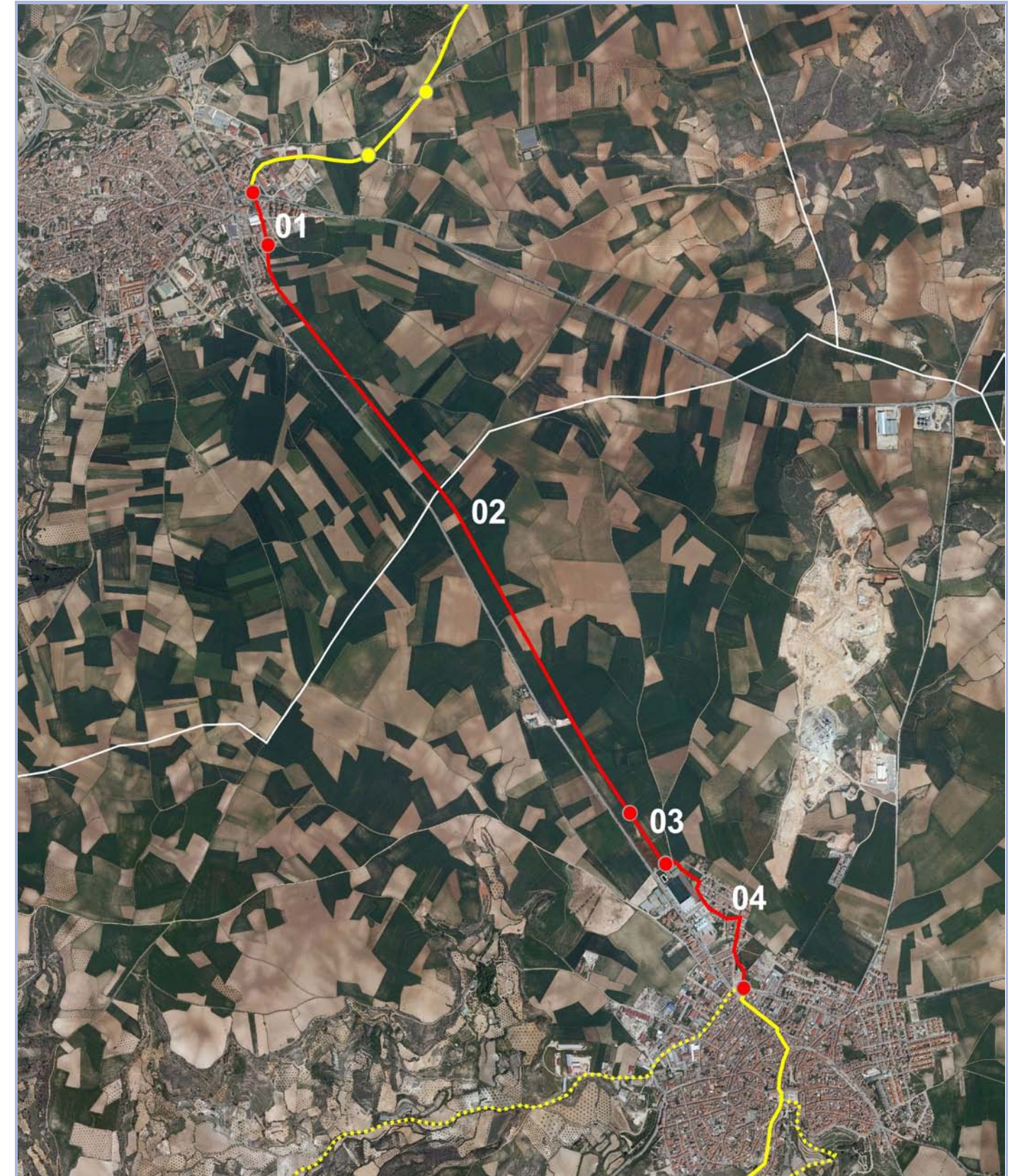
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	784
Altura Mínima (m):	768
Altura Salida (m):	779
Altura Llegada (m):	768
Desnivel Salida Llegada (m):	-11
Desnivel Máximo (m):	16
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,01
Pendiente Media:	-0,27

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000

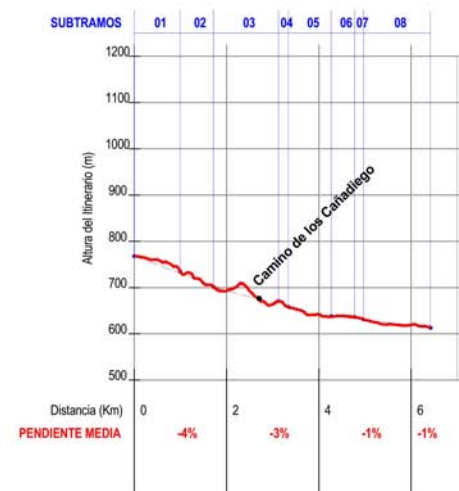




## TRAMO D

Altura Máxima (m):	768
Altura Mínima (m):	613
Altura Salida (m):	768
Altura Llegada (m):	613
Desnivel Salida Llegada (m):	-155
Desnivel Máximo (m):	155
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,01
Pendiente Media:	-2,41

## PERFILES Y PENDIENTES



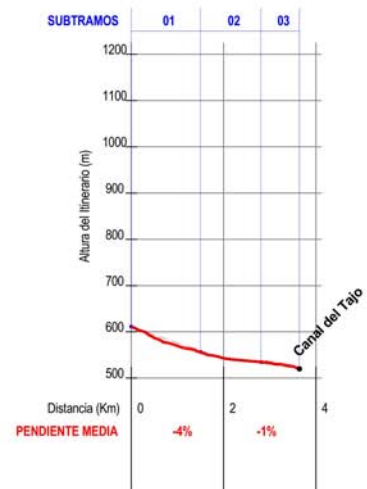
1:25.000



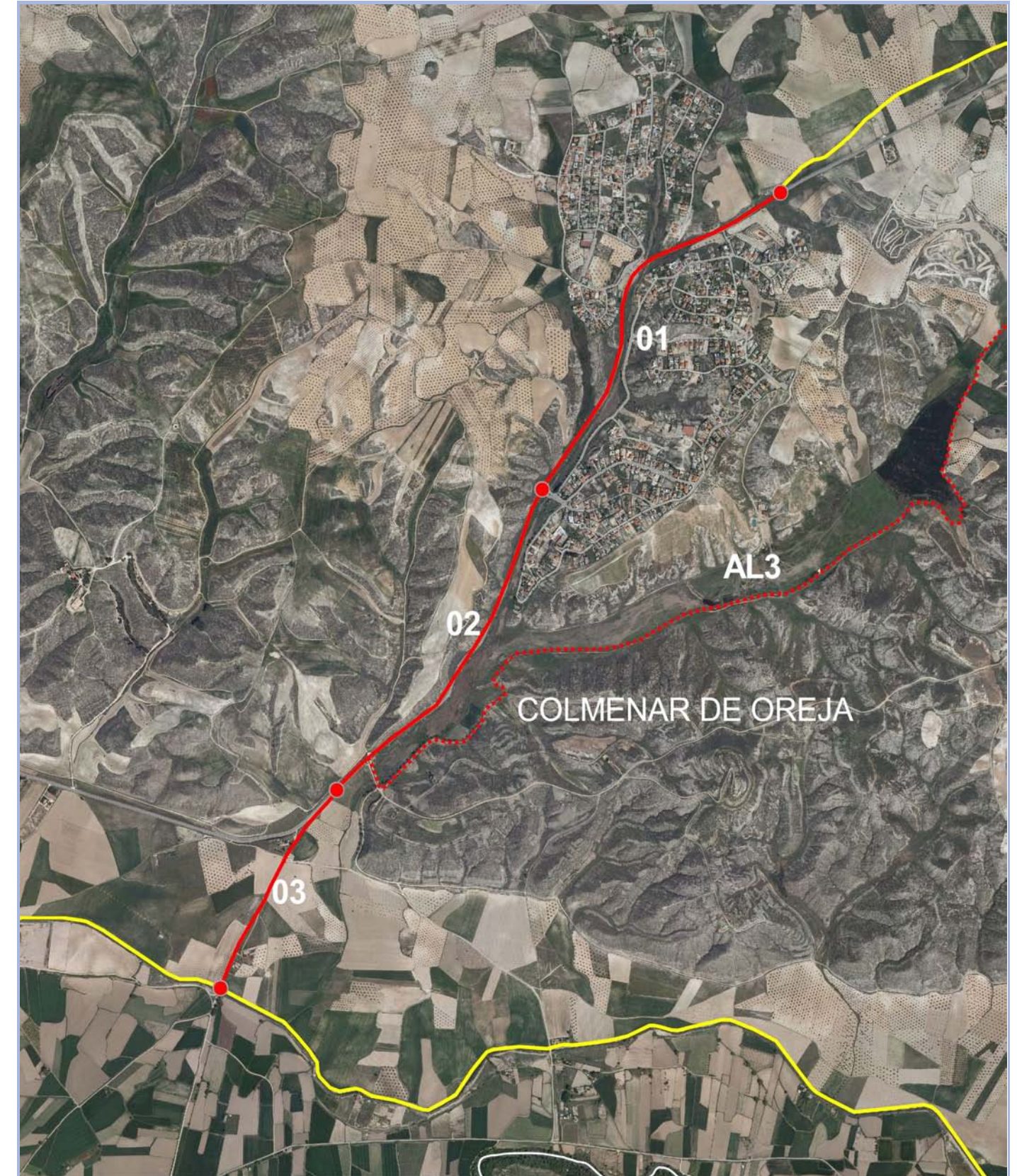
## TRAMO E

Altura Máxima (m):	611
Altura Mínima (m):	520
Altura Salida (m):	611
Altura Llegada (m):	520
Desnivel Salida Llegada (m):	-91
Desnivel Máximo (m):	91
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	7,01
Pendiente Media:	-2,5

## PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000









# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT07D- IT08D TRAMO A

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Antigua Vía de tren	Antigua Vía de tren	Camino Valdelaosa	Camino Valdelaosa	Camino Valdelaosa	Rampa de enlace
Entre	Punto 01 (Vía Verde de Tajuña) y 02 (M-302)	Punto 02 (M-302) y 03 (camino Valdelaosa)	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07 (antigua vía de tren)
Longitud (m)	140	350	1.000	1.450	1.210	70
Contaminación acústica / atmosférica	Media (Huella acústica de la M-302)	Baja	Bajo	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Vega del río Tajuña,, Llanuras aluviales y terrazas, Mosaicos de Olivares y regadíos con	Vega del río Tajuña, Llanuras aluviales y terrazas, Regadíos	Vega del río Tajuña, Llanuras aluviales y terrazas, Mosaicos de Olivares y regadíos con manchas de	Mosaicos de Olivares y regadíos con manchas de matorral	Lomas y campiñas en yeso, olivares y secanos, con manchas de matorral y arbolado, dehesa de	Lomas y campiñas en yeso, manchas de matorral
Protección Térmica	No	No	Parcialmente	No	No	No
Desnivel	Bajo	Llano	Llano	Moderado (entre un 2-4%)	Moderado (entre un 2-3%)	Muy alto (10-14%)
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola, que sirve de acceso a una finca, poco tránsito de vehículos, al final hay que cruzar la M-302	Tramo por donde circulan los camiones que acceden a la gravera situada a unos 2 kilómetros en la antigua vía de tren.	Camino agrícola	Camino agrícola	Camino agrícola	Camino sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Zahorra compactada, estado regular, ancho de unos 4,00m	Zahorra compactada en buen estado pero muy polvoriento, ancho de unos 4,00m	Zahorra compactada, firme regular pero polvoriento, ancho de unos 3,00m	Zahorra compactada acondicionado y en buen estado, ancho de unos 4,50m	Zahorra compactada en buenas condiciones pero polvoriento, ancho de unos 4,50m	zahorra compactada con gravilla suelta, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta, en primer lugar senderistas, ciclistas recreativos y de montaña	Media / Alta (en función del acondicionamiento de la ruta)	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Media
Observaciones	Se trata de una antigua vía de tren que enlaza la Vía Verde de Tajuña con Chinchón y con Colmenar de Oreja. Conviene convertirla en una vía verde con las características y calidades de otras vías verdes. La inversión inicial puede ser más elevada, sin embargo los costes de mantenimiento serán más bajos. La demanda potencial depende en alto grado de la calidad de la vía. En el cruce de la carretera se propone un	Hay que valorar si el tránsito de camiones es compatible con la coexistencia de los modos no motorizados. Debido al puente sobre el río no hay caminos alternativos. Asimismo conviene reflexionar sobre la idoneidad de la ubicación de la gravera y la posibilidad de traslado.	Este camino es una buena alternativa al primer tramo de la antigua vía de tren donde circulan los camiones. En relación con la calidad del firme se echa de menos la calidad que caracteriza las vías verdes (capa bituminosa) y arbolado de sombra.	Este camino es una buena alternativa al primer tramo de la antigua vía de tren donde circulan los camiones. En relación con la calidad del firme se echa de menos la calidad que caracteriza las vías verdes (capa bituminosa) y arbolado de sombra.	Este camino es una buena alternativa al primer tramo de la antigua vía de tren actualmente inaccesible debido a la ubicación de la gravera. En relación con la calidad del firme se echa de menos la calidad que caracteriza las vías verdes (capa bituminosa) y arbolado de sombra.	Esta rampa de enlace entre el camino de Valdelaosa y la antigua vía de tren, que transcurren a cotas diferentes, tiene una fuerte pendiente y un firme con gravilla suelta lo que resulta muy peligroso y es una barrera para muchos usuarios potenciales. Conviene estudiar la posibilidad de proyectar una rampa con pendientes no superiores a un 6% o al menos ofrecer una capa de firme dura resistente a la
Intervención	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Refugio central en la carretera para facilitar un cruce seguro y cómodo.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Regular el acceso de los camiones a la gravera.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Franjas de arbolado.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Franjas de arbolado.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Franjas de arbolado.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Suavizar las pendientes.
Tipo de intervención	M5	M5	M5	M5	M5	M5
Presupuesto	7.000 €	26.250 €	75.000 €	123.250 €	102.850 €	14.000 €
Elementos Singulares (puente)	5.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	Antigua vía de tren
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	1.220
Contaminación acústica / atmosférica	Baja
Entorno / Paisaje	Lomas y campiñas en yeso, olivares y secanos, con manchas de matorral y arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	Moderado (entre un 2-3%)
Cruces con el tráfico motorizado	Antigua vía de tren en principio sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Tierra compactada muy irregular, algunas zonas muy arenosas, ancho de unos 5,00m
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Media / Alta (en función del acondicionamiento)
Observaciones	En esta parte de la vía de tren se ha acometido recientemente algunas obras de mantenimiento (corte de la vegetación). En general la calidad del firme es muy deficiente e incluso peligroso (arena).
Intervención	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Plantar arbolado.
Tipo de intervención	M7
Presupuesto	91.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Antigua vía de tren	Camino de los Perales	Antigua Vía de tren	Antigua vía de tren
Entre	Punto 01 (M-315) y 02	Punto 02 y 03 (M-316)	Punto 03 (M-316)	Punto 04 y 05 (M-404)
Longitud (m)	1.740	1.900	360	540
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Lomas y campiñas en yeso, olivares y secanos, con manchas de matorral y arbolado	Campos de uso agrícola, manchas de olivares	Matorrales, edificaciones aisladas del casco urbano	Almacenes y edificaciones dispersas, espacios libres sin acondicionar
Protección Térmica	No	No	No	No
Desnivel	Moderado (entre un 2-3%)	Baja (1-2%)	Bajo	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Antigua vía de tren en principio sin tráfico motorizado	Camino agrícola, cruce de la M-316 al final del tramo	No hay tránsito de vehículos de ningún tipo.	Antigua vía de tren sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Algunas zonas de tierra compactada y otras con gravilla suelta, ancho de unos 5,00m	Zahorra compactada acondicionado, algunas zonas irregulares, ancho de unos 3,00m	Plataforma inexistente, sólo queda la base de la vía de tren.	Tierra compactada sin acondicionar, manchas de vegetación, ancho de unos 3,00m
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta	Media / Alta	Alta	Alta
Observaciones	En esta parte de la vía de tren se ha acometido algunas obras de mantenimiento (corte de la vegetación, nueva capa de gravilla) por lo que el firme es muy distinto según los subtramos, pero en ningún caso alcanza la una calidad satisfactoria para ciclistas de paseo y para las exigencias a una vía verde.	El trazado por el camino de los Perales es una buena alternativa al trazado de la vía de tren casi desaparecido en esta zona. Sin embargo también puede ser interesante recuperar el trazado original de la vía para conservar su carácter de una antigua vía de tren. Para garantizar un cruce seguro y cómodo de la M-316 sería conveniente disponer de una isleta en la calzada.	Este tramo coincide con la antigua vía de tren y todavía se puede apreciar su trazado. No sería demasiado complicado recuperar este tramo para enlazar el casco urbano de Chinchón con el camino de Perales (tramo anterior).	Tramo de la antigua vía de tren cuyo trazado se ha conservado. Falta por acondicionar el firme y los espacios libres colindantes.
Intervención	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas) o recuperar el trazado original de la antigua vía de tren. Refugio central en la M-316.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas). Plantar arbolado.
Tipo de intervención	M7	M5	M9	M7
Presupuesto	130.500 €	142.500 €	54.000 €	40.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	5.000 €	0 €	0 €









Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Calle Estación	Antigua vía de tren	Antigua vía de tren	Calles locales del casco urbano
Entre	Punto 01 (M-404) y 02	Punto 02 (Chinchón) y 03	Punto 03 y 04 (Colmenar de Oreja)	Punto 04 y 05 (estación de autobuses)
Longitud (m)	135	2.760	300	770
Contaminación acústica / atmosférica	Media	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Chinchón, almacenes	Campos de uso agrícola, franjas de arbolado en algunas zonas	Campos de uso agrícola, franjas de arbolado en algunas zonas	Casco urbano, polideportivo
Protección Térmica	No	Parcialmente	Parcialmente	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Compartido, peatones disponen de propias bandas de circulación, pero muy estrechas	Camino sin tráfico motorizado	Camino sin tráfico motorizado	Los ciclistas comparten la calzada con el tráfico motorizado, los peatones disponen de propias bandas de circulación.
Tipo de Firme	Calzada: Asfalto, acera de baldosas prefabricadas, ancho de las aceras insuficiente	Zahorra compactada acondicionado y en buen estado, ancho de unos 3,00m	Zahorra compactada acondicionado y en buen estado, ancho de unos 3,00m	Calzada: Asfalto, Aceras de baldosas prefabricadas de un ancho insuficiente
Iluminación	Si	No	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de un tramo corto por el casco urbano, donde los ciclistas pueden compartir sin problemas la calzada. La calidad del espacio peatonal sin embargo es mejorable. Conviene diseñar un espacio de coexistencia de un aspecto más amable, para que se note que se trata parte de una vía verde.	Se trata de un tramo de la antigua vía de tren acondicionado como una vía peatonal / ciclista sin tráfico motorizado. Hay obstáculos físicos que impiden el paso a vehículos de 4 ruedas. A lo largo del camino hay arbolado, pero en algunas zonas la distancia entre las hileras es demasiado grande como para paliar la radiación solar en el verano. Para captar la demanda cotidiana y para generar una imagen cooperativa	Este tramo en las proximidades del núcleo urbano de Colmenar de Oreja tiene unas características iguales al tramo anterior, pero a su vez dispone de alumbrado.	En los primeros 100 metros existe únicamente un camino de tierra que hay que acondicionar. En el tramo restante no hay ningún inconveniente por parte de los ciclistas de compartir unas calles locales de poca intensidad de tráfico. Sin embargo, hay que revisar la calidad de las aceras, que en muchos casos tienen un ancho insuficiente, aunque también tienen la posibilidad de ir por la calle principal (M-311), donde las
Intervención	Diseñar las calle como espacios de coexistencia, limitar el acceso del tráfico motorizado	Completar las hileras de arbolado para tener una zona de sombras continua. Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas).	Completar las hileras de arbolado para tener una zona de sombras continua. Acondicionar el firme (capa de lechada bituminosa pigmentada o de características parecidas).	Acondicionar el camino en los primeros 100 metros (capa bituminosa). Señalización vertical y horizontal para advertir a los conductores de la posible presencia de ciclistas.
Tipo de intervención	M2	M5	M5	M2
Presupuesto	13.500 €	207.000 €	22.500 €	3.850 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	8.000 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT07D- IT08D TRAMO D

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Calles locales del casco urbano	Carretera M-318	Camino	M-318	Senda	Cañada de la Barca de Oreja (Senda de San Juan)
Entre	Punto 01 (estación de autobuses) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 (M-318) y 04	Punto 04 y 05 (M-324)	Punto 05 (M-324) y 06 (Cañada de Vallehondo)	Punto 06 y 07
Longitud (m)	980	700	1.400	200	900	430
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Media (huella acústica de la M-318)	Bajo	Baja
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Colmenar de Oreja,	Lomas y alcarrias, campos de olivares y secanos con manchas de arbolado y matorral	Lomas y alcarrias, campos de olivares y secanos con manchas de arbolado y matorral	Campos de uso agrícola, secanos y olivares	Campos de uso agrícola, secanos y olivares y manchas de matorral	Campos de uso agrícola
Protección Térmica		No	No	No	No	No
Desnivel	Moderado (3,3%)	Alto (5-6%)	Alto (4%-8)	Moderado (3-5%)	Moderado (2-4%)	Llano
Cruces con el tráfico motorizado		Uso compartido de la calzada	Camino agrícola	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la calzada de la carretera con una intensidad y velocidad media de los coches que desaconsejan	Camino agrícola en desuso	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario
Tipo de Firme	Calzada: Asfalto, Aceras de baldosas prefabricadas de un ancho insuficiente	Adoquín de piedra natural	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con manchas de vegetación	No hay infraestructura ciclista / peatonal	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con manchas de vegetación, ancho de 2,50m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular, ancho de 2,50m
Iluminación		No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Media / Alta	Media	Media	Media	Media
Observaciones	El trazado del itinerario por el casco urbano es indicativo, aunque se intenta elegir locales de poco tráfico motorizado y de la pendiente mínima. A su vez interesa acercar los usuarios a los monumentos más importantes de la localidad, como por ejemplo su iglesia o la plaza mayor. Conviene revisar la calidad de las bandas de circulación peatonal, cuyas aceras tiene un ancho insuficiente en muchas calles.	Aunque se trata de una carretera, este tramo tiene más bien carácter de una calle local. La intensidad del tráfico motorizado es baja y tanto el ancho como el tipo de firme de la calzada induce a velocidades moderadas. Sin embargo no existe ninguna banda de circulación para los peatones. Conviene estudiar la posibilidad de limitar el acceso para reducir aún más el tráfico a favor de una coexistencia de la calle entre peatones.	Este camino tiene unas pendientes importantes pero que se pueden suavizar reduciendo la cota máxima del punto más alto. Otra alternativa sería facilitar una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera, aunque no hay mucho espacio disponible debido a las características de la topografía.	Se trata de un tramo corto donde no hay otra solución que proyectar una vía ciclista / peatonal segregada de la carretera.	Este camino está prácticamente en desuso y cubierto de vegetación. Conviene acondicionar el firme y el entorno próximo a la vía.	En este tramo se propone recuperar el trazado de la vía pecuaria, que actualmente está poco consolidado y tiene un firme irregular. La falta de sombra condiciona el uso de la vía.
Intervención	Señalización vertical y horizontal para advertir a los conductores de la posible presencia de ciclistas.	Limitar el acceso y la velocidad en este tramo o implantar una acera de al menos 2,00m de ancho.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y plantar arbolado.	Nueva vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera, dejando suficiente espacio de resguardo. Al ancho debe ser de al menos 2,50m y el firme puede ser de zahorra compactada o materiales duros. Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y plantar arbolado.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y plantar arbolado.
Tipo de intervención	M1	M2	M7	M11	M9	M9
Presupuesto	4.900 €	3.500 €	91.000 €	30.000 €	67.500 €	32.250 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03
Denominación	M-318	M-318	Vía Pecuaria
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04
Longitud (m)	1.500	1.300	830
Contaminación acústica / atmosférica	Media (huella acústica de la carretera)	Media (huella acústica de la carretera)	Baja
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, urbanización Los Vallejos	Urbanización Los Vallejos, laderas con manchas de matorral	Vega del río Tajo, secanos y regadíos
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	Moderado (4-5%)	Bajo (1-3%)	Bajo (1-2,5%)
Cruces con el tráfico motorizado	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la calzada de la carretera con una intensidad y velocidad media de los coches que desaconsejan	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la calzada de la carretera con una intensidad y velocidad media de los coches que desaconsejan	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario
Tipo de Firme	No hay infraestructura ciclista / peatonal	No hay infraestructura ciclista / peatonal	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular y pedregoso
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media	Media
Observaciones	Al principio el trazado de la carretera coincide con la vía pecuaria, por tanto conviene recuperar una plataforma para los modos no motorizados. Posteriormente se podría aprovechar algunas calles interiores de la urbanización, pero para tal fin se debería facilitar al menos 2 nuevos accesos.	En este tramo no existe alternativa a la implantación de una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera. Aunque se fuera posible recuperar el trazado de la vía pecuaria que transcurre en la proximidad y que está actualmente vallado, la pendiente de la carretera es mucho más favorable.	En este tramo existe una vía pecuaria que enlaza con el itinerario principal IT 08 (eje Tajo). La firme y la protección térmica es mejorable.
Intervención	Trazar una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera, con un espacio de resguardo suficiente (>2,00m). El ancho tiene que ser de al menos 2,50 y el firme puede ser de zahorra compactada o de un pavimento duro.	Trazar una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera, con un espacio de resguardo suficiente (>2,00m). El ancho tiene que ser de al menos 2,50 y el firme puede ser de zahorra compactada o de un pavimento duro.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y plantar arbolado.
Tipo de intervención	M11	M11	M8
Presupuesto	375.000 €	325.000 €	62.250 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT07F- IT08B

## EJE TAJUÑA - EJE DEL TAJO

### DESCRIPCION

El enlace EN 7F-8B conecta el eje de Tajuña (IT07) con el eje del Tajo (IT08) a través de la Vía Verde de los 40 días y la Cañada Real Soriana en el extremo sureste de la Comunidad de Madrid. El itinerario tiene su comienzo en el municipio de Carabaña y termina en la localidad de Fuentidueña del Tajo, pasando por el municipio de Valdaracete. Este ruta de dirige en primer lugar a senderistas y ciclistas de paseo y recreo así como de montaña. Suma unos 20 kilómetros y tiene un desnivel medio, con unas pendientes suaves y únicamente en un tramo corto hay una pendiente máxima de un 10%, pero cuyo gradiente se puede suavizar manipulando ligeramente la cota del camino. La ruta paso por unos paisajes variados (Lomas y campiñas en yeso, mosaicos de olivares y secano, vega del arroyo Valseco) y en general agradable, ofreciendo una alta calidad ambiental. No hay acceso en transporte público ferroviario, por lo que únicamente se puede acceder a la ruta a través de otros itinerarios, en autobús o en coche particular.

### MUNICIPIOS

Carabaña  
Valdaracete  
Villarejo de Salvanes  
Fuentidueña de Tajo

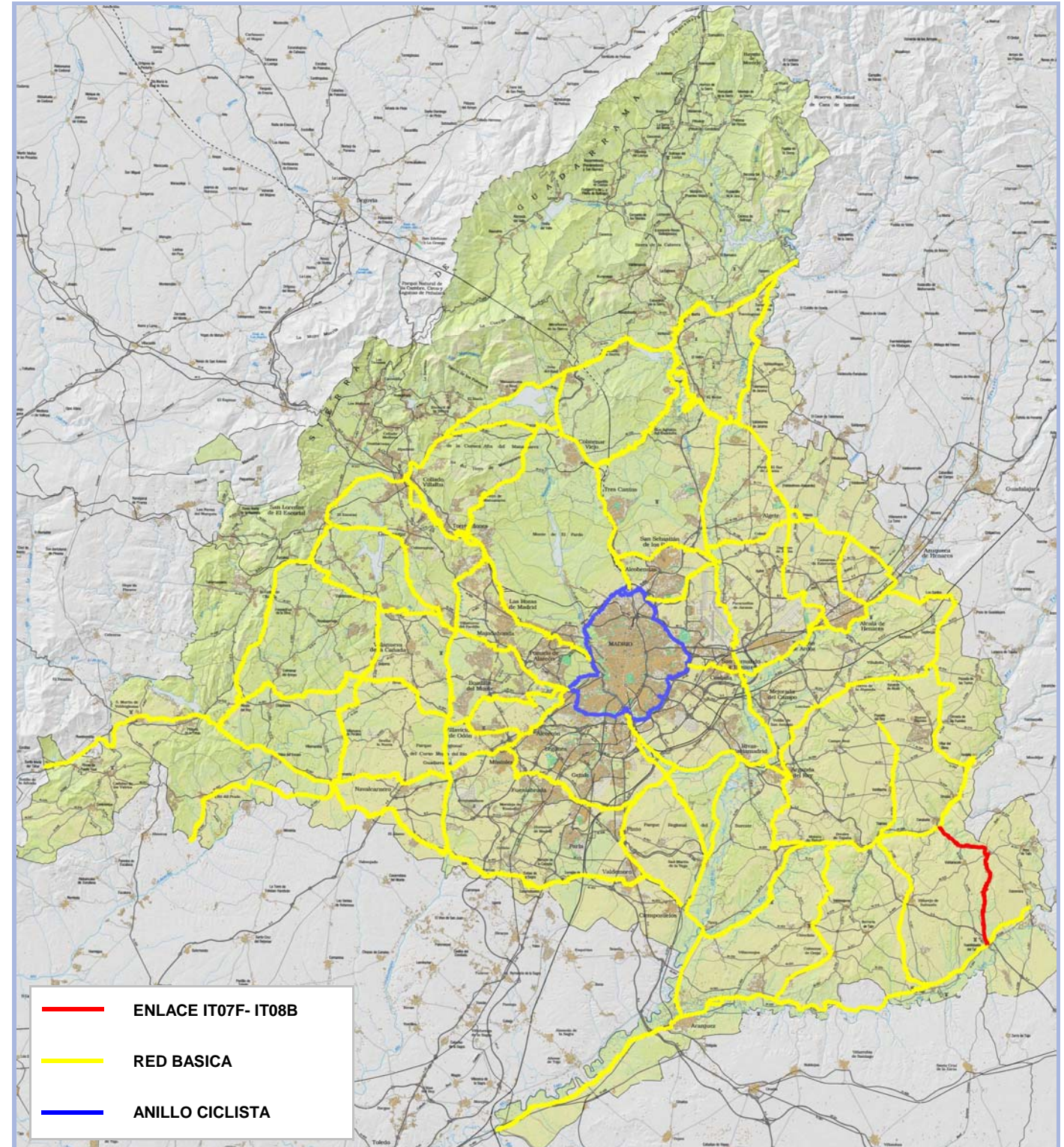
LONGITUD (KM) 20,32

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 2

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000

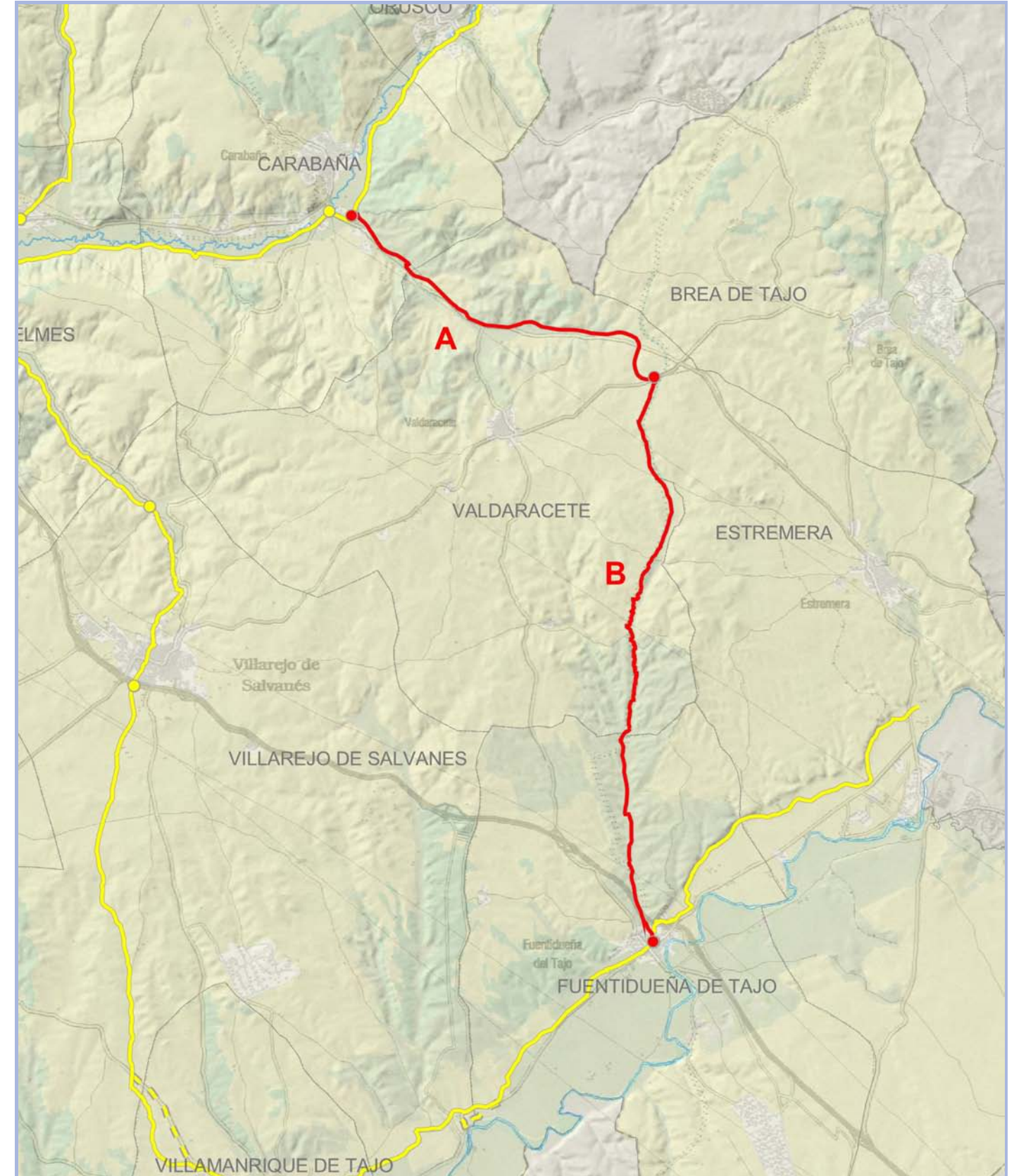


#### TRAMO A

El tramo A corresponde a una parte del trazado de la Vía Verde de los 40 días, entre la localidad de Cabaña, donde arranca en la Vía Verde de Tajuña y la carretera M-222. La vía ofrece unas buenas condiciones (ancho adecuado, firme bituminoso) apto para todo tipo de usuarios. La longitud de la ruta es de unos 8 kilómetros y presenta una subida suave pero continua en torno de un 2,7%. Únicamente hay un "bache" en el perfil, donde no se ha podido recuperar el trazado original del ferroviario debido a la ocupación de la vía por una parcela particular. Este bache en el perfil se manifiesta con unas pendientes "innecesarias" de bajada y subida de aprox. un 6,5%. La mayor parte de la vía es de uso exclusivo de los modos no motorizados, pero también hay tramos compartidos con los vehículos agropecuarios.

#### TRAMO B

El tramo B corresponde al trazado por la Cañada Real Soriana y el Camino del Valle y enlaza con el núcleo urbano de Fuentidueña del Tajo. En el primer tramo la Vía Pecuaria presenta unas condiciones aceptables en relación con el desnivel a salvar y las características de la plataforma de circulación (ancho, firme). Es precisamente este primer tramo de unos casi 4 kilómetros que pasa por unos paisajes muy atractivos con arbolado a lo largo del camino. A partir de este punto la Cañada Real se desvía del valle y transcurre por los lomos próximos al valle, configurando un perfil ondulado de fuertes y continuas bajadas y subidas. La inevitable erosión y el paso de vehículos agropecuarios en una zona con pendientes que superan el 8% han deteriorado bastante la capa de rodadura de la vía pecuaria en este tramo. Por estas razones se opta por el camino del Valle, que, una vez bajado desde la cota de la vía pecuaria, presenta unas pendientes mucho más favorables, que oscilan entre un 2 y 4%. El problema relacionado con este trazado es la falta de conservación de este camino agrícola, cuyo trazado parcialmente desaparece en un tramo de unos 800 metros.

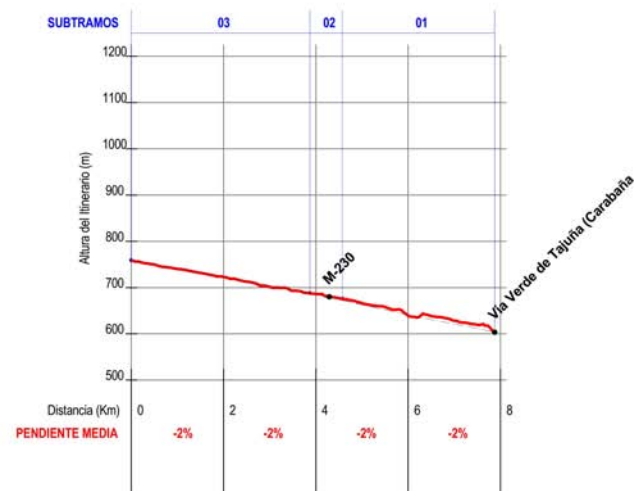


1:120.000

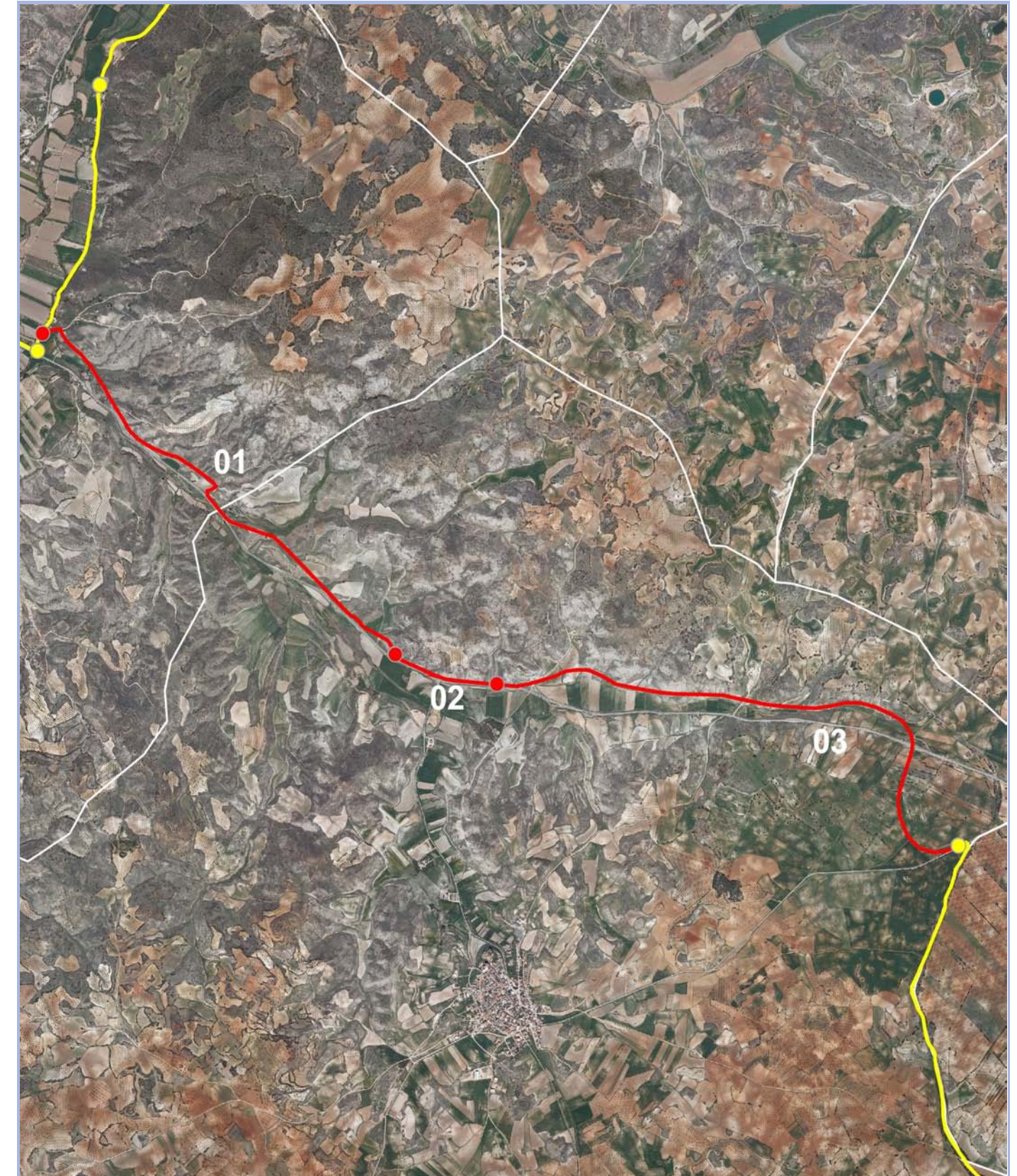
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	759
Altura Mínima (m):	603
Altura Salida (m):	603
Altura Llegada (m):	759
Desnivel Salida Llegada (m):	156
Desnivel Máximo (m):	156
Ascensión Acumulada (m):	162
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	8,9
Pendiente Media:	-2

### PERFILES Y PENDIENTES



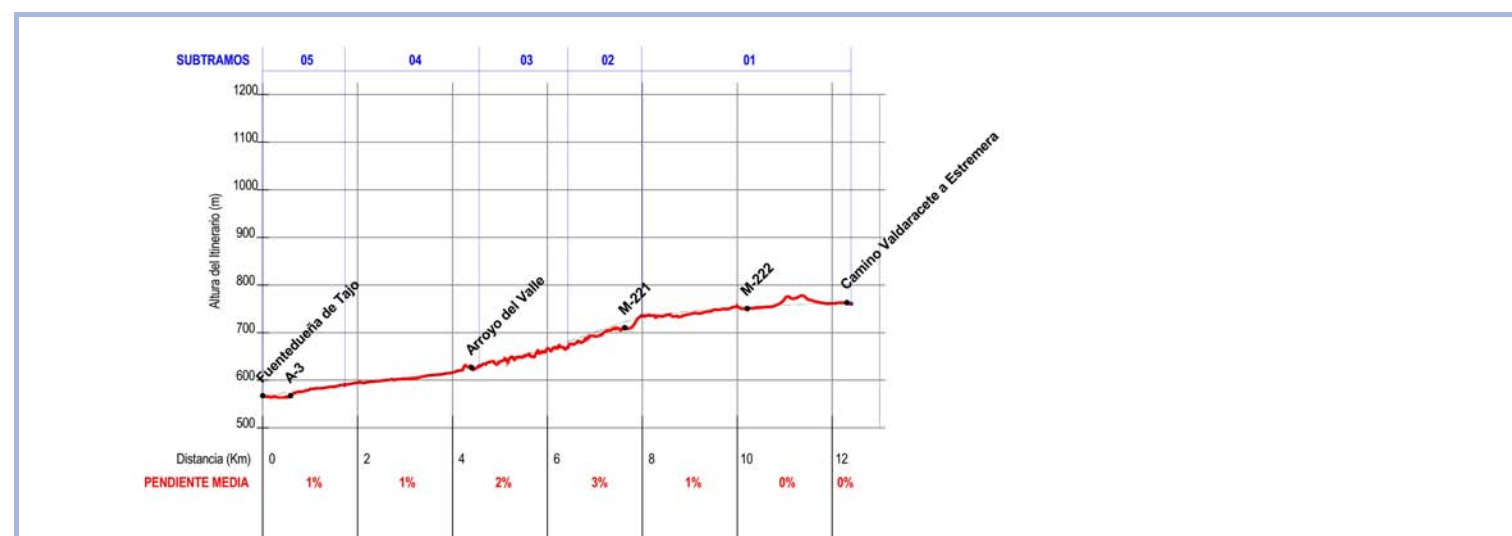
1:30.000



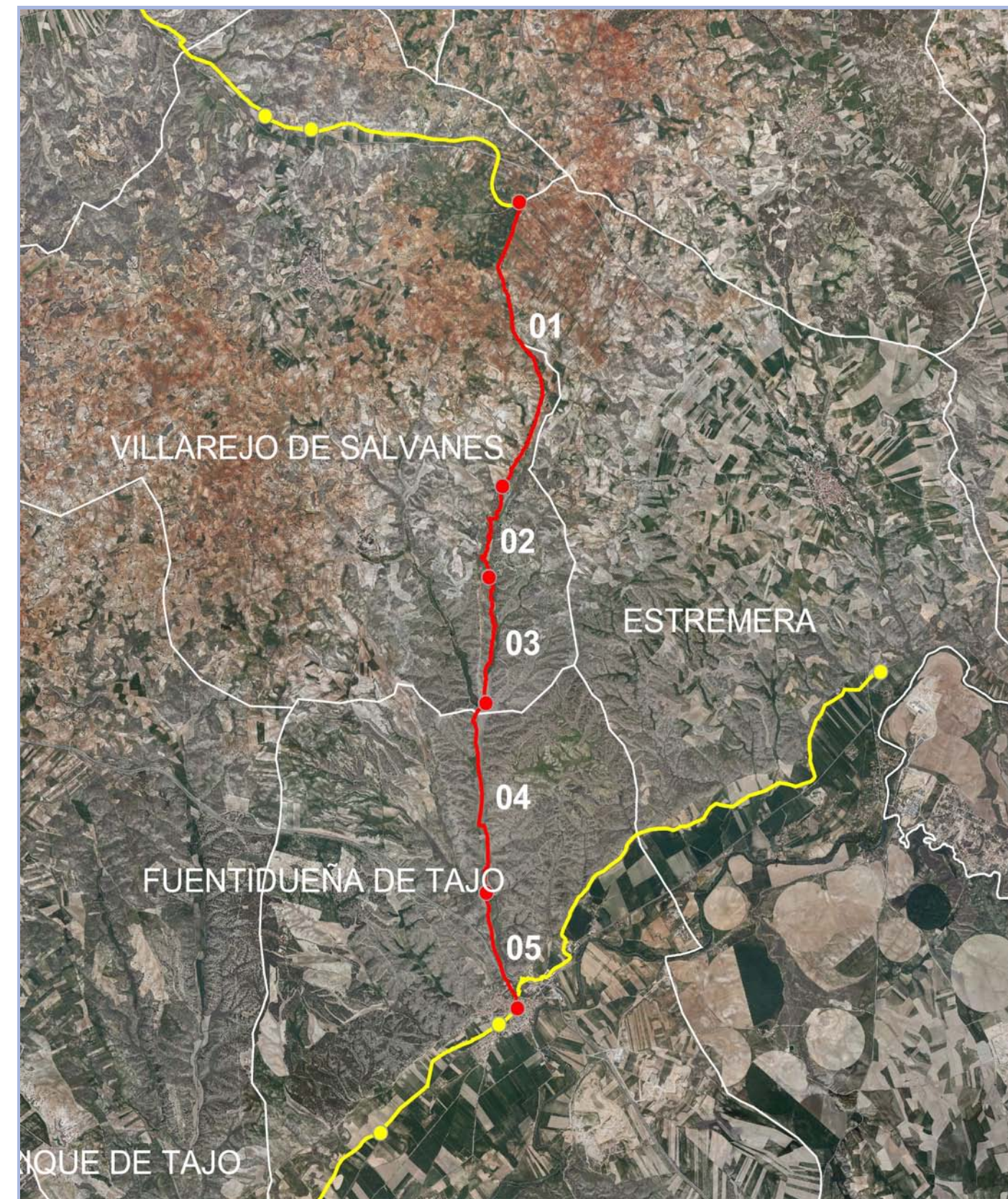
## TRAMO B

Altura Máxima (m):	778
Altura Mínima (m):	563
Altura Salida (m):	759
Altura Llegada (m):	566
Desnivel Salida Llegada (m):	-193
Desnivel Máximo (m):	215
Ascensión Acumulada (m):	13
Descenso Acumulado (m):	216
Máxima Pendiente (100 m):	5,35
Pendiente Media:	1,14

## PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ENLACE IT07F- IT08B TRAMO A



Subtramo	01	02	03
Denominación	Vía Verde de los 40 Días	Vía Verde de los 40 Días	Vía Verde de los 40 Días
Entre			
Longitud (m)	3.300	800	3.800
Contaminación acústica / atmosférica		Medio (huella acústica de la M-221)	Bajo
Entorno / Paisaje	Lomas y campiñas en yeso, Secanos con matorral, no hay arbolado	Lomas y campiñas en yeso, Secanos con matorral, carretera sin arbolado,	Lomas y campiñas en yeso, Secanos con matorral, no hay arbolado,
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	Bajo (subida continua de una 2%), excepto en un tramo de 200 metros donde la pendiente asciende	Bajo, de aprox. un 2%	Bajo (subida continua de una 2%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía Verde sin tráfico motorizado	Segregado físicamente de la calzada, protección mediante resguardo y quitamiendos	Vía verde sin tráfico motorizado excepto uso agropecuario
Tipo de Firme	Asfalto con una capa pigmentada de color rojo, ancho de unos 2,50m	Asfalto con una capa pigmentada de color rojo, ancho de unos 2,50m	Asfalto con una capa pigmentada de color rojo, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media, senderistas, ciclistas de paseo y de montaña	Media, senderistas, ciclistas de paseo y de montaña	Media, senderistas, ciclistas de paseo y de montaña
Observaciones	En tramo del mayor pendiente se debe al hecho que en este punto no se ha podido recuperar el trazado original de la vía verde, que en la actualidad está ocupada por una finca privada. Hay una zona con un talud fuerte sin protección ninguna.	La segregación de la calzada es adecuada, sin embargo en el cruce con la M-230 no existe la posibilidad para salir de o incorporarse a la vía verde desde esta carretera debido a la existencia de quitamiendos y vallas que delimitan la cuneta.	Sección adecuada, la falta de arbolado condiciona el uso de la vía en verano
Intervención	Proyectar una valla (de madera) en la zona del talud importante.	Facilitar un enlace de la vía verde y la carretera M-230. Para garantizar un cruce cómodo y seguro de la carretera M-221 conviene implantar una isleta (refugio) en el centro de la calzada. Plantar arboles.	Plantar arboles
Tipo de intervención	M1	M1	M1
Presupuesto	825.000 €	28.000 €	133.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	5.000 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Cañada Real Soriana	Cañada Real Soriana (Ramal por la Vega del arroyo de Valseco)	Camino de Valseco	Camino del Valle	Cañada Real Soriana
Entre	Punto 01 (M-222) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06
Longitud (m)	4.400	1.500	1.870	2.800	1.700
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo	Muy bajo	Muy bajo	Muy bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Mosaicos de Olivos y secanos con manchas de matorral y arbolado	Secanos, Matorral, Vega del arroyo Valseco	Secanos, Matorral, Vega del arroyo Valseco, no hay arbolado	Secanos, Matorral, Vega del arroyo Valseco, no hay arbolado	Secanos, Matorral, no hay arbolado, bandas de infraestructuras, núcleo de Fuentedueña de Tajo
Protección Térmica	Escasa	No	No	No	No
Desnivel	Medio (entre un 2 y 3%), excepto un tramo corto de aprox. 400 m donde hay una pendiente hasta	Tramo corto con una pendiente fuerte (12%), en los tramos restantes el desnivel es medio (entre	Medio (entre un 2-4%)	Bajo (entre un 1-2%)	Medio (entre un 1-4%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía pecuaria sin tráfico motorizado	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario. Hay un paso inferior del viaducto de la A-3.
Tipo de Firme	Zahorra compactada, en estado aceptable para los usuarios previstos	Tierra compactada sin acondicionar, en algunos tramos cubierto de vegetación o ocupado por la actividad agropecuaria. el ancho es de 1.00 - 2.50m.	Tierra compactada, muy arenoso, estado regular, ancho de unos 2,50m	Tierra compactada, muy arenoso, estado regular, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada en buen estado, polvoriento, no hay arbolado
Iluminación	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)
Observaciones	Se trata de un tramo bien conservado y atractivo de la Cañada Real Soriana. Para los usuarios previstos no hace falta acometer ninguna obra de mejora.	El trazado principal de la vía pecuaria no transcurre por la vega del arroyo sin a una cota más elevada por las lomas de los páramos, que presenta unas pendientes muy fuertes (>10%) a lo largo de unos 2 km. En verano la falta de sombra penaliza los usuarios de este itinerario.	El camino de Valseco tiene una pendiente mucho más suave que el trazado de la Cañada Real Galiana. En verano la falta de sombra penaliza los usuarios de este itinerario.	El camino de Valseco tiene una pendiente mucho más suave que el trazado de la Cañada Real Galiana. En verano la falta de sombra penaliza los usuarios de este itinerario.	Este tramo vuelve a coincidir con la Cañada Real Galiana. En verano la falta de sombra penaliza los usuarios de este itinerario.
Intervención	-	Consolidar este camino por la Vega del arroyo Valseco, acondicionar el firme (zahorra compactada), plantar algunos árboles a lo largo del trazado.	Acondicionar el firme del camino (zahorra compactada), plantar algunos árboles a lo largo del trazado.	Acondicionar el firme del camino (zahorra compactada), plantar algunos árboles a lo largo del trazado.	Plantar algunos árboles a lo largo del trazado.
Tipo de intervención	M3	M8	M6	M6	M3
Presupuesto	0 €	120.000 €	93.500 €	140.000 €	34.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT12- IT01

## COLMENAR - EJE DE LASIERRA

### DESCRIPCION

El enlace, en cuestión, tiene como objetivo ser elemento de unión entre el Eje del carril bici de Colmenar (IT12) y el Eje de la Sierra (IT01). El enlace sigue el trazado del camino de servicio de las conducciones del CYII del Canal Alto del Jarama y del Canal del Atazar. Tiene su inicio en el tramo B del Eje del Carril Bici de Colmenar (IT12), a la altura de unos viveros en el kilómetro 17,18. En el kilómetro 25,44, pasado la presa del embalse, sale el enlace EN12-01-05 que conecta con el Eje del Jarama (IT05). Posee una distancia de 31,20 kilómetros y una ascensión acumulada de 697 metros. Para un estudio más detallado, ha sido dividido en ocho tramos.

### MUNICIPIOS

Colmenar Viejo  
San Agustín de Guadalix  
Pedrezuela  
Guadalix de la Sierra  
Venturada

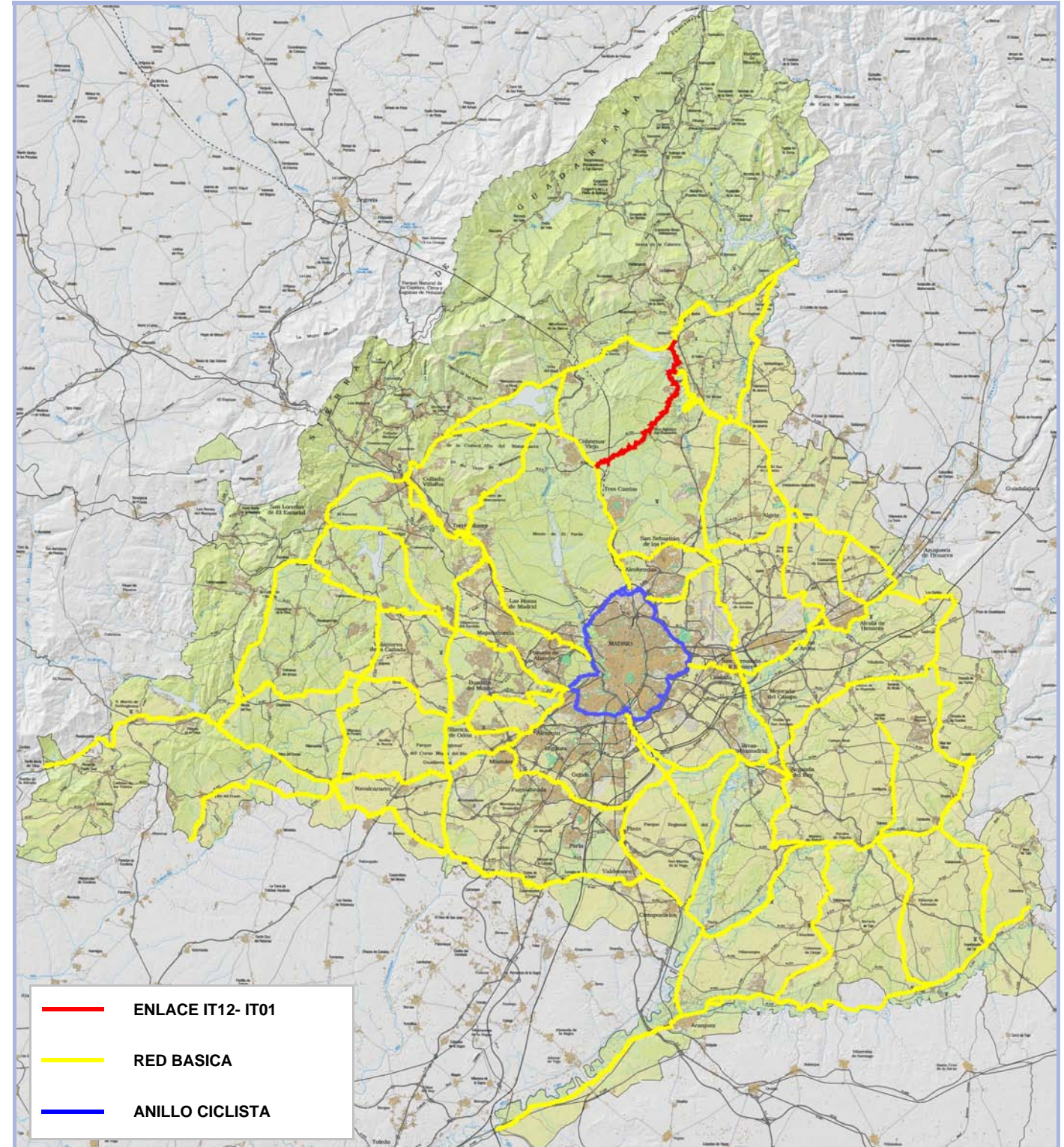
LONGITUD (KM) 30,83

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 8

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Entre el carril bici de la carretera M-607, de Colmenar y el camino de servicio del Canal Alto del Jarama

### TRAMO B

Entre la intersección de ambas conducciones y un punto posterior de separación de los mismos

### TRAMO C

Entre la separación de los caminos de servicio de ambos canales y la carretera M-104

### TRAMO D

Entre la carretera M-104 y la separación de ambos caminos de servicio

### TRAMO E

Entre la separación de los canales del Atazar y Alto del Jarama y el acceso a la urbanización Montenegro

### TRAMO F

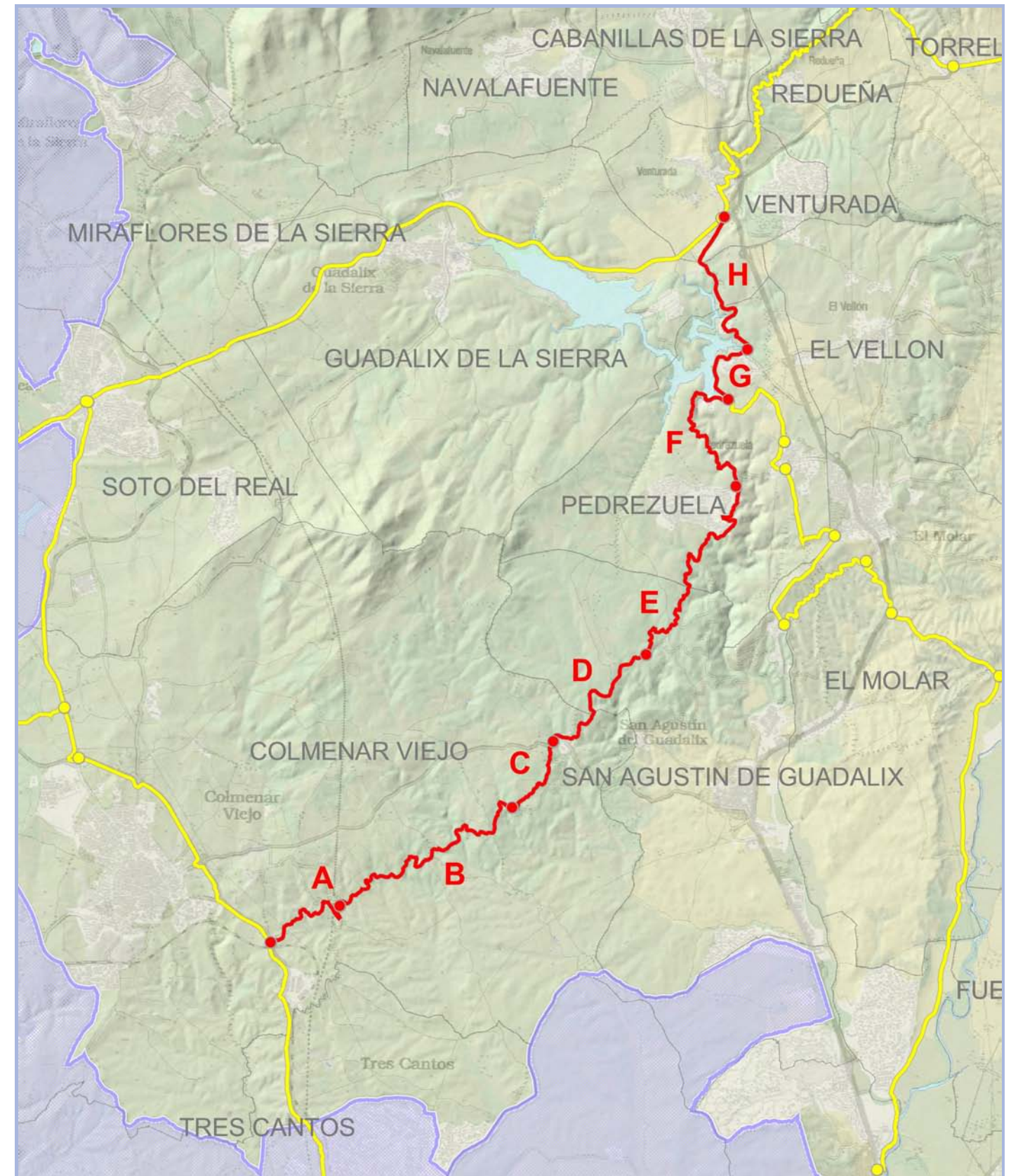
Entre el acceso a la urbanización Montenegro y el dique de la presa del embalse de Pedrezuela

### TRAMO G

Entre el dique de la presa y la carretera M-627, a la altura de la urbanización Atalaya Real

### TRAMO H

Entre el acceso al dique de la presa y la carretera M-608



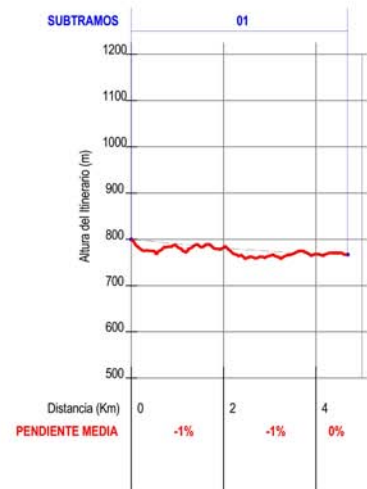
1:90.000



## TRAMO A

Altura Máxima (m):	800
Altura Mínima (m):	758
Altura Salida (m):	800
Altura Llegada (m):	767
Desnivel Salida Llegada (m):	-33
Desnivel Máximo (m):	42
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	-0,7

## PERFILES Y PENDIENTES



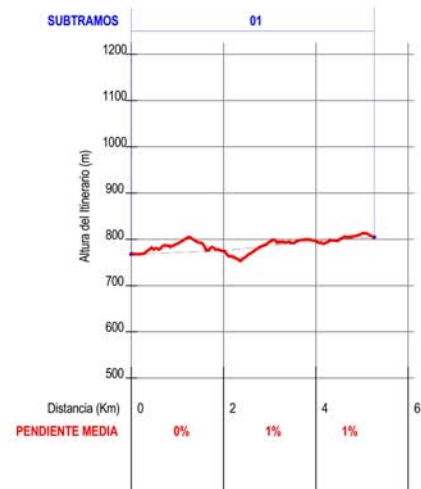
1:15.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	813
Altura Mínima (m):	753
Altura Salida (m):	768
Altura Llegada (m):	805
Desnivel Salida Llegada (m):	37
Desnivel Máximo (m):	60
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	0,7

## PERFILES Y PENDIENTES



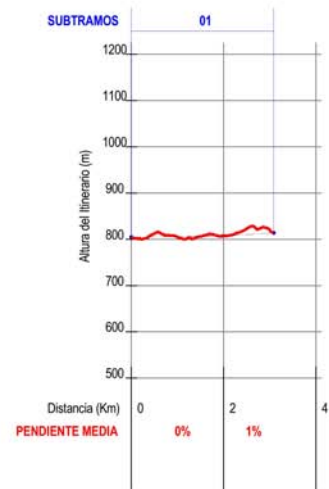
1:30.000



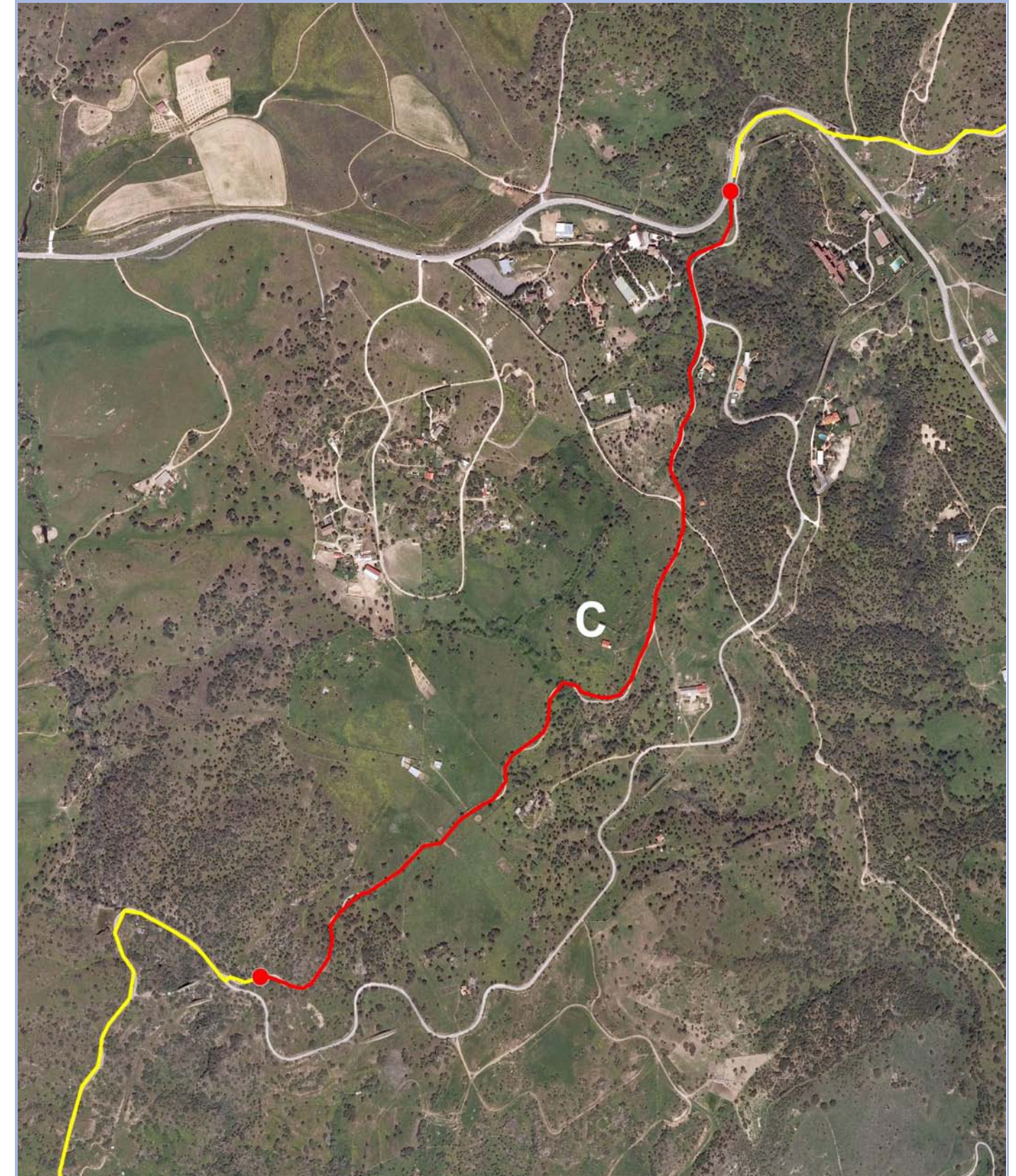
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	829
Altura Mínima (m):	800
Altura Salida (m):	805
Altura Llegada (m):	814
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	29
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	0,29

## PERFILES Y PENDIENTES



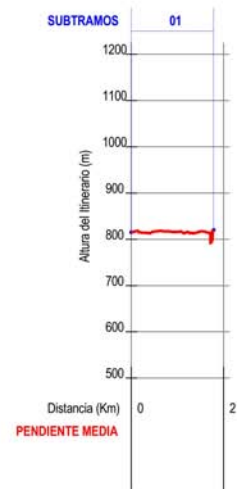
1:20.000



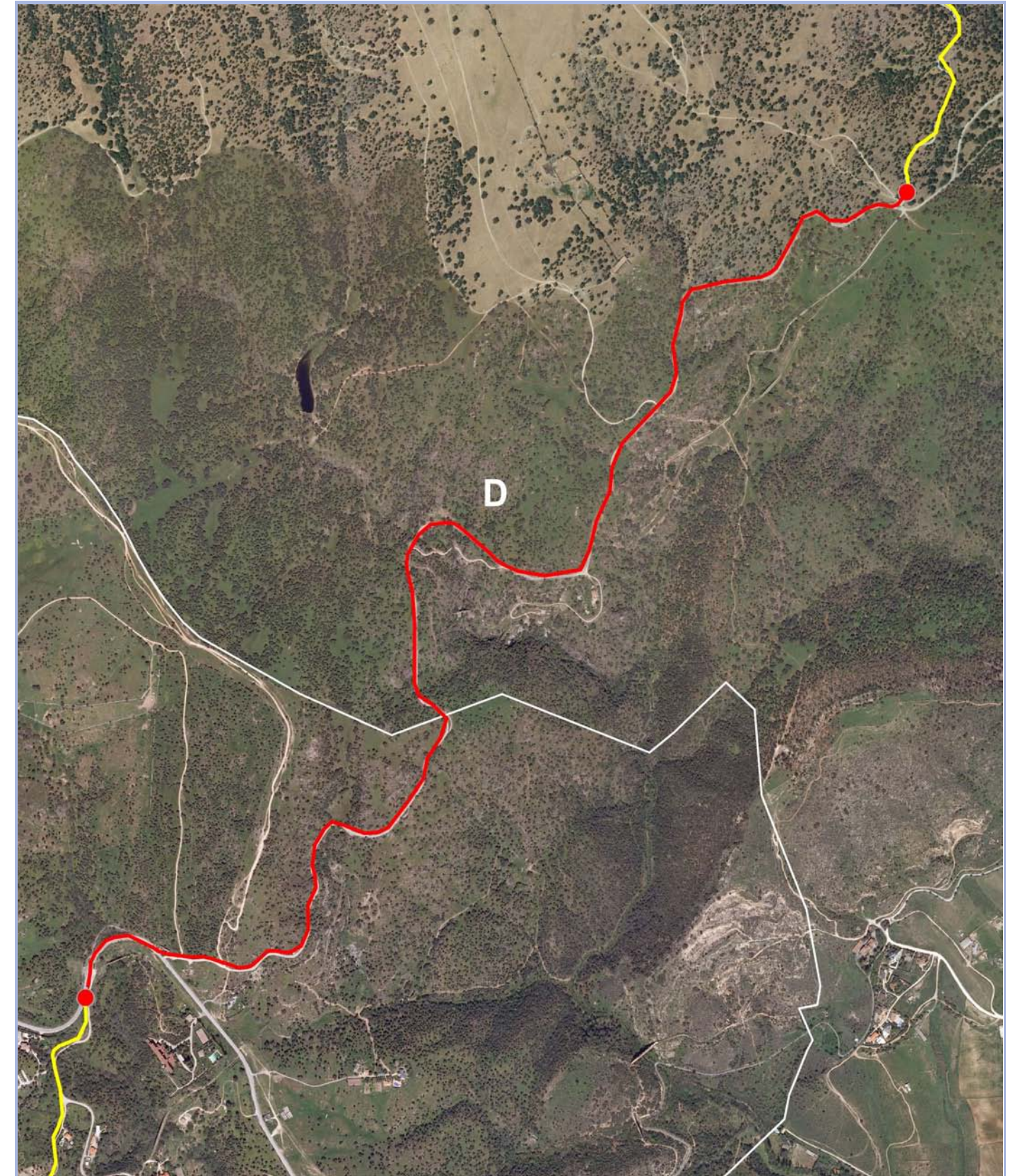
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	820
Altura Mínima (m):	792
Altura Salida (m):	815
Altura Llegada (m):	820
Desnivel Salida Llegada (m):	5
Desnivel Máximo (m):	28
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	0,28

## PERFILES Y PENDIENTES



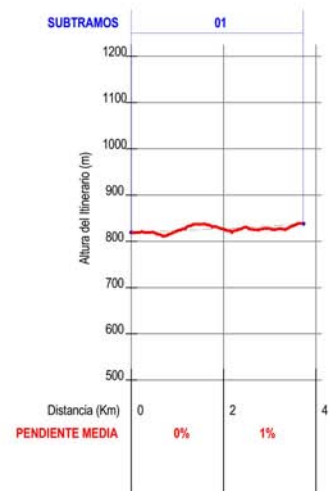
1:25.000



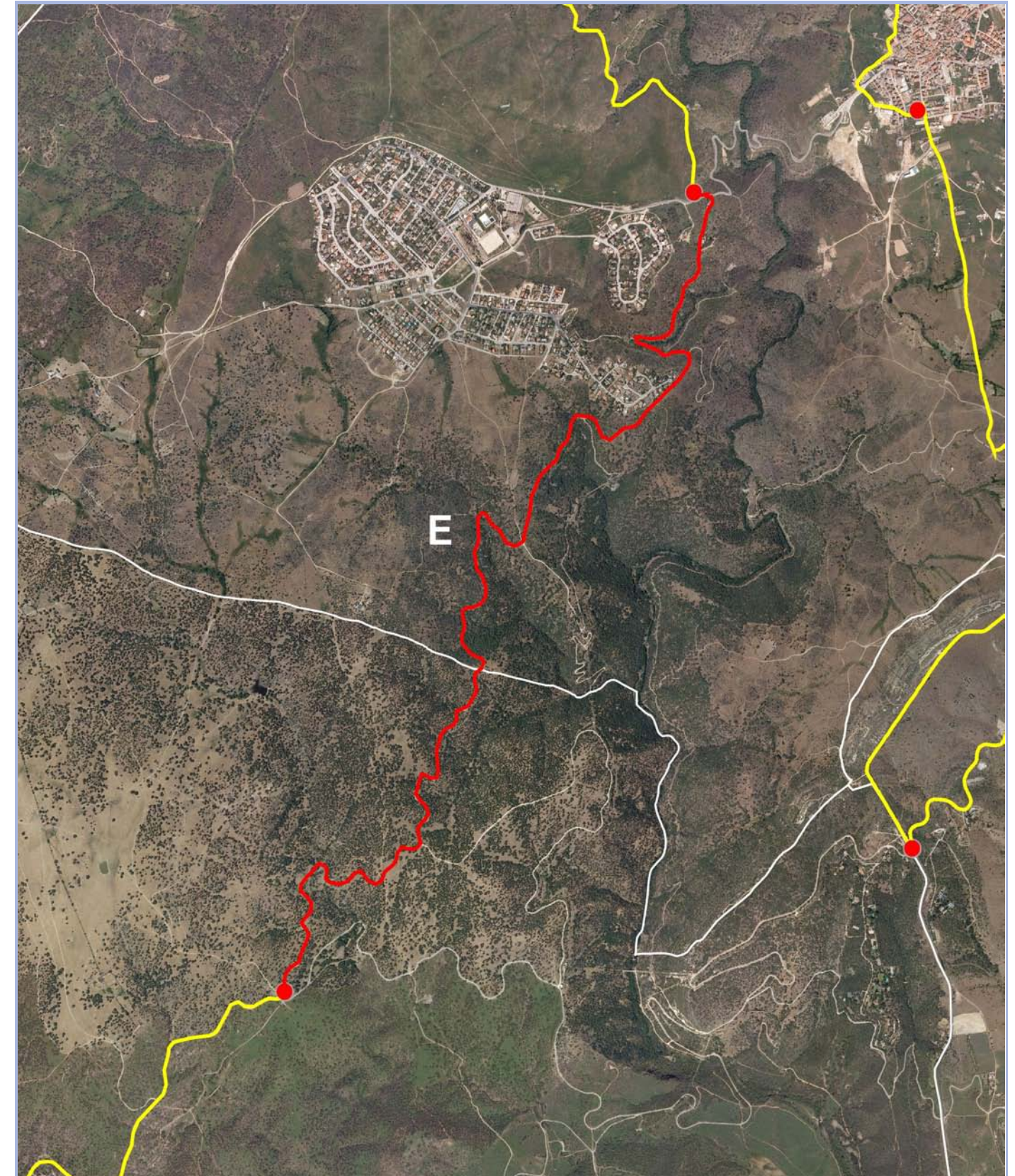
## TRAMO E

Altura Máxima (m):	839
Altura Mínima (m):	811
Altura Salida (m):	819
Altura Llegada (m):	838
Desnivel Salida Llegada (m):	19
Desnivel Máximo (m):	28
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	0,51

## PERFILES Y PENDIENTES



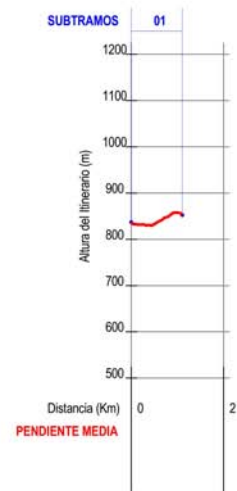
1:15.000



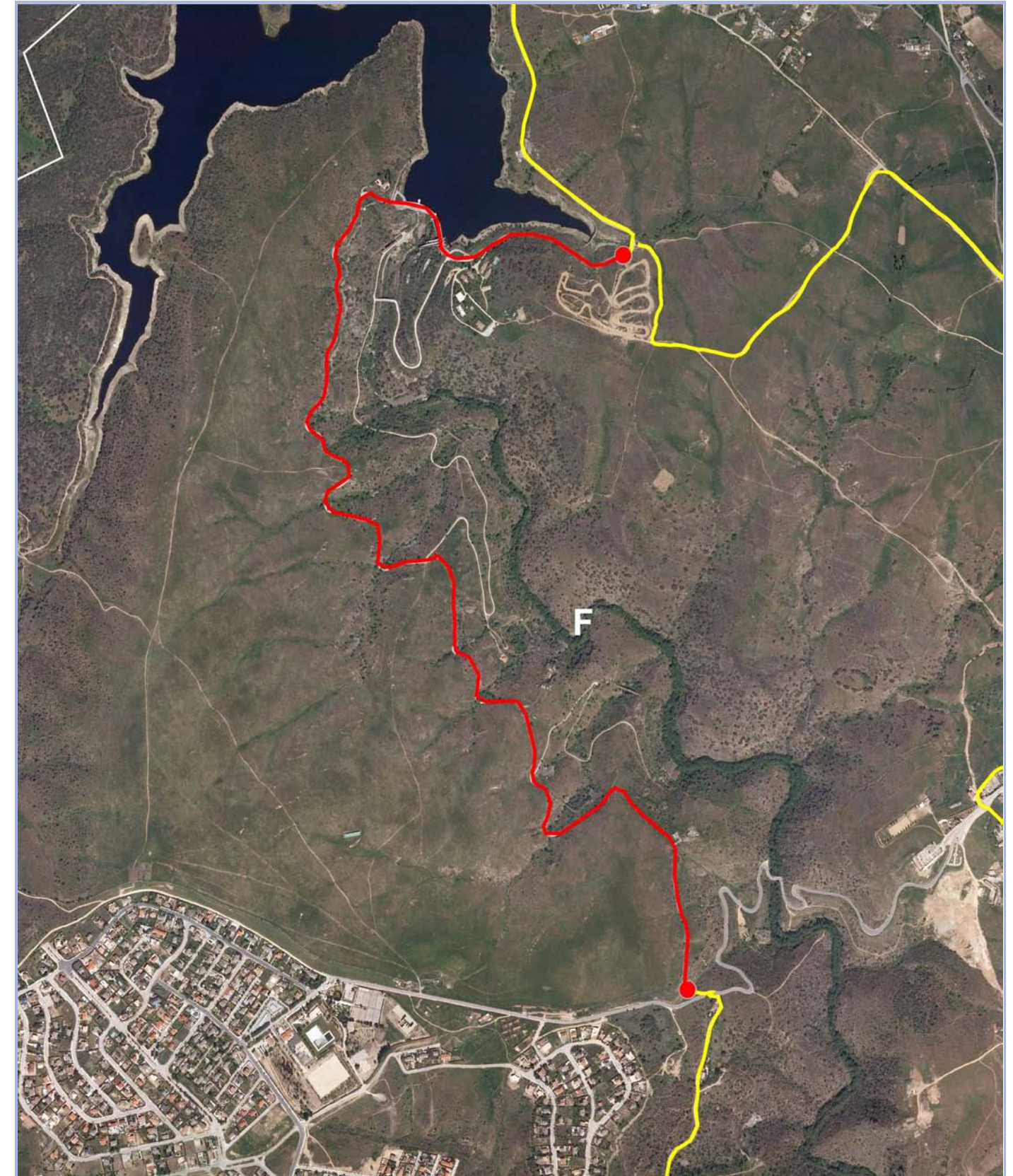
## TRAMO F

Altura Máxima (m):	858
Altura Mínima (m):	830
Altura Salida (m):	837
Altura Llegada (m):	852
Desnivel Salida Llegada (m):	15
Desnivel Máximo (m):	28
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	1,36

## PERFILES Y PENDIENTES



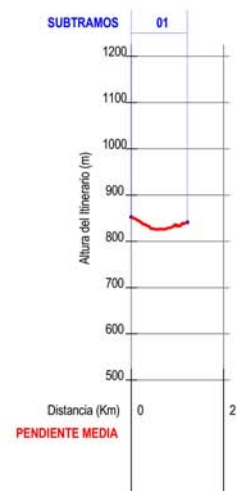
1:30.000



## TRAMO G

Altura Máxima (m):	852
Altura Mínima (m):	825
Altura Salida (m):	852
Altura Llegada (m):	841
Desnivel Salida Llegada (m):	-11
Desnivel Máximo (m):	27
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	-0,91

## PERFILES Y PENDIENTES



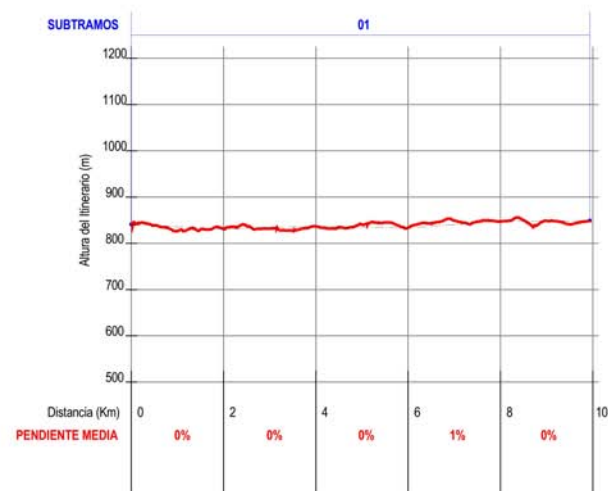
1:20.000



## TRAMO H

Altura Máxima (m):	856
Altura Mínima (m):	825
Altura Salida (m):	841
Altura Llegada (m):	849
Desnivel Salida Llegada (m):	8
Desnivel Máximo (m):	31
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	10,25
Pendiente Media:	0,08

## PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000







Subtramo	01
Denominación	camino de servicio del Canal del Atazar
Entre	el carril bici de la carretera M-607, de Colmenar y el camino de servicio del Canal Alto del Jarama
Longitud (m)	2.681
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aunque existe algo de tráfico motorizado, pero de escasa densidad
Entorno / Paisaje	camino asfaltado entre fincas ganaderas y encinas aisladas
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino de asfalto deteriorado, de unos 4 ó 5 metros de ancho
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se utiliza un camino de tierra que pasa bajo la carretera M-607. Al lado contrario, junto a unos viveros, sale el camino de servicio del Canal del Atazar, de asfalto deteriorado, pero de escasa densidad de tráfico. Se disfruta de las vistas, al discurrir
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como la segregación del tráfico motorizado en el tramo, utilizando barreras para limitarlo. Dado el estado del terreno, no es preciso demasiado acondicionamiento
Tipo de intervención	
Presupuesto	72.387 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de servicio de los canales del Atazar y Alto del Jarama
Entre	la intersección de ambas conducciones y un punto posterior de separación de los mismos
Longitud (m)	6.494
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aunque existe algo de tráfico motorizado, pero de escasa densidad
Entorno / Paisaje	camino asfaltado entre fincas ganaderas con encinas y enebros
Protección Térmica	Si
Desnivel	medio, con alguna zona más alta
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno, aunque existe circulación de acceso a fincas
Tipo de Firme	ancho camino de asfalto deteriorado, de unos 4 ó 5 metros de ancho
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se sigue discurriendo por el mismo camino de servicio del Canal del Atazar, que en este tramo es coincidente con el Alto del Jarama. Se alternan las zonas de bajada con las de subida, pero el piso hará que el trazado no sea especialmente duro. Al final, s
Intervención	acondicionamiento de segregación del carril bici-peatonal en el tramo mencionado mediante barreras de limitación de vehículos motorizados
Tipo de intervención	
Presupuesto	175.338 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de servicio del Canal Alto del Jarama
Entre	la separación de los caminos de servicio de ambos canales y la carretera M-104
Longitud (m)	1.905
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aunque existe algo de tráfico motorizado, pero de escasa densidad
Entorno / Paisaje	camino asfaltado entre fincas ganaderas con encinas y enebros
Protección Térmica	Si
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra, de unos 3 metros de anchura, con tramos deteriorados
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	en una bifurcación, se toma el camino de servicio del Canal Alto del Jarama, dado que es el que permanece con mejor desnivel, aunque posee una menor calidad del terreno. Al camino del Canal del Atazar, desciende para volver a conectar en la parte final, a
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como el estudio de cual de los dos caminos se utilicen, sopesando la calidad del piso y la pendiente del mismo
Tipo de intervención	
Presupuesto	51.435 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	carretera M-104 y camino de servicio de los canales del Atazar y Alto del Jarama
Entre	la carretera M-104 y la separación de ambos caminos de servicio
Longitud (m)	3.640
Contaminación acústica / atmosférica	media, algo más elevada al discurrir junto a la carretera M-104
Entorno / Paisaje	sendero, junto a la carretera y tramo posterior con las características del utilizado con anterioridad
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	cruce de la carretera M-104
Tipo de Firme	estrecho sendero y posterior utilización de un ancho camino de asfalto deteriorado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre por un sendero junto a la carretera M-104 (unos 300 metros). Posteriormente, se cruza dicha vía para volver a retomar el camino de las Conducciones del Atazar y Alto del Jarama, con las mismas características de los tramos anteriores, aunque l
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera (hay espacio suficiente). Más tarde, cruce de la carretera M-104, así como colocación de barreras de limitación de la circulación en los caminos
Tipo de intervención	
Presupuesto	98.280 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de servicio del Canal Alto del Jarama
Entre	la separación de los canales del Atazar y Alto del Jarama y el acceso a la urbanización Montenegro
Longitud (m)	6.330
Contaminación acústica / atmosférica	escaso
Entorno / Paisaje	camino de gravilla entre gran cantidad de encinas y enebros
Protección Térmica	Si
Desnivel	medio, con zonas de ascenso y descenso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno, salvo al final, el cruce del acceso a la urbanización Montenebro a Pedrezuela
Tipo de Firme	ancho camino de tierra y piedras compactadas con gravilla, de unos 2 a 3 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre por un camino de asfalto recubierto con gravilla, mientras se discurre por una zona con vistas espectaculares del Cañón del río Guadalix, una zona de profusa vegetación de encinas y enebros mezclados. Al final, se contacta con el acceso a la u
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado del tráfico motorizado, para lo que será necesario habilitar barreras de paso. Acondicionamiento, en la parte final, del citado acceso a la urbanización
Tipo de intervención	
Presupuesto	170.910 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de servicio del Canal Alto del Jarama
Entre	el acceso a la urbanización Montenegro y el dique de la presa del embalse de Pedrezuela
Longitud (m)	3.900
Contaminación acústica / atmosférica	escasa
Entorno / Paisaje	camino de gravilla entre encinas y enebros algo más aislados
Protección Térmica	Si
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino de tierra y piedras compactadas con gravilla, de unos 2 a 3 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se sigue por el camino por el que se circula pero, el tramo en cuestión, se encuentra con las barreras de acceso cerradas, lo cual ofrece mayor seguridad. Al final, se pasa por el dique de la presa del embalse de Pedrezuela. En el punto final, sale el tra
Intervención	no es preciso especial acondicionamiento, dado que el tramo se encuentra convenientemente segregado del tráfico motorizado, debiendo pasar por un par de barreras, aunque de baja altura
Tipo de intervención	
Presupuesto	105.300 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de servicio del Canal Alto del Jarama
Entre	el dique de la presa y la carretera M-627, a la altura de la urbanización Atalaya Real
Longitud (m)	1.850
Contaminación acústica / atmosférica	escasa
Entorno / Paisaje	camino de asfalto junto al borde del embalse, con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sólo al final, al contactar con la carretera M-627, que habrá que estudiar su cruce
Tipo de Firme	ancho camino de asfalto, recién rehabilitado, de entre 4 y 5 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre por el acceso a la presa, exclusivo para trabajadores del CYII. Se pasa por la barrera de control y se contacta con la carretera M-627, junto a la urbanización Atalaya Real.
Intervención	no es preciso más que la autorización del paso por el lugar mencionado, dado que las características del tramo ofrecen cierta seguridad para circular por él
Tipo de intervención	
Presupuesto	49.950 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	carretera M-627 y posterior camino del Canal Alto del Jarama
Entre	el acceso al dique de la presa y la carretera M-608
Longitud (m)	4.040
Contaminación acústica / atmosférica	media, dado que dicha vía posee escaso tráfico
Entorno / Paisaje	arcén de la carretera, con zonas de arbolado
Protección Térmica	Si
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno, debiendo sopesar el lateral por el que ubicar el carril bici
Tipo de Firme	arcén de 0,5 metros de anchura, por una vía de escasa circulación
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre junto a la carretera M-627. Se trata de una vía de escaso tráfico, por lo que no supone excesivo riesgo. Casi al final, se toma un desvío, por un camino de tierra que coincide con el Canal Alto, que sale de la presa.
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal junto a la carretera (es aconsejable el lateral izquierda, más cercano al embalse)
Tipo de intervención	
Presupuesto	585.800 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE ENIT12-IT01-IT05

## EJE DEL JARAMA

### DESCRIPCION

Este enlace es complementario del anterior, EN12-01, pues tiene su inicio en éste, concretamente en el kilómetro 25,44. El punto final, lo realiza entre los tramos B y C del Eje del Jarama (IT05). A lo largo del trazado, se utilizan caminos y vías pecuarias, así como parte del camino de servicio del CYII del Canal del Atazar. A lo largo de los 16, 15 kilómetros del recorrido, con una ascensión acumulada de 205 metros, atraviesa la localidad de Pedrezuela y la carretera A-1 y los accesos a las urbanizaciones de Atalaya Real con Pedrezuela y Valdeoliva con el Molar.

### MUNICIPIOS

Pedrezuela  
El Molar

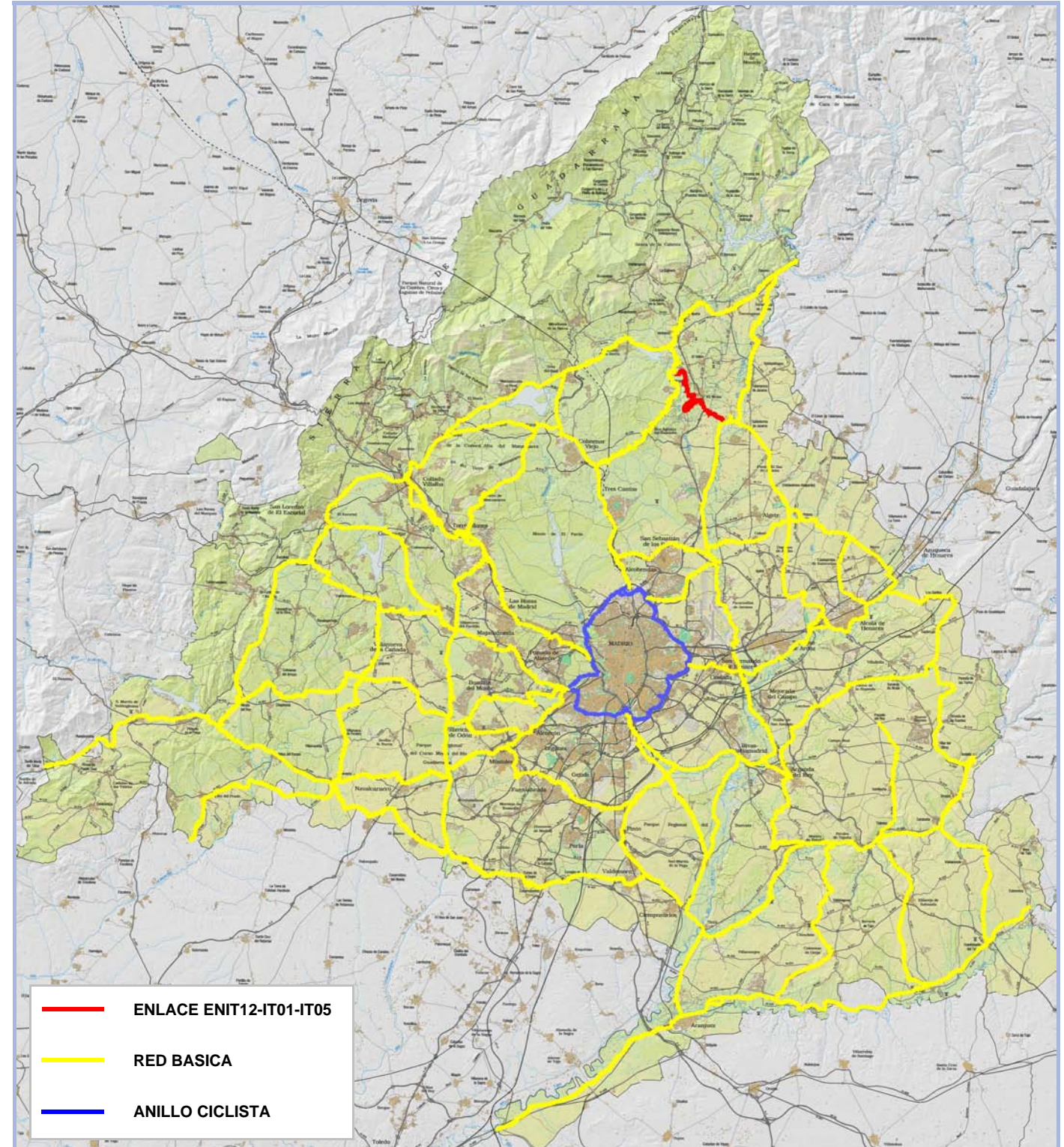
LONGITUD (KM) 18,50

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 7

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Entre el Canal Alto del Jarama, junto a la presa del embalse, y la entrada a la población

### TRAMO B

Entre el acceso a la urbanización Atalaya Real y vía pecuaria junto a la calle Madrid

### TRAMO C

Entre la salida de la población de Pedrezuela y el cementerio de El Molar.

### TRAMO D

Entre el cementerio de El Molar y el camino de servicio del Canal del Atazar

### TRAMO E

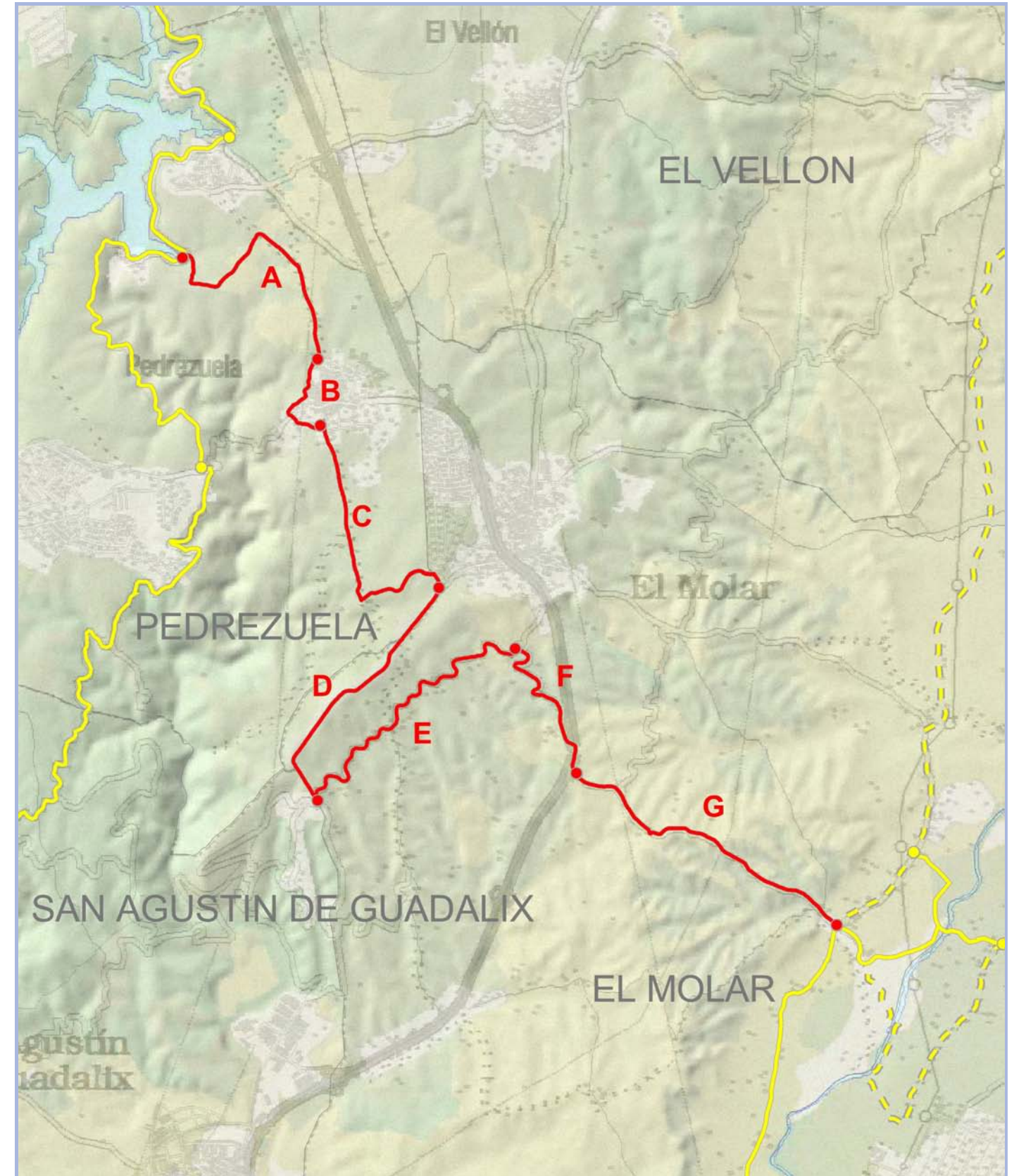
Entre el camino de la Atalaya del Molar y el desvío a la N-1

### TRAMO F

Entre el Canal del Atazar y la rotonda de acceso a un centro de reciclado de residuos

### TRAMO G

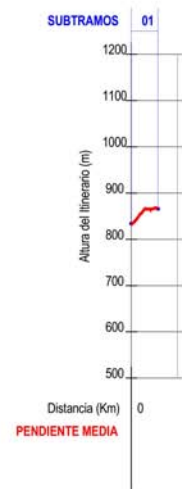
Entre la autovía A-1 y el antiguo Camino de Burgos



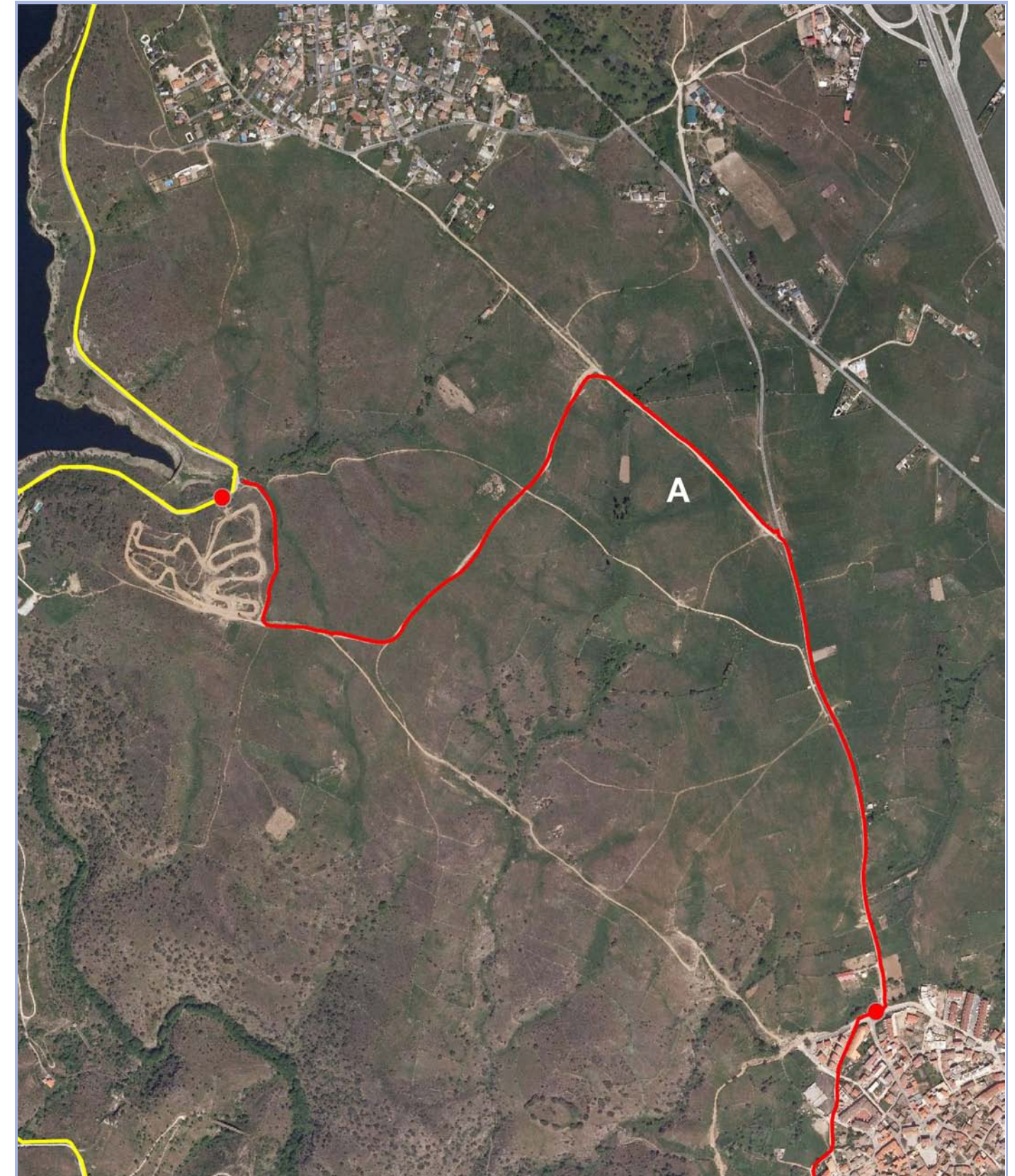
## TRAMO A

Altura Máxima (m):	868
Altura Mínima (m):	833
Altura Salida (m):	834
Altura Llegada (m):	866
Desnivel Salida Llegada (m):	32
Desnivel Máximo (m):	35
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	5,55

## PERFILES Y PENDIENTES



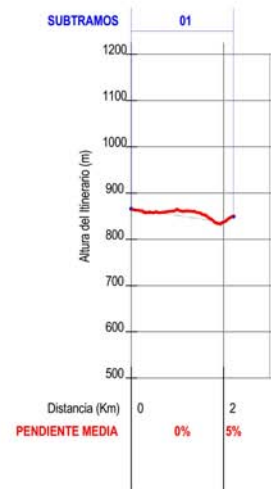
1:30.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	866
Altura Mínima (m):	833
Altura Salida (m):	866
Altura Llegada (m):	849
Desnivel Salida Llegada (m):	-17
Desnivel Máximo (m):	33
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-0,77

## PERFILES Y PENDIENTES



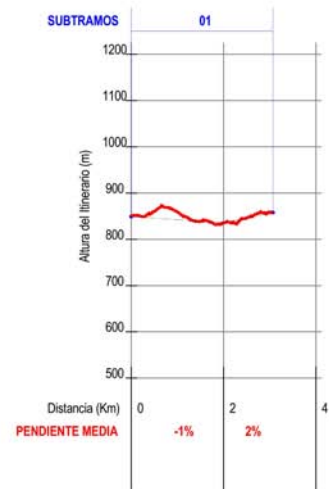
1:20.000



## TRAMO C

Altura Máxima (m):	873
Altura Mínima (m):	832
Altura Salida (m):	894
Altura Llegada (m):	858
Desnivel Salida Llegada (m):	-36
Desnivel Máximo (m):	41
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-1,17

## PERFILES Y PENDIENTES



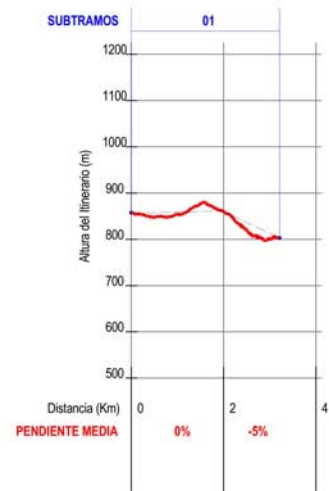
1:25.000



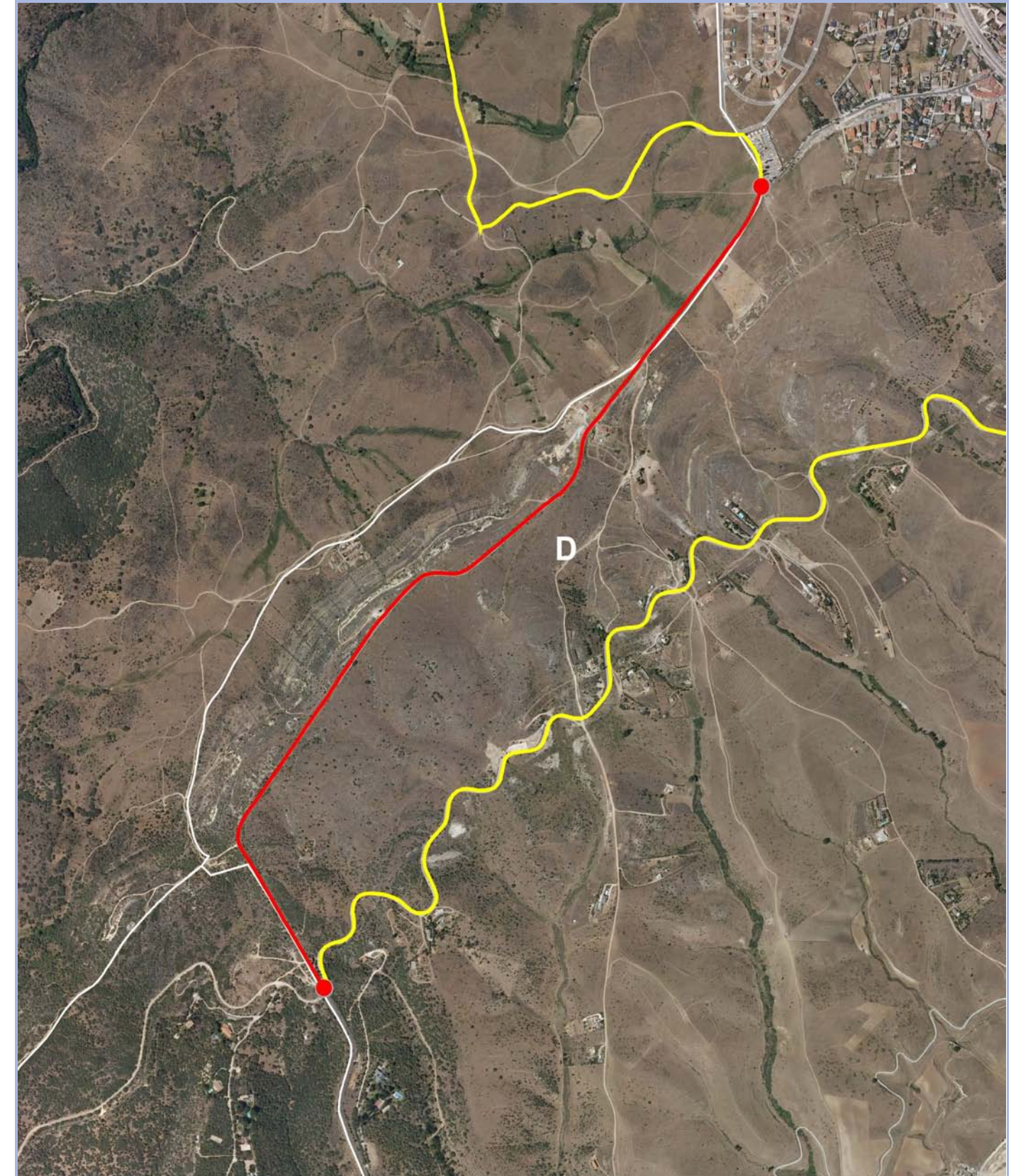
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	880
Altura Mínima (m):	797
Altura Salida (m):	857
Altura Llegada (m):	803
Desnivel Salida Llegada (m):	-54
Desnivel Máximo (m):	83
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-1,68

## PERFILES Y PENDIENTES



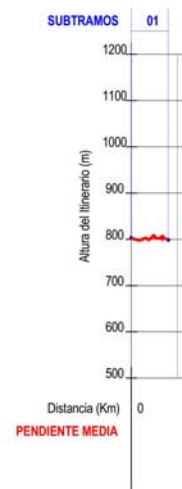
1:15.000



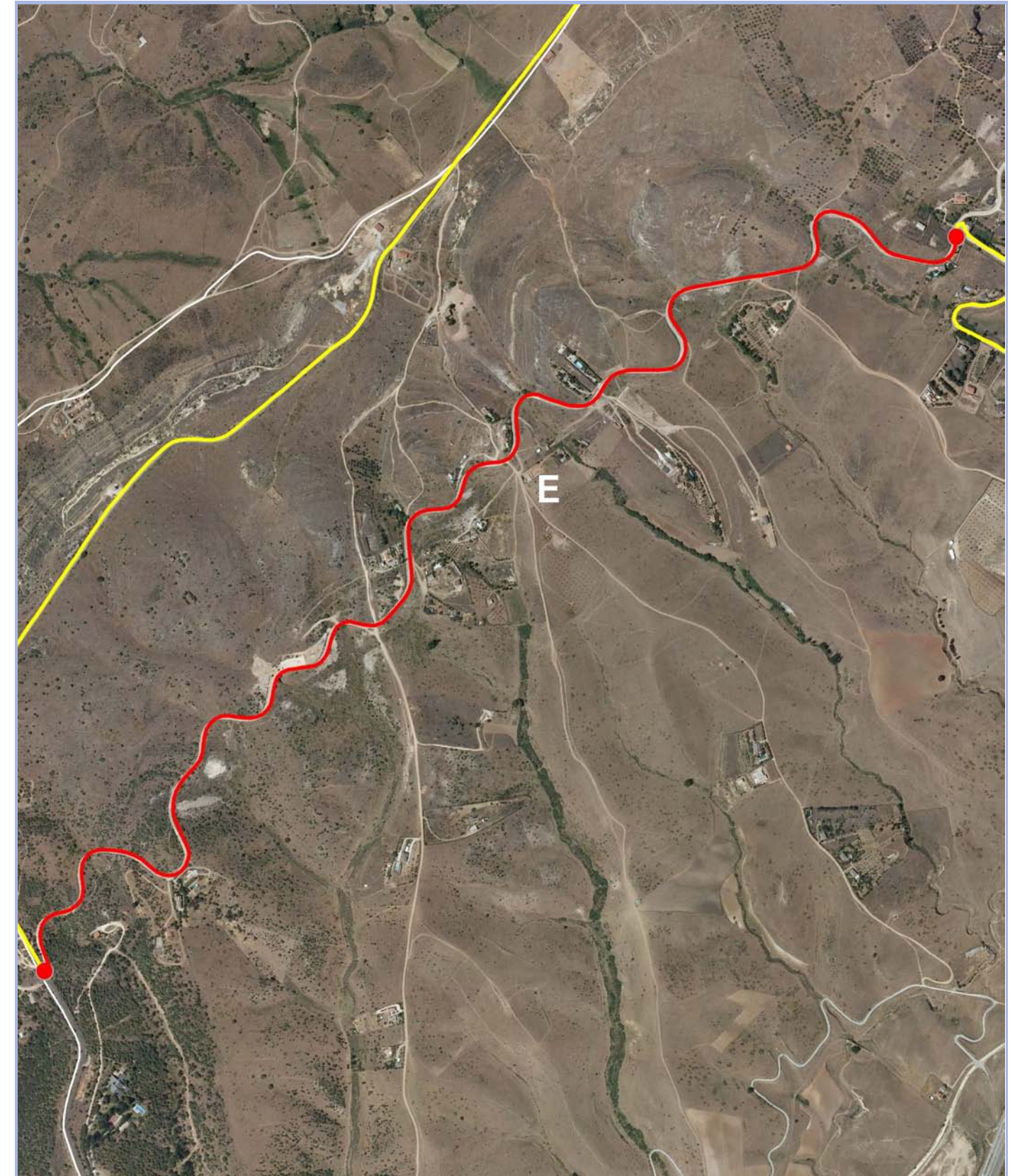
## TRAMO E

Altura Máxima (m):	809
Altura Mínima (m):	797
Altura Salida (m):	803
Altura Llegada (m):	799
Desnivel Salida Llegada (m):	-4
Desnivel Máximo (m):	12
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-0,5

## PERFILES Y PENDIENTES



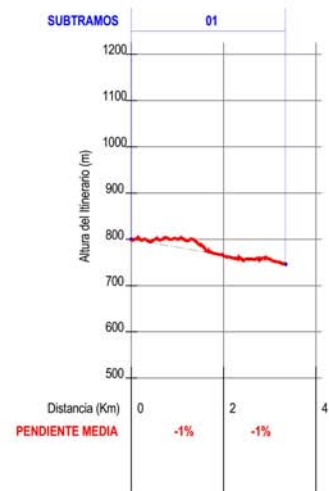
1:30.000



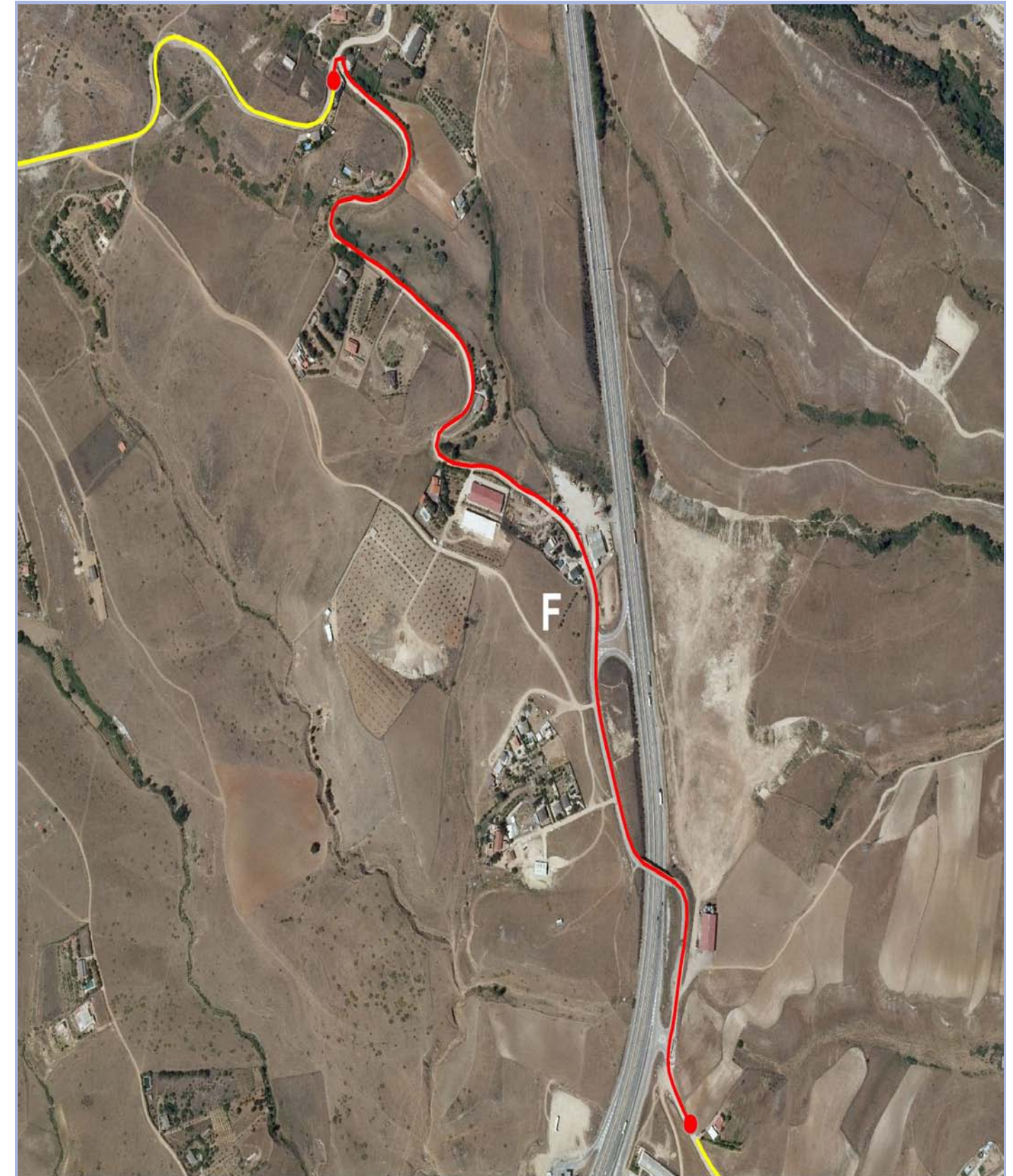
## TRAMO F

Altura Máxima (m):	805
Altura Mínima (m):	746
Altura Salida (m):	800
Altura Llegada (m):	746
Desnivel Salida Llegada (m):	-54
Desnivel Máximo (m):	59
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-1,62

## PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000

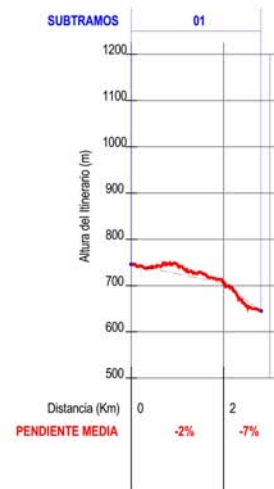




## TRAMO G

Altura Máxima (m):	749
Altura Mínima (m):	645
Altura Salida (m):	746
Altura Llegada (m):	645
Desnivel Salida Llegada (m):	-101
Desnivel Máximo (m):	104
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	12,92
Pendiente Media:	-3,6

## PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000





Subtramo	01
Denominación	acceso a Pedrezuela
Entre	el Canal Alto del Jarama, junto a la presa del embalse, y la entrada a la población
Longitud (m)	2.466
Contaminación acústica / atmosférica	escasa
Entorno / Paisaje	camino entre campos sin arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	medio-alto
Cruces con el tráfico motorizado	contacto con el acceso de la urbanización Atalaya Real con Pedrezuela
Tipo de Firme	camino de tierra y piedras sueltas, algo deteriorado, que mejora posteriormente
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se parte del camino junto a la presa. Se toma un camino que sale de una curva, subiendo con algo de pendiente. Se encuentra deteriorado y tiene una anchura de unos 2 metros. Posteriormente mejora y pierde desnivel, mientras contacta con un acceso asfaltado
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	155.358 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	paso por Pedrezuela
Entre	el acceso a la urbanización Atalaya Real y vía pecuaria junto a la calle Madrid
Longitud (m)	1.016
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al pasar por el interior del núcleo urbano
Entorno / Paisaje	viales urbanos
Protección Térmica	Parcialmente
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	varios, de las calles por las que se circula
Tipo de Firme	asfalto de las calles de la población
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se procede al paso por el núcleo urbano de Pedrezuela. Será recomendable contar con la opinión de los responsables municipales para ubicar un paso por el citado lugar
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por el trazado que se considere oportuno
Tipo de intervención	
Presupuesto	27.432 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Vía pecuaria del Camino de Francia
Entre	la salida de la población de Pedrezuela y el cementerio de El Molar.
Longitud (m)	2.498
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, algo mayor a la salida de la población y la entrada a la siguiente
Entorno / Paisaje	camino entre campos con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno, hasta contactar con el cementerio
Tipo de Firme	camino de tierra compactada en buen estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se parte de Pedrezuela por la calle Madrid. Se sigue la vía pecuaria del Camino de Francia. Al llegar a un cruce, se abandona el camino, que posee mayor desnivel, para tomar un camino a la izquierda que asciende ligeramente. Al final, contacta con otro as
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	29.976 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	La Atalaya del Molar
Entre	el cementerio de El Molar y el camino de servicio del Canal del Atazar
Longitud (m)	2.540
Contaminación acústica / atmosférica	media, al circular por un camino asfaltado, aunque de escasa densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	acceso asfaltado que discurre por zonas de escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio-alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino asfaltado, de unos 4 metros de anchura, en muy buen estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se toma un camino, con buen asfalto, que pasa por la Atalaya del Molar y desciende hasta contactar con el Canal del Atazar
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	198.120 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Canal del Atazar
Entre	el camino de la Atalaya del Molar y el desvío a la N-1
Longitud (m)	2.970
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al circular con poco tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino de asfalto, con escasa vegetación, que discurre entre fincas ganaderas
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	asfalto en mal estado, de unos 4 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se contacta con el camino de servicio del Canal del Atazar. Se discurre por él hasta tomar un desvío, junto a una zona industrial, para llegar a la A-1
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	35.640 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Paso sobre la A-1
Entre	el Canal del Atazar y la rotonda de acceso a un centro de reciclado de residuos
Longitud (m)	1.650
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir cerca de bastante tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino de tierra y asfalto que pasa sobre la A-1, sin apenas arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	cruce con el acceso a la A-1
Tipo de Firme	camino de tierra, primero, de unos 3 a 4 metros de anchura, y posterior de asfalto, algo más ancho
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se toma un camino de tierra, que se desvía del Canal del Atazar, para discurrir por una zona industrial. S contacta con un acceso asfaltado para incorporarse a la A-1, que se utilizará para pasarla. Al otro lado, se contacta con una rotonda, junto a una g
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	103.950 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	camino de contacto con el río Jarama
Entre	la autovía A-1 y el antiguo Camino de Burgos
Longitud (m)	2.930
Contaminación acústica / atmosférica	media, dado que el camino posee bastante tráfico
Entorno / Paisaje	ancho camino sin arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra y piedras compactadas, de unos 5 a 6 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se discurre por un ancho camino de tierra y piedras compactadas, que desciende entre campos sin arbolado. Al final, concluye en el antiguo Camino de Burgos, cercano al cauce del río Jarama
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	184.590 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT14 -ENIT01-IT11

## CAÑADA REAL SEGOVIANA

### DESCRIPCION

El enlace que se detalla, se circunscribe a la Cañada Real Segoviana, que atraviesa la Comunidad de Madrid de norte a sur. Se ha tratado de utilizar el mayor trazado de ésta disponible, y algún otro enlace también recorrerá algún tramo de ella. En concreto, el enlace que tratamos, tiene su inicio en la carretera M-501, donde contacta con el Eje Oeste (IT14), en la intersección de la Cañada Real Segoviana con la Cañada Real Leonesa. Pasa por la localidad de Quijorna y comienza un ascenso hasta contactar, en la carretera M-600, con el enlace EN01-11, cerca de la localidad de Valdemorillo. El tramo que nos ocupa posee una longitud de 10,46 km. y una ascensión acumulada de 297 metros, la mayor parte ascendente en el sentido que se realiza. Durante el trazado, sólo cruza la carretera M-521, en Quijorna.

### MUNICIPIOS

Villanueva de Perales  
Quijorna  
Valdemorillo

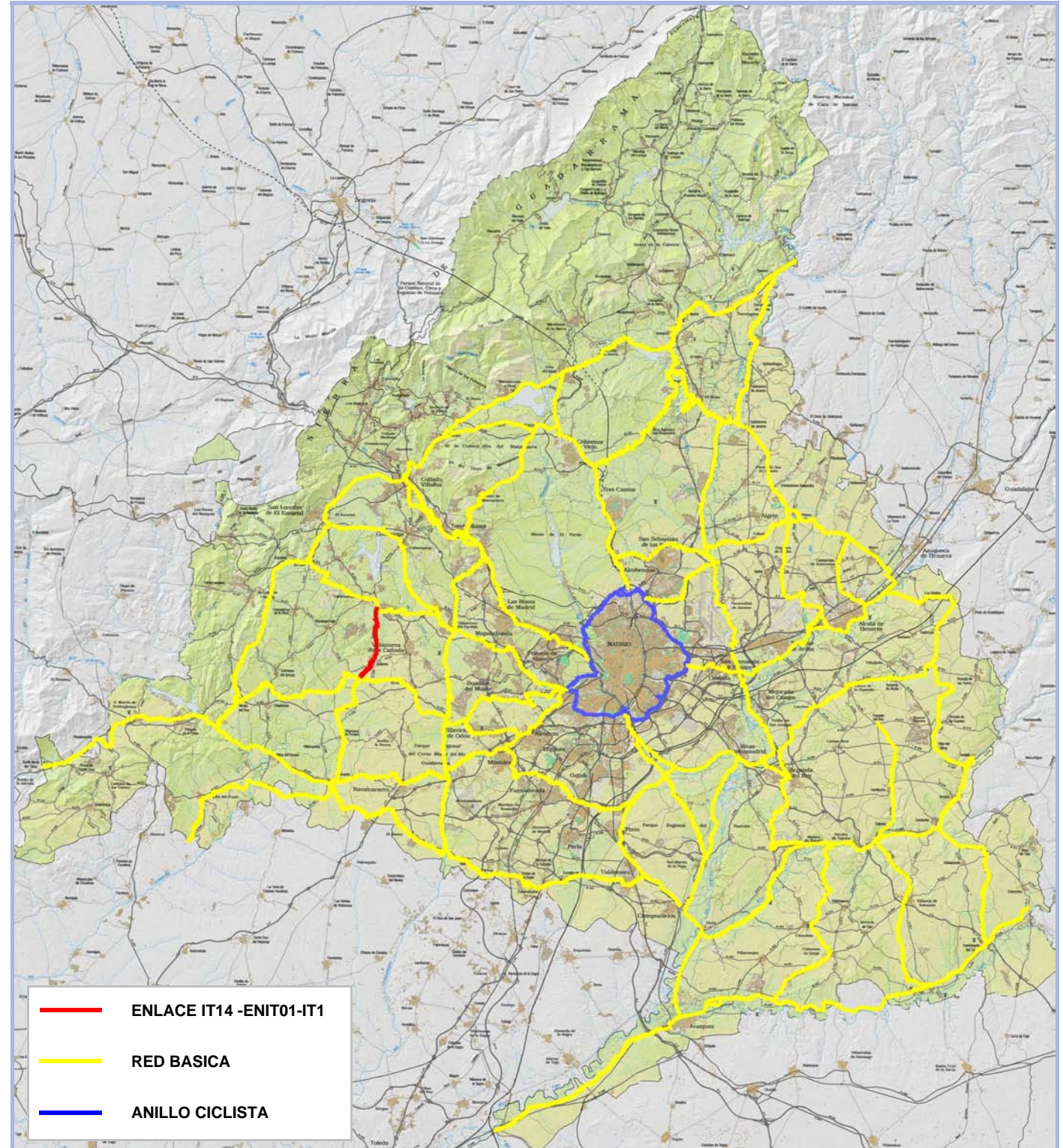
LONGITUD (KM) 10,38

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 5

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Entre la conexión con el Eje Oeste (IT14) y la población de Quijorna

### TRAMO B

Entre paso por la población de Quijorna

### TRAMO C

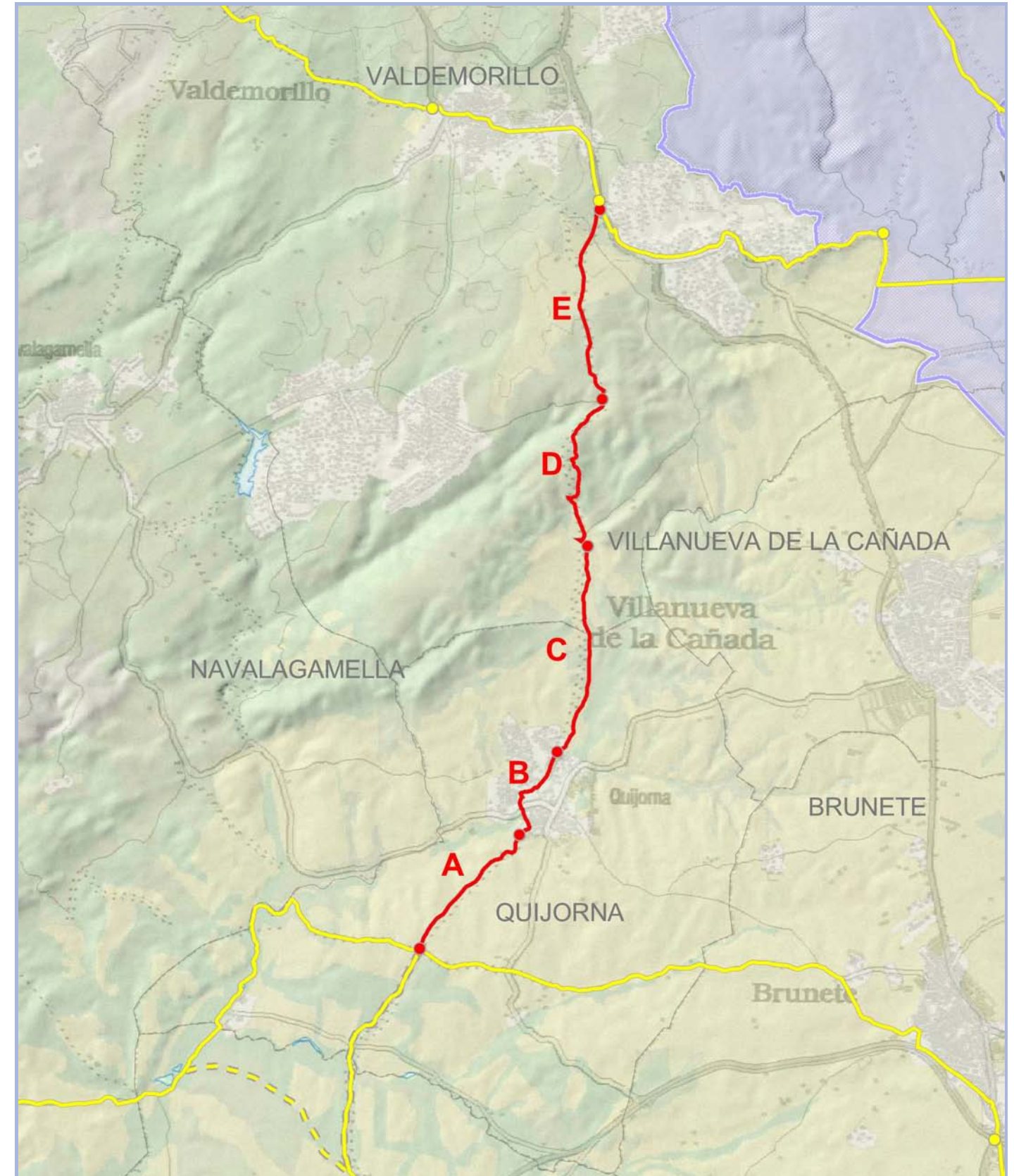
Entre la salida de la población y el paso del arroyo de Fuente Villanos

### TRAMO D

Entre el arroyo de Fuente Vieja y el contacto con el camino de servicio de la Conducción de Picadas

### TRAMO E

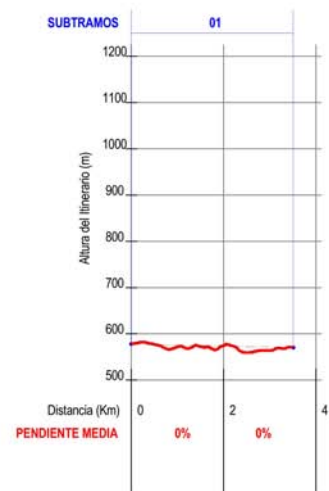
Entre el contacto con la Conducción de Picadas, y la carretera M-600 (EN01-11)



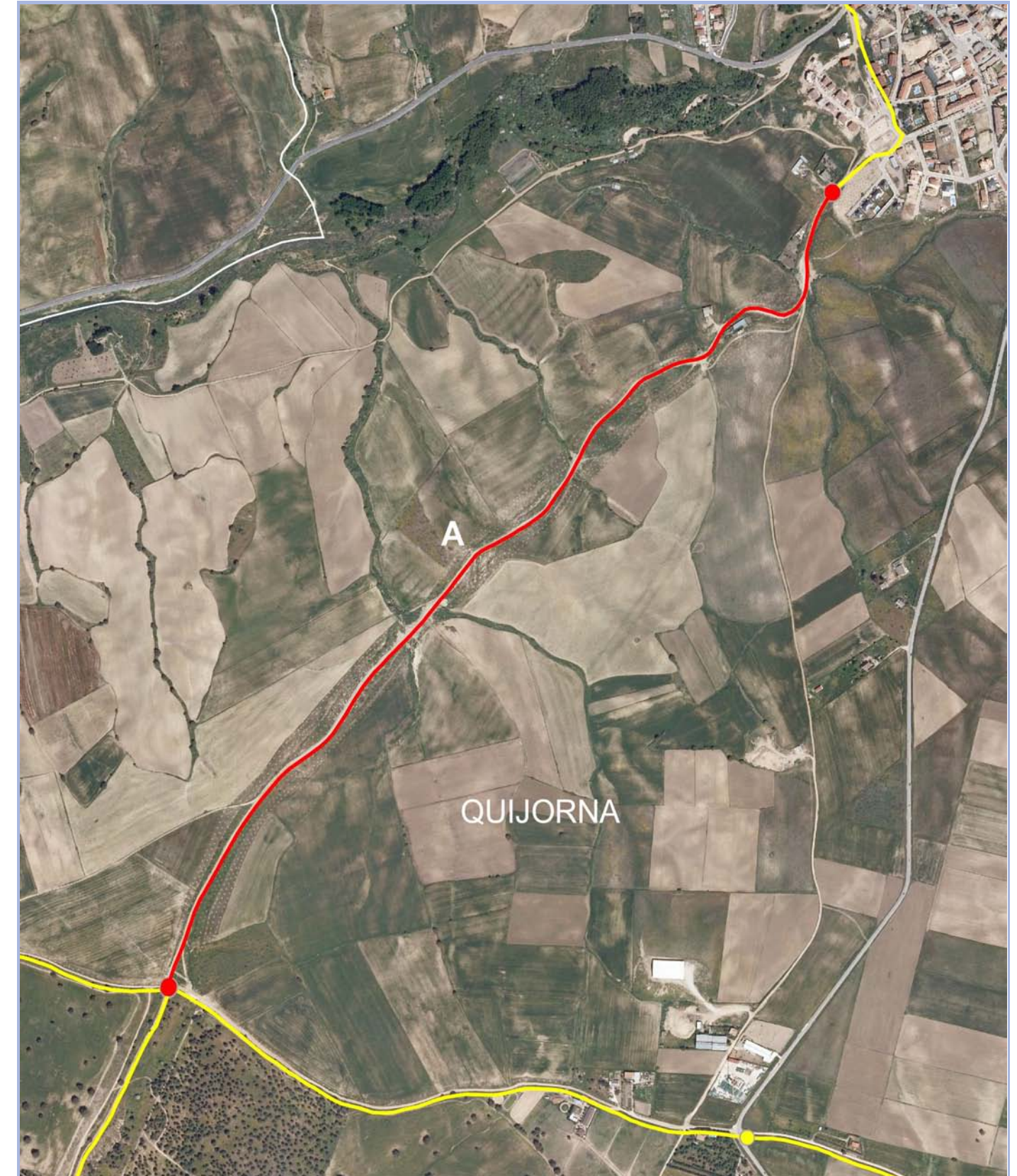
## TRAMO A

Altura Máxima (m):	582
Altura Mínima (m):	559
Altura Salida (m):	578
Altura Llegada (m):	570
Desnivel Salida Llegada (m):	-8
Desnivel Máximo (m):	23
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	17,67
Pendiente Media:	-0,23

## PERFILES Y PENDIENTES



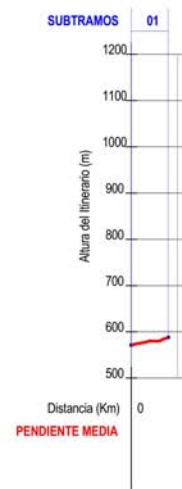
1:15.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	588
Altura Mínima (m):	571
Altura Salida (m):	571
Altura Llegada (m):	588
Desnivel Salida Llegada (m):	17
Desnivel Máximo (m):	17
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	17,67
Pendiente Media:	2,14

## PERFILES Y PENDIENTES



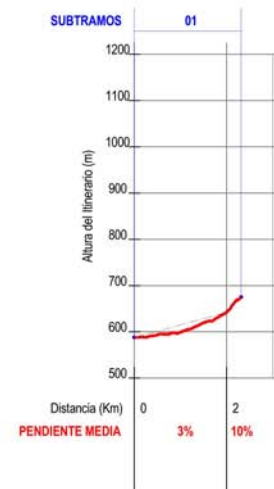
1:30.000



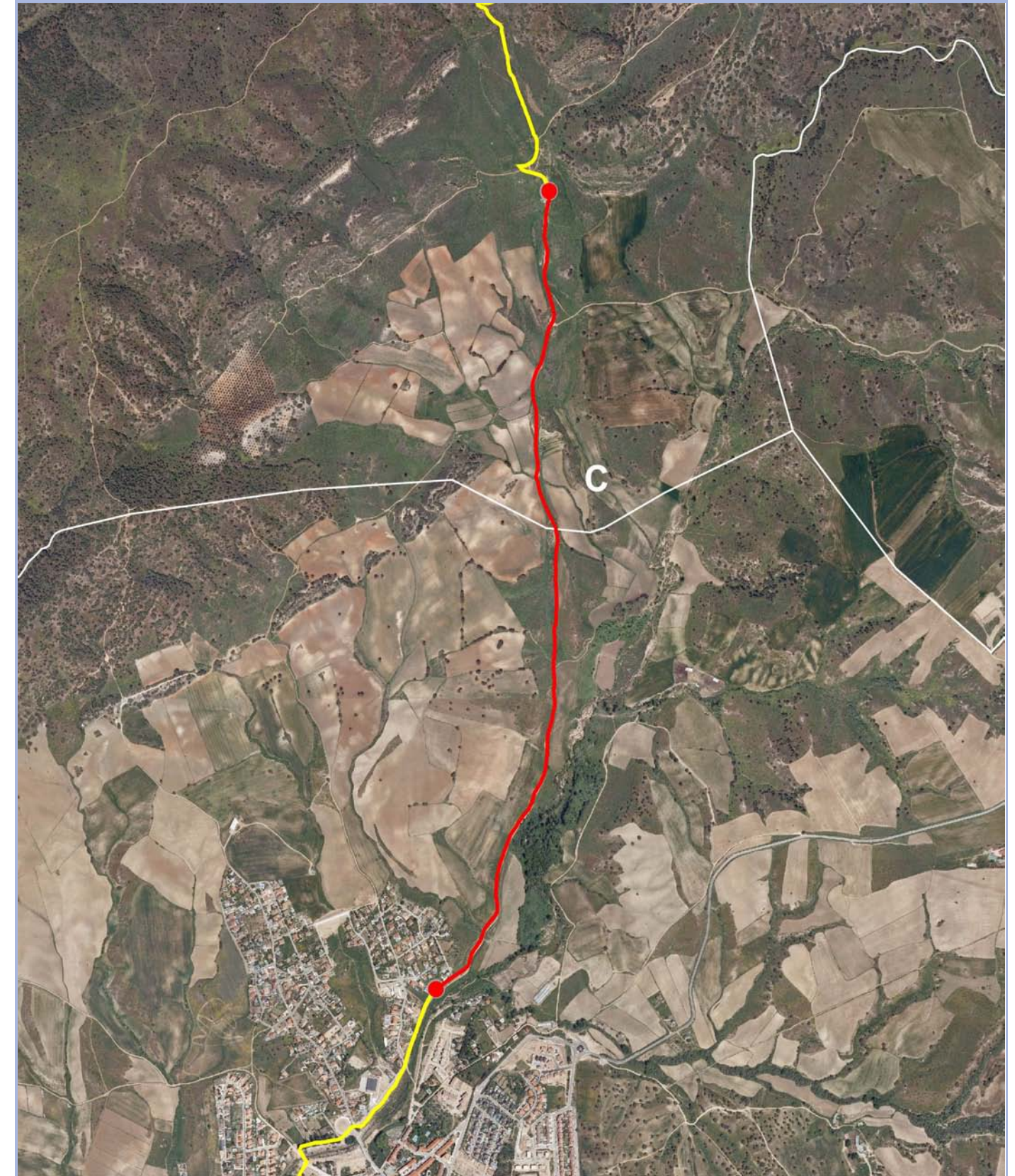
## TRAMO C

Altura Máxima (m):	675
Altura Mínima (m):	587
Altura Salida (m):	588
Altura Llegada (m):	675
Desnivel Salida Llegada (m):	87
Desnivel Máximo (m):	88
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	17,67
Pendiente Media:	3,75

## PERFILES Y PENDIENTES



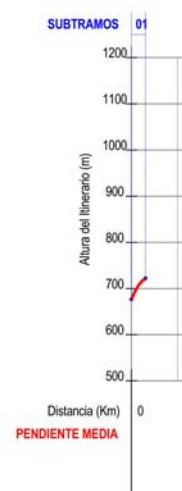
1:20.000



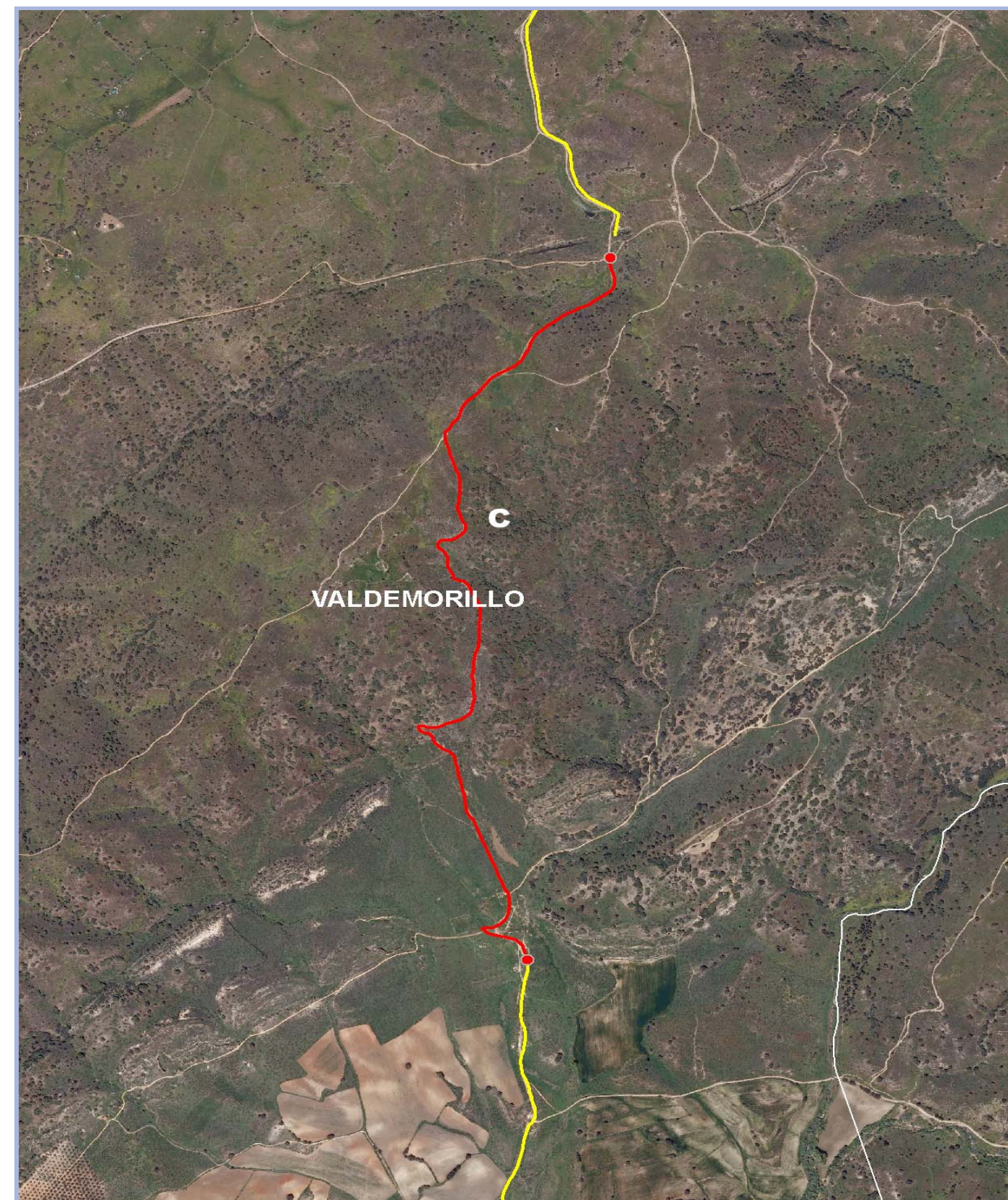
## TRAMO D

Altura Máxima (m):	722
Altura Mínima (m):	677
Altura Salida (m):	677
Altura Llegada (m):	722
Desnivel Salida Llegada (m):	45
Desnivel Máximo (m):	45
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	17,67
Pendiente Media:	14,89

## PERFILES Y PENDIENTES



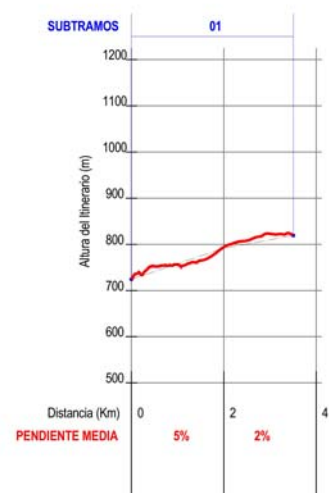
1:10.000



## TRAMO E

Altura Máxima (m):	824
Altura Mínima (m):	724
Altura Salida (m):	724
Altura Llegada (m):	819
Desnivel Salida Llegada (m):	95
Desnivel Máximo (m):	100
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	17,67
Pendiente Media:	2,71

## PERFILES Y PENDIENTES



1:10.000





Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	la conexión con el Eje Oeste (IT14) y la población de Quijorna
Longitud (m)	1.887
Contaminación acústica / atmosférica	escasa
Entorno / Paisaje	camino, que discurre entre fincas privadas, con arbolado de encinas, preferentemente
Protección Térmica	Si
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de terriza compactada de unos 3 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se parte de la conexión del Eje Oeste (IT14) para tomar un ancho camino de tierra compactada con arbolado plantado a ambos laterales, que se dirige hacia la población de Quijorna.
Intervención	implantación del carril bici-peatonal en el tramo descrito, ya acondicionado
Tipo de intervención	
Presupuesto	22.644 €
Elementos Singulares (puente)	0 €





Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	paso por la población de Quijorna
Longitud (m)	1.269
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta, pues rodea la población
Entorno / Paisaje	camino de tierra que rodea el núcleo urbano, por una zona acondicionada de parque
Protección Térmica	Si
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	algún vial urbano y cruce de la carretera M-521
Tipo de Firme	camino de tierra, con algún tramo de asfalto, de unos 3 metros
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se llega a la población de Quijorna. Se toma un camino de tierra, a la izquierda,, para cruzar la carretera M-521 y, posteriormente, el arroyo de Quijorna. Al final, se circula por un parque acondicionado por el que se sale de la población
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal al paso por la población, para lo que será preciso ponerse en contacto con los responsables municipales correspondientes
Tipo de intervención	
Presupuesto	34.263 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	la salida de la población y el paso del arroyo de Fuente Villanos
Longitud (m)	2.597
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino que circula entre campos con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra deteriorado, de unos 2 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se procede a la salida del pueblo y se circula por un camino que comienza a ascender, aunque por el momento de forma suave. El piso se encuentra deteriorado, a tramos, por el agua. Se pasa junto a los restos de una fábrica de ladrillos
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	163.611 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	el arroyo de Fuente Vieja y el contacto con el camino de servicio de la Conducción de Picadas
Longitud (m)	2.276
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino que circula entre campos con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra y piedras sueltas, con tramos deteriorados, alguno de pendiente elevada
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se pasa por una zona de pendiente alta, donde el piso también se encuentra deteriorado. Además, no existe arbolado circundante. Al final, la pendiente se suaviza bastante
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	143.388 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Cañada Real Segoviana
Entre	el contacto con la Conducción de Picadas, y la carretera M-600 (EN01-11)
Longitud (m)	2.411
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aunque aumenta al acercarse a la M-600
Entorno / Paisaje	camino entre fincas de ganado, con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra, de unos 3 a 4 metros de anchura, con algún tramo en mal estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se continúa el camino por el que se discurre, que sigue ascendiendo aunque de forma más suave. Al final, se contacta con la carretera M-600, donde enlaza con el tramo de enlace EN01-11, que discurre entre Zarzalejo y Villanueva del Pardillo
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	151.893 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT15-IT14

## ALMOROX - EJE OESTE

### DESCRIPCION

Este tramo de enlace, es de corta longitud, pero discurre por una zona de gran densidad de tráfico y se procede a su descripción dada la necesidad de ofrecer, a los numerosos aficionados que lo solicitan, una salida de las localidades de Alcorcón y Móstoles hacia la carretera M-501. Tiene su inicio en el Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15), en la zona de Parque Oeste, de Alcorcón, y el final en el Eje del Oeste (IT14), en la carretera M-501, al paso por la localidad de Villaviciosa de Odón. Posee una longitud de 8,50 km. y una ascensión acumulada de 57 metros.

### MUNICIPIOS

Alcorcón  
Móstoles  
Villaviciosa de Odón

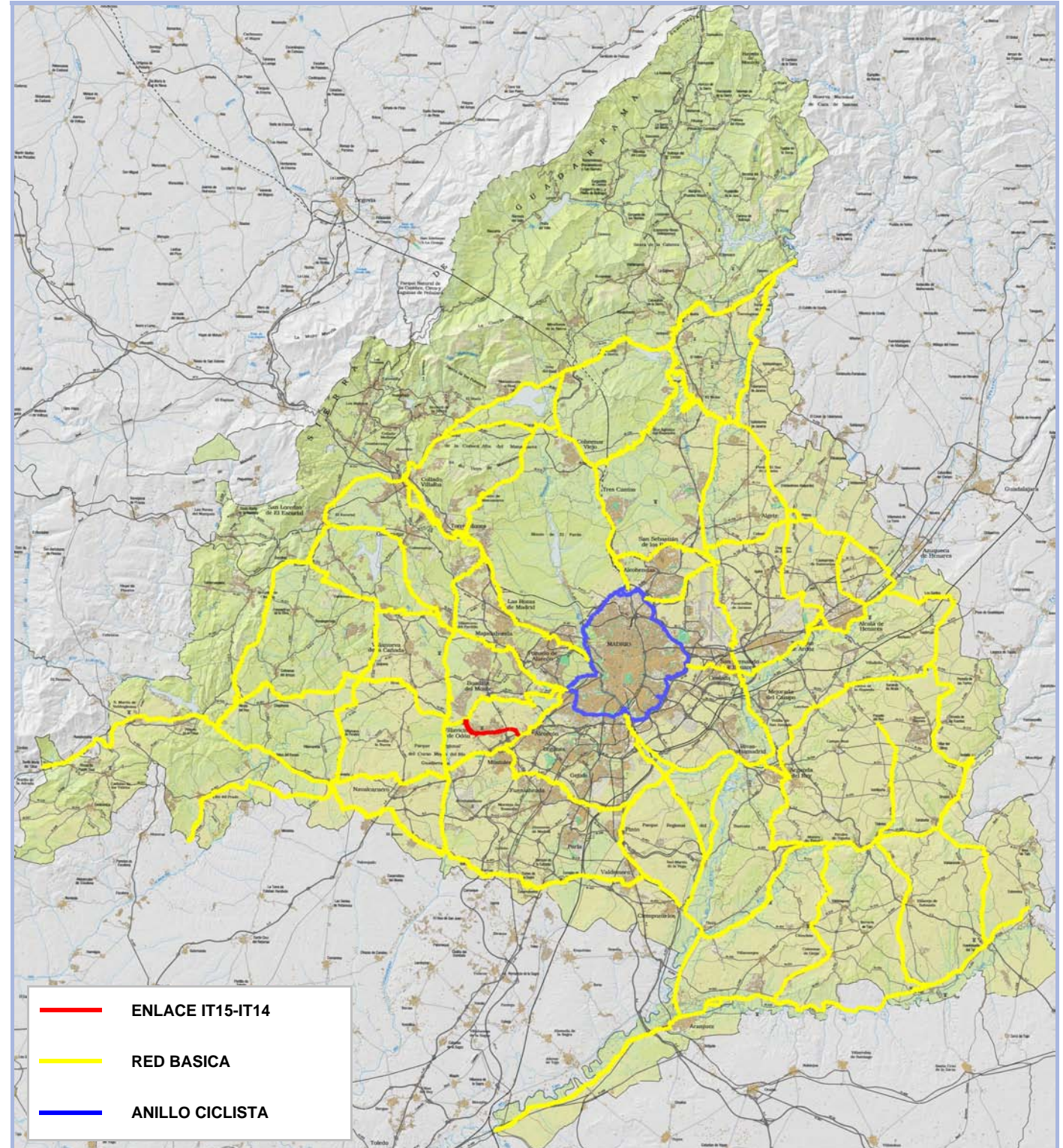
**LONGITUD (KM)** 8,50

**ITINERARIO** ENLACE

**NUMERO DE TRAMOS** 8

**BASE CARTOGRAFICA** 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Entre el contacto con el Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15) y la A-5

### TRAMO B

Entre el paso sobre la A-5 y el acceso al polígono industrial de Tres Aguas

### TRAMO C

Entre el acceso al polígono industrial Tres Aguas y la carretera M-506

### TRAMO D

Entre el acceso a la urbanización Campodón y la rotonda hacia el polígono industrial de Los Rosales

### TRAMO E

Entre la glorieta de entrada a la urbanización Cerro de Las Nieves y a la de Castillo de Villaviciosa

### TRAMO F

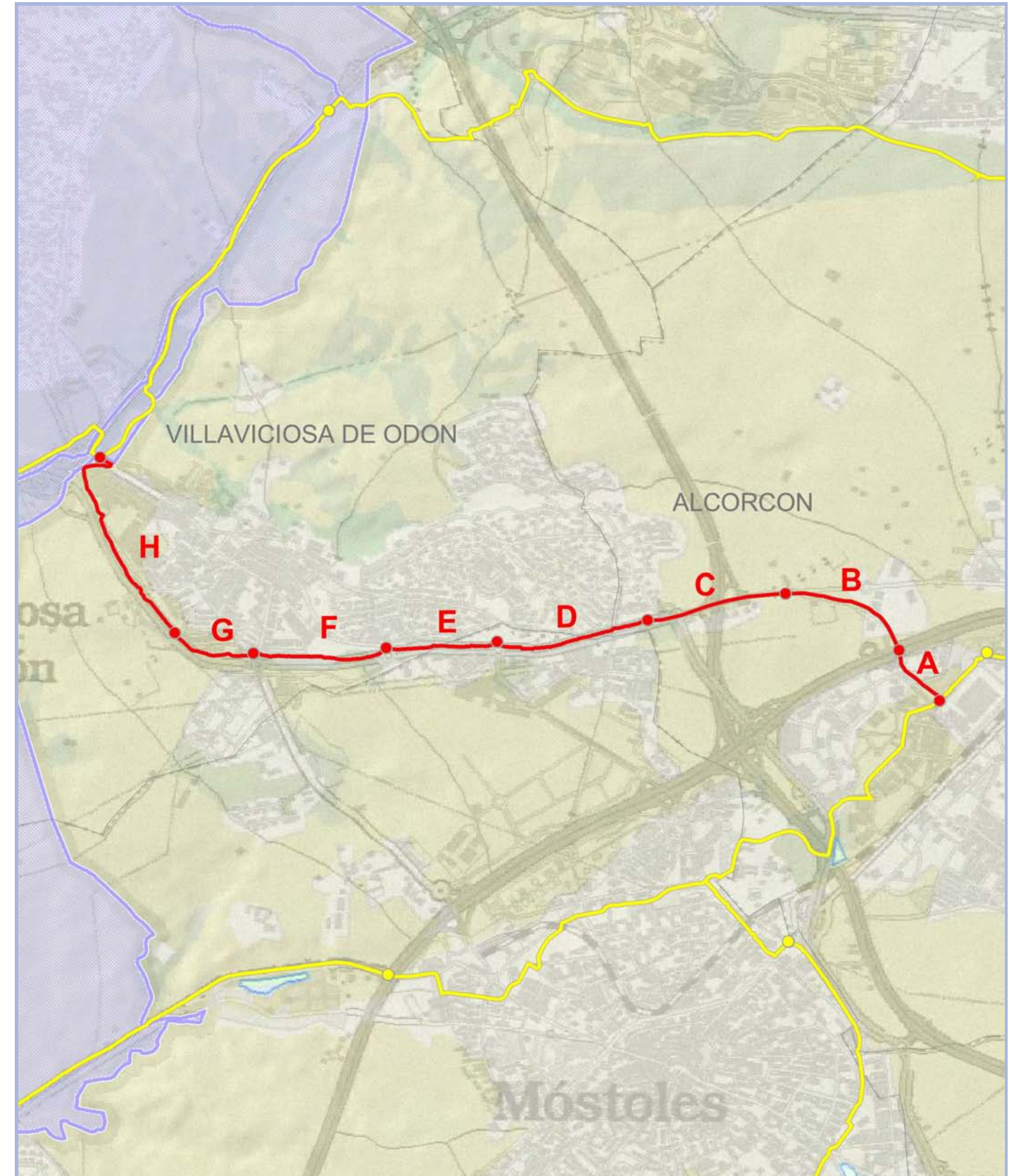
Entre el acceso a la colonia El Mirador y el de acceso a la colonia Antonio Machado

### TRAMO G

Entre el acceso a colonia Antonio Machado y al centro de Villaviciosa de Odón

### TRAMO H

Entre la entrada a la población de Villaviciosa por M-506 y entrada a ésta por M-501

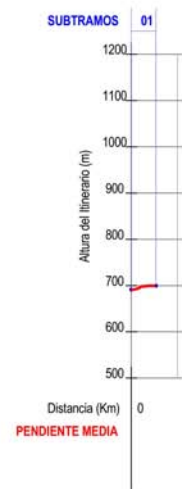


1:70.000

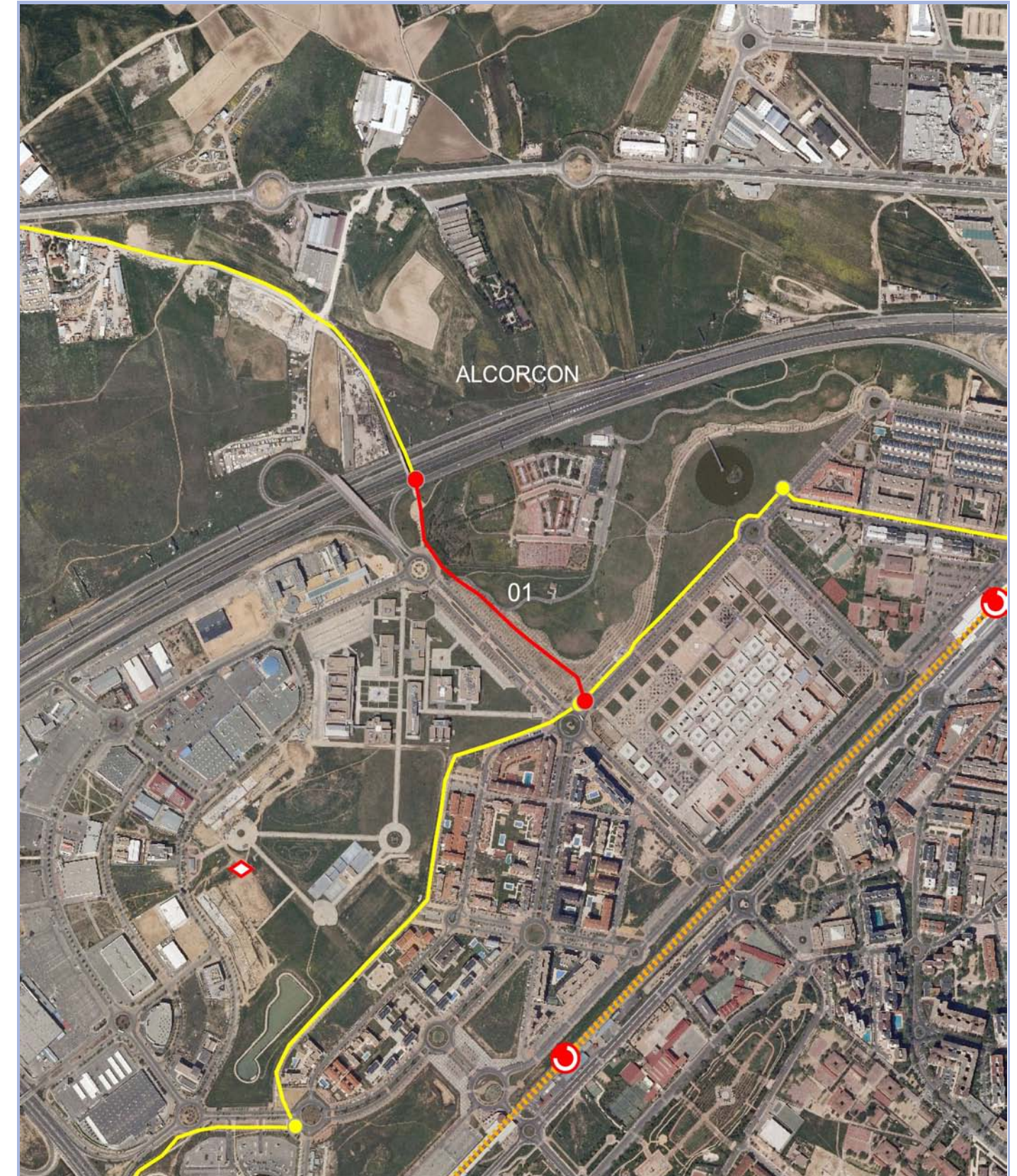
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	700
Altura Mínima (m):	691
Altura Salida (m):	691
Altura Llegada (m):	699
Desnivel Salida Llegada (m):	8
Desnivel Máximo (m):	9
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	1,5

### PERFILES Y PENDIENTES



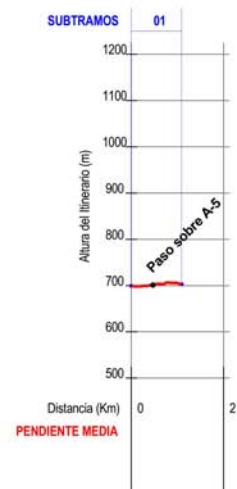
1:10.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	707
Altura Mínima (m):	698
Altura Salida (m):	699
Altura Llegada (m):	703
Desnivel Salida Llegada (m):	4
Desnivel Máximo (m):	9
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	0,37

## PERFILES Y PENDIENTES



1:10.000

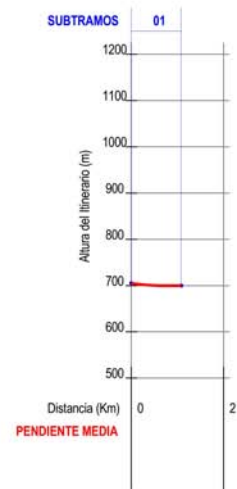




## TRAMO C

Altura Máxima (m):	705
Altura Mínima (m):	700
Altura Salida (m):	705
Altura Llegada (m):	700
Desnivel Salida Llegada (m):	-5
Desnivel Máximo (m):	5
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-0,46

## PERFILES Y PENDIENTES



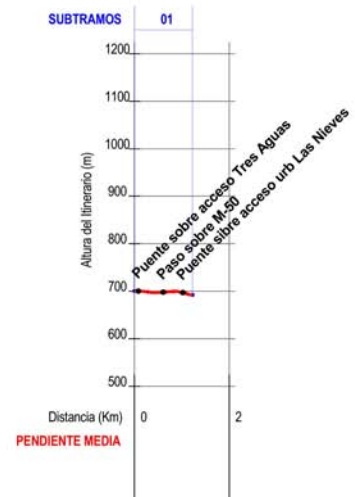
1:10.000



## TRAMO D

Altura Máxima (m):	700
Altura Mínima (m):	692
Altura Salida (m):	700
Altura Llegada (m):	692
Desnivel Salida Llegada (m):	-8
Desnivel Máximo (m):	8
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-0,65

## PERFILES Y PENDIENTES



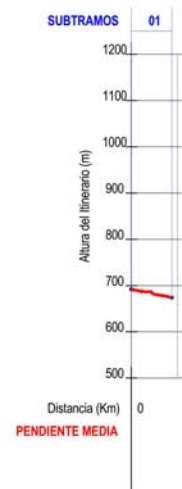
1:10.000



## TRAMO E

Altura Máxima (m):	692
Altura Mínima (m):	674
Altura Salida (m):	692
Altura Llegada (m):	674
Desnivel Salida Llegada (m):	-18
Desnivel Máximo (m):	18
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-2,06

## PERFILES Y PENDIENTES



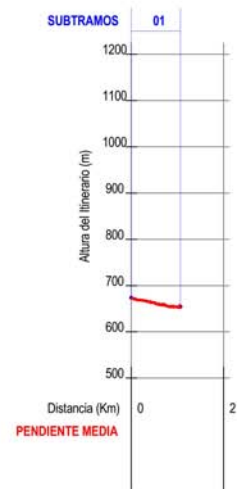
1:10.000



## TRAMO F

Altura Máxima (m):	674
Altura Mínima (m):	653
Altura Salida (m):	674
Altura Llegada (m):	654
Desnivel Salida Llegada (m):	-20
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-1,88

## PERFILES Y PENDIENTES



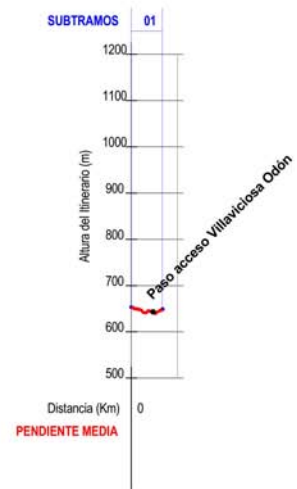
1:10.000



## TRAMO G

Altura Máxima (m):	653
Altura Mínima (m):	640
Altura Salida (m):	653
Altura Llegada (m):	649
Desnivel Salida Llegada (m):	-4
Desnivel Máximo (m):	13
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-0,59

## PERFILES Y PENDIENTES



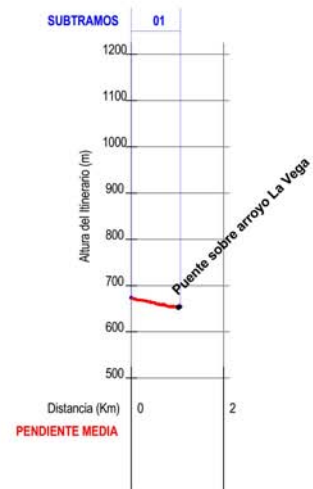
1:10.000



## TRAMO H

Altura Máxima (m):	674
Altura Mínima (m):	653
Altura Salida (m):	674
Altura Llegada (m):	654
Desnivel Salida Llegada (m):	-20
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	5,19
Pendiente Media:	-1,88

## PERFILES Y PENDIENTES



1:10.000



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

ENLACE IT15 - IT14 TRAMO A



Subtramo	01
Denominación	Parque Oeste de Alcorcón
Entre	el contacto con el Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15) y la A-5
Longitud (m)	534
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir por zonas de máxima densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	paseo por parque con zona de mesas y arbolado
Protección Térmica	Si
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	paseo del parque, de tierra o losetas (puede escogerse)
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	se discurre junto a un parque con muchas mesas. El trazado se encamina hacia un paso sobre la A-5, de bastante amplitud y de tierra. Este tramo coincide con la AL1 detallada en el Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15)
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	14.418 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	Tramo de conexión con el acceso al polígono industrial Tres Aguas
Entre	el paso sobre la A-5 y el acceso al polígono industrial de Tres Aguas
Longitud (m)	1.091
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	camino de tierra que discurre entre una zona industrial
Protección Térmica	No
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	cruce con el acceso al polígono industrial de Tres Aguas
Tipo de Firme	ancho camino de tierra, 8 0 10 metros, que pasa por una zona de materiales de construcción
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta, al poder conectar con la M-506
Observaciones	se discurre por un ancho camino de tierra que se sitúa entre una zona de materiales de construcción (salida de camiones por carga de hormigón). Se conecta con el acceso al polígono industrial de Tres Aguas, que es de doble carril por sentido, y que será d
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado del tráfico motorizado. Al llegar al mencionado acceso, estudiar su posible cruce, dada que la mejor opción para ubicar el carril bici es al lado contrario
Tipo de intervención	
Presupuesto	85.098 €
Elementos Singulares (puente)	45.000 €





Subtramo	01
Denominación	Paso sobre la M-50
Entre	el acceso al polígono industrial Tres Aguas y la carretera M-506
Longitud (m)	1.106
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	lateral del citado acceso, sin ningún tipo de arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	paso de dos rotondas de acceso a la M-50 y de conexión con la M-506
Tipo de Firme	existe un camino de tierra que termina en la primera rotonda, continuando por el arcén
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media-alta, al ser paso para acceder a la M-506
Observaciones	se discurre junto a la vía de acceso al polígono industrial Tres Aguas. Se puede utilizar un camino de tierra que está al lado contrario, llegando hasta una rotonda de conexión con la M-50. Pasada ésta, existe otra rotonda de conexión con la M-506, que se
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como el paso por las dos rotondas descritas
Tipo de intervención	
Presupuesto	86.268 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €



Subtramo	01
Denominación	M-506, entre el Polígono industrial El Lucero y la urbanización Campodón
Entre	el acceso a la urbanización Campodón y la rotonda hacia el polígono industrial de Los Rosales
Longitud (m)	1.213
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	lateral de la vía, con algún tramo de paseo peatonal estrecho, con algo de arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	acceso a la urbanización Campodón y rotonda junto al polígono industrial de Las Nieves
Tipo de Firme	arcén de la vía y paseo peatonal de tierra abandonado
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media-alta, dado el acceso a la carretera M-501
Observaciones	se circula por el lateral de la vía. Pasada una gasolinera posterior al acceso a la urbanización Campodón, aparece un paseo peatonal abandonado, de 1,5 a 2 metros de anchura, que se utilizará para su circulación por él
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de intervención	
Presupuesto	94.614 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01
Denominación	M-506 junto al polígono industrial Las Nieves y la urbanización Castillo de Villaviciosa
Entre	la glorieta de entrada a la urbanización Cerro de Las Nieves y a la de Castillo de Villaviciosa
Longitud (m)	896
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	paseo peatonal y lateral de la carretera, con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	paseo por las rotondas de inicio y final del tramo, así como la entrada junto al colegio Europa, con abundante tráfico
Tipo de Firme	paseo de tierra y arcén asfaltado de la carretera
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media-alta, por ser el acceso a la carretera M-501
Observaciones	pasada la rotonda todavía se sigue por el paseo peatonal, que acaba poco después, junto a un parque. El colegio Europa corta el paso y obliga a situarse junto al arcén de la carretera, hasta llegar a la rotonda del final
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, estudiando la posibilidad de encontrar paso junto al citado colegio, así como del acceso junto a éste y el acondicionamiento de las rotondas señaladas
Tipo de intervención	
Presupuesto	69.888 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €



Subtramo	01
Denominación	M-506 junto a Villaviciosa de Odón
Entre	el acceso a la colonia El Mirador y el de acceso a la colonia Antonio Machado
Longitud (m)	1.085
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	paseo por un parque, con arbolado a ambos laterales
Protección Térmica	Si
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	sólo los de inicio y final de tramo
Tipo de Firme	camino de tierra, con piedras en los laterales, de unos 2 a 3 metros de ancho, en buen estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta, por ser el acceso a la carretera M-501
Observaciones	pasada la rotonda, existe un camino de tierra, junto a la carretera que, algo más tarde, se convierte en un paseo peatonal con piedras a ambos lados y terreno en perfecto estado. Además, posee arbolado a ambos laterales
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como en los accesos de inicio y final
Tipo de intervención	
Presupuesto	84.630 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €



Subtramo	01
Denominación	M-506 al paso por la población de Villaviciosa de Odón
Entre	entre acceso a colonia Antonio Machado y al centro de Villaviciosa de Odón
Longitud (m)	698
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	paseo por un parque, con arbolado a ambos laterales
Protección Térmica	Si
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	los de inicio y final de tramo
Tipo de Firme	camino de tierra, con piedras en los laterales, de unos 2 a 3 metros de ancho, en buen estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta, por ser el acceso a la carretera M-501
Observaciones	se continúa entre las casas y la carretera, por un camino con las mismas condiciones del tramo anterior. Se llega a una rotonda de acceso al centro de la población. Aunque posee menor tráfico. En este punto se abren dos alternativas para conectar con la M
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como en los accesos de principio y final del tramo
Tipo de intervención	
Presupuesto	54.444 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €



Subtramo	01
Denominación	M-506 al paso por la población de Villaviciosa de Odón
Entre	la entrada a la población de Villaviciosa por M-506 y entrada a ésta por M-501
Longitud (m)	1.850
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que se pasa por una zona de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	camino de las mismas características que el anterior, mejorando al final
Protección Térmica	media
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	cruce con un acceso a la altura del polideportivo, pero no posee gran densidad de tráfico
Tipo de Firme	igual que en el tramo anterior pero finalizando en excelente estado, compactado y de gravilla
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta, por ser el acceso a la carretera M-501
Observaciones	sigue el camino con las mismas características que en el tramo anterior. Se pierde algo a la altura de un acceso a la población junto a unos campos deportivos, pero reaparece posteriormente y mejora, convirtiéndose en un ancho camino de 3 metros de tierra
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como en el acceso junto a los campos deportivos
Tipo de intervención	
Presupuesto	144.300 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ENLACE IT16- IT12 COLLADO - CARRIL BICI COLMENAR

### DESCRIPCION

Este enlace, ofrece la posibilidad de unión de dos ejes como son el Eje de Collado Villalba (IT16) y el Eje del carril bici de Colmenar (IT12), a través de la Cuenca Alta del Manzanares, por la localidad de Hoyo de Manzanares. Partiendo de la localidad de Torreldones, concretamente desde el cementerio, toma dirección hacia Hoyo de Manzanares, que procede a rodear. Discurre por la "vía parque" en dirección a Colmenar Viejo y toma una vía pecuaria que concluye en la carretera M-607, continuando junto al río Manzanares y concluyendo en el carril bici de Colmenar Viejo a Soto del Real.

### MUNICIPIOS

Torreldones  
Hoyo de Manzanares  
Colmenar Viejo

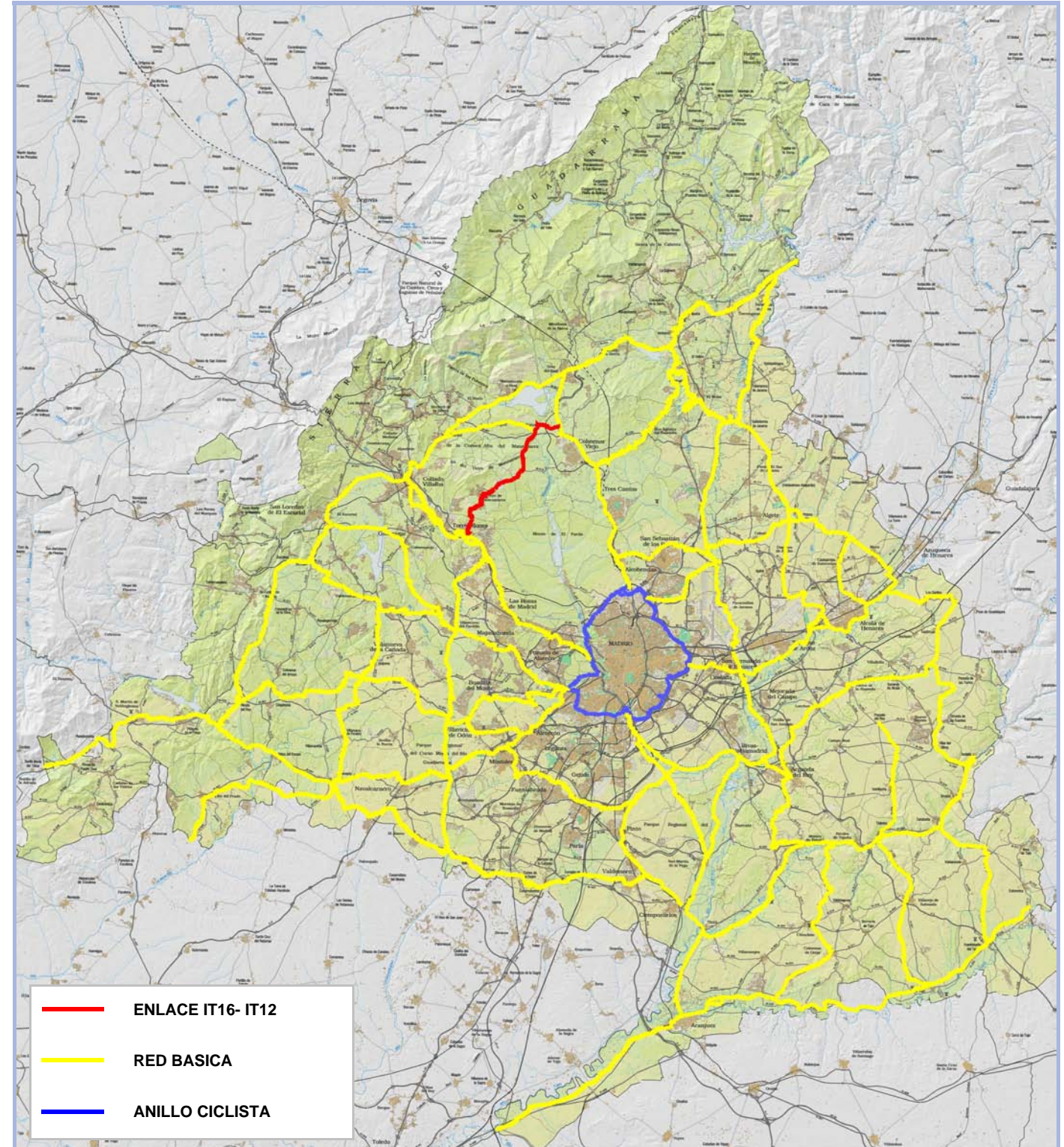
LONGITUD (KM) 22,66

ITINERARIO ENLACE

NUMERO DE TRAMOS 8

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



### TRAMO A

Paso por Torrelodones, entre autovía A-6, junto al cementerio de Torrelodones, y la entrada al Canto del Pico

### TRAMO B

Carretera M-618, entre el acceso al Canto del Pico y la rotonda de entrada a la urbanización Parque de las Colinas

### TRAMO C

Rodeo de la población Hoyo de Manzanares, entre el acceso a la urbanización Parque de Las Colinas y la Academia de Ingenieros del Ejército

### TRAMO D

Carretera M-618, entre la Academia de Ingenieros del Ejército y casa de peones camineros junto a la carretera

### TRAMO E

Carretera M-618, entre caseta de peones camineros y vía pecuaria

### TRAMO F

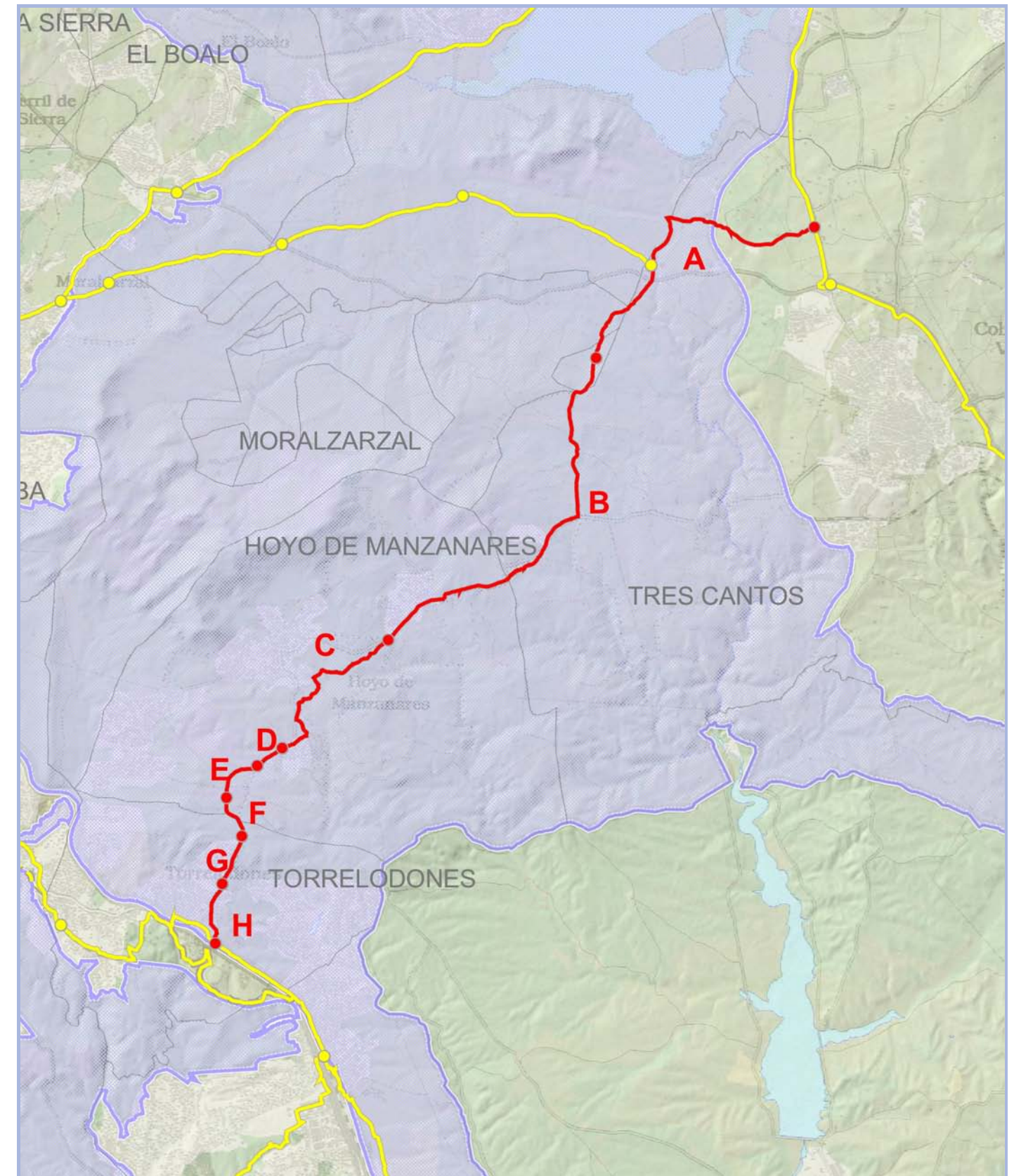
Vía pecuaria por la zona de la Dehesilla, entre la carretera M-618 y el límite municipal de Colmenar Viejo y Hoyo de Manzanares

### TRAMO G

Vía pecuaria por el tramo de Zahurdón, entre el límite municipal de Colmenar Viejo y Hoyo de Manzanares y la carretera M-607

### TRAMO H

Cruce del río Manzanares y del antiguo trazado ferroviario Madrid-Irún, entre el paso bajo la M-607 y el carril bici de la carretera M-609



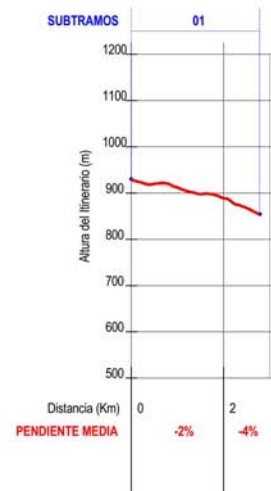
1:80.000



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	930
Altura Mínima (m):	854
Altura Salida (m):	930
Altura Llegada (m):	854
Desnivel Salida Llegada (m):	-76
Desnivel Máximo (m):	76
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	-2,73

### PERFILES Y PENDIENTES



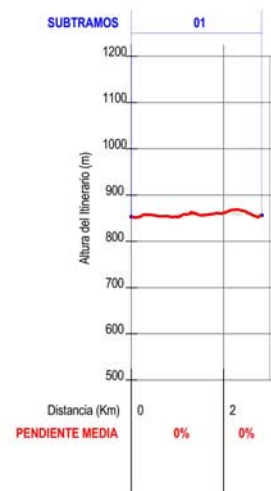
1:20.000



## TRAMO B

Altura Máxima (m):	869
Altura Mínima (m):	851
Altura Salida (m):	853
Altura Llegada (m):	856
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	18
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	0,11

## PERFILES Y PENDIENTES



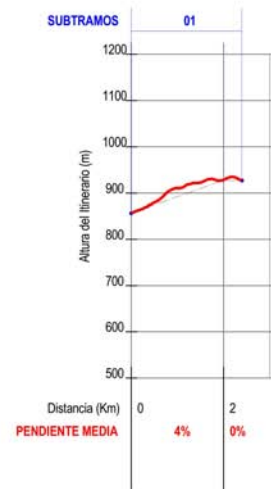
1:20.000



### TRAMO C

Altura Máxima (m):	935
Altura Mínima (m):	856
Altura Salida (m):	856
Altura Llegada (m):	927
Desnivel Salida Llegada (m):	71
Desnivel Máximo (m):	79
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	2,96

### PERFILES Y PENDIENTES



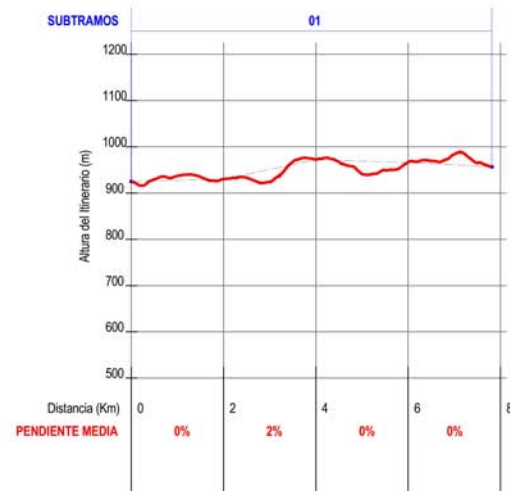
1:25.000



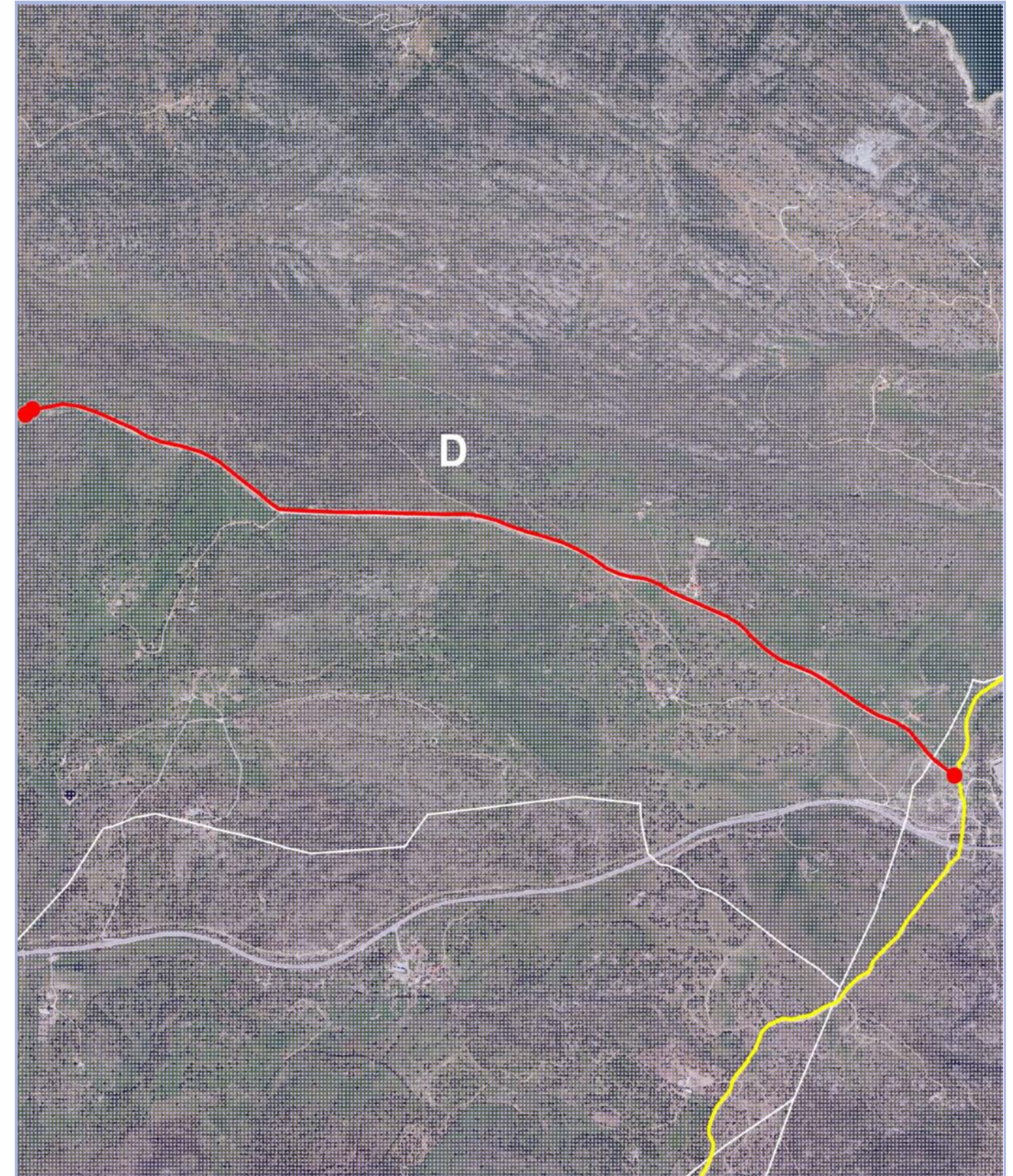
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	989
Altura Mínima (m):	916
Altura Salida (m):	925
Altura Llegada (m):	957
Desnivel Salida Llegada (m):	32
Desnivel Máximo (m):	73
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	0,41

### PERFILES Y PENDIENTES



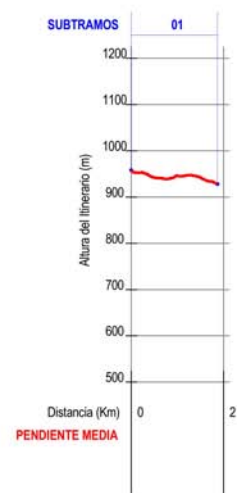
1:20.000



## TRAMO E

Altura Máxima (m):	958
Altura Mínima (m):	928
Altura Salida (m):	958
Altura Llegada (m):	928
Desnivel Salida Llegada (m):	-30
Desnivel Máximo (m):	30
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	-1,61

## PERFILES Y PENDIENTES



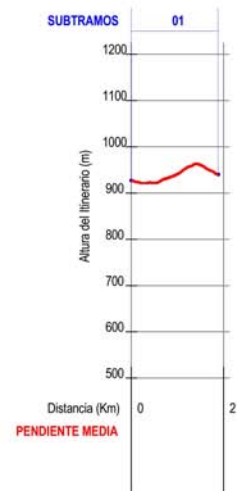
1:30.000



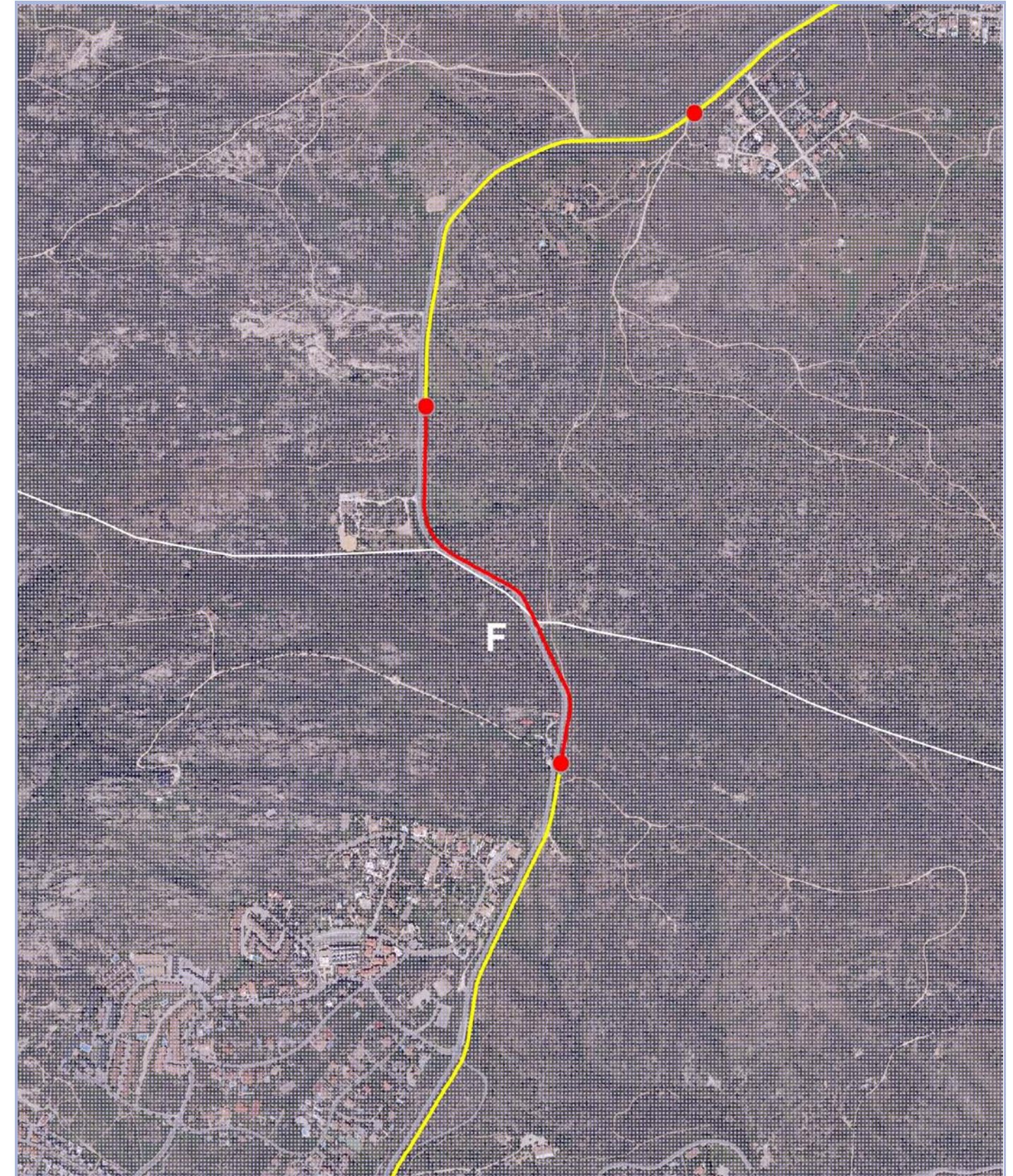
## TRAMO F

Altura Máxima (m):	963
Altura Mínima (m):	921
Altura Salida (m):	927
Altura Llegada (m):	940
Desnivel Salida Llegada (m):	13
Desnivel Máximo (m):	42
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	0,69

## PERFILES Y PENDIENTES



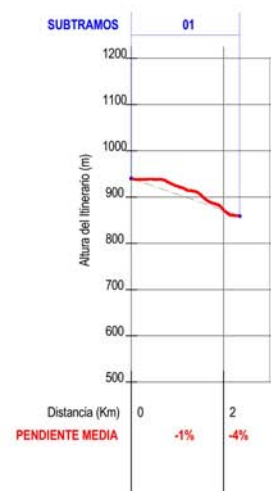
1:20.000



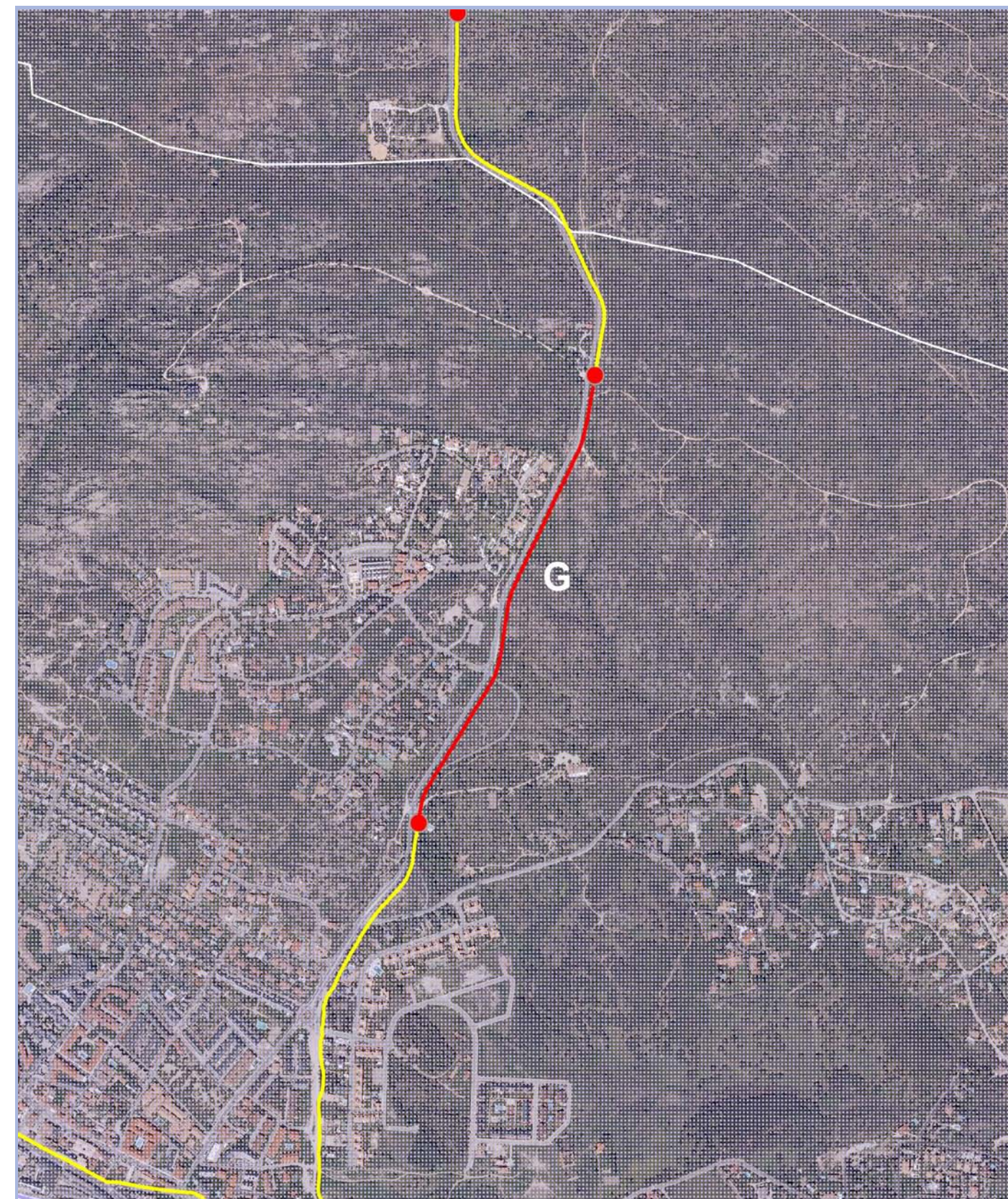
## TRAMO G

Altura Máxima (m):	940
Altura Mínima (m):	859
Altura Salida (m):	940
Altura Llegada (m):	859
Desnivel Salida Llegada (m):	-81
Desnivel Máximo (m):	81
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	-3,45

## PERFILES Y PENDIENTES



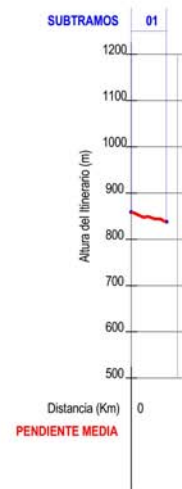
1:25.000



## TRAMO H

Altura Máxima (m):	859
Altura Minima (m):	838
Altura Salida (m):	859
Altura Llegada (m):	838
Desnivel Salida Llegada (m):	-21
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	
Descenso Acumulado (m):	
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	-2,76

## PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000







Subtramo	<b>01</b>
Denominación	paso por Torrelodones
Entre	autovía A-6, junto al cementerio de Torrelodones, y la entrada al Canto del Pico
Longitud (m)	2.069
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir por una zona de abundante circulación motorizada
Entorno / Paisaje	camino de tierra y arcén de la carretera, con escaso arbolado aislado
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	un par de viales del núcleo urbano y el acceso a la urbanización Los Peñascales
Tipo de Firme	ancho camino de tierra, al comienzo, y arcén de la carretera, de un metro de anchura
Iluminación	sí, sólo al comienzo
Potencialidad demanda	media
Observaciones	el enlace parte de la autovía A-6, junto al cementerio de Torrelodones. Por una calle de tierra, se llega a la carretera M-618. Se circula por su arcén, pasando el acceso a la urbanización Los Peñascales, y continuando hasta llegar a la entrada del Canto del Pico
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado
Tipo de Intervención	M7 - Duro
Presupuesto	331.040 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	carretera M-618
Entre	entre el acceso al Canto del Pico y la rotonda de entrada a la urbanización Parque de las Colinas
Longitud (m)	2.655
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta, dado que se circula por una carretera con bastante tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	arcén de la carretera, con zonas de arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	sólo el acceso a la urbanización El Berzalejo, de escaso tráfico
Tipo de Firme	arcén asfaltado de la carretera, de un metro de anchura, aproximadamente
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se continúa por el arcén de la carretera durante todo el tramo. Al llegar a una rotonda, junto a una gasolinera, se toma el desvío a la derecha, de entrada a la urbanización Parque de Las Colinas
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal en la carretera por la que se circula, existiendo espacio para tal fin
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	424.800 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	rodeo de la población de Hoyo de Manzanares
Entre	el acceso a la urbanización Parque de Las Colinas y la Academia de Ingenieros del Ejército
Longitud (m)	3.782
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al alejarnos del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino entre fincas y tramos por campo de encinas y enebros
Protección Térmica	
Desnivel	medio-alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra, con algún tramo en mal estado, de unos 2 a 3 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta, dada la zona por la que se discurre
Observaciones	el trazado se aparta de la carretera para rodear el núcleo urbano de Hoyo de Manzanares. Se pasa junto a fincas y grandes postes de tendido eléctrico. Se atraviesa el arroyo de La Trofa, mientras se discurre por un camino con algún tramo en mal estado y con piedras. Al final, se llega a un campo de fútbol junto a la Academia de Ingenieros del Ejército
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como el paso por el arroyo de La Trofa
Tipo de Intervención	M6 - Blando
Presupuesto	238.266 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	carretera M-618
Entre	la Academia de Ingenieros del Ejército y casa de peones camineros junto a la carretera
Longitud (m)	2.564
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al circular junto a una carretera con poca densidad de tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	carretera vía parque, con arbolado disperso y matorral
Protección Térmica	
Desnivel	medio-alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	lateral de la carretera (no existe arcén), con asfalto en mal estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	se circula por una carretera considerada "vía parque", al discurrir por el Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares. Existe espacio para ubicar un carril bici a cualquiera de los laterales de ésta.
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	371.780 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	carretera M-618
Entre	caseta de peones camineros y vía pecuaria
Longitud (m)	1.960
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al circular junto a una carretera con poca densidad de tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	carretera vía parque, con arbolado disperso y matorral
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	lateral de la carretera (no existe arcén), con asfalto en mal estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media-alta
Observaciones	a partir de la caseta se puede seguir junto a la carretera o tomar el camino de tierra con piedras sueltas que sale a la derecha. Éste confluye más tarde con la carretera. Al final, se llega a una ancha vía pecuaria, a la izquierda.
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, estudiando cual de los dos trazados es el más recomendable
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	284.200 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	vía pecuaria por la zona de La Dehesilla
Entre	la carretera M-618 y el límite municipal de Colmenar Viejo y Hoyo de Manzanares
Longitud (m)	2.490
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino en buen estado con arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra en buen estado, de unos 3 a 4 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se circula por una vía pecuaria que se aleja de la población de Hoyo de Manzanares. El camino posee bastante anchura y se encuentra en muy buen estado, aunque el arbolado es escaso. Discurre entre grandes fincas ganaderas, algunas de reses bravas
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M4 - Blando
Presupuesto	29.880 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	vía pecuaria por el tramo del Zahurdón
Entre	el límite municipal de Colmenar Viejo y Hoyo de Manzanares y la carretera M-607
Longitud (m)	2.860
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino en buen estado con arbolado disperso
Protección Térmica	
Desnivel	alto
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	camino de tierra en buen estado, de unos 3 a 4 metros de anchura
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre por la vía pecuaria, que comienza a descender con algo más de pendiente, hacia un arroyo, que se pasa por un puente. Más tarde, se llega a la carretera M-607, que se pasará bajo un puente, junto al río Manzanares. En este punto se comunica con el enlace EN01-16-12
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M4 - Blando
Presupuesto	34.320 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	<b>01</b>
Denominación	cruce del río Manzanares y del antiguo trazado ferroviario Madrid-Irún
Entre	el paso bajo la M-607 y el carril bici de la carretera M-609
Longitud (m)	4.420
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino junto al río que, una vez atravesado, toma una vía pecuaria
Protección Térmica	
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	ninguno
Tipo de Firme	ancho camino de tierra, de entre 3 y 4 metros de anchura, en muy buen estado
Iluminación	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se circula un tramo junto al río Manzanares. Al final, se cruza por un puente y se continúa por un ancho camino que comienza a ascender lentamente. Pasadas unas fincas de ganado, se atraviesa bajo la conducción de Santillana, del CYII, y de las vías de tren del antiguo trazado Madrid-Irún
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M4 - Blando
Presupuesto	53.040 €
Elementos Singulares (puente)	0 €