

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 9

PÁRAMOS DEL ESTE

DESCRIPCION

El Itinerario IT 09 une los ejes 06 Henares y 07 Tajuña de la red básica de vías ciclistas. Se inicia en el municipio de Alcalá de Henares en las cercanías del Río Henares y termina en el municipio de Ambite, donde enlaza con la Vía Verde de Tajuña. La longitud total es de unos 37 kilómetros y se trata de una ruta con una pendiente media inferior al 3%. Hay algunos tramos de pendiente muy elevada llegando a superar en algún punto el 10% (Santos de la Humosa).

Es una ruta concebida en primer lugar para senderistas y ciclistas de recreo / paseo así como de montaña en algunos tramos.

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

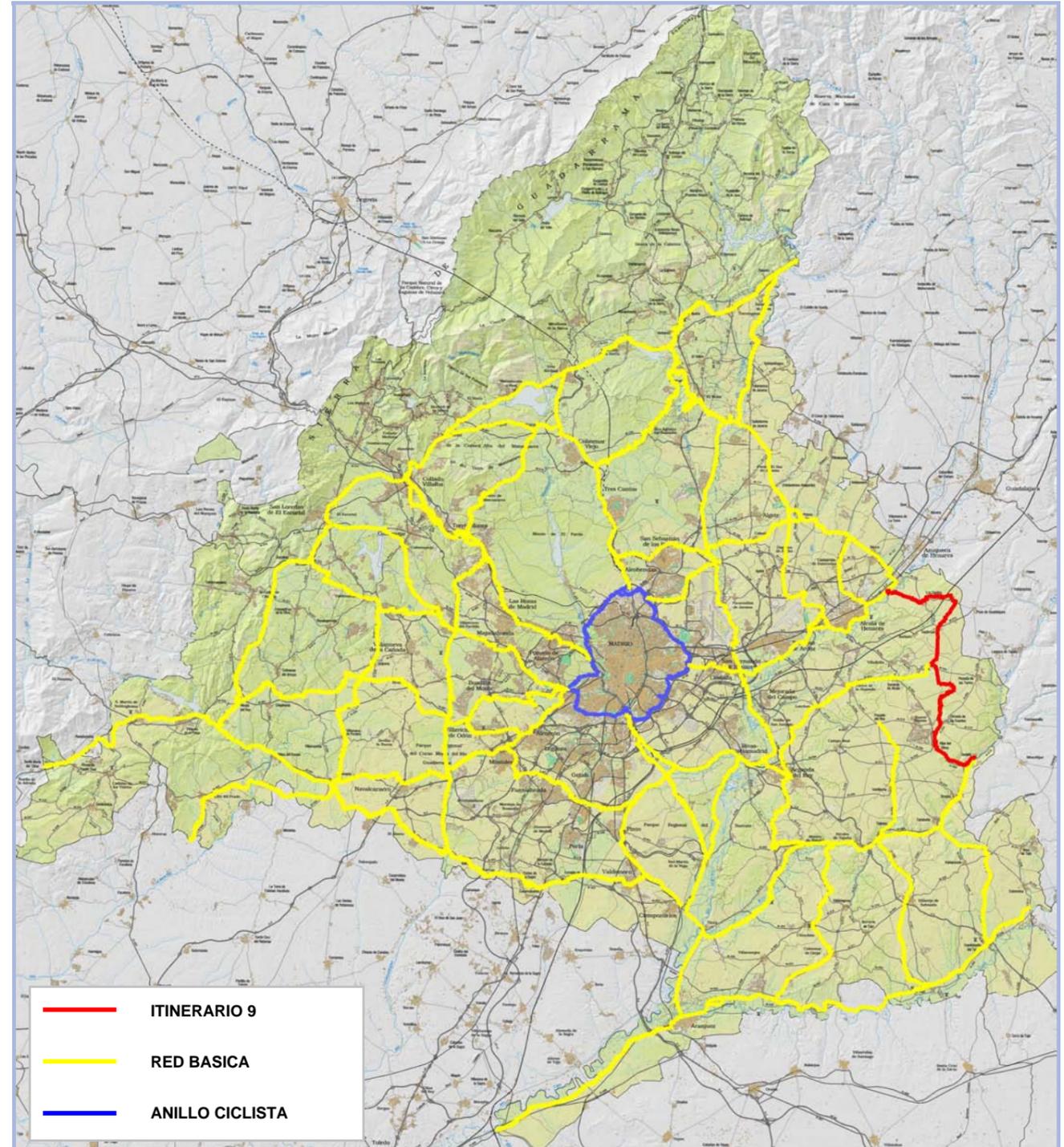
LONGITUD (KM) 37,00

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 7

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

Transcurre por los municipios de Alcalá de Henares y Los Santos de la Humosa. Comienza en un puente sobre el Río Henares, sigue por el "Camino de la Barca" hasta encontrar la carretera M-226, que accede al pueblo que da nombre al municipio. Se basa en su mayor parte en el "Camino de la Barca" que tiene un firme de zahorra compactada de buena calidad y es frecuentemente transitado tanto por senderistas como ciclistas en actividad deportiva o de recreo. Tiene una longitud de unos 4,5 Km. y el desnivel a salvar es importante sobretodo en el último subtramo donde supera el 10%.

TRAMO B

En el primer tramo para acceder al núcleo urbano de Los Santos de la Humosa no existen muchas alternativas razonables a la carretera M-226, donde sería imprescindible implantar en paralelo una vía ciclista / peatonal, aunque la topografía del terreno complica estas obras. La ruta cruza el núcleo urbano de Los Santos de la Humosa y sigue por caminos que incluyen un paso inferior a la línea de trenes de Alta velocidad, hasta terminar en la Carretera M-235 en el límite con el municipio de Santorcaz. La longitud total del recorrido es de unos 4,2 kilómetros y hay desniveles importantes a salvar. Sobre todo el en primer tramo que coincide con la carretera M-226 la pendiente oscila entre un 7 y 10% a lo largo de unos 1.300m metros.

TRAMO C

Se desarrolla entre la carreteras M-235 y el pueblo de Santorcaz y tiene una longitud total de aproximadamente 4,3 kilómetros. Presenta un primer subtramo de unos 600m por la carretera y a partir de ahí discurre por vías pecuarias y caminos existentes con firme de terriza compactada de buena calidad en general. El recorrido no presenta dificultades relevantes y cuenta con alta calidad ambiental sobre todo por el subtramo correspondiente a la vía pecuaria del Camino de Guadalajara. En el perfil correspondiente al tramo C se puede observar una pendiente media inferior al 2%.

TRAMO D

Arranca con el cruce de la carretera M-213 en el acceso a Santorcaz y termina al alcanzar la carretera M-225, en el municipio de Corpa. El itinerario cruza el pueblo de Santorcaz y se desarrolla por el Camino de Baztán sin presentar dificultades importantes. En los 5,5 Km. que suma en totalidad presenta pendientes relevantes apenas en su inicio y final. Por lo demás configura un trayecto marcado por desniveles bajos, inferiores al 2%, como se puede comprobar en el perfil resultante.

TRAMO E

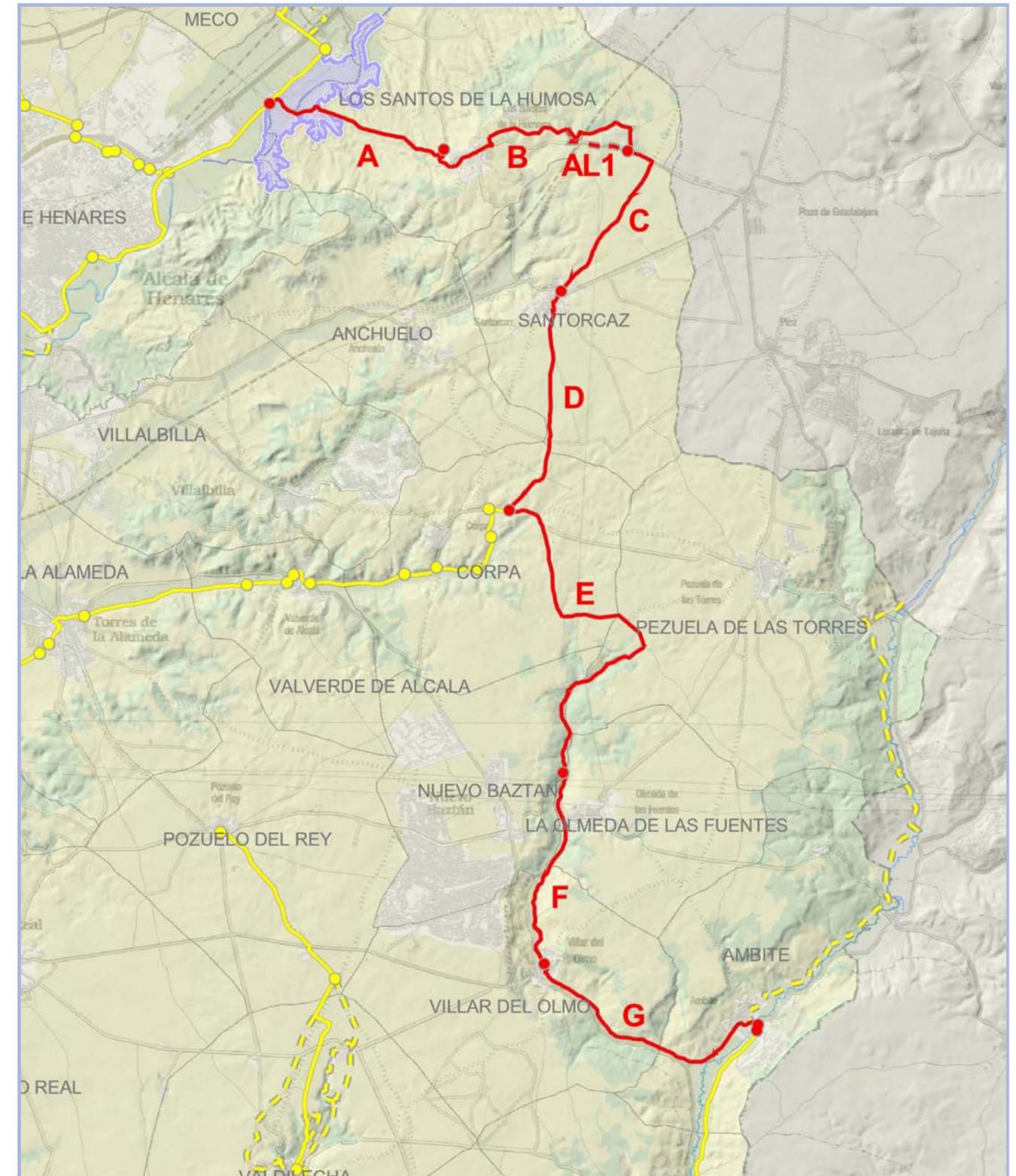
Transcurre entre las carreteras M-225 (en las proximidades de Corpa) y M-219. Un primer subtramo de unos 700m es parte de una vía pecuaria y continua por caminos existentes que cruzan zonas de cultivos y descampados hasta llegar a su final, en el Municipio de Olmeda de las Fuentes. Un desvío de aproximadamente 4 km por el municipio de Pezuela de las Torres se hace necesario al encontrar el Arroyo de Valdecaleras. Dicho desvío reencuentra su curso definitivo al entrar en el municipio del Nuevo Baztán. A parte de este pequeño rodeo, el tramo no presenta más problemas u obstáculos importantes. La longitud total es de aproximadamente 9 Km. y las pendientes medias correspondientes son inferiores al 3%.

TRAMO F

El recorrido empieza en la incorporación a M-219 y transcurre por carretera durante los siguientes 2,6 Km. Al entrar en el Municipio de Villar del Olmo la ruta sigue por caminos de terriza compactada que bordean el Cerro Grande, en paralelo a la carretera, hasta llegar al núcleo urbano que da nombre al municipio. El tramo tiene 5 Km. de longitud y presenta pendientes medias inferiores al 3%.

TRAMO G

Se desarrolla entre los pueblos de Villar del Olmo y Ambite por un camino existente paralelo al Arroyo de la Vega pasando por zonas de cultivos y olivares. Además del potencial para el uso de recreo, este tramo tiene demanda potencial de uso cotidiano por la proximidad entre los dos pueblos. La longitud total es de aproximadamente 6.5 Km. Las pendientes medias correspondientes son inferiores al 3% y la máxima de bajada, inferior al 7%, corresponde a la salida de Villar del Olmo y la entrada a Ambite, consecutivamente.



ALTERNATIVA 1

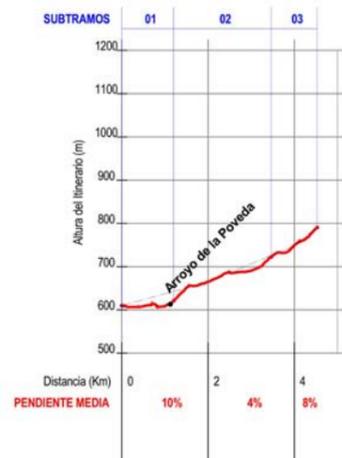
La única alternativa que se ve viable y atractivo es trazar parcialmente un nuevo camino que se basa parcialmente en sendas existente por la ladera norte del urbano, pero las pendientes serán sensiblemente aún mayores.



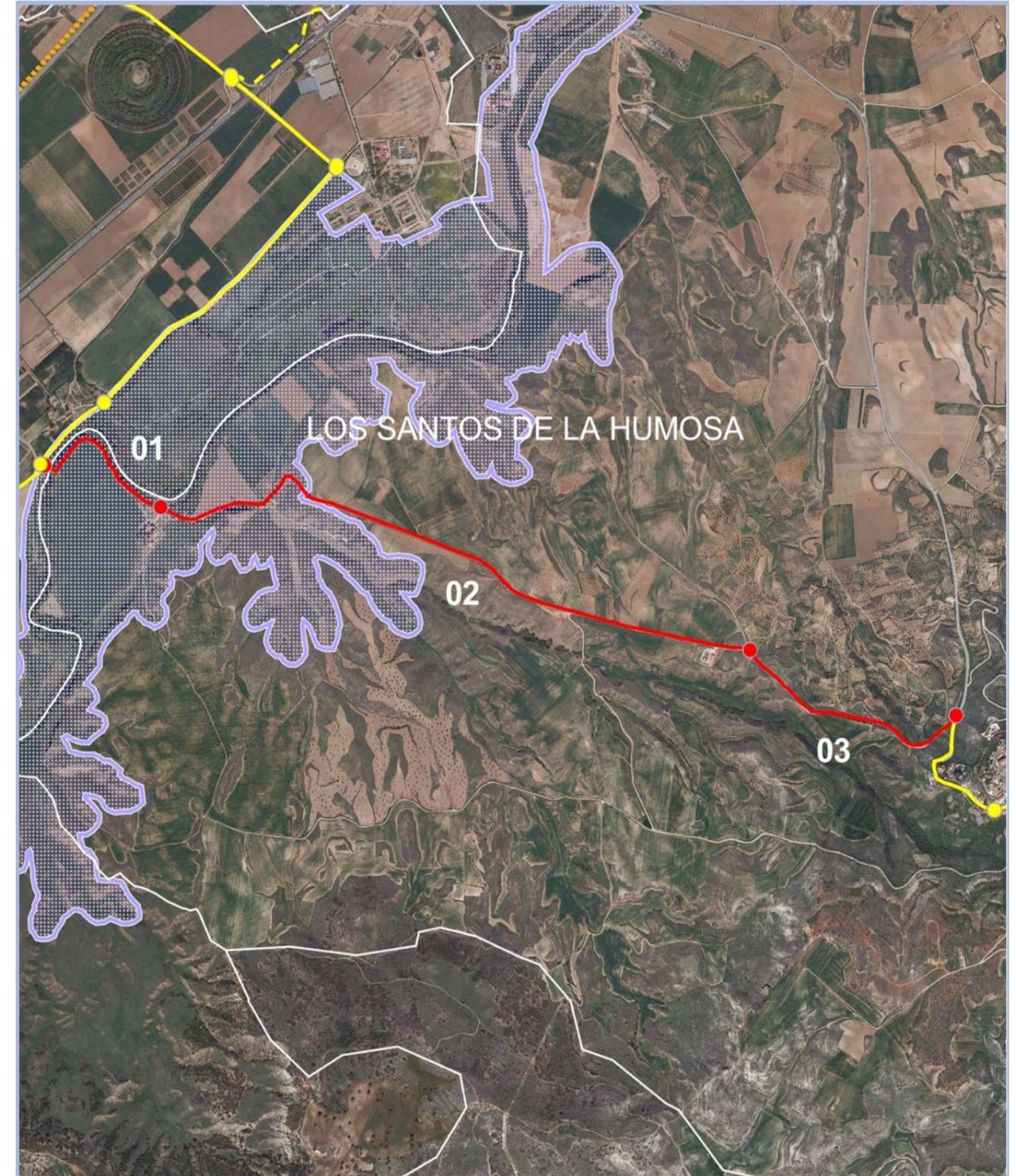
TRAMO A

Altura Máxima (m):	789
Altura Mínima (m):	607
Altura Salida (m):	610
Altura Llegada (m):	789
Desnivel Salida Llegada (m):	179
Desnivel Máximo (m):	182
Ascensión Acumulada (m):	181
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	10,72
Pendiente Media:	4,27

PERFILES Y PENDIENTES



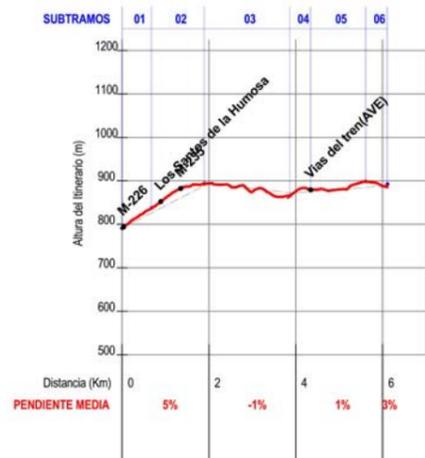
1:30.000



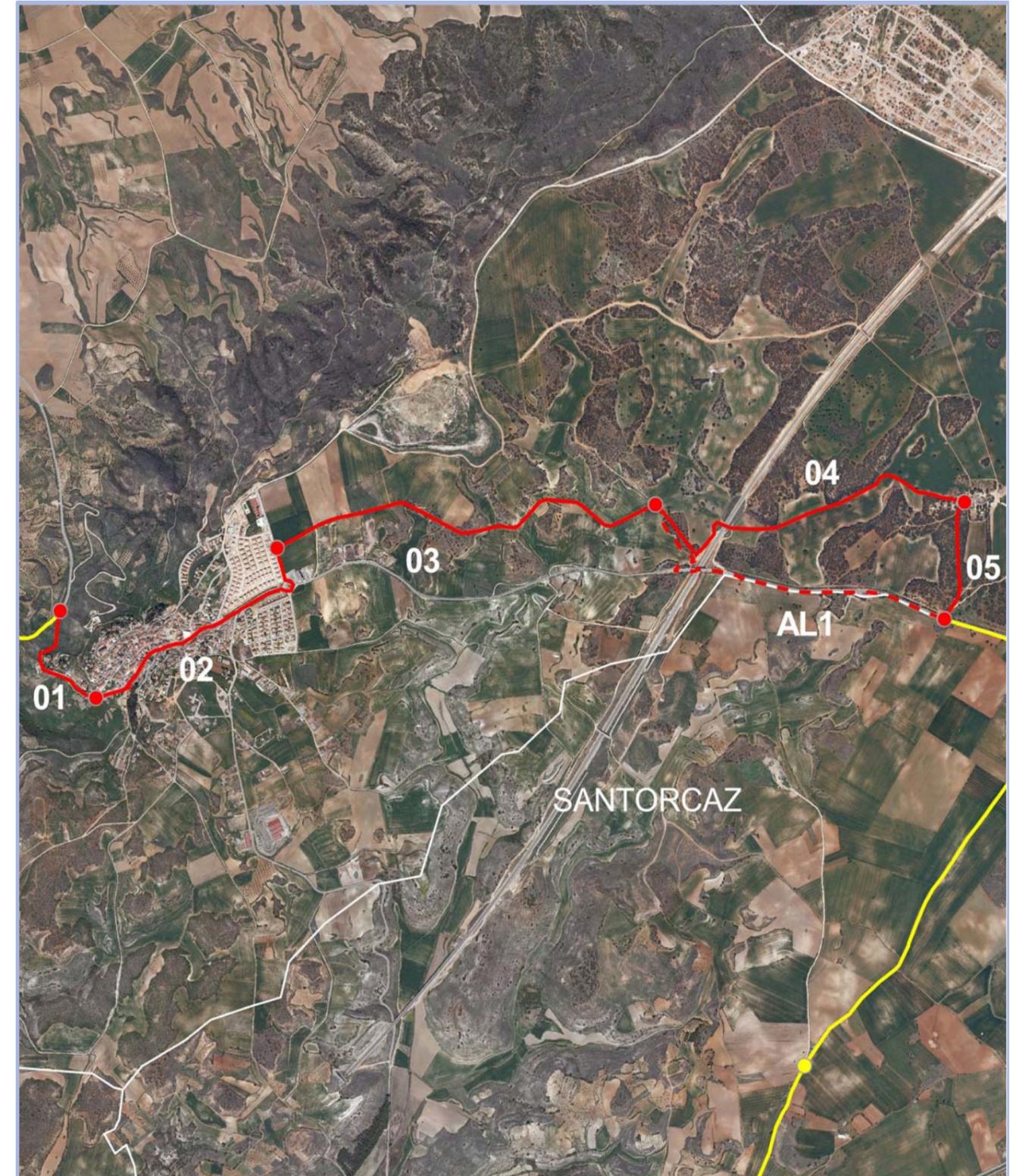
TRAMO B

Altura Máxima (m):	894
Altura Mínima (m):	789
Altura Salida (m):	789
Altura Llegada (m):	883
Desnivel Salida Llegada (m):	94
Desnivel Máximo (m):	105
Ascensión Acumulada (m):	116
Descenso Acumulado (m):	27
Máxima Pendiente (100 m):	9
Pendiente Media:	2,44

PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000



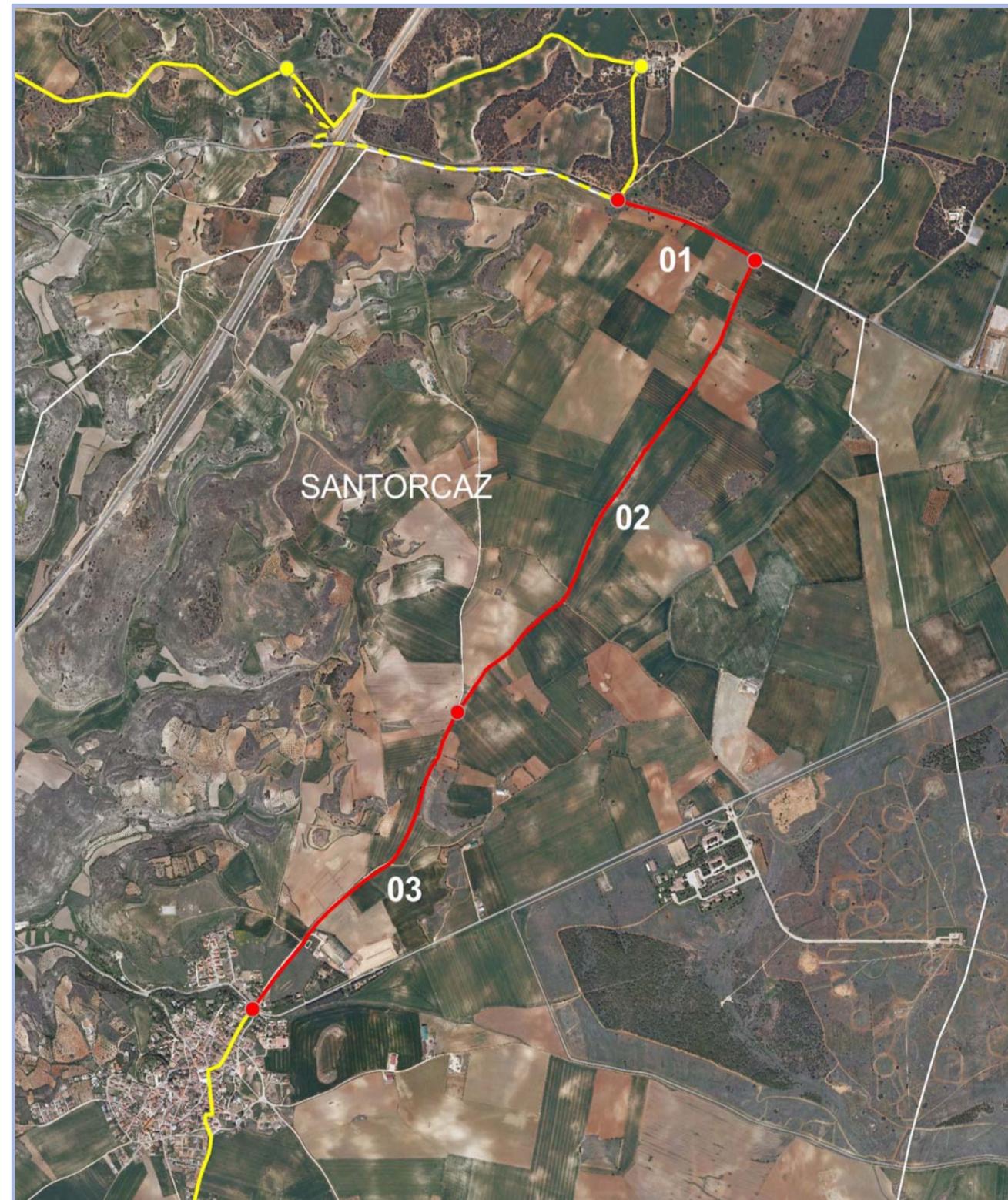
TRAMO C

Altura Máxima (m):	903
Altura Mínima (m):	861
Altura Salida (m):	883
Altura Llegada (m):	862
Desnivel Salida Llegada (m):	-21
Desnivel Máximo (m):	42
Ascensión Acumulada (m):	12
Descenso Acumulado (m):	54
Máxima Pendiente (100 m):	5,53
Pendiente Media:	-0,66

PERFILES Y PENDIENTES



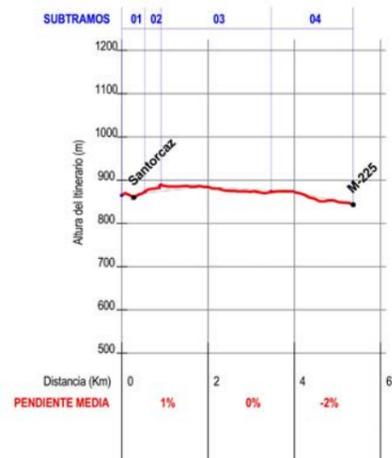
1:20.000



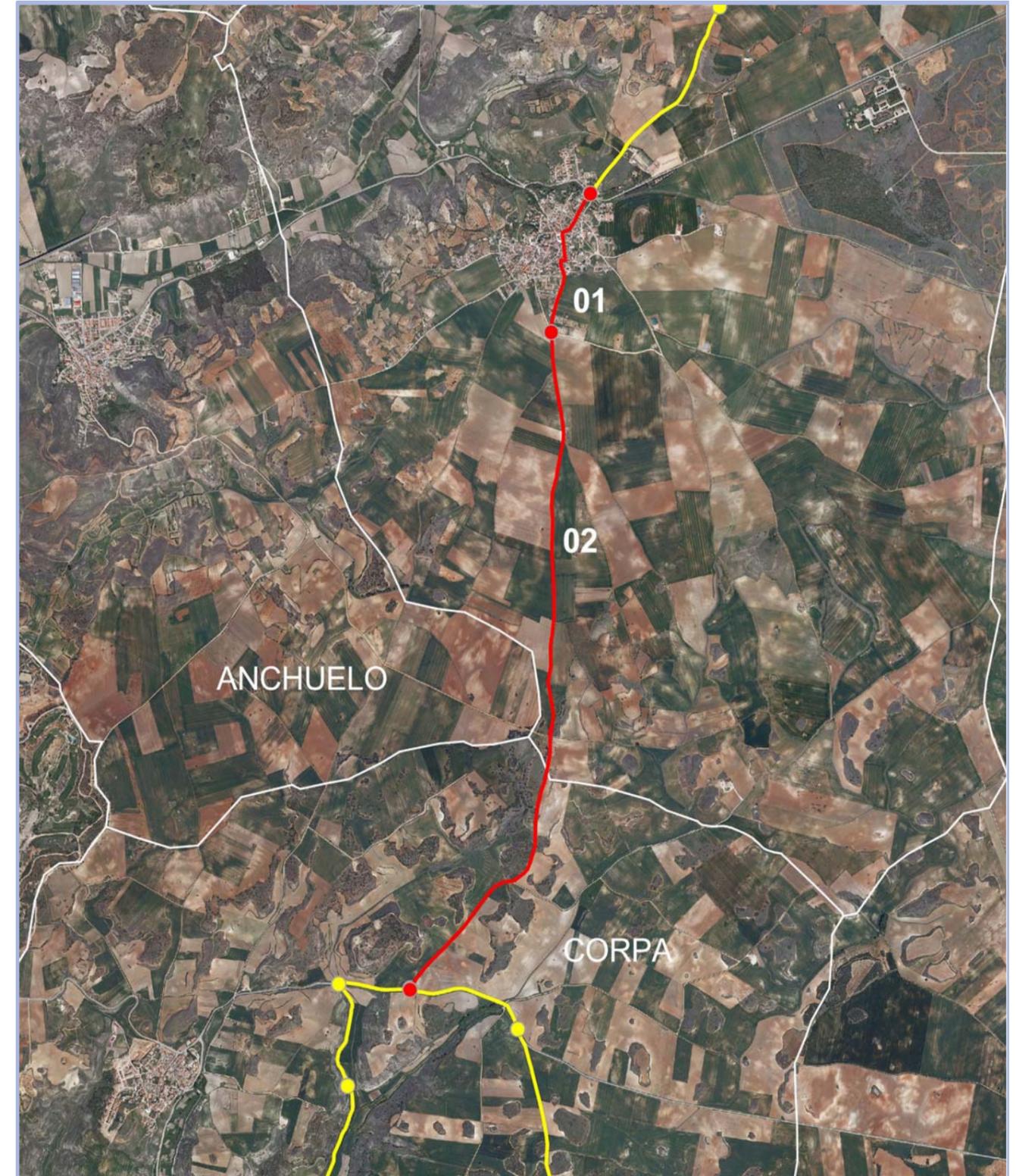
TRAMO D

Altura Máxima (m):	888
Altura Mínima (m):	843
Altura Salida (m):	862
Altura Llegada (m):	843
Desnivel Salida Llegada (m):	-19
Desnivel Máximo (m):	45
Ascensión Acumulada (m):	6
Descenso Acumulado (m):	55
Máxima Pendiente (100 m):	5,28
Pendiente Media:	0,03

PERFILES Y PENDIENTES



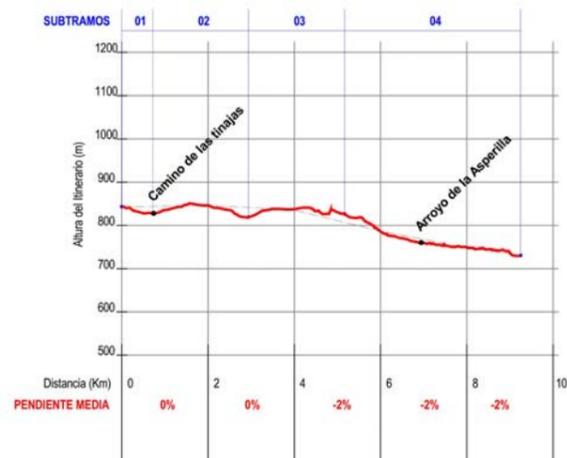
1:20.000



TRAMO E

Altura Máxima (m):	851
Altura Mínima (m):	729
Altura Salida (m):	843
Altura Llegada (m):	732
Desnivel Salida Llegada (m):	-111
Desnivel Máximo (m):	122
Ascensión Acumulada (m):	25
Descenso Acumulado (m):	148
Máxima Pendiente (100 m):	5,47
Pendiente Media:	-1,57

PERFILES Y PENDIENTES



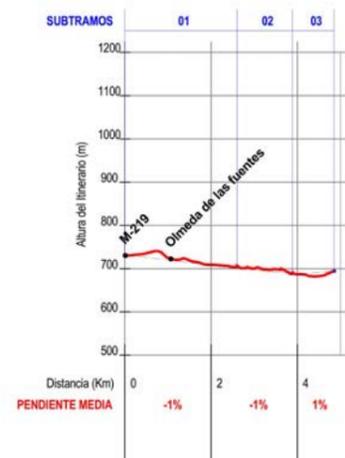
1:30.000



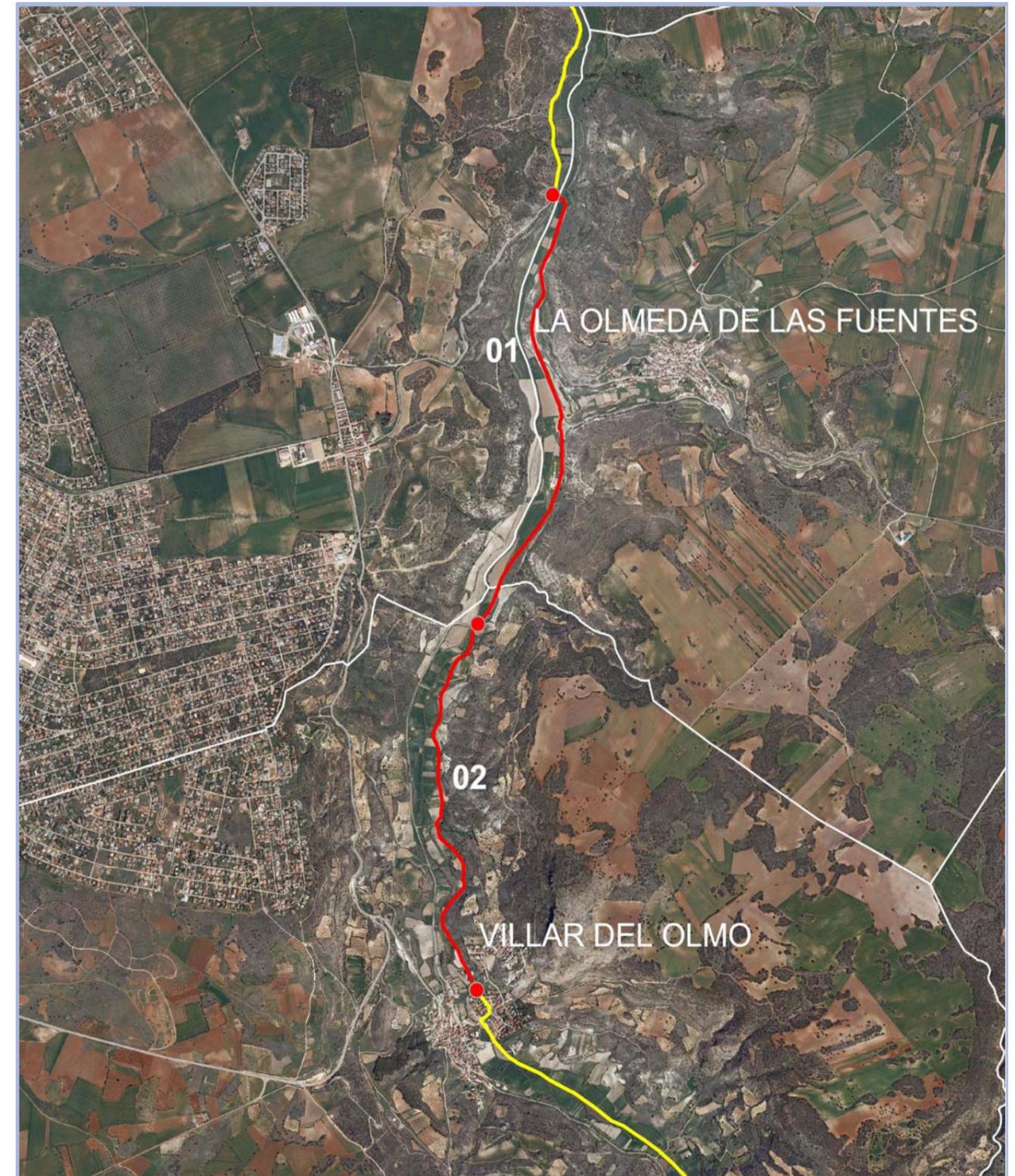
TRAMO F

Altura Máxima (m):	741
Altura Mínima (m):	682
Altura Salida (m):	732
Altura Llegada (m):	694
Desnivel Salida Llegada (m):	-38
Desnivel Máximo (m):	59
Ascensión Acumulada (m):	6
Descenso Acumulado (m):	50
Máxima Pendiente (100 m):	3,75
Pendiente Media:	-0,99

PERFILES Y PENDIENTES



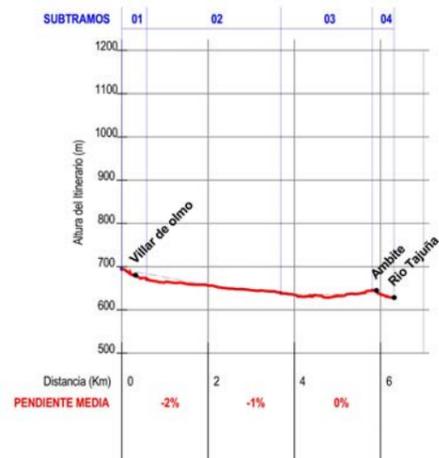
1:35.000



TRAMO G

Altura Máxima (m):	694
Altura Mínima (m):	628
Altura Salida (m):	694
Altura Llegada (m):	628
Desnivel Salida Llegada (m):	-66
Desnivel Máximo (m):	66
Ascensión Acumulada (m):	14
Descenso Acumulado (m):	72
Máxima Pendiente (100 m):	2,54
Pendiente Media:	-1,43

PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000



	01	02	03
Subtramo			
Denominación	Camino de la Barca	Camino de la Barca	Camino de la Barca
Entre	Puntos 01 (Puente sobre el Río Henares) y 02	Puntos 02 y 03	Puntos 03 y 04 (M-226)
Longitud (m)	680	2.760	1.160
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Río Henares. Hay arbolado de sombra.	Zonas de cultivo, monte, Santos de la Humosa. No hay arbolado de sombra.	Zonas de cultivo, Los Santos de la Humosa. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica	Si		No
Desnivel	Bajo. <2%	Medio. <5%. En algunos tramos supera el 8 %	Alta. >6% en la mayor parte del tramo
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de una vía con poco tráfico motorizado.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado.	Se trata de un camino agrícola sin tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Asfalto. Ancho aprox.: 4m	Zahorra compactada en buen estado. Ancho aprox.: 5m	Tierra compactada y gravilla suelta, firme moldeado por el paso de vehículos, Ancho aprox.: 5m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar senderistas, ciclistas de recreo y de montaña). Debido a las pendientes acentuadas en los tramos posteriores el itinerario es menos recomendable para ciclistas de paseo.	Media	Media
Observaciones	Se trata de una pista asfaltada con atractivo por la proximidad con el Río Henares y en buen estado. No hace falta hacer ninguna intervención.	El camino con interés paisajístico presenta pendientes acentuadas que limitan el uso potencial cotidiano y de paseo. El firme es adecuado para el tipo de usuario previsto.	El camino de interés paisajístico presenta pendientes acentuadas que restringen su uso cotidiano y de paseo.
Intervención	-	Plantar arbolado.	Mejorar puntualmente el firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente	M3 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	0 €	55.200 €	40.600 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	M-226	Núcleo urbano de Santos de la Humosa	Camino de Robledal	Camino interno a finca	Camino
Entre	Puntos 01 (M-226) y 02 (Av. de Madrid)	Puntos 02 (Av. de Madrid) y 03 (Camino del Robledal)	Puntos 03 (Camino del Robledal) y 04	Puntos 04 y 05 (Finca)	Puntos 05 (Finca) y 06 (M-235)
Longitud (m)	600	1.250	2.000	500	550
Contaminación acústica / atmosférica	Alta debido a la huella acústica e la M-226	Media, calles urbanas	Baja	Media, debido a la proximidad a la M-235 y la línea de tren de alta velocidad.	Baja
Entorno / Paisaje	Carretera de entrada a Santos de la Humosa. No hay arbolado de sombra.	Núcleo urbano, viviendas y comercio. Hay arbolado de sombra en algunos tramos de la	Zonas de Cultivo sin arbolado de sombra.	Zona de cultivos y línea de tren de alta velocidad. Hay arbolado de sombra en algunos tramos.	Zona de cultivo, olivares, finca de uso agropecuario
Protección Térmica					Parcialmente
Desnivel	Alta. (entre un 6% y 10%).	Alta. >6% en los primeros 400 metros y Medio/Bajo (entre 1% y 4%) en el resto del tramo.	Medio. <4%	Medio. <3%	Medio. <3%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta en una carretera con tráfico motorizado intenso.	Sección compartida en el red viaria del núcleo urbano.	Camino sin tráfico motorizado, excepto agropecuario	Camino independiente de la red viaria sin cruces con el tráfico motorizado.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado. Con cruces con la M-407 y con Camino de Fuenlabrada a Alcorcón.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 7,00m	Asfalto en calzada y baldosa en aceras	Tierra compactada sin acondicionar, moldeado por el paso de vehículos, ancho aprox.: 6m	Tierra compactada. Ancho aprox.:3m	Tierra compactada sin acondicionar. Ancho aprox.: 3m. Asfalto en los últimos 150m
Iluminación	No	Parcial	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (en función de la intervención)	Media	Media (senderistas, ciclistas de paseo y de montaña).	Media	Media
Observaciones	La carretera es la único acceso al núcleo de Los Santos de la Humosa desde el Camino de la Barca. El tráfico motorizado es intenso y la calzada es estrecha (la carretera ni siquiera dispone de arcén). La única alternativa válida sería trazar el itinerario por la ladera norte del núcleo, donde ya hay unos caminos y sendas existentes, pero que hay que conectar y consolidar. Sin embargo las pendientes serán mucho más acentuadas (12-15%).	En los tramos de entrada y salida de la travesía por el pueblo hay espacio suficiente para acondicionar un arcén-bici. Sin embargo en los tramos de la travesía por las calles internas (más estrechas) se propone el uso compartido de las vías.	El camino es agradable y a pesar de no tener gran interés paisajístico, ofrece calidad ambiental para la utilización recreativa y deportiva por parte de los vecinos de Santos de Humanes.	Actualmente no es posible acceder al camino ya que se encuentra en el interior de una propiedad privada. Su utilización por ciclistas y peatones debe ser negociada y está justificada pues el camino es de dominio público. El subtramo cruza la línea de tren de alta velocidad por un paso inferior existente.	El Camino, de uso público, termina en el acceso a la Finca por la carretera M-235.
Intervención	Implantar una vía ciclista / peatonal segregada de la calzada (firme de zahorra compactada) por el margen este de la carretera. El ancho debe ser de al menos 2,00m.	Marcar los arcenes como carriles-bici unidireccionales en los tramos de entrada y salida. Señalizar el tráfico ciclista compartido, por calles internas al pueblo.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra.	Mejorar puntualmente el firme (zahorra compactada) y regular el acceso a finca para el paso de ciclistas.	Mejorar puntualmente el firme (zahorra compactada) y regular el acceso.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M2 - Duro existente	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	210.000 €	37.500 €	94.000 €	6.000 €	6.600 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03
Denominación	M-235	Camino de Guadalajara	Camino de Guadalajara
Entre	Puntos 01(M-235) y 02 (Camino de Guadalajara)	Puntos 02 (Camino de Guadalajara) y 03	Puntos 03 y 04 (M-213)
Longitud (m)	600	2.200	1.500
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, (M-235)	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Carretera M-235. No hay arbolado de sombra.	Vía pecuaria. Zona de cultivos. No hay arbolado de sombra.	Vía pecuaria. Zona agrícola, sin arbolado de sombra.
Protección Térmica			
Desnivel	Medio. <4%	Bajo. <3%	Medio. <4%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta en una carretera con una elevada intensidad de tráfico.	Vía Pecuaria sin tráfico motorizado excepto uso agropecuario.	Vía Pecuaria sin tráfico motorizado excepto uso agropecuario.
Tipo de Firme	Asfalto en carretera con arcén.	Zahorra compactada en estado regular (moldeado en algunos tramos y gravilla suelta). Ancho aprox.: 4m	Zahorra compactada regular sin acondicionar, gravilla suelta, ancho aprox.: 4m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media (senderistas, ciclistas de recreo y de montaña).	Media (senderistas, ciclistas de recreo y de montaña).
Observaciones	Se trata de un tramo corto por la carretera ya que no existe ningún trazado alternativo por caminos existentes. El la ortofoto se puede apreciar un camino en paralelo a la carretera, pero transcurre interior de una finca. Hay espacios libres colindantes disponibles para trazar una vía ciclista / peatonal.	Se trata de una vía pecuaria, agradable y que es ya frecuentado por ciclistas y senderistas. El firme es regular. Para captar la máxima demanda conviene mejorar la capa de rodadura.	Se trata de una vía pecuaria, agradable y que es ya frecuentado por ciclistas y senderistas. El firme es regular. Para captar la máxima demanda conviene mejorar la capa de rodadura.
Intervención	Diseñar una vía ciclista / peatonal segregada de la calzada (pavimentación de una franja de 2,5 m de ancho de zahorra compactada anexo a la carretera y arbolado de sombra. Si se quiere ofrecer la banda también a los ciclistas deportivos, que en principio prefieren circular por a la calzada, la capa de rodadura debe ser de un aglomerado bituminoso.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra.
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	78.000 €	103.400 €	70.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

		
	01	02
Subtramo		
Denominación	Núcleo Urbano de Santorcaz	Camino de Baztán
Entre	Puntos 01 (M-213) y 02 (Camino de Baztán)	Puntos 02 y 03
Longitud (m)	1.000	4.500
Contaminación acústica / atmosférica	Media. Calles urbanas.	Baja.
Entorno / Paisaje	Núcleo Urbano de Santorcaz. No hay arbolado de sombra.	Descampado y zonas de cultivos, sin arbolado de sombra.
Protección Térmica		No
Desnivel	Medio. <4%	Bajo. < 2%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida. Hay varios cruces con la red viaria local.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.
Tipo de Firme	Calle urbanas. Asfalto en calzada, baldosas u hormigón en aceras.	Zahorra compactada acondicionada, en buen estado. Ancho aprox.: 4m
Iluminación	Parcial	No
Potencialidad demanda	Media	Media (senderistas, ciclistas de recreo y de montaña).
Observaciones	En principio la baja intensidad del tráfico es compatible con el uso compartido. Quizás conviene aplicar algunas medidas del calmado de tráfico para evitar velocidades inadecuadas en el casco urbano.	Camino agradable sin pendientes importantes que conecta con el municipio de Corpa a la altura de la M-225. La calidad del firme es adecuado para los usuarios previstos. En los días de verano la falta de protección térmica puede tener un efecto disuasorio sobre el uso del camino.
Intervención	Señalización de la posible presencia de ciclistas.	Plantar árboles.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M3 - Blando
Presupuesto	5.000 €	112.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	M-225 (Vía pecuaria Cordel de Valladolid)	Camino	Camino	Camino
Entre	Puntos 01 (M-225) y 02 (Camino)	Puntos 02 y 03	Puntos 03 y 04	Puntos 04 y 05 (M-219)
Longitud (m)	700	2.500	2.300	4.000
Contaminación acústica / atmosférica	Media. Debido al tráfico motorizado.	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Carretera M-225. No hay arbolado de sombra.	Campos de uso agrícola con manchas de matorrales, apenas hay arbolado	Descampados, sin arbolado de sombra.	Zonas de cultivo y descampados. Protección térmica irregular.
Protección Térmica	No	No		
Desnivel	Bajo. < 2%	Bajo. <3%	Bajo. < 2%. Puntualmente elevado en el inicio y final del subtramo: 5%	Alto en el inicio del subtramo: >6%. Medio, <4% en la mayor parte del subtramo.
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de una carretera (intensidad de tráfico motorizado moderada)	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Camino independiente de la red viaria, poco tránsito de vehículos agrícolas.
Tipo de Firme	Asfalto	Tierra compactada con gravilla suelta, ancho aprox.: 4m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 3,5m	Tierra compactada regular sin acondicionar, parcialmente en mal estado. Ancho aprox.: 4m.
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta (La carretera conecta diversas vías pecuarias)	Media. Principalmente uso recreativo y deportivo.	Media. Principalmente uso recreativo y deportivo.	Media, principalmente uso recreativo y deportivo.
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 la calzada por parte de ciclistas menos experimentados.	El camino es agradable aunque no disponga de protección térmica suficiente. La calidad de firme es suficiente para los usuarios previstos.	El camino es agradable aunque no disponga de protección térmica suficiente. En cambio el firme resulta incómodo e incluso peligroso.	El camino presenta buenas condiciones de circulación en su mayor parte, donde hay movimiento de vehículos agrícolas (Foto1). En el último trecho del subtramo donde el camino se estrecha el firme se encuentra en peores condiciones con frecuentes baches y charcos (Foto2).
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 el trazado de la vía pecuaria y facilitar el acceso para los habitantes de este municipio.	Mejorar puntualmente el firme (zahorra compactada) y reforzar arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (terrizo compactada) y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) en el último subtramo (unos 1000m) y arbolado de sombra en algunos tramos.
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M4 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	73.500 €	117.500 €	195.500 €	100.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02
Denominación	M-219 y M-234	Camino por el borde del Cerro Grande
Entre	Puntos 01 (M-219) y 02 (Camino por el Cerro Grande)	Puntos 02 (Camino por el Cerro Grande) y 03 (Villar del Olmo)
Longitud (m)	2.600	2.200
Contaminación acústica / atmosférica	Media (huella acústica de la carretera)	Baja
Entorno / Paisaje	Carreteras M-219 y M-234, Mosaico de olivares y secanos con manchas de matorrales. No hay	Mosaico de matorrales, olivares y secanos, arbolado escaso
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Medio. <4%. Alcanzando un 6% al final de los primeros 750m	Bajo. < 2%.
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de una carretera (intensidad de tráfico motorizado moderada)	Camino agrícola independiente de la red viaria, sin cruces.
Tipo de Firme	Asfalto	Tierra compactada irregular sin acondicionar, parcialmente cubierto de vegetación, ancho aprox.: 2m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media/Alta por la proximidad al Palacio del nuevo Baztán. Uso cotidiano para la conexión Olmeda de las Fuentes - Villar del Olmo.	Media, principalmente uso recreativo y de paseo. Uso cotidiano para la conexión Olmeda de las Fuentes - Villar del Olmo.
Observaciones	En los primeros 500m no hay otra alternativa que trazar una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera. A partir de este punto existe un camino a unos 50m al este en paralelo a la carretera que se puede acondicionar. En el último tramo hay una vía pecuaria que transcurre en paralelo pero cuyo trazado está casi desaparecida.	El camino transcurre a pie del Cerro Grande por un espacio atractivo. Debido a la falta de mantenimiento y el escaso paso de vehículos el camino poco consolidado en algunas zonas.
Intervención	Diseñar una vía ciclista / peatonal segregada de la calzada (ancho de 2,5 m de zahorra compactada) en los primeros 500m. Acondicionar el camino del subtramo central (unos 800m) y recuperar el trazado de la vía pecuaria en los últimos 1100m.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y plantar arbolado.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	325.000 €	187.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino Arroyo del Val	M-215	Núcleo Urbano de Ambite
Entre	Puntos 01 (Villar del Olmo) y 02 (M-215 y Río Tajuña)	Puntos 02 y 03 (Ambite)	Puntos 03 y 04 (Vía Verde de Tajuña)
Longitud (m)	4.000	1.280	600
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Media (huella acústica de la carretera M-215)	Media. Calles urbanas.
Entorno / Paisaje	Núcleo Urbano de Villar del Olmo. No hay arbolado de sombra.	Carretera M-215, Campos de secanos y matorrales, no hay arbolado	Núcleo Urbano de Ambite. Hay arbolado de sombra en algunos tramos.
Protección Térmica		No	
Desnivel	Medio. <5%	Bajo. <2%	Medio. <5%
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola independiente de la red viaria, sin cruces.	Sección mixta de una carretera (intensidad de tráfico motorizado moderada)	Red viaria del pueblo de Ambite. Baja intensidad de tráfico motorizado, cruces con diversas calles del núcleo urbano.
Tipo de Firme	Zahorra compactada, estado regular, muy polvoriento, ancho de unos 4,00m	Asfalto, ancho de unos 7,00m	Asfalto en calzada y baldosas en aceras
Iluminación	Si	No	Si
Potencialidad demanda	Media / Alta, principalmente uso recreativo y de paseo. Uso cotidiano para la conexión Villar del Olmo - Ambite (Vía Verde de Tajuña)	Media / Alta, principalmente uso recreativo y de paseo. Uso cotidiano para la conexión Villar del Olmo - Ambite (Vía Verde de Tajuña).	Alta para uso interno del pueblo y por la conexión con la Vía Verde
Observaciones	En los primeros 100m se atraviesa el núcleo urbano de Villar del Olmo, donde se propone el uso compartido de las vías (escaso tráfico). El camino es una buena alternativa a la carretera para la conexión entre pueblos y es utilizado para actividades de recreo escolar. El firme sin embargo no tiene la calidad para captar la demanda de uso cotidiano.	Conviene facilitar una vía ciclista / peatonal segregada físicamente de la calzada, debido a las velocidades incompatibles entre los vehículos a motor y los ciclistas de paseo o menos experimentados. En el margen meridional de la carretera hay espacio disponible.	En los tramos de entrada y salida de la travesía por el pueblo hay espacio para acondicionar una vía ciclista segregada. Sin embargo en los tramos de la travesía por las calles interiores (más estrechas) se propone el uso compartido de las vías.
Intervención	Acondicionamiento del firme en camino (asfalto "dulce" u otro tipo de pavimento de características de rodadura semejantes) y arbolado en algunos tramos.	Acondicionamiento del firme para vía ciclista / peatonal segregada de la calzada (pavimentación de una franja de 2,5 m de ancho con aglomerado asfáltico u otro tipo de pavimento de características de rodadura semejantes). Plantar arbolado.	Acondicionamiento del firme (asfalto) alumbrado y arbolado de sombra en tramos de entrada y salida del pueblo. Señalizar el tráfico ciclista compartido, en calles interiores.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M11 - Duro	M2 - Duro existente
Presupuesto	260.000 €	211.200 €	33.600 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

ITINERARIO 10

TRANSVERSAL TAJO-TAJUÑA

DESCRIPCION

El Itinerario IT10 tiene su comienzo en la localidad de Pozuelo del Rey, donde se une a la Vía Verde proyectada entre Torrejón de Ardoz y Orusco de Tajuña y llega hasta la localidad de Villamanrique del Tajo, pasando por los municipios de Valdilecha, Tielmes y Villarejo de Salvanes. Se trata de un eje Norte / Sur por el Sueste de la Comunidad de Madrid y una transversalmente los ejes principales del Tajuña (IT07) y del Tajo (IT08). La longitud total de la ruta asciende a unos 42 kilómetros con un desnivel acumulado notable, ya que cruza perpendicularmente las Vegas del río Tajuña y del Tajo. A pesar de que la ruta pasa por una zona con una orografía ondulada se ha adaptado el trazado a la mínima pendiente posible, reduciendo de esta manera el desnivel a salvar de modo que no se excluya grupos de usuarios debido al esfuerzo físico necesario. Las pendientes medias oscilan entre un 2 y 2,5%, habiendo largos tramos prácticamente llanos y de una pendiente baja. 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. La mayor parte del trazado se basa en vías pecuarias o caminos agrícolas existentes y en un estado aceptable. La única barrera que hay que resolver es el cruce de la A-

MUNICIPIOS

Valdilecha
Tielmes
Villarejo de Salvanes

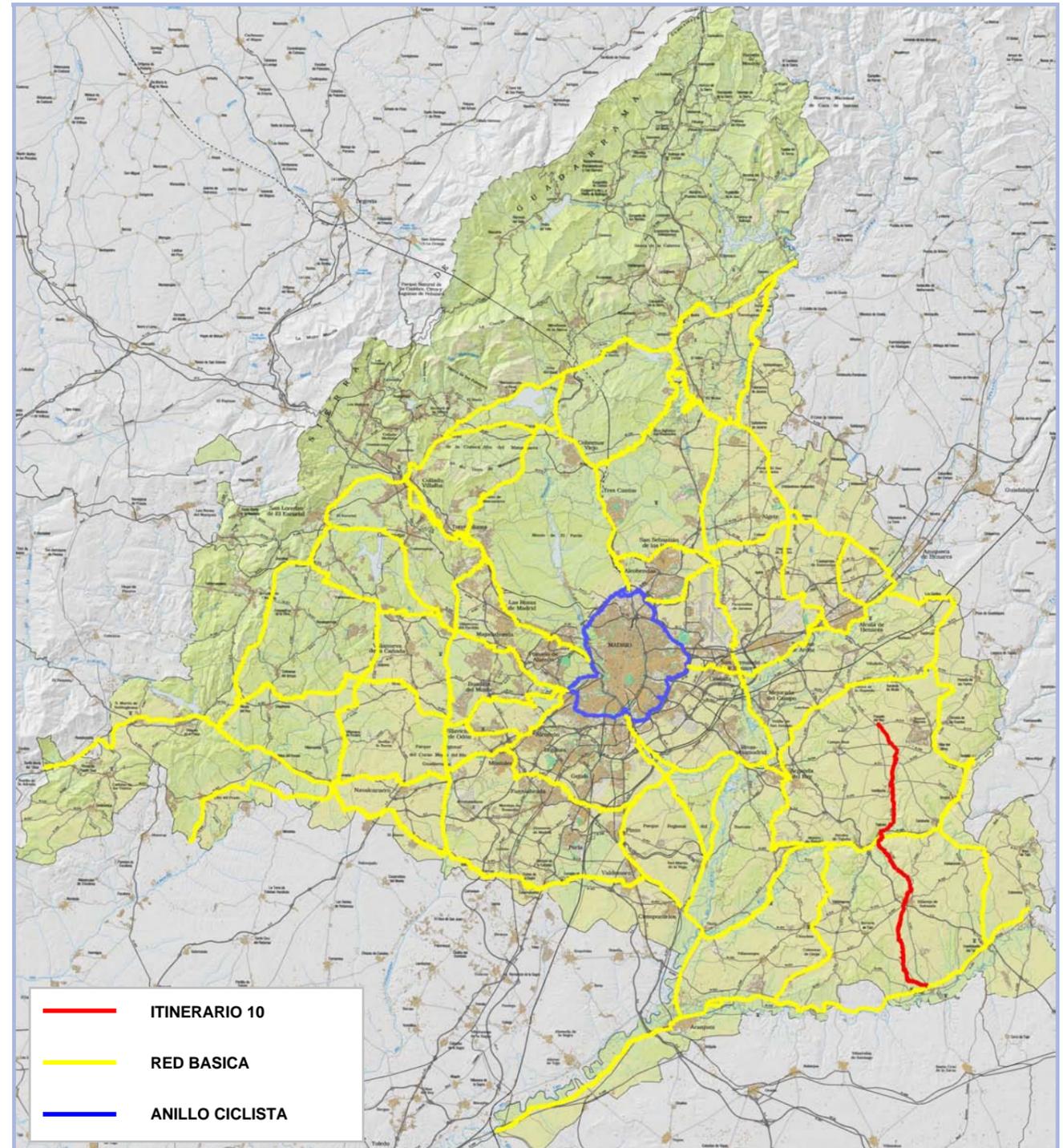
LONGITUD (KM) 42,12

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

Este tramo arranca en la localidad de Pozuelo del Rey y transcurre por la Vía Pecuaria "Vereda de Torres" por unos paisajes atractivos y de alta calidad ambiental. Las características del camino son adecuadas para la demanda prevista (senderistas y ciclistas recreativos), únicamente conviene mejorar la protección térmica. La longitud del tramo es de unos 4,2 kilómetros y la orografía no presenta problema ninguno con unas medias menor de un 2%.

TRAMO B

Este tramo comprende el recorrido entre la Vía Pecuaria y el núcleo urbano de Valdilecha. En este tramo existen varias alternativas ya que la propuesta principal no es en todos los aspectos la solución más adecuada. La propuesta principal es ir por el Camino de los Hornillos, que conecta con el núcleo urbano de forma directa y pasa en un tramo de unos 700m por un entorno muy atractivo con buena protección térmica (Bosque de Pino). Pero en este subtramo existe a su vez una fuerte pendiente de aprox. un 15% y por lo cual limita los posibles grupos de usuarios.

TRAMO C

Este tramo corresponde al trazado entre las localidades de Valdilecha y Tielmes. La ruta sigue el curso del arroyo de la Vega por de Camino del Trebol. Son unos 6,6 kilómetros que separan los dos núcleos urbanos y el desnivel es bajo (pendientes medias en subida y bajada de un 2,5 y 2% respectivamente). El paisaje y la calidad ambiental del entorno convierten este tramo en un recorrido muy agradable. Mejorable es la protección térmica que penaliza los desplazamientos a pie o en bicicleta en la estación veraniega. Por tanto se trata de una ruta muy apta para ciclistas de paseo y desplazamientos cotidianos.

TRAMO D

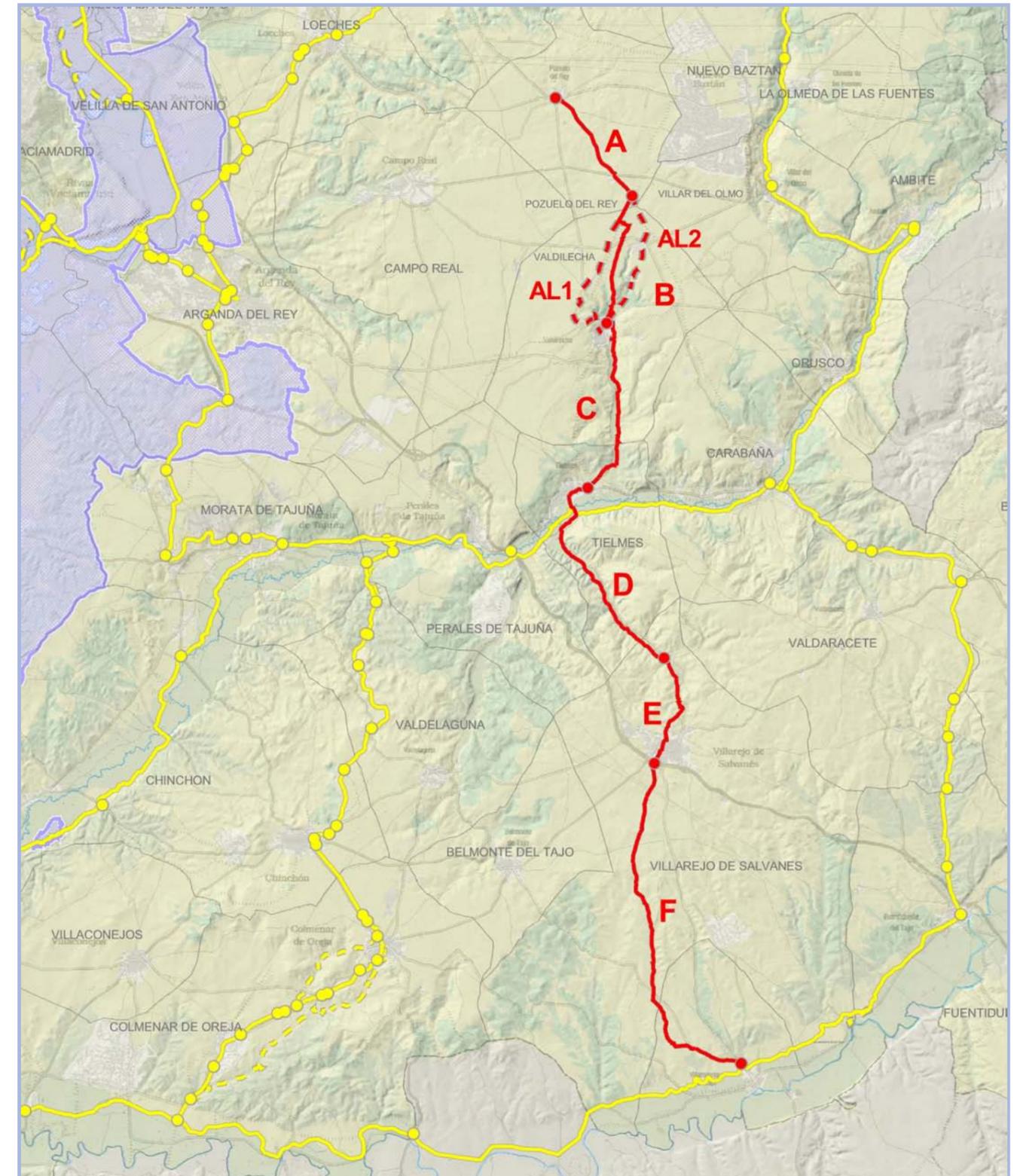
Este tramo cubre parcialmente el trazado entre las localidades de Tielmes y Villarejo de Salvanes. El trazado coincide prácticamente en su totalidad con la Vereda de Valdilecha que transcurre por la Vega del arroyo de Valdecañas. El paisaje y la calidad ambiental del entorno convierten este tramo en un recorrido muy agradable. Mejorable es la protección térmica que penaliza los desplazamientos a pie o en bicicleta en la estación veraniega. La longitud del recorrido asciende a unos 8,2 kilómetros y buena parte de la ruta es llana o de bajo desnivel con unas pendientes medias de subida y bajada de un 1,6% y 1,1% respectivamente.

TRAMO E

Este tramo transcurre entre la carretera M-228 y el núcleo urbano de Villarejo así como la travesía del mismo. Suma unos 4,2 kilómetros y presenta una subida importante en unos 400 metros en la entrada a la localidad. En el núcleo urbano existen varios trazados plausibles según los destinos e intereses de cada usuario. En principio el uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas no supone un conflicto en la red viaria local con una intensidad del tráfico motorizado muy limitada.

TRAMO F

El último tramo transcurre entre la localidad de Villarejo y Villamanrique del Tajo, donde se enlaza con el itinerario IT08. Se opta por unos caminos agropecuarios (Camino de Valdepueco y Camino de Vallincoso) que presentan unas pendientes más favorable frente a los otros posibles trazados. La calidad ambiental y paisajístico del recorrido es mayor al principio del tramo y baja notablemente cuanto más de baja la cota y se acerca a la Vega del río Tajo. La falta de protección térmica es sobre todo notable en el último tramo, donde no existen masas de arbolado. La longitud es de unos 13 kilómetros y el desnivel a salvar es bajo con unas pendientes medias de subida y bajada de un 1,7% y 2,4% respectivamente.



ALTERNATIVA 1

Para evitar esta pendiente pronunciada existe la posibilidad de trazar el itinerario por el "Cordel de Pozuelo del Rey" y el Camino "Senda del Corralón" entra por el norte al núcleo urbano de Valdilecha (B.AL1). Esta variante tiene a parte de un mayor rodeo la desventaja que hay que pasar por una gravera (aunque se ha conservado el trazado de la vía pecuaria) y las pendientes máximas se concentran en la trama urbana, que también ascienden a un 13%.

ALTERNATIVA 2

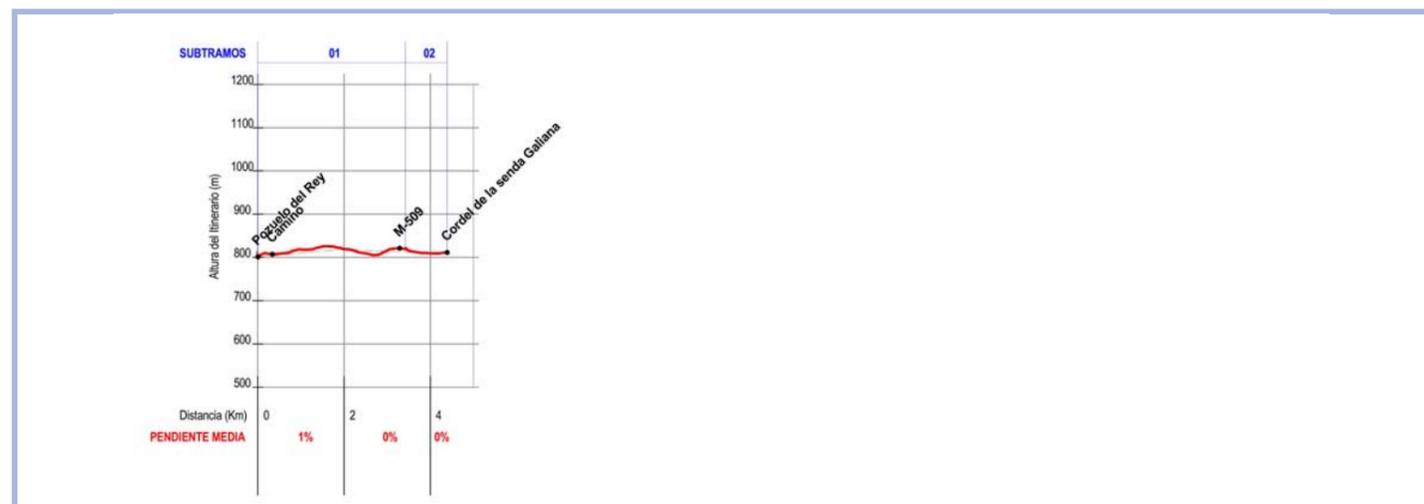
Otra posibilidad es ir por el camino del Nuevo Baztán, pero en este caso se cruza en un tramo de más de un kilómetro una gravera y existe también un tramo con una pendiente fuerte para bajar a la cota de la Vega del arroyo (B.AL2).



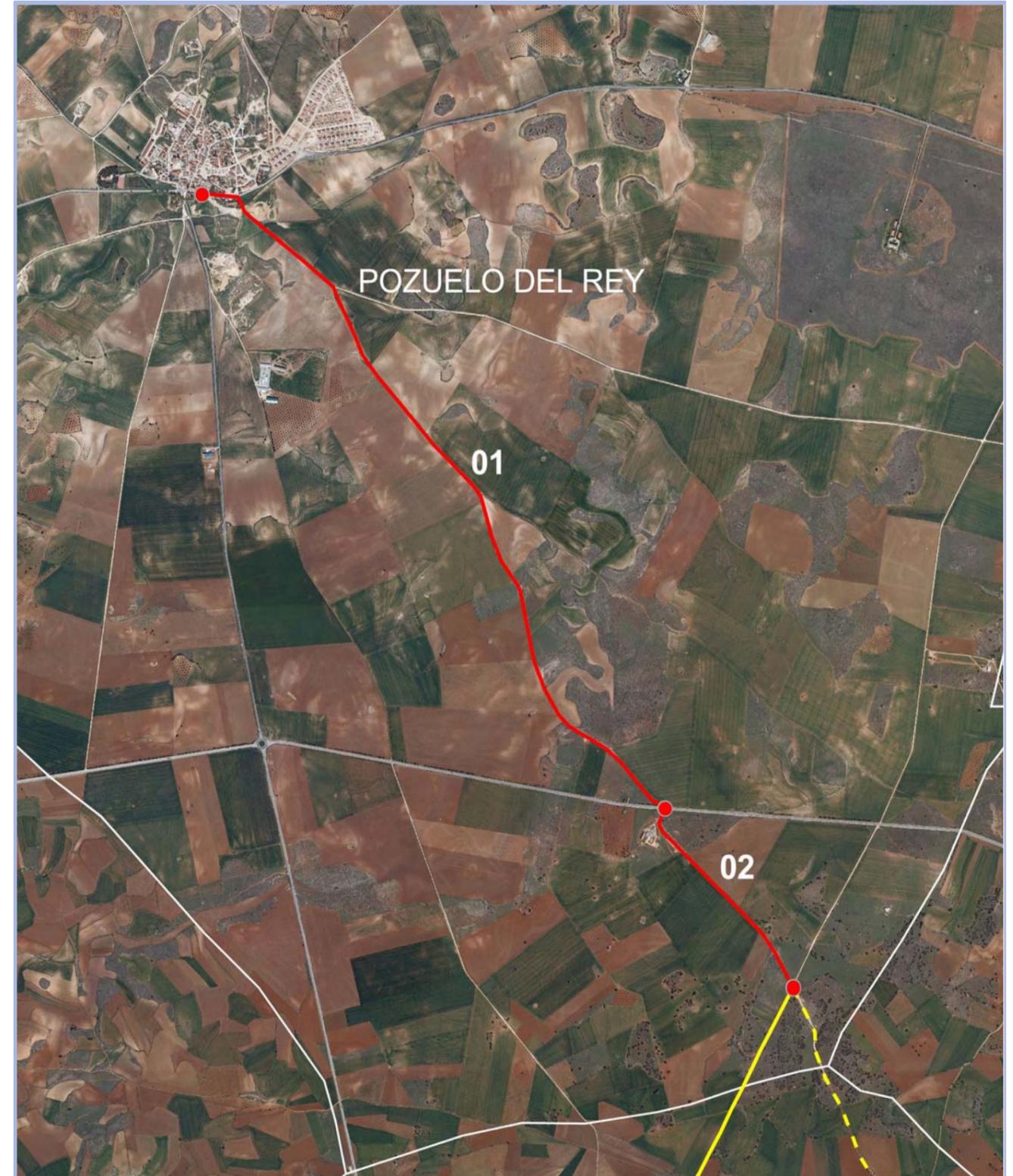
TRAMO A

Altura Máxima (m):	826
Altura Mínima (m):	805
Altura Salida (m):	809
Altura Llegada (m):	809
Desnivel Salida Llegada (m):	16
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	19
Descenso Acumulado (m):	34
Máxima Pendiente (100 m):	5
Pendiente Media:	0,56

PERFILES Y PENDIENTES



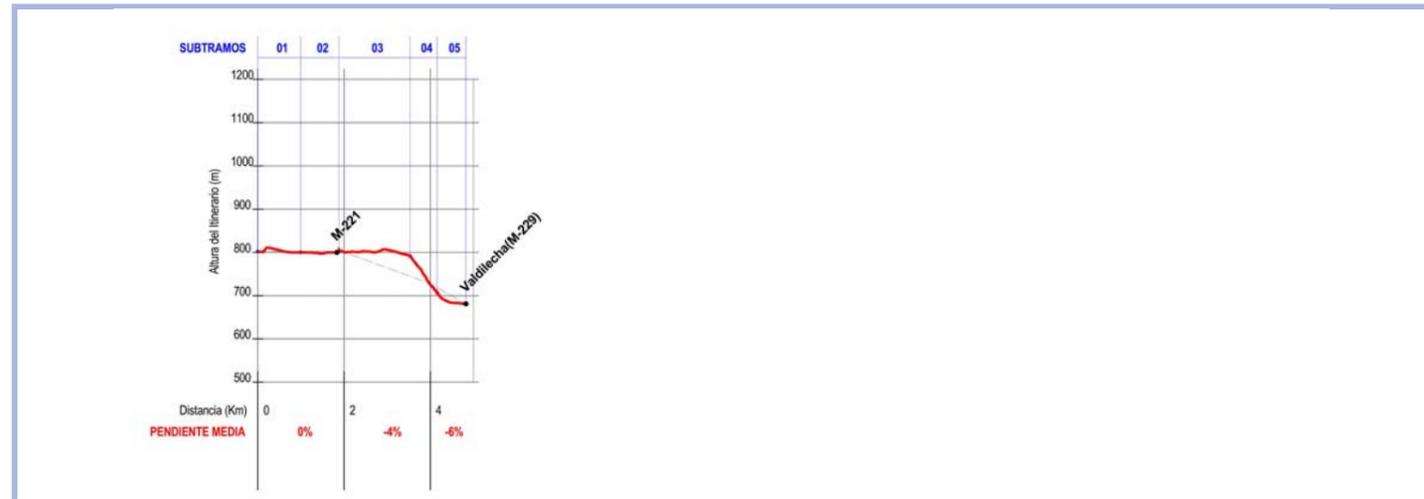
1:25.000



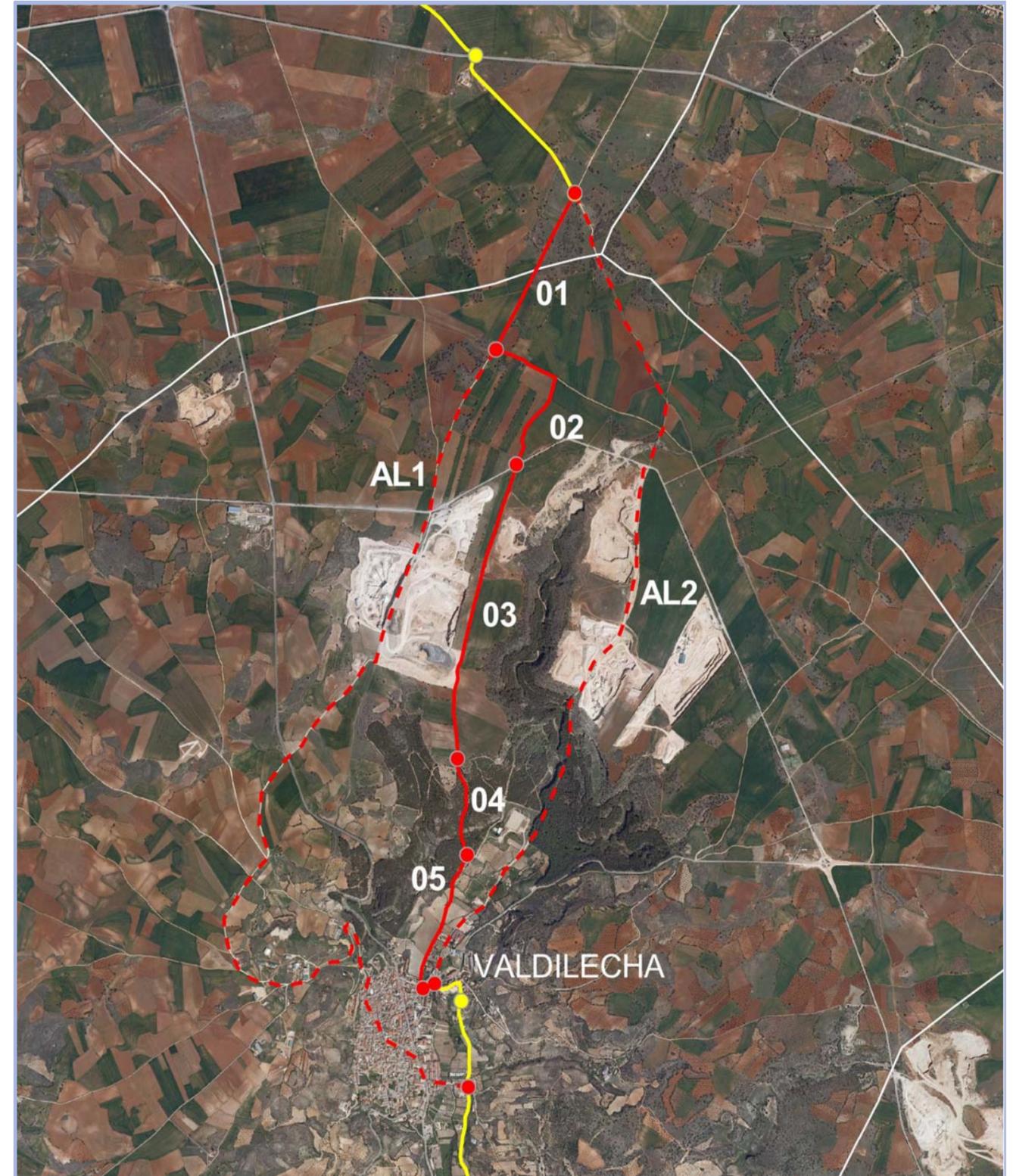
TRAMO B

Altura Máxima (m):	811
Altura Mínima (m):	681
Altura Salida (m):	809
Altura Llegada (m):	681
Desnivel Salida Llegada (m):	2
Desnivel Máximo (m):	130
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	126
Máxima Pendiente (100 m):	2,68
Pendiente Media:	-4,4

PERFILES Y PENDIENTES



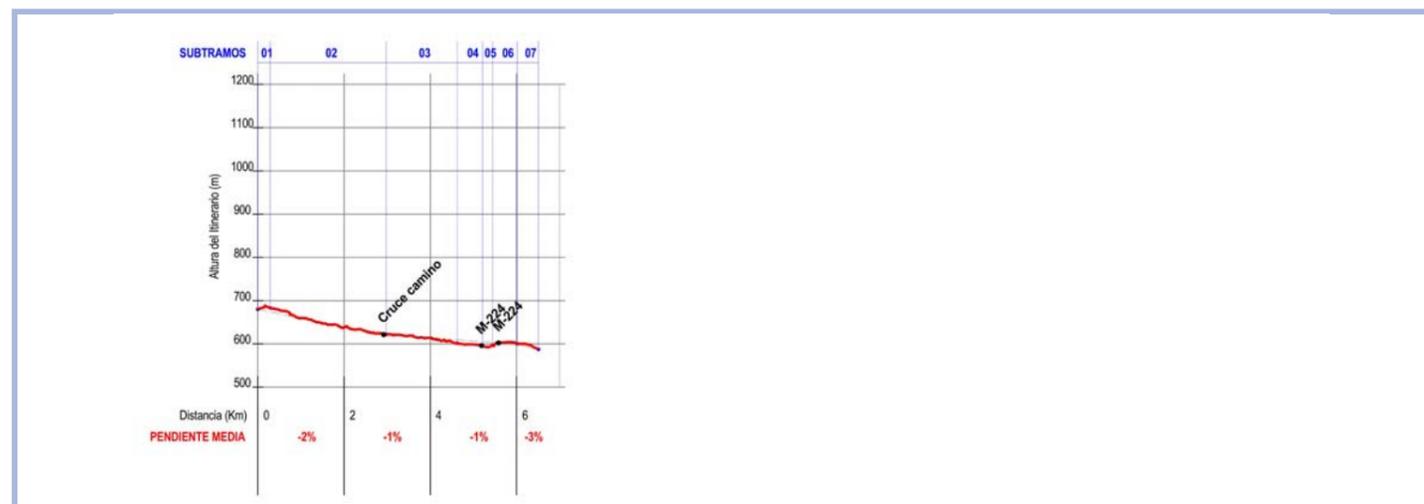
1:20.000



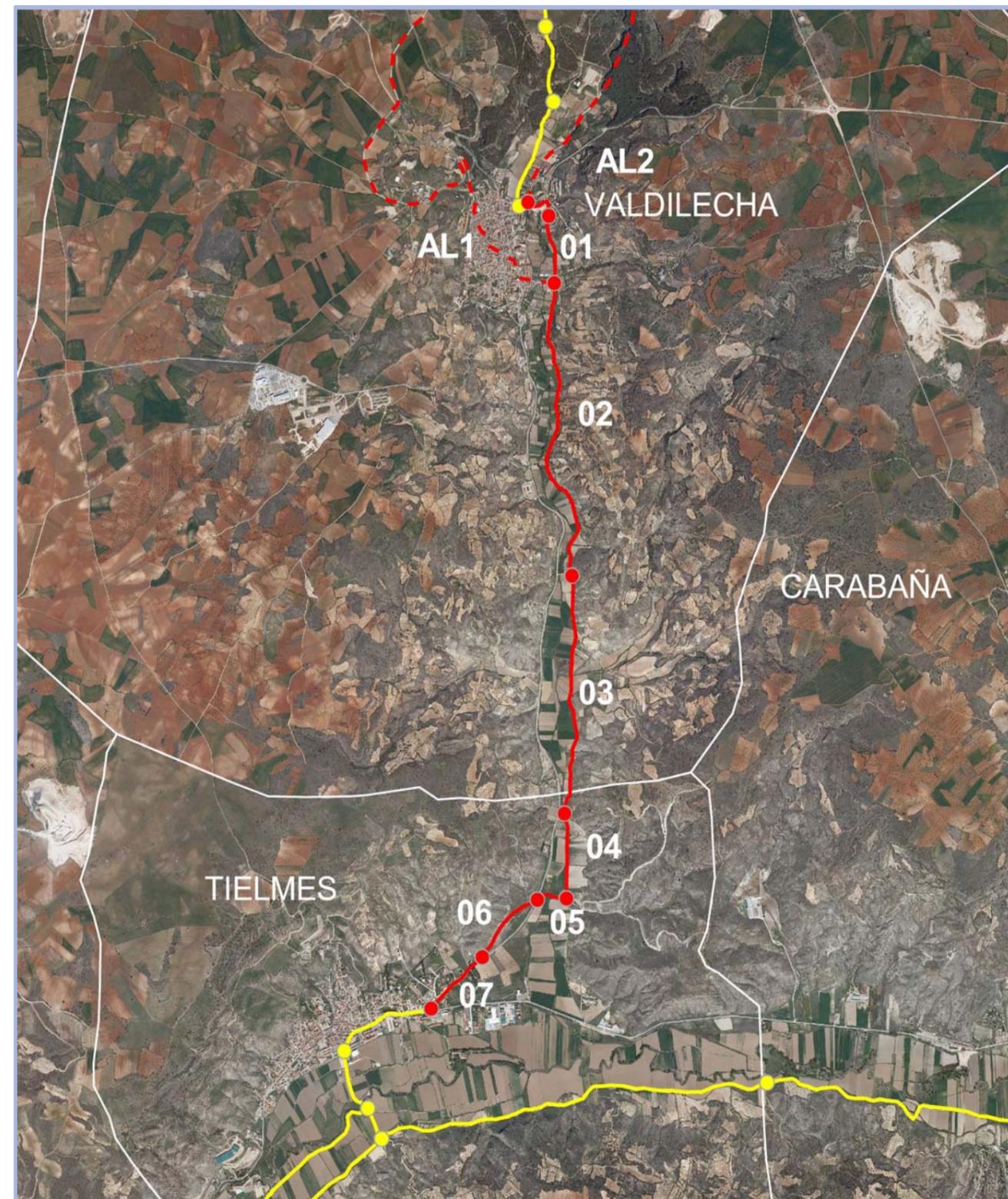
TRAMO C

Altura Máxima (m):	687
Altura Mínima (m):	587
Altura Salida (m):	681
Altura Llegada (m):	587
Desnivel Salida Llegada (m):	5
Desnivel Máximo (m):	100
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	100
Máxima Pendiente (100 m):	4,3
Pendiente Media:	-1,31

PERFILES Y PENDIENTES



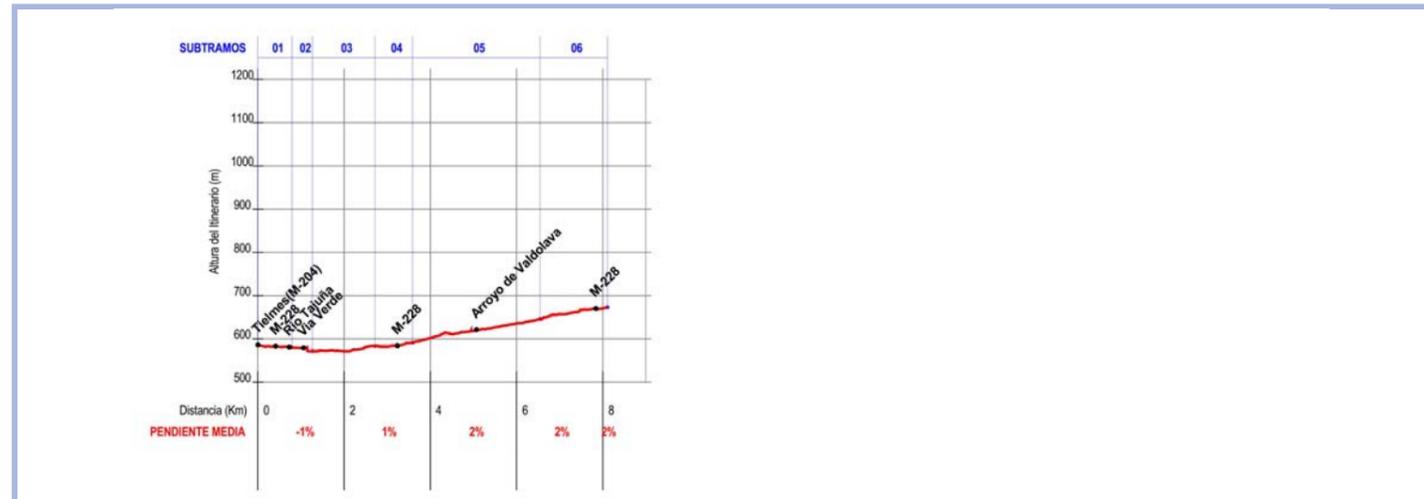
1:30.000



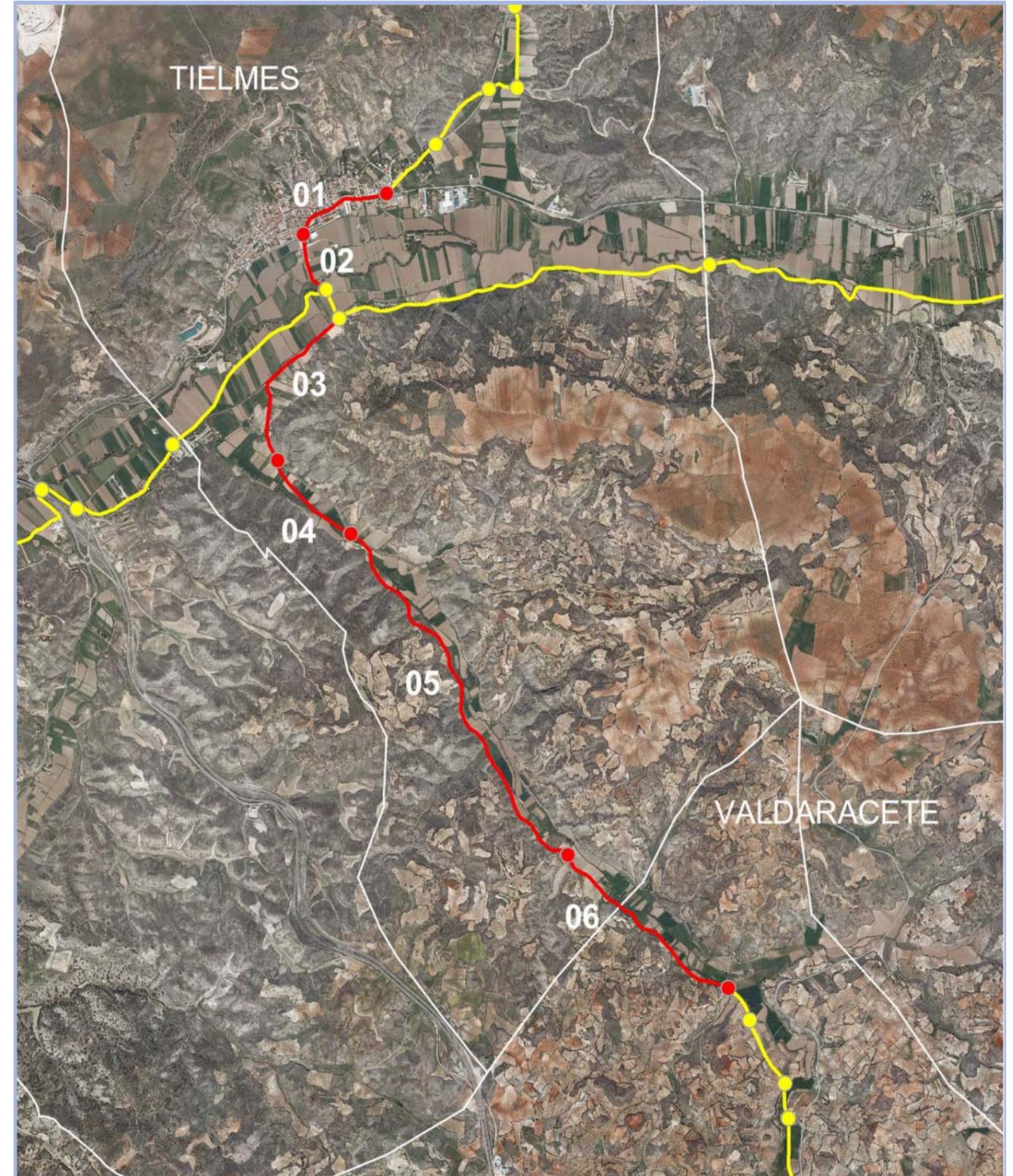
TRAMO D

Altura Máxima (m):	673
Altura Mínima (m):	570
Altura Salida (m):	587
Altura Llegada (m):	673
Desnivel Salida Llegada (m):	86
Desnivel Máximo (m):	103
Ascensión Acumulada (m):	101
Descenso Acumulado (m):	6
Máxima Pendiente (100 m):	4,11
Pendiente Media:	1,08

PERFILES Y PENDIENTES



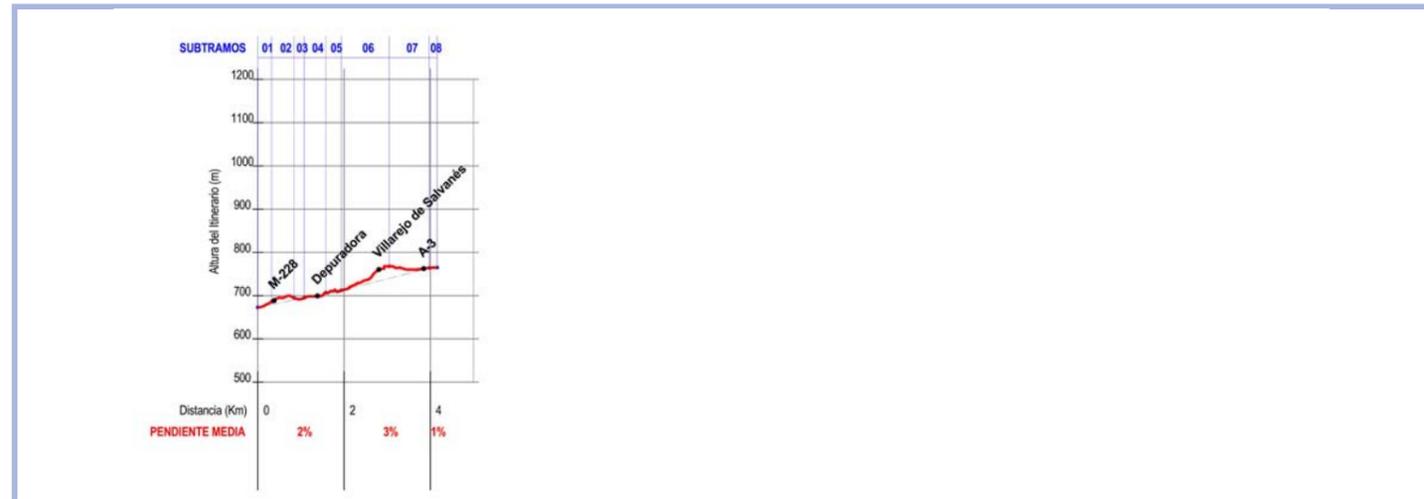
1:35.000



TRAMO E

Altura Máxima (m):	768
Altura Mínima (m):	673
Altura Salida (m):	673
Altura Llegada (m):	765
Desnivel Salida Llegada (m):	94
Desnivel Máximo (m):	95
Ascensión Acumulada (m):	95
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	9,53
Pendiente Media:	1,82

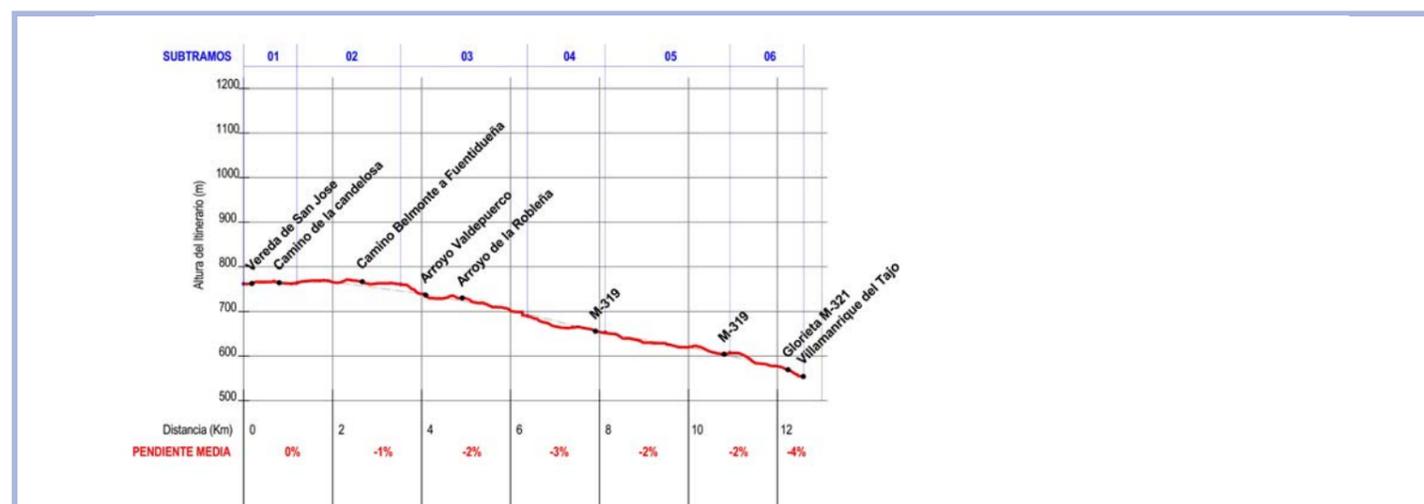
PERFILES Y PENDIENTES



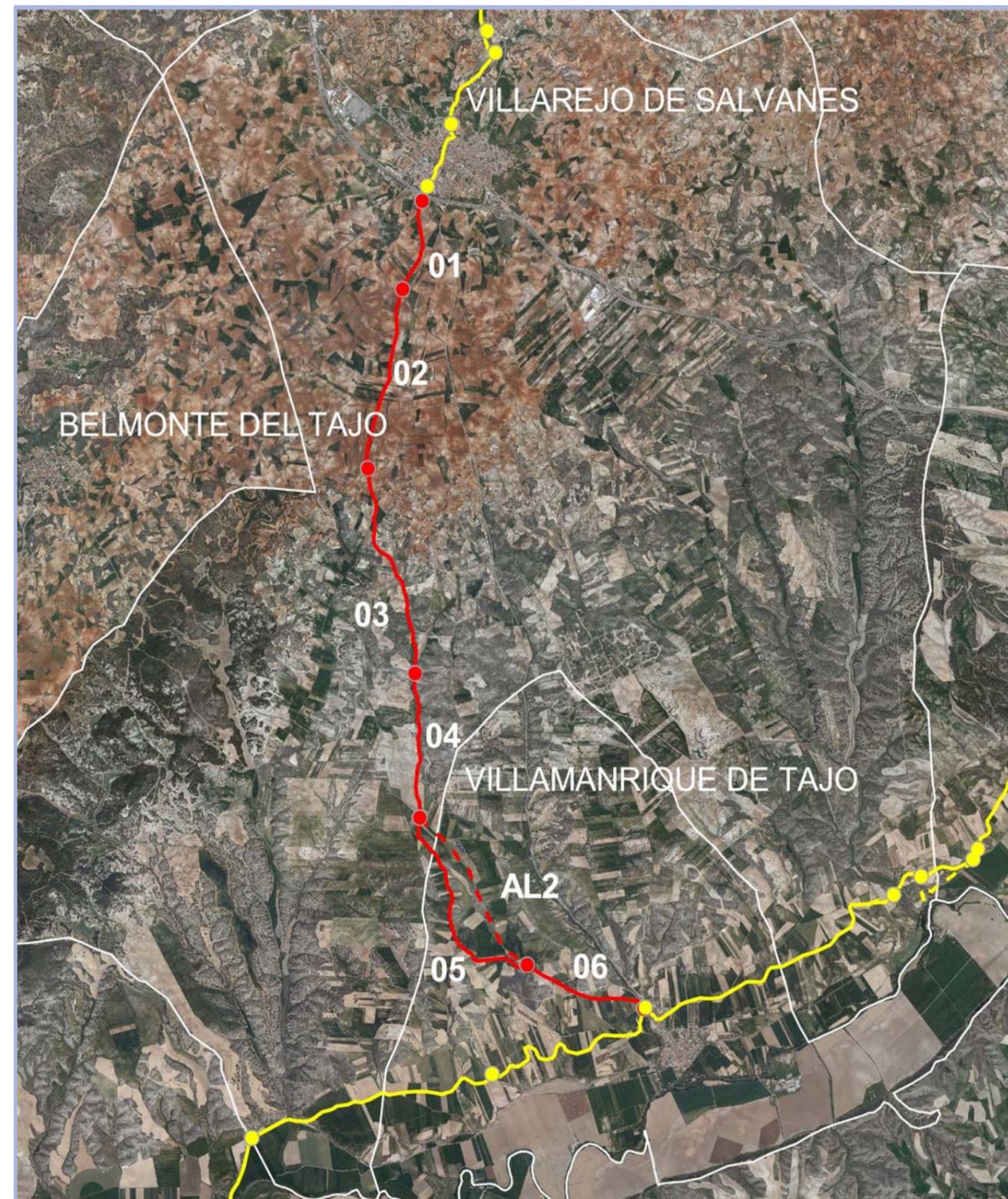
TRAMO F

Altura Máxima (m):	772
Altura Mínima (m):	554
Altura Salida (m):	765
Altura Llegada (m):	554
Desnivel Salida Llegada (m):	6
Desnivel Máximo (m):	218
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	218
Máxima Pendiente (100 m):	3,1
Pendiente Media:	-1,53

PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000





Subtramo	01	02
Denominación	Vereda de Torres	Vereda de Torres
Entre	Punto 01(Pozuelo del Rey) y 02 (M-209)	Punto 02 (M-209) y 03
Longitud (m)	3.260	960
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Páramos y alcarrias, secanos con matorral, no hay arbolado	Páramos y alcarrias, secanos con matorral, no hay arbolado
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Medio (entre un 2% y 4%)	Bajo (<2%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario, al final del tramo se cruza la M-209	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario
Tipo de Firme	Zahorra compactada, en general en buen estado	Zahorra compactada, en general en buen estado
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de montaña)	Media
Observaciones	Se trata de una vía pecuaria bien conservada, el tipo de firme es adecuado para los usuarios previstos. La falta de sombra puede ser un factor disuasorio en los días de verano.	Se trata de una vía pecuaria bien conservada, el tipo de firme es adecuado para los usuarios previstos. La falta de sombra puede ser un factor disuasorio en los días de verano.
Intervención	Plantar árboles a lo largo de vía pecuaria.	Plantar árboles a lo largo de vía pecuaria.
Tipo de Intervención	M3 - Blando	M3 - Blando
Presupuesto	65.200 €	19.200 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Cordel de Pozuelo del Rey (Camino a Corpa)	Camino a Carabaña y de los Hornillos	Camino de los Hornillos	Camino de los Hornillos	Camino de los Hornillos
Entre	Punto 01 y 02 (Camino a Carabaña)	Punto 02 y 03 (M-221)	Punto 03 (M-221) y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06 (Valdilecha)
Longitud (m)	830	920	1.640	600	670
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Páramos y alcarrias, secanos con matorral, no hay arbolado	Páramos y alcarrias, secanos con matorral, no hay arbolado	Páramos y alcarrias, secanos con matorral, no hay arbolado	Bosque de Pinos	Huertas y fincas aisladas de viviendas unifamiliares
Protección Térmica	No	No	No	Si	No
Desnivel	Llano (<1%)	Llano (<1%)	Llano (<1%)	Muy alto, entre un 6-15%	Medio (entre un 2% y 4%)
Cruces con el tráfico motorizado	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario. Al final del tramo hay que cruzar la carretera M-221.	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario	Camino forestal sin tráfico motorizado	Camino sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario, al final del tramo se cruza la M-229
Tipo de Firme	Tierra compactada, en general en buen estado	Camino a Carabaña: zahorra compactada en buen estado, ancho de unos 3,00m, tramo restante de tierra compacta sin acondicionar y	Camino de tierra compactada sin acondicionar, parcialmente cubierto con vegetación	Zahorra compactada, muy pedregosa en algunos tramos, susceptible a la erosión debido a la pendiente acentuada, ancho de unos 3-4m.	Tierra compactada, estado regular, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media		Media	Media	Media
Observaciones	Se trata de una vía pecuaria bien conservada, el tipo de firme es adecuado para los usuarios previstos. La falta de sombra puede ser un factor disuasorio en los días de verano.	En los primeros 300m el trazado coincide con el camino a Carabaña y el segundo con el camino de los Hornillos, que está poco consolidado y en mal estado de conservación. La falta de sombra puede ser un factor disuasorio en los días de verano.	Este camino es el único en este corredor que no está afectada por la actividad cantera en la zona.	A pesar de la fuerte pendiente se considera este tramo el más idóneo para el trazado de este itinerario ya que transcurre por unos paisajes de alto valor y la existencia de masas de arbolado ofrecen bastante sombra. Conviene acondicionar asimismo el subtramo B4.AL con una pendiente un poco más suave.	El estado del firme es suficiente para el tipo de usuario previsto. Únicamente conviene mejorar la protección térmica. El cruce de la M-229 se efectúa dentro del casco urbano. Por tanto el cruce a nivel es compatible con la velocidad y intensidad del tráfico motorizado.
Intervención	Plantar árboles a lo largo de vía pecuaria.	Recuperar y acondicionar trazado del camino de los Hornillos (zahorra compactada). Plantar árboles. Para facilitar el cruce seguro de la M-221 se propone un refugio (isleta) en el centro de la calzada.	Acondicionar el firme y plantar árboles.	Acondicionar el firme de tal forma que sea resistente a la erosión y que ofrezca la máxima seguridad a los ciclistas.	Plantar árboles.
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M8 - Blando	M6 - Blando	M7 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	16.600 €	46.000 €	131.200 €	30.000 €	23.450 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	5.000 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Calle del Casco urbano de Valdilecha	Camino del Trebolar	Camino de Valdecortes	Camino Valdilecha	Camino de Valhondo	Camino Chipis
Entre	Punto 01 (M-229) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06 (M-224)	Punto 06 y 07
Longitud (m)	270	2.630	1.600	580	220	550
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Medio	Medio
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Valdilecha	Arroyo de la Vega, regadíos, mosaicos de olivos y secanos con manchas de matorral y arbolado.	Arroyo de la Vega, regadíos, mosaicos de olivos y secanos con manchas de matorral.	Arroyo de la Vega, regadíos y secanos con manchas de matorral.	Arroyo de la Vega, regadíos, mosaicos de olivos y secanos con manchas de matorral.	Secanos con manchas de matorral, no hay arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente	No	No	No	No
Desnivel	Llano	Bajo (2-3%)	Llano (<2%)	Bajo (<2%)	Medio (2-4%)	Medio (2-4%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado, hay un cruce de la M-224.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, hay un cruce de la M-224.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de la calzada de unos 3,50m	Zahorra compactada, muy polvoriento, estado regular, ancho de unos 2,50m	Tierra compacta con piedras, mal estado, sin acondicionar, ancho de unos 2,50m	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente cubierto de vegetación, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada, muy polvoriento, ancho de unos 3,00m	Tierra compactada sin acondicionar, muy polvoriento, ancho de unos 2,50m
Iluminación	Si	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta (ciclistas de paseo, de uso cotidiano y de montaña, senderistas).	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Debido a la distancia razonable entre el municipio de Valdilecha y Tielmes (unos 5,5 km) y el poco desnivel a salvar, existe un demanda de uso cotidiano en este tramo del itinerario. La sección compartida de la calzada es compatible con el tráfico motorizado de carácter local.	El estado polvoriento del firme es un factor disuasorio para el uso cotidiano e incluso para ciclistas de paseo. También hay que tener en cuenta que se trata de un ramal de enlace con el vía verde de Tajuña, que dispone una capa bituminosa. Por tanto conviene acondicionar el firme con unas características parecidas para captar la máxima demanda.	La calidad del camino es insuficiente para la demanda proyectada.	La calidad del camino es insuficiente para la demanda proyectada.	La calidad del camino es insuficiente para la demanda proyectada.	La calidad del camino es insuficiente para la demanda proyectada.
Intervención	-	Acondicionar el firme (capa bituminosa).	Acondicionar el firme (capa bituminosa) y plantar árboles.	Acondicionar el firme (capa bituminosa) y plantar árboles.	Acondicionar el firme (capa bituminosa) y plantar árboles. Para facilitar el cruce seguro de la M-224 se propone un refugio (isleta) en el centro de la calzada.	Acondicionar el firme (capa bituminosa) y plantar árboles. Para facilitar el cruce seguro de la M-224 se propone un refugio (isleta) en el centro de la calzada.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	0 €	189.360 €	172.800 €	62.640 €	23.760 €	59.400 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	5.000 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	M-224
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	500
Contaminación acústica / atmosférica	Medio
Entorno / Paisaje	Entrada al casco urbano de Tielmes, matorrales con machas de arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	Medio (2-4%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de la calzada de unos 7,00m
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta
Observaciones	Aunque la velocidad está limitada a 50 km/h y la intensidad no es muy alta, podría ser conveniente disponer de una vía ciclista segregada para dar continuidad a la modalidad de los tramos anteriores, teniendo en cuenta que habrá usuarios poco experimentados.
Intervención	Proyectar una vía ciclista / peatonal en unos de los márgenes de la carretera. Hay franjas de espacios libres que se pueden ocupar.
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	75.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	M-204	M-228 (Vereda de Valdilecha)	M-228 (Vereda de Valdilecha)	Vereda de Valdilecha	Vereda de Valdilecha	Vereda de Valdilecha
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03 (Vía Verde de Tajuña)	Punto 03 (Vía Verde de Tajuña) y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07 (M-228)
Longitud (m)	740	600	1.260	850	2.830	1.560
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Tielmes, calle arbolada	Carretera con hilera de arbolado de gran porte	Secanos con matorral, regadíos, poco arbolado	Secanos con matorral, Vega del arroyo de Valdecañas, escaso arbolado	Secanos con manchas de matorral, Vega del arroyo de Valdecañas, apenas hay arbolado	Secanos con manchas de matorral y arbolado, Vega del arroyo de Valdecañas, arbolado en el
Protección Térmica	Si	Si	Parcialmente	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Bajo (<2%)	Bajo (<2%)	Bajo (<2%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida	Sección compartida	Sección compartida	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola
Tipo de Firme	Asfalto	Asfalto	Calzada de asfalto de unos 6,00m de ancho	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente cubierto con vegetación, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada, buen estado pero muy polvoriento, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada, estado regular, parcialmente cubierto con vegetación, ancho de unos 2,50m
Iluminación	Si	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Muy Alta (ciclistas de uso cotidiano, de paseo, de montaña, de carretera y senderistas).	Alto	Alta / Media (en función del acondicionamiento)	Alta / Media (en función del acondicionamiento)	Alta / Media (en función del acondicionamiento)
Observaciones	Hay reductores de velocidad instalados a lo largo de la travesía de la carretera por el casco urbano, por lo que en general las velocidades de los coches son moderadas y compatibles con el uso compartido de la calzada. Para los usuarios menos experimentados existe la variante D1.AL.	Se trata de un tramo compartido con el tráfico motorizado por una carretera de carácter local con poca intensidad y velocidad moderada del tráfico motorizado. En unos 200 metros el trazado de la carretera coincide con la Vía Verde de Tajuña. A pesar de que se trata de un tramo corto, puede ser conveniente disponer de una banda propia de circulación para los peatones y senderistas.	Se trata de una carretera de carácter local con poco tránsito. Sin embargo conviene trazar una senda ciclista / peatonal en paralelo a la carretera, ya que las velocidades pueden ser incompatibles y a su vez de recupera el trazado de la vía pecuaria.	A partir del punto 04 la vía pecuaria recupera su propio trazado, independiente de la carretera. El firme está en malas condiciones, no apto para captar la demanda de los ciclistas de uso cotidiano o de paseo.	En este tramo el firme de la vía pecuaria está en mejores condiciones, pero el polvo que se acumula en la vía sigue siendo un factor disuasorio para la demanda cotidiana.	La calidad del el firme no es suficiente para la demanda prevista.
Intervención	-	Implantar una senda peatonal de zahorra compactada y de unos 2,00m de ancho en paralelo a la carretera.	Implantar senda peatonal / ciclista de unos 2,50m y de un firme de capa bituminosa en paralelo a la carretera, dejando un espacio de resguardo de al menos 1,50m frente a la calzada. Plantar arbolado.	Acondicionar el firme de la vía pecuaria, para captar la demanda de ciclistas de uso cotidiano es conveniente disponer de una capa bituminosa o de unas características parecidas. Plantar árboles.	Acondicionar el firme de la vía pecuaria, para captar la demanda de ciclistas de uso cotidiano es conveniente disponer de una capa bituminosa o de unas características parecidas. Plantar árboles.	Acondicionar el firme de la vía pecuaria, para captar la demanda de ciclistas de uso cotidiano es conveniente disponer de una capa bituminosa o de unas características parecidas.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente	M10 - Blando	M11 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	0 €	60.000 €	189.000 €	89.250 €	226.400 €	124.800 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Vereda de Valdilecha (M-228)	Vereda de Valdilecha	Vereda de Valdilecha (M-228)	Vereda de Valdilecha	Vereda de Valdilecha	Camino de Tielmes
Entre	Punto 01 y 02 (03 y 04)	Punto 02 y 03	Punto 01 y 02 (03 y 04)	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	400	570	400	480	360	1.100
Contaminación acústica / atmosférica	Medio / Bajo	Bajo	Medio / Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Carretera local, Secanos con manchas de matorral y arbolado	Secanos con manchas de matorral y arbolado	Carretera local, Secanos con manchas de matorral y arbolado	Secanos con manchas de matorral y arbolado, Vega del arroyo de Valdecañas	Secanos con manchas de matorral y arbolado, Vega del arroyo de Valdecañas	Secanos con manchas de matorral y arbolado, Fincas de uso agrícola, Núcleo urbano de
Protección Térmica	No	No	No	No	No	No
Desnivel	Llano	Medio (2-4%)	Llano	Bajo (1-3%)	Bajo (1-3%)	Alto (4-7%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta (carretera)	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola	Sección mixta (carretera)	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agrícola	Camino agrícola con poco tráfico motorizado
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 6,00m	Zahorra compactada, firme moldeado e irregular, franjas pedregosas, ancho de unos 2,50m	Asfalto, ancho de unos 6,00m	Senda no consolidada, parcialmente desaparecida	Zahorra compactada, buen estado, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada, gravilla suelta, ancho de unos 4-5m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta / Media	Alta / Media	Alta / Media	Alta / Media	Alta / Media	Alta / Media
Observaciones	En esto dos tramos el trazado de la vía pecuaria coincide con la carretera M228. Conviene ofrecer una banda segregada de la calzada para los modo no motorizados.	La calidad del el firme no es suficiente para la demanda prevista.	En esto dos tramos el trazado de la vía pecuaria coincide con la carretera M228. Conviene ofrecer una banda segregada de la calzada para los modo no motorizados.	En este tramo el trazado de la vía pecuaria está casi desaparecida.	Se trata del camino de acceso a la depuradora, ya que el trazado original de la vía pecuaria está desaparecida. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el uso de la vía.	Camino de acceso al núcleo urbano con una pendiente acentuada en un tramo corto. Conviene acondicionar el firme de tal manera que sea resistente a la erosión y al paso de vehículos. En la última parte del tramo existe la posibilidad acondicionar una senda como variante con una pendiente más suave (Subtramo E6.AL).
Intervención	Implantar senda peatonal / ciclista de unos 2,50m y de un firme de capa bituminosa en paralelo a la carretera, dejando un espacio de resguardo de al menos 1,50m frente a la calzada. Plantar arbolado.	Acondicionar el firme de la vía pecuaria, para captar la demanda de ciclistas de uso cotidiano es conveniente disponer de una capa bituminosa o de unas características parecidas.	Implantar senda peatonal / ciclista de unos 2,50m y de un firme de capa bituminosa en paralelo a la carretera, dejando un espacio de resguardo de al menos 1,50m frente a la calzada. Plantar arbolado.	Recuperar y consolidar el trazado de la vía pecuaria (ancho de unos 2,50m) y capa bituminosa. Plantar árboles.	El camino está apto para el uso ciclista / peatonal. Si se pretende captar la demanda de uso cotidiano conviene acondicionar una capa de lechada pigmentable. Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (capa bituminosa). Plantar arbolado.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M7 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	60.000 €	28.500 €	60.000 €	72.000 €	23.400 €	115.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	07	08
Denominación	Calles del casco urbano	Cruce de la A-3
Entre	Punto 07 y 08 (A-3)	Punto 08 y 09
Longitud (m)	920	120
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Alto (huella acústica de la A-3)
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Villarejo de Salvanés	Autopista A-3
Protección Térmica	Parcialmente	No
Desnivel	Bajo (2%)	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta, varios cruces con la red viaria local.	Camino sin tráfico motorizado, cruce de la A-3
Tipo de Firme	Asfalto, ancho variable	Camino inexistente
Iluminación	Si	No
Potencialidad demanda	Alta / Media	Alta
Observaciones	El trazado por el casco antiguo es sólo indicativo, ya que existen múltiples calles locales que se pueden compartir. A la hora de señalar el itinerario conviene elegir el trazado de la mínima pendiente y que permita acceder a los monumentos del casco urbano.	Es único paso de la A-3 existente no es apto ni atractivo para ciclistas y peatones (no hay aceras, rampas con fuertes pendientes). Por tanto conviene acondicionar un cruce inferior exclusivamente peatonal / ciclistas en este punto. Esta medida se justifica asimismo con la existencia de la vía pecuaria que transcurre por la calle, y que tampoco tiene continuidad en el cruce de la A-3.
Intervención	Señalización informativa del trazado del itinerario. Señalización vertical y horizontal de advertencia de la posible presencia de ciclistas.	Construir un paso inferior de la A-3 en continuidad del camino de Villarejo. El ancho mínimo debería ser de unos 3,00m.
Tipo de Intervención	M2 - Duro Existente	M11 - Duro
Presupuesto	4.600 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	30.000 €

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Camino Villarejo y Vereda de San José	Camino de Valdepueco	Camino de Vallincoso	Camino de Vallincoso	Camino de Vallincoso y de las Olivillas	Carretera M-319
Entre	Punto 01 (A-3) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05 (M-319)	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07 (Canal de Estremera)
Longitud (m)	1.240	2.300	2.740	1.800	2.800	1.660
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Muy bajo	Muy bajo		Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Mosaico de olivos y secanos	Mosaico de olivos y secanos	Mosaico de olivos y secanos con manchas de matorral	Secanos con manchas de matorral	Secanos con manchas de matorral, no hay arbolado	Secanos con manchas de matorral, no hay arbolado
Protección Térmica	No	No	No	No	No	No
Desnivel	Bajo (2%)	Bajo (2%)	Medio (2-4%)	Medio (2-4%)	Medio (2-4%)	Medio / Alto (entre un 3-6%)
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Sección mixta
Tipo de Firme	El los primeros 100m capa bituminosa, después zahorra compactada en buen estado, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada en buen estado, ancho de unos 4,00m	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente cubierto de vegetación. Ancho de unos 2,50m.	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente cubierto de vegetación. Ancho de unos 2,50m.	Tierra compactada en mal estado, muy arenoso y polvoriento, parcialmente cubierto de vegetación	Asfalto, ancho de unos 5,00m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media (senderistas y ciclistas de paseo / de montaña)	Media (senderistas y ciclistas de paseo / de montaña)	Media	Media	Media	Media
Observaciones	En cambio al tramo anterior la ruta entre Villarejo y Villamanrique sirve en primer lugar de ocio para senderistas y ciclistas, mientras que el uso cotidiano es muy reducido. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el uso de la vía.	Camino en buen estado para la demanda prevista. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el uso de la vía.	La calidad del firme del camino es mejorable. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el uso de la vía.	Se trata de un camino en mal estado. Conviene mejorar el firme para captar la demanda prevista. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el uso de la vía.	Se trata de un camino en mal estado. Conviene mejorar el firme para captar la demanda prevista. El trazado por el camino significa un pequeño rodeo frente a la conexión más directa por la carretera. En los días de verano la falta de arbolado penaliza el u	En este tramo no existe ninguna alternativa válida al trazado por la carretera. En principio el uso compartido es compatible con la intensidad y la velocidad del tráfico motorizado. Sin embargo para los peatones y los usuarios es conveniente disponer de una vía segregada al menos hasta enlazar con el Camino de los Carriles, que a su vez enlaza con el Camino del Canal de Estremera (Subtramo F6.AL).
Intervención	Plantar arbolado.	Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (zahorra compactada). Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (zahorra compactada). Plantar arbolado.	Acondicionar el firme (zahorra compactada). Plantar arbolado.	Implantar una vía ciclista / peatonal anexo a la carretera con una distancia de resguardo adecuada (>1,5m). El ancho mínimo debe ser de 2,00m y la capa puede ser de zahorra compactada.
Tipo de Intervención	M3 - Blando	M4 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M8 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	24.800 €	46.000 €	178.100 €	117.000 €	154.000 €	398.400 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01
Denominación	Camino
Entre	Subtramo D1 y D2
Longitud (m)	1.240
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo
Entorno / Paisaje	Vega del río Tajuña, con arbolado en algunos tramos
Protección Térmica	Parcialmente
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado, hay un cruce de la M-204.
Tipo de Firme	Zahorra compactada en buen estado, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Media
Observaciones	Existe este camino como alternativa al paso por el núcleo urbano, para usuarios que quieren evitar el tramo compartido con el tráfico motorizado. Conviene asegurar un cruce seguro y cómodo de la M-204.
Intervención	Diseñar un cruce seguro de la M-204 (refugio central en la calzada)
Tipo de Intervención	M3 - Blando
Presupuesto	0 €
Elementos Singulares (puente)	5.000 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 11

VALMAYOR

DESCRIPCION

El itinerario del Eje de Valmayor (nº 11) discurre por la zona noroeste de la Comunidad de Madrid y posee una longitud total de 44 kilómetros. Su inicio se sitúa en el anillo ciclista de Madrid, a la altura de la Casa de Campo (junto a la carretera de Castilla) y el final en la población de El Escorial, donde contacta con el Eje de la Sierra (nº 1).

MUNICIPIOS

Madrid
Pozuelo de Alarcón
Majadahonda
Villanueva de la Cañada
Villanueva del Pardillo
Colmenarejo
El Escorial

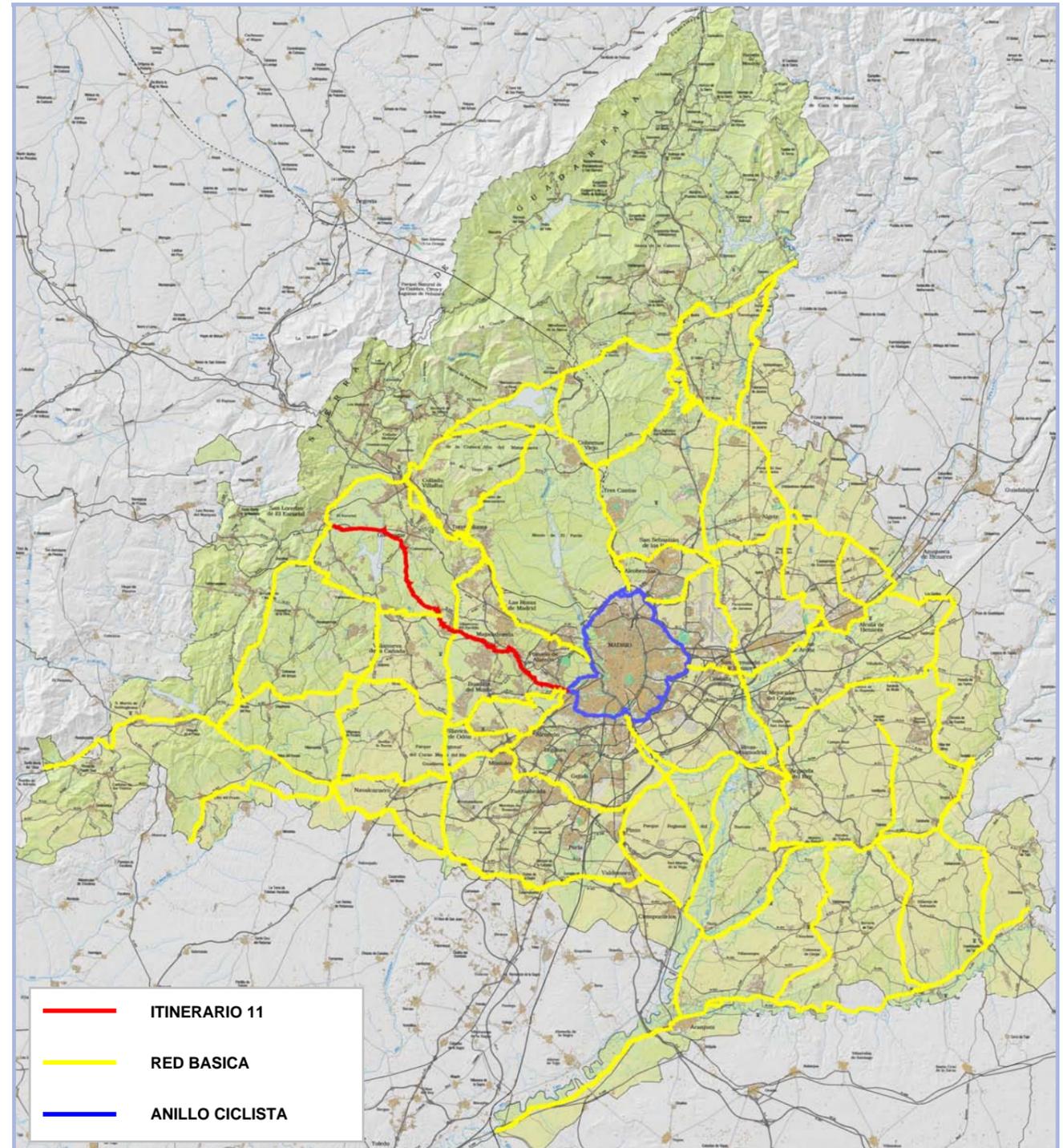
LONGITUD (KM) 44,12

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

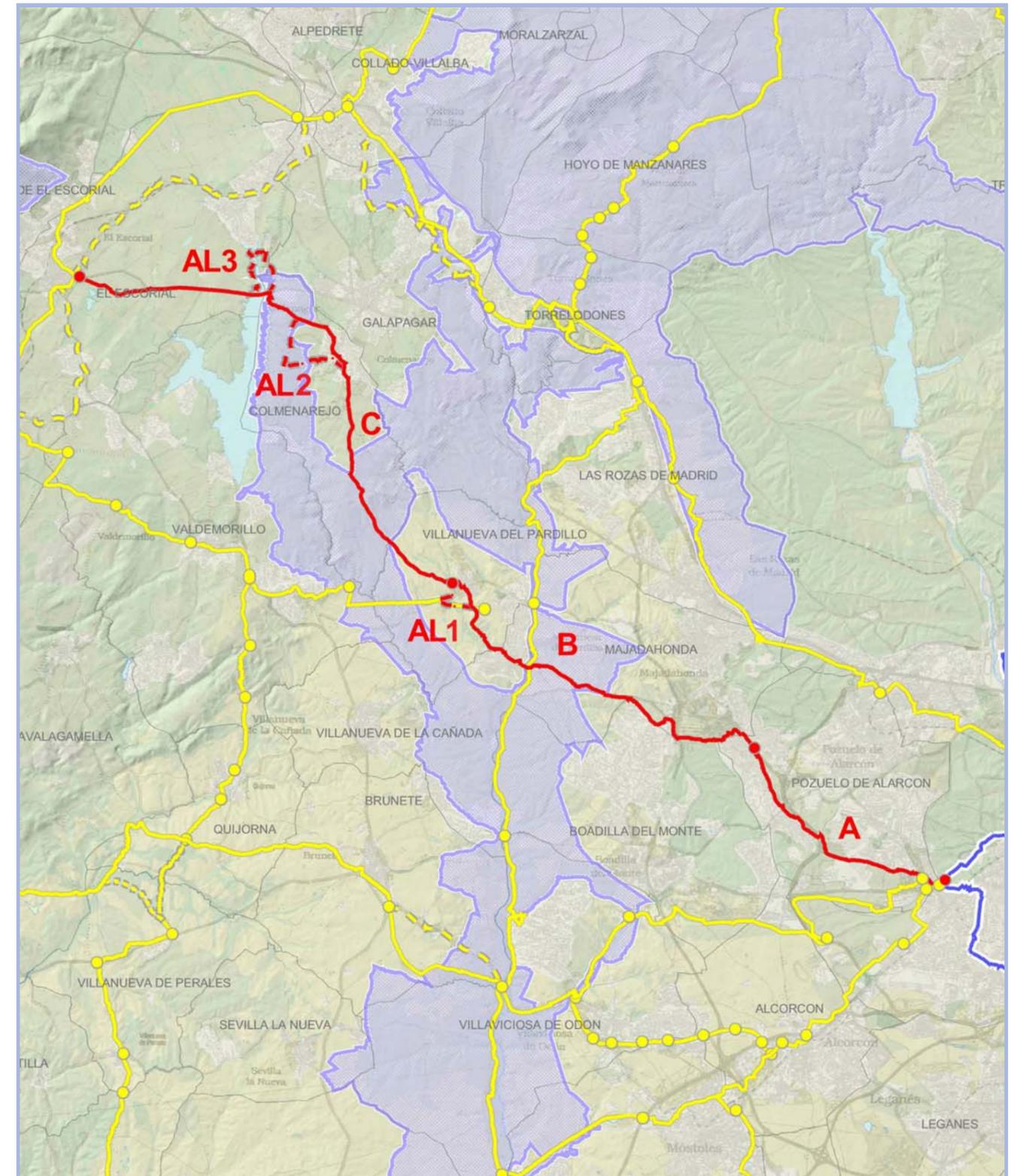
El tramo A corresponde al tramo comprendido entre las localidades de Fuentidueña y Villamanrique de Tajo. El ramal de enlace con la Provincia de Guadalajara ha quedado exento del inventario de la infraestructura existente, pendiente de la coordinación con la administración pertinente de la Comunidad de Castilla la Mancha. Los principales problemas encontrados en este tramo es la falta de continuidad en un punto, donde el canal cruza la carretera y donde el camino de servicio de interrumpe. En las proximidades del núcleo de Fuentidueña el firme del camino que se encuentra en un mal estado y la falta de arbolado tienen un efecto disuasorio sobre el uso en la estación veraniega. El tramo asciende a unos 10 kilómetros y el desnivel a salvar es mínimo, existiendo unas pendientes medias en torno del 0,5%. Solamente en un tramo corto menor de 250m existe una pendiente notable de un 5,7%.

TRAMO B

El tramo B corresponde al recorrido entre la localidad de Villamanrique y el límite de la Comunidad autónoma. En este tramo el camino está muy bien conservado en buenas condiciones para el uso ciclista (capa de rodadura bituminosa). El único problema detectado es la escasa protección térmica que perjudica a los usuarios en las estaciones veraniegas. La longitud del tramo B es de 6,4 kilómetros y presenta un perfil prácticamente llano sin cuevas importantes.

TRAMO C

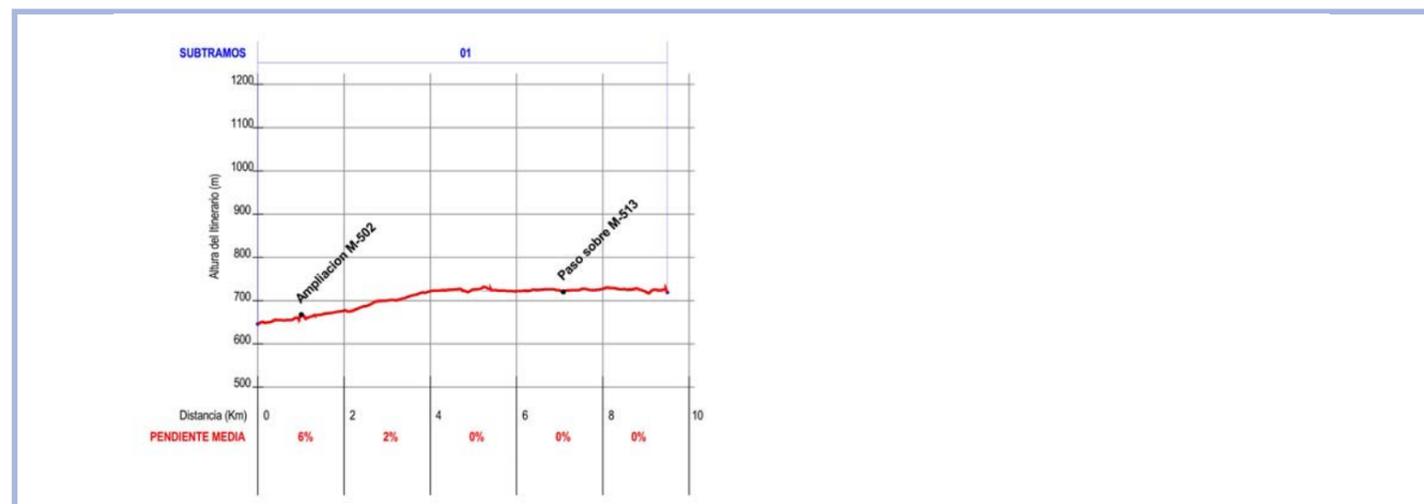
El tramo C comprende el trazado entre el límite de la CAM y el enlace EN 7D-8D a la altura de la Colada de la Barca. En este tramo la capa de rodadura es en peor estado (tierra compactada), pero el trazado sigue siendo bien conservado sin ningún problema de continuidad. Como en los tramos anteriores la falta de protección térmica es llamativa. La longitud es de unos 10,5 kilómetros con un perfil completamente llano.



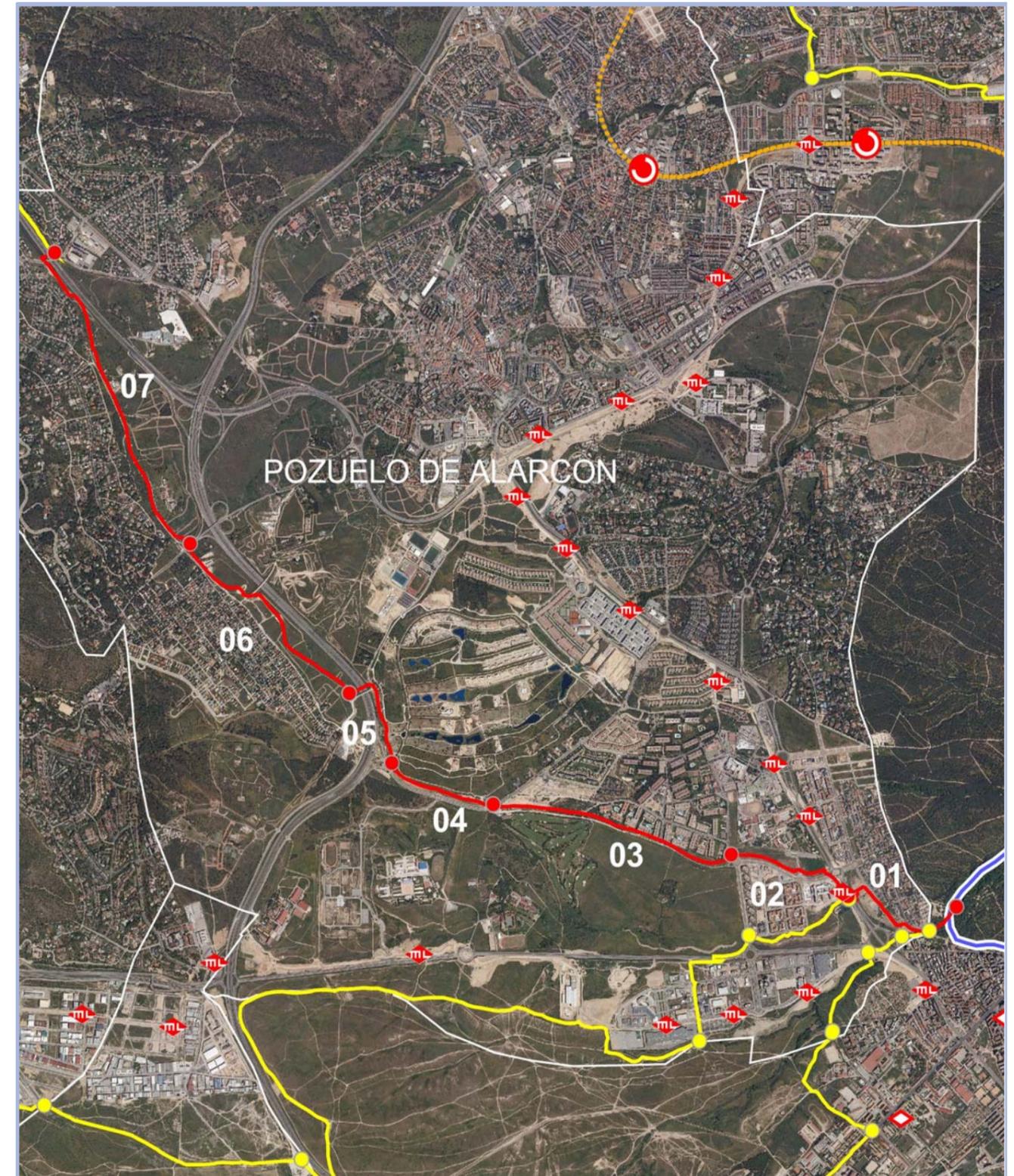
TRAMO A

Altura Máxima (m):	732
Altura Mínima (m):	646
Altura Salida (m):	646
Altura Llegada (m):	727
Desnivel Salida Llegada (m):	81
Desnivel Máximo (m):	86
Ascensión Acumulada (m):	97
Descenso Acumulado (m):	13
Máxima Pendiente (100 m):	5,53
Pendiente Media:	0,63

PERFILES Y PENDIENTES



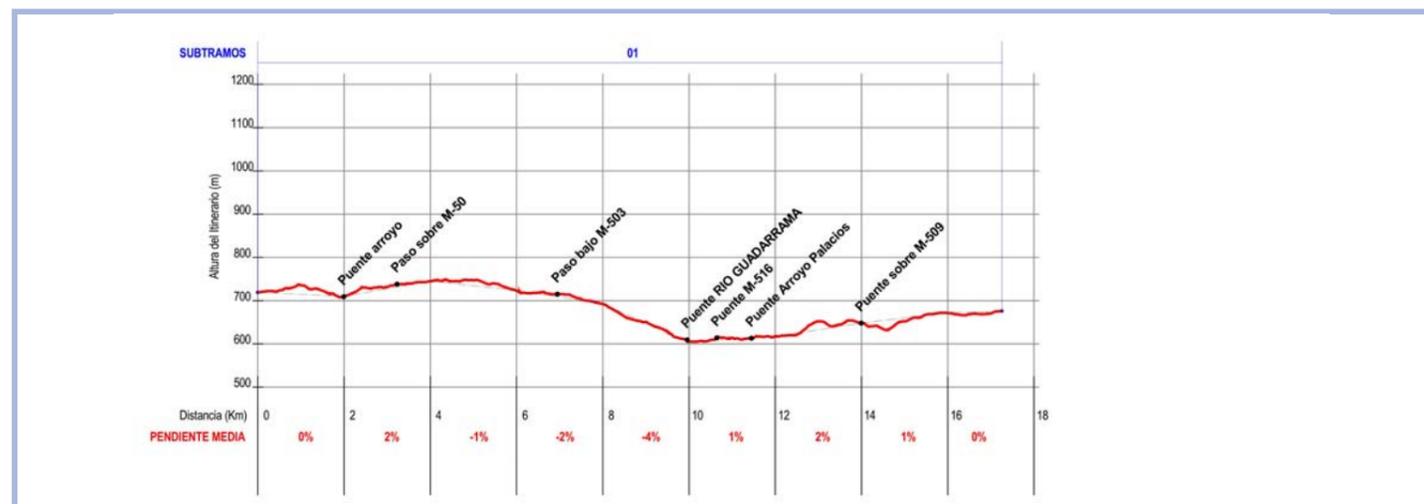
1:30.000



TRAMO B

Altura Máxima (m):	749
Altura Mínima (m):	605
Altura Salida (m):	719
Altura Llegada (m):	676
Desnivel Salida Llegada (m):	-43
Desnivel Máximo (m):	144
Ascensión Acumulada (m):	124
Descenso Acumulado (m):	141
Máxima Pendiente (100 m):	7,98
Pendiente Media:	-0,41

PERFILES Y PENDIENTES



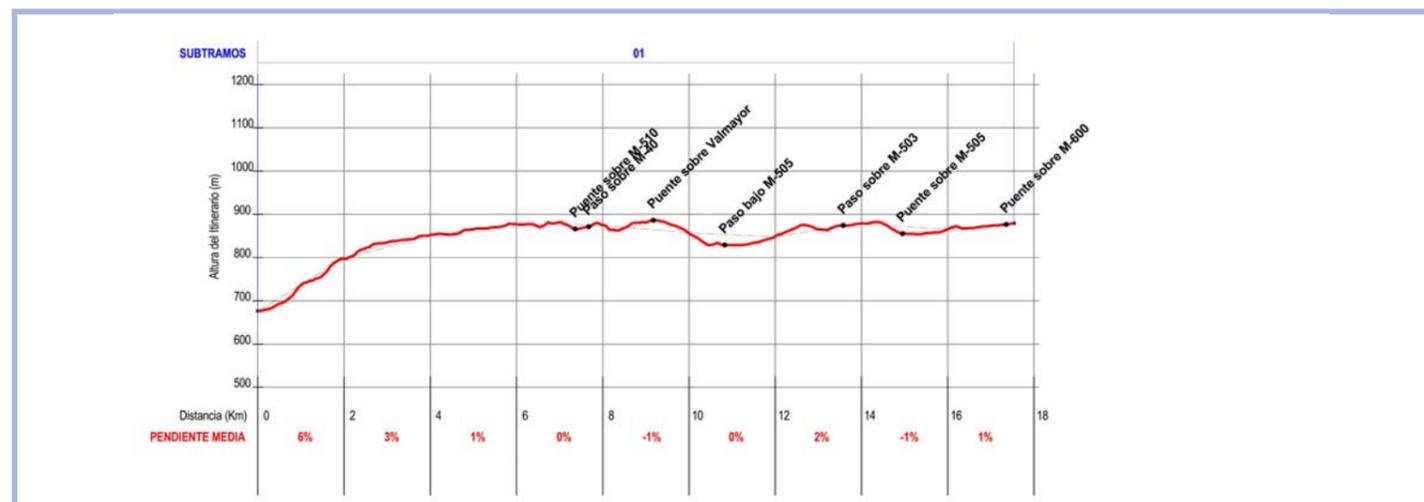
1:20.000



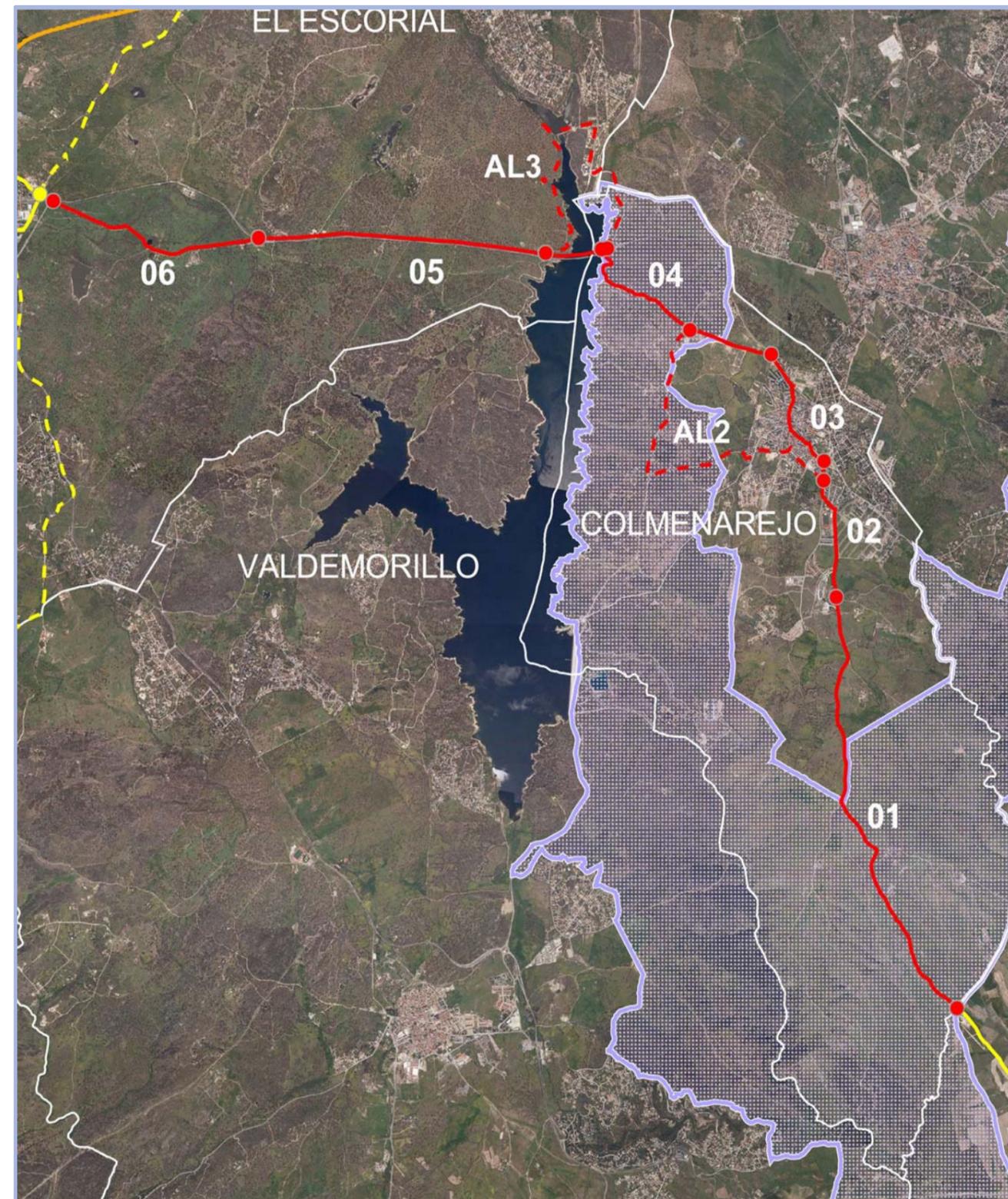
TRAMO C

Altura Máxima (m):	886
Altura Mínima (m):	676
Altura Salida (m):	676
Altura Llegada (m):	879
Desnivel Salida Llegada (m):	203
Desnivel Máximo (m):	210
Ascensión Acumulada (m):	289
Descenso Acumulado (m):	64
Máxima Pendiente (100 m):	12,07
Pendiente Media:	0,92

PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000



RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



SUBTRAMOS

ITINERARIO 11 - TRAMO A

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Salida Casa de Campo	Cañada de las Carreras en Prado de la Vega	Cañada de las Carreras en Prado de Somosaguas	Cañada de las Carreras junto a La Finca	Paso sobre la M-40	Calada de las Carreras junto a la urbanización La Cabaña
Entre	Anillo ciclista (junto al arroyo de Los Meaques en la Casa de Campo) y la estación del tren ligero Prado de la Vega.	Estación del tren ligero Prado de la Vega y la rotonda de la calle Cañada de las Carreras	Calle de la Carrera y Paseo de La Finca	Paseo de La Finca y rotonda de incorporación a la M-40	Rotonda de acceso a M-40 y paso elevado sobre ella	Paso elevado sobre la M-40 y cruce con M-513
Longitud (m)	900	970	1.780	1.560	760	1.630
Contaminación acústica / atmosférica	Escasa, al circular escasos metros junto a circulación motorizada	Escasa, dado que discurre junto a las instalaciones de Prado del Rey y la Avenida de la Carrera. con escaso tráfico	Escasa, dado que discurre segregado del tráfico motorizado	Media-baja porque, a pesar de circular junto a una calle, posee escaso tráfico. Al final algo mayor al acercarnos a la M-40	Escasa, al poseer muro de separación con M-40 y calle con escaso tráfico a la derecha	Escasa al discuirir junto a una calle de escaso tráfico
Entorno / Paisaje	Paso por Casa de Campo y por un parque de la Colonia Los Ángeles	Camino de tierra con arbolado de pinos jóvenes que discurre por la vía pecuaria Cañada de las	Camino de tierra entre una zona de chalés, a la derecha, y campo, a la izquierda. Existe un	Se circula por un camino junto a la calle Cañada de las Carreras llevando siempre, a la derecha, la	Camino en parque situado junto a M-40 con arbolado de escasa altura	Terreno sin arbolado
Protección Térmica	Media, con algo de arbolado al comienzo y con escaso arbolado al paso por el parque.	Escasa, dado el pequeño tamaño del arbolado existente	Escasa en la primera parte y algo mejor en la parte final, junto a un campo de golf	Escasa, dada la pequeña altura del arbolado existente	Escasa, dada la pequeña altura del arbolado existente	Escasa
Desnivel	Escaso	Escaso	escaso	Escaso	Escaso	Escaso
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida con calle local y paseo junto a un parque. Cruce con la M-502 por paso peatonal de 1.5 metros	circulación por carril bici segregado y cruce de dos viales urbanos.	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.	tránsito por vía pecuaria sin circulación de vehículos motorizados. Cruce con el Paseo de La Finca	sección compartida con acera y zona verde. Cruce con el Paseo del Lago y acceso elevado sobre M-40	vía pecuaria sin circulación motorizada. Al final, cruce con la M-513
Tipo de Firme	Camino de tierra al comienzo y tierra compactada y carril cementado al paso por el parque.	Tierra sin acondicionar, aunque existe un carril bici de reciente construcción de 1,5 metros de anchura	Camino de tierra sin acondicionar, con tramos en mal estado y escombros. Al final el trazado mejora	Tierra sin compactar	Césped de estilo rústico	Camino de tierra junto a la calle Cañada de las Carreras
Iluminación	A medias	Sí	No	Sí	Sí	Sí
Potencialidad demanda	Alta, al ser acceso a la Casa de Campo y anillo ciclista con la zona de Prado de Somosaguas	Alta, debido al acceso con la Casa de Campo de la vía	Alta, por ser vía pecuaria, camino GR y acceso hacia la Casa de Campo	Alta, al ser paso para la Casa de Campo y acceso hacia el Polideportivo del Valle de las Cañas de	Alta, al ser acceso a Casa de Campo y al Polideportivo Valle de las Cañas	Alta al ser acceso al polideportivo Valle de las Cañas
Observaciones	Se sale de la Casa de Campo por una puerta de un metro de anchura. Rodeamos una zona de chalés hasta contactar con un parque donde existe posibilidad de circular por camino de tierra compactada o cementada, siempre siguiendo paralelos a la calle en direcci	Se utiliza un acceso de un metro de anchura, junto a la valla de la Clínica Quirón y la estación de metro ligero. Posteriormente, podemos circular por el tramo entre el arbolado de pinos (tierra) o utilizar un carril bici, de reciente construcción, situado	Se utiliza un tramo de vía pecuaria que no está acondicionado como el anterior. Posee ciertas roderas y restos de inertes, dado que la zona no se ha protegido convenientemente. En la parte final algunos vehículos de las urbanizaciones invaden la vía y un	Se discurre por un camino de tierra sin compactar bajo un tendido eléctrico. Posee arbolado de pinos jóvenes situados en dos filas que lo flanquean	Es necesaria la realización de este tramo, por ser altamente peligroso continuar el trazado de la vía pecuaria bajo la M-40. Con esta alternativa eliminaremos el riesgo y disfrutaremos de un agradable paseo por una zona de reciente construcción	El trazado discurre, en los primeros metros, por el camino de Alcorcón a Pozuelo, hoy de tierra pero que se está acondicionando para ser asfaltado. Más tarde, discurremos junto a la calle Cañada de las Carreras, de la urbanización La Cabaña. . Un trazado
Intervención	Acondicionar y señalizar el tramo por la Casa de Campo, ampliar la salida de éste y segregado del tráfico el pequeño tramo por la zona de chalés. Será necesario sopesar si se utilizan los caminos de tierra compactada o cementada para llegar hasta la pasare	Ensanchar el acceso del inicio y sopesar si se utiliza el carril existente, se amplía o se utiliza otro entre el arbolado. Al final será necesario acondicionar el paso por la rotonda.	Sería aconsejable el cerramiento de la zona y su acondicionamiento con un piso apropiado. Asimismo, sería aconsejable la plantación de arbolado como la anterior.	Acondicionar el paso de la rotonda con Paseo de la Finca y el piso que discurre entre el arbolado,	Acondicionar el cruce del Paseo del Lago y construcción de un carril bici-peatonal paralelo a la acera de la M-40. En el paso elevado, hoy con escaso tráfico pero que se prevé mayor en el futuro, será necesario su acondicionamiento	Acondicionamiento de un carril bici-peatonal a la derecha del citado camino y de la calle posterior, bajo el tendido eléctrico y convenientemente segregado de la vía pública
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M1 - Duro	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	24.300 €	0 €	112.140 €	18.720 €	47.880 €	102.690 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	45.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	Cañada de las Carreras junto a urbanización Monte Alina
Entre	M-513 y Avenida de Monteclaro, sobre la M-503
Longitud (m)	2.460
Contaminación acústica / atmosférica	Escasa, al circular en ausencia de tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Terreno con escaso arbolado junto a la valla de la urbanización Monte Alina
Protección Térmica	Escasa
Desnivel	Escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria de escasa circulación de vehículos. Paso sobre la M-503
Tipo de Firme	Camino de tierra, con tramos en mal estado y de anchura variable, entre 5 y 2 metros
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta al ser paso obligado entre Majadahonda y acceso a Casa de Campo
Observaciones	Camino, en sus primeros metros asfaltado por ser entrada a un centro religioso, pero que más tarde se convierte en tierra, aunque con tramos en mal estado. En su parte final se estrecha, al discurrir junto a la M-503
Intervención	Cerramiento de la zona con barreras, dado que no existe motivo para el tránsito de vehículos. Asimismo, debe acondicionarse el terreno, como el cruce de la avenida de Monteclaro a su paso sobre la M-503
Tipo de intervención	M6 - Blando
Presupuesto	154.980 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Vereda de San Antón junto a M-503	Vereda de San Antón	Vereda de San Antón junto a urbanización Bonanza	Vereda de San Antón hasta el río Guadarrama	camino junto al arroyo Palacios, en la urbanización de Villafranca del Castillo	camino de la ermita de la Virgen del Soto
Entre	la Avenida de Monteclaro y la pasarela peatonal junto al centro deportivo	Parque de la Cuesta del Reventón (Monteclaro) y la urbanización Bonanza	Central eléctrica de Majadahonda y paso subterráneo bajo la M-503	M-503 hasta el río Guadarrama	río Guadarrama y el arroyo Palacios	la urbanización Villafranca del Castillo y la ermita de la Virgen del Soto
Longitud (m)	730	3.920	2.250	3.040	780	1.660
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, por estar cercana a la M.503 que soporta abundante tráfico	Escasa, dado que se discurre sin tráfico motorizado en la mayor parte. Tan sólo en la parte final. hay algo de tráfico al atravesar la M-50	Escasa, al discurrir por zonas de escaso tráfico motorizado	Baja, al discurrir alejado de tráfico motorizado	Baja, al discurrir por zonas de escaso tráfico	Baja, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Paseo junto a arbolado disperso con chalés a la derecha y la carretera M-503 a la izquierda	Campo con arbolado en la mayor parte del tramo. Algo más despejado al pasar sobre la M-50 hasta	Paseo peatonal junto a la urbanización Bonanza, en su primera parte, y ancho camino junto a la M-	Tierras de labor, al comienzo, con algo más de arbolado en la parte final	Camino de tierra junto al arroyo Palacios que discurre junto a calles de la urbanización con	Soto del arroyo Palacios y campos con algo de arbolado
Protección Térmica	Baja	Media en la primera parte y baja en la segunda	Baja, dada la carencia de arbolado en la zona	Baja	Media, pues aunque discurre por zonas con arbolado, éste está apartado	Media, con alternancia de zonas de sombra con otras de sol
Desnivel	Escaso	Medio, con algunos repechos junto al campo de golf de Majadahonda	escaso	Medio. Es escaso al comienzo, y va aumentando a medida que nos acercamos al río Guadarrama	Escaso	Escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria sin circulación motorizada	vía pecuaria sin circulación motorizada. Cruce con la M-516	En la actualidad está en obras pero se prevé que discurra por un paseo sin tráfico motorizado	vía pecuaria y camino agrícola de acceso a fincas	sendero junto al arroyo, que en la actualidad se encuentra cerrado. Posterior paso por zona de viales de urbanización	camino sin circulación de vehículos motorizados
Tipo de Firme	Tierra, de diferente anchura debido a la vegetación, con alguna rodera	Camino de tierra con ancho variable y tramos en mal estado. En la parte final existen obras de urbanizado junto a la central eléctrica por la que	Camino de tierra compactada en la primera parte, y sin compactar en la segunda	Camino de tierra, de entre dos y tres metros de anchura, utilizado para llegar a las fincas de la zona. En la parte final. el piso se deteriora en	Camino de tierra sin acondicionar	Camino de tierra estrecho y firme precario, al ser zona de escasa circulación
Iluminación	No	No	Si	No	A medias	A medias
Potencialidad demanda	Media, pues existe un carril bici próximo que une Pozuelo y Majadahonda	Media, aunque no está suficientemente señalizada ni es conocida por el público, dado su	Alta, al ser una zona dedicada, específicamente, al esparcimiento	Baja, pues discurre por zonas con escasa población	Media, por ser una zona utilizada por los vecinos de la zona, aunque la belleza del tramo lo hace	Media, por llegar hasta la mencionada ermita, donde existe un área recreativa
Observaciones	Se trata de una alternativa más ecológica a la de discurrir por el carril bici junto a la carretera entre Pozuelo y Majadahonda. Es un camino en buen estado, con parte de vegetación. Al final existe una pasarela, de unos dos metros de anchura, que cruza l	En la primera parte se atraviesa el parque de la Cuesta del Reventón. Posteriormente, se circula por el perímetro del campo de golf, por un estrecho (a veces) camino con algún repecho en mal estado. Se atraviesa la M-50 por una pasarela de unos tres metro	En la primera parte, se discurre por un paseo peatonal con zonas de descanso y fuentes, mientras rodeamos la urbanización Bonanza. Posteriormente, la vía pecuaria se dirige hacia la M-503, utilizando un amplio camino junto a ella, pero situado a nivel más	Se discurre por un camino que se desvía, progresivamente, de la M-503. En dos bifurcaciones tomamos el camino de la derecha. En la parte final, el camino toma más pendiente al descender hacia el río. Al llegar a éste, pasaremos al otro lado, ya en la urb	Al comienzo se discurre por una zona que, en la actualidad, se encuentra cerrada y más tarde, contactamos con la calle Ponferrada. Al otro lado, seguimos paralelos a la calle Gomar. Al final de ésta, cruzamos el arroyo Palacios de nuevo	Camino de tierra estrecho, de 1,5 a 2 metros de anchura, con profusa vegetación, que discurre junto al arroyo Palacios. Al llegar a la ermita se contacta con otro más ancho
Intervención	Acondicionamiento del terreno	Acondicionar el camino junto al campo de golf. Colocar un puente sobre un arroyo junto a éste. Acondicionar un cruce con la M-516 y el camino que bordea la central eléctrica	Determinar el aspecto final del paseo, así como la continuidad del mismo, para hacer una evaluación definitiva, pero sólo será necesario un acondicionamiento del paso subterráneo final si éste es utilizado, también, para el paso de vehículos.	Acondicionamiento del piso, con el arbolado que se precise. Al llegar al río, será necesaria la confección de un paso adecuado.	Es necesario abrir al público la zona cerrada por la urbanización, a pesar de ser una vía pecuaria. También se deberá acondicionar el cruce de la calle Ponferrada, así como el piso de todo el tramo. Al final es necesario colocar un puente sobre el arroyo	Conveniente el acondicionamiento del piso
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M6 - Blando	M4 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	8.760 €	246.960 €	0 €	191.520 €	49.140 €	104.580 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	22.500 €	0 €	0 €	22.500 €	0 €



Subtramo	07	08	09
Denominación	Acceso motorizado a la ermita de la Virgen del Soto	Paso por población de Villanueva del Pardillo	Camino de las Dehesillas
Entre	la ermita hasta el camino de servicio de la Conducción de Picadas del CYII	Conducción de Picadas al camino de las Dehesillas	el arroyo del Membrillo y el aeroclub de ultraligeros
Longitud (m)	820	1.290	2.680
Contaminación acústica / atmosférica	Baja, a pesar de circular por un acceso motorizado hasta la ermita	Alta, debido a la circulación por zona urbana	Escasa, al circular separados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Campos de labor con encinas aisladas	Calles del núcleo urbano de Villanueva del Pardillo	Camino entre campos de labor
Protección Térmica	Escasa	Alta, al discurrir entre casas	escasa
Desnivel	Escaso	Escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	Camino de acceso a la ermita, con cierta densidad circulatoria.	Sección compatible con viales urbanos. Cruce de la M-509 a su paso por la población	camino agrícola y de acceso a fincas, de escasa densidad circulatoria
Tipo de Firme	Amplio camino de tierra compactada (4 ó 5 metros de anchura)	Asfalto	camino de tierra en buen estado, de unos 3 metros de anchura, utilizado para uso agrícola
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, al ser acceso a la mencionada ermita, donde existe un área recreativa	Baja porque, pese a discurrir por zona urbana, la peligrosidad del tráfico la hacen poco atractiva	Media, dado que puede utilizarse para llegar a la carretera de Colmenarejo, junto al aeroclub
Observaciones	Amplio camino de tierra compactada que constituye el acceso a la ermita de la Virgen del Coto, con algún banco para descansar y que es utilizado por muchos vecinos de Villanueva del Pardillo, que se encuentra a escasa distancia	El recorrido propuesto se adentra en el núcleo urbano, por calles estrechas en las que será necesario circular entre vehículos. Por ello se propone un recorrido alternativo que rodee el núcleo urbano en pos de una mayor seguridad.	Se trata de un ancho camino de tierra en buen estado que parte del arroyo Membrillo, donde hay un área de descanso con una fuente. Se llega hasta un aeroclub, bastante conocido en la zona, donde se conecta con una vía pecuaria que va hasta Colmenarejo.
Intervención	Estudio de una posible segregación de la vía, aunque, debido al escaso tráfico existente, no es prioritario	Si de decidiera por adentrarse en la población sería necesario eliminar aparcamientos para compatibilizar las calles con el uso ciclista. Además sería necesario acondicionar el paso sobre la M-509	Acondicionamiento del piso así como una protección térmica a base de arbolado
Tipo de intervención	M4 - Blando	M2 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	0 €	34.830 €	32.160 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Carretera de Villanueva del Pardillo junto al aeroclub	Carretera de Villanueva del Pardillo junto a la universidad	núcleo urbano de Colmenarejo	Camino Real	Carretera M-505	Camino Real
Entre	aeroclub de Villanueva del Pardillo y glorieta junto a una universidad	la universidad hasta el polideportivo de Colmenarejo	polideportivo y la Cañada Real	Calle de Cañada Real y pantano de Valmayor	el embalse de Valmayor y la ermita de Nuestra Señora de la Herrería	ermita de Nuestra Señora de la Herrería y la glorieta de entrada a la población del Escorial
Longitud (m)	5.070	1.700	3.170	2.590	4.070	2.580
Contaminación acústica / atmosférica	Media, dado que la carretera en cuestión posee algo de tráfico	Media, al circular junto a tráfico motorizado, pero de escasa densidad	Alta, al circular entre calles del núcleo urbano	escasa, al circular con escaso tráfico motorizado	Alta, al transitar junto a una vía que posee alta circulación de vehículos	escasa, al circular sin tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	campos con encinas y enebros aislados	calle con arbolado de escasa altura	calles de la población de Colmenarejo	ancho camino con arbolado en ciertos tramos	carretera con arbolado y vallas de piedra a ambos lados	ancho camino que circula entre campos con abundante arbolado
Protección Térmica	escasa	escasa	media, al circular entre casas	escasa, al contar con arbolado joven y de pequeño tamaño	escasa	alta
Desnivel	alto, dado que casi la mayor parte del trazado posee cerca del 6% de desnivel, con tramos del	escaso	escaso	escaso al comienzo y medio en la parte final, al descender hasta el embalse	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	antigua carrerera, hoy poco usada debido a su deterioro.	sección compartida con viales urbanos.	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la M-510	camino de escasa densidad circulatoria, que desaparece al paso por una barrera protectora	sección compartida con una carretera de alta densidad de circulación, sin zona de tránsito para peatones.	camino sin circulación motorizada, al pasar por una finca privada.
Tipo de Firme	carretera de unos cuatro metros de anchura con asfalto en mal estado y recubierto de arena	asfalto en buen estado	asfalto en buen estado	camino de tierra y gravilla compactada de unos 4 metros de anchura.	asfalto sin arcén	camino de tierra de 3 metros de anchura, con tramos en buen estado y otros más deficientes
Iluminación	No	sí	Sí	No	no	No
Potencialidad demanda	Media, al ser acceso a la población de Colmenarejo y a la citada universidad	media, al ser paso entre la universidad y el polideportivo, así como a Villanueva del Pardillo	media, al comunicar el polideportivo con la población	Alta, dado que se accede al pantano de Valmayor y es utilizado por numerosos aficionados	alta, al ser el único acceso que existe desde el Escorial hasta el embalse de Valmayor	Alta, dado lo bonito de la zona y paso hasta la ermita mencionada y al pantano de Valmayor
Observaciones	Es un camino, que antaño fue carretera, pero también es vía pecuaria. Posee un desnivel apreciable, con tramos del 9%.	Se discurre por una amplia calle, con aparcamiento al lado de la universidad y espacio suficiente para colocar un carril bici en el lado contrario, aunque salen algunas calles a la derecha	se circula por la carretera de Villanueva del Pardillo, calle de las Maravilla, de las Cruces y de San Lorenzo, hasta llegar a la Cañada Real. También se cruza la M-510. Se ofrece una alternativa para evitar el tránsito por la población.	Se circula por el Camino Real, utilizado por Felipe II para llegar al Escorial. Se pasa junto a la ermita de Nuestra Señora de la Soledad, donde hay fuentes y un mirador. Descendemos hacia el embalse por un ancho camino en buen estado	Se circula por una carretera que discurre por la Cañada Real de las Merinas. Posee un estrecho arcén, por lo que es muy complicado circular por ella. Existe espacio a ambos lados para ubicar un carril bici segregado de ésta, aunque las vallas de piedra no	es un paso que, recientemente, ha sido otorgado por la justicia a los propietarios, por lo que no es posible pasar por él, a pesar de ser un camino real. Si, definitivamente, no se pudiera pasar por él, la alternativa sería seguir por la carretera.
Intervención	Acondicionar el trazado para circular segregado del tráfico motorizado	Ubicación de un carril bici-peatonal segregado del tráfico y acondicionamiento de los cruces correspondientes	Acondicionar convenientemente el trazado de las distintas calles por las que se circula, para segregarlo del tráfico motorizado. En alguna de ellas sí es posible la ubicación del citado carril, pero en otras es dificultoso, dada la estrechez de las mismas	Acondicionar el trazado para evitar a los vehículos que circulan por éste. Al llegar al embalse, el piso se deteriora bastante	Realización de un carril bici-peatonal segregado de la carretera. Será necesario estudiar la ubicación del mismo	Estudio del estado legal del tramo. Si no es posible su uso, la zona de la ermita pudiera convertirse en un área de descanso y habilitar paso junto a la carretera, opción más recomendable, dada la cantidad de cigüeñas que anidan en esta zona
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M10 - Blando	M2 - Duro	M4 - Blando	M11 - Duro	M4 - Blando
Presupuesto	60.840 €	45.900 €	85.590 €	31.080 €	590.150 €	30.960 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	22.500 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 12

CARRIL BICI COLMENAR

DESCRIPCION

El Eje de Colmenar (IT12), está concluido casi en su totalidad y se encuentra operativo en la actualidad. Parte del anillo ciclista de Madrid y lleva dirección Sur-Norte, siguiendo el trazado de la carretera M-607, hasta la localidad de Colmenar Viejo y, posteriormente, el de la M-609 hasta Soto del Real.

Posee una distancia de 32,10 km. y una ascensión acumulada de 497 metros, ascendente en dirección salida de Madrid. A la altura de la Universidad de Valdelatas, se incorpora un ramal que proviene de las localidades de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

Aparte del anillo ciclista, sólo contacta directamente con el Eje de la Sierra (IT01), al final del mismo, en Soto del Real. A lo largo del trazado contacta, mediante enlaces, con los ejes del Jarama (IT05), de Villalba (IT16) y dos veces más con el de la Sierra (IT01).

MUNICIPIOS

Madrid
Tres Cantos
Colmenar Viejo
Soto del Real

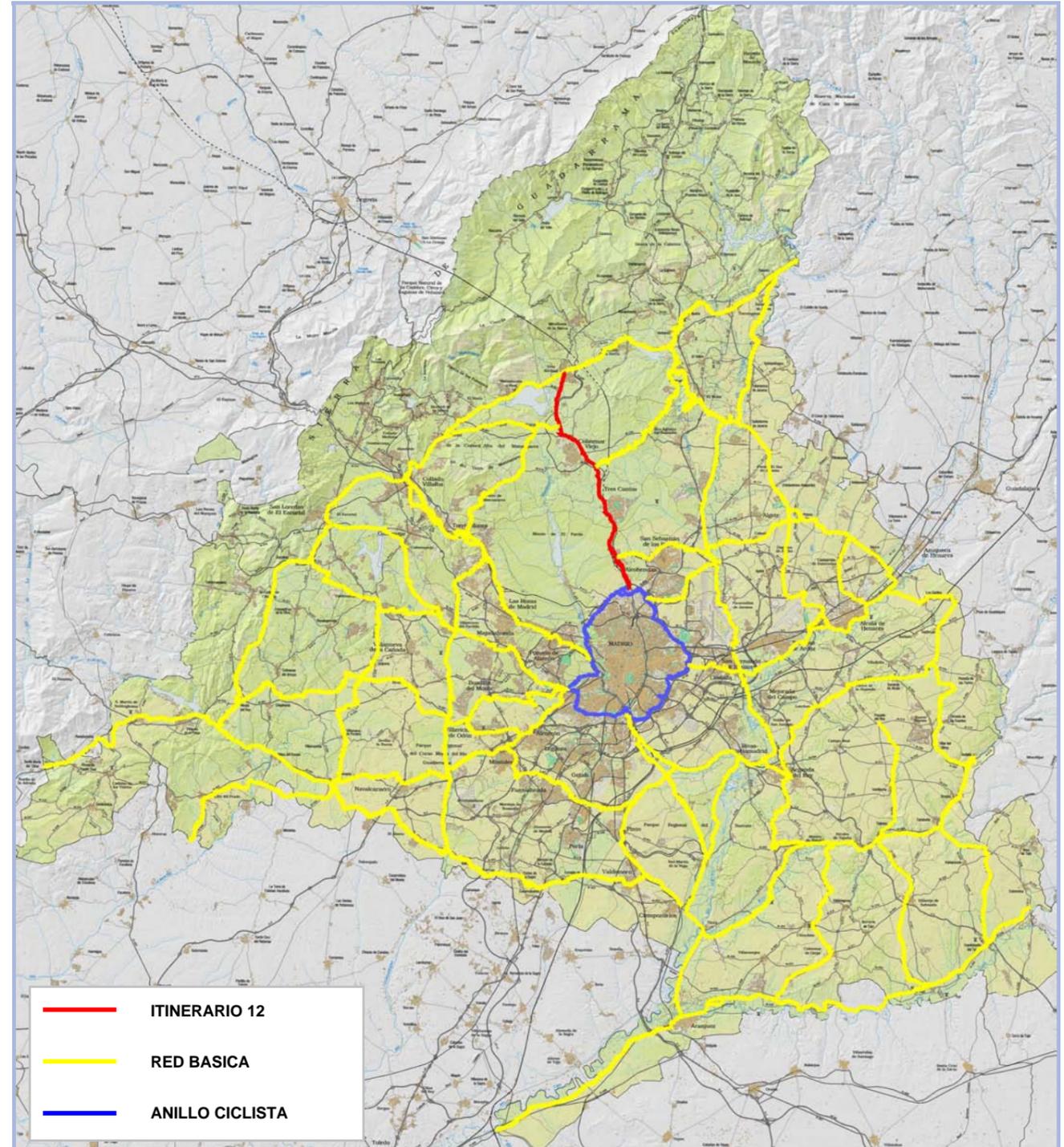
LONGITUD (KM) 32,31

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 3

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

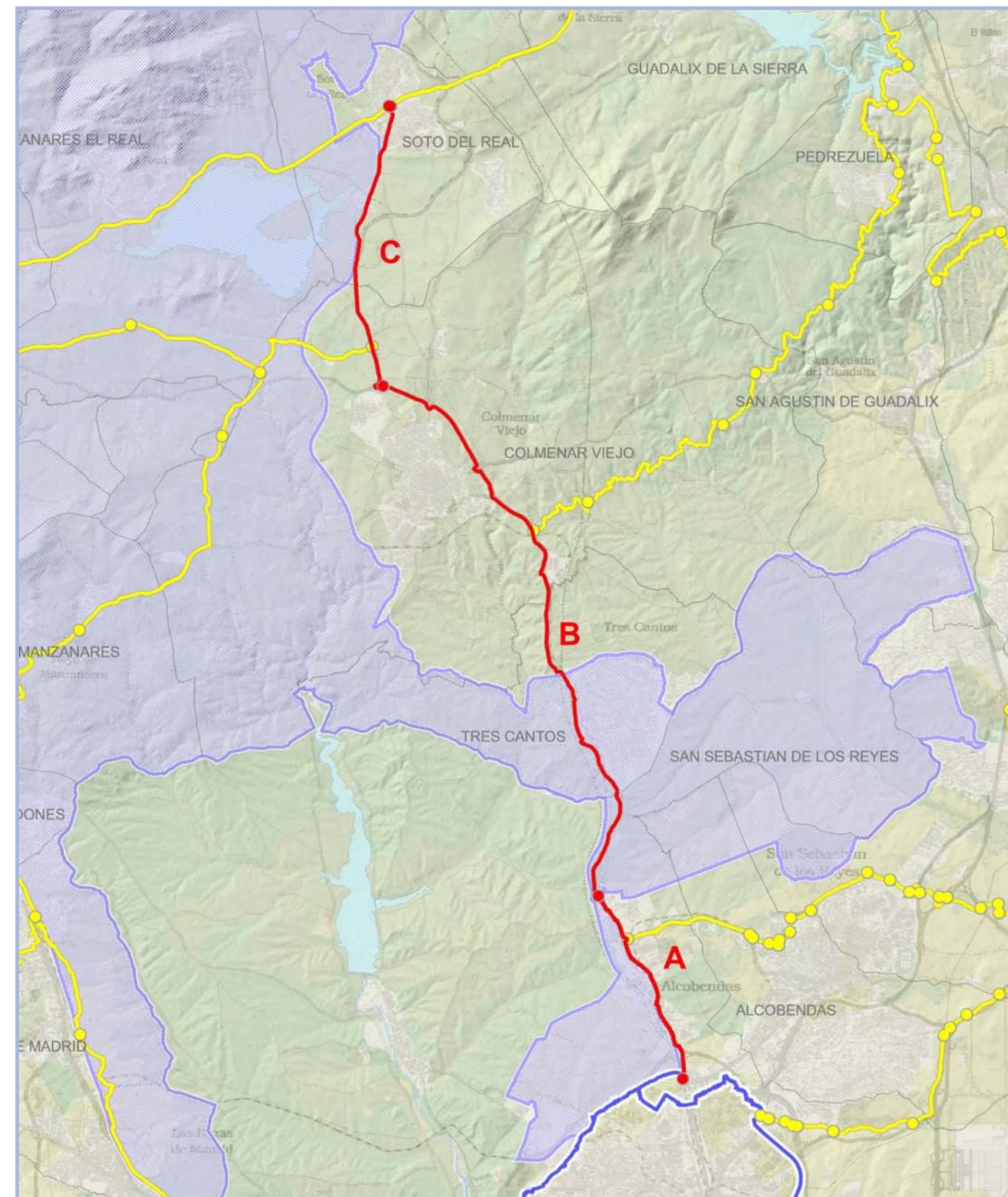
Parte del anillo ciclista de Madrid, cuando pasa cerca de la carretera M-607, concluyendo en la estación de tren de El Goloso. En la primera parte de contacto con el anillo ciclista no se encuentra en un estado óptimo, dado que la construcción del mismo se realizó desde el Colegio San Fernando y la conexión con el mencionado anillo data de más tiempo. Es, pues, este tramo el que habrá que igualar al resto, tanto en anchura como en calidad de trazado. Con respecto a los cruces, decir que pasa bajo la M-40 y cruza la M-616, salvándola a distinto nivel. Tiene una longitud de 6,07 km. y una ascensión acumulada de 111 metros. A la altura de la Universidad de Valdelatas se incorpora el carril bici de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, que contactan con el Eje del Jarama (IT05). Para una mejor descripción, se ha procedido a dividirlo en tres subtramos.

TRAMO B

Es continuación del anterior y concluye en el nudo de las conexiones de las carreteras M-607 y M-609. Salva este complicado nudo a través de cruces a distinto nivel, lo que aumenta la seguridad para los que lo utilizan. Tiene una longitud de 17,63 km. y una ascensión acumulada de 367 metros. Cruza las carreteras M-962 y M-618, pero lo hace a distinto nivel, por lo que no constituyen peligro. A la altura de la localidad de Colmenar Viejo contacta con el Eje de la Sierra (IT01) y con el Eje del Jarama (IT05) a través de un enlace que utiliza el camino de servicio de los canales del Atazar y Alto del Jarama, pertenecientes al CYII. Para una mejor descripción del mismo se ha procedido a dividirlo en tres subtramos.

TRAMO C

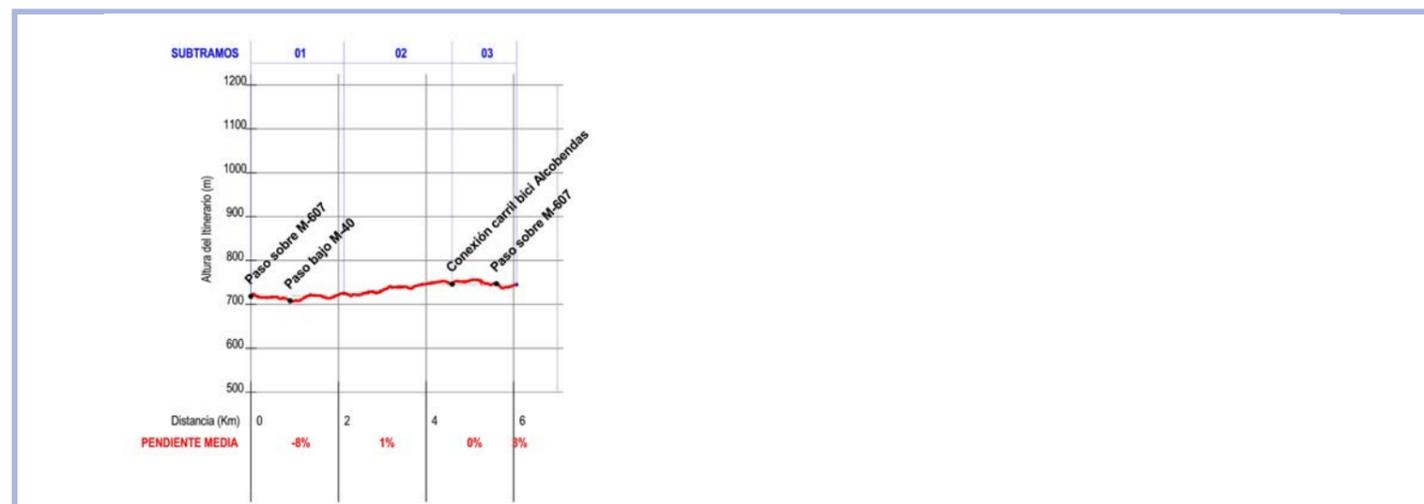
El último tramo discurre entre el nudo citado anteriormente y la localidad de Soto del Real. Posee una longitud de 8,37 km. y una ascensión acumulada de 76 metros, en su mayor parte descendente en el sentido que se describe. Este tramo es más antiguo que los anteriores y no salva los cruces de carreteras a distinto nivel. Aparte de dos accesos del CYII hacia la presa de Santillana, también cruza la carretera M-862. Pasa por la estación de Manzanares-Soto del Real, frente al Centro Penitenciario, pero pertenece a la línea Madrid-Irún, hoy casi en desuso. En la parte final, no llega a contactar con el trazado del Eje de la Sierra, que pasa por la rotonda de conexión de las carreteras M-608 y M-609, quedándose a escasos 200 metros, por lo que será necesaria una ampliación del mismo. Para un mejor detalle, se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos.



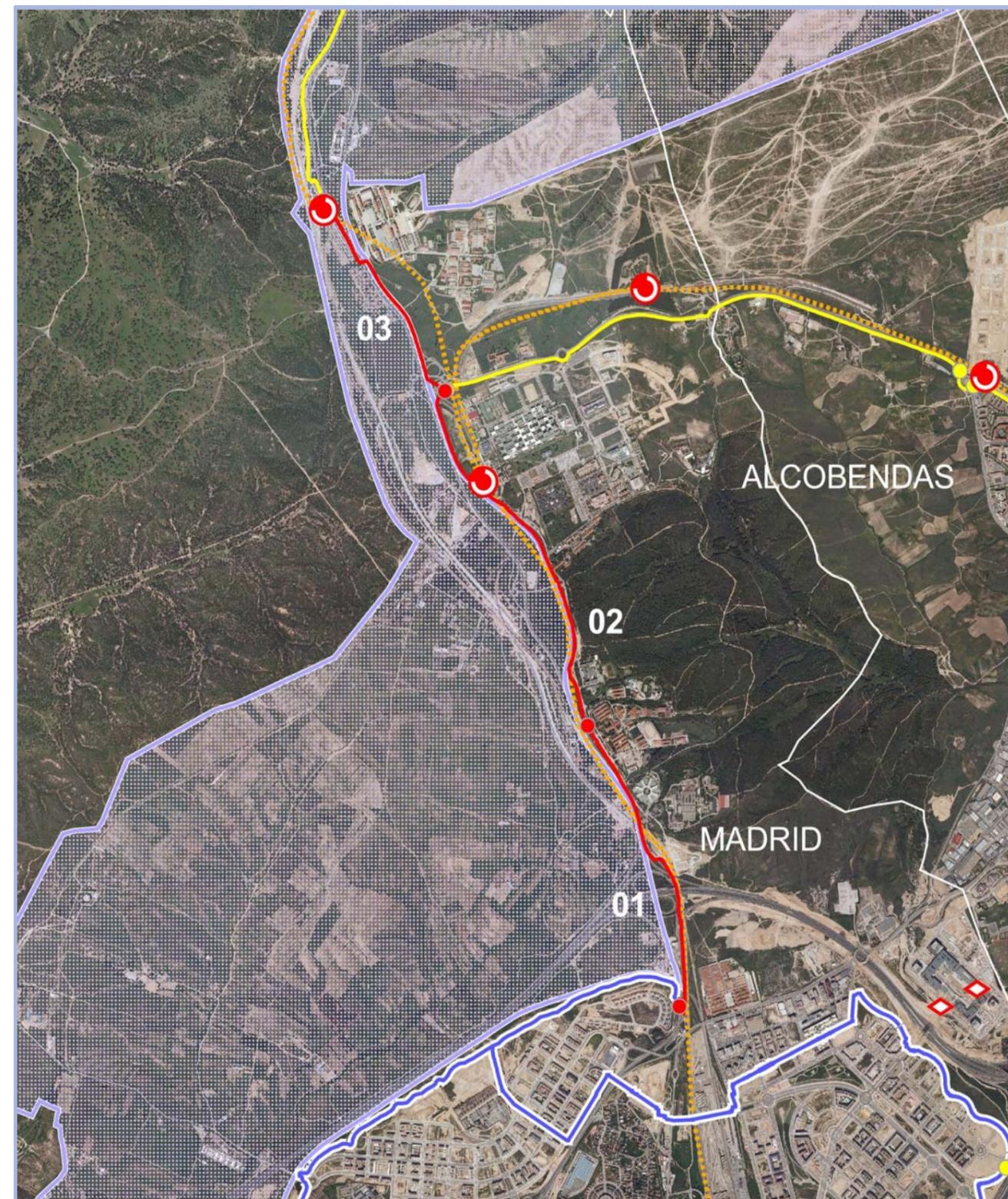
TRAMO A

Altura Máxima (m):	756
Altura Mínima (m):	707
Altura Salida (m):	718
Altura Llegada (m):	745
Desnivel Salida Llegada (m):	27
Desnivel Máximo (m):	49
Ascensión Acumulada (m):	41
Descenso Acumulado (m):	17
Máxima Pendiente (100 m):	5,84
Pendiente Media:	0,27

PERFILES Y PENDIENTES



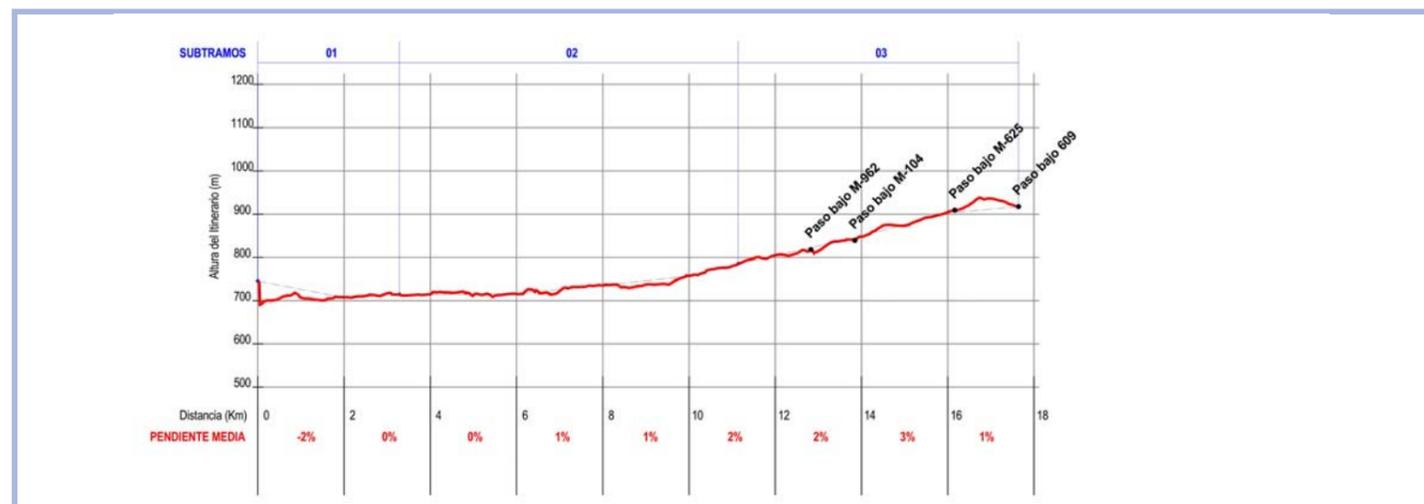
1:35.000



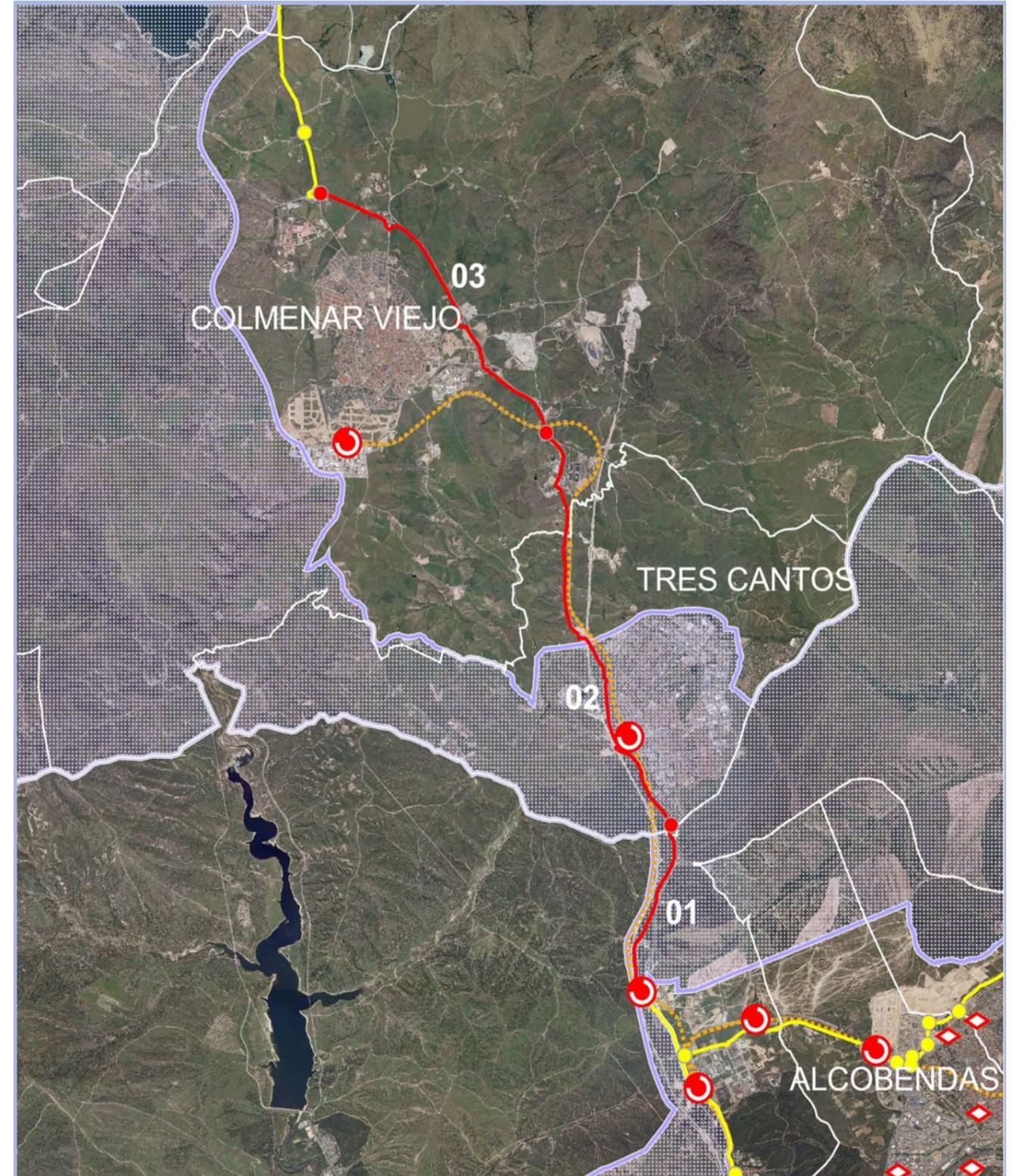
TRAMO B

Altura Máxima (m):	938
Altura Mínima (m):	690
Altura Salida (m):	745
Altura Llegada (m):	917
Desnivel Salida Llegada (m):	172
Desnivel Máximo (m):	248
Ascensión Acumulada (m):	259
Descenso Acumulado (m):	78
Máxima Pendiente (100 m):	7,38
Pendiente Media:	0,46

PERFILES Y PENDIENTES



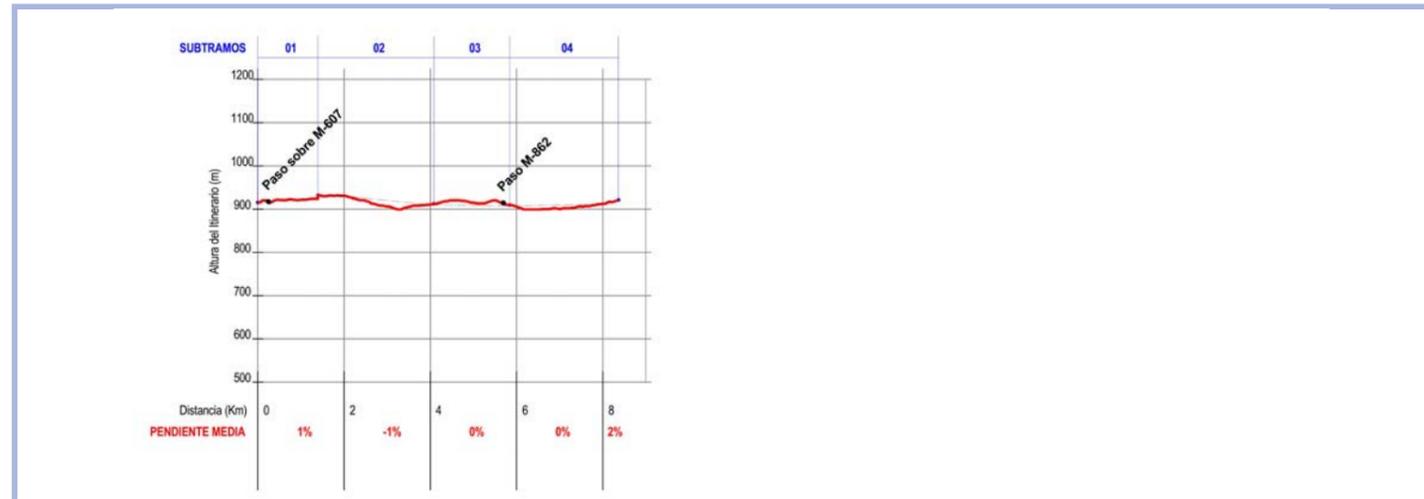
1:30.000



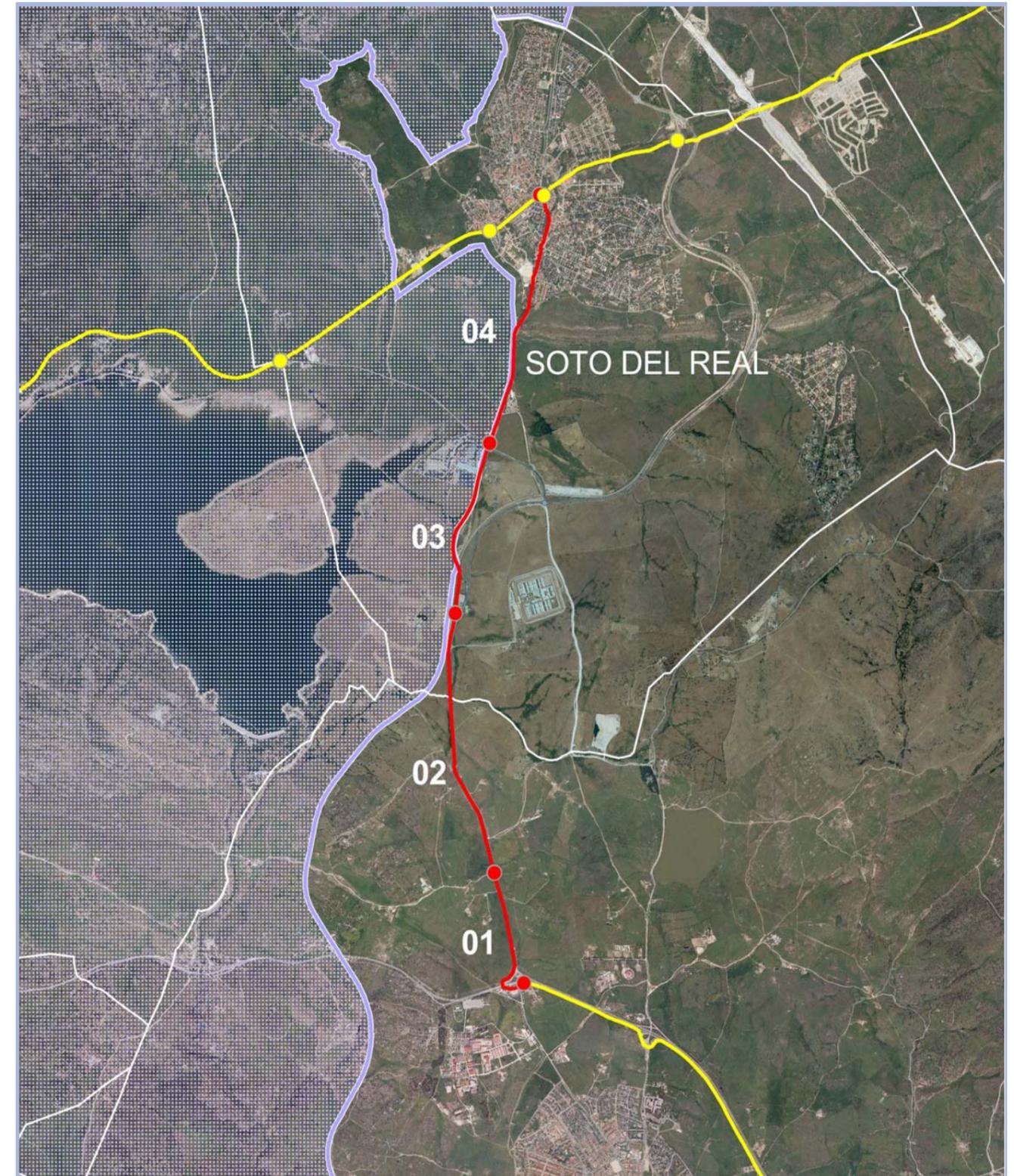
TRAMO C

Altura Máxima (m):	932
Altura Mínima (m):	899
Altura Salida (m):	917
Altura Llegada (m):	921
Desnivel Salida Llegada (m):	4
Desnivel Máximo (m):	33
Ascensión Acumulada (m):	45
Descenso Acumulado (m):	27
Máxima Pendiente (100 m):	3,78
Pendiente Media:	-0,09

PERFILES Y PENDIENTES



1:85.000





Subtramo	01	02	03
Denominación	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real
Entre	el anillo ciclista de Madrid y la conexión con el carril bici, de la carretera M-607, de dos sentidos	el carril bici, a la altura del Colegio San Fernando y la conexión con el carril bici de Alcobendas	la conexión con el carril bici de Alcobendas y la estación de Cercanías de El Goloso
Longitud (m)	2.114	2.466	1.487
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	escaso	escaso	escaso-medio
Cruces con el tráfico motorizado	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera
Tipo de Firme	carril bici asfaltado, a tramos sólo de cemento, de 1,5 metros de anchura	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera
Iluminación	sí, la propia de la carretera	sí, la propia de la carretera	sí, la propia de la carretera
Potencialidad demanda	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan
Observaciones	conxión del anillo ciclista de Madrid con el carril bici de la carretera M-607. Por una pasarela, se pasa al otro lado de la vía, donde aparece un estrecho carril bici pensado para circular en un solo sentido. El que existió en el lado opuesto desapareció	se conecta con el carril bici de doble sentido. En este punto, existían dos carriles bici individuales, uno por cada lado de la vía. El del lado por el que se transita, de salida de Madrid, permanece en mejor o peor estado pero, el del lado opuesto ha des	se continúa por el carril bici que, en este tramo pasa por encima de la carretera para situarse, a partir de ahora, en el lado opuesto y que se seguirá hasta su final
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal de dos sentidos, con un estado del piso homogéneo y acorde con el del resto del trazado	no es necesaria actuación alguna	no es necesaria actuación alguna
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M1 - Duro	M1 - Duro
Presupuesto	57.078 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

			
Subtramo	01	02	03
Denominación	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real
Entre	la estación de Cercanías de Renfe de El Goloso y el desvío a la población de Tres Cantos	la entrada a la población de Tres Cantos y en enlace EN12-01	el desvío del enlace EN12-01 y el nudo de conexión de las carreteras M-607 y M-609
Longitud (m)	3.111	8.009	6.510
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado	media-alta, al discurrir cercanos a la carretera, con gran densidad de tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta
Protección Térmica	No	No	No
Desnivel	escaso- medio	medio	medio
Cruces con el tráfico motorizado	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera
Tipo de Firme	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera
Iluminación	sí, la propia de la carretera	sí, la propia de la carretera	sí, la propia de la carretera
Potencialidad demanda	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan
Observaciones	se continúa por el carril bici que, en este tramo discurre entre la estación de Cercanías de El Goloso y la entrada a Tres Cantos, a la altura de la estación de tren.	se discurre por un carril bici de doble sentido en buen estado. Pasada una zona industrial de Colmenar Viejo, se toma un desvío, que pasa bajo la carretera, y conecta con los caminos de servicio del CYII del Canal del Atazar y del Canal Alto	se continúa transitando por el carril bici rodeando la población de Colmenar Viejo. Los accesos a ésta se pasan a distinto nivel, por lo que no es necesario referirse e ellos. Al final, se llega al nudo de la confluencia de las carreteras M-607 y M-609, s
Intervención	no es necesaria actuación alguna	no es necesaria actuación alguna	no es necesaria actuación alguna
Tipo de Intervención	M1 - Duro	M1 - Duro	M1 - Duro
Presupuesto	0 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real	Carril bici Colmenar Viejo-Soto del Real
Entre	el nudo de las carreteras M-607 y M-609 y el punto en el que sale el tramo de enlace EN16-12	el punto con el enlace EN16-12 y la estación de Soto del Real, en la línea de Madrid-Irún	la estación de tren de Soto del Real, de la línea Madrid-Irún y la carretera M-862	el acceso de la carretera M-862 y la población de Soto del Real
Longitud (m)	1.424	2.616	1.762	2.573
Contaminación acústica / atmosférica	media, dado que la densidad de tráfico de la vía junto a la que se circula es menor	media, dado que la densidad de tráfico de la vía junto a la que se circula es menor	media, dado que la densidad de tráfico de la vía junto a la que se circula es menor	media-alta, al entrar en la población
Entorno / Paisaje	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta	carril bici ubicado en el lateral de la carretera, segregado de ésta
Protección Térmica	No	No	No	No
Desnivel	escaso	medio	medio	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera. Existe un cruce con el acceso a las instalaciones de la Presa de	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera. Existe un cruce con la carretera M-862, al final del tramo, que se	no existe circulación motorizada, al ser un carril bici segregado de la carretera, pero hay varios cruces de viales urbanos
Tipo de Firme	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera	carril bici de doble sentido, asfaltado y segregado de la carretera
Iluminación	no	no	no	sí, sólo al entrar en la población
Potencialidad demanda	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan	alta, dada la gran cantidad de aficionados que la utilizan
Observaciones	este primer tramo es de corta longitud. Se rodea el nudo de carreteras y se pasa de circular junto a la M-607 a hacerlo junto a la M-609. Se atraviesa la M-607, pero se hace sobre ella, por un paso elevado. Este tramo de carril bici es más antiguo y se en	se continúa por el carril bici. Se debe realizar el cruce mencionado a superficie, aunque posee escaso tráfico, continuando hasta la estación de Soto del Real, en la antigua línea de ferrocarril de Madrid-Irún, junto a una gasolinera y el Centro Penitenciario	el tramo que se detalla, discurre entre la estación de Soto del Real, junto al Centro Penitenciario, y el acceso a la M-862. Se pasa sobre la vía de tren mencionada	el último tramo del carril bici se adentra en la población de Soto del Real, donde finaliza. Hay que hacer constar que éste termina a doscientos metros de la glorieta donde se cruza el Eje de la Sierra (IT01), por lo que será necesario prolongarlo para un
Intervención	repintado del carril bici-peatonal, para acondicionarlo al tramo anterior	repintado del carril bici-peatonal, sobretodo del acceso mencionado	acondicionamiento de repintado y restauración de algún tramo deteriorado	restauración de la pintura del tramo en cuestión, así como la realización del tramo final, para su conexión con el Eje de la Sierra (IT01)
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M2 - Duro	M2 - Duro	M2 - Duro
Presupuesto	38.448 €	70.632 €	47.574 €	69.471 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 13

BAJO MANZANARES

DESCRIPCION

El Itinerario sigue el curso bajo del río Manzanares desde al municipio de Madrid (Parque Lineal del Manzanares) hasta el núcleo urbano de Rivas Vaciamadrid, donde enlaza con el itinerario 05 (Eje Jarama). Hay acceso en transporte público ferroviario desde varias estaciones de cercanías en proximidad del Parque de Manzanares (Hospital 12 de Octubre, Villaverde Bajo) así como las estaciones de Metro de la prolongación de la línea 3 en Madrid y de la línea 9 en Rivas Vaciamadrid.

Se trata de unos de los ejes que más penetran a la capital y tiene la posibilidad de prolongarse siguiendo el curso del río Manzanares hacia el Norte hasta el Pardo, tal como se establece en el Plan Director de la Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM).

Debido a su bajo grado de dificultad es un eje idóneo para salir de la ciudad sin necesidad de largos desplazamientos en modos motorizados y que da acceso a unos espacios naturales de gran valor. Pero también puede jugar un papel importante para desplazamientos cotidianos, sobre todo teniendo en cuenta los desarrollos urbanísticos del Sureste, y en concreto el PAU de Valdecarros. Para realizar el inventario de caminos

MUNICIPIOS

Madrid
Rivas Vaciamadrid

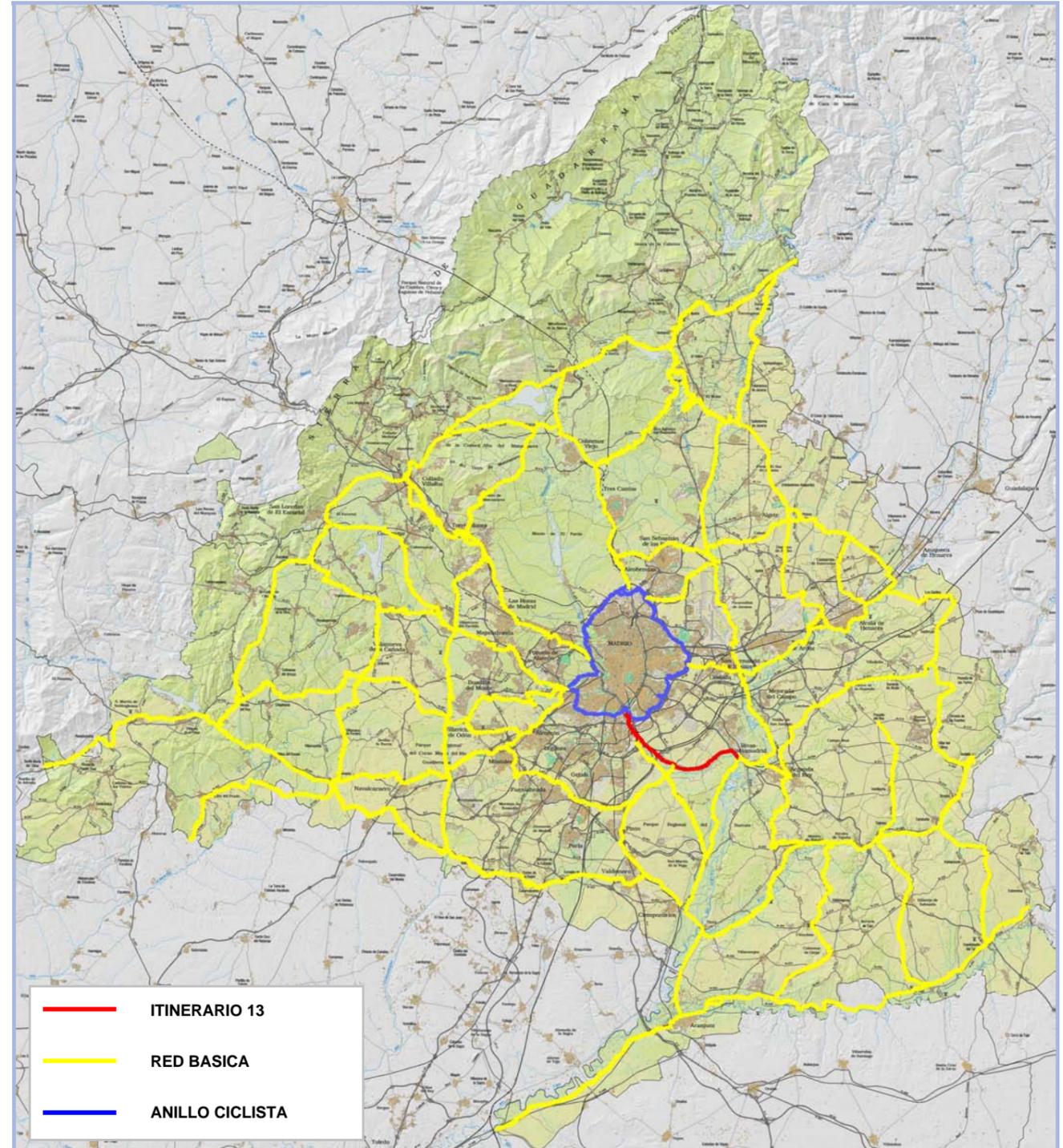
LONGITUD (KM) 19,13

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 4

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

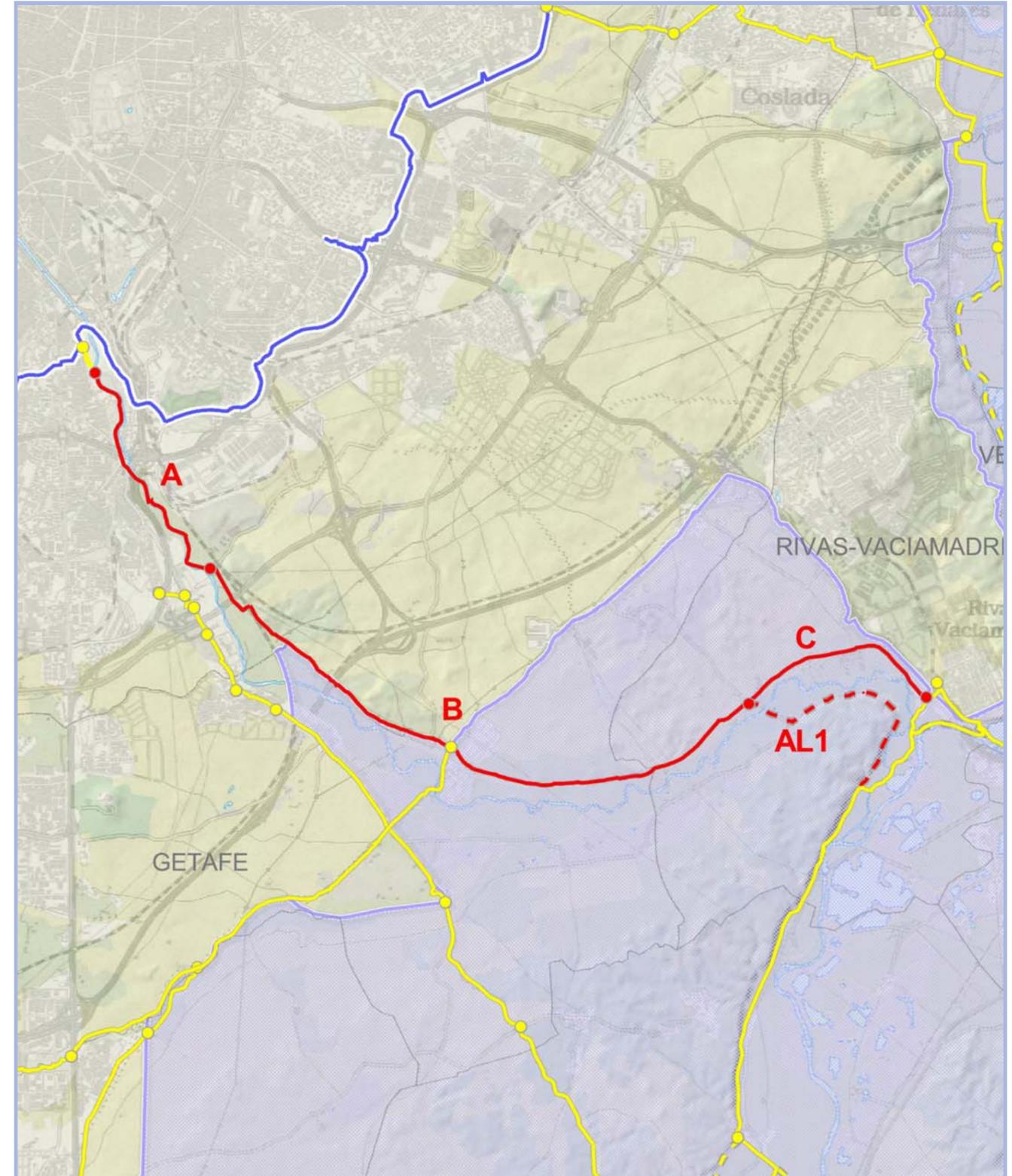
Este tramo transcurre entre el anillo ciclista de Madrid, a su paso por la Casa de Campo y la carretera M-503 junto a la urbanización Monteclaro. Utiliza el trazado de la Cañada de Las Merinas, una vía pecuaria que atraviesa el municipio de Pozuelo de Alarcón. Cuenta con una longitud de 9,46 kilómetros, y tiene un desnivel ascendente de 81 metros. Este tramo posee una viabilidad del 100 %.

TRAMO B

Este segundo tramo discurre entre la M-503, a la altura de la urbanización Monteclaro, en Pozuelo de Alarcón, y el final del límite municipal de Villanueva del Pardillo, junto a un aeroclub. Cuenta con una longitud de 17,20 kilómetros y un desnivel descendente salida-llegada de -43 metros. Coincide, en su primer tramo, con la Colada de San Antón, atravesando el río Guadarrama junto a la urbanización de Villafranca del Castillo. En este punto sigue la Colada, pasando junto a la ermita de la Virgen del Soto, hasta la población de Villanueva del Pardillo, para dirigirse a la carretera de Colmenarejo, donde finaliza. Este tramo posee una viabilidad del 92 %, puesto que existe algún problema al paso por el río Guadarrama y la urbanización de Villafranca del Castillo y, posteriormente, al paso por la población de Villanueva del Pardillo, donde se detallará un recorrido alternativo. Además, en la intersección con la Conducción de Picadas, parte un tramo de enlace de la Red Básica con la población de Zarzalejo, donde contacta con el Eje de la Sierra (nº 1).

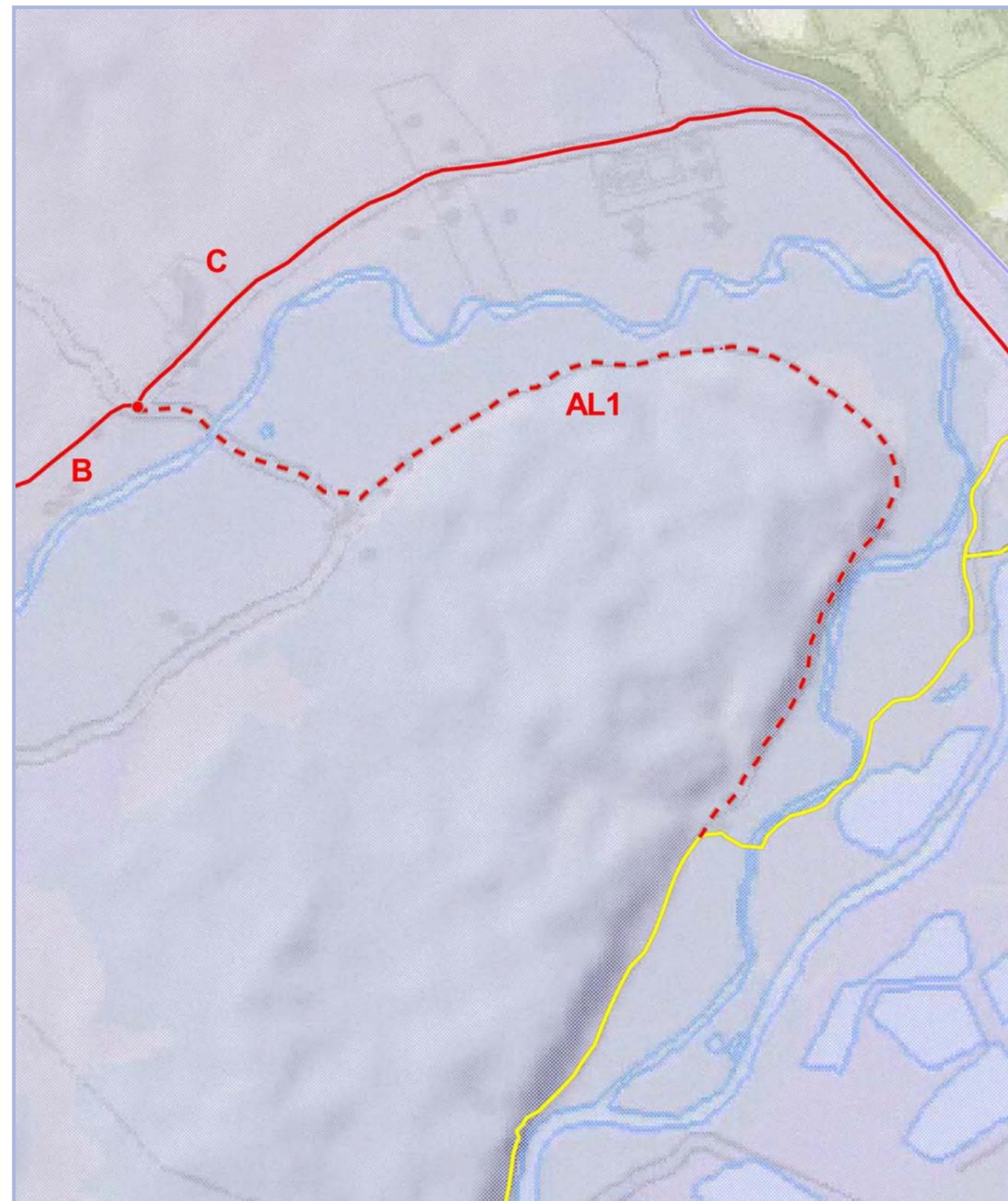
TRAMO C

Este tramo tiene su origen al comienzo del término municipal de Colmenarejo. Siguiendo el trazado de la Colada de San Antón llega hasta el polideportivo, atraviesa la población y sale por el Camino del Rey, junto a la ermita de la Virgen de la Soledad. Desciende hasta el embalse de Valmayor y lo atraviesa por el puente de la carretera M-505, siguiendo el trazado de la misma. A la altura de la ermita de la Virgen de la Herrería, toma el Camino Real, introduciéndose en la zona de La Granjilla hasta contactar con la rotonda de acceso a la localidad de El Escorial, donde contacta con el mencionado Eje de la Sierra. La viabilidad de este tramo es del 25 %, dado que habrá que buscar una ruta alternativa al paso por la población de Colmenarejo, al atravesar el embalse y, sobretodo, al paso por el Camino Real, dado que discurre por terrenos privados. Se ofrecerán alternativas para dotar al tramo de mayor viabilidad.



ALTERNATIVA 1

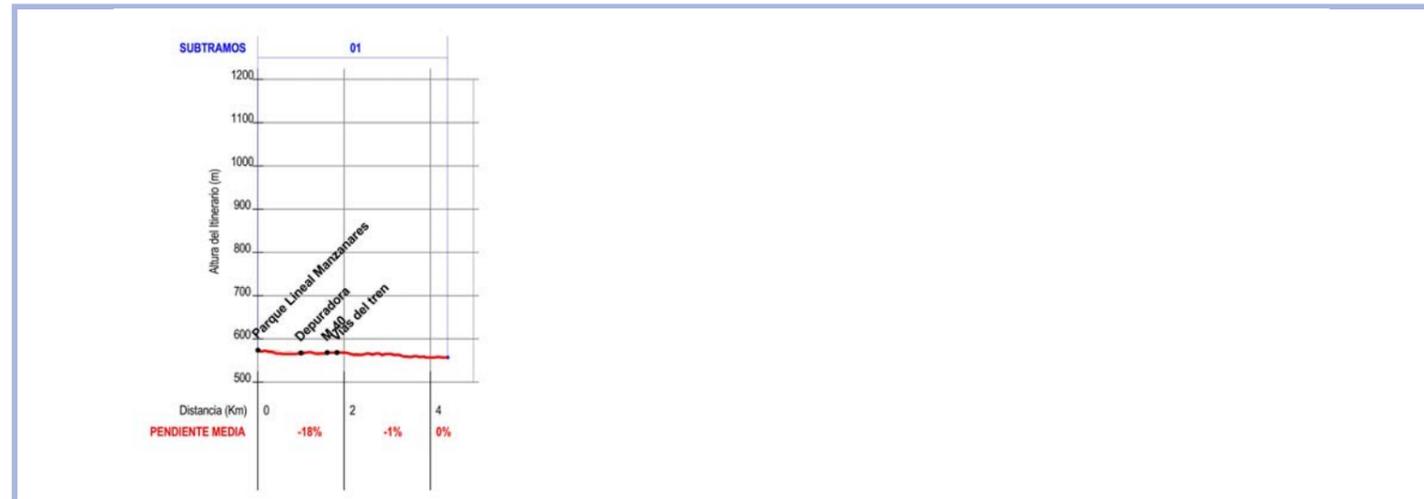
Es una variante al tramo C, ya que conecta también con el itinerario 05 (Eje Jarama, pero de forma más directa, sin compartir espacio con los vehículos motor y por un entorno mucho más atractivo (paisaje, protección térmica, etc.). El principal problema de este tramo sin embargo es, que pasa por una zona de máxima protección ("Reserva integral") del Parque Regional del Sureste. Además existe el peligro de desprendimiento a pie de las lomas cortadas, tal como ocurrió en tramo E3 del Eje Jarama (IT 05), por lo que su tránsito ahora mismo es prácticamente imposible.



TRAMO A

Altura Máxima (m):	573
Altura Mínima (m):	556
Altura Salida (m):	573
Altura Llegada (m):	558
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	17
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	15
Máxima Pendiente (100 m):	1,54
Pendiente Media:	-0,45

PERFILES Y PENDIENTES



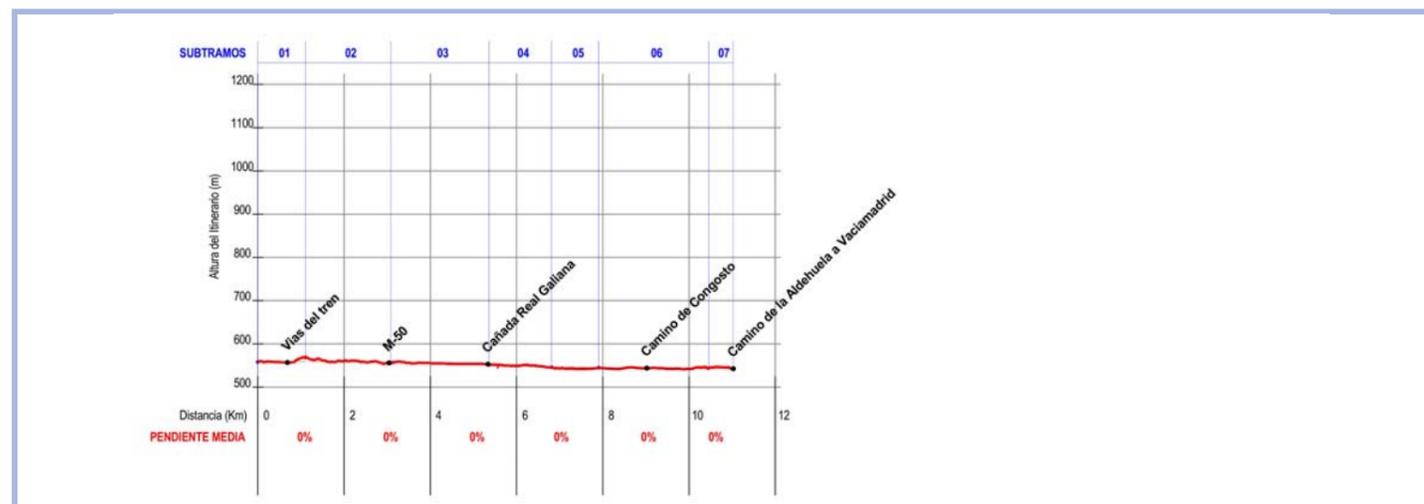
1:50.000



TRAMO B

Altura Máxima (m):	568
Altura Mínima (m):	541
Altura Salida (m):	558
Altura Llegada (m):	541
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	27
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	27
Máxima Pendiente (100 m):	4,32
Pendiente Media:	-0,1

PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000



TRAMO C

Altura Máxima (m):	545
Altura Mínima (m):	535
Altura Salida (m):	541
Altura Llegada (m):	536
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	10
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	7
Máxima Pendiente (100 m):	2,28
Pendiente Media:	-0,15

PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000



Subtramo	01
Denominación	Vía ciclista / peatonal Parque Lineal del Manzanares
Entre	Punto 01 y Punto 02
Longitud (m)	4.400
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Manzanares, Parque urbano, Depuradora, Subestación Eléctrica, en algunos
Protección Térmica	No
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No
Tipo de Firme	Vía ciclista: Asfalto, Vía peatonal: terriza compactada, ancho de 2,50m (vía ciclista y vía peatonal).
Iluminación	Si
Potencialidad demanda	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).
Observaciones	Se trata de una vía muy frecuentado por ciclistas, ya que forma parte de una de las principales salidas para ciclistas de paseo y de montaña, a pesar que hay en algunos puntos el entorno no es muy agradable. La vía está bien acondicionada, el espacio peatonal está segregado de la banda ciclista, hay sombra y alumbrado. Mejorable es la calidad y el número de accesos a la vía, sobre todo su enlace con la Pista-bici de la M-301.
Intervención	Añadir señalización informativa y mejorar los accesos a la vía.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente
Presupuesto	88.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Camino	Camino de Vinateros	Camino Vinateros	Camino sin nombre	Camino de Salmedina	Camino de Salmedina
Entre	Punto 02 y 03 (Puente sobre vías del tren)	Punto 03 (Puente sobre vías del tren) y 04 (M-50)	Punto 04 (M-50) y 05 (Cañada Real Galiana)	Punto 05 (Cañada Real Galiana) y 06	Punto 06 y 07	Punto 07 y 08
Longitud (m)	1.050	1.950	2.270	1.350	1.050	2.450
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Muy bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Manzanares, no hay arbolado	Infraestructura ferroviaria, campiñas y lomas en yesos, no hay arbolado	Ribera del río Manzanares, campiñas y lomas en yesos, en algunos tramos hay arbolado	Ribera del río Manzanares, campiñas y lomas en yesos, en la mayor parte no hay arbolado	Ribera del río Manzanares, campiñas y lomas en yesos, en algunos tramos hay arbolado	Ribera del río Manzanares, campiñas y lomas en yesos, campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	No	No	Parcialmente	En la mayor parte no.	Si, parcialmente	No
Desnivel	Llano, excepto un tramo de la rampa del puente (pendiente 5,5%)	Llano, excepto un tramo de la rampa del puente (pendiente 5,5%)	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente del tráfico motorizado, excepto de acceso a fincas colindantes y de uso agropecuaria.	Camino agropecuario, sin tráfico motorizado.	Camino agropecuario, sin tráfico motorizado.	Camino agropecuario, sin tráfico motorizado.	Senda, sin tráfico motorizado.	Senda, sin tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Zahorra natural acondicionado, en general en buen estado, ancho de 4,00 - 4,50m	Zahorra natural compactada, ancho de 4,00 - 4,50m	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente en mal estado, ancho de 4,00 - 4,50m	Tierra compactada, ancho de 2,00 - 2,50m	Tierra compactada, ancho de 1,00-1,50m	Tierra compactada, ancho de 2,00 - 2,50m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).
Observaciones	Se trata de un camino ancho, frecuentemente recorrido por ciclistas que pretenden seguir el curso del río Manzanares. Se trata de una zona atravesada por importantes infraestructuras, la percepción de la seguridad ciudadana es baja (espacios libres sin acondicionar).	Se trata de un camino ancho (4,50-5,00m). Conviene mejorar el tratamiento de la superficie para ampliar los distintos grupos de usuarios (uso cotidiano, patinadores).	Este tramo no está acondicionado y la circulación de vehículos a motor ha deteriorado el firme considerablemente. Los vehículos utilizan este camino para acceder a la depuradora y a los vertederos de la zona. Otro problema a resolver es la acumulación de basura y escombros en algunos puntos del camino, lo que provoca una percepción de baja seguridad ciudadana.	En este tramo el camino se estrecha y ya no está permitido la circulación en vehículos a motos. El firme es adecuado, aunque en algunos puntos hay que mejorar la regularidad de la capa de rodadura.	En este tramo el camino se convierte en una senda muy estrecha, ya que el espacio entre la valla de las fincas y la talud de las lomas es muy reducido. En algunos puntos no se pueden cruzar dos ciclistas. Además hay problemas de inundaciones y charcos debido a la falta de drenaje de los aguas superficiales y el cruce de arroyos.	El camino vuelve a tener un ancho adecuado en este tramo. En algunos puntos hay baches e irregularidades del firme que resultan inconveniente a la hora de captar una demanda más amplia de usuarios.
Intervención	Mejorar el firme del camino (capa de lechada pigmentable) y regular el acceso de los vehículos a motor (Prohibir el uso de Quads y otros vehículos a motor de uso deportivo). Plantar árboles.	Acondicionar el firme del camino (capa de lechada pigmentable) y limitar el acceso de los vehículos a motor. Plantar árboles.	Acondicionar el firme del camino (capa de lechada pigmentable) y limitar el acceso de los vehículos a motor. Plantar árboles. Limpiar de basura y escombros el entorno.	Acondicionar el firme del camino (zahorra compactada o lechada pigmentable), plantar árboles, implantar postes para evitar el paso de vehículos a motor, ya que actualmente el paso de Quads es frecuente.	Ampliar el ancho transitable del camino a 2,00 metros. Acondicionar y mejorar el firme (zahorra compactada o lechada pigmentable), facilitar el drenaje del camino y canalizar los arroyos en su cruce del camino.	Acondicionar el firme del camino (zahorra compactada o lechada pigmentable, implantar postes para evitar acceso de los vehículos a motor. Plantar árboles.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M5 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M9 - Duro	M9 - Duro
Presupuesto	89.250 €	165.750 €	306.450 €	60.750 €	89.250 €	208.250 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	Camino de Salmedina
Entre	Punto 08 y 09 (Camino de la Casa Eulogio)
Longitud (m)	550
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Manzanares, campiñas y lomas en yesos, campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agropecuario sin tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas colindantes.
Tipo de Firme	Zahorra compactada acondicionada, ancho de 4,00
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).
Observaciones	A partir de aquí el camino está en buenas condiciones (tanto el ancho como el firme). Sin embargo para captar la demanda de uso cotidiano sería oportuno disponer de una capa de lechada pigmentable.
Intervención	Plantar árboles.
Tipo de Intervención	M5 - Duro
Presupuesto	33.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

		
	01	02
Subtramo		
Denominación	Camino de Vallecas a Vaciamadrid	Camino de Vallecas a Vaciamadrid y camino de los Palos
Entre	Punto 09 (Camino Casa Eulogio) y 10 (Escuela Protección Civil)	Punto 10 y 11 (IT 05)
Longitud (m)	300	3.200
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agropecuario sin tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas colindantes.	Calle de acceso a la Escuela de Protección Civil, la depuradora y las fincas colindantes. Sección compartida.
Tipo de Firme	Zahorra compactada con bastantes irregularidades del firme, ancho de 7,00-8,00	Asfalto, ancho de unos 6,00m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).	Alta (senderistas, ciclistas de uso cotidiano, de paseo y de montaña).
Observaciones	Este tramo corto del camino está sin asfaltar y la capa de rodadura es mejorable (grava suelta, baches).	Este tramo está asfaltado y tiene aspecto de una carretera local. La señalización establece una velocidad máxima de 20 km/h. Sólo hay tráfico motorizado de acceso a la Escuela de Protección Civil, la depuradora y una granja.
Intervención	Acondicionar el firme (capa de lechada pigmentable). Plantar árboles.	Señalizar como una ruta ciclista, eliminar la línea de separación de carriles. Plantar abobes.
Tipo de Intervención	M7 - Duro	M1 - Duro existente
Presupuesto	16.500 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	



Subtramo	01	02
Denominación	Camino de Aldehuela a Vaciamadrid	Camino del Estrecho
Entre	Punto 9 y 12 (Casa Eulogio)	Punto 12 (Casa Eulogio) y 13
Longitud (m)	820	3.400
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, ribera del río Manzanares, parcialmente con arbolado	Ribera del río Manzanares, Cortados yesíferos, parcialmente con arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente
Desnivel	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agropecuario sin tráfico motorizado excepto de acceso a la finca de la Casa de Eugenio.	Camino sin tráfico motorizado. Hay barreras físicas que impiden el paso de vehículos a motor.
Tipo de Firme	Zahorra compactada, estado regular, polvoriento, ancho de unos 3,00 - 3,50 metros	Zahorra compactada, en buen estado, ancho de unos 3,00 metros
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar senderistas y ciclistas de paseo / montaña)	Media (en primer lugar senderistas y ciclistas de paseo).
Observaciones	Este ramal permite enlazar con el itinerario 05 sin la necesidad de utilizar el tramo C compartido con el tráfico motorizado. Además el entorno es más atractivo. El problema es el peligro de desprendimiento de rocas en el tramo D2. Actualmente hay una bar	El principal problema de este tramo es el peligro de desprendimiento de rocas, tal como ocurrió en la parte más meridiano del camino, donde las rocas dificultan la continuidad de este camino.
Intervención	Acondicionar el firme, mejorar la permeabilidad de la barrera para ciclistas.	Cubrir con redes la zonas con desprendimientos de rocas, siempre que esta medida no afecta al hábitat de la fauna y flora.
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	20.500 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	20.000 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 14

SIERRA OESTE

DESCRIPCION

El Eje del Oeste (IT14) lleva el nombre por discurrir por la zona oeste de la Comunidad. Tiene su origen en el Eje de Valmayor (IT11) a su salida del anillo ciclista, en la Ciudad de la Imagen, y concluye en el embalse de Picadas, donde contacta con el Eje Sur (IT03), en un tramo de Vía Verde. Además posee enlaces con los ejes del Ferrocarril de Almorox, a la altura de Villaviciosa de Odón, del Sur y el mencionado, de nuevo, en la localidad de Villamanta y con el de la Sierra a través de la Cañada Real Segoviana, por Quijorna.

A través de los 59,61 km. de su recorrido, con una ascensión acumulada de 802 metros, contacta, además de con el mencionado con anterioridad, con el Eje de la Sierra (IT01) en la localidad de Navas del Rey, y con el Eje del Guadarrama (IT04) a la altura de Villaviciosa de Odón.

Con respecto a medios de transporte, decir que, además de la Red de autobuses periféricos, cuenta con la línea de metro ligero en su primer tramo, hasta la localidad de Boadilla del Monte. También mencionar que atraviesa el Parque Regional del Guadarrama.

MUNICIPIOS

Pozuelo de Alarcón
Madrid
Alcorcón
Boadilla del Monte
Villaviciosa de Odón
Brunete
Quijorna
Villanueva de Perales
Colmenar de Arroyo
Chapinería
Navas del Rey

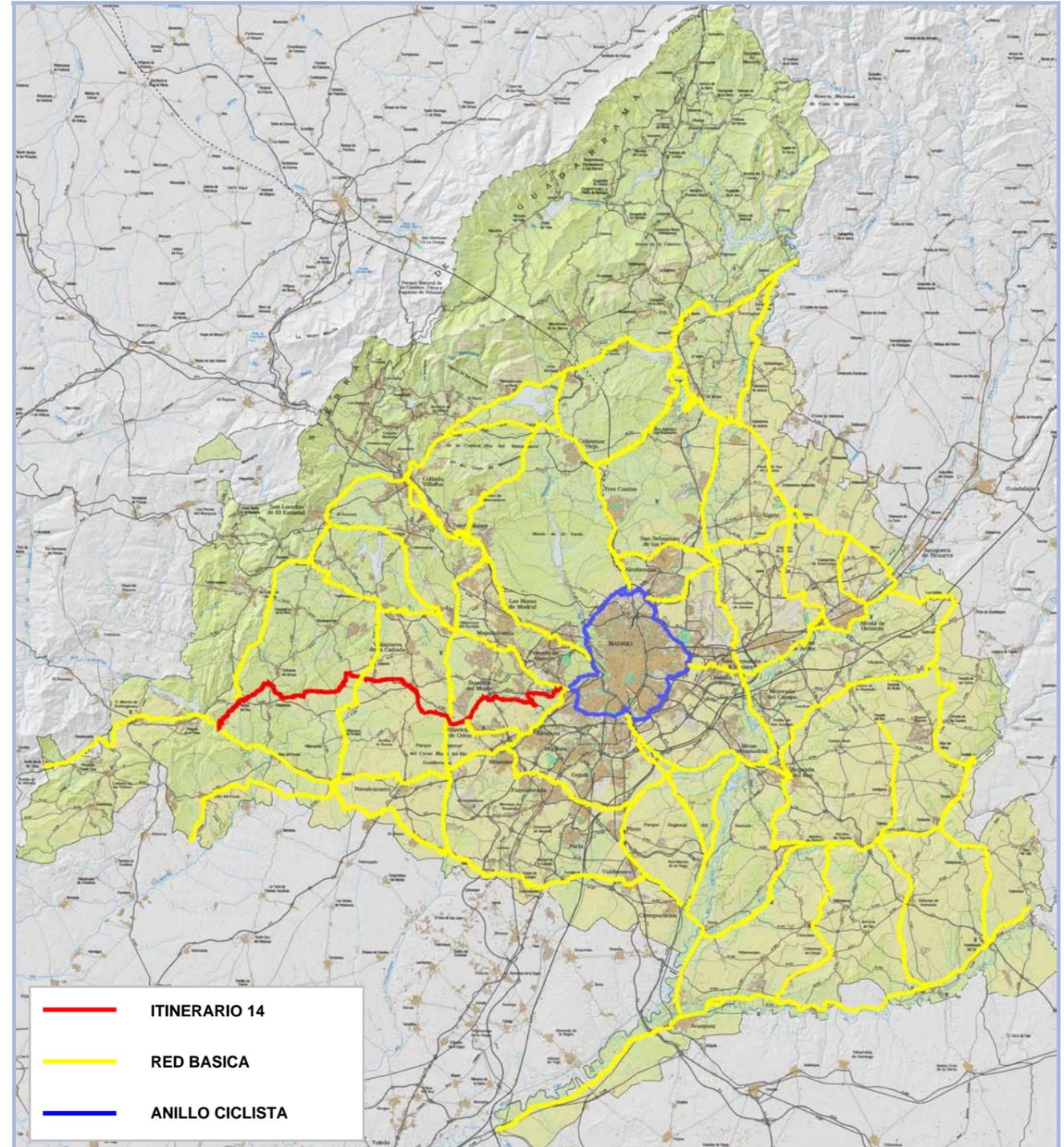
LONGITUD (KM) 60,12

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 5

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

El recorrido de este primer tramo, discurre entre el Eje de Valmayor (IT11), en la estación de tren ligero de Prado de la Vega, en la Ciudad de la Imagen, y el paso bajo la M-40, donde contacta con el Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15). Tiene una longitud de 7,5 km. y una ascensión acumulada de 133 metros. En el transcurso del mismo, atraviesa la carretera M-511, por un paso elevado, y la M-40, por un túnel. Para un mejor estudio del mismo, se ha procedido a dividirlo en tres subtramos.

TRAMO B

Este segundo tramo, tiene su origen en el cruce bajo la M-40 y el final en su contacto con la carretera M-506. Tiene una longitud de 8 km. y una ascensión acumulada de 70 metros, en su mayor caso en sentido descendente. Durante su trazado pasa la M-50 por un paso elevado. Para poder describir, más detalladamente, el trazado, se ha procedido a dividirlo en cinco subtramos.

TRAMO C

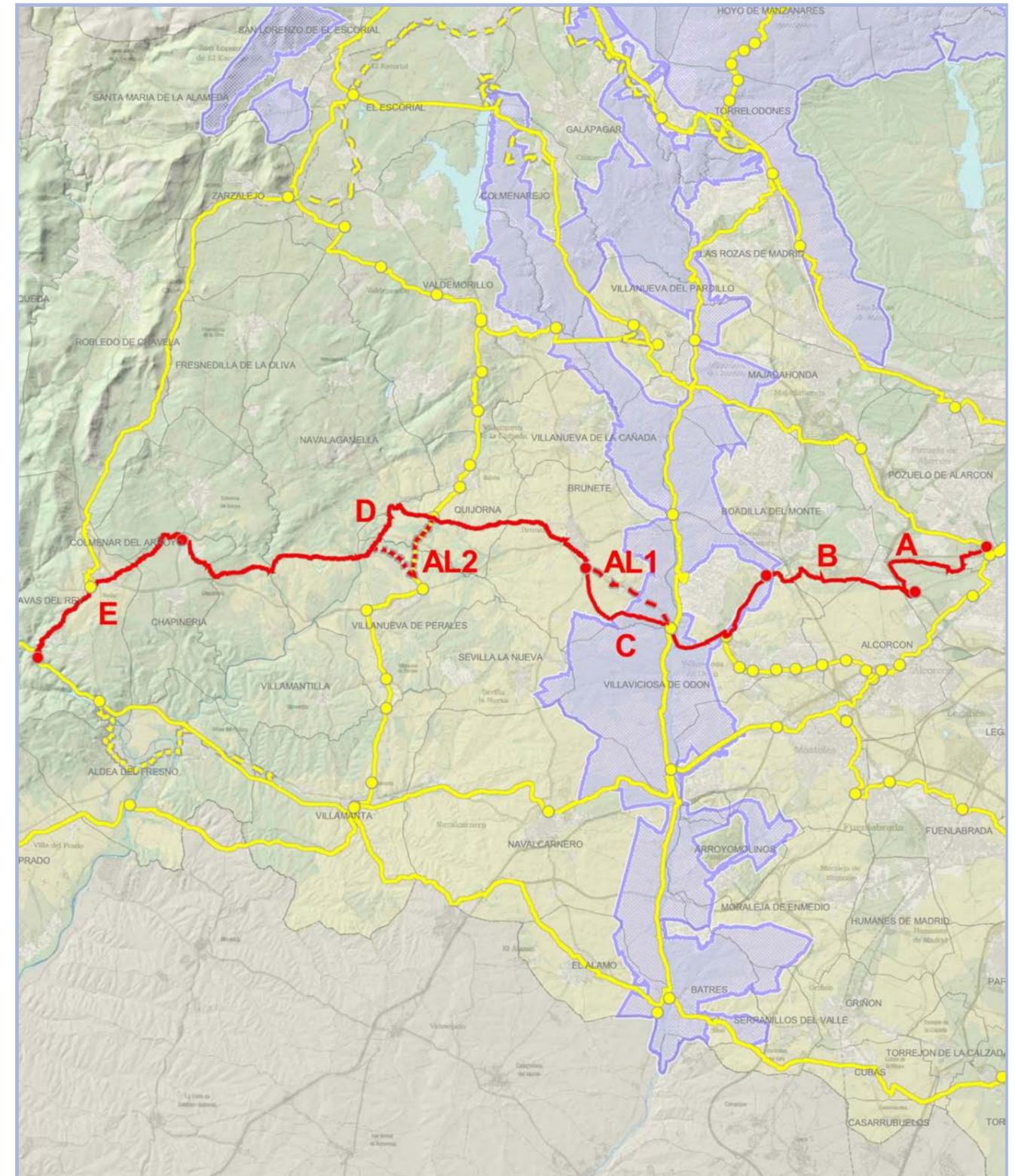
El tramo en cuestión, se circunscribe a las carreteras M-506, primero, y M-501, más tarde. El trazado se realiza paralelamente a ellas, pues son unas vías de gran circulación de vehículos, donde está prohibido la utilización de las bicicletas. Es pues obligado, ofrecer una alternativa válida para poder utilizar, de una forma segura, este modo de transporte. Tiene su inicio en el contacto con la carretera M-506, pasada la M-50. El final coincide con el nudo de intersección de las carreteras M-501 y M-600, en su transcurso, se cruza el Parque Regional del Guadarrama. Tiene una longitud de 12,6 km. y una ascensión acumulada de 167 metros. En la primera parte discurre paralelo a la carretera M-506 y más tarde junto a la M-501. Al llegar al río Guadarrama, el trazado original se separa de la carretera por una vía pecuaria, que vuelve a incorporarse a la carretera al finalizar el tramo. En la mitad del tramo, junto al río Guadarrama, se cruza el Eje del Guadarrama (IT04). Para un mejor detalle del trazado, se ha procedido a dividirlo en cinco subtramos.

TRAMO D

Este tramo, discurre paralelo a la carretera M-501, pero algo alejado de ésta. Su inicio se sitúa en el nudo de intersección de las carreteras M-501 y M-600 y el final en la carretera M-510, cerca de la población de Chapinería. A lo largo de los 23,6 km. del trazado, con una ascensión acumulada de 359 metros, sólo cruza la carretera M-522, junto a la población de Quijorna. El primer tramo es descendente hasta el río Perales. Al llegar a éste, se deberá circular junto a su cauce, para lo que será necesario acondicionarlo, pero merece la pena, dada la zona por la que discurre. Al llegar al cruce de la Cañada Real Leonesa, se tomará un camino de paso, o llamados de carruaje, que discurre junto a los palacios de Perales de Milla y del Molinillo, un paraje que merece ser recorrido admirando sus características. Se comienza a ascender hasta el final del tramo. Al ser un tramo largo, se ha procedido a dividirlo en siete subtramos, para describirlo con detalle.

TRAMO E

Este último tramo, tiene su origen en la carretera M-510, finalizando en el embalse de Picadas, donde contacta con el Eje Sur (IT03) en la llamada "Vía Verde de Picadas", un tramo de una antigua vía férrea rehabilitado para su uso en bicicleta. Atraviesa, aparte de la carretera mencionada, la M-501, pero lo hace a distinto nivel, en la localidad de Navas del Rey. También atraviesa, en la misma localidad, la M-865. Posee una longitud de 10,35 km. y una ascensión acumulada de 114 metros. El trazado es bastante llano pero, en la parte final, es inevitable contar con un descenso hasta el embalse, al encontrarse a distinta altura. No obstante, el piso es bastante bueno y ayudará a realizar esta subida. Para un detalle más pormenorizado del mismo, se ha procedido a dividirlo en cinco subtramos.

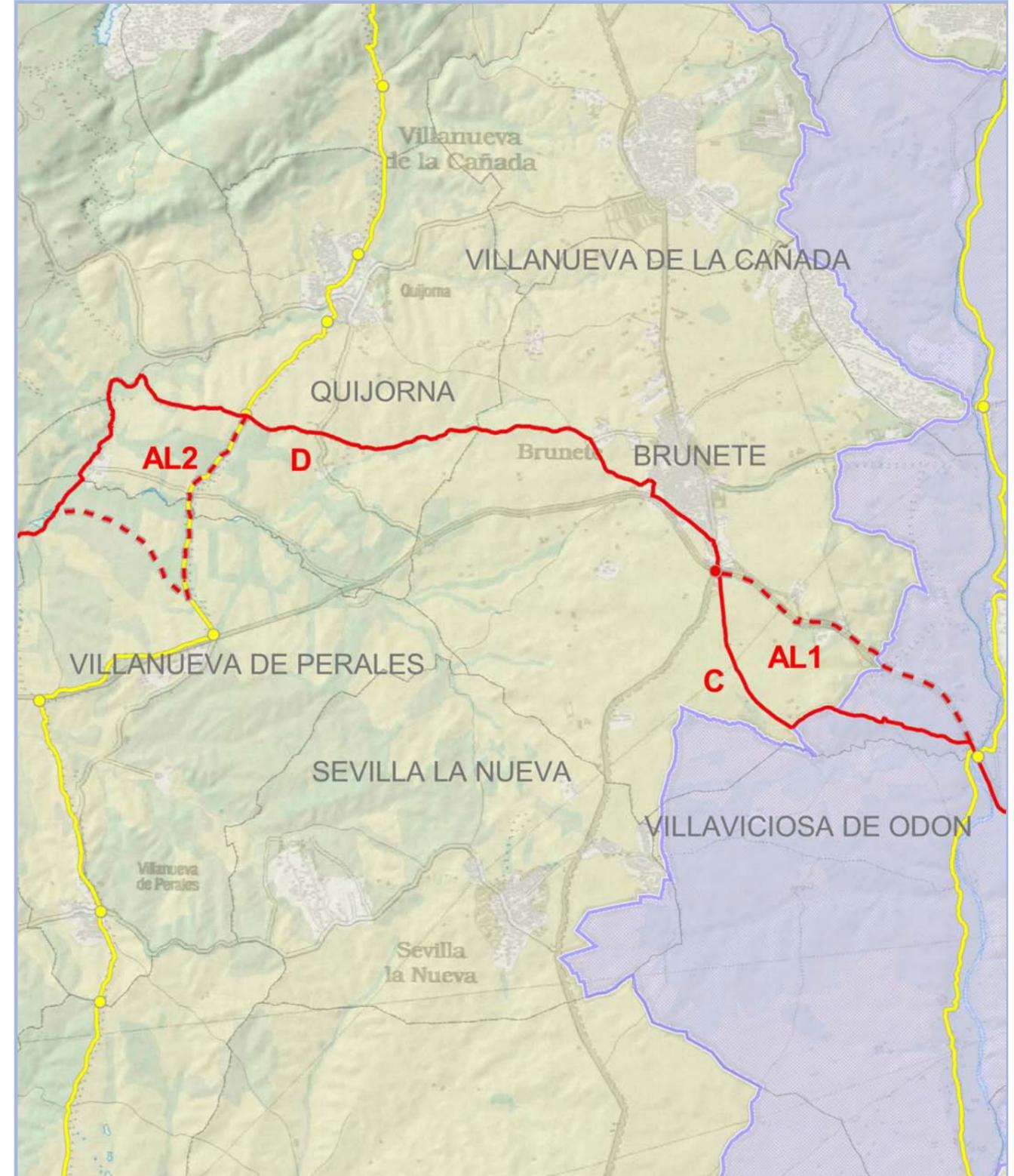


ALTERNATIVA 1

Esta alternativa se ofrece para continuar junto a la carretera M-501, al estar prohibida la circulación de bicicletas en ese tramo. Es posible utilizar la parte derecha, dirección Brunete, para pasar al lado contrario posteriormente. De esta manera, se soluciona el problema de circulación por el tramo en cuestión. Tiene una longitud de 4,75 km. y una ascensión acumulada de 76 metros.

ALTERNATIVA 2

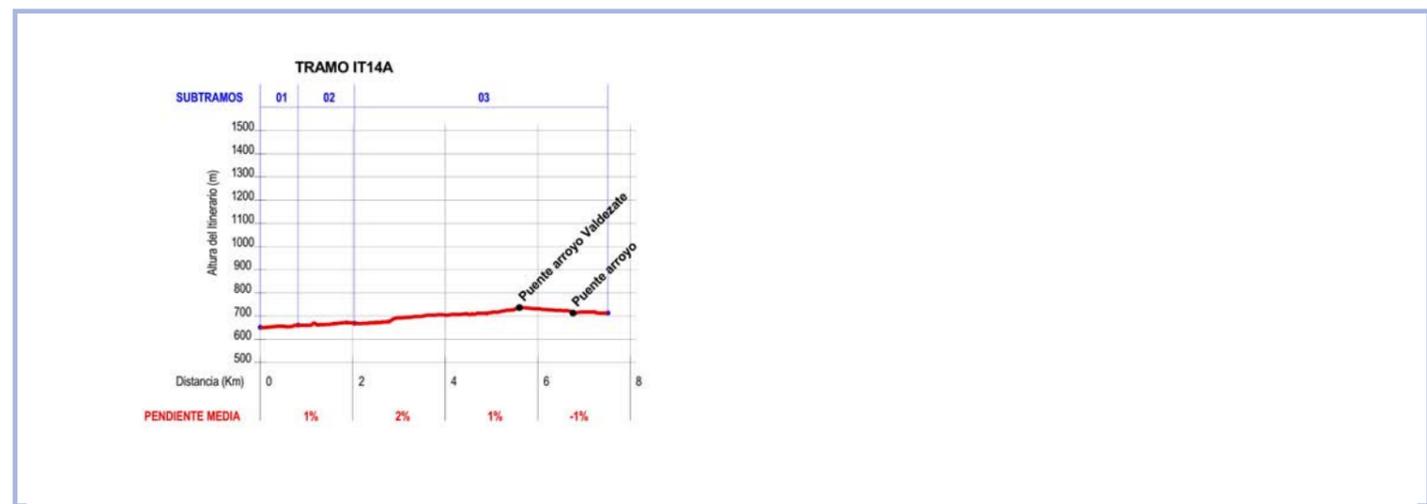
La alternativa descrita, se ofrece por si resultara inviable discurrir junto al río Perales, al tener que acondicionar su cauce para ello. Tiene una longitud de 5,5 km y una ascensión acumulada de 44 metros. Se utiliza la Cañada Real Segoviana hasta su contacto con la Cañada Real Leonesa, casi llegando a la carretera M-501 tomándose esta última cañada para llegar hasta el punto de destino, evitando, de esta forma, la circulación junto al río Perales.



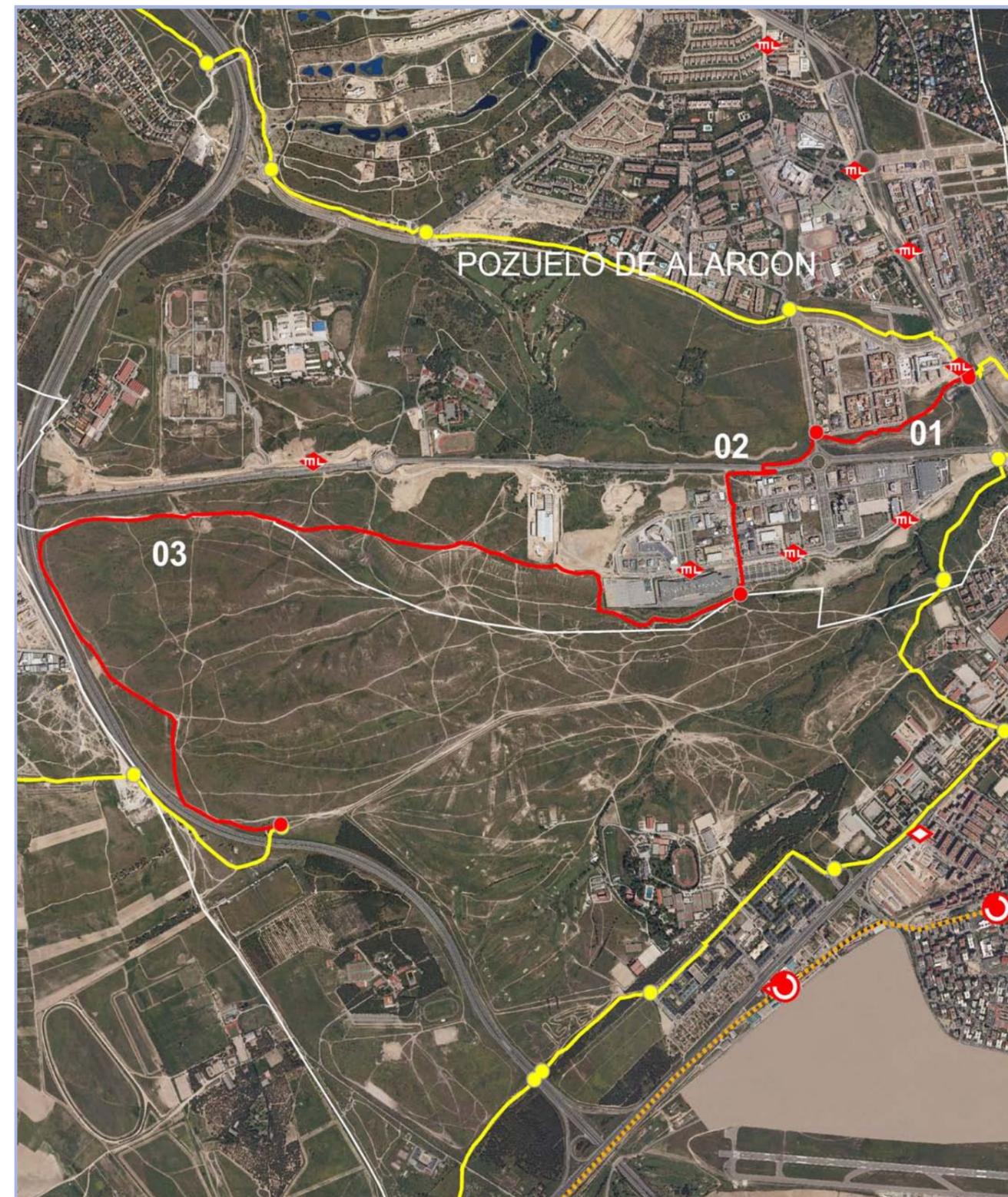
TRAMO A

Altura Máxima (m):	714
Altura Mínima (m):	650
Altura Salida (m):	650
Altura Llegada (m):	714
Desnivel Salida Llegada (m):	64
Desnivel Máximo (m):	64
Ascensión Acumulada (m):	70
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	4,49
Pendiente Media:	-0,42

PERFILES Y PENDIENTES



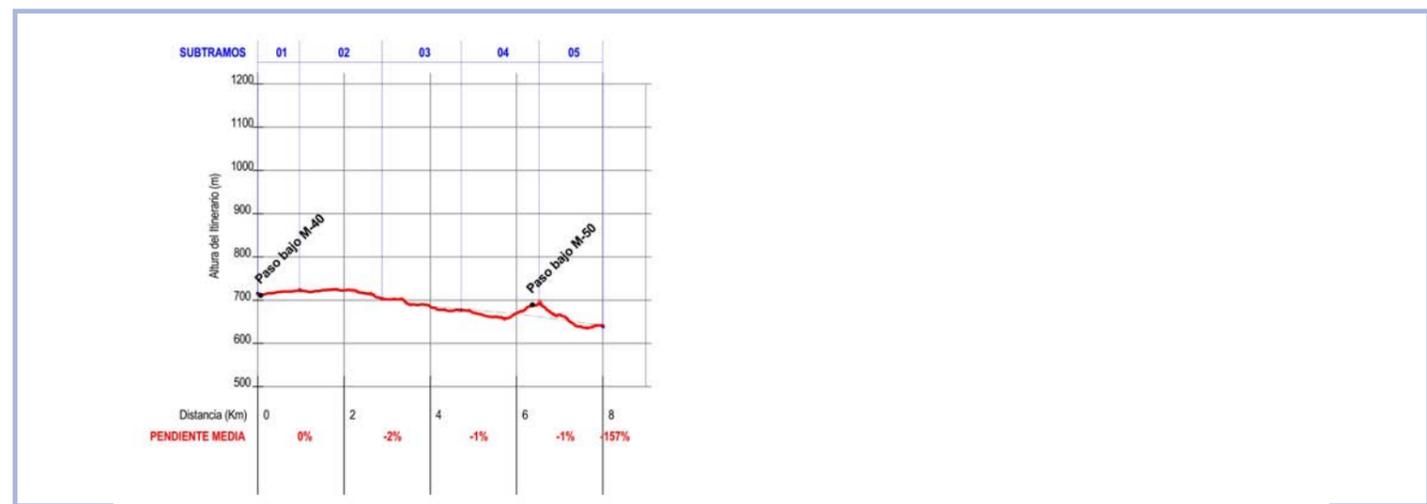
1:25.000



TRAMO B

Altura Máxima (m):	725
Altura Mínima (m):	635
Altura Salida (m):	714
Altura Llegada (m):	642
Desnivel Salida Llegada (m):	-72
Desnivel Máximo (m):	90
Ascensión Acumulada (m):	23
Descenso Acumulado (m):	95
Máxima Pendiente (100 m):	6,35
Pendiente Media:	-0,86

PERFILES Y PENDIENTES



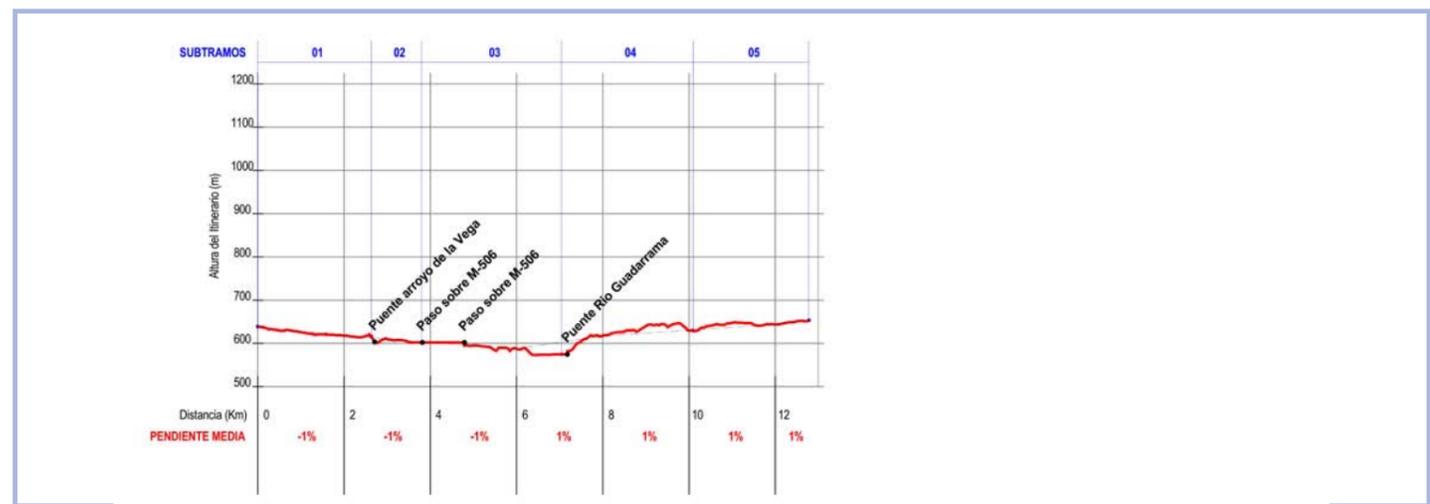
1:30.000



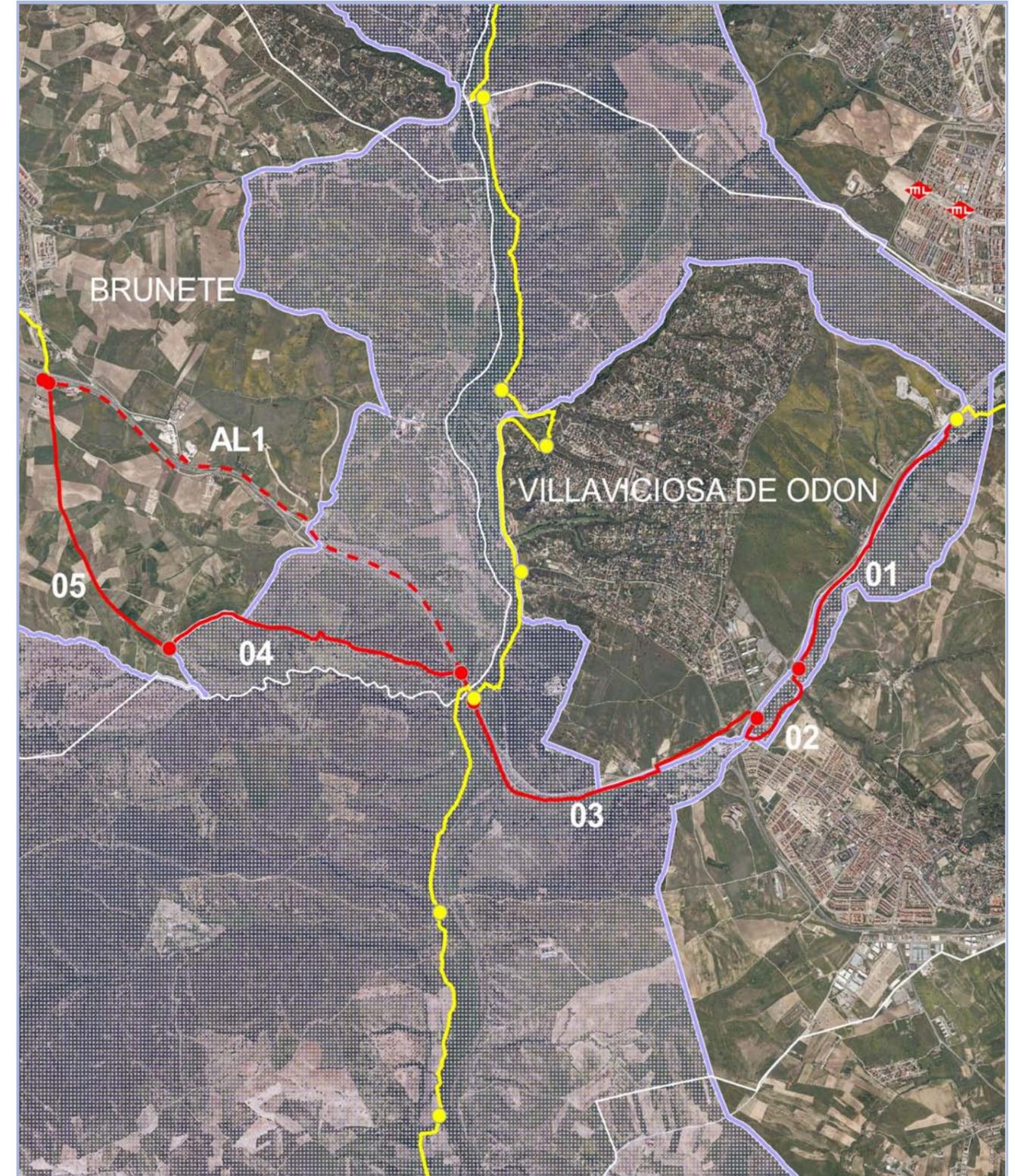
TRAMO C

Altura Máxima (m):	652
Altura Mínima (m):	573
Altura Salida (m):	639
Altura Llegada (m):	652
Desnivel Salida Llegada (m):	13
Desnivel Máximo (m):	79
Ascensión Acumulada (m):	96
Descenso Acumulado (m):	87
Máxima Pendiente (100 m):	9,25
Pendiente Media:	-0,02

PERFILES Y PENDIENTES



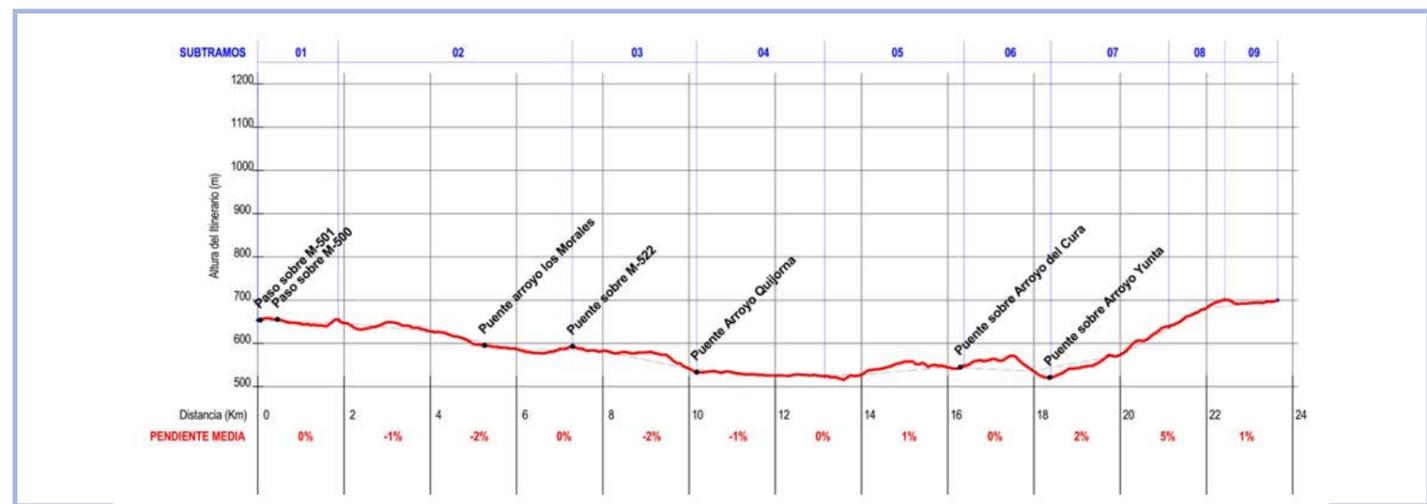
1:40.000



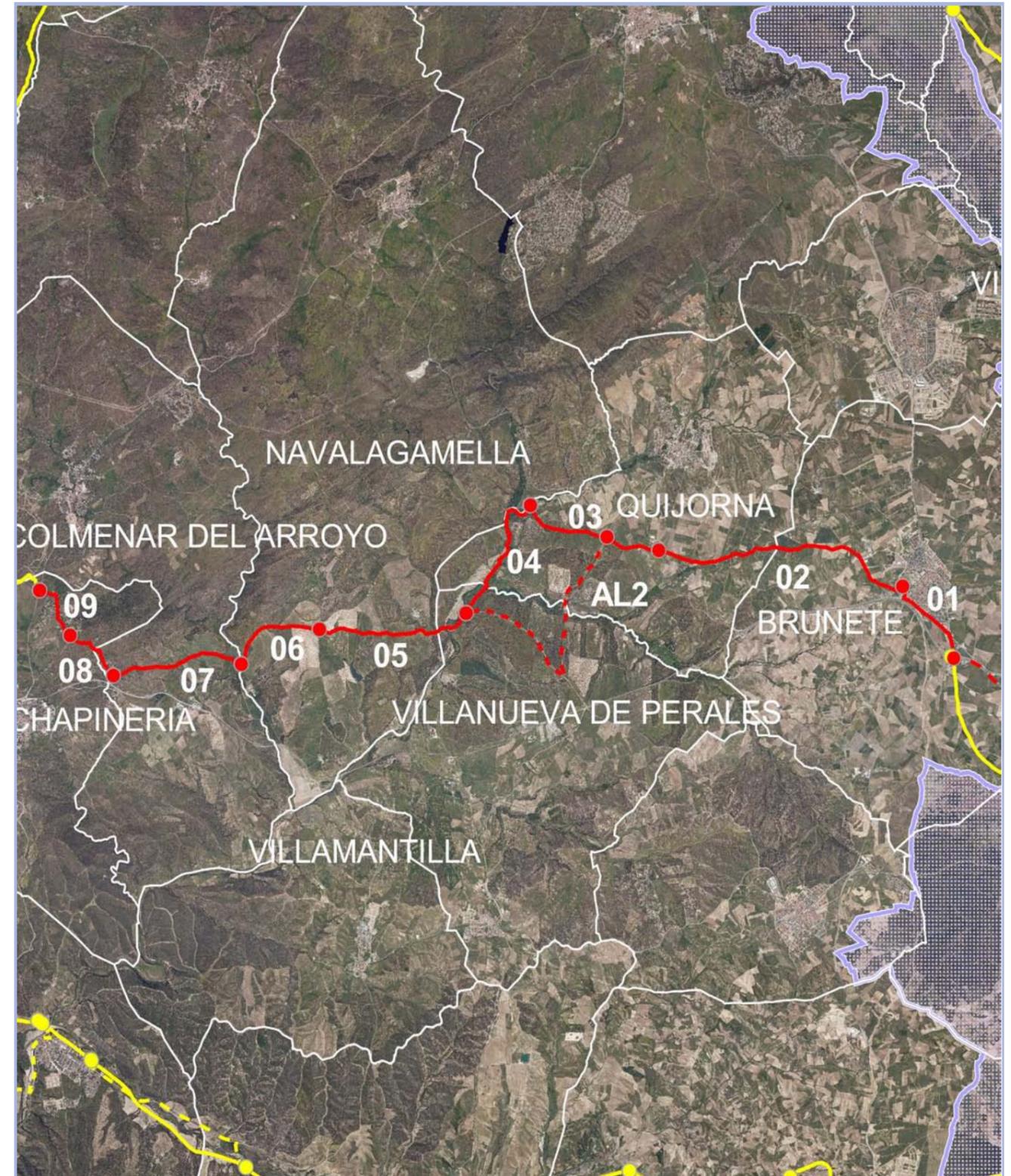
TRAMO D

Altura Máxima (m):	701
Altura Mínima (m):	516
Altura Salida (m):	653
Altura Llegada (m):	699
Desnivel Salida Llegada (m):	46
Desnivel Máximo (m):	185
Ascensión Acumulada (m):	263
Descenso Acumulado (m):	216
Máxima Pendiente (100 m):	10,26
Pendiente Media:	0,33

PERFILES Y PENDIENTES



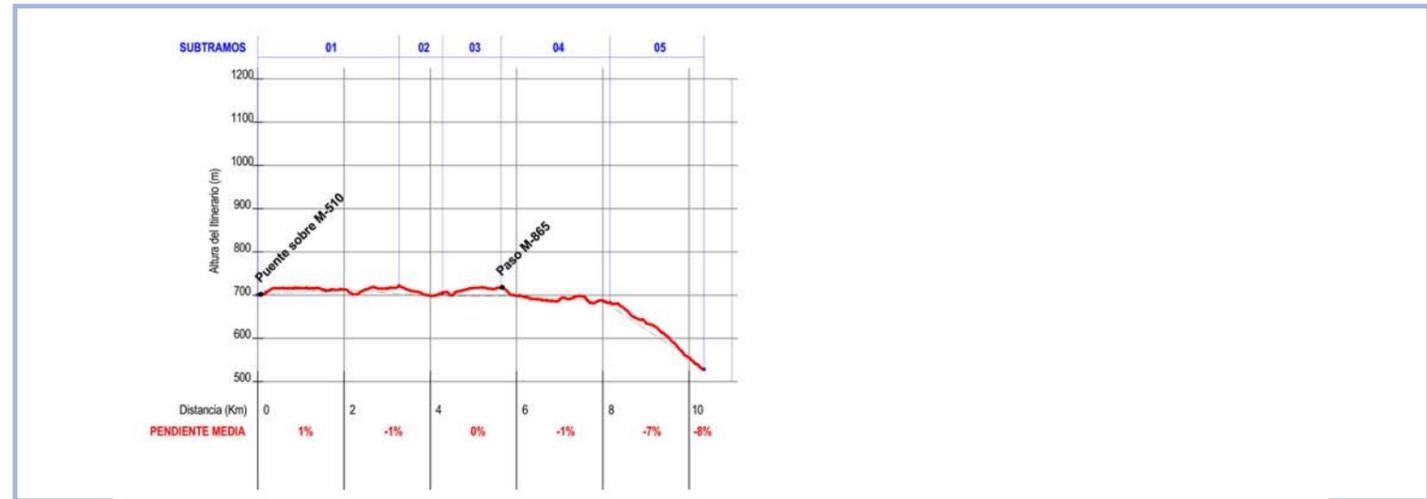
1:40.000



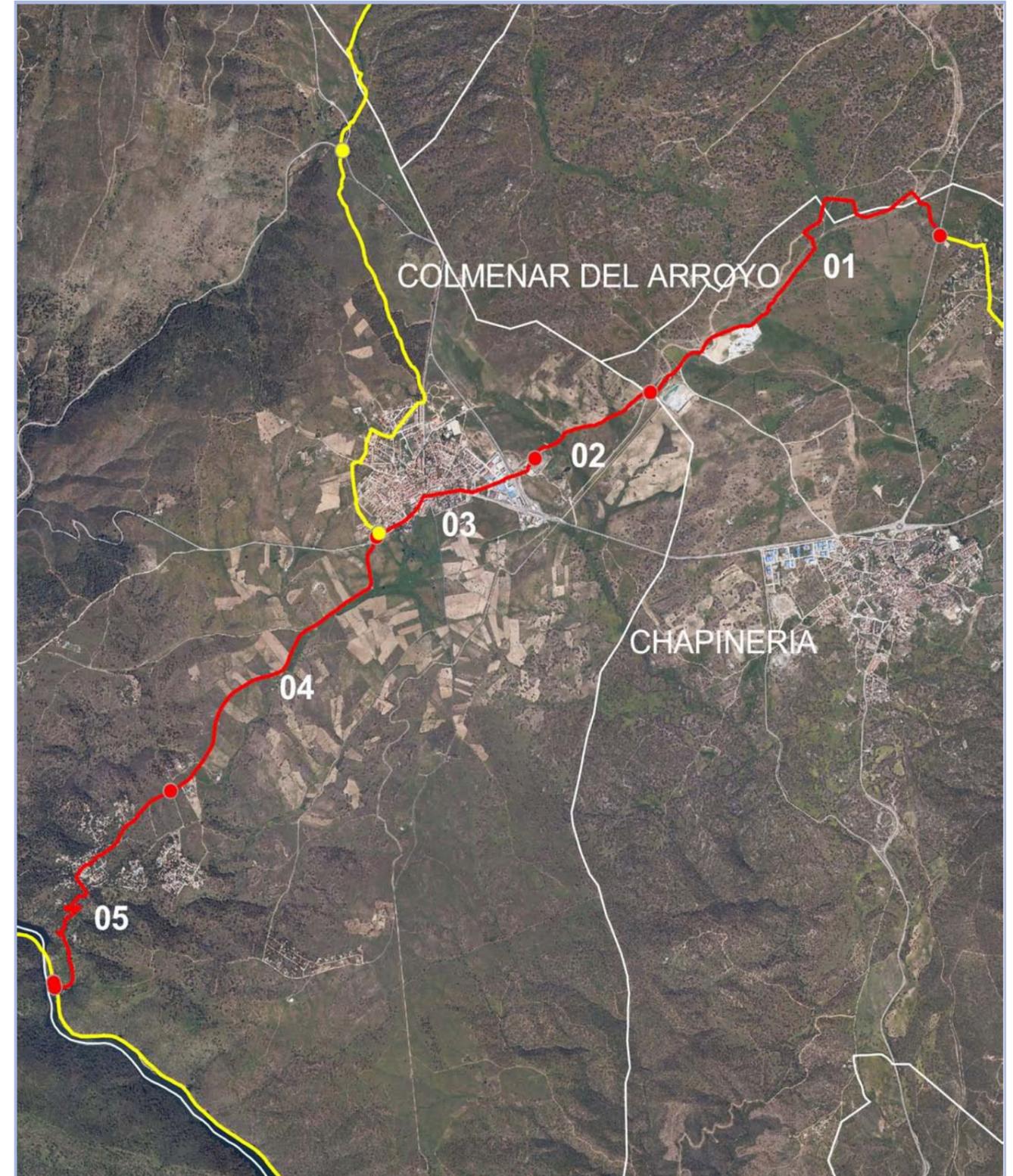
TRAMO E

Altura Máxima (m):	721
Altura Mínima (m):	528
Altura Salida (m):	700
Altura Llegada (m):	528
Desnivel Salida Llegada (m):	-172
Desnivel Máximo (m):	193
Ascensión Acumulada (m):	32
Descenso Acumulado (m):	211
Máxima Pendiente (100 m):	6,56
Pendiente Media:	-1,59

PERFILES Y PENDIENTES



1:35.000





Subtramo	01	02	03
Denominación	carril bici por la Colonia de Prado de Somosaguas	paso por la Ciudad de la Imagen	circunvalación de un antiguo campo militar de tiro junto a la Dehesa de Tetuan
Entre	estación del Metro Ligero de Prado de la Vega y final del carril bici	la carretera M-511 y aparcamiento de Kinépolis	Kinépolis y el paso bajo la M-40
Longitud (m)	840	1.220	5.480
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al circular alejados de calles o carreteras con circulación de vehículos	media, al tener que atravesar varias calles de la Ciudad de la Imagen	escasa, aunque pueda ser algo más elevada al circular junto a la M-40
Entorno / Paisaje	carril bici entre una calle y una zona de terreno sin ajardinar	paso sobre la M-511 y calles de la Ciudad de la Imagen	terreno sin arbolado con anchos caminos
Protección Térmica	baja, al carecer de arbolado por la zona en la que se circula	escasa, al poseer poco arbolado o de baja altura	escasa
Desnivel	escaso	escaso, salvo para pasar sobre la M-511	medio, con algún repecho más acentuado pero de escasa longitud
Cruces con el tráfico motorizado	carril bici segregado del tráfico motorizado (vía ciclista-peatonal)	sección compartida con amplias aceras de la Ciudad de la Imagen. Existen cruces con varias calles, así como con el tendido ferroviario del	paseo y camino por campo, sin circulación de vehículos motorizados
Tipo de Firme	carril bici asfaltado de 2,5 metros de anchura	acera de los viales, que es bastante amplia	paseo de tierra compactada y anchos caminos en buen estado, generalmente
Iluminación	sí	sí	no
Potencialidad demanda	alta	media, por ser comunicación con zonas de salida al campo	alta, dada la zona por la que se transita, que permite amplias posibilidades de uso
Observaciones	se parte de la estación de tren ligero de Prado de la Vega. Hasta este punto se puede llegar desde el anillo ciclista según el tramo IT11A01. Se discurre por un carril bici de la colonia de Prado de Somosaguas que va paralelo a la carretera M-511. Al fina	se pasa sobre la M-511 por un paso elevado, con una anchura de 2 a 2,5 metros, contactando con la Ciudad de la Imagen. Se circula por una de sus calles, con aceras de unos 4 metros de anchura, hasta llegar al tendido ferroviario del Metro Ligero. Al otro	se rodea Kinépolis por un paseo de unos tres metros de anchura de tierra compactada, con alguna zona de vierte aguas. A su conclusión un pequeño repecho en mal estado contacta con un muy amplio camino que rodea la zona de talleres de Metro Ligero. El cami
Intervención	no es necesario realizar ningún tipo de acondicionamiento más que el cruce mencionado	acondicionamiento del mencionado trazado, así como de los cruces mencionados	acondicionamiento del camino, tras el mencionado paseo
Tipo de Intervención	M1 - Duro	M11 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	0 €	32.940 €	65.760 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	paso bajo la M-40	paso junto al polígono industrial del Ventorro del Cano	circunvalación de la Ciudad del Banco de Santander	paso por el polígono industrial de Boadilla del Monte	La Veguilla
Entre	túnel bajo la M-40 y el polígono industrial de Ventorro del Cano	M-40 y contacto con la Ciudad del Banco de Santander	la calle de Altamira y la Avenida de Ciudad Santander	la depuradora del CYII (Av. Ciudad Santander) y paso elevado sobre la M-50	el paso sobre la M-50 y contacto con la M-506
Longitud (m)	950	1.925	1.810	3.844	1.470
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir junto a la M-40	escasa	escasa	escasa por el momento, dado que dicho polígono aún no se encuentra operativo	escasa
Entorno / Paisaje	camino por zona de campo con gran cantidad de vertidos y carteles publicitarios	camino, por campo sin arbolado, con multitud de vertidos de inertes	terreno sin arbolado junto a la valla del mencionado espacio	viales del polígono industrial	terreno sin arbolado y contacto con casas junto al arroyo de La Vega
Protección Térmica	escasa, al carecer de arbolado	escasa	escasa, al carecer de protección	escasa, al carecer de arbolado o ser de baja altura	escasa, al comienzo, algo mayor al paso por el soto del arroyo mencionado
Desnivel	escaso	escaso	escaso	medio, con alternancia de tramos sin desnivel con otros de mayor pendiente	medio, con alguna zona de mayor pendiente
Cruces con el tráfico motorizado	camino sin aparente circulación motorizada, tan sólo alguno de acceso a fincas próximas	camino sin aparente circulación motorizada, tan sólo alguno de acceso a fincas próximas	camino sin aparente circulación motorizada, tan sólo alguno de acceso a fincas próximas	sección compartida con calles de la zona industrial. Se pasa por tres rotondas de cruces de viales. aunque, en la actualidad, carecen de	camino sin aparente circulación motorizada, tan sólo alguno de acceso a fincas próximas
Tipo de Firme	ancho camino de tierra compactada y en buen estado	camino de tierra de unos 2 a 2,5 metros de ancho, con zonas más deterioradas	camino de unos 3 a 4 metros de anchura en buen estado	amplias aceras o aparcamientos de la zona	ancho camino (unos 3 metros), de tierra y gravilla
Iluminación	sí	no	no	sí	no
Potencialidad demanda	media, al ser paso para discurrir por otras zonas	media	media	media	media
Observaciones	se transita por un ancho camino de tierra compactada (unos 4 metros) rodeado de vertidos de inertes y con multitud de carteles publicitarios. Enfrente, la zona industrial del Ventorro del Cano	se escoge un camino que se aleja de la M-40, circulando paralelos al polígono industrial referido. A lo largo del trazado se podrán observar multitud de vertidos que, en algún caso se deberán rodear. Al final, se contacta con la Ciudad del Banco de Santan	se continúa, en todo momento, junto a la gran valla del mencionado espacio. Al final se llega hasta una depuradora del CYII, contactándose con una amplia calle de la zona industrial de Boadilla del Monte, que coincide con la vía pecuaria de la Vereda del	se discurre por los viales del polígono industrial de Boadilla del Monte. Aunque por el momento no se encuentra operativo en un futuro sí lo estará. Al principio se circula por el trazado de una vía pecuaria, que se abandona al pasar sobre la M-50	se transita por una zona de descenso hacia el arroyo de la vega, por un camino en buen estado con tierra y gravilla. Al contactar con el soto del arroyo de la vega el camino se estrecha, atravesándose éste por un puente. Al otro lado ya se vé la carretera
Intervención	acondicionamiento del camino y eliminación de escombros	acondicionamiento del trazado mencionado, así como de la limpieza de la zona	acondicionamiento del trazado	acondicionamiento del trazado al paso por esta zona industrial, así como del cruce en las mencionadas glorietas	acondicionamiento del trazado y del puente
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M8 - Blando	M4 - Blando	M11 - Duro	M4 - Blando
Presupuesto	59.850 €	121.275 €	21.720 €	103.788 €	17.640 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04
Denominación	vía de servicio de la carretera M-506	carretera M-506	Nudo de contacto entre las carreteras M-501 y M-506	Vereda de Cienvallejos y Cordel Nuevo de Cienvallejos
Entre	el paso elevado junto al circuito de karts y la rotonda de la Universidad Europea CEES	glorieta de la Universidad Europea CEES y el acceso a la población de Villaviciosa de Odón	pasarela peatonal, junto al acceso a Villaviciosa de Odón, y paso sobre el río Guadarrama	el río Guadarrama y barrera en la vía pecuaria
Longitud (m)	2.620	1.070	3.250	3.025
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al circular junto a una vía de gran densidad de tráfico	media, al discurrir algo alejados de la carretera	alta, al circular junto a la carretera M-501, de gran densidad de tráfico	escasa, al circular alejados de la carretera
Entorno / Paisaje	vía de servicio entre el arroyo de la Vega y la carretera	terreno circundante del arroyo de la Vega y parque junto a la entrada a Villaviciosa de Odón	vía de servicio de la carretera	vía pecuaria entre campos de encinas y quejigos
Protección Térmica	escasa, al carecer de arbolado	escasa en la mayor parte del tramo	escasa	escasa, aunque se circula entre grandes encinas, algo aisladas entre sí
Desnivel	escaso	alto, al tener que descender hasta el arroyo y su posterior ascenso	escaso, con un par de barrancos que habrá que sortear	medio, con algún tramo mayor junto al río Guadarrama
Cruces con el tráfico motorizado	camino paralelo a la carretera M-506, a modo de vía de servicio, pero de escasa circulación motorizada. Ésta se restringe sólo a las fincas	camino agrícola y de acceso a las fincas próximas	vía de servicio de la carretera, con cierta densidad circulatoria	vía pecuaria sin circulación de vehículos motorizados
Tipo de Firme	alternancia de camino de tierra y asfaltado, con algún tramo de terreno virgen	camino irregular, con paso sobre el arroyo de la Vega y posterior tramo de ascenso	vía de servicio asfaltada con tramos de zahorra y piedras o asfalto deteriorado	camino de unos 3 metros de anchura, de zahorra y piedras
Iluminación	no	no, hasta contactar con la población	no	no
Potencialidad demanda	alta, al no poderse circular por la carretera junto a la que se circula	alta, al no poder circular por la carretera M-506	alta, al estar prohibida la circulación ciclista por la carretera y no disponer de alternativas	alta, al no disponer de alternativas para unir ambos puntos
Observaciones	se discurre, en un primer momento, por un espacio asfaltado junto a la carretera. Algo después, se transforma en tierra, para desaparecer posteriormente. Será necesario estudiar si el trazado se realiza por este lado de la carretera o por el contrario, qu	para poder continuar el trazado de la carretera por este lateral, es preciso atravesar el arroyo de la Vega, que en este punto se encuentra bastante bajo con respecto a ésta. Para ello nos separamos por la rotonda de la Universidad, descendiendo hasta cru	el trazado que se detalla discurre, en el primer momento, junto a la vía de servicio dirección Brunete. Más tarde habrá que estudiar si se sigue por la vía de servicio asfaltada o se utiliza la de zahorra y piedras del otro lateral, para lo cual habrá que	se utiliza una vía pecuaria que discurre entre el río y la localidad de Brunete. En este tramo no está permitida la circulación de vehículos a motor, y debemos circular junto al barranco del arroyo de Cienvallejos.
Intervención	acondicionamiento del tramo, ya sea por un lateral u otro, aconsejándose que el carril bici-peatonal sea asfaltado para posibilitar su uso por todo tipo de aficionados, al no poderse circular por la carretera contigua	acondicionamiento del trazado y del paso por el mencionado arroyo. Si se decide la realización de un carril asfaltado, dada la prohibición de circulación ciclista por el mencionado tramo, habrá que estudiar la alternativa del lado contrario, junto a la me	acondicionamiento de un carril bici-peatonal segregado del tráfico motorizado. Es recomendable la realización de un trazado hábil para todo tipo de ciclistas, dada la prohibición de circulación por la carretera, para lo cual se recomienda la utilización de la vía	acondicionamiento del terreno, ya que se encuentra algo erosionado por las lluvias. Es recomendable la realización de un carril bici-peatonal utilizable por todo tipo de ciclistas, dada la prohibición de circulación por la carretera, para lo cual se describirá un
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M9 - Duro	M5 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	70.740 €	28.890 €	87.750 €	190.575 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	22.500 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Carretera de Alcorcón a Plasencia	Vereda de Los Morales	Camino de Los Morales al paso por el término Municipal de Quijorna	tránsito por el soto del río Perales	Camino de Las Barranquillas	Camino del Chaparral
Entre	la carretera M-600 y la calle de las Heras	calle de Las Heras y la carretera M-522	la carretera M-522 y el río Perales	la vía pecuaria del Camino de Los Morales y la Cañada Real Leonesa	la Cañada Real Leonesa y el arroyo de La Yunta	el arroyo de La Yunta y casi contacto con la M-501
Longitud (m)	1.850	5.410	2.880	2.960	5.240	2.730
Contaminación acústica / atmosférica	media, al circular por una vía de servicio (antigua carretera) y calles de la localidad	escasa	escasa	escasa	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	tramo de asfalto (carretera) entre la población y la carretera M-501	vía pecuaria que discurre entre campos de escaso arbolado	vía pecuaria entre campos de encinas y quejigos	soto del río Perales	ancho camino entre fincas de encinas, quejigos y pinos, entre otras especies	camino entre fincas de encinas, quejigos y algún pino
Protección Térmica	escasa	escasa, excepto al paso por el arroyo de Los Morales	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección	alta, al discurrir por una zona de vegetación exuberante	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección
Desnivel	escaso, algo más elevado en el tramo de contacto con la calle de la población	medio	medio	escaso	medio	alto, con alguna zona de menor desnivel
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con la vía de servicio de la carretera M-501	vía pecuaria, con circulación agrícola y ganadera. Cruce con la carretera M-522	vía pecuaria, con circulación agrícola y ganadera de escasa densidad de tráfico	no existe camino aparente, por lo que la circulación motorizada es nula	camino, con servidumbre de paso, con circulación agrícola y ganadera de escasa densidad de tráfico	camino, con servidumbre de paso, con circulación agrícola y ganadera de escasa densidad de tráfico
Tipo de Firme	tramo asfaltado al comienzo, seguido de uno de tierra hasta contactar con una calle	ancho camino (unos 3 metros) con algunas zonas de terreno erosionado	ancho camino de tierra compactada (unos 3 metros), con alguna zona más deteriorada	no existe firme, excepto tramos con ligero sendero que se pierde por zonas	ancho camino al comienzo, con otro de menor anchura y con tramos erosionados	camino, bastante deteriorado, de unos tres metros de anchura
Iluminación	no	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media	alta	alta, dado el entorno por el que se discurre	alta, dada la zona por la que se transita	alta, dada la belleza de la zona por la que se transita	alta, dada la belleza de la zona por la que se transita
Observaciones	se discurre por la antigua carretera de Plasencia a Alcorcón, hoy reconvertida en vía de servicio de la M-501. En un momento determinado, se toma un camino de tierra para contactar con la calle de Las Heras, donde se toma un camino de tierra. Se pedirá in	se transita por el Camino de Los Morales, una ancha vía pecuaria de tierra compactada con arbolado en los laterales, aunque de escasa altura. Se desciende hasta el arroyo de Los Morales, al que se atraviesa en un par de ocasiones. Posteriormente, se conta	se continúa por la vía pecuaria utilizada. Se atraviesa la Cañada Real Segoviana (utilizada como enlace), que se ofrece como alternativa al recorrido si no pudiera realizarse el trazado propuesto por el río Perales.	se discurre por el soto del río Perales. No hay camino claro, sino un estrecho sendero que se pierde entre la espesura de la vegetación. Dada la belleza de la zona se recomienda la utilización del trazado propuesto, aunque sea preciso realizar un camino j	se transita por la Cañada Real Leonesa, al comienzo. Pasado el río Perales, se toma un camino, que discurre entre fincas, hasta contactar con el arroyo del Cura. Se cruzan algunos otros arroyos de menor caudal. El camino por el que se discurre posee tramo	este tramo tiene un desnivel ascendente bastante apreciable. Se circula entre fincas privadas mientras nos acercamos a la carretera M-501, pero sin llegar a ella. El terreno se encuentra bastante deteriorado y cruzándose algún arroyo.
Intervención	acondicionamiento del carril bici-peatonal por la zona donde se transita	acondicionamiento del carril bici-peatonal en las zonas erosionadas, así como en los dos pasos del citado arroyo donde, en época de lluvias, es posible que sea dificultoso su paso	acondicionamiento del carril bici-peatonal, en especial en las zonas más deterioradas	acondicionamiento del carril bici-peatonal por el soto del río. Es posible ubicarlo entre la valla de la finca de Perales de Milla y el propio río. Al llegar al arroyo Palomero, puede utilizarse el camino de acceso a esta finca, que ya no se utiliza, pero resulta	acondicionamiento del trazado en aquellos puntos donde el terreno está más erosionado, así como al paso por los arroyos, en especial por el arroyo del Cura, donde habrá que habilitar un paso	acondicionamiento del tramo, así como de los arroyos que se atraviesan
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M3 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando	M8 - Blando
Presupuesto	49.950 €	64.920 €	34.560 €	429.200 €	330.120 €	171.990 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €	22.500 €	22.500 €	22.500 €	22.500 €



Subtramo	07
Denominación	camino de Las Cabras y urbanización Valquigoso
Entre	próximos a la carretera M-501 y la carretera M-510
Longitud (m)	2.530
Contaminación acústica / atmosférica	media, pues se contacta con un núcleo urbanizado
Entorno / Paisaje	camino entre fincas y calles de urbanización
Protección Térmica	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales de calles de urbanización, pero con escaso tránsito de vehículos
Tipo de Firme	estrecho camino de tierra, al comienzo, que se ensancha al entrar en la urbanización
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media, Al circularse por una zona con cierto tránsito de vehículos
Observaciones	se discurre por un camino bastante deteriorado, al comienzo, que discurre entre vallas de fincas. Se contacta con otro más ancho que se introduce en la urbanización Valquigoso. Se continúa siempre de frente, sin tomar desvíos, por las calles de la citada
Intervención	acondicionamiento del trazado inicial, así como al paso por la urbanización
Tipo de intervención	M6 - Blando
Presupuesto	159.390 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Conducción de Picadas a Valmayor	camino del Cerro de los Moros	paso por la población de Navas del Rey	acceso a la urbanización El Morro	paso por la urbanización El Morro y acceso al embalse de Picadas
Entre	la carretera M-510 y el límite municipal de Navas del Rey con Chapinería	el límite municipal y el cementerio de Navas del Rey	el cementerio y la carretera M-865, junto al desvío de la urbanización Los Morros	la carretera M-865 y la entrada a la urbanización	la entrada a la urbanización y el embalse de Picadas
Longitud (m)	3.272	998	1.378	2.517	2.195
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir sin tráfico ferroviario	escasa, que se acrecienta conforme nos acercamos a la población y a la carretera M-501	alta, al discurrir por un entorno urbano con abundante tráfico motorizado	media, al discurrir por un acceso de vehículos con escasa densidad de tráfico	media, al discurrir por calles de urbanización pero de escaso tránsito
Entorno / Paisaje	campos de encinas y quejigos, con arbustos y jaras	camino que discurre en una pradera con arbolado disperso	viales urbanos, aceras y parques	acceso entre campos de cultivo con escaso arbolado	calle con casas a ambos lados, al comienzo, y camino entre pinos, al final
Protección Térmica	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección	escasa	escasa	escasa	media, con alternancia de zonas de mayor y menor protección
Desnivel	escaso	escaso	escaso	medio	alto, con tramos más exigentes en la parte final, al contactar con el embalse
Cruces con el tráfico motorizado	camino de servicio del CYII, de escasa o nula densidad de tráfico. Además, cruce de la M-510 y salida de camiones de las obras de la carretera M-	camino, con servidumbre de paso, con circulación agrícola y ganadera de escasa densidad de tráfico	sección compartida con calles de núcleo urbano. Cruce de la carretera M-865	sección compartida con acceso asfaltado a una urbanización, de escasa densidad de tráfico	sección compartida con viales de urbanización, de escasa densidad de tráfico. En la parte final, el tráfico motorizado es, prácticamente, nulo
Tipo de Firme	ancho camino de tierra en buen estado que sigue la conducción del Canal	amplio camino de unos tres metros de anchura, en aceptable estado	asfalto con alguna zona de paseo peatonal	asfalto en buen estado de unos cinco metros de anchura	asfalto deteriorado al comienzo y ancho camino de tierra con piedras en la parte final
Iluminación	no	no	sí	no	sólo al paso por la urbanización
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita	alta	media	media	media-alta, al ser acceso al embalse de Picadas
Observaciones	se cruza la carretera y se toma un camino que sale enfrente. Metros más tarde, se contacta con la Conducción de Picadas a Valmayor, que se sigue a la izquierda. Es un ancho camino que, a veces, se introduce en fincas privadas y se debe sortear, pero el it	se desciende suavemente hacia el cementerio y la población de Navas del Rey, por una zona de pradera sin apenas arbolado. También puede apreciarse la carretera M-501	al contactar con el cementerio, se pasa bajo la M-501 y se contacta con la población de Navas del Rey. Se circula por la carretera M-865 hasta contactar con el desvío a la urbanización El Morro, por el que se seguirá	se toma el acceso asfaltado a la urbanización El Morro. Se trata de una carretera en buen estado con escaso tránsito de vehículos que desciende de una forma suave, con campos de viñas a ambos lados	se atraviesa la urbanización El Morro. Al final, el asfalto se transforma en ancho camino de tierra con piedras sueltas, que desciende hasta el embalse de Picadas. Ya en éste, se contacta con el Eje Sur (IT03), en la llamada "vía verde de Picadas"
Intervención	acondicionamiento de aquellas partes del camino que se encuentren en estado precario	acondicionamiento del camino en aquellos puntos de deterioro	acondicionamiento de un trazado óptimo por la población, para lo que se deberá contar con los técnicos municipales	acondicionamiento de un carril bici-peatonal	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el trazado mencionado, así como del piso en el terreno de tierra y piedras, para suavizar algo la pendiente
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M6 - Blando	M2 - Duro	M11 - Duro	M4 - Blando
Presupuesto	206.136 €	62.874 €	37.206 €	196.326 €	138.285 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 15 EJE DEL FERROCARRIL DE ALMOROX

DESCRIPCION

El Eje del Ferrocarril de Almorox (IT15), tiene como objetivo el seguimiento de la antigua línea de ferrocarril que, partiendo de Madrid, pasaba por Móstoles, Navalcarnero, Villamanta, Villa del Prado y concluía en la localidad toledana de Almorox. En la actualidad, el trazado de dicho ferrocarril coincide, hasta la localidad de Móstoles coincide con la línea C-5 de Cercanías de Renfe, por lo que su seguimiento se realizará a partir del citado punto. Hasta éste, se tratará de escoger un trazado, que partiendo de Madrid, pase por Alcorcón y Móstoles para enlazar, en la estación de Cercanías de Móstoles- El Soto, con el mencionado itinerario ferroviario.

MUNICIPIOS

- Madrid
- Pozuelo de Alarcón
- Alcorcón
- Móstoles
- Navalcarnero
- Villamanta
- Mérida (provincia de Toledo)
- Aldea del Fresno
- Villa del Prado

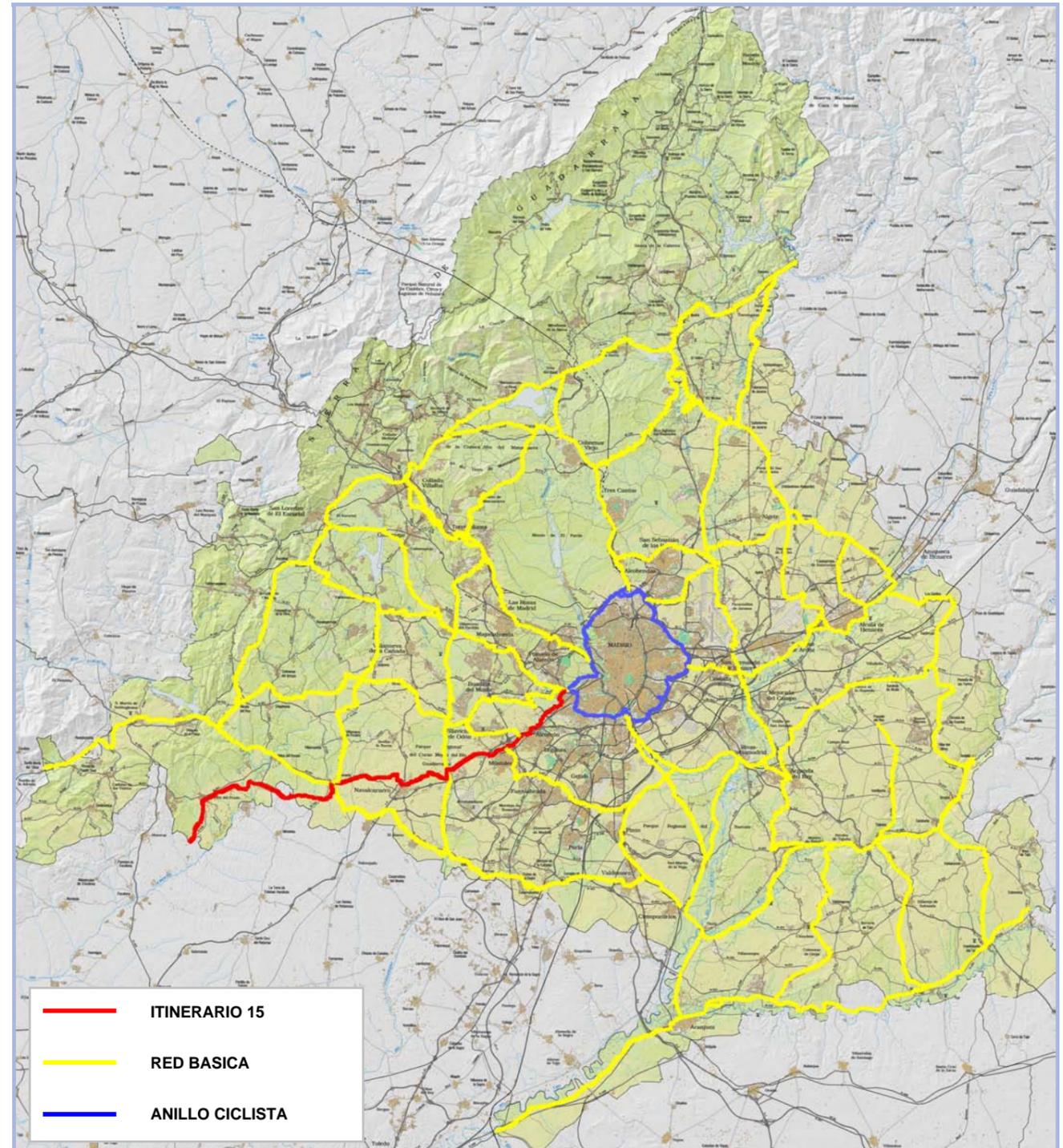
LONGITUD (KM) 66,43

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 9

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

Es un corto tramo de salida, que posee cierta complejidad al atravesar la M-502, en el nudo de intersección con la M-511, y el tendido del tren ligero. Rodea la Colonia de Arroyo Meaques y contacta con la finca militar La Dehesa. Posee una distancia de 1,15km. y una ascensión acumulada de 18 metros. Para un mejor detalle del mismo, se ha procedido a dividirlo en tres subtramos.

TRAMO B

Este tramo, parte de la Colonia del Gran Capitán, para llegar hasta la A-5. Contacta con la Colonia de Dehesa del Príncipe y llega a la M-40, que cruzará por un ancho paso elevado. Posee una longitud de 3,80 km. y una ascensión acumulada de 54 metros. Se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos para un mejor estudio del mismo.

TRAMO C

Este tramo, parte del paso sobre la M-40 para discurrir cerca de la A-5, entrando en el polígono industrial Tres Aguas y cruzar dicha vía para concluir en Alcorcón Central. Cuenta con una distancia de 3,91 km. y una ascensión acumulada de 51 metros. Dada la complejidad del tramo, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos.

TRAMO D

Este tramo comienza en Alcorcón Central y concluye en Parque Oeste, atravesando la línea C-5 de Cercanías. En su punto final, contacta con el tramo de enlace EN15-14, que se dirige a Villaviciosa de Odón, donde coincide con el Eje Oeste (IT14). Se trata de otro corto tramo de apenas 1,30 km., prácticamente llano. Para un mejor detalle se ha dividido en cuatro subtramos.

TRAMO E

El siguiente tramo, comienza el Parque Oeste de Alcorcón y atraviesa la M-50 y la carretera M-506, para adentrarse en Móstoles, pasando por la Universidad Rey Juan Carlos y varios parques, llegando hasta un puente bajo la A-5, donde ya puede iniciarse el seguimiento más detallado, del trazado del antiguo ferrocarril de Almorox. Tiene una distancia total de 6,11 km. y una ascensión acumulada de 52 metros, y para un mejor estudio del mismo se ha procedido a dividirlo en seis subtramos.

TRAMO F

Este tramo discurre entre la A-5 y la localidad de Navalcarnero. Pasa por la Colonia de Parque Coimbra y atraviesa el río Guadarrama, donde contacta con el Eje del Guadarrama (IT04). Es factible la realización de casi la totalidad del itinerario siguiendo el trazado original, excepto al paso por un par de fincas, por lo que será necesario un estudio patrimonial del suelo. Tiene una longitud de 12,78 km. y una ascensión acumulada de 147 metros, y para un mejor estudio, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos.

TRAMO G

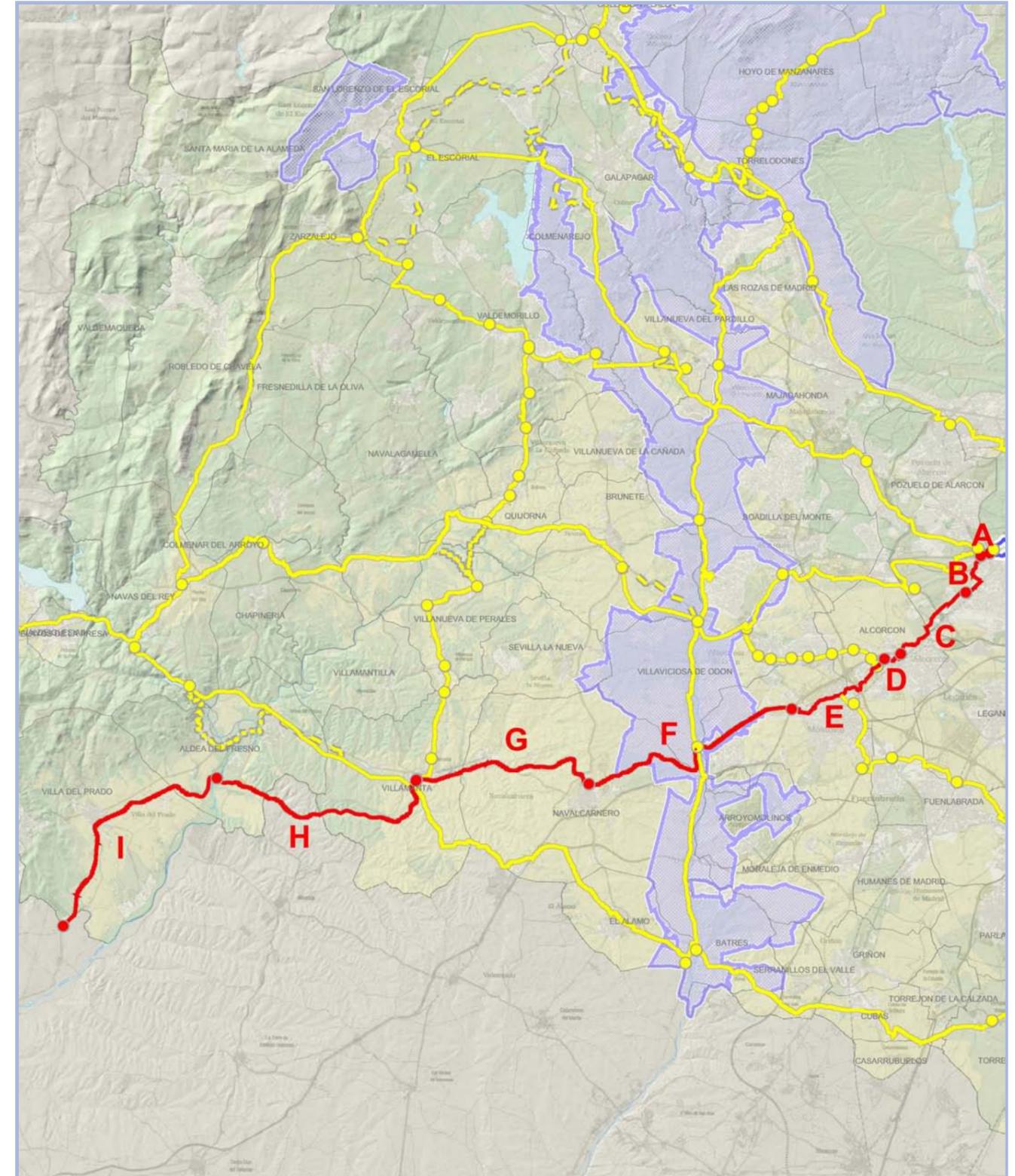
El siguiente tramo, enlaza las localidades de Navalcarnero y Villamanta. Esta última localidad era un punto donde partían dos ramales: el de el Valle del Tiétar, que discurría por las localidades de Pelayos de la Presa y San Martín de Valdeiglesias, que forma parte del Eje Sur (IT03), y la del ferrocarril de Almorox, que es la que nos ocupa. Durante el trazado del tramo, se pasa bajo la M-600 y la M-507, que será necesario acondicionar. Tiene una longitud total de 10,18 km. y una ascensión acumulada de 34 metros y se ha dividido en cinco subtramos para su estudio. En la localidad de destino, Villamanta, parte el enlace EN14-15 que, utilizando el trazado de la Cañada Real Segoviana, contacta con el Eje Oeste (IT14).

TRAMO H

El tramo que nos ocupa posee la complejidad de que el trazado del ferrocarril pasa por dos fincas privadas de la Comunidad de Madrid, además de adentrarse, provisionalmente, en la provincia de Toledo. Para solventar este problema, se procederá a detallar una alternativa, no obstante, será necesario un estudio patrimonial del suelo. La longitud total del tramo es de 12,87 km. con una ascensión acumulada de 67 metros. Para un mejor estudio del mismo se ha procedido a dividirlo en siete subtramos.

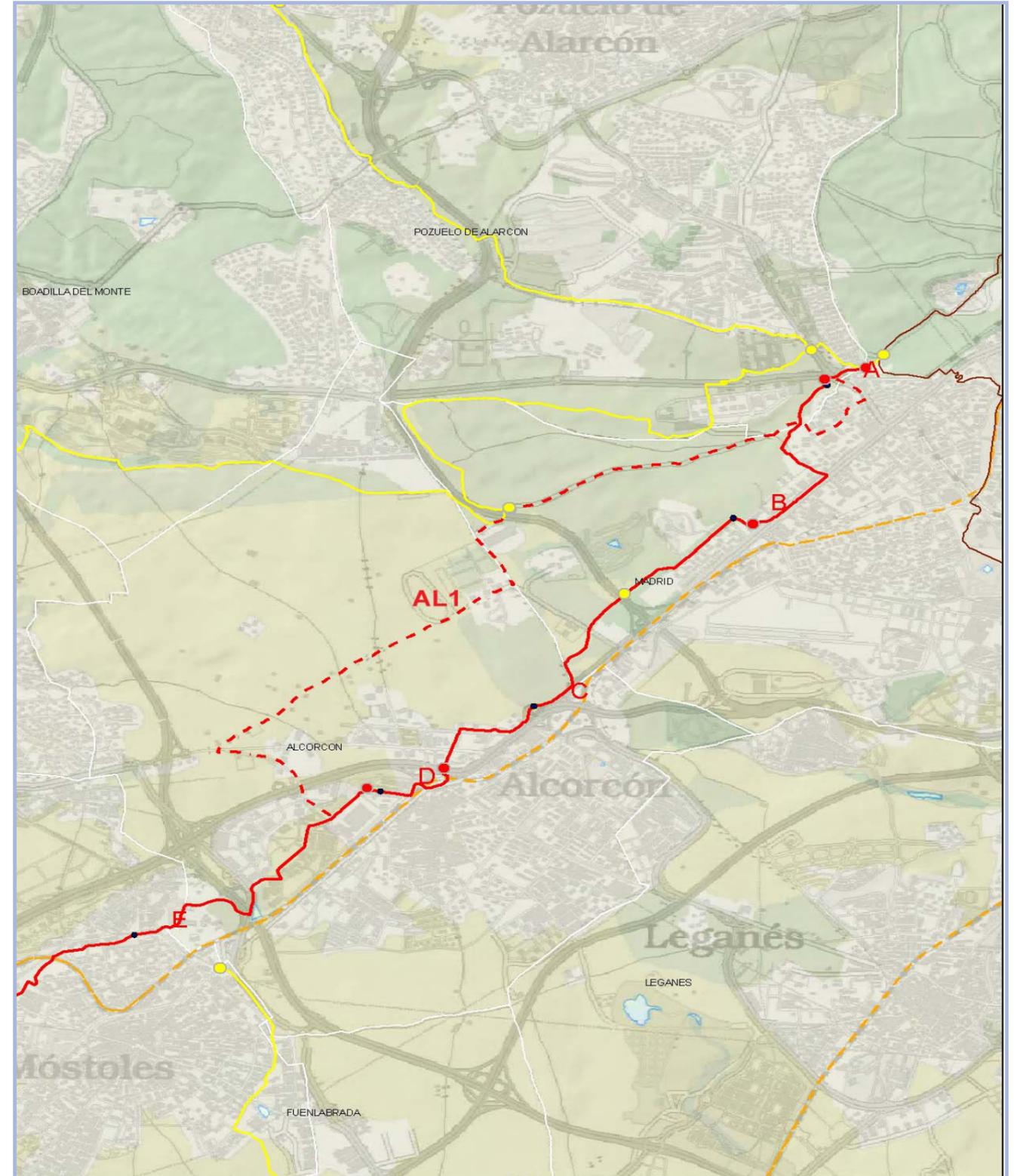
TRAMO I

Este último tramo discurre, en su integridad, por el término municipal de Villa del Prado. Al ser terreno comprado, en su totalidad, por el citado Ayuntamiento, puede ser seguido sin problemas. Además, existe un estudio previo para su conversión en "vía verde", que es necesario tener en cuenta. Casi al final dos fincas han usurpado dicho trazado pero, según el catastro, de forma ilegal, por lo que será necesario aclararlo. Tiene una longitud total de 13,25 km. y una pendiente acumulada de 117 metros. Además, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos para un estudio más detallado.



ALTERNATIVA 1

La alternativa que se propone, sustituye a los cuatro primeros tramos para escoger el mejor trazado de los dos reseñados. Parte del nudo de intersección de las carreteras M-502 y M-511 y discurre rodeando la finca militar La Dehesa por el lado contrario al de la anterior propuesta. Atraviesa la M-40, donde contacta con el Eje Oeste (pudiendo utilizar el mismo tramo hasta este punto y marcar aquí su inicio), y prosigue por la finca hípica de la Venta de la Rubia hasta el polígono industrial de Tres Aguas, donde contacta con el enlace EN15-14 que va a Villaviciosa de Odón. Posee una distancia de 11,32 km. y una ascensión acumulada de 122 metros. Para poder realizar un estudio más pormenorizado del mismo, se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos.

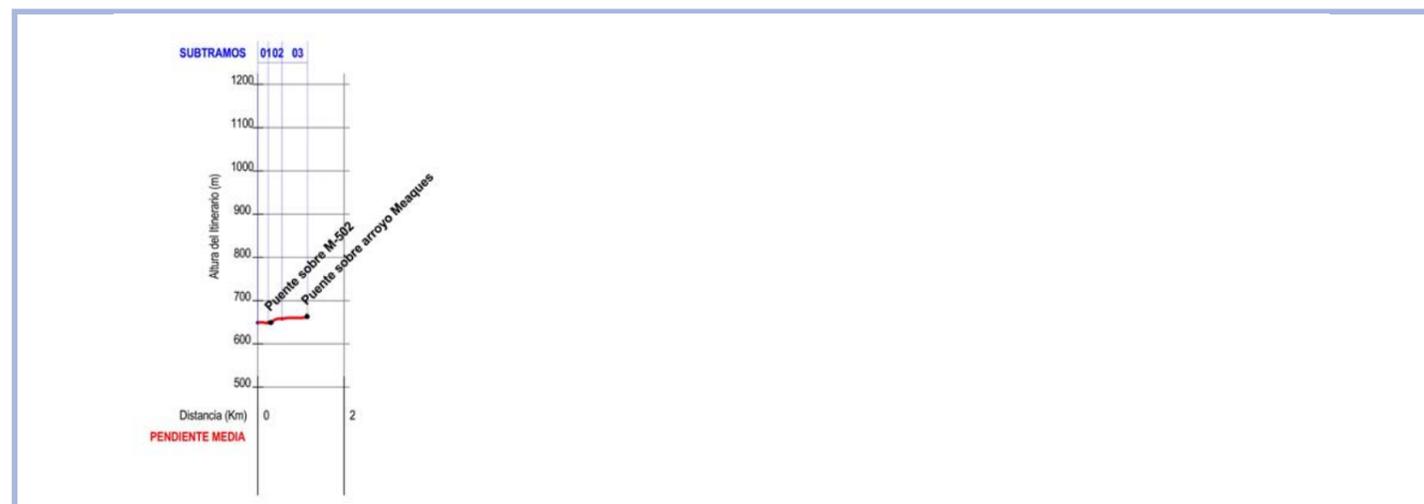


1:50.000

TRAMO A

Altura Máxima (m):	718
Altura Mínima (m):	648
Altura Salida (m):	649
Altura Llegada (m):	703
Desnivel Salida Llegada (m):	54
Desnivel Máximo (m):	70
Ascensión Acumulada (m):	81
Descenso Acumulado (m):	29
Máxima Pendiente (100 m):	4,68
Pendiente Media:	1,34

PERFILES Y PENDIENTES



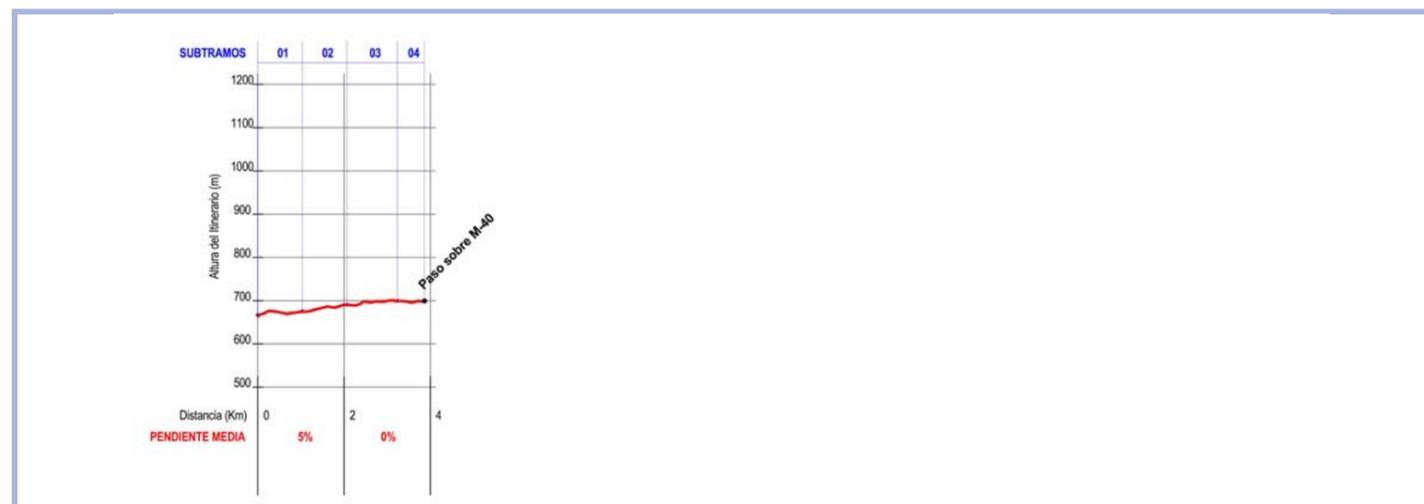
1:5.000



TRAMO B

Altura Máxima (m):	708
Altura Mínima (m):	579
Altura Salida (m):	706
Altura Llegada (m):	579
Desnivel Salida Llegada (m):	-127
Desnivel Máximo (m):	129
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	129
Máxima Pendiente (100 m):	2,76
Pendiente Media:	0,85

PERFILES Y PENDIENTES



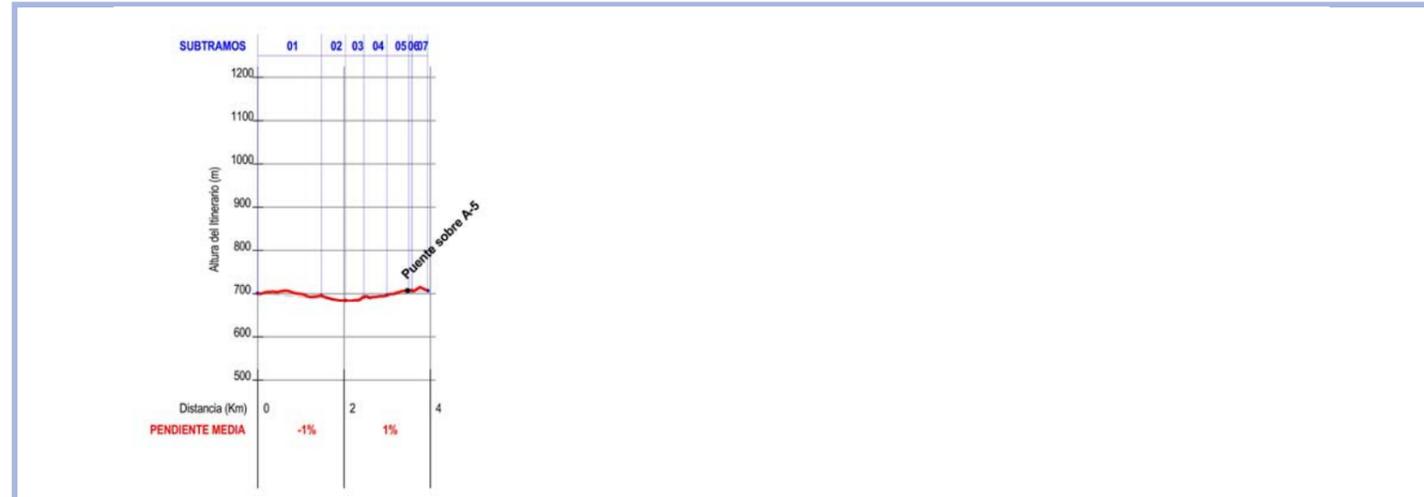
1:15.000



TRAMO C

Altura Máxima (m):	666
Altura Mínima (m):	564
Altura Salida (m):	626
Altura Llegada (m):	666
Desnivel Salida Llegada (m):	40
Desnivel Máximo (m):	102
Ascensión Acumulada (m):	103
Descenso Acumulado (m):	56
Máxima Pendiente (100 m):	5,6
Pendiente Media:	0,49

PERFILES Y PENDIENTES



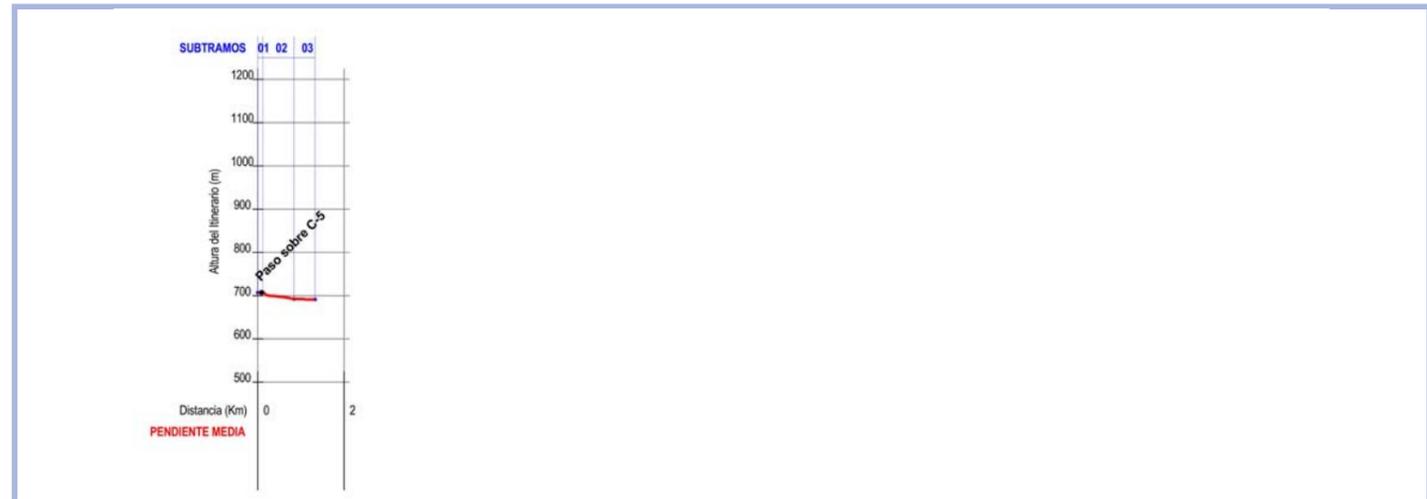
1:15.000



TRAMO D

Altura Máxima (m):	666
Altura Mínima (m):	537
Altura Salida (m):	666
Altura Llegada (m):	537
Desnivel Salida Llegada (m):	-129
Desnivel Máximo (m):	129
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	129
Máxima Pendiente (100 m):	2,24
Pendiente Media:	0,5

PERFILES Y PENDIENTES



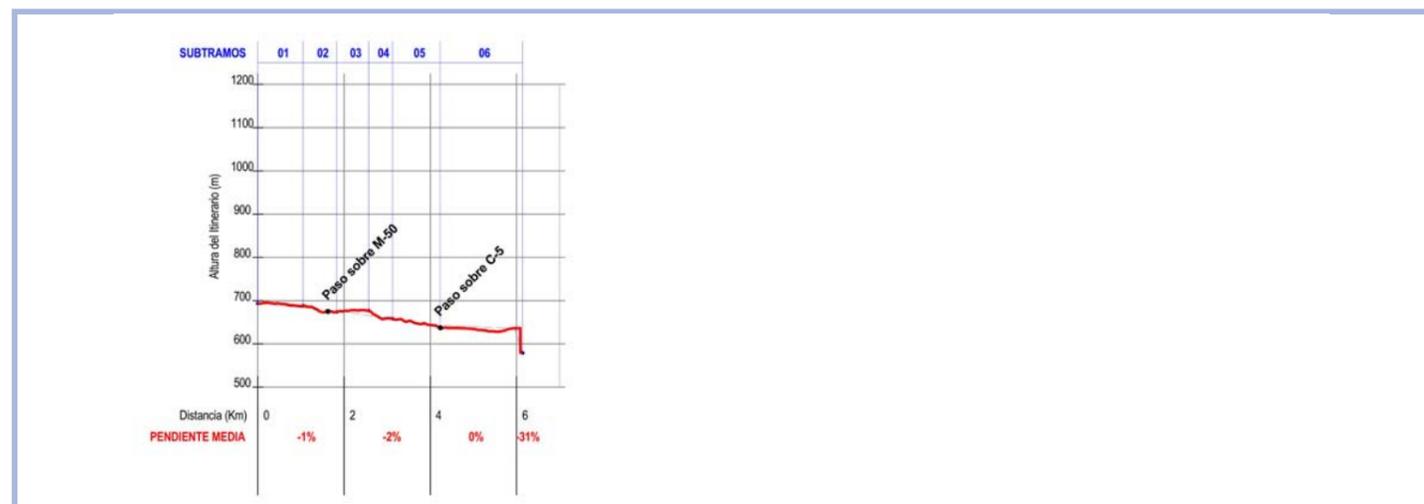
1:15.000



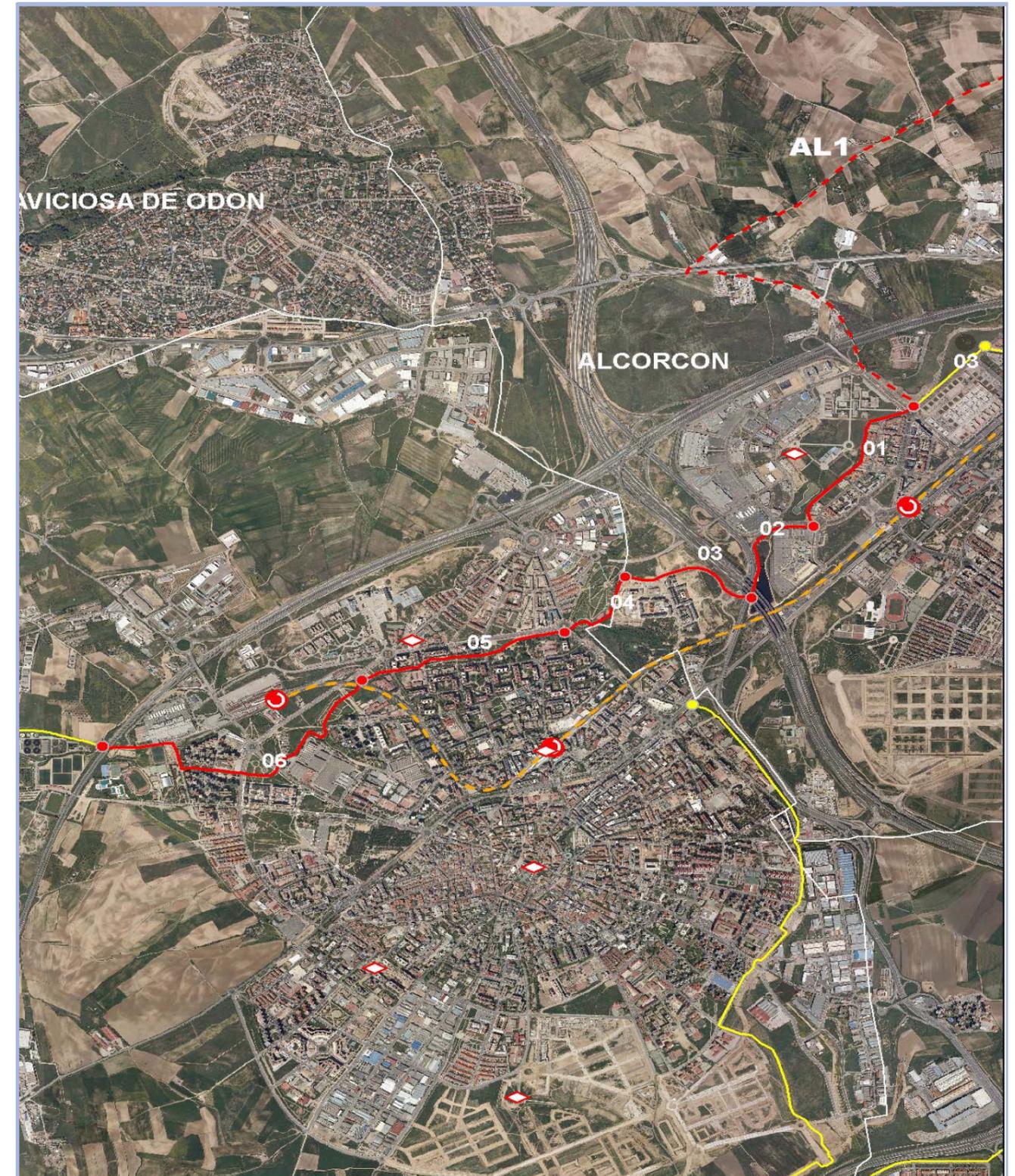
TRAMO E

Altura Máxima (m):	590
Altura Mínima (m):	450
Altura Salida (m):	537
Altura Llegada (m):	451
Desnivel Salida Llegada (m):	-86
Desnivel Máximo (m):	140
Ascensión Acumulada (m):	47
Descenso Acumulado (m):	139
Máxima Pendiente (100 m):	4,77
Pendiente Media:	-1,89

PERFILES Y PENDIENTES



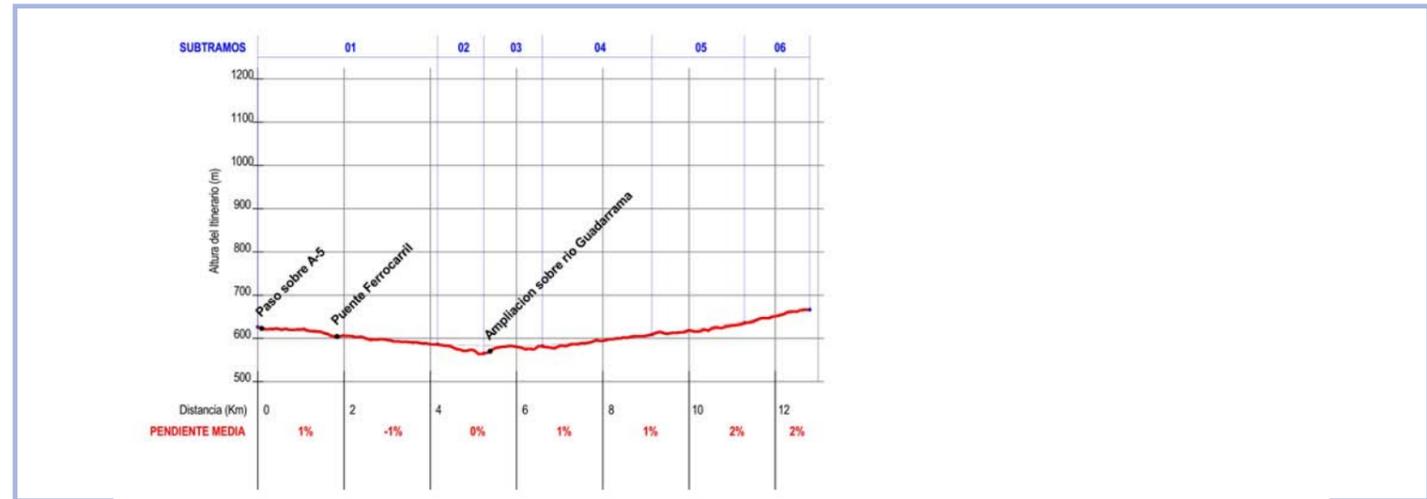
1:25.000



TRAMO F

Altura Máxima (m):	514
Altura Mínima (m):	460
Altura Salida (m):	460
Altura Llegada (m):	469
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	54
Ascensión Acumulada (m):	46
Descenso Acumulado (m):	45
Máxima Pendiente (100 m):	4,3
Pendiente Media:	0,32

PERFILES Y PENDIENTES



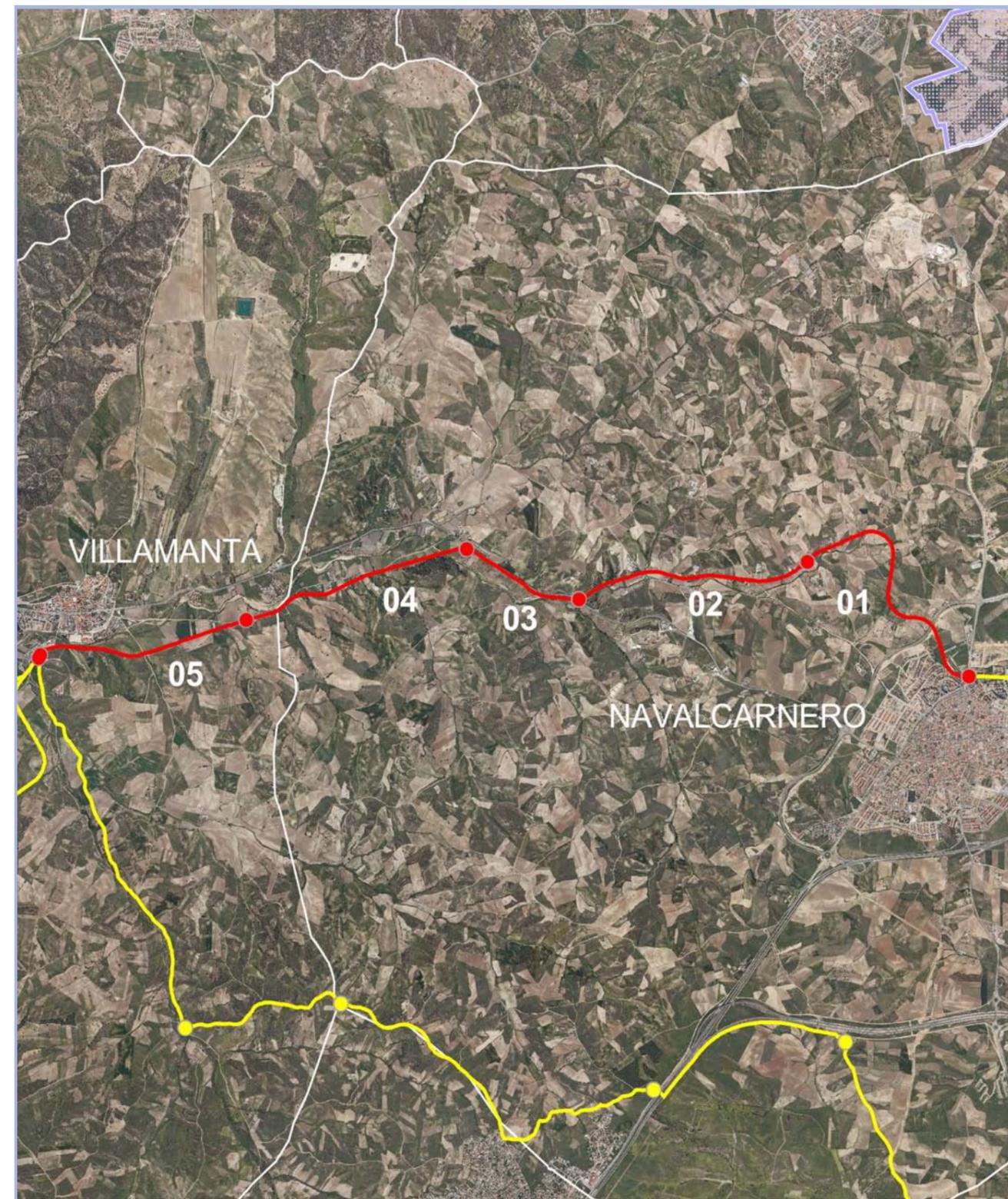
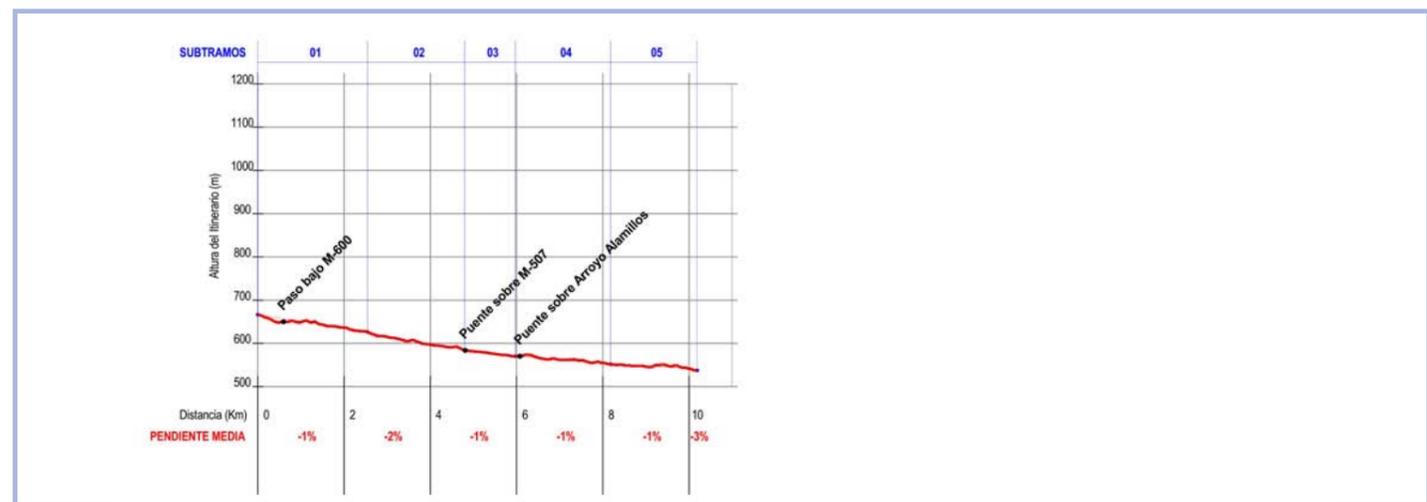
1:50.000



TRAMO G

Altura Máxima (m):	666
Altura Mínima (m):	537
Altura Salida (m):	666
Altura Llegada (m):	537
Desnivel Salida Llegada (m):	-129
Desnivel Máximo (m):	129
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	129
Máxima Pendiente (100 m):	2,24
Pendiente Media:	1,2

PERFILES Y PENDIENTES

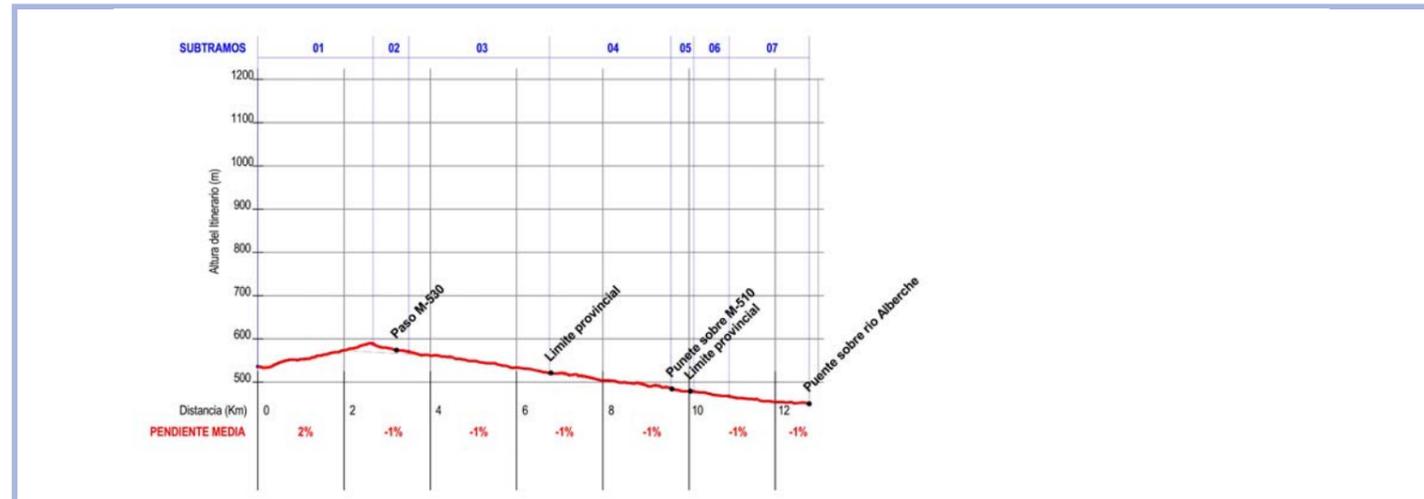


1:45.000

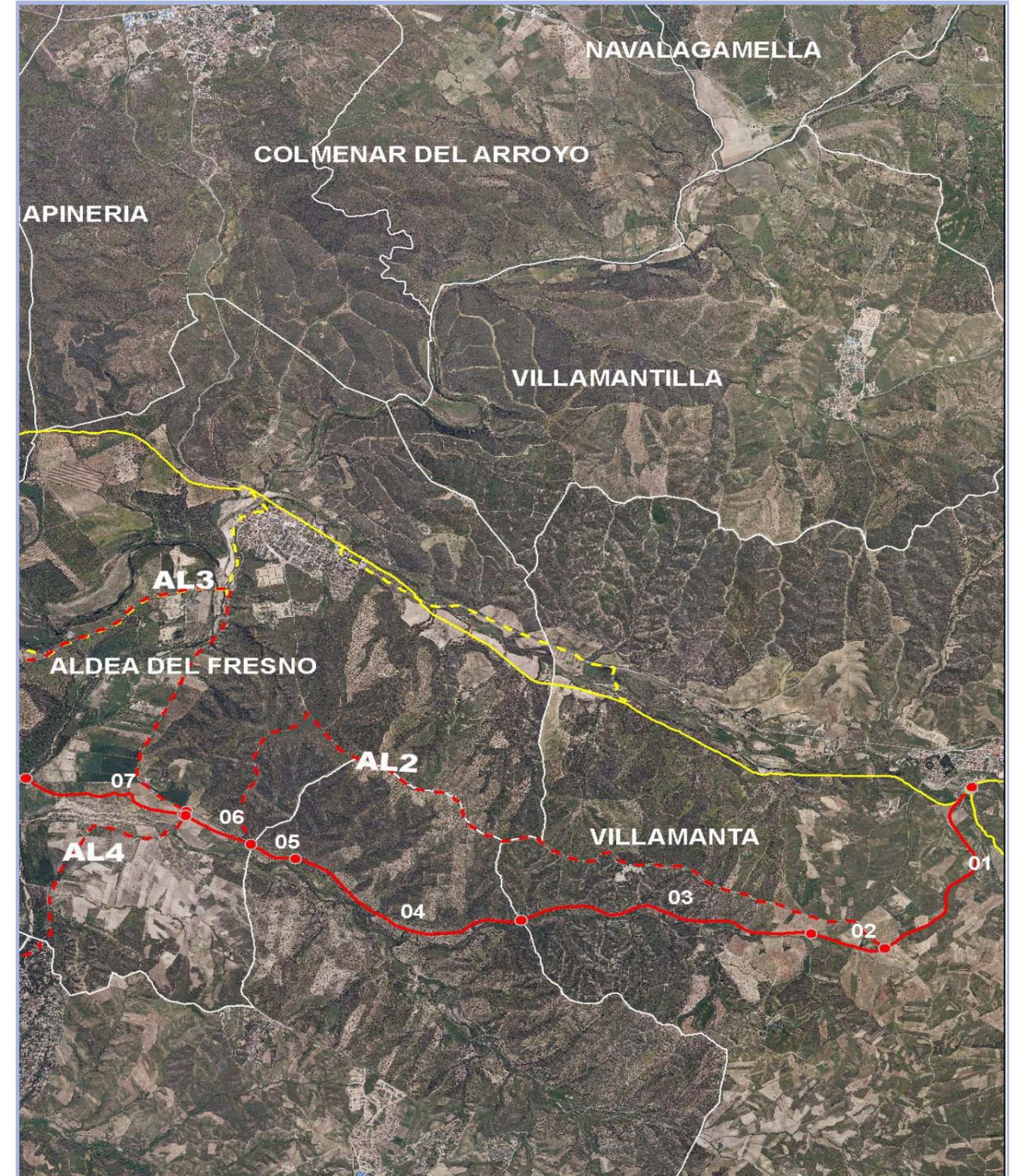
TRAMO H

Altura Máxima (m):	590
Altura Mínima (m):	450
Altura Salida (m):	537
Altura Llegada (m):	451
Desnivel Salida Llegada (m):	-86
Desnivel Máximo (m):	140
Ascensión Acumulada (m):	47
Descenso Acumulado (m):	139
Máxima Pendiente (100 m):	4,77
Pendiente Media:	1,2

PERFILES Y PENDIENTES



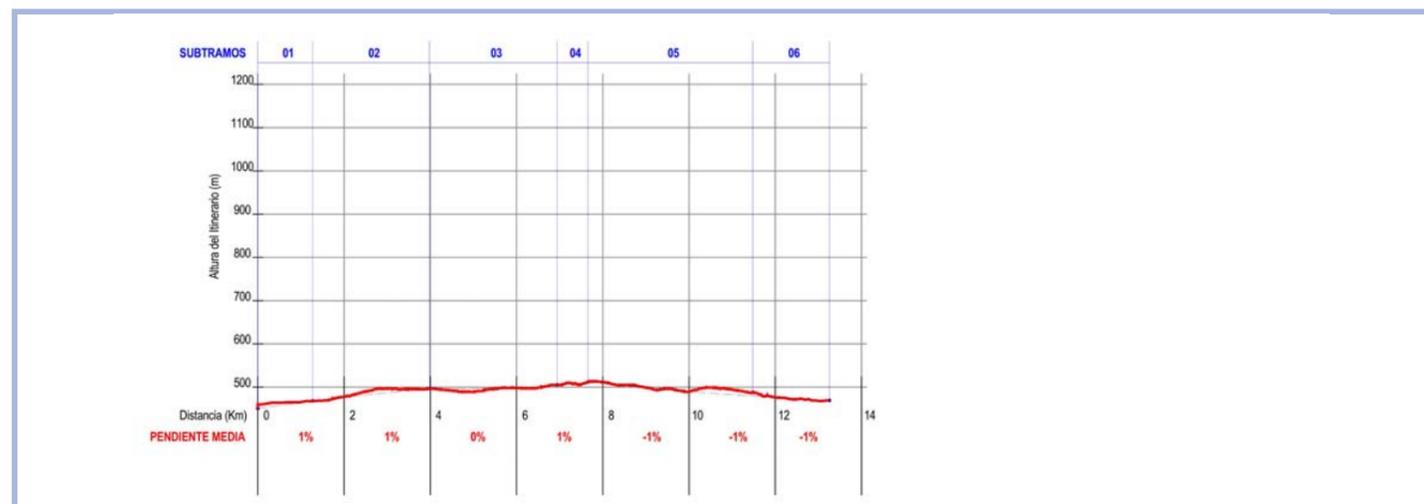
1:50.000



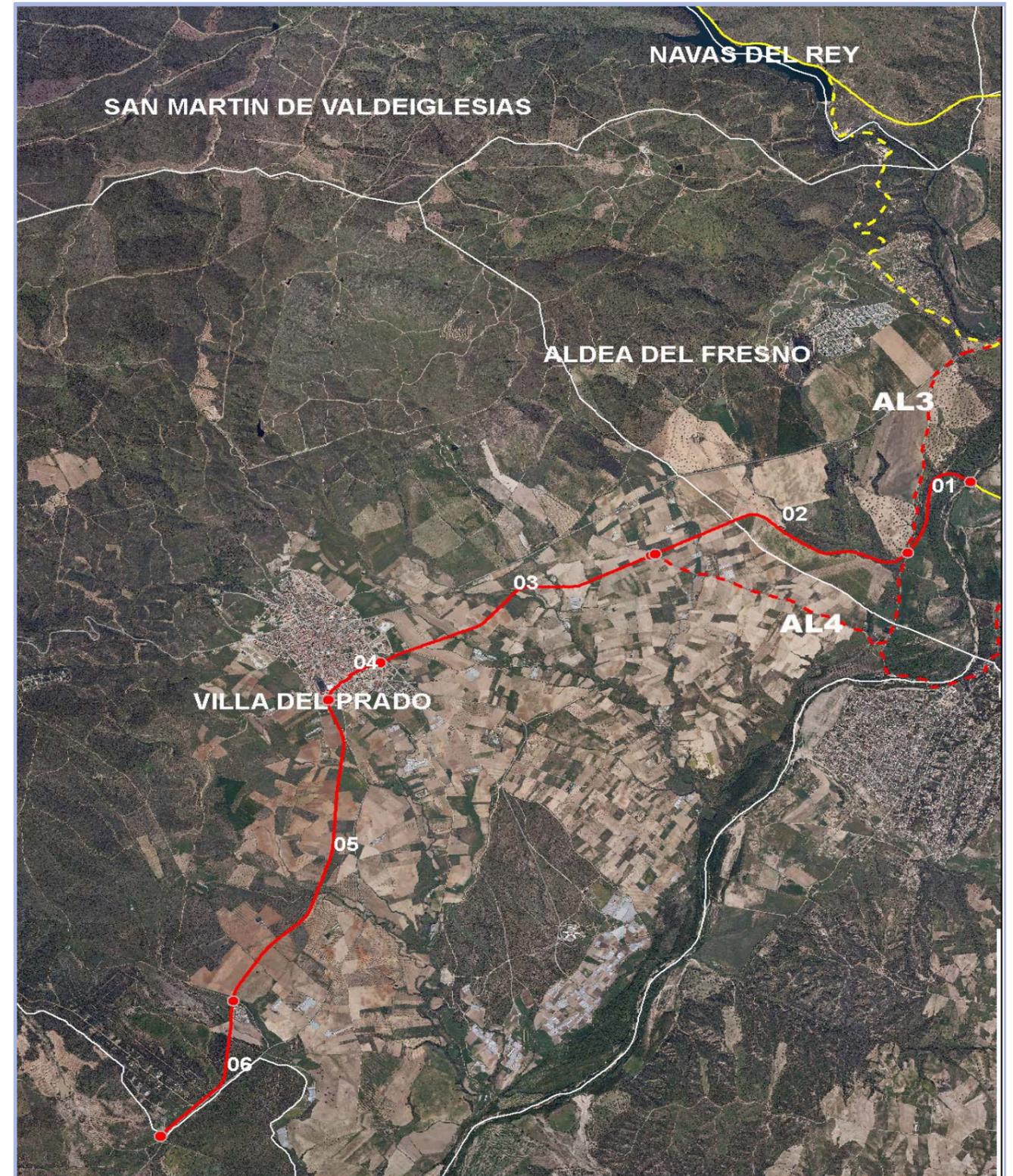
TRAMO I

Altura Máxima (m):	514
Altura Mínima (m):	460
Altura Salida (m):	460
Altura Llegada (m):	469
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	54
Ascensión Acumulada (m):	46
Descenso Acumulado (m):	45
Máxima Pendiente (100 m):	4,3
Pendiente Media:	1,2

PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000





Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino paralelo a M-511 (Boadilla- Carabanchel)	Calle Príncipe	Nuevo camino
Entre	Puntos 03 (Intersección M5-11Con M-502) y 08 (Paseo del Príncipe)	Puntos 08 (Paseo del Príncipe) y 07 (C/ José Isberte)	Puntos 07 (C/ José Isberte) y 05
Longitud (m)	800	400	400
Contaminación acústica / atmosférica	Alta debido a la huella acústica de la M-511	Media	Baja
Entorno / Paisaje	M-1, Centro Comercial, Ciudad de la Imagen. Camino bordeado por setos y árboles.	Paseo de Príncipe, Ciudad de la Imagen, Centro Comercial. No hay arbolado de sombra.	Descampado. No hay arbolado.
Protección Térmica	Parcialmente	No	No
Desnivel	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%
Cruces con el tráfico motorizado	Camino segregado en paralelo a la M-511, no hay cruces con al red viaria	Sección compartida y cruces con calle Virgilio	No hay cruces con tráfico motorizado
Tipo de Firme	Camino de terriza compactada, 1,5m de ancho.	Paseo arbolado con amplia mediana central peatonal. Asfalto en calzada y baldosa en aceras.	Terriza sin acondicionar.
Iluminación	No	Si	No
Potencialidad demanda	Alta de recreo y uso cotidiano para el acceso a Ciudad de la Imagen	Alta para el uso cotidiano y de paseo.	Media
Observaciones	Este tramo es una alternativa para evitar el cruce de la plataforma del Metro ligero a la altura de la glorieta M-502 y hace necesario en el caso del trazado del tramo A. Entre la calzada y el camino hay unos espacios disponibles que permiten la implantación de una vía ciclista. Esta conexión permite acceder directamente a la Ciudad de la Imagen.	La mediana central es muy amplia y cuenta con poco tránsito de peatones. Por lo cual se propone el uso compartido de la misma por ciclistas y peatones. Si la coexistencia con los peatones resultara conflictiva, conviene trazar una vía ciclista independiente.	El camino enlaza el Paseo del Príncipe con el tramo A. Se cruza la vía del Metro ligero a la altura de la parada. A partir de dicho cruce hay que trazar un camino y proyectar un puente para salvar el barranco del arroyo de Meaques
Intervención	Implantar una pista-bici bidireccional (lechada pigmentable) con un ancho de 2,50m y reforzar arbolado de sombra.	Señalización vertical y horizontal para indicar que se trata de una senda peatonal que pueden utilizar los ciclistas, adaptando su velocidad.	Trazar una vía ciclista / peatonal con un ancho de 3,00m y una capa bituminosa o lechada pigmentable, señalización y arbolado de sombra. Nuevo puente sobre el arroyo de Meaques.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro
Presupuesto	144.000 €	4.000 €	70.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	20.000 €

Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Camino	A-5	Av. de Arqueros	Cañada de Extremadura
Entre	Puntos 04 (Camino) y 09(A-5)	Puntos 09 y 10 (Enlace A-5 - Av. de la Aviación)	Puntos 10 (Enlace A-5 - Av. de la Aviación) y 11 (C/ Coraceros)	Puntos 11 (C/ Coraceros) y 12 (Cruce sobre la M-40)
Longitud (m)	1.140	1.040	1.130	700
Contaminación acústica / atmosférica	Media debido a la proximidad a la A-5.	Alta. debido al huella acústica de la A-5.	Media, debido al tráfico motorizado y la huella acústica de la A-5.	Media, debido a la huella acústica de la M-40 y la A-5.
Entorno / Paisaje	Instalaciones militares, campos de matorrales, bosques de pinos	A-5 y Club Deportivo La Dehesa. No hay arbolado de sombra.	Zonas residenciales y Club Deportivo La Dehesa. Hay arbolado de sombra.	M-40 y Descampado sin arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	No	Parcialmente	No
Desnivel	Bajo. <2%	Bajo. <2%	Bajo. <2%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Camino segregado sin cruces con el tráfico motorizado hasta los últimos 150 m cuando se incorpora en paralelo a la calle Avtona	La circulación en bicicleta está prohibido tanto los la autopista como por la acera.	Paralelo a la Av. de Arqueros, cruce con la calle de acceso a las instalaciones militares deportivas.	Vía Pecuaria apartada del tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular y muy pedregoso, ancho de aprox. 5m.	Autopista con acera lateral de ancho variable.	Avenida asfaltada, con acera y aparcamiento en ambos lados.	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.:6m
Iluminación	No	Parcial	Parcial	No
Potencialidad demanda	Media / Alta (en función del acondicionamiento y de las determinaciones del desarrollo urbanístico	Media / Alta, presencia de ciclistas y peatones, proximidad a instalaciones deportivas y zonas	Alta, presencia de ciclistas y peatones, proximidad a instalaciones deportivas y zonas	Alta de uso cotidiano y de paseo debido a la proximidad a instalaciones deportivas y zonas
Observaciones	El trazado definitivo se ve condicionado a la configuración resultante de la Operación Campamento.	El trazado definitivo estará condicionado a la configuración resultante de la Operación Campamento. Hay una vía ciclista proyectada para este tramo.	Con la reducción del aparcamiento en un lado de la avenida se puede acondicionar una vía ciclista segregada sobre acera con ampliación de la misma.	El cruce por encima de la M-40 es generoso, perteneciente a la Cañada Real de Extremadura. El camino es frecuentemente utilizado por ciclistas de recreo. Se propone el acondicionamiento de una franja de 2,5m de ancho pavimentada con lechada pigmentable para captar la demanda de uso cotidiano del enlace Madrid - Alcorcón.
Intervención	En función del Plan Parcial de la Operación Campamento.	Hay una vía ciclista proyectada en la Operación Campamento.	Convertir la banda de aparcamientos en una vía ciclista segregada (Acera-bici). Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Acondicionamiento del firme (franja de 2,5m de ancho pavimentada con lechada pigmentable) y arbolado de sombra.
Tipo de Intervención	M7 - Duro	M7 - Duro	M11 - Duro	M9 - Duro
Presupuesto	0 €	0 €	113.000 €	43.400 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Cordel de Castilla	Camino paralelo a la A-5	Camino paralelo a la A-5	Av. de América	Calles Ecuador y Brasil	Cruce sobre la A-5 y vías de tren
Entre	Puntos 12 (cruce sobre la M-40) y 13 A-5	Puntos 13(A-5) y 14 (Enlace A-5 - Av. de los Castillos)	Puntos 14 (Enlace A-5 - Av. de los Castillos) y 15 (Av. de América)	Puntos 15 (Av. de América) y 16 (Calle Ecuador)	Puntos 16 (Calle Ecuador) y 17 (A-5)	Puntos 17 y 18
Longitud (m)	1.500	600	400	550	550	70
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, debido a la huella acústica de la M-40 y la A-5.	Alta, debido a la huella acústica de la A-5.	Alta, debido a la huella acústica de la A-5	Alta, debido a la huella acústica de la Av. de América	Media debido al tráfico motorizado en la C/ Ecuador	Alta debido a la huella acústica de la A-5.
Entorno / Paisaje	Descampado con arbolado de sombra irregular.	Espacio intersticial de la A-5	Espacio intersticial de la A-5. Arbolado de sombra irregular	Av. de América y Centro Comercial. Arbolado de sombra escaso.	Polígono Industrial El Escaparate. No hay arbolado de sombra.	Espacio intersticial entre la A-5 y vías de tren.
Protección Térmica	Parcialmente	No	Parcialmente	escasa	No	No
Desnivel	Bajo. <2%	Bajo. <3%	Bajo. <3%	Bajo. <2%	Bajo. <2%	Bajo. <3%
Cruces con el tráfico motorizado	Si, con Venta de la Rubia.	Camino segregado sin cruces con el tráfico motorizado.	Camino segregado sin cruces con el tráfico motorizado.	Vía en paralelo al tráfico motorizado de la Av. de América. Actualmente los ciclistas tienen que circular por la calzada con una importante	Hay que cruzar la Av. San Martín de Valdeiglesias. (Introducir cruce ciclista y peatonal). Actualmente los ciclistas tienen que circular por la	Propuesta: Pasarela Ciclista y peatonal independiente de tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 4m	Tierra compactada irregular sin acondicionar y sin arbolado de sombra. Ancho aprox.:1,5m	Tierra compactada irregular sin acondicionar. Ancho aprox.:2m	Avenida asfaltada, con mediana central, acera y aparcamiento en ambos lados.	Calle asfaltada, aparcamiento en ambos lados.	Asfalto en carretera y tierra compactada irregular sin acondicionar.
Iluminación	No	Parcial	No	Si	Si	No
Potencialidad demanda	Alta. Presencia de ciclistas y conexión Madrid-Alcorcón.	Alta de uso cotidiano y paseo.	Media	Alta de uso cotidiano, debido a la proximidad del centro comercial	Alta de uso cotidiano.	Alta de uso cotidiano
Observaciones	El camino se está utilizando para depósito de escombros y basura.	No hay prácticamente camino y el espacio residual existente entre valla y autopista es insuficiente para el acondicionamiento de una vía segregada.	El Camino conecta con un parque urbano en estado de abandono y deterioro.	Con la reducción del aparcamiento en un lado de la avenida se puede acondicionar una vía ciclista segregada sobre acera con ampliación de la misma.	No es posible ampliar la sección de la calle así que se propone la sustitución de una banda de aparcamiento por una vía ciclista segregada. La intensidad de tráfico no es alta pero conviene dar continuidad a la sección anterior. Otra opción sería convertir en calle ciclista-peatonal con acceso restringido de vehículo. La calle paralela funcionaría en fondo de saco.	El Centro Comercial Tres aguas es un importante atractivo de flujo peatonal de los vecinos de Alcorcón que actualmente cruzan la A-5 con el tráfico motorizado por la calle Argentina, lo que incrementa la necesidad de una alternativa ciclista y peatonal. La diferencia de cota entre las Calle Ecuador y la Carretera facilita la implantación del paso elevado.
Intervención	Limpieza y acondicionamiento del firme (franja de 2,5m de ancho pavimentada con lechada pigmentable). Señalización y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (franja de 2,5m de ancho pavimentada con lechada pigmentable) y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (franja de 2,5m de ancho pavimentada con lechada pigmentable) alumbrado y arbolado de sombra.	Convertir la banda de aparcamientos en una vía ciclista segregada (Acera-bici).	Convertir la banda de aparcamientos en una vía ciclista segregada bidireccional (Acera-bici).	Se propone una nueva pasarela peatonal y ciclista sobre la A-5 y las vías de tren. Su localización debe ser preferentemente en continuidad con la C / Ecuador, enlazando con el parque existente al otro lado de las vías.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M11 - Duro	M5 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro
Presupuesto	93.000 €	156.000 €	84.800 €	112.750 €	112.750 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	200.000 €



Subtramo	07
Denominación	Parque.
Entre	Puntos 18 y 19 (C/ Argentina)
Longitud (m)	500
Contaminación acústica / atmosférica	Alta debido a la huella acústica de la A-5 y de la línea de cercanías C-5.
Entorno / Paisaje	Cementerio y zona verde con arbolado de sombra.
Protección Térmica	media
Desnivel	Bajo, <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Hay un cruce con tráfico motorizado en el acceso al cementerio.
Tipo de Firme	Terriza compactada. Ancho aprox.: 3m
Iluminación	Si
Potencialidad demanda	Alta de uso cotidiano.
Observaciones	Es necesario la implantación de una pasarela ciclista-peatonal en continuidad de la anterior pasarela sobre la A-5 para la conexión final con la zona verde que alberga el cementerio.
Intervención	Pasarela en continuidad al paso elevado propuesto sobre la A-5, acondicionamiento del firme y señalización de senda compartida ciclista-peatonal por el parque.
Tipo de intervención	M2 - Duro existente
Presupuesto	50.000 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €



Subtramo	01	02	03
Denominación	C/ Argentina	Av. de Villaviciosa	Av. de Villaviciosa
Entre	Puntos 19 (C/ Argentina) y 20 (glorieta Av. Villaviciosa)	Puntos 20 (glorieta Av. Villaviciosa) y 21	Puntos 21 y 22 (Parque)
Longitud (m)	500	200	500
Contaminación acústica / atmosférica	Alta, debido al tráfico motorizado y la huella acústica de la línea de tren.	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)
Entorno / Paisaje	Intersticios de la línea C-5 de cercanías. No hay arbolado.	Edificios de vivienda y descampado intersticial de la vía de tren. Arbolado escaso.	Edificios de viviendas. Doble franja de arbolado en la acera.
Protección Térmica	No	escasa	Parcialmente
Desnivel	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%
Cruces con el tráfico motorizado	Actualmente los ciclistas tienen que circular por la calzada con una importante intensidad de tráfico motorizado.	Hay que cruzar glorieta a nivel.	Cruce con la red viaria. Calles: Estocolmo, Bratislava y Viena
Tipo de Firme	Calle asfaltada de sección limitada. Ancho de acera variable, casi inexistente en el cruce sobre la vía de trenes	Asfalto (calzada) y baldosas (acera).	Calle asfaltada, bidireccional con acera amplia y aparcamiento en ambos lados.
Iluminación	No	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta debido a la proximidad de la estación de Alcorcón Central y del centro comercial de Tres	Alta de uso cotidiano debido a la proximidad de la estación de Alcorcón Central.	Alta debido a conexión estación-parque atravesando zonas residenciales.
Observaciones	El espacio de la acera no cumple los estándares mínimos. Debido a la alta intensidad de tráfico motorizado, conviene segregarse los ciclistas. Por tanto el cruce de la línea férrea que debe ser ampliado y acondicionado para ciclistas y peatones.	Se opta por acondicionar la vía ciclista por el lado de la calle más cercano a la zona verde para evitar el cruce en la rotonda con las calles Argentina, Dublín y Viena.	La acera ofrece espacio suficiente para el acondicionamiento de una vía ciclista segregada. Para tal se propone la conversión del aparcamiento de batería en línea
Intervención	Ampliación del paso elevado existente o implantación de un nuevo puente en paralelo, exclusivo para ciclistas y peatones	Implantar una pista-bici bidireccional, por espacios libres en lateral, por el borde del parque lineal. Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Implantar una pista-bici bidireccional. Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de asfalto). Los ciclistas de carretera usarán la calzada.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M5 - Duro
Presupuesto	0 €	50.000 €	150.000 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	0 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



SUBTRAMOS

ITINERARIO 15 - TRAMO E

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Paso por Parque Oeste	Alcorcón. Paso bajo la M-50	Alcorcón. Polígono Industrial de los Rosales	Móstoles. Parque Ovejero	Móstoles. Parque Andalucía	Móstoles. El Soto
Entre	el Hospital de Alcorcón al centro comercial Opción	el centro comercial Opción y el túnel bajo la M-50	desde el paso bajo la M-506 hasta el parque de Prado Ovejero	la entrada al parque y la Glorieta Sur	la entrada al parque y el paso bajo la línea C-5 de Cercanías	el parque del Arroyo del Santo y el paso bajo la A-5
Longitud (m)	1.040	714	769	547	1.142	1.904
Contaminación acústica / atmosférica	media	media	media	media	media	media-alta, al atravesar varias calles
Entorno / Paisaje	camino de tierra junto a la valla del recinto, entre arbolado	camino de tierra en una zona de parque que rodea unos lagos de agua bajo la M-50	aceras y camino por zonas verdes, con escaso arbolado	se discurre por caminos del parque, con arbolado	camino del parque, con abundante arbolado	caminos de parques y aceras, con algo de arbolado
Protección Térmica	media	escasa	escasa	media	media-alta	escasa
Desnivel	escaso	medio	escaso	medio	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con calles y cruce con algún vial urbano, pero se realiza por pasos peatonales	paseo por parque, sin circulación motorizada. Cruce de la M-50 por un paso inferior	circulación por una zona ajardinada, sin existencia de tráfico motorizado. Cruce de una rotonda bajo la M-506	circulación por una zona ajardinada, sin existencia de tráfico motorizado. Cruce por la Glorieta Sur	circulación por una zona ajardinada, sin existencia de tráfico motorizado. Se cruzan tres calles, por sendos pasos peatonales	circulación por una zona ajardinada, sin existencia de tráfico motorizado. Cruce de la carretera M-856 y cuatro viales urbanos
Tipo de Firme	camino de tierra de unos 2 a 3 metros de anchura que rodea el recinto del Parque	camino de tierra de unos 3 metros de anchura, en buen estado	acera y camino de tierra, que rodea una zona de parque de reciente construcción	camino de tierra o cemento, de unos 3 metros de anchura	ancho camino de tierra de unos 5 a 6 metros de anchura	caminos de tierra de unos 5 metros de anchura y aceras de viales urbanos
Iluminación	sí	sí	sí	sí	sí	sí
Potencialidad demanda	media	media-alta	media	media-alta	alta, al discurrir por una zona ajardinada	media
Observaciones	junto al hospital de Alcorcón se bordea una zona verde para tomar un camino que rodea la valla perimetral del Parque Oeste, un campus universitario. Al final de éste, se cruza una calle hasta la torre del centro comercial Opción	se rodea el centro comercial y se contacta con un parque formado por una laguna grande bajo la M-50. Se rodea dicho lago hasta pasar bajo la M-50. Justo debajo de ésta, hay un túnel	se pasa bajo la M-506 y se rodea un parque de reciente construcción. Al final, y junto a un colegio, se pasa, por un estrecho paso, al Parque Ovejero, ya perteneciente al término municipal de Móstoles	se entra en el parque, pudiendo discurrir por el lateral de éste, por un camino de tierra, o por el centro, un paseo de adoquines. Al final se sale por la puerta del parque, para cruzar la Glorieta Sur y tomar contacto con el Parque de Andalucía.	se toma contacto con el Parque Andalucía, discurriendo por su acceso central. Se atraviesan tres calles por pasos peatonales. Al final, se pasa bajo la línea C-5 de Cercanías de Renfe	se comienza circulando por el Parque Arroyo del Santo, para pasar la M-856 y continuar por el Parque de la Comunidad Gallega. Se atraviesan cuatro viales urbanos por el parque, hasta contactar con el Parque de Aragón, donde se toma la calle Camino del Obispo, donde se rodea un polideportivo, hasta llegar al paso bajo la A-5
Intervención	acondicionamiento de un carril bici en el trazado mencionado y en los cruces con viales urbanos	acondicionamiento de un carril bici en el trazado mencionado	acondicionamiento de un carril bici en el tramo mencionado	acondicionamiento de un carril bici en el tramo mencionado y en los cruces correspondientes	acondicionamiento de un carril bici por la zona mencionada, así como por los cruces con las calles referidas	acondicionamiento del carril bici en el mencionado tramo, así como en los cruces referidos
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M3 - Blando	M3 - Blando	M3 - Blando	M3 - Blando	M11 - Duro
Presupuesto	28.080 €	19.278 €	20.763 €	14.769 €	30.834 €	51.408 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Paso por Parque Oeste	Alcorcón. Paso bajo la M-50	Alcorcón. Polígono Industrial de los Rosales	Móstoles. Parque Ovejero	Móstoles. Parque Andalucía	Móstoles. El Soto
Entre	el Hospital de Alcorcón al centro comercial Opción	el centro comercial Opción y el túnel bajo la M-50	desde el paso bajo la M-506 hasta el parque de Prado Ovejero	la entrada al parque y la Glorieta Sur	la entrada al parque y el paso bajo la línea C-5 de Cercanías	el parque del Arroyo del Santo y el paso bajo la A-5
Longitud (m)	1.040	714	769	547	1.142	1.904
Contaminación acústica / atmosférica	media	media	media	media	media	media-alta, al atravesar varias calles
Entorno / Paisaje	camino de tierra junto a la valla del recinto, entre arbolado	camino de tierra en una zona de parque que rodea unos lagos de agua bajo la M-50	aceras y camino por zonas verdes, con escaso arbolado	se discurre por caminos del parque, con arbolado	camino del parque, con abundante arbolado	caminos de parques y aceras, con algo de arbolado
Protección Térmica	media	baja	escasa	media-alta	alta	baja
Desnivel	escaso	medio	escaso	medio	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino, sin circulación motorizada, junto al acceso asfaltado de la urbanización Guadarrama. aunque de escasa densidad de	sección compartida con los viales de la urbanización, de escaso tráfico. Se cruzan un par de viales de la urbanización	camino agrícola y de acceso a fincas próximas, de escasa circulación motorizada	camino con escasa circulación de vehículos motorizados, excepto de acceso a fincas colindantes	camino sin circulación motorizada	camino con escaso tráfico motorizado y cruce con un par de viales urbanos, que se realiza por los pasos peatonales situados al efecto
Tipo de Firme	camino de tierra de unos 2 a 3 metros de anchura que rodea el recinto del Parque	camino de tierra de unos 3 metros de anchura, en buen estado	acera y camino de tierra, que rodea una zona de parque de reciente construcción	camino de tierra o cemento, de unos 3 metros de anchura	ancho camino de tierra de unos 5 a 6 metros de anchura	caminos de tierra de unos 5 metros de anchura y aceras de viales urbanos
Iluminación	sí	sí	sí	sí	sí	sí
Potencialidad demanda	media	media-alta	media	media-alta	alta, al discurrir por una zona ajardinada	media
Observaciones	junto al hospital de Alcorcón se bordea una zona verde para tomar un camino que rodea la valla perimetral del Parque Oeste, un campus universitario. Al final de éste, se cruza una calle hasta la torre del centro comercial Opción	se rodea el centro comercial y se contacta con un parque formado por una laguna grande bajo la M-50. Se rodea dicho lago hasta pasar bajo la M-50. Justo debajo de ésta, hay un túnel	se pasa bajo la M-506 y se rodea un parque de reciente construcción. Al final, y junto a un colegio, se pasa, por un estrecho paso, al Parque Ovejero, ya perteneciente al término municipal de Móstoles	se entra en el parque, pudiendo discurrir por el lateral de éste, por un camino de tierra, o por el centro, un paseo de adoquines. Al final se sale por la puerta del parque, para cruzar la Glorieta Sur y tomar contacto con el Parque de Andalucía.	se toma contacto con el Parque Andalucía, discurrendo por su acceso central. Se atraviesan tres calles por pasos peatonales. Al final, se pasa bajo la línea C-5 de Cercanías de Renfe	se comienza circulando por el Parque Arroyo del Santo, para pasar la M-856 y continuar por el Parque de la Comunidad Gallega. Se atraviesan cuatro viales urbanos por el parque, hasta contactar con el Parque de Aragón, donde se toma la calle Camino del Obispo, donde se rodea un polideportivo, hasta llegar al paso bajo la A-5
Intervención	acondicionamiento de un carril bici en el trazado mencionado y en los cruces con viales urbanos	acondicionamiento de un carril bici en el trazado mencionado	acondicionamiento de un carril bici en el tramo mencionado	acondicionamiento de un carril bici en el tramo mencionado y en los cruces correspondientes	acondicionamiento de un carril bici por la zona mencionada, así como por los cruces con las calles referidas	acondicionamiento del carril bici en el mencionado tramo, así como en los cruces referidos
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	65.520 €	44.982 €	48.447 €	34.461 €	71.946 €	119.952 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €	22.500 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero
Entre	el paso bajo la A-5 y la entrada a la urbanización Guadarrama	la entrada a la urbanización Guadarrama y el Camino de la Zarzuela, pasado el río Guadarrama	el Camino de la zarzuela (IT04) y la entrada al término municipal de Navalcarnero	el límite municipal de Navalcarnero y la entrada al Pinar de Marimartín	la entrada al Pinar de Marimartín y la salida del mismo
Longitud (m)	4.148	1.073	1.337	2.560	2.142
Contaminación acústica / atmosférica	media, al discurrir junto a un acceso motorizado de escasa densidad de tráfico	media, al discurrir por una zona con escasa circulación motorizada	escasa, aunque se discurre por una zona de casas aisladas, pero con escaso tráfico	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	escasa, aunque va aumentando a medida que salimos, al contactar con unos recientes viales urbanos de una zona de Navalcarnero en
Entorno / Paisaje	camino junto a un acceso asfaltado, con escaso arbolado	se discurre entre casas de la urbanización y soto del río Guadarrama	se discurre por un camino entre las casas, con cierto arbolado	camino entre encinas y arbustos	camino entre denso pinar, primero, y luego rodeándole
Protección Térmica	escasa	Parcialmente	Parcialmente	baja	alta
Desnivel	escaso	escaso-medio	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino agrícola y de acceso a fincas, de escasa circulación motorizada. Cruce, por un túnel, bajo la carretera M-600	camino de escaso tráfico motorizado. Al final, cruce de la carretera M-507, que posee gran densidad circulatoria	no existe camino aparente, por lo que la circulación motorizada es nula	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria
Tipo de Firme	camino de tierra, de unos 3 metros de anchura, que otras veces se convierte en sendero	calles de urbanización sin asfaltar, de cemento, y camino de tierra de unos 3 metros de anchura	camino de tierra, de unos 3 a 4 metros de ancho, al no poder hacerlo por el trazado ferroviario	camino atrincherado, de unos 2 a 3 metros de anchura, en buen estado, con alguna piedra	camino, casi imperceptible, entre los pinos, que en muchos casos se convierte en sendero
Iluminación	no	sí, en parte, al cruzar por la urbanización	no	no	no
Potencialidad demanda	media-alta	media-alta	media-alta	alta, dada la zona por la que se transita	media
Observaciones	se discurre junto al acceso asfaltado de la urbanización Guadarrama. En la primera parte se transita junto al Parque del Soto de Móstoles, para, posteriormente, seguir cerca del arroyo del Soto. Se cruza una vez dicho acceso, así como un puente sobre un arroyo que se encuentra en un estado deficiente	se atraviesa la urbanización Guadarrama, siguiendo por una trinchera realizada para ubicar el tendido ferroviario. Al llegar al río, se utiliza un típico puente de ferrocarril en mal estado para atravesarlo. Al otro lado se contacta con un camino transversal, llamado de La Zarzuela, que coincide con el trazado del Eje del Guadarrama (IT04)	se discurre paralelos al tendido ferroviario, que no puede seguirse al permanecer escondido por la maleza. Incluso la propia estación del Guadarrama se encuentra oculta por arbustos y troncos caídos. Se transita entre un núcleo de casas aisladas	se transita por un camino entre trincheras de tierra propias de un trazado ferroviario. Se discurre por una zona de arbolado, a veces abundante, que nos protege. Se pasa por una fuente que puede considerarse buen lugar para descansar	se atraviesa una zona de pinar. En este tramo, la vía ha sido invadida por pinos y arbustos y casi no se puede circular por ella. Al final, se rodea el pinar, junto al arroyo de los Alamillos, donde se contacta con una zona en expansión del núcleo urbano de Navalcarnero, teniendo un vial a la izquierda
Intervención	acondicionamiento del trazado ferroviario para su uso a pie y en bicicleta, así como el puente en mal estado y el cruce del mencionado acceso a la urbanización	acondicionamiento del paso por la urbanización, así como del puente para atravesar el río	acondicionamiento del trazado ferroviario en el tramo descrito, así como el de la estación de tren, que pudiera rehabilitarse para otros usos	acondicionamiento del trazado mencionado	acondicionamiento y desbroce de la zona descrita, para su utilización en bicicleta
Tipo de Intervención	M8 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	261.324 €	67.599 €	84.231 €	161.280 €	134.946 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	22.500 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Trazado vía de tren Móstoles-Navalcarnero	antiguo trazado ferroviario desde Navalcarnero a Villamanta	antiguo trazado ferroviario desde Navalcarnero a Villamanta	antiguo trazado ferroviario desde Navalcarnero a Villamanta	antiguo trazado ferroviario desde Navalcarnero a Villamanta	antiguo trazado ferroviario desde Navalcarnero a Villamanta
Entre	el final del pinar de Marimartín y la antigua estación de Navalcarnero	Navalcarnero y una finca que corta el paso a la altura del Manzanar	una finca que invade la vía, a la altura del Manzanar, y la carretera M-507	el cruce de la carretera M-507 y un puesto de fruta y viveros junto a la carretera	la carretera M-507 y la zona de Los Olivos	la zona de casas de Los Olivos y la antigua estación de tren de Villamanta
Longitud (m)	1.520	2.564	2.233	1.177	1.656	2.530
Contaminación acústica / atmosférica	media, al discurrir por una zona de nuevos viales urbanos	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	escasa, que aumenta al llegar a la carretera	alta, al discurrir junto a la carretera M-507, con gran densidad de tráfico	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	escasa, aunque aumenta algo al entrar en el núcleo de la estación, a las afueras de la población
Entorno / Paisaje	camino sin arbolado que cruza un par de viales urbanos	camino con escaso arbolado que discurre entre campos de labor	camino entre fincas de cultivo, con escaso arbolado	tramo con excesiva maleza que impide circular por el trazado ferroviario	se discurre entre espeso arbolado de encinas, preferentemente, entre campos de cultivo	camino, que discurre entre fincas de labor, recreo o equinas, con cierto arbolado
Protección Térmica	No	escasa	escasa	baja	media, con alternancia de zonas	baja
Desnivel	escaso-medio	medio	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria. Cruce con la carretera M-510	paso por finca privada, sin circulación motorizada	paso por finca privada, sin circulación motorizada	paso por finca privada, sin circulación motorizada. Cruce de la carretera M-510	paso por finca privada, sin circulación motorizada. Cruce con el acceso a la urbanización Calalberche. con cierta densidad circulatoria
Tipo de Firme	camino de tierra, de unos 2 a 3 metros de anchura, en buen estado	camino de tierra, de unos 2 a 3 metros de anchura, con piedras sueltas	camino de tierra y piedras sueltas de unos 2 a 3 metros de anchura	sendero, a veces imperceptible, con algún tramo de camino	camino, a veces sendero, con piedras sueltas, de escasa anchura	camino de tierra, a tramos, de unos 3 metros de anchura, en buen estado, al ser de acceso a fincas
Iluminación	sí, al cruzar los viales mencionados	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media	media	media	media	media-alta	media
Observaciones	se sale del pinar, en dirección al pueblo que queda enfrente. Se contacta con un par de viales urbanos de nueva creación, con un carril para bicicletas. Al adentrarse en la población. Se llega a la zona de la estación, junto al puente bajo la antigua M-600	se sale de la población de Navalcarnero discuriendo, junto a un parque. Al salir, se pasa bajo la M-600 y se transita por fincas dedicadas al cultivo, por un camino con piedras. Al final, una finca corta el camino, que continúa al otro lado, al finalizar la misma	se continua el tránsito por el trazado ferroviario, atravesando fincas de cultivo. Al final, se llega a la carretera M-507, que deberá ser atravesada convenientemente	se discurre junto a la carretera en todo el tramo, pero sin camino aparente, porque la vegetación ha inundado el trazado. Al final, aparece para atravesar un vivero con un puesto de fruta que se sitúa junto a la carretera. Al salir de éste, concluye el tramo	el trazado se separa de la carretera, mientras se transita por una zona con espesa vegetación que hace imposible la circulación sobre la bicicleta. Se atraviesa el arroyo de la Huerta del Mancheguillo, por un puente de hierro en mal estado, hasta contactar con un núcleo de casas	se sigue discuriendo por el trazado ferroviario, que a veces coincide con caminos de entrada a fincas (alguna de éstas ha invadido dicho trazado). Al final se entra en la localidad de Villamanta, aunque tan sólo a las afueras de ésta, donde se sitúa la antigua estación de tren (hoy convertida en vivienda). Desde aquí parten dos ramales ferroviarios: el de el Valle del Tiétar y el de Almorox, que será el que se seguirá
Intervención	acondicionamiento del trazado descrito y del paso por la población	acondicionamiento del trazado, así como el estudio del paso por la citada finca que, según indagaciones catastrales, ha invadido la vía de forma irregular	acondicionamiento de un carril bici por el tramo mencionado, así como del cruce con la carretera M-507	acondicionamiento y limpieza del tramo mencionado, así como del paso por el vivero	acondicionamiento y limpieza del tramo descrito, así como del puente sobre el mencionado arroyo	acondicionamiento del trazado descrito
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	95.760 €	161.532 €	140.679 €	74.151 €	104.328 €	159.390 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	22.500 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	antigo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado
Entre	la antigua estación de tren de Villamanta y el paso bajo una tubería de agua del CYII
Longitud (m)	2.711
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino entre campos de labor, con escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	paso por finca privada, sin circulación motorizada
Tipo de Firme	camino, a veces sendero de unos 2 a 3 metros de anchura, con piedras sueltas
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se sale de la población tomando un camino que, al poco deja de ser visible. Se discurre por el trazado, a veces imperceptible, con tramos de abundante vegetación arbustiva. Al final, se pasa bajo una conducción de agua del CYII, de donde partirá una alternativa propuesta para llegar a la población de Aldea del Fresno, evitando el paso por fincas privadas
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado
Tipo de intervención	M10 - Blando
Presupuesto	170.793 €
Elementos Singulares (puente)	45.000 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado	antiguo trazado ferroviario entre Villamanta y Villa del Prado
Entre	el paso bajo una tubería de agua del CYII y el contacto con la finca de Valquejigoso	el contacto con la valla de la finca Valquejigoso y el final de la valla de la finca Navayuncosa	el límite provincial de Madrid y Toledo y la carretera M-510	la valla de la finca La Berciana y el límite provincial Madrid-Toledo	límite provincial y el acceso a la urbanización Calalberche	el acceso a la urbanización Calalberche y el río Alberche
Longitud (m)	795	3.257	2.808	559	820	1.850
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	escasa	media, al discurrir junto a una vía de mediano tráfico motorizado	media	escasa
Entorno / Paisaje	trazado con abundante maleza y vegetación	camino entre campos de labor y densos encinares	camino entre finca de encinares	camino entre cierta cantidad de arbolado	tramo, con abundante vegetación, que discurre entre la carretera y campos de labor y pastos	laderas del río Alberche, erosionadas por el agua, con arbolado disperso
Protección Térmica	escasa	media, con alternancia de zonas	media-baja	media	media, con alternancia de zonas	media-baja
Desnivel	escaso	medio	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	paso por finca privada, sin circulación motorizada	sección compartida con el acceso asfaltado a la ermita, desde la carretera M-507	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria	sección compartida con varios viales urbanos. Se atraviesan las carreteras M-952 y M-540	camino agrícola y ganadero, así como de acceso a fincas próximas, de escasa densidad circulatoria	no existe camino aparente, por lo que la densidad circulatoria es nula
Tipo de Firme	camino imperceptible por el trazado ferroviario	no se sabe el tipo de camino, al no haberse podido realizar circulación por el tramo	camino de tierra con piedras sueltas, de unos 2 a 3 metros de anchura	camino, casi imperceptible, con tramos de piedras y abundante vegetación	camino, a veces imperceptible	camino de tierra con piedras, de unos 3 a 4 metros de anchura
Iluminación	no	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media	media	media-alta	media-alta	media	media- alta
Observaciones	al poco de pasar bajo la conducción de agua, se debe cruzar la carretera M-510 y, a escasos metros de ésta, la valla de la finca Navalquejigo corta el paso, por lo que es necesario buscar alternativas	este tramo discurre por fincas privadas que no han podido ser transitadas, por lo que se ha realizado una estimación del paso por ellas. Para evitarlas, se procede a detallar una alternativa a su paso	se discurre por la finca La Berciana, dentro de la provincia de Toledo. Es una finca privada que limita con la carretera M-510	se contacta con la carretera M-510, que deberá cruzarse, al otro lado se continúa por un tramo, sin camino aparente, que concluye en una valla que es el límite provincial	se sigue el trazado ferroviario, dentro de la provincia de Madrid, de nuevo. Se discurre paralelos a la carretera M-510, que se mantiene a la derecha. Se transita por zonas de cierta vegetación, sin camino aparente, donde es difícil su paso. Al final, se contacta con el acceso a la urbanización Calalberche	Pasado el acceso a la urbanización Calalberche el trazado ferroviario se adentra en la finca de Las Casas de la Isla de la Cueva. Al ser privada no ha sido posible adentrarse en ella, por lo que se ha realizado una estimación visual. Se detallará una alternativa como paso para evitarla
Intervención	acondicionamiento del trazado descrito	estudio del estado catastral de las fincas por las que pasa el trazado ferroviario, para ver su estado patrimonial	estudio de su paso por ella. No obstante, se detallará una alternativa como paso para evitarla	acondicionamiento, si fuera posible, del tramo descrito	acondicionamiento del tramo descrito, si fuera posible	estudio del trazado por la mencionada finca para ver su estado patrimonial y, en su caso proceder
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M11 - Duro	M6 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	50.085 €	205.191 €	33.696 €	15.093 €	9.840 €	116.550 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 16

VIA COLLADO VILLALBA

DESCRIPCION

El itinerario del Eje de Villalba discurre paralelo a la N-VI y a la línea férrea que pasa por esta población. Parte del anillo ciclista de Madrid, en la Casa de Campo, y concluye en la población de Villalba. Posee una longitud total de 40 kilómetros y un desnivel, entre salida y llegada, de unos 300 metros.

MUNICIPIOS

Madrid
Pozuelo de Alarcón
Majadahonda
Las Rozas
Torrelodones
Galapagar
Villalba

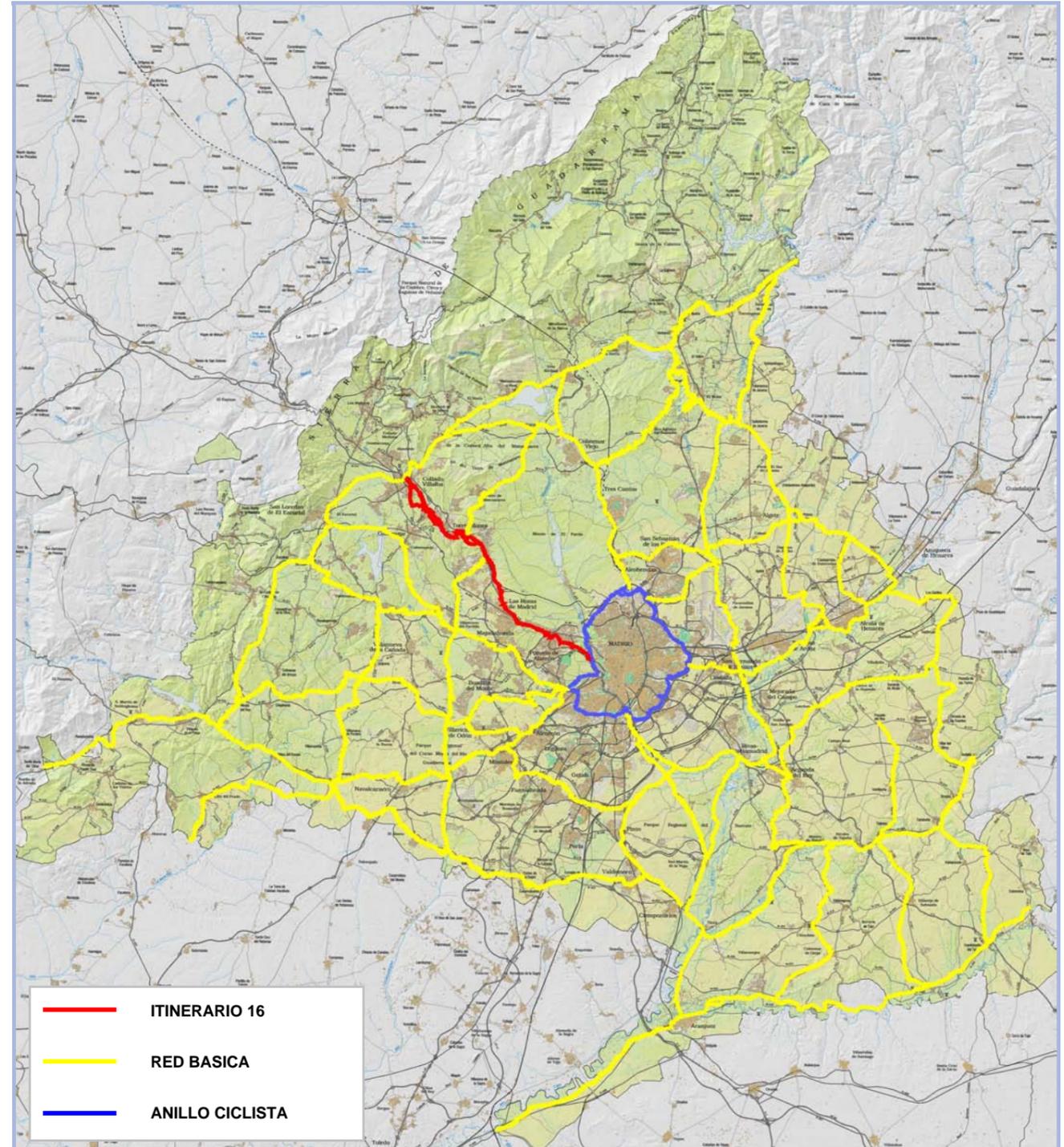
LONGITUD (KM) 40,23

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 4

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000



TRAMO A

Este tramo transcurre entre el anillo ciclista de Madrid, a su paso por la Casa de Campo, y la entrada al municipio de Pozuelo de Alarcón. Al comienzo discurre paralelo a la Carretera de Castilla y atraviesa el núcleo urbano de Aravaca. Posee una distancia de 7,4 kilómetros, ascendiendo 61 metros en su transcurso. Se utilizan caminos de terriza compacta y aceras de viales con posibilidad de ubicación de un carril bici. Este tramo posee una viabilidad alta.

TRAMO B

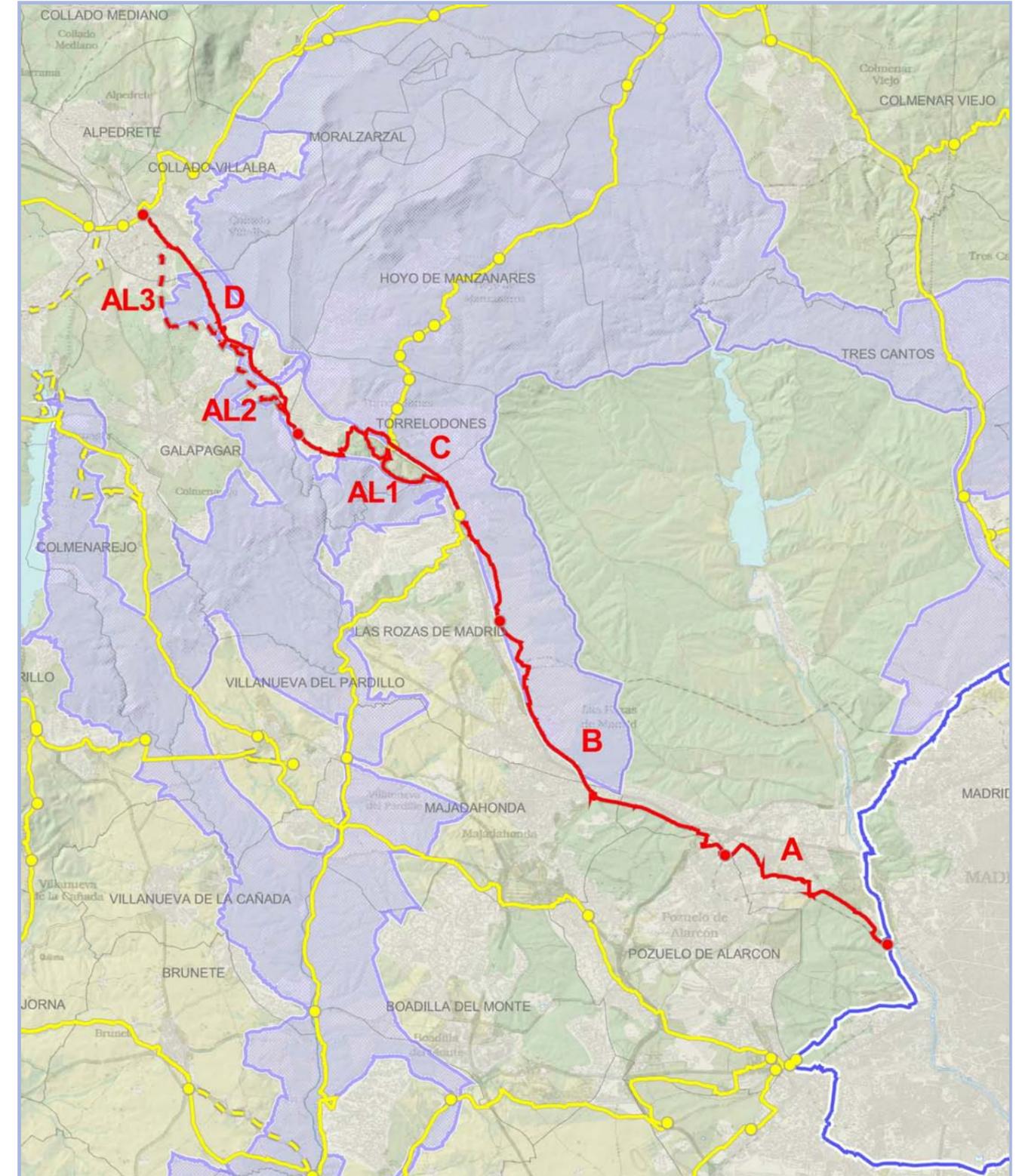
Este tramo transcurre entre el inicio del término municipal de Pozuelo y la estación de tren de Pinar de Las Rozas. Atraviesa los términos municipales de Pozuelo de Alarcón, Majadahonda y Las Rozas, siguiendo el trazado de la línea de ferrocarril. Posee una longitud de 12,5 kilómetros, ascendiendo 71 metros desde la salida. Discurre por caminos junto a dicho tendido ferroviario o viales de las poblaciones, con posibilidad de ubicar un carril bici en ellos. La mayor dificultad consiste en atravesar la N-VI, dado que otros cruces se solventan con facilidad. Este tramo posee una viabilidad alta.

TRAMO C

Este tramo transcurre entre las estaciones de tren de Pinar de Las Rozas y Torreldones. Atraviesa los términos municipales de Las Rozas y Torreldones, siguiendo el trazado de la N-VI. Posee una longitud de 11,8 kilómetros, ascendiendo 99 metros desde la salida. Discurre por viales de las poblaciones o caminos existentes, de mejor o peor estado de conservación. Las mayores dificultades radican en atravesar los núcleos urbanos de Las Matas y Torreldones, donde habrá que estudiar la mejor ubicación del carril bici. Este tramo posee una viabilidad media.

TRAMO D

Este tramo transcurre entre las estaciones de tren de Torreldones y Villalba. Atraviesa los municipios de Torreldones, Galapagar y Villalba, siguiendo el trazado de la línea férrea. Posee una longitud de 8,4 kilómetros, con un desnivel desde la salida de 48 metros. Discurre, en su primera parte, por viales de población, pero, posteriormente, circula en paralelo al tendido ferroviario, sin camino aparente. La mayor dificultad radica en la ubicación del carril bici junto a la vía del tren, al no existir espacio al efecto. Se ofrecerá una alternativa adecuada. Este tramo posee una viabilidad baja.



1:250.000

ALTERNATIVA 1

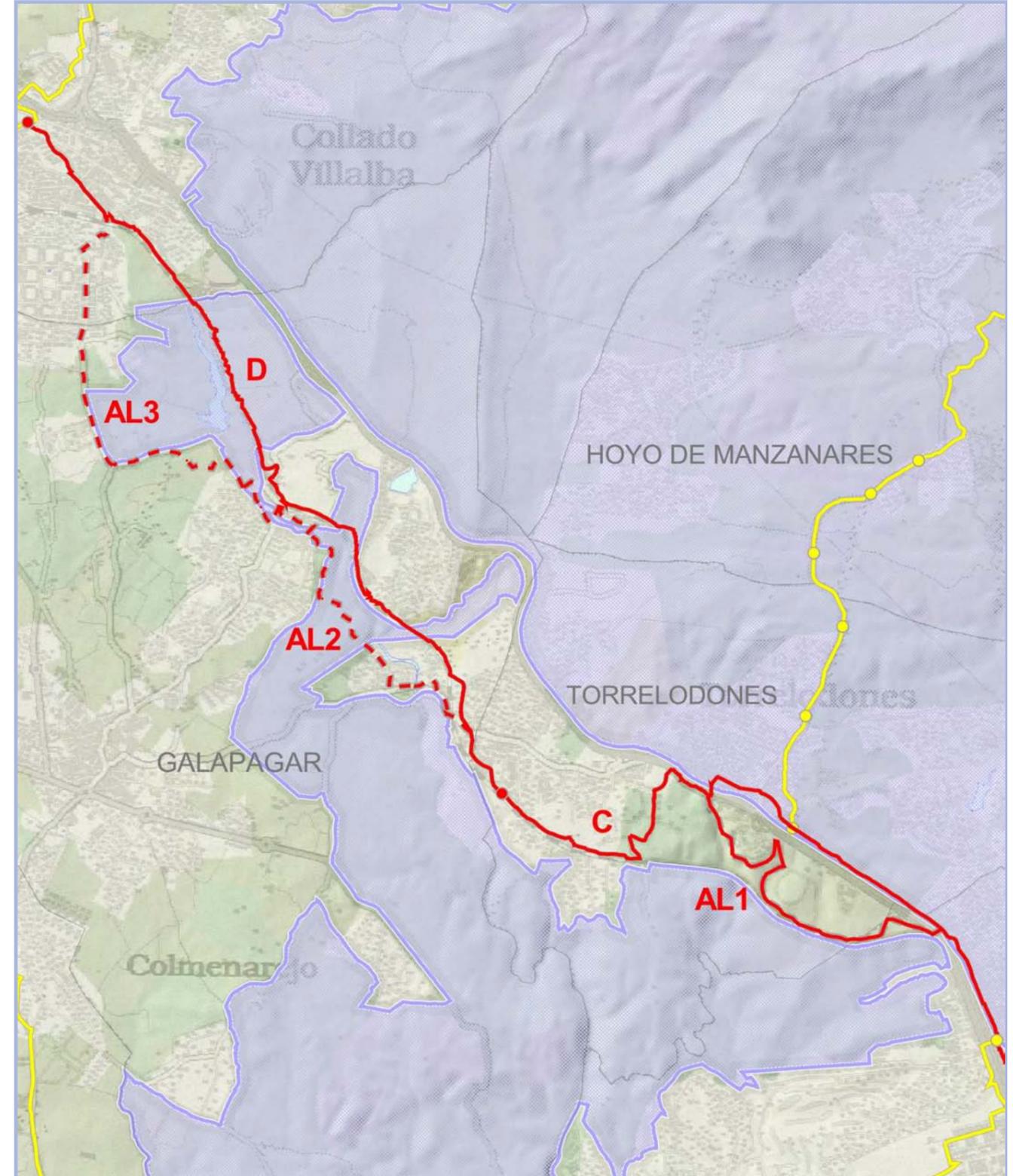
Desde la glorieta de acceso a la Colonia de Los Peñascales podemos utilizar un paso existente que no se utiliza. Al otro lado tenemos la posibilidad de discursar a la vía, si se realiza un carril junto a ésta (movimiento de tierras) o dar un pequeño

ALTERNATIVA 2

se circula junto a la carretera M-519. Pasado el tendido férreo se toma un paso peatonal que nos deja en la calle de La tejera, con asfalto deteriorado que mejor posteriormente. Terminamos junto al río Guadarrama en el Puente de Herrera,

ALTERNATIVA 3

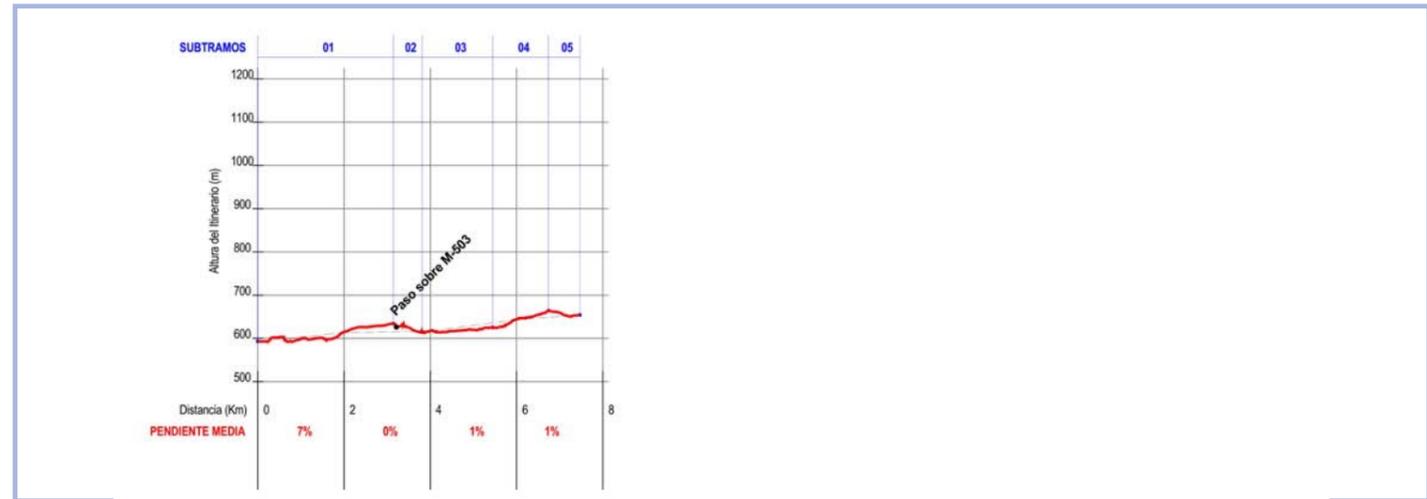
se circula unos metros por la M-525 y tomamos la calle de la Llama, donde se contacta con un sendero ecológico que discurre cercano al cauce del río. Al final éste, contactamos con la calle del Mandris, separándonos del río definitivamente



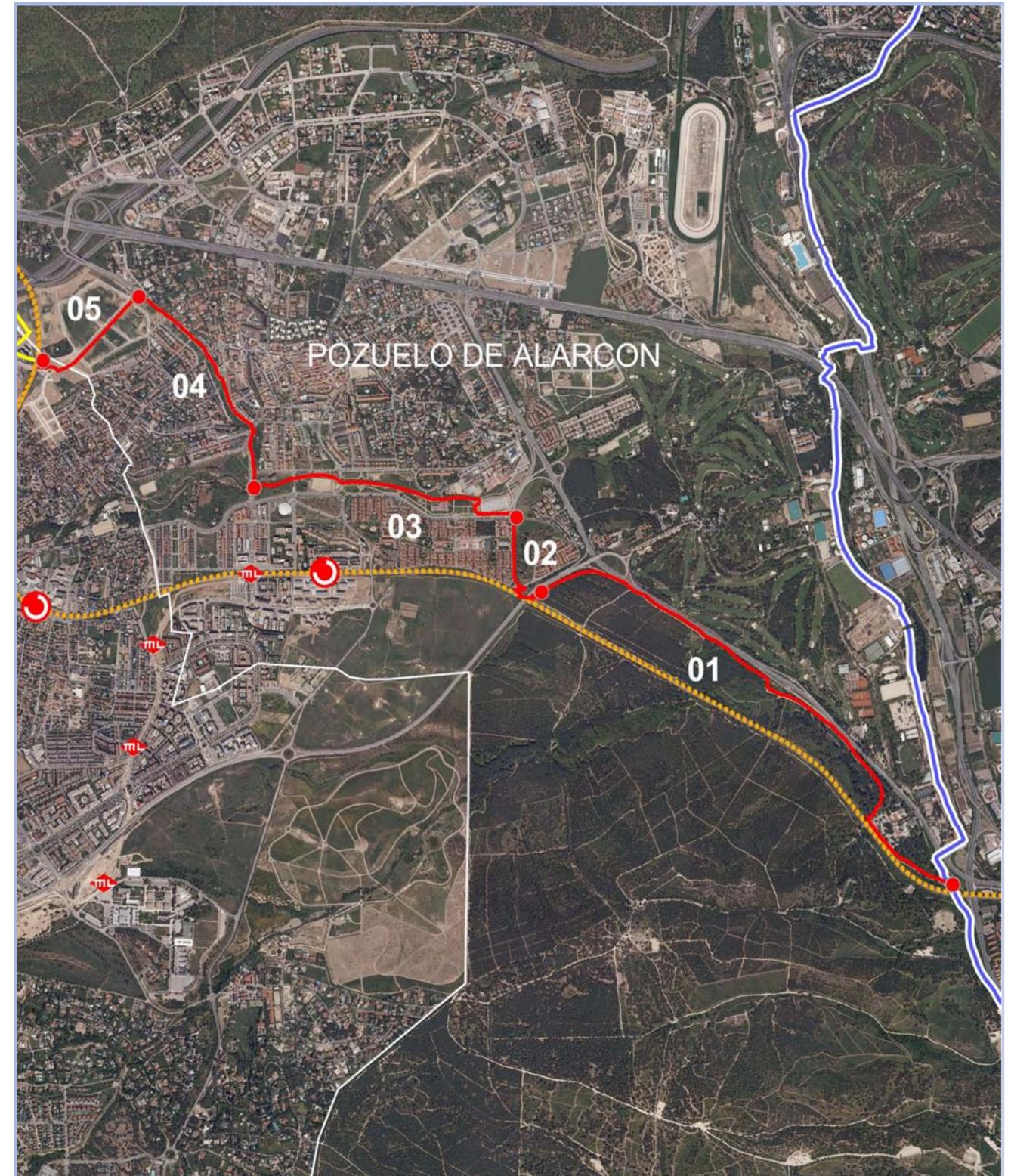
TRAMO A

Altura Máxima (m):	664
Altura Mínima (m):	592
Altura Salida (m):	593
Altura Llegada (m):	654
Desnivel Salida Llegada (m):	61
Desnivel Máximo (m):	72
Ascensión Acumulada (m):	87
Descenso Acumulado (m):	10
Máxima Pendiente (100 m):	6,47
Pendiente Media:	0,57

PERFILES Y PENDIENTES



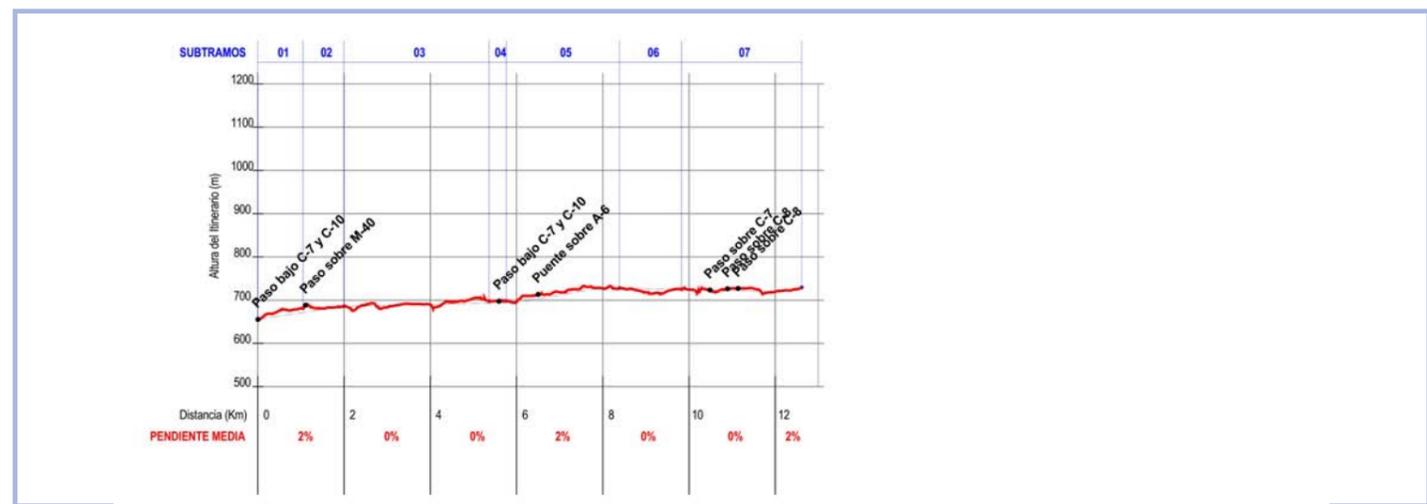
1:25.000



TRAMO B

Altura Máxima (m):	733
Altura Mínima (m):	654
Altura Salida (m):	654
Altura Llegada (m):	726
Desnivel Salida Llegada (m):	72
Desnivel Máximo (m):	79
Ascensión Acumulada (m):	110
Descenso Acumulado (m):	26
Máxima Pendiente (100 m):	7,85
Pendiente Media:	0,41

PERFILES Y PENDIENTES



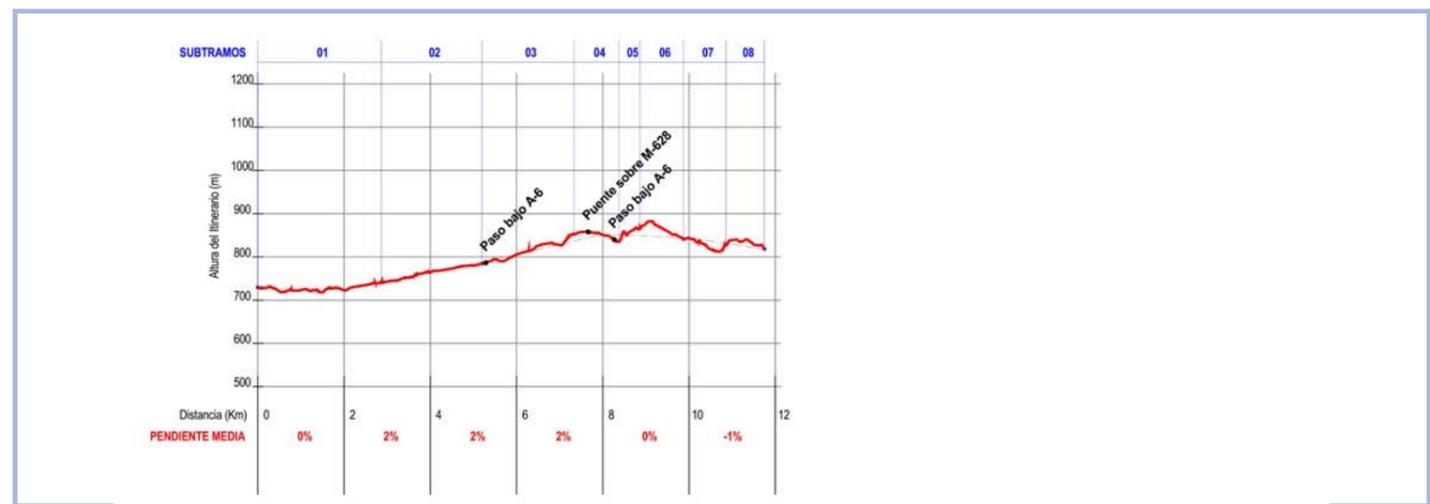
1:45.000



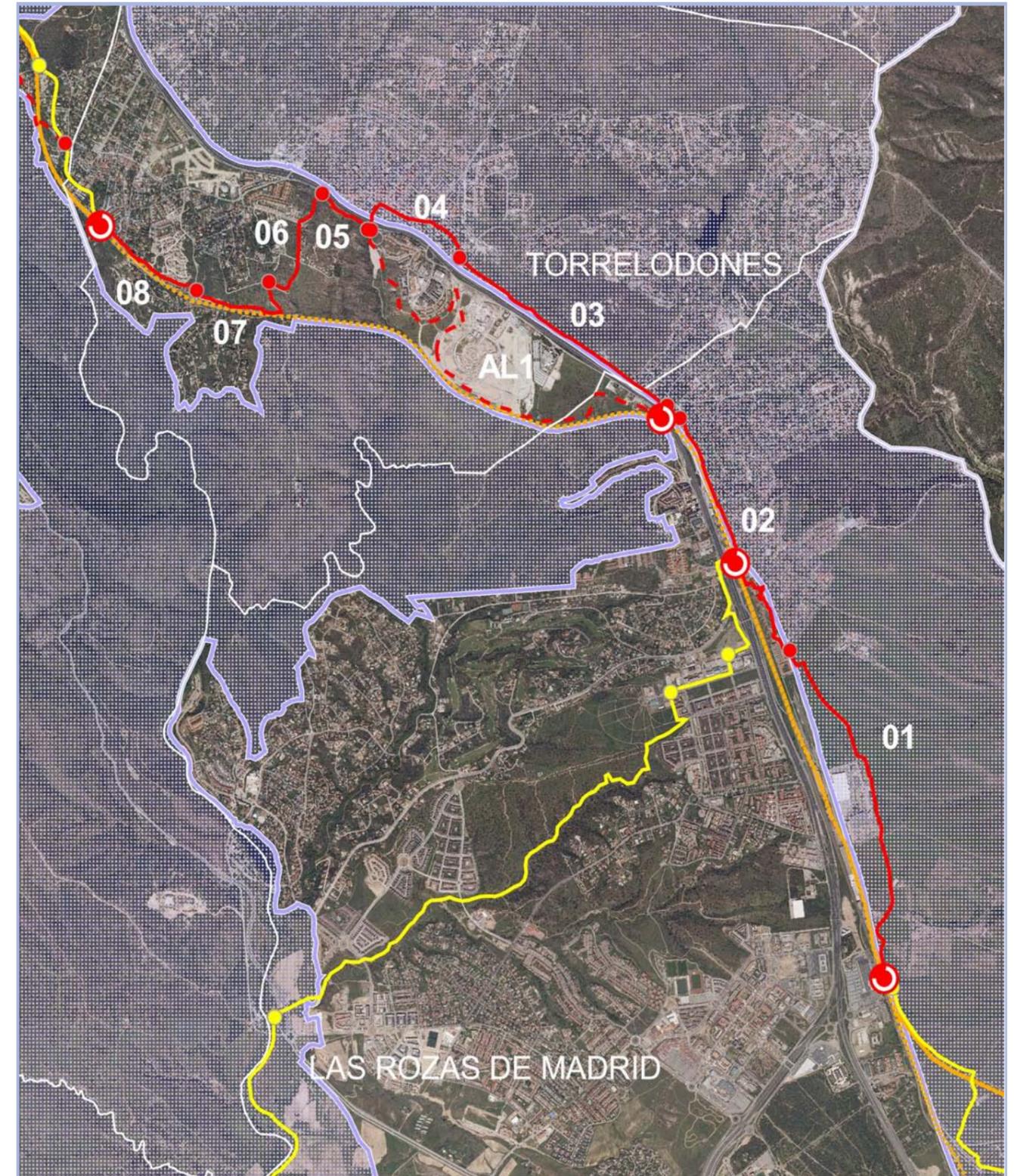
TRAMO C

Altura Máxima (m):	882
Altura Mínima (m):	717
Altura Salida (m):	729
Altura Llegada (m):	828
Desnivel Salida Llegada (m):	99
Desnivel Máximo (m):	165
Ascensión Acumulada (m):	204
Descenso Acumulado (m):	93
Máxima Pendiente (100 m):	11,53
Pendiente Media:	0,98

PERFILES Y PENDIENTES



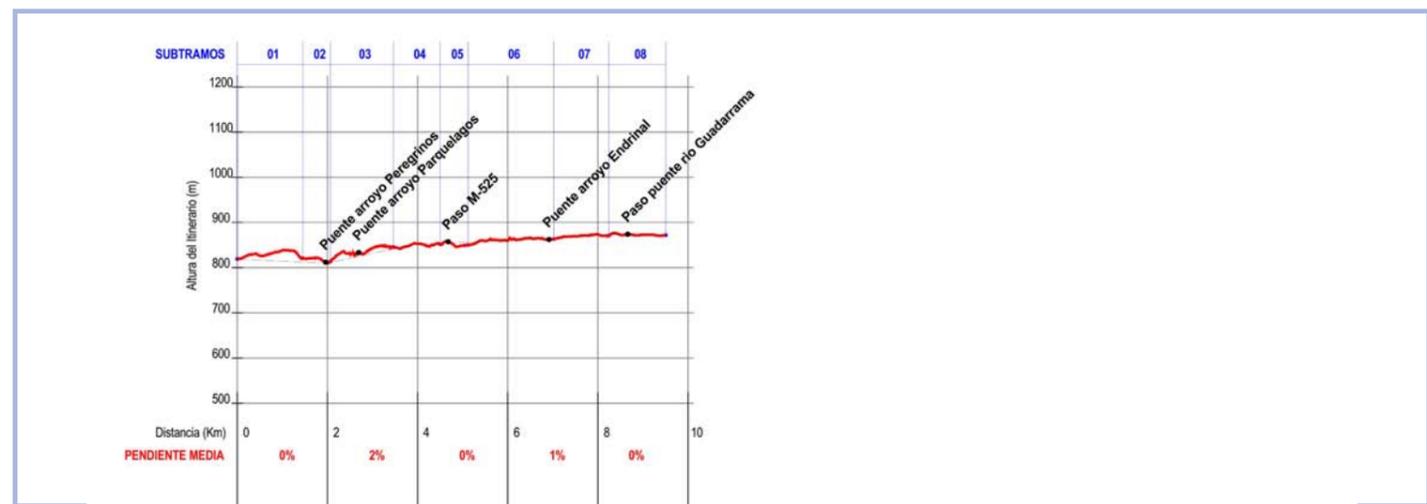
1:35.000



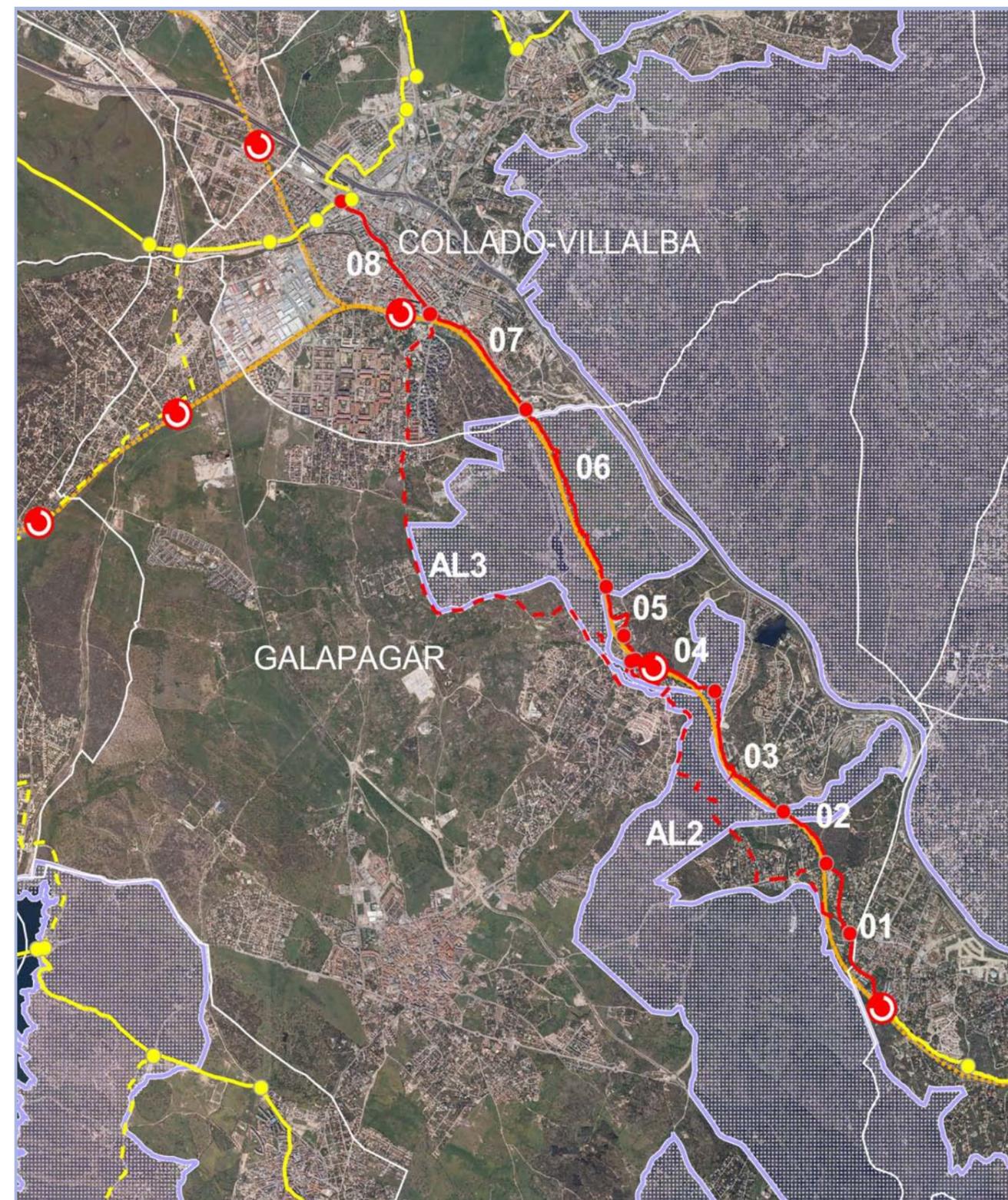
TRAMO D

Altura Máxima (m):	877
Altura Mínima (m):	810
Altura Salida (m):	818
Altura Llegada (m):	872
Desnivel Salida Llegada (m):	54
Desnivel Máximo (m):	67
Ascensión Acumulada (m):	72
Descenso Acumulado (m):	19
Máxima Pendiente (100 m):	8,54
Pendiente Media:	0,48

PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000



Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Casa de Campo	Urbanización Rosa de Luxemburgo	parque de Arroyo Pozuelo	viales de Aravaca	Avenida Fernando Lázaro Carreter
Entre	anillo ciclista junto a Carretera de Castilla y salida junto al tendido ferroviario	salida de la Casa de Campo y el campo de fútbol junto al parque de Arroyo Pozuelo	glorieta acceso a la carretera de Castilla y la calle de La Golondrina	calle de La Golondrina y calle de Camino del Barrial	calle del Camino del Barrial y el paso bajo la línea férrea y límite municipal de Pozuelo de Alarcón
Longitud (m)	3.137	645	1.597	1.335	682
Contaminación acústica / atmosférica	alta, dado que discurre en paralelo a la carretera de Castilla, con abundante tráfico	media, al circular junto al tráfico motorizado pero de baja intensidad	escasa, al circular alejados del tráfico motorizado	media, al circular junto al tráfico pero de baja intensidad	escasa, dado que la zona no se encuentra urbanizada
Entorno / Paisaje	circulamos entre arbolado, más o menos profuso, de pinos y encinas	se circula entre la calle Cuesta de Galván y una zona de parque natural	parque con arbolado a tramos	circulación junto a la acera de las calles de la población	amplias calles y aceras con arbolado de escasa altura
Protección Térmica	alta	Parcialmente	escasa	No	escasa
Desnivel	escaso, aunque con algún tramo de subida	escaso, aunque con algo de pendiente	escaso	escaso, con alguna mínima pendiente	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	tramo de circulación restringida a vehículos motorizados	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la calle Ronda del Tren y paso por la de Arroyo Pozuelo, junto a una glorieta	tramo por carril bici segregado y paseo peatonal. Cruce con la carretera de Húmera (regulado con semáforos) y calle Húmera (sin regular)	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la calle de La Virgen de Los Rosales, con paso de peatones, y la de La Golondrina y la Avenida de la	sección compartida con viales urbanos que, en la actualidad, se encuentran sin tráfico motorizado
Tipo de Firme		camino de tierra, adecuadamente compactada, con algún tramo sin acondicionar	acera de la calle o sendero en la zona de parque	carril bici (de unos 2 metros de anchura) de cemento, al comienzo, y de tierra compactada, al final	se circula por la acera pero con espacio suficiente para albergar un carril bici
Iluminación	si a tramos, dado que la carretera de Castilla se sitúa al lado, pero algo alejada	si	SI	SI	si
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se circula	alta, al ser uno de los pocos accesos a la Casa de Campo	alto, al ser acceso a la Casa de Campo y parque compartido entre Aravaca y Pozuelo	media, que aumentará si se establece un carril bici	alta, al ser acceso entre Pozuelo y Aravaca
Observaciones	es un tramo que, partiendo de un área de descanso del anillo ciclista, discurre paralelo a la carretera de Castilla. Existe un área de almacenaje de material urbano del Ayuntamiento de Madrid, que obliga a subir junto a la línea férrea, pero es de corta l	se sale de la Casa de Campo por un paso bajo la M-503 y junto a la línea de Cercanías. Al otro lado se contacta con la urbanización Rosa de Luxemburgo, de Aravaca, descendiendo por la calle Cuesta de Galván y llegando a la de Arroyo Pozuelo, de dos carrí	Se circula por un carril bici que, en su primer tramo, es de tierra compactada. Posteriormente se transforma en cemento para, al cruzar la carretera de Húmera, volver a transformarse en tierra. Tiene una anchura aproximada de unos dos metros	se discurre por la amplia acera de la calle de la Golondrina. A la derecha de la acera existe espacio para ubicar un carril bici. Tomamos la calle de Acamar y circulamos por la acera de la izquierda, con espacio para dicho carril. Pasada la avenida de la	se sigue por la acera, existiendo espacio para ubicar un carril bici, ahora que todavía no se ha comenzado a urbanizar la zona.
Intervención	Acondicionamiento de los escasos tramos deteriorados aunque, en su mayor parte posee buen estado	es necesario acondicionar un paso para ciclistas desde la Casa de Campo, porque sólo hay unas escaleras. Por el lado de la urbanización Rosa de Luxemburgo si existe una rampa, compatible para peatones y ciclistas, pero seguida de otras escaleras que habrá	Pintura y acondicionamiento del carril bici-peatonal existente, así como los pasos por los diferentes cruces.	realización de un carril bici-peatonal adjunto a la acera y acondicionamiento de los diferentes cruces	realización de un carril bici-peatonal anexo a la acera, así como el acondicionamiento y señalización de los diferentes pasos por los viales
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M11 - Duro	M2 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro
Presupuesto	37.644 €	17.415 €	19.164 €	36.045 €	18.414 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	paso por la Colonia Buenos Aires, de Pozuelo de Alarcón	paso junto al Centro Comercial Pozuelo (Hipercor)	camino junto a la vía del tren	paso del tendido ferroviario y de la M-509	camino junto al tendido ferroviario	paso junto a la colonia de la estación de Las Rozas
Entre	avenida de Navacerrada y pasarela sobre M-40	pasarela sobre la M-40 y estación de tren de El Barrial	estación de El Barrial y de Majadahonda	acceso al Monte del Pilar, junto a la estación de Majadahonda, y rotonda del cruce de la M-509	glorieta de la M-509 y estación de tren de Las Rozas	aparcamiento de la estación y glorieta de acceso a la N-VI
Longitud (m)	1.024	887	3.278	360	2.740	1.469
Contaminación acústica / atmosférica	media, al circular por lugares de escasa densidad de tráfico	media, al circular con bastante tráfico, sobretudo al estar abierto el centro comercial	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	alta, al ser un punto de bastante tráfico	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	media, al discurrir con escaso tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	viales de la población	aparcamiento y avenida de circunvalación del centro comercial	camino junto al Monte del Pilar	paso por los viales	camino junto al Monte del Pardo	zona urbana del núcleo de la estación de Las Rozas y camino junto a la vía del tren
Protección Térmica	No	No	media	No	media	No
Desnivel	escaso, con algún tramo más elevado	escaso	medio, con algún tramo de mayor pendiente	escaso	escaso	medio
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales urbanos.	sección compartida con viales urbanos.	camino sin circulación motorizada	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la calle de Las Norias y de la M-509	camino sin circulación motorizada. Paso bajo la N-VI y de la calle del Tomillarón	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la calle de La Azalea y glorieta de incorporación a N-VI
Tipo de Firme	pavimento típico de acera	aceras de los viales, con posibilidad de ubicación de un carril bici	cemento en el aparcamiento y aceras en los viales	camino, de entre 1,5 y 3 metros de anchura, con firme deteriorado a tramos	aceras de los viales	camino sin acondicionar de entre 1,5 y 3 metros de anchura
Iluminación	si	si	no	si	no	sólo en la primera parte, hasta la glorieta de incorporación a la N-VI
Potencialidad demanda	media	media, al ser acceso al Monte del Pilar y unión entre Pozuelo y Majadahonda	alta, al ser acceso entre Majadahonda y Pozuelo	media	alta, al ser acceso entre Las Rozas y Majadahonda	media
Observaciones	se continúa por la acera de la calle Peñalara. Al contactar con la M-40, seguimos paralelos al muro acústico de ésta, por la calle Enrique Granados, junto a un parque. Al llegar a una pasarela la tomaremos para cruzar la M-40. A escasos metros de ésta com	se pasa sobre la M-40, contactándose con el aparcamiento del centro comercial, que se procederá a rodear. Se cruza la avenida de Navacerrada. El carril bici puede ubicarse en el lateral de ésta o en la mediana. Al llegar a la estación de tren de El Barria	se sale del parque, contactándose con una valla metálica. Si la seguimos, a la izquierda, entramos en el Monte del Pilar. En nuestro caso, se toma de frente, paralelos al tendido ferroviario	se rodea el aparcamiento de la estación de Majadahonda, por el acceso al Monte del Pilar. Se llega a la calle de Las Norias, que desemboca en la glorieta de cruce de la M-509 y sirve de paso bajo las vías del tren	se transita paralelos a la línea férrea. Debe atravesarse la N-VI y, al otro lado, el camino tiene las mismas condiciones, ensanchándose considerablemente. Se cruza la calle del Tomillarón, tomando un pequeño sendero junto a una zona ajardinada al lado de	atravesado el aparcamiento, se toma la calle de La Azalea. Al final de ésta se llega a una glorieta. Se sigue discurrendo junto a las vías del tren, por un camino, con mal estado, de unos 2 metros de anchura
Intervención	será necesario acondicionar un carril bici-peatonal junto a la acera de las calles por las que circulamos, existiendo espacio para tal fin	acondicionamiento del paso por el aparcamiento y posteriormente por la avenida de Navacerrada, así como los cruces de las dos vías señaladas	acondicionamiento del terreno y de los dos pasos de las urbanizaciones mencionadas	acondicionamiento del terreno y de los cruces mencionados	acondicionamiento del terreno, así como el paso de la N-VI y de la calle mencionada	acondicionamiento del paso por el aparcamiento de la estación y de la calle Azalea. Paso de la glorieta y acondicionamiento del camino junto a la vía
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M11 - Duro	M6 - Blando	M11 - Duro	M6 - Blando	M10 - Duro
Presupuesto	27.648 €	23.949 €	206.514 €	22.680 €	172.620 €	92.547 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	22.500 €	93.177 €	0 €



Subtramo	07
Denominación	paso del nudo ferroviario del Tejar
Entre	glorieta de incorporación a la N-VI y la estación de Pinar
Longitud (m)	2.274
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al discurrir balejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	camino por campo de escaso arbolado
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	camino con escasa circulación motorizada
Tipo de Firme	viales, al comienzo, y camino de unos dos metros de anchura, posteriormente
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se contacta con un amplio camino en buen estado que atraviesa hasta cuatro tendidos ferroviarios distintos. Al final, por otro camino de peor firme, nos lleva a la estación de Pinar
Intervención	acondicionamiento de los caminos
Tipo de intervención	M6 - Blando
Presupuesto	143.262 €
Elementos Singulares (puente)	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	tramo de unión entre Pinar de Las Rozas y La Matas	paso por el núcleo de Las Matas	tramo paralelo a la N-VI	paso por el núcleo urbano de Torrelodones	tramo junto a la N-VI al lado contrario	urbanización Las Marías
Entre	estación de tren de Pinar y la calle Trujillo, en la colonia de trabajadores de Renfe de Las Matas	calle de La Macarena y la avenida de Los Peñascales	avenida de Los Peñascales y el Paseo de Joaquín Ruiz Giménez, ya en Torrelodones	paseo de Joaquín Ruiz Giménez y el paso bajo la N-VI de la calle del Doctor Huertos	túnel de la calle del Doctor Huertos y la entrada a la urbanización Las Marías	paseo de Pascual Saonín, en la entrada de la urbanización, y la calle de la Vereda de la Vía
Longitud (m)	2.955	2.306	2.146	1.050	501	985
Contaminación acústica / atmosférica	baja, al circular alejados del tráfico motorizado	alta, al discurrir junto al tráfico motorizado	alta, al discurrir junto a una vía de gran circulación de automóviles	alta, al discurrir por calles de núcleo urbano	alta, al discurrir junto a la N-VI	escasa, al circular por calles con mínima circulación de vehículos
Entorno / Paisaje	camino entre campos de escaso arbolado	viales de núcleo urbano	terreno adyacente a la vía de servicio	viales de población	terreno con escasa vegetación	calles de urbanización
Protección Térmica	escasa	Parcialmente	No	Parcialmente	escasa	Parcialmente
Desnivel	escaso	escaso	medio-alto	escaso	muy alto, dado que la primera parte discurre por un gran terraplén	medio
Cruces con el tráfico motorizado	camino de escasa circulación de vehículos motorizados	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la calle de San José Obrero, aparcamiento de la estación de tren de Las Matas, travesía de Los	tramo segregado de la N-VI, sin circulación de vehículos	sección compartida con viales urbanos. Glorieta de paso de la M-618 y la calle Camino de Valladolid	tramo sin circulación de vehículos motorizados. Cruce con la entrada a la urbanización Las Marías	sección compartida con viales de la urbanización. Cruce de dos calles, pero con escaso tráfico
Tipo de Firme	amplio camino de tierra compactada que discurre entre el nudo ferroviario	amplio camino de tierra en buen estado con algún tramo más deficiente	aceras y paseo peatonal	camino en deficiente estado, de apenas dos metros de anchura, con altibajos	aceras de los viales	camino estrecho (aproximadamente dos metros) y mal acondicionado
Iluminación	no	si	si	si	si	si
Potencialidad demanda	media	media	media, al ser unión entre dos poblaciones	media	media	media
Observaciones	al salir de la estación de Pinar se toma un amplio camino que atraviesa una zona protegida por unas puertas. Al final, junto a las casas del núcleo de Las Matas, existe un muro de piedra que hay que pasar para contactar con la calle de La Macarena.	se discurre por la calle de San José Obrero, se atraviesa un parque y cruzando la calle que llevamos se contacta con el aparcamiento de la estación. Se pasa al lado contrario, contactándose con un paseo peatonal por el que se continúa. Al finalizar éste s	se trata de un camino paralelo a la autopista N-VI que discurre según la orografía del terreno, con varios altibajos que resultan dificultosos. Al final se contacta con las primeras calles de Torrelodones, junto al campo de fútbol.	se entra en la población por el paseo de Joaquín Ruiz Giménez, donde existe un estrecho paseo peatonal. Atravesamos una glorieta de la M-618 y contactamos con la calle Camino de Valladolid. Al final nos desviamos por la calle del Doctor Huertos, volviendo	se toma un camino paralelo a la N-VI por un gran terraplén con pendiente exagerada que, posteriormente, descenderemos. Poco después, se llega a la entrada a la urbanización Las Marías	se circula por un lateral de la calle central de la urbanización. Existe un estrecho paseo peatonal que nos acompañará durante bastantes metros. Al llegar a una última glorieta, se gira a la derecha y a descender algo más, para tomar la primera calle a la
Intervención	acondicionamiento del terreno así como estudiar si el trazado puede discurrir por esta zona, según la propiedad del terreno. Al final, será necesario habilitar un paso en el muro	acondicionamiento del trazado (calles y aparcamiento), y ampliación del paseo peatonal	sería necesaria la realización de un carril bici-peatonal, paralelo a la autopista, que siguiera el perfil de ésta	adecuación de un carril bici-peatonal en los viales indicados, convenientemente segregado de la circulación y con la señalización necesaria	acondicionamiento del terreno para eliminar el mayor desnivel posible	acondicionamiento de un carril bici-peatonal con señalización en los cruces
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M11 - Duro	M6 - Blando	M11 - Duro	M6 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	186.165 €	62.262 €	135.198 €	28.350 €	31.563 €	26.595 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	07	08
Denominación	calle de la Vereda de la Vía	Colonia de La Estación
Entre	calle Camino Bajo y la calle del Doctor Huertos, en la Colonia de la Estación	calle del Doctor Huertos y la calle del Doctor Mingo Alsina
Longitud (m)	960	890
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al circular alejados del tráfico motorizado	media, al discurrir junto al tráfico motorizado, pero de densidad media
Entorno / Paisaje	ancho camino de tierra en buen estado que discurre junto a la vía del tren	calles de núcleo urbano
Protección Térmica	No	Parcialmente
Desnivel	ninguno	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	tramo con escasa circulación de vehículos motorizados	sección compartida con viales urbanos. Cruce de las calles de Tijuana y del Doctor Mingo Alsina
Tipo de Firme	existe un paseo peatonal en la primera parte del tramo	tierra compactada, con tramos deteriorados
Iluminación	no	si
Potencialidad demanda	media	media
Observaciones	se toma un desvío del camino que llevamos por otro ancho que descenderá hasta contactar con la vía del tren.	se entra en el núcleo de la Estación de Torreldones por la calle del Doctor Huertos, con espacio para ubicar el carril bici. Contactamos con la calle Tijuana, que pasa por encima de la vía y llegamos a la del Doctor Mingo Alsina, donde se encuentra la es
Intervención	acondicionamiento del terreno	acondicionamiento del terreno y los cruces mencionados
Tipo de intervención	M6 - Blando	M11 - Duro
Presupuesto	11.520 €	24.030 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Colonia de La Estación	camino junto a la vía del tren	circunvalación de la urbanización Parquelagos	paso por la estación de La Navata	paso por el núcleo de la estación de La Navata	circulación junto a la vía del tren entre La Navata y Villalba
Entre	la calle Carretera de Galapagar y la calle del Monte Ana	calle del Monte Ana y contacto con la urbanización de Parquelagos	urbanización Parquelagos y entrada a La Navata	urbanización Parquelagos y la estación de tren de La Navata	estación de tren y final de las casas del núcleo urbano	final del núcleo urbano de la estación de La Navata y depuradora del CYII a la entrada de Villalba
Longitud (m)	1.446	657	1.387	910	739	1.877
Contaminación acústica / atmosférica	media, al discurrir por calles de núcleo urbano pero de escasa densidad	escasa	baja	media	media	escasa
Entorno / Paisaje	viales de núcleo urbano	camino entre arbolado y espacio junto a la vía del tren	terreno rocoso junto a la vía del tren	estrecho camino que contacta con el andén de la estación de tren	sendero y calles de núcleo urbano	fincas de ganado
Protección Térmica	Parcialmente	media	No	No	No	No
Desnivel	medio	escaso	medio, con zonas de ascenso y descenso alternativamente, con zonas de ascenso y	escaso	medio	medio
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la M-519	tramo sin camino aparente, por lo que no existe circulación motorizada	tramo sin camino aparente, por lo que no existe circulación motorizada	tramo sin camino aparente, por lo que no existe circulación motorizada	sección compartida con viales urbanos. Cruce de la carretera M-525	tramo sin camino aparente, por lo que no existe circulación motorizada
Tipo de Firme	tramos de tierra y asfalto	asfalto	camino de tierra sin acondicionar de unos 1,5 metros de anchura y espacio con piedras junto a la vía	rocas y vegetación sin camino aparente	camino de tierra sin acondicionar	sendero de tierra, al comienzo, y asfalto de calles, después
Iluminación	si	no	no	no, salvo al paso por la estación de tren	sí en la mayor parte	no
Potencialidad demanda	media	baja, dada la peligrosidad del tramo	baja, dada la inexistencia de camino para circular	media	baja	ahora baja, pero puede ser alta si se realiza un enlace entre La Navata y Villalba
Observaciones	se transita por la calle Camino de Galapagar y se continúa por la del Monte Inés. Se llega a la carretera M-519, que es un punto conflictivo de cruce. Al otro lado se discurre por la calle del Monte Ana, hasta contactar con la vía del tren, donde finaliza	se discurre por una vía pecuaria junto a la vía del tren. A los pocos metros acaba el camino, dado que existe un gran terraplén debido al arroyo de Peregrinos. No existe espacio para pasar, por lo que se debe circular demasiado junto a la vía del tren	se sigue junto a la vía del tren, por un tramo de piedras y vegetación sin camino aparente. Al final, se contacta con un camino más ancho, ya a la entrada de La Navata.	se continúa por un estrecho sendero que contacta con el andén de la estación de La Navata.	se toma otro sendero que sale de la estación junto a una valla caída hasta llegar a la calle de Los Brazos. Al final de ésta, se procede a cruzar la M-525 y seguir por la calle del Enfriadero donde, nuevamente se toma contacto con las vías del tren. Al fi	atravesadas varias fincas de ganado, con algún arroyo que debemos vadear, sin que exista espacio suficiente junto al tendido ferroviario para la ubicación del carril bici, se contacta con una gran depuradora. Antes habrá que solventar el barranco formado
Intervención	acondicionamiento del trazado por las calles y el cruce de la M-519	acondicionamiento del terreno y búsqueda de soluciones para atravesar el arroyo peregrinos	será necesario un estudio del trazado para ver la posibilidad de ubicar el carril bici-peatonal por esta zona, donde no existe camino aparente. Al otro lado de la vía tampoco existe posibilidad de discurrir, dada la inexistencia de camino	acondicionamiento del terreno y paso por la estación de tren	acondicionamiento del terreno y del cruce de la M-525	será necesaria una explanación del terreno si se decide ubicar el carril bici-peatonal junto a las vías del tren
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M10 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	39.042 €	41.391 €	201.115 €	57.330 €	107.155 €	50.679 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	67.500 €	0 €	0 €	67.500 €	0 €



Subtramo	07	08
Denominación	núcleo urbano de la estación de Villalba	tramo urbano junto al río Guadarrama
Entre	depuradora del CYII y estación de autobuses	calle de Rafael Alberti (estación de autobuses) y calle de Cañada Real
Longitud (m)	1.352	1.285
Contaminación acústica / atmosférica	media	alta
Entorno / Paisaje	calles y parques del núcleo urbano	recorrido junto al cauce del río Guadarrama
Protección Térmica	escasa	escasa
Desnivel	medio	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales urbanos. Cruce de las calles de Los Almendros, de Los Madroños, de Ruíz de Alarcón y de Rafael Alberti	tramo por paseo junto al río, de escasa densidad circulatoria
Tipo de Firme	terreno sin camino aparente de piedras y maleza	carril bici y tramos de tierra
Iluminación	si	si
Potencialidad demanda	media	alta
Observaciones	pasada la depuradora se toma contacto con el núcleo urbano de Villalba, circulando por una calle con espacio para ubicar el carril bici. Posteriormente, se atraviesa una glorieta, siguiendo el trazado ferroviario. Pasamos por alguna zona ajardinada y se d	se discurre junto al cauce del río Guadarrama. Al pasar bajo la calle Real (habrá que ver la posibilidad de atravesar bajo ésta) se escoge el ramal de la derecha del río Guadarrama, circulando por el Paseo del Río Guadarrama hasta contactar con la calle C
Intervención	acondicionamiento del carril bici-peatonal por las calles por las que pasa, así como de los cruces mencionados	acondicionamiento de algún tramo junto al río, así como el paso bajo la calle Real
Tipo de intervención	M5 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	36.504 €	34.695 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €

RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



ITINERARIO 17

BOSQUE SUR

DESCRIPCION

El Itinerario IT17 Bosque Sur transcurre por el área metropolitana sur de la Comunidad de Madrid y une los ejes IT13 Bajo Manzanares y IT15 Vía Verde Almorox de la red básica de vías ciclistas y peatonales.

Se inicia en el núcleo urbano de Móstoles y termina en el Parque Regional del Sureste, en el punto de enlace con el Eje IT13. El itinerario suma unos 31 kilómetros y se trata de una ruta bastante llana con una pendiente media inferior al 2%.

Existe una demanda potencial muy variada, que abarca tanto peatones y senderistas como ciclistas de uso cotidiano y de recreo o paseo.

A pesar de cruzar por el área metropolitana sur fuertemente urbanizado con una gran variedad de actividades económicas y zona de residencia de una parte importante de la población de la región, la ruta ofrece en la mayor parte una alta calidad ambiental y tiene cierto interés paisajístico basándose en caminos agrícolas y vías pecuarias existentes.

MUNICIPIOS

Alcorcón
Leganés
Móstoles
Getafe

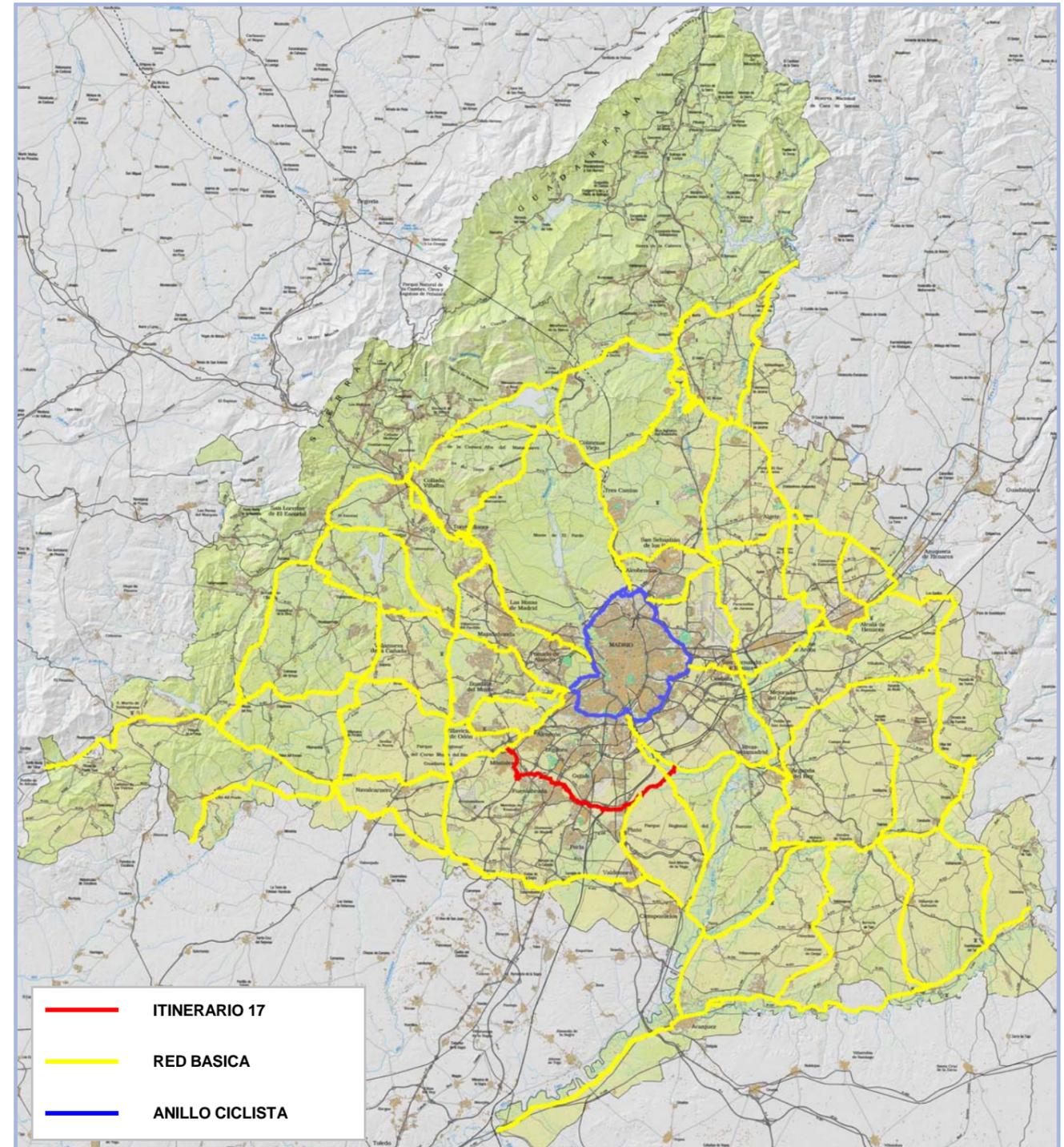
LONGITUD (KM) 31,00

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

ESCALA DE MAPA 1:700.000



TRAMO A

Transcurre por el municipio de Móstoles, empieza en el Av. del Alcalde de Móstoles y continúa rodeando perimetralmente el núcleo urbano por caminos existentes de terriza, hacia la zona Sur. Atraviesa zonas residenciales y un polígono industrial, hasta encontrar un parque urbano (actualmente en obras de acondicionamiento) por el que se accede a otros caminos de tierra que finalmente llegan a la Cañada Real Vereda de Humanes que cruza sobre la R-5. El tramo discurre en su mayor parte en caminos existentes de terriza compactada de buena calidad frecuentemente transitado tanto por peatones como por ciclistas. Tiene una longitud de unos 5 Km. y el desnivel a salvar es bajo. Existen algunas alternativas al trazado propuesto de carácter urbano y dirigido sobre todo a ciclistas urbanos y de paseo.

TRAMO B

Para cruzar la R-5, punto de inicio de este tramo, se propone utilizar el puente existente en la Vereda de Humanes. La ejecución de un nuevo paso inferior acortaría notablemente el recorrido a través de una conexión más directa con el Paseo de Loranca. El itinerario no presenta grandes dificultades en sus primeros 2 kilómetros, ya que discurre por caminos públicos y por una vía ciclista existente (Paseo de Loranca). Sin embargo en la parte final hay que salvar varias barreras infraestructurales mediante paso elevados o inferiores. La longitud total es de unos 2,4 kilómetros y no hay desnivel importante a salvar excepto las rampas de los pasos elevados que se hacen necesarios en la parte final del tramo.

TRAMO C

Se desarrolla entre el cruce con la carreteras M-506 y la Estación de Cercanías La Serna y tiene una longitud total de aproximadamente 4,5 kilómetros. Se basa en caminos existentes de terriza compactada de buena calidad y la única dificultad existente es el cruce con la M-407, para el que se propone la construcción de un paso elevado para peatones y ciclistas. El tramo pasa próximo a un equipamiento deportivo al noreste de Fuenlabrada y presenta una gran calidad ambiental sobretodo en el último subtramo en las proximidades del Parque del Barranco de Canto Hechado. En el perfil correspondiente se puede observar una pendiente media de bajada del 3%.

TRAMO D

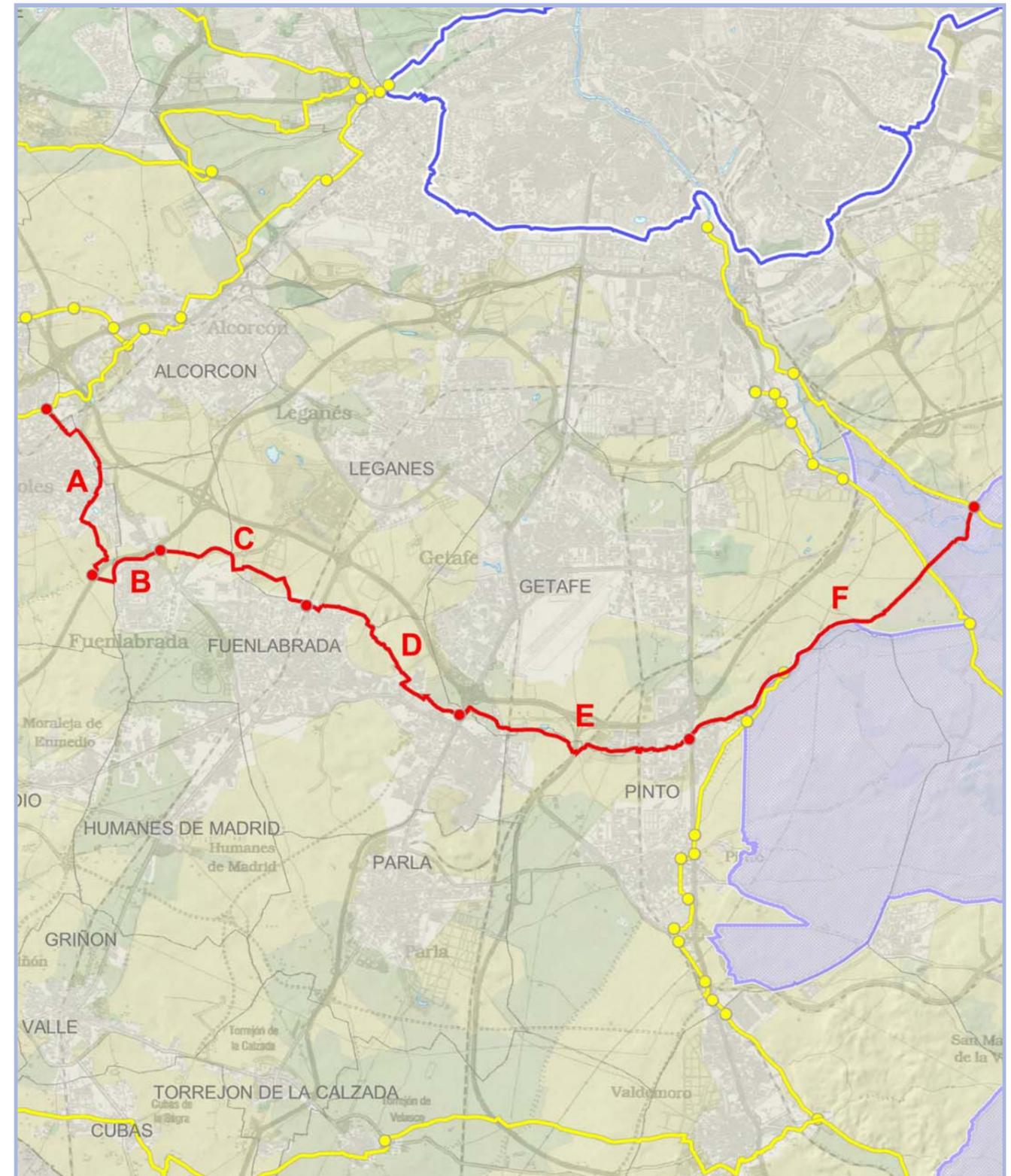
Arranca en el cruce de la línea de cercanías en la estación de La Serna (Fuenlabrada) y termina antes del cruce con la A-42, pasado el Polígono Industrial de Acedinos, en el límite sur del municipio de Getafe. El itinerario pasa por tres puntos de interés que merecen destaque: Camping y Alberque Municipales; Piscina y Polideportivo Municipal. En este subtramo existe la posibilidad de acceder al Polideportivo por una vía ciclista existente que rodea la Piscina (que cuenta con un número importante de ciclistas y peatones en actividad de recreo durante el fin de semana). Sin embargo hay que solucionar el paso por el Polideportivo Municipal que actualmente se encuentra cerrado al tránsito de bicicletas. EL trazado propuesto cruzaría el equipamiento dando continuidad al camino hasta retomar la Vereda de Recuero.

TRAMO E

Transcurre entre las carreteras A-42 y A-4 en su paso por el límite entre los municipios de Pinto y Getafe. El cruce con la primera se hace aprovechando una pasarela existente a la altura del Polígono Industrial de Acedinos. El itinerario sigue en gran parte paralelo al Arroyo Culebro, lo que le aporta calidad ambiental y paisajística. Existen tres cruces con líneas de ferrocarril por pasos inferiores existentes, coincidiendo el último, con el curso del arroyo, lo que exigirá su ampliación y acondicionamiento o la creación de un paso vecino destinado a ciclistas y peatones. Otros cruces importantes son los de la R-4 y la calle principal del Área Empresarial Andalucía, siendo el primero inferior y el segundo a nivel. La longitud total es de aproximadamente 4 Km. y el desnivel medio correspondiente es casi insignificante, siendo inferior al 2%.

TRAMO F

El recorrido empieza en el cruce de la A-4 donde se hace necesaria la construcción de un paso elevado o la ampliación del paso inferior paralelo al curso del Arroyo Culebro. El itinerario continúa por un trazado que sigue los márgenes del arroyo separándose del curso de agua a la altura de la Granja de la Vega Blanca, en el cruce con el camino de Monterosa. A partir de ahí sigue por la Cañada Real Galiana, cruza la pista-bici existente en la M-301 y termina en el Parque Regional del Sureste después de cruzar el Río Manzanares, enlazando con el con el Eje 13 (Bajo Manzanares). El camino presenta calidad ambiental e interés paisajístico en sus 9 Km. de longitud y puede ser recorrido sin grandes esfuerzos debido al perfil prácticamente llano que presenta.

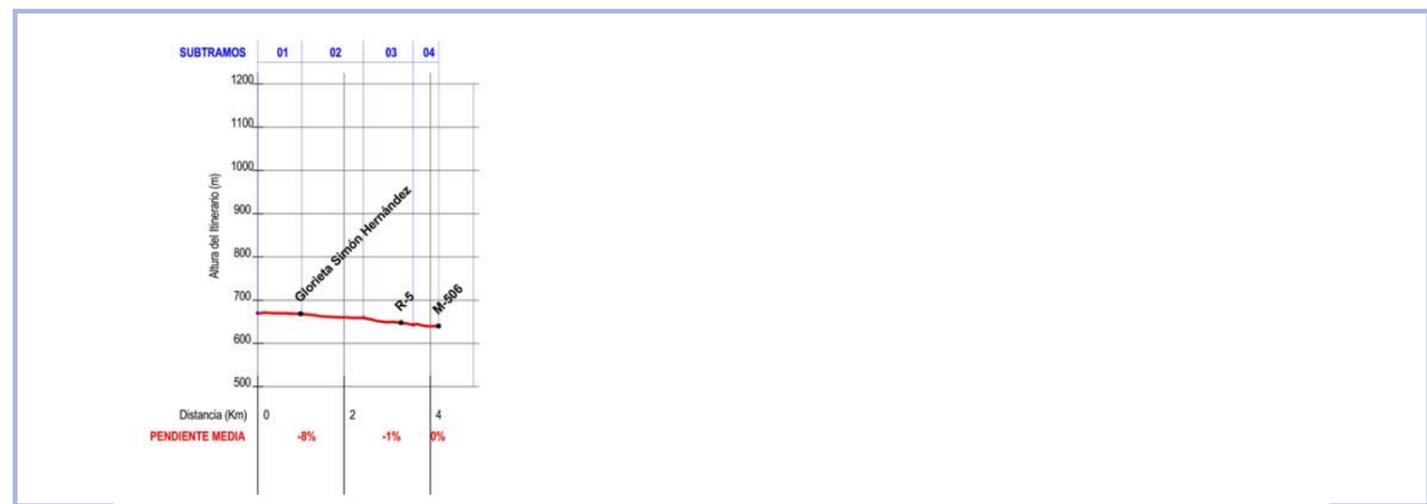


1:100.000

TRAMO A

Altura Máxima (m):	672
Altura Mínima (m):	640
Altura Salida (m):	659
Altura Llegada (m):	640
Desnivel Salida Llegada (m):	13
Desnivel Máximo (m):	32
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	27
Máxima Pendiente (100 m):	5,73
Pendiente Media:	-0,77

PERFILES Y PENDIENTES

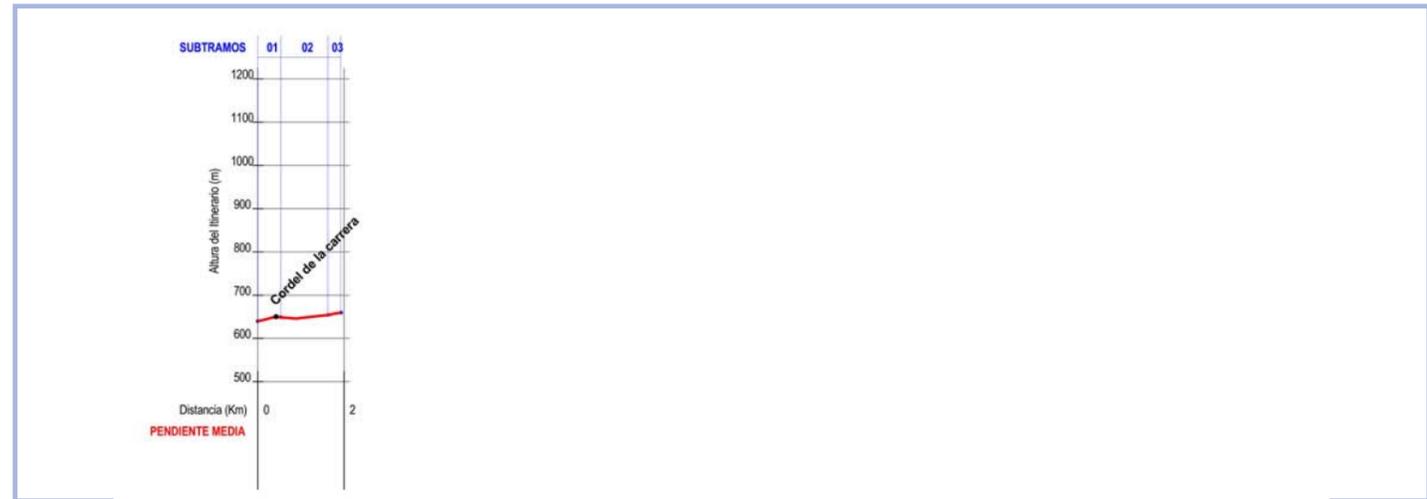


1:20.000

TRAMO B

Altura Máxima (m):	659
Altura Mínima (m):	640
Altura Salida (m):	640
Altura Llegada (m):	659
Desnivel Salida Llegada (m):	19
Desnivel Máximo (m):	19
Ascensión Acumulada (m):	19
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	1,89
Pendiente Media:	0,82

PERFILES Y PENDIENTES



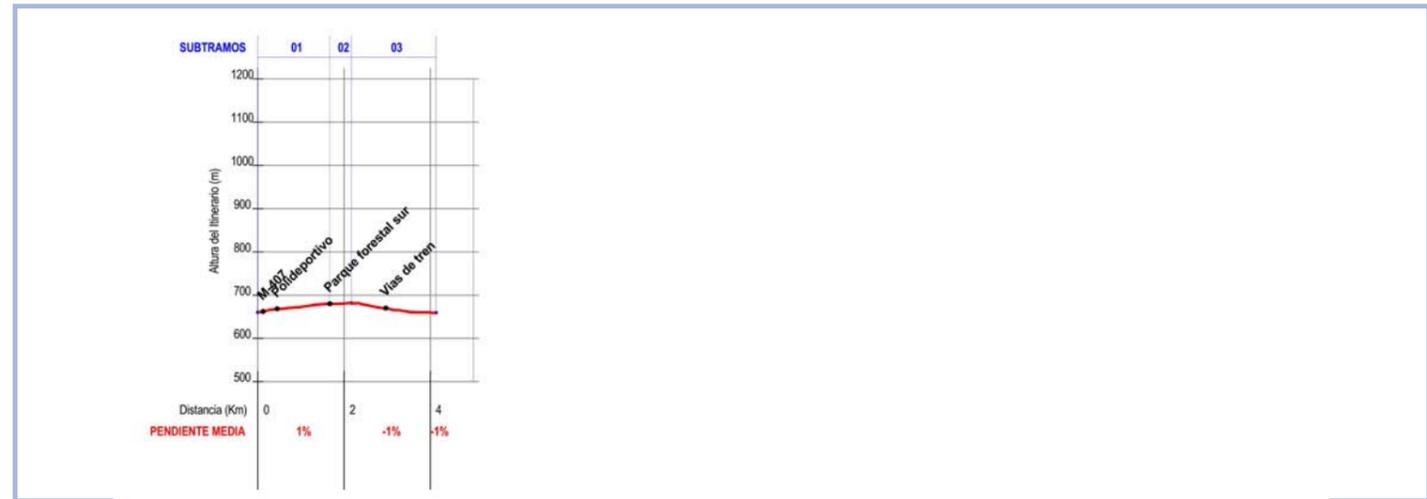
1:10.000



TRAMO C

Altura Máxima (m):	682
Altura Mínima (m):	659
Altura Salida (m):	659
Altura Llegada (m):	659
Desnivel Salida Llegada (m):	23
Desnivel Máximo (m):	23
Ascensión Acumulada (m):	17
Descenso Acumulado (m):	20
Máxima Pendiente (100 m):	2,08
Pendiente Media:	-0,12

PERFILES Y PENDIENTES



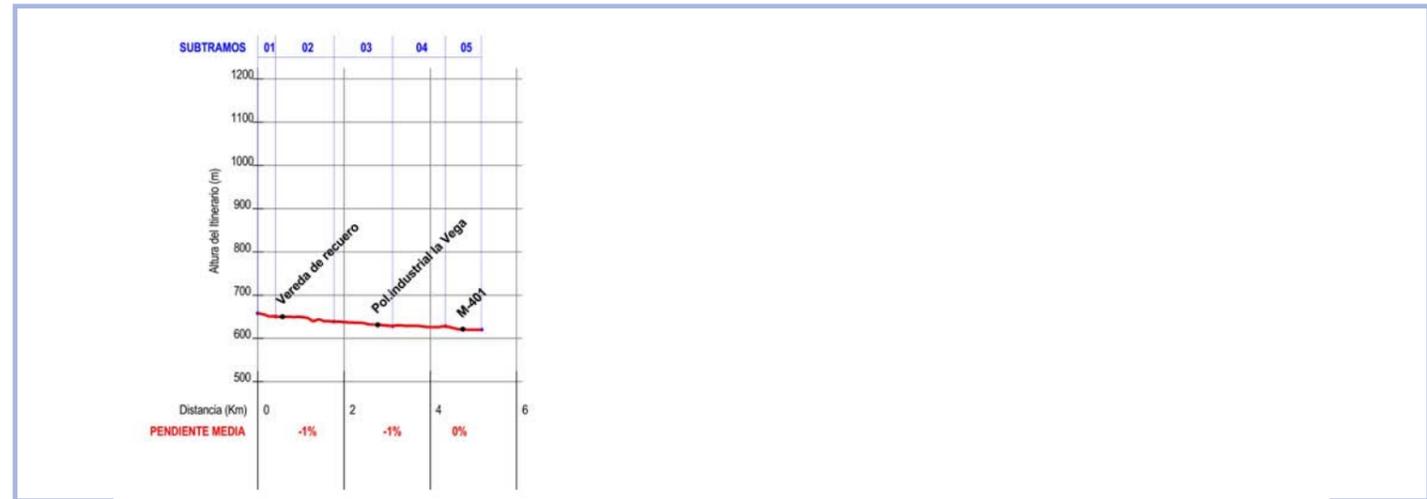
1:20.000



TRAMO D

Altura Máxima (m):	659
Altura Mínima (m):	620
Altura Salida (m):	659
Altura Llegada (m):	620
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	39
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	39
Máxima Pendiente (100 m):	1,06
Pendiente Media:	-0,76

PERFILES Y PENDIENTES



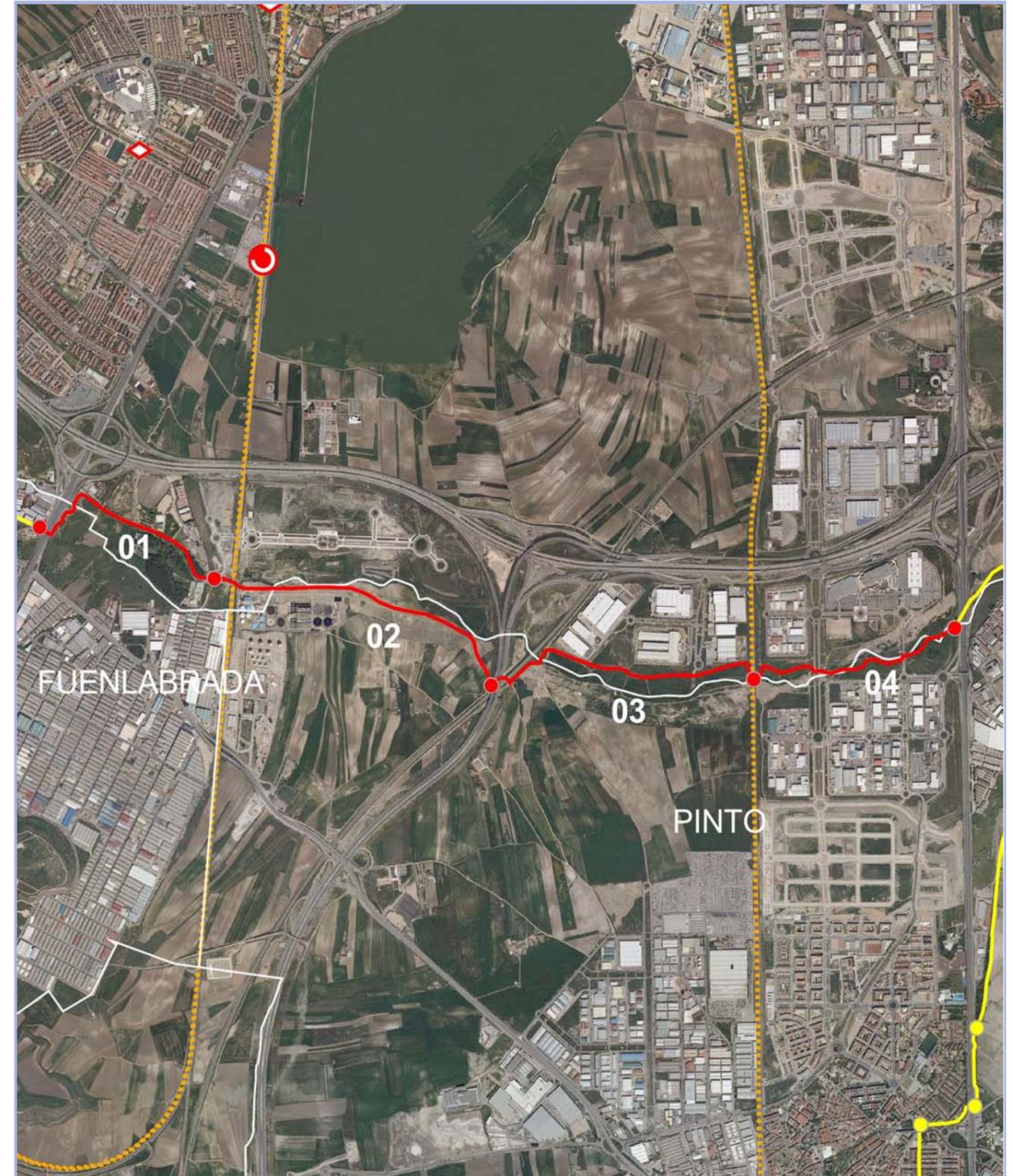
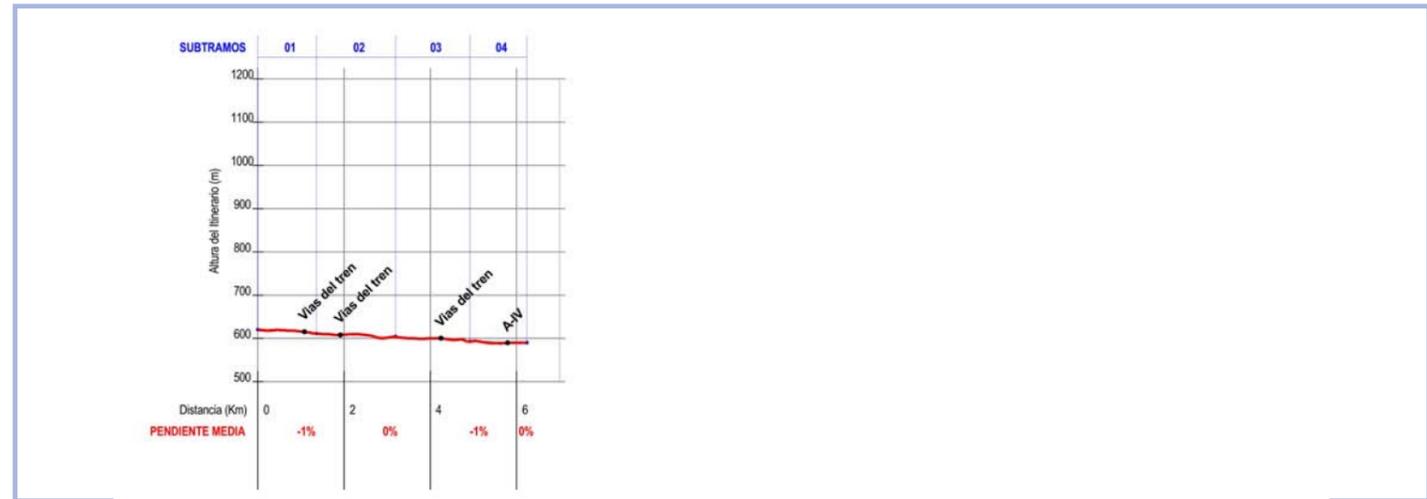
1:20.000



TRAMO E

Altura Máxima (m):	620
Altura Mínima (m):	588
Altura Salida (m):	620
Altura Llegada (m):	590
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	32
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	30
Máxima Pendiente (100 m):	1,6
Pendiente Media:	-0,45

PERFILES Y PENDIENTES

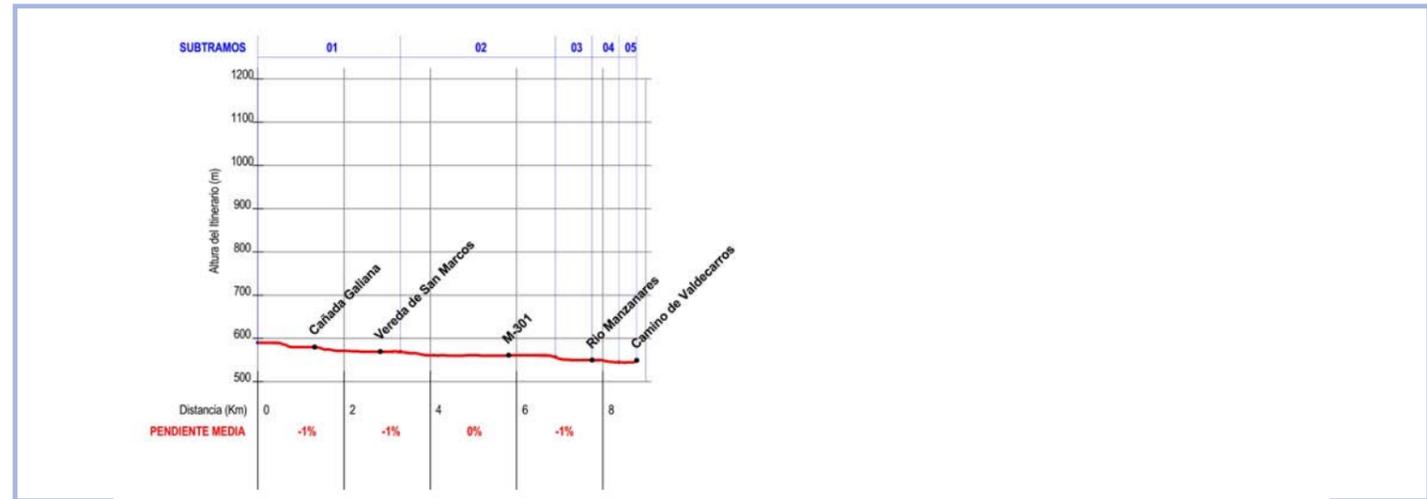


1:30.000

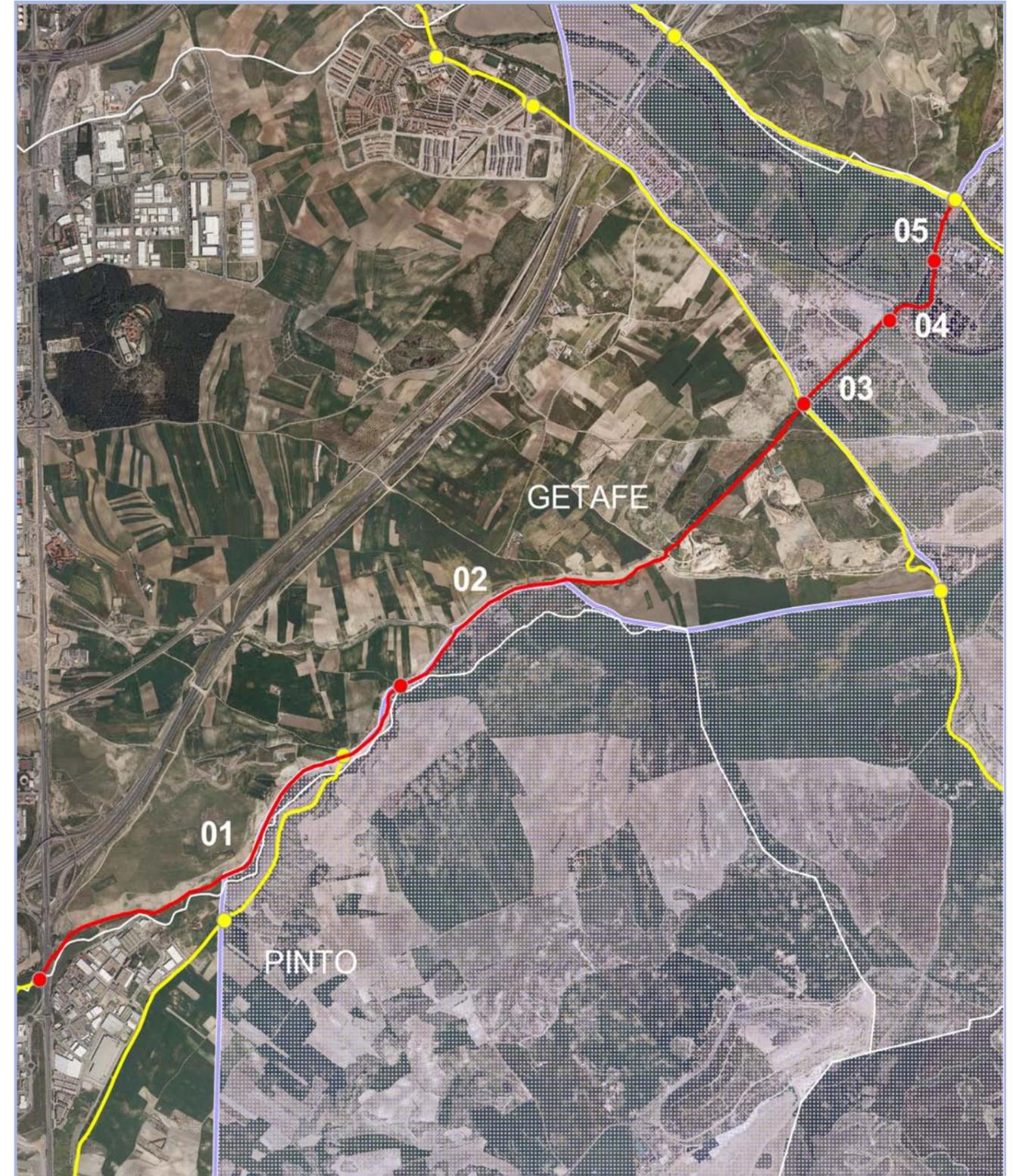
TRAMO F

Altura Máxima (m):	590
Altura Mínima (m):	544
Altura Salida (m):	590
Altura Llegada (m):	546
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	46
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	44
Máxima Pendiente (100 m):	0,8
Pendiente Media:	-0,53

PERFILES Y PENDIENTES



1:35.000



				
Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Av. del Alcalde de Móstoles	Camino perimetral a Móstoles, paralelo a la M-506.	Av. de la O.N.U	Parque paralelo a calle Reguera y Vereda de Humanes
Entre	Puntos 01 (Glorieta sur, Av. Alcalde de Móstoles) y 02 (Av. de Portugal)	Puntos 02 (Av. Portugal) y 03(Av. de la O.N.U.)	Puntos 03 (Av. de la O.N.U.) y 04 (cruce con la calle Nueva York)	Puntos 04 (calle Nueva York) y 05 (Vereda de Humanes, cruce sobre la R-5)
Longitud (m)	875	1.000	1.550	1.700
Contaminación acústica / atmosférica	Alta por el tráfico motorizado de la Avenida.	Alta debido a la huella acústica de la M-506.	Media. (calle urbana)	Baja
Entorno / Paisaje	Avenida con arbolado de sombra. Edificios de vivienda, zonas verdes libres.	M-506 y zonas residenciales. Hay arbolado de sombra irregular.	Zona residencial y polígono Industrial. No hay arbolado de sombra.	Futura zona residencial. Obras de urbanización. El arbolado de sombra es reciente.
Protección Térmica	media	Parcialmente	No	baja
Desnivel	Bajo. <2%	Bajo. <2%	Bajo. <2%	Bajo. <2% Pendiente acentuada tramo anterior al cruce de la R-5: entre 5% y 7%
Cruces con el tráfico motorizado	Actualmente los ciclistas tienen que circular por la calzada con una importante intensidad del tráfico motorizado.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado.	Sección compartida en Av. de la O.N.U, con cruces de glorieta a nivel en las calles de Camino de Móstoles y de Simón Hernández.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado. Hay un cruce con la C/ de la Osa Mayor, que se hace en glorieta a nivel.
Tipo de Firme	Asfalto en calzada y baldosa en aceras.	Tierra compactada con grava suelta, superficie irregular sin acondicionar. Ancho aprox.: 4m	Avenida asfaltada, con mediana central. Baldosa en aceras	Gravilla suelta. Ancho aprox.: 4m. En el cruce con la vereda, ancho de 6m.
Iluminación	Si	No	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta para el uso cotidiano y de paseo.	Media / Alta debido a existencia de equipamiento deportivo.	Media / Alta, presencia de ciclistas.	Media / Alta. Debido a la presencia del parque y de la proximidad a Fuenlabrada.
Observaciones	El sub-tramo enlaza con el Eje IT 15. Se propone la implantación de pista-bici segregada entre este y la acera, que debe ser ampliada hacia la zona verde libre, ocupada en algunos tramos por aparcamiento irregular. En los tramos donde no haya zona verde I	Se trata de un camino de tierra con poco atractivo por la proximidad con la M-506, pero que puede ser acondicionado para una senda ciclista / peatonal.	El tramo se encuentra en obras de acondicionamiento de viales. Conexión con zona del nuevo Consorcio Urbanístico de Móstoles Sur. Es posible ampliar la acera para implantación de vía ciclista.	El futuro parque cuenta con mobiliario urbano instalado, el arbolado es muy incipiente y al no haber todavía edificios habitados se encuentra completamente abandonado. El firme es bastante irregular y el desnivel para alcanzar el cruce de la R-5 es bastan
Intervención	Ampliar la acera e implantar una pista-bici bidireccional. Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de asfalto)	Acondicionamiento del firme (pavimentación de una franja de 2,5 m de ancho con aglomerado asfáltico pigmentable u otro tipo de pavimento de características de rodadura semejantes). Alumbrado y arbolado de sombra.	Ampliar la acera e implantar una pista-bici bidireccional. Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de asfalto) y arbolado. Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Pista-bici anexa a la senda peatonal. Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de lechada pigmentable). Señalizar y mejorar arbolado de sombra.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M9 - Duro	M2 - Duro existente	M5 - Duro
Presupuesto	231.875 €	300.000 €	465.000 €	204.000 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino entre la Vereda de Humanes y el Paseo de Loranca	Vía ciclista por el Paseo de Loranca	Cruce enlace R-5 con M-506
Entre	Puntos 05 (Vereda de Humanes) y 06 (Paseo de Loranca)	Puntos 06 (Calle Loranca) y 07 (Enlace R-5 con M-506)	Puntos 07 (Enlace R-5 con M-506) y 08 (Pol. Ind. Cordel del Carrera)
Longitud (m)	750	1.100	550
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido a la huella acústica de la R-5.	Media, debido a la huella acústica de la R-5.	Alta, debido al cruce entre la R-5 y la M-506
Entorno / Paisaje	R-5, descampado y zona residencial de Fuenlabrada como telón de fondo. No hay	Calle con franja arbolada. Zona residencial de Loranca Ciudad Jardín	Espacio intersticial entre carreteras R-5 y M-506. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	Parcialmente	No
Desnivel	Llano. <1%	Llano. < 1%	Llano, aparte de las subidas y bajadas en los pasos elevados necesarios.
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de un camino sin tráfico motorizado.	Se trata de una vía ciclista segregada con diversos cruces con calles perpendiculares al Paseo Loranca.	Camino segregado, cruces con vías de incorporación en los enlaces de la M-506 y la R-5.
Tipo de Firme	Tierra compactada regular sin acondicionar	Vía ciclista, bidireccional con 3m de ancho aprox. Pavimento de hormigón.	Tierra compactada irregular sin acondicionar.
Iluminación	No	Si	No
Potencialidad demanda	Media / Alta debido a la presencia de ciclistas.	Alta para el uso cotidiano, debido a la vía ciclista existente y la proximidad a la zona residencial.	Media para el uso cotidiano, debido a la proximidad a Fuenlabrada y al Centro Comercial.
Observaciones	El cruce por encima de la R-5 es generoso, perteneciente a la Cañada Real de Vereda de Parla. El camino es utilizado por ciclistas de recreo. La ejecución de un nuevo paso inferior o levado prescindiría de este tramo para la conexión con el Paseo de Loranca	Un número importante de niños y adultos utilizan la acera-bici durante los fines de semana para actividad recreativa.	El cruce se produce en las islas creadas entre las vías del enlace aprovechando una pequeña pasarela peatonal existente. De todas formas se hace necesaria la construcción de una pasarela ciclista/peatonal para cruzar la M-506.
Intervención	Acondicionamiento del firme (lechada pigmentable), alumbrado y arbolado de sombra. Señalizar como senda ciclista/peatonal compartida.	Recuperación de la Señalización. Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Acondicionamiento del firme (trazado del camino y capa de rodadura de asfalto), alumbrado y arbolado de sombra. Construcción de una pasarela sobre la M-506.
Tipo de Intervención	M9 - Duro	M1 - Duro existente	M5 - Duro
Presupuesto	106.500 €	11.000 €	165.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	100.000 €

			
Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino al Norte de los polígonos industriales de Cordel de la Carrera y Niño del Remedio.	Camino entre el Pol. Ind. Niño del Remedio y equipamiento deportivo.	Camino de Fuenlabrada
Entre	Puntos 08 (M-506) y 09 (Pol. Ind. Niño del Remedio)	Puntos 09 y 10	Puntos 10 (Equipamiento Deportivo) y 11 (Estación de Cercanías La Serna.)
Longitud (m)	1.540	940	2.020
Contaminación acústica / atmosférica	Baja en el primer kilómetro y media en el resto debido a la proximidad a la M-407.	Media debido al cruce con la M-407.	Baja
Entorno / Paisaje	Descampados y carretera M-407. No hay arbolado de sombra.	Pol. Industrial y descampado, sin arbolado de sombra.	Parque Norte y Parque del Barranco del Canto Hechado. Arbolado de sombra en algunos tramos.
Protección Térmica	No	No	Parcialmente
Desnivel	Medio. <3%	Medio. <3%	Bajo. <2%
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de un camino sin tráfico motorizado.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado. Con cruces con la M-407 y con el Camino de Fuenlabrada a Alcorcón.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado y sin cruces con la red viaria.
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar. Ancho aprox.: 4m.	Tierra compactada, sin acondicionar. Ancho aprox.: 1.5m	Tierra compactada en buen estado. Ancho aprox.: 5m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Alta para el uso cotidiano, debido a la presencia del polígono industrial y la instalación deportiva.	Alta debido a estar entre el equipamiento deportivo y la estación de La Serna y por discurrir
Observaciones	Habría que trazar el camino para la primera parte de subtramo, entre la pasarela propuesta y el camino de tierra que va paralelo a la M-407.	Es necesario construir una pasarela sobre la M-407 para cruzar en este punto, seguir por el Camino de Moraleja a Madrid (Alternativa C2. AL) y cruzar la M-407 en glorieta a nivel conectando directamente con la calle Camino de Fuenlabrada a Alcorcón.	Camino agradable con interés paisajístico.
Intervención	Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de lechada pigmentable) y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de asfalto), señalización, alumbrado y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (terrizo compactado) y arbolado de sombra. Señalizar como senda ciclista/peatonal compartida.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M7 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	154.000 €	133.480 €	94.940 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	60.000 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04	05
					
Denominación	Cruce por la Estación La Serna y Parque del Barranco del Canto Hechado	Camino por el límite entre los municipios de Fuenlabrada y Leganés	Vereda de Recuero y Camino de la Vega.	Cañada de Recuero, Calle Bajo Gétale y Polideportivo Municipal de Fuenlabrada	Cañada de Recuero
Entre	Puntos 11 (Parque del Barranco del canto Hechado) y 12 (Camino por Cierro de Matabueves)	Puntos 12 (Gasolinera en la entada a Fuenlabrada) y 13 (Vereda de Recuero)	Puntos 13 (Vereda de Recuero) y 14 (Camping y Albergue Municipal)	Puntos 14 (Camping y Albergue Municipal) y 15 (Cañada de Recuero pasada la Urb. Arco Iris)	Puntos 15 (Urbanización Arco Iris) y 16 (Cruce con la A-42 pasado el Pol. Ind. de Acedinos)
Longitud (m)	500	1.500	1.450	1.100	900
Contaminación acústica / atmosférica	Alta por el ruido de la estación de trenes y el tráfico en las calles Barcelona, Leganés y Fuenlabrada.	Baja	Baja	Media, debido al tráfico motorizado.	Baja. Alta apenas en el último tramo al acercarse a la A-42.
Entorno / Paisaje	Línea férrea, estación de cercanías y aparcamiento. Zona límite entre el entorno urbano	Descampado al borde de la zona residencial periférica de Fuenlabrada. No hay arbolado de	Zona agrícola, sin arbolado de sombra.	Polígono industrial y equipamientos deportivos. No hay arbolado de sombra.	Descampado y polígonos industriales. Sin arbolado de sombra.
Protección Térmica	No	No	No	No	No
Desnivel	Bajo. <2%. El único desnivel significativo es el necesario para cruzar el ferrocarril.	Medio. <4%	Llano. <1%	Llano. <1%	Bajo. < 2%
Cruces con el tráfico motorizado	Cruce en glorieta a nivel en el encuentro entre las calles Barcelona y Leganés.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces, hasta la calle Camino de la Vega.	Cruces con las calles Camino de la Vega y Bajo Getafe.	Camino independiente de la red viaria, hasta el cruce con la calle de Acedinos y la incorporación a la calle del Romero.
Tipo de Firme	Baldosas en el cruce por la estación y asfalto en el aparcamiento y en las calles siguientes.	Pavimento acondicionado con grava gruesa, suelta. Ancho aprox.: 4m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 4m	Calle bidireccional. Asfalto (en calzada) y baldosas (en acera)	Tierra compactada irregular sin acondicionar, con 3m de ancho, y asfalto en la Calle del Romero.
Iluminación	Si	No	No	Parcial	No
Potencialidad demanda	Alta de uso cotidiano y recreativo, debido a la presencia de la Estación de Cercanías y la	Media, debido a la proximidad de dos equipamientos deportivos.	Media debido a la presencia del Camping, a las condiciones del camino y de la actual presencia	Alta, debido a la presencia del Camping, Piscina y Polideportivo Municipales de Fuenlabrada.	Media debido a la conexión con equipamientos deportivos de Fuenlabrada.
Observaciones	Hay que solucionar el cruce con la línea férrea, o bien ampliando y adecuando el existente por la estación o creando uno nuevo, exclusivo para ciclista y peatones.	El camino esta siendo acondicionado para peatones.	El camino es agradable y utilizado por ciclista y peatones	Existe la alternativa menos directa de acceder al Polideportivo por el carril-bici segregado que rodea la Piscina Municipal y que cuenta con un número importante de ciclistas y peatones en actividad de recreo durante el fin de semana.	El recorrido cuenta con la ventaja de conectar con una pasarela existente sobre la A-42 y ofrece calidad ambiental en el tramo principal, entre polígonos.
Intervención	Solucionar cruce de la línea férrea y reservar, señalizar y acondicionar vía ciclista (capa de rodadura de asfalto) con alumbrado y arbolado de sombra, por los aparcamientos a un lado y a otro de la estación.	Acondicionamiento para pista-bici anexa a la senda peatonal (capa de rodadura de lechada pigmentable), ya que el actual pavimento de grava gruesa no es favorable a la circulación de bicicletas. Arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (terrizo compactado) y arbolado de sombra.	Ampliación de la acera y acondicionamiento de vía ciclista segregada (capa de rodadura de asfalto), alumbrado y arbolado de sombra. Hay que solucionar el paso por el Polideportivo Municipal que actualmente se encuentra cerrado al tráfico de bicicletas, a p	Acondicionamiento del firme (capa de rodadura de lechada pigmentable) y arbolado de sombra.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M5 - Duro	M7 - Duro	M2 - Duro existente	M7 - Duro
Presupuesto	103.000 €	198.000 €	68.150 €	297.000 €	164.700 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Camino paralelo al Prado Acedinos	Camino entre los Puntos 17 y 18	Camino paralelo al arroyo Culebro.	Camino paralelo al arroyo Culebro entre los puntos 19 y 20.
Entre	Puntos 16 (Cruce con la A-42) y 17 (cruce con línea de cercanías C-4)	Puntos 17 (cruce con línea de Cercanías C-4) y 18 (cruce con la R-4 y línea de ferrocarril)	Puntos 18 (cruce con la R-4 y línea de ferrocarril) y 19 (cruce con la línea de cercanías C-3)	Puntos 19 (cruce con la línea de cercanías C-3) y 20 (cruce con la A-4)
Longitud (m)	1.400	1.850	1.770	1.360
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Prado Acedinos, escuelas y Centro de Atención a Minusválidos.	Cruce con línea de Cercanías, Área Tecnológica Sur, descampados y depósitos de gas. No hay	Arroyo Culebro. Camino con arbolado de sombra.	Arroyo Culebro, Área Empresarial de Andalucía, pasos inferiores a ferrocarril y carreteras. No hay
Protección Térmica	No, excepto en tramo cercano al Centro de Educación	No	media	No
Desnivel	Bajo. < 2%. El único desnivel significativo es de 8% en las rampas de la pasarela sobre la A-42.	Bajo. < 2%	Bajo. < 2%	Bajo. < 3%. Pendientes acentuadas en los pasos inferiores.
Cruces con el tráfico motorizado	Vía independiente del tráfico motorizado hasta el último tramo de la calle Colegio de Acedinos	Camino independiente de la red viaria.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces.	Camino independiente de la red viaria, cruce a nivel con la calle de Río Guadalorce.
Tipo de Firme	Camino acondicionado. Hormigón de ancho aprox.: 2,5m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 3m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 3,5m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 3,5m
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta debido a la presencia de la Escuela de Hostelería, del Colegio Los Ángeles y el Centro de	Baja por ser una zona intersticial entre enlaces de carreteras y líneas de ferrocarril.	Media para el uso recreativo, debido al interés paisajístico	Media para el uso recreativo, debido al interés paisajístico
Observaciones	El camino tiene firme ya acondicionado pero debe ser ampliado y segregado del tráfico de peatones y minusválidos en silla de ruedas	En el tramo anterior al cruce con la línea de cercanías, en el Área Tecnológica Sur, es necesario trazar y acondicionar el camino hasta el paso inferior. Pasado el cruce el camino se encuentra bien definido y en mejor estado.	Para recorrer este tramo vecino al límite entre los municipios de Pinto y Getafe, hay dos alternativas paralelas por las cuales hay previstas vías ciclistas. El más recomendable es el más cercano al arroyo Culebro por la calidad ambiental que ofrece.	En el recorrido, merecen especial atención los sucesivos cruces con tráfico motorizado y línea de cercanías. La presencia de puentes sobre el Arroyo Culebro, ofrecen la posibilidad del paso inferior, pero deben ser ampliados y acondicionados para que el p
Intervención	Ampliación del camino existente con acondicionamiento de firme para vía ciclista segregada (capa de rodadura de asfalto), alumbrado y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (terrizo compactado) y arbolado de sombra.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y reforzar arbolado de sombra en algunos tramos.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra. Ampliación de pasos inferiores.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M7 - Duro	M5 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	378.000 €	185.000 €	177.000 €	63.920 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	100.000 €

Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Camino paralelo al arroyo Culebro y Cañada Real Galiana	Cañada Real Galiana entre los puntos 21 y 22	Vía Pecuaria Real Galiana	Vía Pecuaria Real Galiana	Vía Pecuaria Real Galiana
Entre	Puntos 01 (cruce con la A-4) y 02 (cruce con camino de Monterosa)	Puntos 02 (cruce con camino de Monterosa) y 03 (cruce con la M-301)	Punto 03 (M-301) y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06
Longitud (m)	3.260	3.600	800	550	440
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Arroyo Culebro, sin arbolado de sombra.	Cañada Real Galiana, entorno agrícola, sin arbolado de sombra.	Franja verde de pinos, secanos y regadíos en los campos agrícolas. Parque Regional del Sureste	Secanos y regadíos en los campos agrícolas, fincas de uso agropecuario. Parcialmente	Fincas particulares de uso agropecuario y depuradora Sur. Parcialmente arbolado.
Protección Térmica	No	No	media	Parcialmente	Parcialmente
Desnivel	Bajo. <3%	Medio. <4%	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria, con poco tráfico motorizado y cruce con la A-4 en el inicio del subtramo.	Camino independiente de la red viaria, con poco tráfico motorizado.	En la calzada sección compartida, por el camino independiente del tráfico motorizado (Vía Pecuaria).	Sección compartida	Vía pecuaria, la circulación de vehículos a motor solo está permitida para acceso a las fincas y granjas.
Tipo de Firme	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 4m	Tierra compactada regular sin acondicionar. Ancho aprox.: 6m	Hay dos tipos de infraestructura: camino de zahorra compactada sin acondicionar en mal estado (ancho 3.00m) v calzada de caña	Asfalto, ancho de la calzada aprox. 6,00 m	Zahorra compactada, estado regular, frecuentes baches, ancho de unos 5,00 m
Iluminación	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media para el uso recreativo, debido al interés paisajístico	Alta, para el uso recreativo, debido al interés paisajístico, a la conexión con vía ciclista	Media (ciclistas de paseo y senderistas)	Media (ciclistas de paseo y senderistas)	Media (ciclistas de paseo y senderistas)
Observaciones	Es necesaria la construcción de un paso elevado sobre la A-4 o la ampliación del paso inferior paralelo al curso del Arroyo Culebro.	En este subtramo el Arroyo Culebro deja de acompañar el camino, que sigue contando con interés paisajístico y calidad ambiental. Sin embargo la Cañada Real sirve de acceso a fincas agrícolas, lo que genera un tráfico motorizado de poca importancia.	La calzada sirve de acceso a la depuradora Sur y las fincas colindantes a la vía pecuaria. La sección amplia de la misma permite acondicionar el camino que transcurre en paralelo a la calzada, de modo que los ciclistas y senderistas tengan una vía indepen	La baja calidad ambiental (fuerte olor de la depuradora) y la percepción de una baja seguridad ciudadana desincentivan el uso de este tramo. Además no existe alternativa al uso de la calzada.	En este tramo ya no hay tráfico de acceso a la depuradora, ubicada al margen sur. Sin embargo hay todavía cierto tránsito de vehículos que acceden a las fincas colindantes. Percepción de una baja seguridad ciudadana (chabolas, perros sueltos,...)
Intervención	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra. Solucionar el cruce con A-4.	Acondicionamiento del firme (zahorra compactada) y arbolado de sombra.	Acondicionar y mejorar el firme del camino (zahorra compactada). Proteger mejor los espacios no dedicados a la circulación de vehículos motorizados. Limpieza de los bordes de la vía pecuaria. Señalización de advertencia de la presencia de ciclistas	Limpieza de los bordes de la vía pecuaria. Señalización de advertencia de la presencia de ciclistas por la calzada. Regular el acceso y velocidad del vial.	Mejorar el firme, regular el acceso a las fincas y los usos permitidos en una zona que forma parte del Parque Regional del Sureste. Regeneración integral de esta zona degradada.
Tipo de Intervención	M7 - Duro	M5 - Duro	M6 - Blando	M1 - Duro existente	M2 - Duro existente
Presupuesto	153.220 €	169.200 €	24.000 €	11.000 €	13.200 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €