

# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 1

## EJE DE LA SIERRA

### DESCRIPCION

Discurre entre la población de Navas del Rey, donde contacta con el Eje Oeste (IT14) y la presa del Pontón de la Oliva, donde contacta con el Eje del Jarama (IT05). A lo largo de los 114 km. de su complicado trazado, dado que la pendiente acumulada asciende a 1617 m., intenta sortear la orografía de la zona para mantener una pendiente homogénea, por lo que se han debido eludir algunas poblaciones serranas con cierta tradición ciclista.

### MUNICIPIOS

Navas del Rey  
Robledo de Chavela  
Zarzalejo  
El Escorial  
San Lorenzo de El Escorial  
Collado Villalba  
Moralzarzal  
El Boalo  
Manzanares El Real  
Soto del Real  
Miraflores de la Sierra  
Guadalix de la Sierra  
Venturada  
Redueña

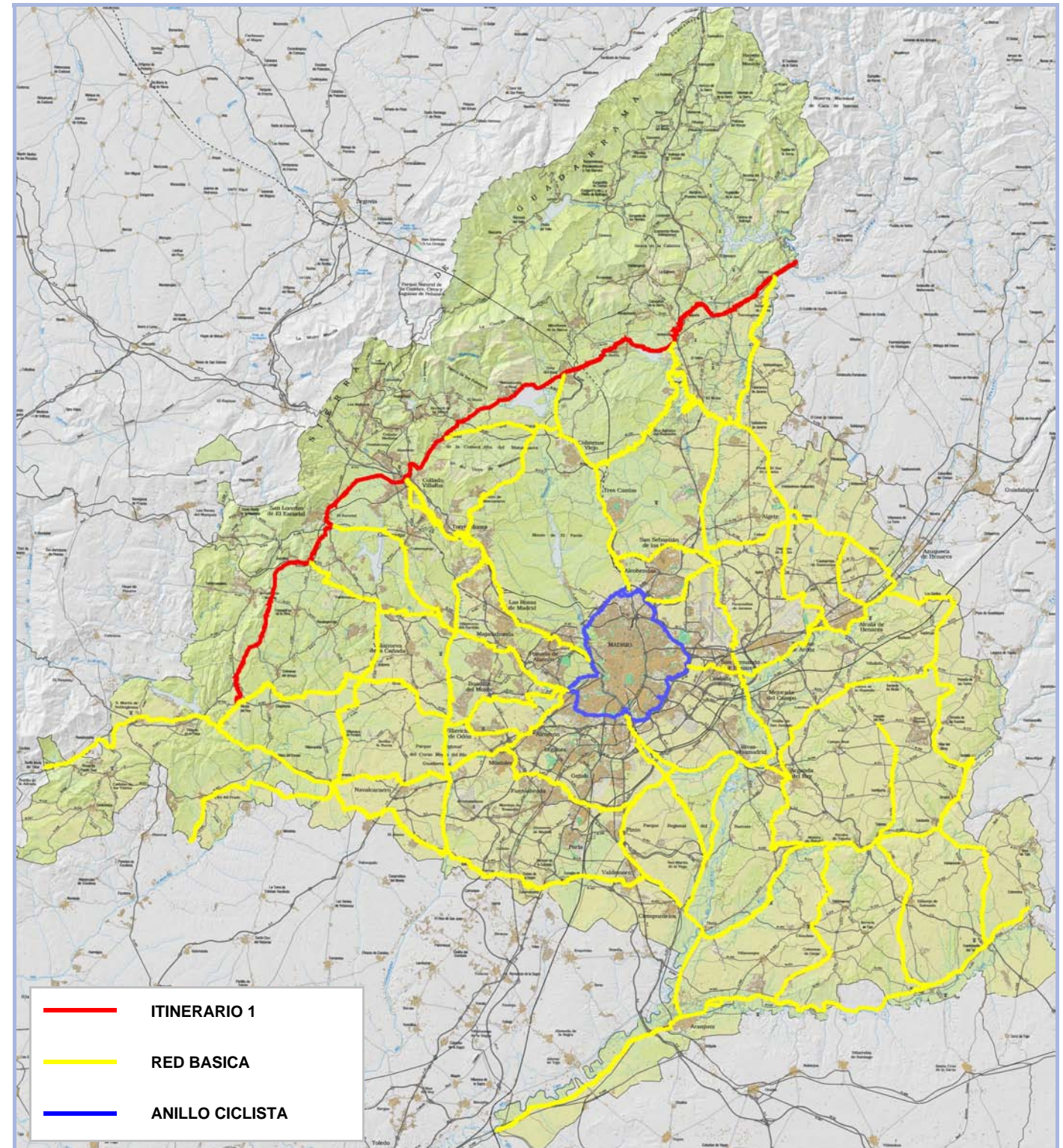
LONGITUD (KM) 114,00

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 8

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este primer tramo tiene su origen en la población de Navas del Rey. Posee una longitud de 23,8 km., con una pendiente acumulada de 548 m. Es un tramo eminentemente ascendente, aunque dicho ascenso se realiza de una forma continua pero suave. A lo largo del mismo, se atraviesan las carreteras M-501, M-531, M-521 y M-533, siendo necesario un estudio para cruzarlas de la forma más segura y conveniente. En el punto final del tramo, parte el enlace mencionado con anterioridad. Para poder describir, con más detalle, las características del tramo, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos. Al no contar con elementos que imposibiliten el recorrido, puede decirse que la viabilidad es alta.

### TRAMO B

Este segundo tramo, se circunscribe entre las localidades de Zarzalejo y Villalba. Posee una longitud de 19,9 km. y una ascensión acumulada de 130 m. Atraviesa las poblaciones de El Escorial y San Lorenzo de El Escorial, así como las carreteras M-505, M-600 y M-510. También atraviesa el tendido ferroviario Madrid-Ávila, debiendo realizarse un estudio para ello. Dadas algunas complicaciones que surgen en el recorrido, como son la Calzada Escorialense y el paso junto a la M-600, por la gran densidad de tráfico que posee, la viabilidad del tramo es media. Para solucionar esta dificultad, se ofrecen dos alternativas.

### TRAMO C

Este corto tramo tiene por cometido el tránsito por la localidad de Collado Villalba. Dada la complejidad del paso por el mismo, se ha decidido a dotarle de un carácter propio. Atraviesa la autovía A-6, por un paso elevado, y la M-601, donde será necesario habilitar un paso. Se pasa cerca de las estaciones de Cercanías de Villalba y Los Negrales. Cuenta con una longitud de 4,3 km. y una ascensión acumulada de 67 m. Para detallarlo más explícitamente, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos.

### TRAMO D

El siguiente tramo discurre entre la salida de la población de Collado Villalba y la de Cerceda. En este caso, el carril bici discurrirá segregado de la carretera M-608, pero en paralelo a ésta. Antes de llegar a la población de Moralzarzal, sale en enlace que comunica con el Eje del carril bici de Colmenar (IT12), siguiendo gran parte del trazado de la Cañada Real Segoviana. La longitud del tramo es de 8,6 km., con una ascensión acumulada de 92 m. Para un mejor detalle del mismo, se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos.

### TRAMO E

Este tramo es continuación del anterior no solamente en trazado, sino también en características. Continuará segregado de la carretera M-608 pero paralelo a ella, pues tiene gran demanda de aficionados al ciclismo de carretera. Tiene una longitud de 14,9 km. y una ascensión acumulada de 66 m., lo que unido a las excelentes vistas del embalse de Santillana le confieren una belleza especial. En el transcurso del itinerario se cruza la carretera M-607, por lo que será necesario habilitar un paso. Para un mejor detalle del mismo, se le ha dividido en siete subtramos.

### TRAMO F

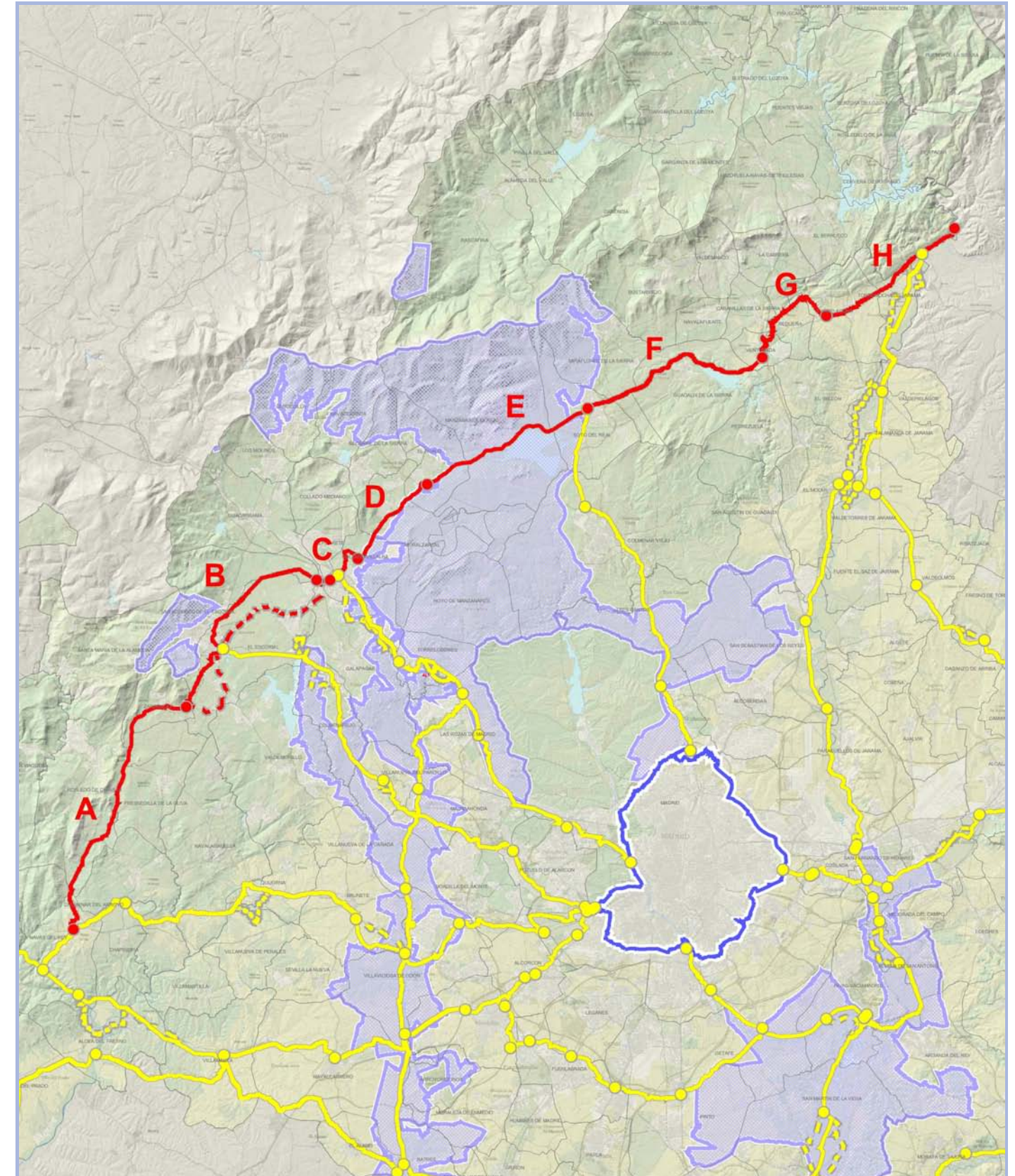
Se continúa con las mismas características que en tramos anteriores, es decir, segregados de la carretera M-608 y paralelos a ella. Aparte de cruzar la carretera M-611, M-625 y M-627, también se realiza bajo los tendidos ferroviarios de la antigua línea Madrid-Irún y de la nueva línea del AVE a Valladolid, mediante sendos túneles. La longitud total del tramo es de 16,3 km. y la ascensión acumulada de 141 m., debido, en gran parte, hasta la llegada a la población de Guadalix de la Sierra. A partir de este punto se contacta con el embalse de Pedrezuela y el trazado se suaviza bastante. Para un mejor detalle del mismo, se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos.

### TRAMO G

En este tramo, se abandona la carretera y el tipo de carril bici que se detallaba con anterioridad. Desde la población de Venturada se tomará la pista de servicio del Canal Alto del Jarama, perteneciente al CYII. Se trata de un bello tramo con unas vistas excelentes y un entorno agradable, mientras se pasa sobre la población de Redueña. Algo después, comienza un descenso hacia la población de Torrelaguna, por un piso en buen estado y un trazado sin desniveles excesivos. La longitud del tramo es de 12,5 km. y la ascensión acumulada de 427 m. Se cruzan las carreteras M-124 y la N-403, a escasos metros de Torrelaguna. Este tramo ha sido dividido en cuatro subtramos.

### TRAMO H

Este último tramo discurre entre la población de Torrelaguna y la presa del Pontón de la Oliva. Tiene una longitud total de 12,9 km. y una ascensión acumulada de 161 m. Se atraviesa esta población, por lo que será necesario contactar con los responsables municipales para encontrar el mejor trazado. Se cruza la carretera M-131, discuriendo junto a la M-102, que se abandona pasado el desvío a Torremocha del Jarama, circulando por una conducción de agua paralela a ella pero a cierta altura, lo que le confiere unas excelentes vistas. Se atraviesa el núcleo urbano de Patones, donde se contacta con el Eje del Jarama (IT05), para, posteriormente, cruzar la M-134 y contactar con la presa de final del eje. Este tramo ha sido dividido en seis subtramos para detallarlo más pormenorizadamente.

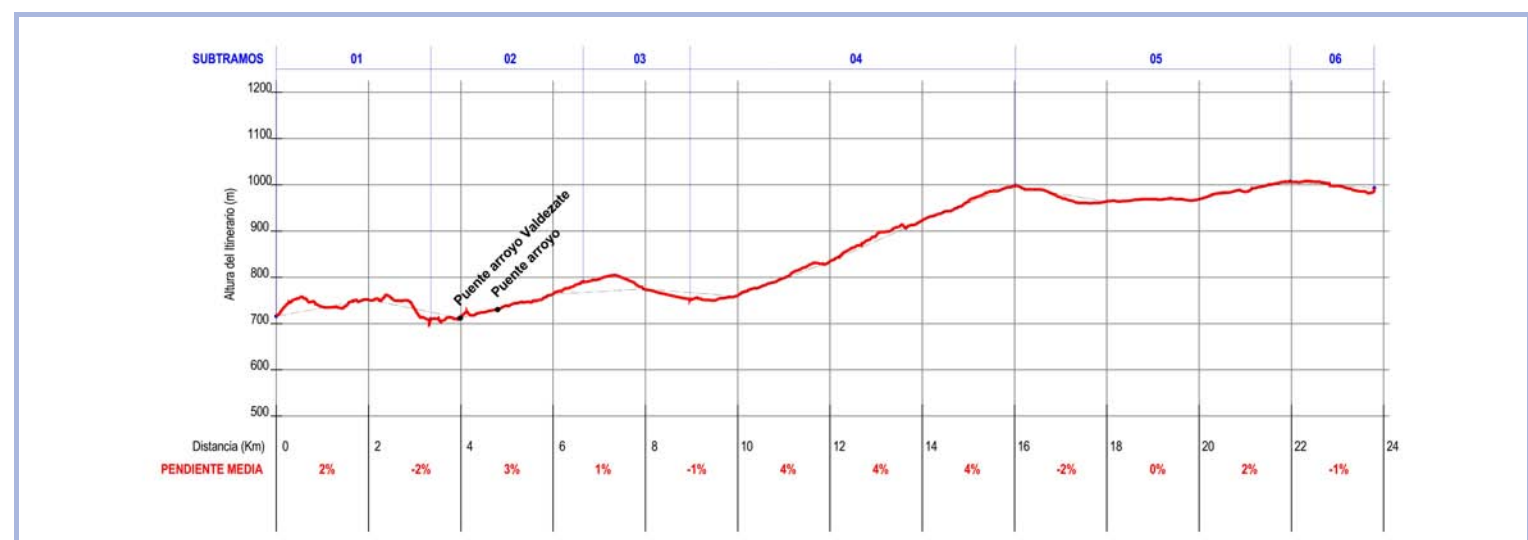




### TRAMO A

Altura Máxima (m):	1008
Altura Mínima (m):	699
Altura Salida (m):	716
Altura Llegada (m):	986
Desnivel Salida Llegada (m):	270
Desnivel Máximo (m):	309
Ascensión Acumulada (m):	443
Descenso Acumulado (m):	146
Máxima Pendiente (100 m):	11,63
Pendiente Media:	1,21

### PERFILES Y PENDIENTES



1:100.000

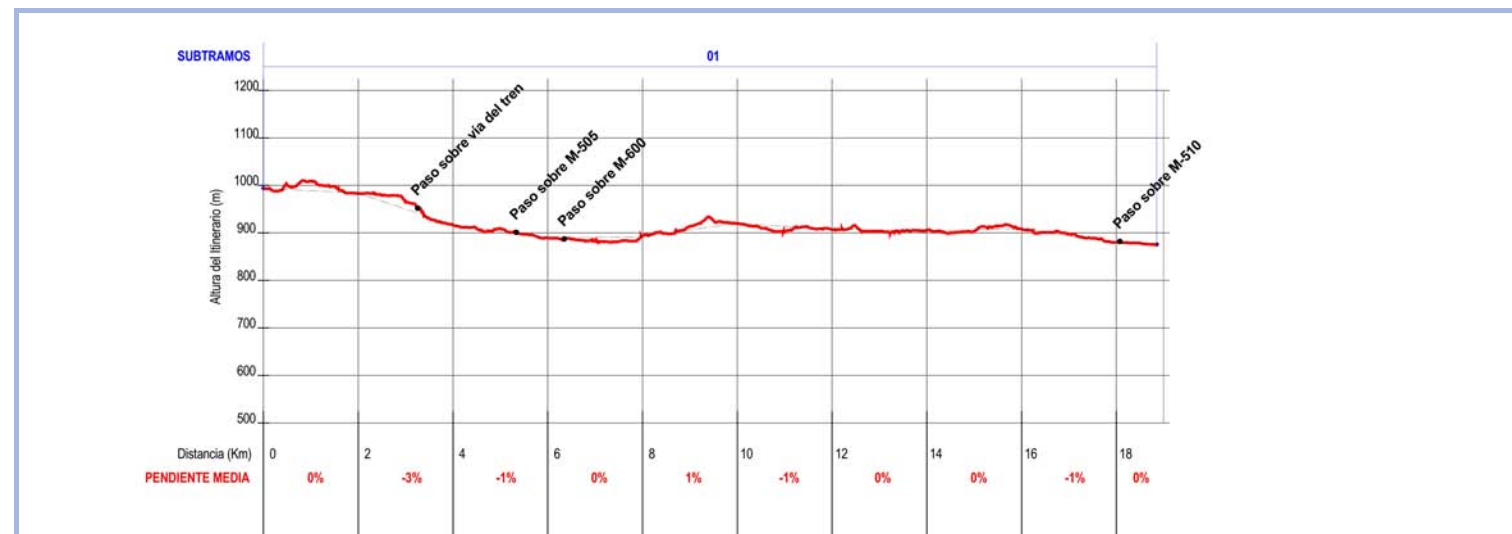




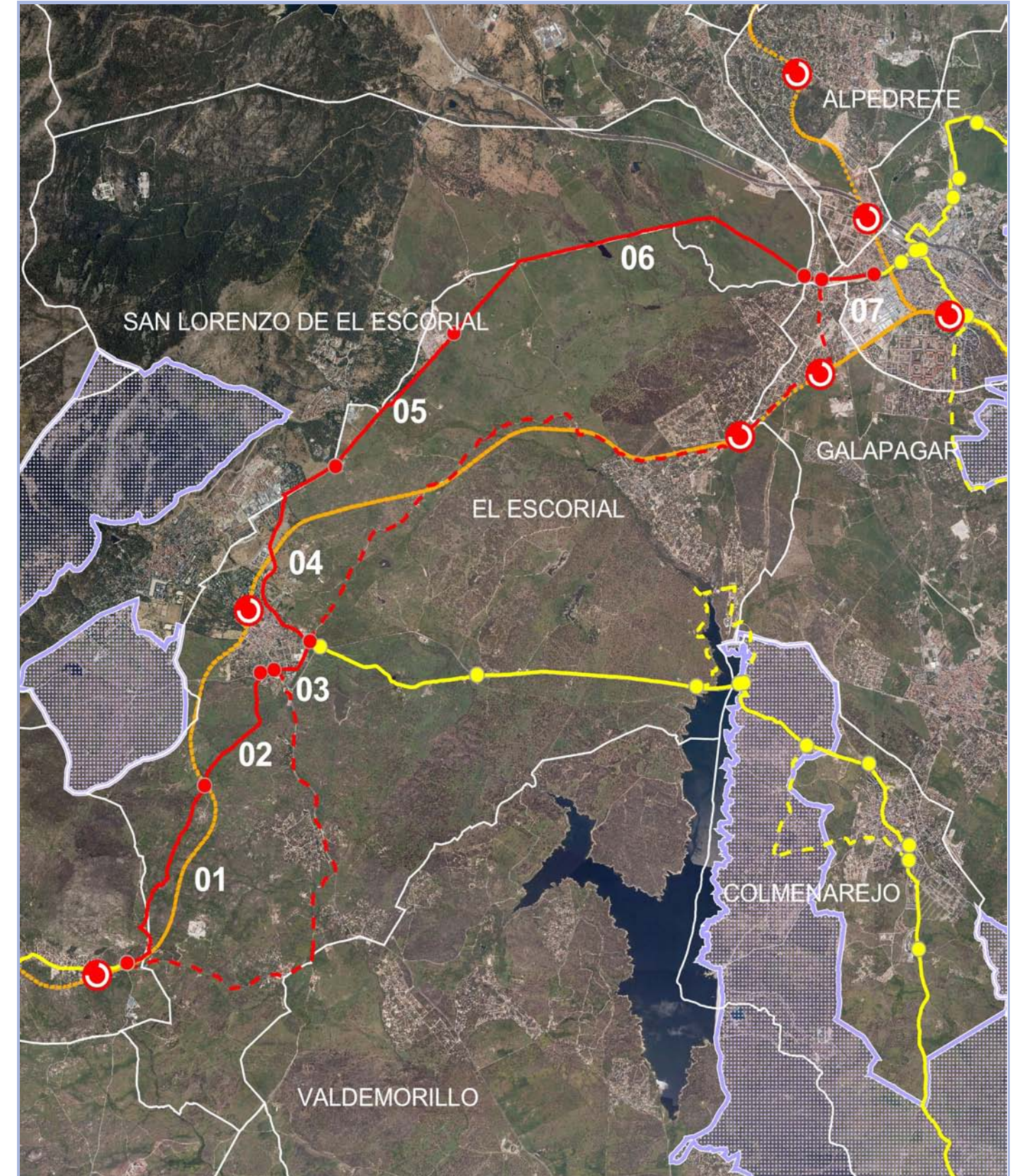
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	1010
Altura Mínima (m):	878
Altura Salida (m):	993
Altura Llegada (m):	878
Desnivel Salida Llegada (m):	-115
Desnivel Máximo (m):	132
Ascensión Acumulada (m):	69
Descenso Acumulado (m):	184
Máxima Pendiente (100 m):	7,41
Pendiente Media:	-0,96

### PERFILES Y PENDIENTES



1:60.000

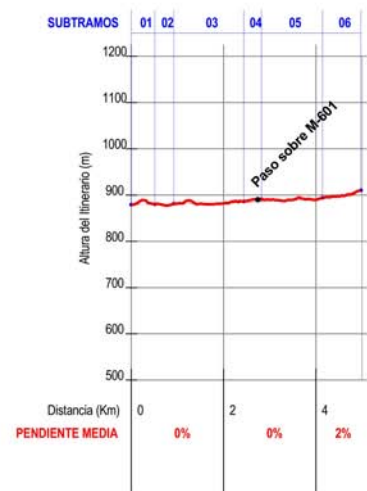




### TRAMO C

Altura Máxima (m):	910
Altura Mínima (m):	877
Altura Salida (m):	879
Altura Llegada (m):	910
Desnivel Salida Llegada (m):	31
Desnivel Máximo (m):	33
Ascensión Acumulada (m):	38
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	4,52
Pendiente Media:	0,54

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

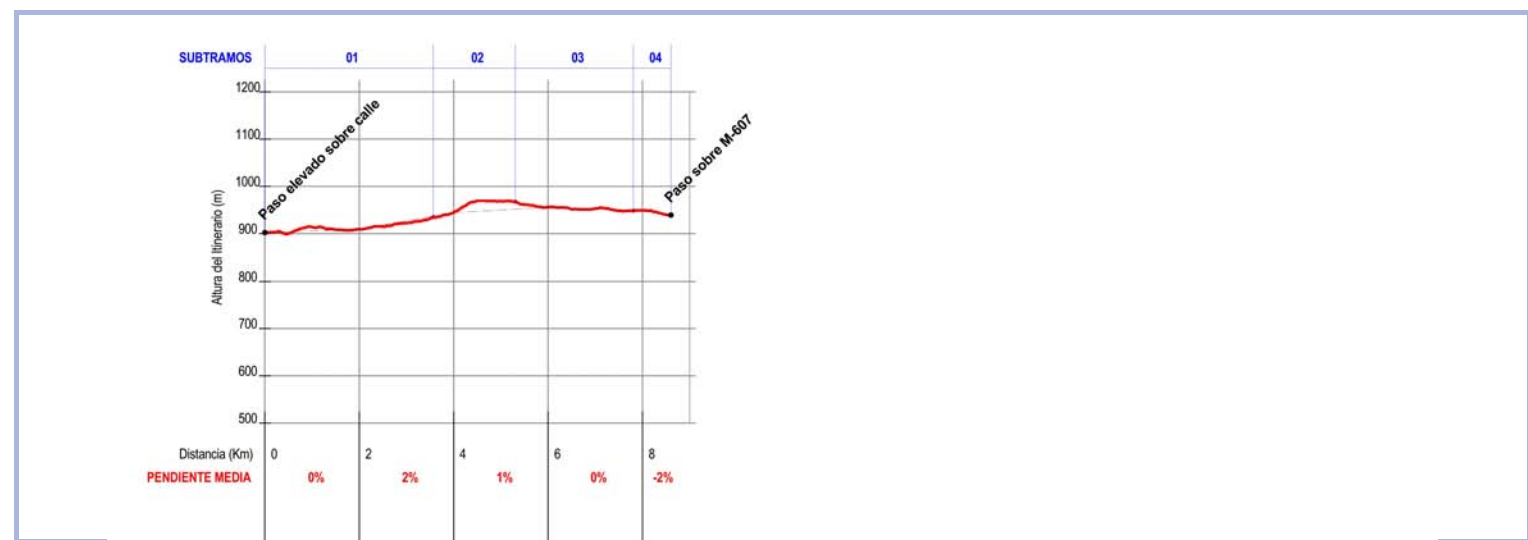




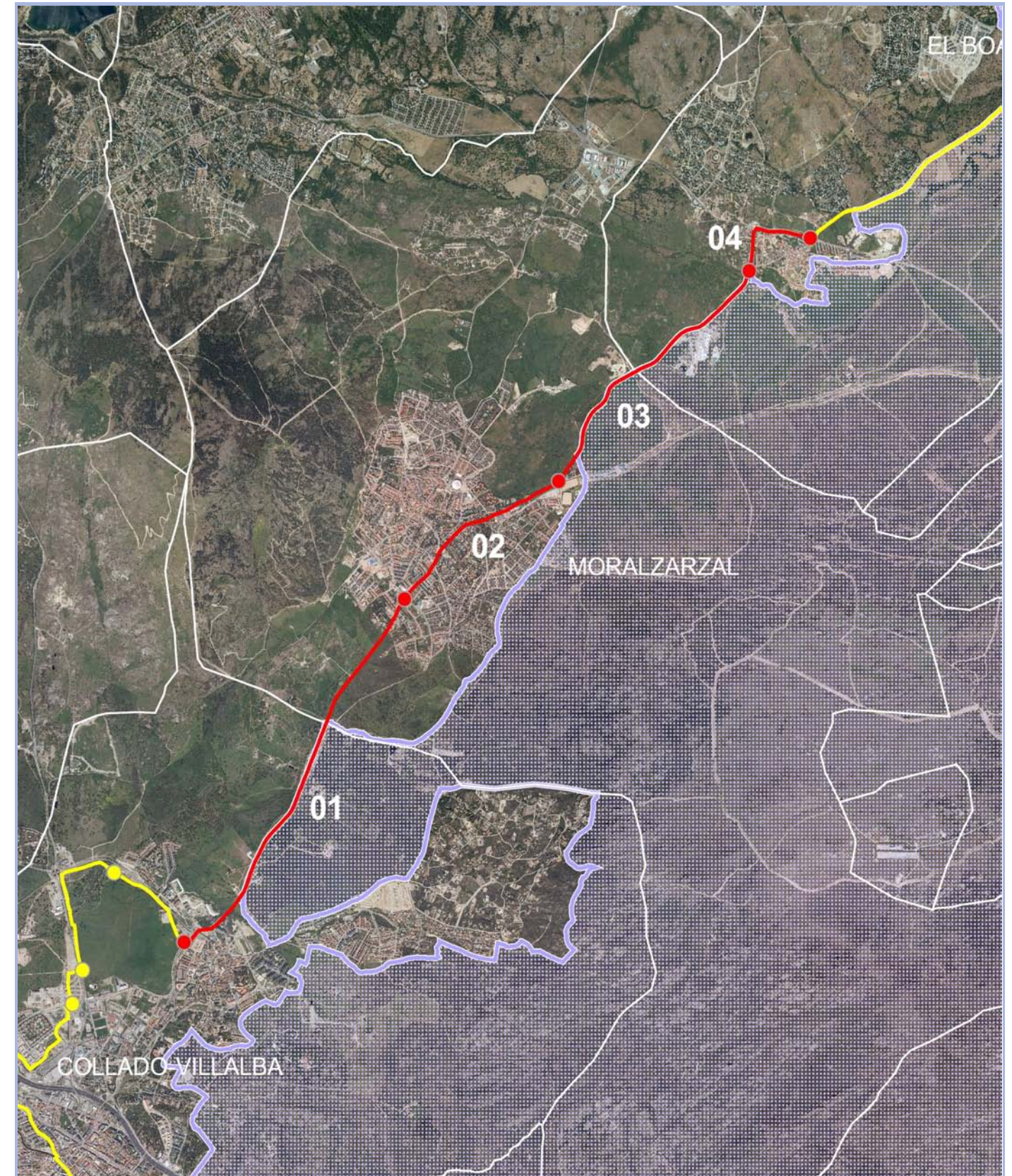
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	970
Altura Mínima (m):	899
Altura Salida (m):	902
Altura Llegada (m):	939
Desnivel Salida Llegada (m):	37
Desnivel Máximo (m):	71
Ascensión Acumulada (m):	63
Descenso Acumulado (m):	31
Máxima Pendiente (100 m):	6,6
Pendiente Media:	0,36

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

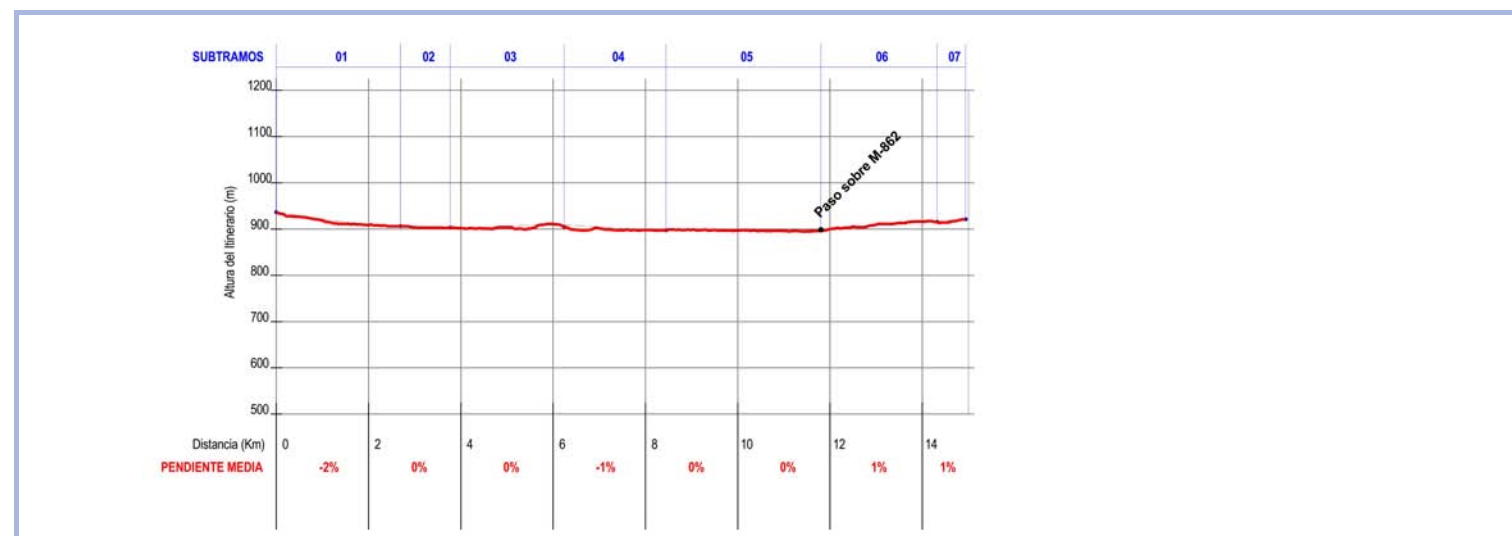




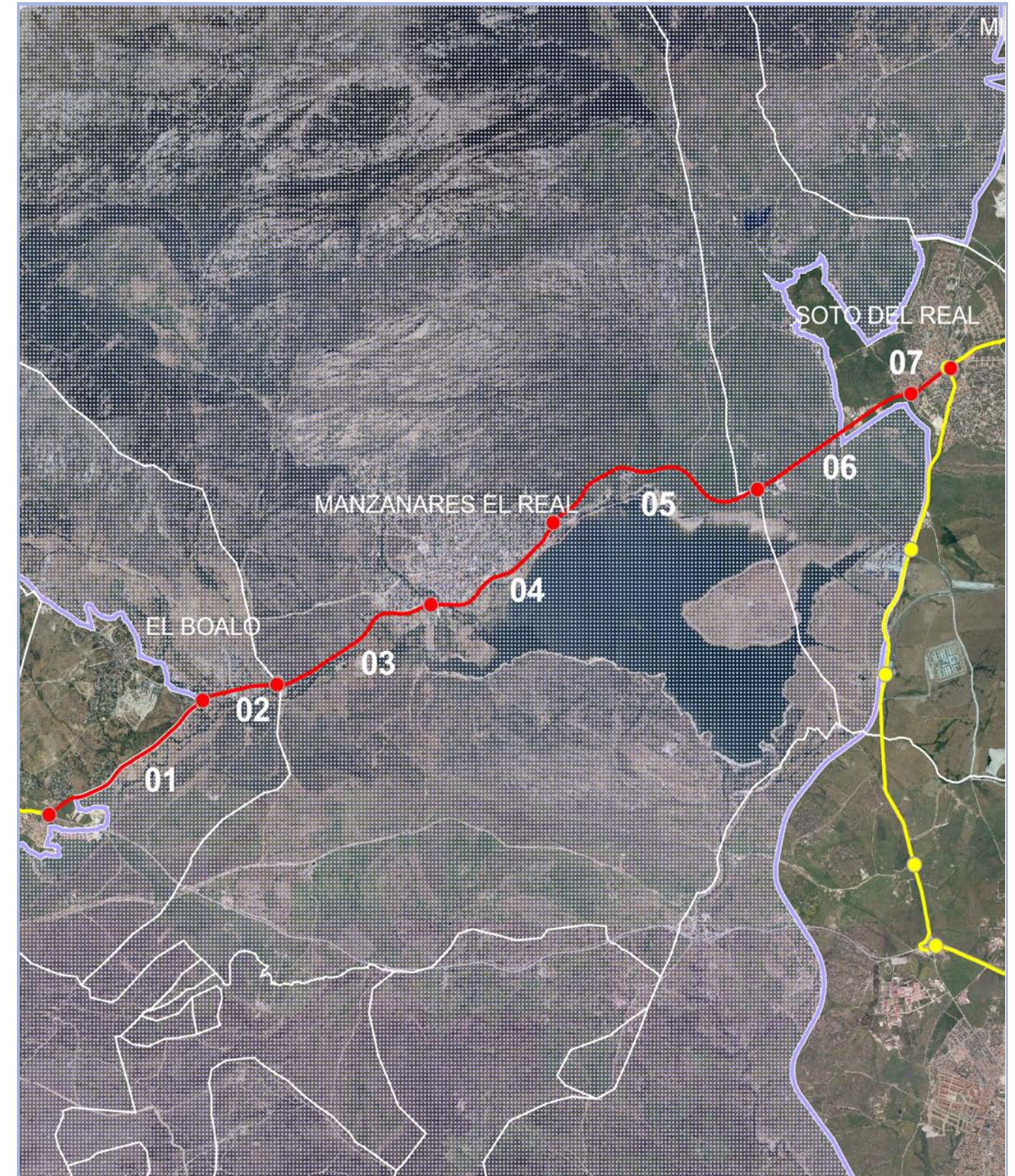
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	939
Altura Mínima (m):	895
Altura Salida (m):	939
Altura Llegada (m):	921
Desnivel Salida Llegada (m):	-18
Desnivel Máximo (m):	44
Ascensión Acumulada (m):	17
Descenso Acumulado (m):	37
Máxima Pendiente (100 m):	3,73
Pendiente Media:	-0,12

### PERFILES Y PENDIENTES



1:60.000

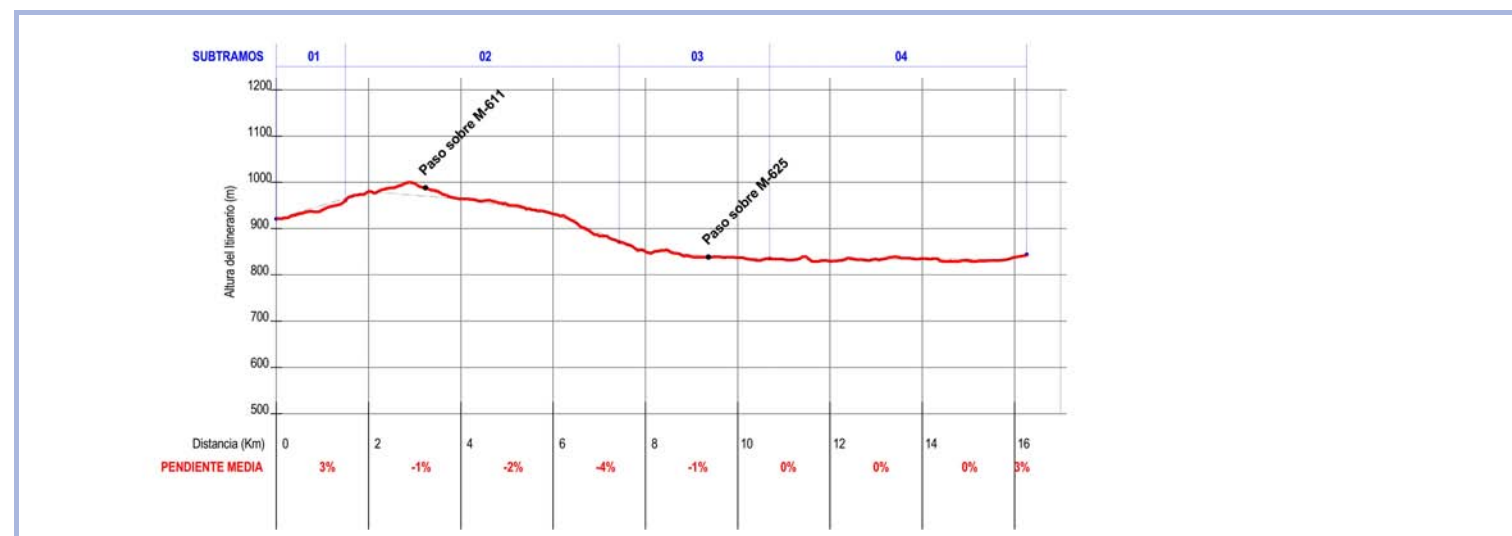




### TRAMO F

Altura Máxima (m):	1000
Altura Mínima (m):	829
Altura Salida (m):	921
Altura Llegada (m):	842
Desnivel Salida Llegada (m):	-79
Desnivel Máximo (m):	171
Ascensión Acumulada (m):	83
Descenso Acumulado (m):	161
Máxima Pendiente (100 m):	7,8
Pendiente Media:	-0,56

### PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000

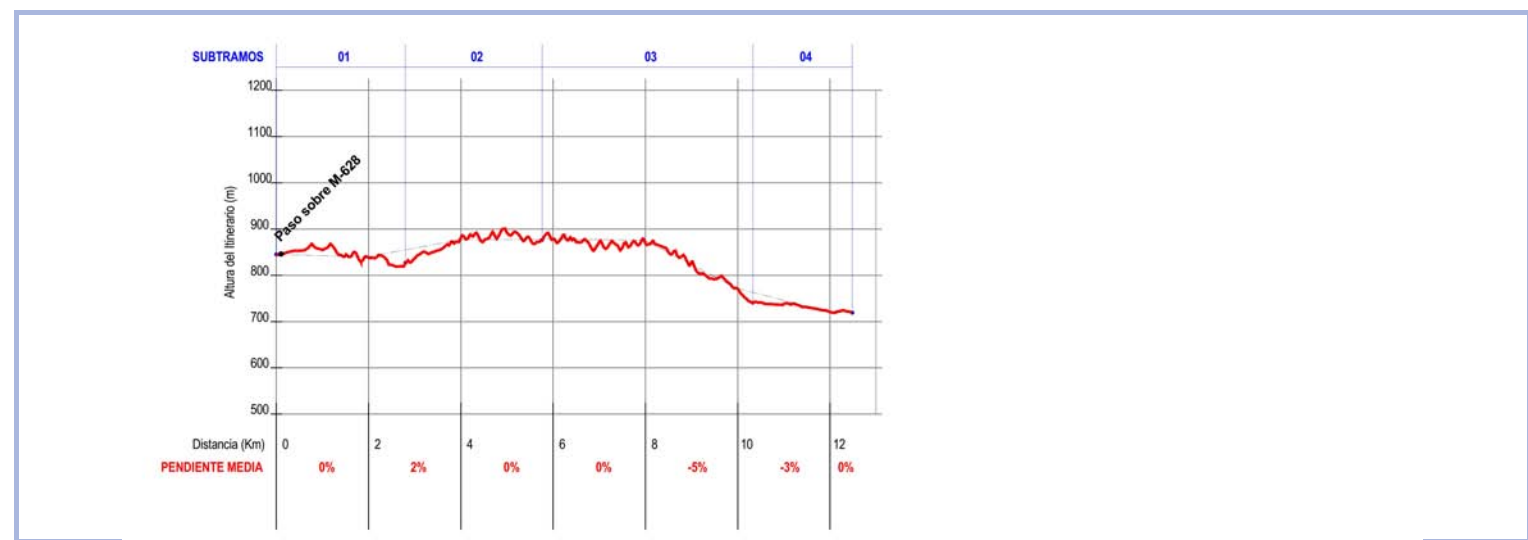




### TRAMO G

Altura Máxima (m):	901
Altura Mínima (m):	719
Altura Salida (m):	844
Altura Llegada (m):	719
Desnivel Salida Llegada (m):	-125
Desnivel Máximo (m):	182
Ascensión Acumulada (m):	338
Descenso Acumulado (m):	445
Máxima Pendiente (100 m):	10,36
Pendiente Media:	-0,89

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

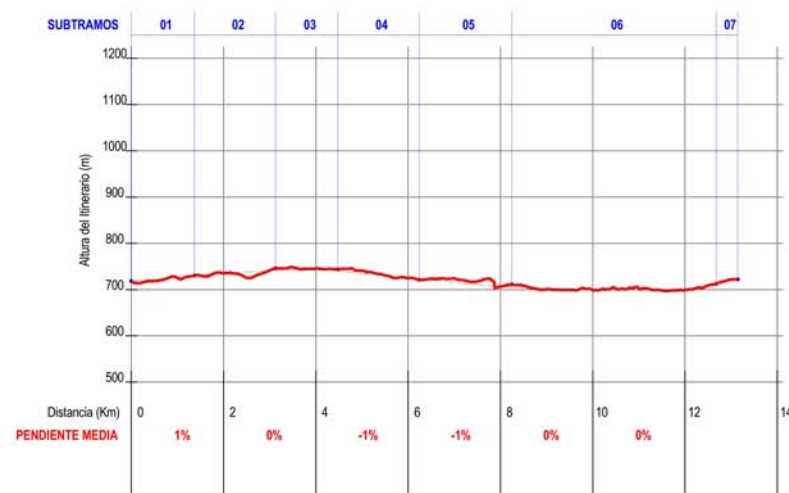




### TRAMO H

Altura Máxima (m):	749
Altura Mínima (m):	697
Altura Salida (m):	719
Altura Llegada (m):	722
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	52
Ascensión Acumulada (m):	38
Descenso Acumulado (m):	36
Máxima Pendiente (100 m):	4,27
Pendiente Media:	-0,03

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000





### ALTERNATIVA 1

Esta alternativa se ofrece para evitar el paso por la Calzada Escorialense, dado que, por su interés cultural será difícil ubicar un carril bici adecuado por ella. Por una alternativa es tomar la M-533 hasta el núcleo de Peralejo, donde se toma la Cañada Leonesa para contactar con la M-600, llegando hasta la población de Escorial. Tiene una longitud de 7,8 km. y una ascensión acumulada de 36 m.

### ALTERNATIVA 2

La segunda alternativa es para evitar la circulación por la carretera M-600, desde la localidad de San Lorenzo de El Escorial a Guadarrama. Se ofrece una alternativa por las dehesas de El Escorial, que pasa por una serie de fincas con servidumbre de paso. La orografía del tramo es algo más complicada, así como el estado del terreno. La longitud de éste es de 11,8 km. y la ascensión acumulada es de 97 m. En este tramo se pasa por las estaciones de Cercanías de Las Zorreras y San Lorenzo de El Escorial.







Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Navas del Rey	camino en monte nº 43 del C.U.P.	carretera M-531	camino de La Povedilla	camino de Zarzalejo	paso por el núcleo urbano de Zarzalejo estación
Entre	presa del embalse de San Juan (Eje 14) y cruce con M-512	cruce entre M-501 y M-512 y estación de satélites de Robledo de Chavela	entre la estación de satélites de Robledo de Chavela y camino de la Casa de la Povedilla	carretera M-531 y M-521	M-521 y puente sobre la vía de tren en la calle de la Fuente, en Zarzalejo	el puente sobre la vía del tren, en la calle de la Fuente y la salida del núcleo urbano
Longitud (m)	3.236	3.314	2.320	7.070	5.930	2.030
Contaminación acústica / atmosférica	alta	escasa	media, al circular por una carretera de escasa densidad de tráfico	escasa	escasa	media-alta
Entorno / Paisaje	carretera entre pinos	camino entre campos de encinas	carretera de asfalto sin arcén	camino entre fincas	camino entre fincas	calles de núcleo urbano
Protección Térmica	media, con tramos de mayor y menor protección	media	escasa	media	escasa	escasa
Desnivel	medio-alto	medio	medio	medio, con algún tramo algo más elevado	medio	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	Existe tráfico motorizado por las calles de la población. Al salir de ésta el camino por el que se circula posee escasa o nula circulación, hasta contactar con el cruce de carretera M-501 y M-512	se discurre por un camino con escasa circulación de vehículos. Tan sólo alguno de las fincas ganaderas próximas	se circula por la M-531, de escaso tráfico sin apenas arcén. Al final se deberá cruzar.	el camino posee escasa circulación, tan sólo de los propietarios de las fincas próximas y alguna que otra moto y vehículo deportivo. Al final del tramo, existe el cruce con carretera M-521	tan sólo se encontrará circulación de los propietarios de las fincas próximas y algún que otro vehículo deportivo.	existe tráfico proveniente de la carretera M-533, por la que se transita, además de algún cruce de viales del núcleo urbano
Tipo de Firme		asfalto, con arcén de un metro de anchura	ancho camino de tierra (actualmente se han pasado las máquinas)	asfalto de carretera secundaria	camino, de unos 2 metros de ancho, con tramos en mal estado	ancho camino de tierra (4 metros) en buen estado
Iluminación	no	no	no	no	no	sí
Potencialidad demanda	media	alta	media	media	alta	media-alta
Observaciones	se discurre por las calles de la población, rodeándola, hasta salir junto a la carretera M-501. A partir de este punto, el camino sigue cerca de ésta, en sentido descendente, por tramos algo deteriorados. Al final, se llega al cruce de la carretera M-512 con la M-501, la cual se deberá cruzar	se toma una vía pecuaria que atraviesa el arroyo de Valdezate. Pasado un tramo sin camino aparente y una pequeña valla de piedra, se llega a una barrera de estacas. Al otro lado un ancho camino de tierra. A la mitad de éste, se pasa un arroyo (existe un pequeño paso para peatones), pero será necesario acondicionarlo para las bicicletas	circulamos por una carretera sin arcén pero de poca densidad de tráfico. A la izquierda, sale un camino que lleva a la ermita de Navahonda, que merece visitarse. En una curva a la derecha, se toma un camino, a la izquierda, bastante visible, que comienza a ascender, con alternancia de tramos en mejor y peor estado	se circula por un camino, ancho al comienzo, que discurre entre fincas. Algo más adelante, al pasar junto a la finca La Povedilla, tiene tramos con mayor pendiente y terreno más deficiente alternados con otros más llanos	se circula por un ancho camino de tierra, en buen estado. Al final, le llega a un paso sobre la vía del tren, en la calle de La Fuente, ya en la población de Zarzalejo estación	se circula por la calle del Berrueco, en la zona industrial. Se toma la carretera M-533 a la derecha, para cruzar el núcleo urbano. Acabamos junto al cartel de salida de la población, antes de pasar, de nuevo, sobre las vías del tren
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal. Al paso por la población, será necesario contar con los responsables municipales.	acondicionamiento de la primera parte del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, sin camino aparente, así como de los dos arroyos que se atraviesan	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal junto a la carretera	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal al paso por la población
Tipo de Intervención	M8 - Blando	M4 - Blando	M10 - Blando	M8 - Blando	M4 - Blando	M2 - Duro
Presupuesto	203.868 €	39.768 €	336.400 €	445.410 €	71.160 €	54.810 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	22.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €









Subtramo	01	02	03	04	05	06
<b>Denominación</b>	camino del Escorial a Zarzalejo	camino de la Tierra del Molino	paso por núcleo urbano de El Escorial	paso por El Escorial a través de la carretera M-600	Camino de Villalba al Escorial (camino de Monesterio)	Camino de Villalba al Escorial (camino de Monesterio)
<b>Entre</b>	carretera M-533 y paso de la vía del tren	aso de la vía del tren y el puente romano sobre la M-533	carretera M-533 (puente romano) y carretera M-505 (concesionario de coches)	la carretera M-600 (junto al puesto de la Cruz Roja) y la glorieta de acceso al Hospital	la glorieta de acceso al Hospital y el Camping de El Escorial	el camping de El Escorial y la urbanización Media Luna, ya en la población de Villalba
<b>Longitud (m)</b>	3.217	2.153	1.051	3.516	2.812	6.110
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	escasa	escasa	media	media-alta, al discurrir junto a una vía de gran densidad de tráfico	escasa, al alejarnos del tráfico motorizado	escasa, al circular alejados del tráfico motorizado
<b>Entorno / Paisaje</b>	camino de tierra entre vegetación (coincide con la Calzada Escorialense)	camino entre fincas	viales del núcleo urbano	se discurre junto a una carretera en el núcleo urbano, con alguna zona arbolada	camino de tierra entre fincas, algunas de reses bravas, con abundante arbolado	ancho camino de tierra, que discurre entre fincas ganaderas, con cierto arbolado
<b>Protección Térmica</b>	media-alta	alta	media	escasa	alta	media
<b>Desnivel</b>	medio, con algún tramo alto	medio	escaso	medio	escaso	escaso
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	al comienzo se puede encontrar algún vehículo de las casas colindantes. Posteriormente, al discurrir por la Calzada Escorialense. no existe circulación	sólo algún que otro vehículo ganadero, así como deportivos, al carecer de barreras de protección	se transita rodeando el núcleo urbano del escorial, con los cruces de la M-505, de la Avenida de La Fresneda y de la M-600	varios viales urbanos, así como un cruce con semáforo y una rotonda junto a la zona industrial de San Lorenzo de El Escorial	ninguno	ninguno
<b>Tipo de Firme</b>	asfalto de la carretera M-533	camino de tierra, de anchura variable, con tramos de piedras (Calzada) y con desperfectos	camino en mal estado, de unos 2 metros de anchura	arcén asfaltado, de 0,5 metros de anchura	ancho camino de tierra, al comienzo y sendero poco visible, al final	camino de tierra (3 a 4 metros de ancho) con tramos desiguales, pero en bastante buen estado
<b>Iluminación</b>	no	no	sí	sí	no	no
<b>Potencialidad demanda</b>	alta, al ser una zona de interés ecológico y cultural	alta, dado el interés ecológico de la zona	media	media-alta, al ser una zona de gran demanda para uso ciclista	alta	alta
<b>Observaciones</b>	circulamos por el camino de Zarzalejo al Escorial. Al principio coincide con casas aisladas, pero luego sigue el trazado de la Calzada Escorialense (quedan ciertos vestigios). En ocasiones el camino se vuelve sendero, que discurre entre vallas de piedra.	Debemos cruzar la vía del tren a pie, al no poseer paso para ello, en una zona peligrosa ésta. Al otro lado un camino que desciende, al comienzo de manera brusca, pero que luego mejora. Al final, se llega a un puente junto a la carretera M-533	se cruza la carretera M-505 y circulamos unos metros junto a ella, a la derecha. Al llegar a la entrada de la población de El Escorial, se cruza la avenida de La Fresneda y se continúa dicha calle, a la derecha. Al final, se contacta con la M-606, cruzando	En la rotonda de acceso al Hospital, se toma un camino ancho de tierra que rodea el Centro de Proceso de Datos del Ministerio del Interior. Al final se llega a la Puerta Verde, una zona de casas que se atraviesa. Se discurre por un camino entre fincas que, poco más tarde, se pierde, para seguir por un sendero poco visible. Al final, se contacta con el Camino de Monesterio, junto al Camping de El Escorial.	En la rotonda de acceso al Hospital, se toma un camino ancho de tierra que rodea el Centro de Proceso de Datos del Ministerio del Interior. Al final se llega a la Puerta Verde, una zona de casas que se atraviesa. Se discurre por un camino entre fincas que, poco más tarde, se pierde, para seguir por un sendero poco visible. Al final, se contacta con el Camino de Monesterio, junto al Camping de El Escorial.	se circula por un ancho camino entre fincas, con bastante buen piso. Pasa junto al embalse de Guatel y junto a un caserón en ruinas llamado Monesterio (de ahí el nombre del camino). Al final se llega a una urbanización de Villalba, llamada Media Luna, donde se contacta con la carretera M-510
<b>Intervención</b>	acondicionamiento en los tramos en los que sea posible, sobretodo cuando se estrecha entre las vallas de piedra, que suele estar denegado de agua en épocas de lluvia. Se ofrecerá alternativa para este tramo	acondicionamiento del paso sobre la vía del tren y del tramo de camino posterior	acondicionamiento de un carril bici-peatonal junto a la carretera y de los cruces mencionados	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por el tramo descrito	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
<b>Tipo de Intervención</b>	M8 - Blando	M8 - Blando	M5 - Duro	M2 - Duro	M6 - Blando	M6 - Blando
<b>Presupuesto</b>	466.465 €	135.639 €	12.612 €	509.820 €	407.740 €	73.320 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	22.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Paseo de La Cañada
Entre	el paso sobre la vía del tren y la M-510
Longitud (m)	1.800
Contaminación acústica / atmosférica	media, al circular por calles de escasa densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	calles de asfalto y tierra
Protección Térmica	escasa
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	tramo sin circulación motorizada
Tipo de Firme	camino de tierra (2 metros de ancho) con tramos desiguales y calle de urbanización
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se circula por el núcleo de san Yago, por una ancha calle de asfalto y tierra. Pasada una iglesia, se cruza por un trozo de terreno sin urbanizar hasta contactar con la M-510, carretera de Galapagar, que se toma a la izquierda para pasar sobre el río Guadarrama
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y los cruces con las calles que atraviesa
Tipo de Intervención	M3 - Blando
Presupuesto	21.600 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



						
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
Denominación	calle de Cañada Real	carril bici en calle Cañada Real	paso sobre la N-VI, carretera de La Coruña	paso por un parque sobre la Cañada Real Segoviana y sobre la M-601	paseo junto a M-601 y M-608	carril bici en parque junto a la M-608 y paso por el cementerio
Entre	glorieta en Polígono 4 y comienzo del carril bici	comienzo y final del carril bici	carril bici y edificio de la Cruz Roja	edificio de la Cruz Roja y paseo junto a la M-601	gasolinera de la M-601 y comienzo de carril bici junto a parque	comienzo del carril bici y carretera de Moralarzal
Longitud (m)	462	371	1.552	378	1.321	878
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al circular por viales urbanos de alta densidad de tráfico	alta, al discurrir junto al tráfico urbano de alta densidad	media	media, al circular alejados del tráfico motorizado	media, al circular junto a carreteras con alta densidad de tráfico	media
Entorno / Paisaje	paso sobre las vías del tren	carril bici urbano	aceras de viales urbanos y alguna zona ajardinada	amplios paseos por el parque	camino entre las carreteras M-601 y M-608 y Dehesa Boyal	barril bici junto a un parque y circunvalación del cementerio
Protección Térmica	baja	media	media	escasa, al contar con arbolado de escasa altura	escasa, al discurrir por zonas de escaso arbolado	media, al discurrir junto a arbolado
Desnivel	medio, al tener que ascender para atravesar sobre las vías	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	si se realiza el paso por la acera no transitaremos con tráfico motorizado	tramo sin circulación motorizada. Se deberá cruzar la calle Cordel de Valladolid	tramo sin circulación motorizada, excepto con los cruces de la Av. De la Reina Victoria, calle Almiar, calle de las Adelfas y de Lugar de las Heras	tramo sin circulación motorizada, excepto en el cruce de la M-601	tramo sin circulación motorizada	tramo sin circulación motorizada
Tipo de Firme	carril bici de tierra compactada	acera y paso acondicionado sobre las vías	carril bici, de 1,5 metros de anchura, asfaltado	adoquinado de acera y tramos de tierra	caminos de tierra	amplio camino de tierra compactada (3 metros de anchura)
Iluminación	sí	sí	sí	sí	no	sí
Potencialidad demanda	alta, al ser una zona de acceso a varios recorridos	alta	media	alta, dada la zona por la que se circula	alta	alta
Observaciones	se discurre por un tramo en el que se pasa sobre el tendido ferroviario. Para ello, se circula por la acera y, posteriormente, por un paso acondicionado para peatones. Al otro lado, se contacta con un carril bici-peatonal, a la altura de otra glorieta	se circula por un estrecho carril bici urbano que discurre paralelo a la calle de Cañada Real	se circula por una ancha acera, a modo de paseo, por el que pasamos sobre la N-VI. Al cruzar la calle Almiar, se discurre por un parque y, posteriormente, se rodean unos edificios por un paseo peatonal, cruzando dos calles más hasta contactar con un gran parque	se circula por un parque, de reciente construcción, que coincide con la Cañada Real Segoviana. Al finalizar éste, se atraviesa la M-601 para contactar con un amplio paseo junto a ésta	se discurre por un ancho camino de tierra compactada que rodea la Dehesa Boyal. Junto a la M-608, se contacta con un parque que posee un carril bici señalizado	se circula por un carril bici acondicionado y señalizado. Se pasa un pequeño arroyo y, posteriormente, se toma un tramo cementado junto al cementerio
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como del paso por la glorieta y sobre la línea férrea posterior	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y del paso del cruce mencionado	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y de los cruces mencionados	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por el parque y por el paso sobre la M-601	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal en el tramo mencionado y del paso sobre el arroyo Poveda	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como del paso sobre el arroyo y del tramo cementado junto al cementerio
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M2 - Duro	M2 - Duro	M3 - Blando	M4 - Blando	M3 - Blando
Presupuesto	12.474 €	10.017 €	41.904 €	4.536 €	15.852 €	10.536 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €	0 €	22.500 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	M-608 de Collado Villalba a Moralarzal	paso por Moralarzal	M-608 entre Moralarzal y Cerceda	paso por la población de Cerceda
Entre	cementerio de Collado Villalba y glorieta de entrada a Moralarzal	glorieta de acceso a la población y polideportivo	polideportivo de Moralarzal y entrada a la población de Cerceda	entrada a la población y glorieta del cruce de la M-607 y M-608
Longitud (m)	3.533	1.720	2.502	845
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir por una carretera de alta densidad de tráfico	alta	alta, al circular junto a una vía de alta densidad de tráfico	alta, al discurrir por un tramo de alta densidad de tráfico
Entorno / Paisaje	arcén de la carretera M-608	acera y arcén de la carretera	arcén de la carretera M-608	arcén de la carretera al paso por la población
Protección Térmica	escasa	media	media	media
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	Es preciso el cruce de la M-608. Posteriormente, se transita por una vía de abundante tráfico motorizado, con arcén de un metro de anchura.	Se continúa transitando por la misma vía, cruzando varias calles que acceden a la carretera	se sigue transitando por la carretera M-608, con las mismas características anteriores	Abundante circulación motorizada. Existe un cruce entre la M-607 y M-608 (dirección Cerceda) y otro posterior (dirección Manzanares el Real)
Tipo de Firme	carril bici de tierra compactada y tramo cementado junto al cementerio	arcén de la carretera, de 1,5 metros aproximadamente	tramos de acera o paseo y arcén de la carretera	asfalto del arcén de la carretera
Iluminación	no	sí	no	sí
Potencialidad demanda	alta, al ser paso entra dos poblaciones cercanas	alta	alta, al discurrir entre poblaciones cercanas	alta
Observaciones	al otro lado de la M-608, junto al cementerio, se circula por un pequeño parque. Más tarde, se circula por el arcén de la carretera	se entra en la población de Moralarzal. Se puede circular por aceras o tramos de paseo junto a la carretera y el arcén de la misma	se circula por el arcén de la carretera M-608	se atraviesa la población de Cerceda y se contacta con la M-607, junto a una glorieta. Metros más adelante, en otra glorieta, se toma la dirección a Manzanares el Real
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como de un paso sobre la M-608 y de un carril bici-peatonal segregado de ésta, al existir espacio suficiente a ambos lados de la carretera	se discurre por una zona donde será más complicado acondicionar un espacio para ubicar el carril bici-peatonal, dada la proximidad de las casas. Será necesario estudiar alguna vía alternativa.	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera. Hay espacio para ello, salvo alguna zona con casas donde será algo más complicado	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal al paso por la población y posterior por las dos glorietas de los cruces mencionados
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M2 - Duro	M11 - Duro	M2 - Duro
Presupuesto	275.574 €	125.560 €	195.156 €	65.910 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	22.500 €



<b>Subtramo</b>	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
<b>Denominación</b>	M-608 entre Cerceda y El Boalo	M-608 entre el Boalo y el arroyo Samburiel	M-608, Avenida de Madrid	M-608 al paso por Manzanares el Real	M-608 entre Manzanares y Soto del Real	M-806 entre Manzanares el Real y Soto del Real
<b>Entre</b>	glorieta del cruce de la M-607 y M-608 y cruce de la M-608 y M-617	cruce entre M-608 y M617 y zona recreativa del arroyo Samburiel	zona recreativa del arroyo Samburiel y entrada a la población de Manzanares el Real	glorieta de entrada a la población y de salida de ésta	gasolinera y cruce con la M-862	cruce de la m-608 y M-862 y entrada a la población de Soto del Real
<b>Longitud (m)</b>	2.684	1.074	2.490	2.187	3.345	2.520
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	alta, al discurrir junto a una carretera de alta densidad de tráfico	alta	alta	alta	alta	alta
<b>Entorno / Paisaje</b>	arcén de la carretera o paseo junto a ésta	arcén de la carretera M-608	arcén de la carretera	arcén de la carretera, con posibilidad de utilizar un camino paralelo a ésta	arcén de la carretera o camino de tierra paralelo	arcén de la carretera
<b>Protección Térmica</b>	media	media	escasa	escasa	escasa	escasa
<b>Desnivel</b>	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	se discurre por el arcén de la carretera M-608, de 1,25 metros de anchura y abundante tráfico motorizado	se continúa con las mismas características del tramo anterior	abundante tráfico motorizado	circulación por el arcén de la carretera y cruce con camino del cementerio	mismas características del tramo anterior	abundante circulación motorizada. Se circula por el arcén de la carretera
<b>Tipo de Firme</b>	asfalto del arcén de la carretera	asfalto de 1,5 metros aproximadamente, o paseo cementado de la misma anchura	asfalto de carretera, de 1,5 metros aproximadamente	arcén de la carretera, con posibilidad de circular por un camino de tierra, de 2 metros, paralelo	asfalto, si se utiliza la carretera, y tierra, si se utiliza el camino descrito (2 metros de anchura)	asfalto (arcén de la carretera) o tierra (vía pecuaria paralela)
<b>Iluminación</b>	no, por la carretera, y sí, por el paseo peatonal	no	no	no	no	no
<b>Potencialidad demanda</b>	alta	alta	alta	alta	alta	alta
<b>Observaciones</b>	se discurre junto a la M-608, sentido Manzanares el Real. Se circula por el arcén de la carretera pero existe un paseo peatonal cementado, a la izquierda de ésta	se circula por el arcén de la carretera. Se junto a un colegio y naves industriales	se continúa transitando por el arcén de la carretera, con posibilidad de hacerlo por un camino paralelo a ésta	tramo de paso por la población de Manzanares el Real. Existe un camino a la derecha. Al llegar a otra glorieta, junto a una gasolinera, sale una vía pecuaria	tramo de la M-608, con una vía pecuaria paralela, hasta contactar con el cruce con la M-862	se circula por un tramo de la M-608 sin posibilidad de hacerlo por ningún otro camino paralelo
<b>Intervención</b>	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera. Es más recomendable utilizar el lado derecho, sentido Manzanares el Real	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera, así como el paso del mencionado cruce del camino del cementerio	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera, así como del paso de la M-862
<b>Tipo de Intervención</b>	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro
<b>Presupuesto</b>	209.352 €	83.772 €	194.220 €	170.586 €	260.910 €	196.560 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	22.500 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Carretera de Torrelaguna a El Escorial
Entre	entrada a la población de Soto del Real y cruce de la M-608 y M-609
Longitud (m)	620
Contaminación acústica / atmosférica	alta
Entorno / Paisaje	arcén de la carretera (convertido, al paso por la población, en acera)
Protección Térmica	media
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	se atraviesan cinco o seis calles se incorporan a la carretera por la que circulamos, al adentrarnos en el núcleo urbano de Soto del Real
Tipo de Firme	asfalto
Iluminación	sí
Potencialidad demanda	alta
Observaciones	se entra en la población de Soto del Real. El arcén se transforma en acera y varias calles se incorporan. Al final del tramo, en el cruce de la M-608 con la M-609, y a unos cien metros a la derecha, aparece el carril bici paralelo a la M-609 (Eje 12)
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal segregado de la carretera. Es dificultosa, dada la estrechez de la vía y los cruces de las calles que se incorporan, por lo que habrá que buscar alternativas
Tipo de Intervención	M11 - Duro
Presupuesto	48.360 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Carretera M-608	carretera M-608	carretera M-608 al paso por Guadalix de la Sierra	carretera M-608 al paso junto al embalse de Pedrezuela
Entre	la conexión con la M-609 y el puente del ferrocarril Madrid-Irún	el puente bajo la línea férrea Madrid-Irún y la entrada a Guadalix de la Sierra	la entrada a la población y la salida de ésta, en dirección a Torrelaguna	los accesos a la poblaciones de Guadalix de la Sierra y Venturada
Longitud (m)	1.496	5.927	3.247	5.590
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al discurrir junto a una carretera con cierta cantidad de tráfico	alta, al discurrir junto a la carretera	alta, al discurrir junto a la carretera	alta, al discurrir junto a la carretera
Entorno / Paisaje	salida de la población y arcén de la carretera	arcén de la carretera, con alguna zona de arbolado aislado	arcén de la carretera con escaso arbolado	arcén de la carretera, con escaso arbolado
Protección Térmica	No	escasa	escasa	escasa
Desnivel	escaso	medio	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	circulación por el arcén de la carretera y cruce con la rotonda de acceso a urbanizaciones cercanas	circulación por el arcén de la carretera, con abundante circulación motorizada	se discurre por el arcén de la carretera. Se cruza la rotonda de la M-606, de la M-605 y la del acceso a la población	abundante tráfico motorizado y circulación por el arcén de la carretera. Al final, se abandona dicha vía para tomar el acceso a la población de
Tipo de Firme	arcén de la carretera de un metro de anchura, aproximadamente	arcén de la carretera de un metro de anchura, aproximadamente	arcén de carretera de un metro de anchura, aproximadamente	arcén de carretera de un metro de anchura, aproximadamente
Iluminación	sí, al comienzo, pero desaparece a la salida de la población	no	a tramos	no
Potencialidad demanda	media	media, al ser una zona de práctica de ciclismo de carretera	media, al ser zona de entrenamiento de ciclismo de carretera	media, al ser zona de entrenamiento de ciclismo de carretera
Observaciones	se continúa por la carretera, saliendo de la población. En esta primera parte, el arcén es algo más estrecho, con casas a ambos lados. Más tarde, desaparecen éstas, a la altura de una glorieta de acceso a las urbanizaciones de Sotosierra y Sierra Real. A	se sigue por el arcén de la carretera. A los pocos metros, se pasa bajo la línea del AVE, pero el puente es suficientemente ancho para la ubicación del carril bici. Al final, se llega a la población de Guadalix de la Sierra	se contacta con la población, a la que se circunvala, pasando por dos rotondas de incorporación a carreteras que se cortan con la que llevamos. Al final, se pasa por otra de acceso a la población, contactando con la cola del embalse de Pedrezuela	se parte del acceso a la población de Guadalix de la Sierra, contactando con el embalse de Pedrezuela, que se mantiene siempre a la derecha. Al final, se contacta con la N-1, donde se toma el desvío a Venturada
Intervención	acondicionamiento del carril bici-peatonal segregado de la vía, así como al atravesar la mencionada glorieta y el paso bajo la vía	acondicionamiento del carril junto a la carretera, con atención al paso bajo el ferrocarril	acondicionamiento del trazado descrito, así como de los mencionados cruces	acondicionamiento del trazado descrito y del cruce a la población de Venturada
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro	M11 - Duro
Presupuesto	116.688 €	462.306 €	237.031 €	436.020 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	22.500 €	0 €





Subtramo	01	02	03	
Denominación	Canal Alto del Jarama	camino de servicio del Canal Alto del Jarama	camino de servicio del Canal Alto del Jarama	carretera M-124
Entre	la M-608 y el paso bajo la N-1	el paso bajo la N-1 y el acceso a la población de Redueña	el acceso a la población de Redueña y la M-124	el camino de servicio del Canal Alto del Jarama y la N-320
Longitud (m)	2.775	2.980	4.570	2.200
Contaminación acústica / atmosférica	media, al pasar junto a la población y tener cercana la N-1	escasa	escasa	escasa, dado que se circula junto a una carretera de escaso tráfico
Entorno / Paisaje	acceso a la población y paso por el arroyo de Sacedón, donde el arbolado es profuso	camino entre encinas, quejigos y otras plantas de menor porte	camino entre encinas, quejigos y enebros aislados	se discurre junto al arroyo del Molino, con abundante arbolado, y alguna zona de canteras
Protección Térmica	alta	media	escasa	alta
Desnivel	alto, dado que se desciende hasta el mencionado arroyo	escaso	escaso en la primera parte y alto en la segunda	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino con escasa circulación motorizada, al poseer firme deteriorado	Se circula por un camino de servicio del CYII, con restricción de vehículos motorizados. Sólo existe el cruce de acceso a la población de Redueña	Se circula por un camino de servicio del CYII, con restricción de vehículos motorizados. Al final, se contacta con la M-124	se circula por el estrecho arcén de la carretera, de escaso tráfico. Al final, se cruza la N-320
Tipo de Firme	acceso asfaltado a la población y camino de tierra con piedras, de unos tres metros de anchura	camino de asfalto con gravilla, de unos tres metros de anchura	camino de asfalto con gravilla, de unos tres metros de anchura	tramo por la carretera M-124, que carece de arcén
Iluminación	sólo al comienzo	no	no	no
Potencialidad demanda	media	alta, dada la zona por la que se discurre	alta, dada la zona por la que se discurre	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se toma el acceso a la población de Venturada, que es ancho. Al llegar a la glorieta de entrada, se toma, a la derecha, un camino de tierra, con piedras sueltas, que desciende hasta el arroyo de Sacedón, bajo la N-1 que discurre encima. Finalmente, se pas	el trazado descrito discurre por la zona de Dehesa Boyal, junto a la población de Redueña. Parte de éste se ha convertido en una senda medioambiental, acondicionada para todo tipo de personas, incluso minusválidos, con carteles indicativos y educativos	se continúa discurrendo por el camino de servicio del CYII que, en la primera parte se mantiene sin excesiva pendiente. La segunda mitad del tramo posee más pendiente, dado que se desciende hasta contactar con la M-124	se discurre por la carretera M-124. A la derecha se encuentra el arroyo del Molino, donde puede realizarse un carril bici con especial entorno. Se pasa junto a una central eléctrica del CYII antes de contactar con la carretera N-320
Intervención	acondicionamiento de un carril segregado del acceso a la población y del camino que se toma posteriormente	no es preciso mayor acondicionamiento que el paso por el mencionado acceso a la población	no es necesario acondicionamiento adicional	acondicionamiento de un carril junto a la carretera
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M1 - Duro	M1 - Duro	M10 - Blando
Presupuesto	174.825 €	0 €	0 €	319.000 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
<b>Denominación</b>	paso junto a N-320	paso por la población de Torrelaguna	carretera M-102	Canal de la Parra	Canal de la Parra	Canal de la Parra y Pontón de la Oliva
<b>Entre</b>	la M-124 y el acceso a la población de Torrelaguna	el acceso de la N-320 y	la salida de la población y el camino de servicio del canal de la Parra	la carretera M-102 y la población de Patones	la población de Patones y el aparcamiento de la presa del Pontón de la Oliva	el aparcamiento y la presa
<b>Longitud (m)</b>	1.375	1.755	1.320	3.480	4.470	480
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	alta, al discurrir junto a una vía de gran densidad de tráfico	alta, al discurrir por las calles de la población	media, al discurrir por una carretera de escasa densidad de tráfico	escasa	escasa	escasa
<b>Entorno / Paisaje</b>	arcén de la carretera, con escaso arbolado	calles de núcleo urbano	arcén de la carretera sin arbolado	camino entre olivos, viñas y campos de cultivo	camino, encima de la conducción, con escaso arbolado y abundantes rocas	camino con algún arbolado
<b>Protección Térmica</b>	escasa	Parcialmente	No	escasa	escasa	media
<b>Desnivel</b>	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	se discurre por el ancho arcén de una vía con abundante tráfico motorizado. Al final, se accede a la población de Torrelaguna	se transita por el interior del núcleo urbano, con cierta densidad de tráfico. Existen varios cruces con viales de la población	se discurre por el arcén de la carretera M-102, con cierta densidad de tráfico. Al final, se atraviesa el cruce con el acceso a Torremocha	se discurre por un camino donde sólo encontraremos circulación de vehículos agrícolas, a excepción del paso por la población de Patones	no existe tráfico motorizado	algo de tráfico, al discurrir junto al aparcamiento y el cruce de la M-134, hacia el Atazar. Posteriormente, no existe más circulación
<b>Tipo de Firme</b>	arcén asfaltado de algo más de metro de anchura	viales asfaltados, de escasa anchura y tráfico bidireccional	arcén de menos de un metro de anchura	camino de tierra de unos 2 a tres metros de anchura, con tramos de piedras	estrecho camino, a veces sendero, que discurre encima de la conducción	camino de tierra de unos cuatro metros de anchura
<b>Iluminación</b>	no	sí	no	no	no	no
<b>Potencialidad demanda</b>	media	media	media	media	alta, dada la zona por la que se transita	alta, dada la zona por la que se discurre
<b>Observaciones</b>	se toma la N-320, que posee gran densidad de tráfico. Sólo será un tramo escaso porque, a continuación, se toma el acceso a la población de Torrelaguna	este tramo discurre por el interior de la población de Torrelaguna, siguiendo el trazado de la M-102, a Patones. Al salir de ella, se toma el desvío hacia la fábrica de pantalones Lois, donde se tomará un camino de tierra	se circula por el arcén de la carretera M-102, en dirección a Patones. Pasada la incorporación a Torremocha del Jarama, se toma el canal de la Parra, a la izquierda	se discurre por el camino de servicio del Canal de la Parra, que se dirige hacia la presa del Pontón de la Oliva. En ocasiones se circula encima de la propia conducción y, en otras, junto a ésta. Al llegar a la población de Patones, se cruza el acceso a l	se discurre encima de la conducción de la Parra, que se eleva del suelo entre 15 y 25 metros. Se utiliza un estrecho camino en el que se deberá rodear algunas casetas de las válvulas de ésta. Es un trazado con el añadido de las excelentes vistas de la veg	se parte del aparcamiento de la presa del Pontón de la Oliva. Se cruza la carretera M-134 al Atazar y se contacta con la zona de la presa, donde existen edificios y casas de los trabajadores de ésta, cuando se encontraba operativa. En la presa termina el
<b>Intervención</b>	acondicionamiento de un carril bici-peatonal segregado de la carretera, así como del acceso a la población	contactar con el Ayuntamiento para diseñar un trazado más conveniente que el propuesto, dado que discurre por calles estrechas.	acondicionamiento de un carril bici-peatonal junto a la carretera (mejor a la izquierda de ésta)	acondicionamiento de un carril por la zona descrita y al paso por la población	acondicionamiento de un carril bici-peatonal sobre la conducción que, con las pertinentes barandillas de protección, se asemejaría a una vía de tren abandonada	acondicionamiento del cruce mencionado
<b>Tipo de Intervención</b>	M11 - Duro	M2 - Duro	M11 - Duro	M6 - Blando	M6 - Blando	M2 - Blando
<b>Presupuesto</b>	107.250 €	136.890 €	83.160 €	219.240 €	281.610 €	5.760 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 2

## CAMPIÑA CEREALISTA

### DESCRIPCION

El Itinerario IT02 establece una conexión entre los itinerarios IT06 Eje Henares y IT05 Eje Jarama estructurando la zona noreste de la Comunidad de Madrid. Asimismo conecta con tres enlaces EN 2C-6D, EN 2E-6D y EN 2-5N. También pasa por el extremo norte del municipio de Daganzo de Arriba pero se trata de un tramo muy corto y no enlaza con el núcleo urbano. Hay acceso en transporte público ferroviario únicamente desde la estación de cercanías de Meco. En su mayor parte el recorrido se basa en caminos agropecuarios existentes y algunas vías pecuarias.

La demanda potencial son en primer lugar senderistas y ciclistas de recreo o de paseo, pero también existe un potencial para desplazamientos cotidianos en algunos tramos determinados debido a la proximidad de algunos núcleos urbanos. Desde el punto de vista de la movilidad cotidiana quizás el tramo más importante es la conexión del núcleo urbano de Meco con la estación de cercanías. El territorio por donde pasa la ruta es de una orografía ondulada con una secuencia de valles y terrazas, salpicadas por unos cerros. El perfil presenta unas pendientes medias en torno del 2,2% y unas pendientes máximas fuertes, pero en tramos cortos (un 12% en tramos < 250m).

### MUNICIPIOS

Valdetorres de Jarama  
Alalpardo  
Fresno de Torote  
Camarma de Esteruelas  
Meco y  
Alcalá de Henares.

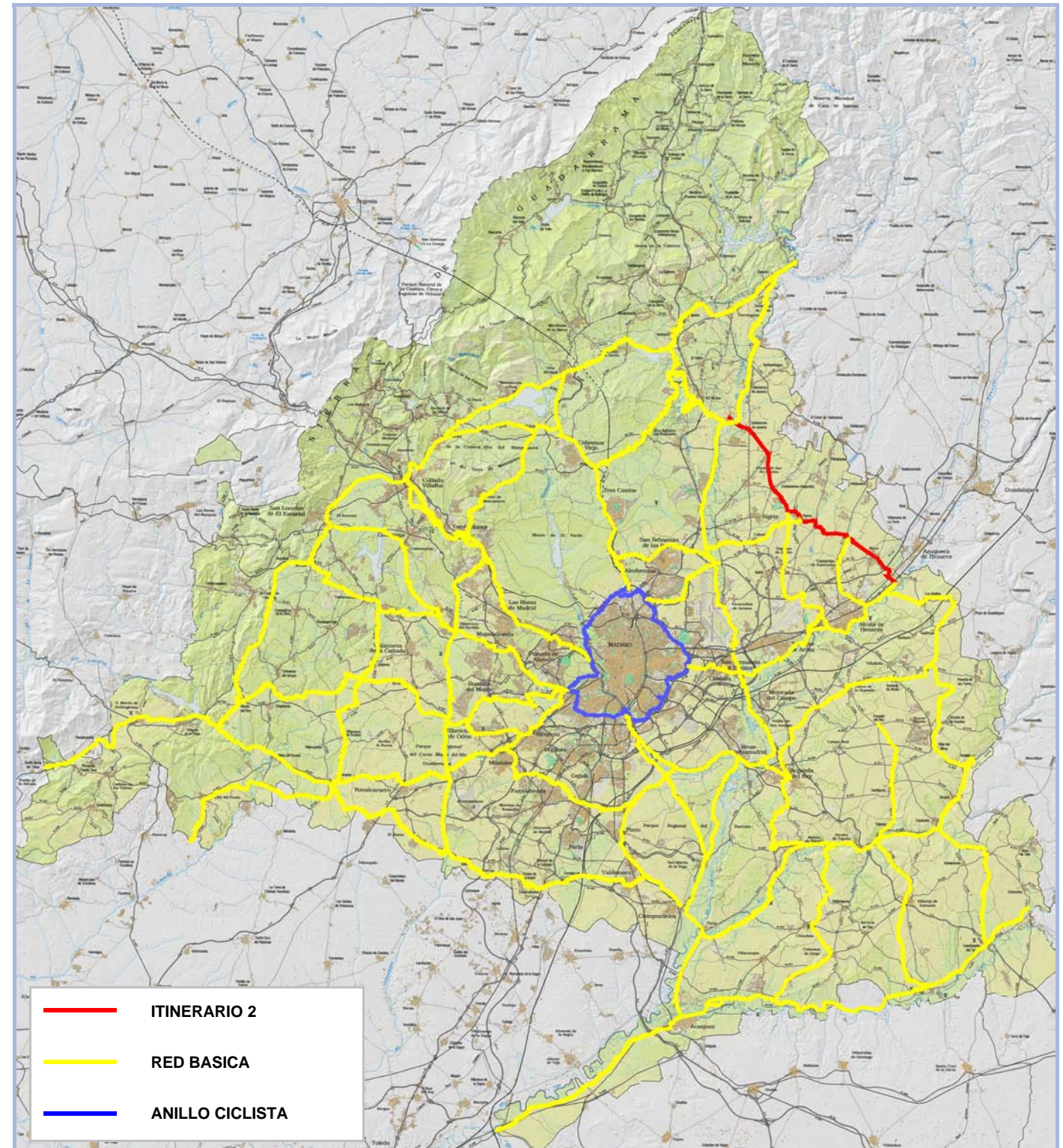
LONGITUD (KM) 34,00

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este tramo enlaza el Eje del Jarama (IT05) con el núcleo urbano de Valdetorres de Jarama y transcurre por la Colada de la Poza. La travesía por el núcleo urbano de efectúa por calles locales de una intensidad del tráfico motorizado limitada, donde los ciclistas pueden compartir la calzada sin menosprecio de su seguridad o comodidad. La longitud del tramo es de unos 4,2 kilómetros y la orografía no presenta problema ninguno con unas medias menor de un 2% con unas pendientes bajas, excepto en un tramo corto (unos 100m), donde se alcanza casi el 7%.

### TRAMO B

Este tramo comprende el recorrido entre las localidades de Valdetorres de Jarama y Alalpardo. La ruta sigue el trazado del Camino de Alcalá y la Colada de Talamanca. Debido a la distancia razonable entre ambos núcleos urbanos (unos 8,5 kilómetros) y un desnivel suave (pendientes medias no mayor de un 1%) existe una demanda para desplazamientos cotidianos en este trayecto. Para captar esta demanda es preciso mejorar las condiciones que actualmente ofrece la infraestructura existente (Acondicionamiento del firme, plantación de arbolado).

### TRAMO C

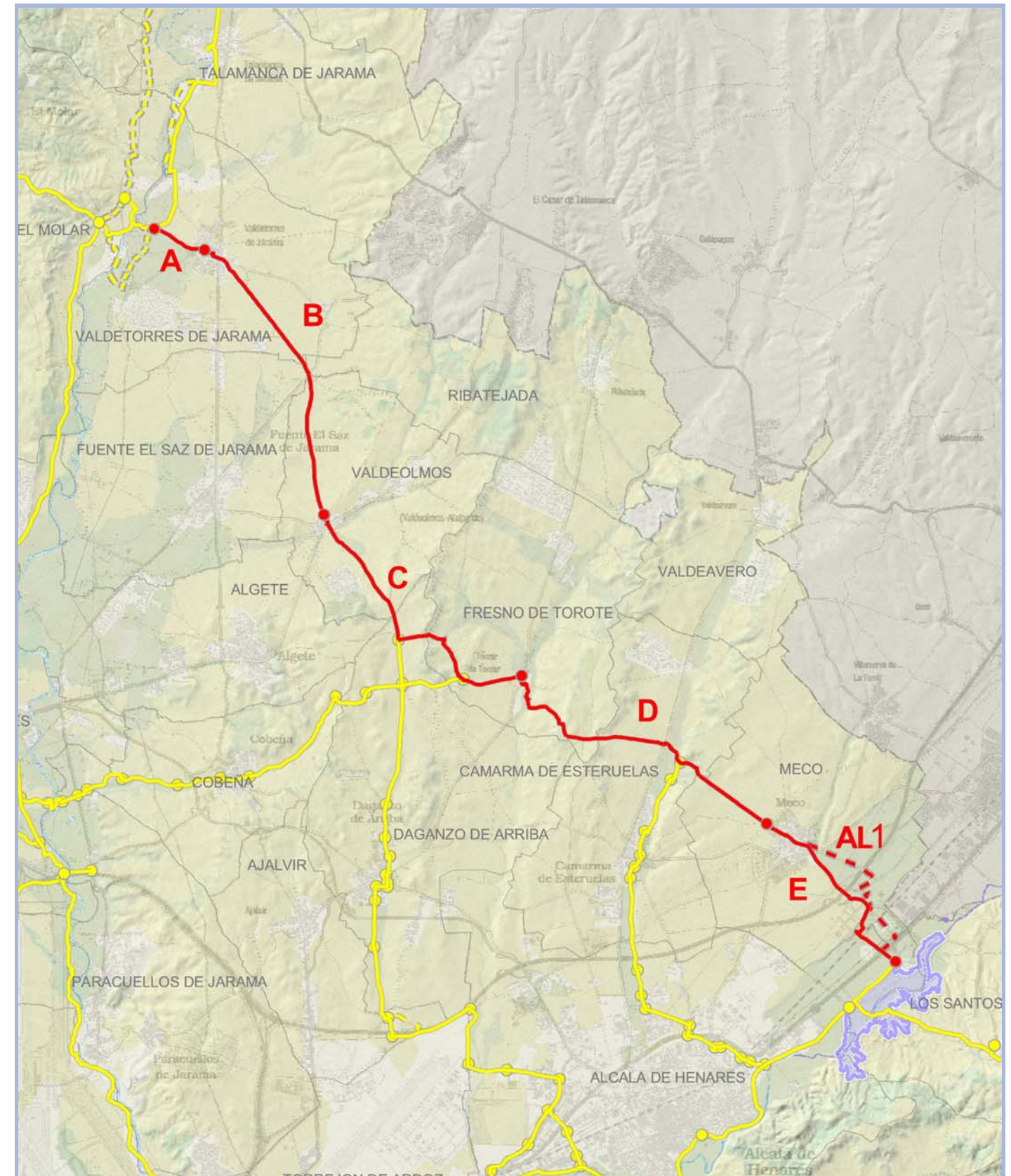
Este tramo comprende el recorrido entre las localidades de Alalpardo y Fresno de Torote. La ruta de basa en la Colada de Alcalá y el Camino de Algete. La longitud de la ruta es de unos 8,5 kilómetros y presenta unos desniveles considerables a salvar, por lo que se puede descartar un uso cotidiano del tramo. Las pendientes medias de subida alcanzan un 3,4% y en bajada un 2,9% mientras que las pendientes máximas superan el 8% en varios puntos. El paisaje es atractivo ofreciendo una alta calidad ambiental. Sin embargo la falta de protección térmica condiciona el uso de la ruta en la estación veraniega.

### TRAMO D

Este tramo comprende el recorrido entre las localidades de Alalpardo y Fresno de Torote. La ruta de basa en la Colada de Alcalá y el Camino de Algete. La longitud de la ruta es de unos 8,5 kilómetros y presenta unos desniveles considerables a salvar, por lo que se puede descartar un uso cotidiano del tramo. Las pendientes medias de subida alcanzan un 3,4% y en bajada un 2,9% mientras que las pendientes máximas superan el 8% en varios puntos. El paisaje es atractivo ofreciendo una alta calidad ambiental. Sin embargo la falta de protección térmica condiciona el uso de la ruta en la estación veraniega.

### TRAMO E

Este tramo enlaza en núcleo urbano de Meco con la estación de cercanías y el eje principal de la red básica IT 06 de Henares. La propuesta principal opta por la conexión más directa entre el núcleo urbano de Meco y la estación de cercanías del municipio, trazando una vía ciclista en paralelo a la carretera M-116. Esta propuesta sirve tanto para los peatones, ciclistas recreativos pero sobre todo pretende cubrir el potencial de la demanda cotidiana para acceder a la estación de cercanías, ya que se trata de una conexión bastante llana a una distancia más que razonable para realizar en bicicleta y el aparcamiento disuasorio en la estación está saturado los días laborales.





### ALTERNATIVA 1

Esta variante es una oferta más bien para senderistas y ciclistas recreativo o de montaña. En este caso se opta por unos caminos vecinales existentes, que y tienen continuidad y un acabado para este tipo de demanda. Por tanto no hay que intervenir para satisfacer la demanda de senderistas y ciclistas recreativos.



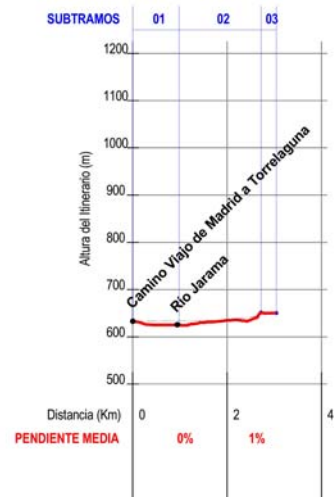
1:60.000



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	651
Altura Mínima (m):	624
Altura Salida (m):	633
Altura Llegada (m):	650
Desnivel Salida Llegada (m):	17
Desnivel Máximo (m):	27
Ascensión Acumulada (m):	25
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	5,85
Pendiente Media:	1,11

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

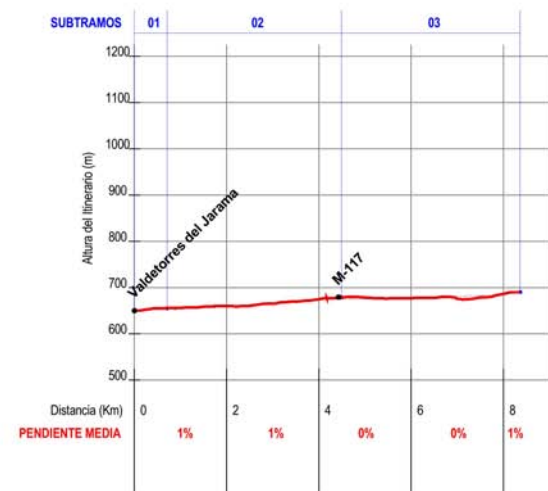




### TRAMO B

Altura Máxima (m):	690
Altura Mínima (m):	650
Altura Salida (m):	650
Altura Llegada (m):	690
Desnivel Salida Llegada (m):	40
Desnivel Máximo (m):	40
Ascensión Acumulada (m):	40
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	2,69
Pendiente Media:	0,5

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000

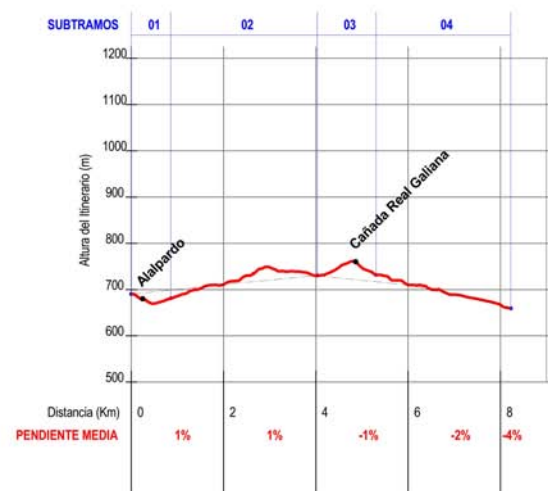




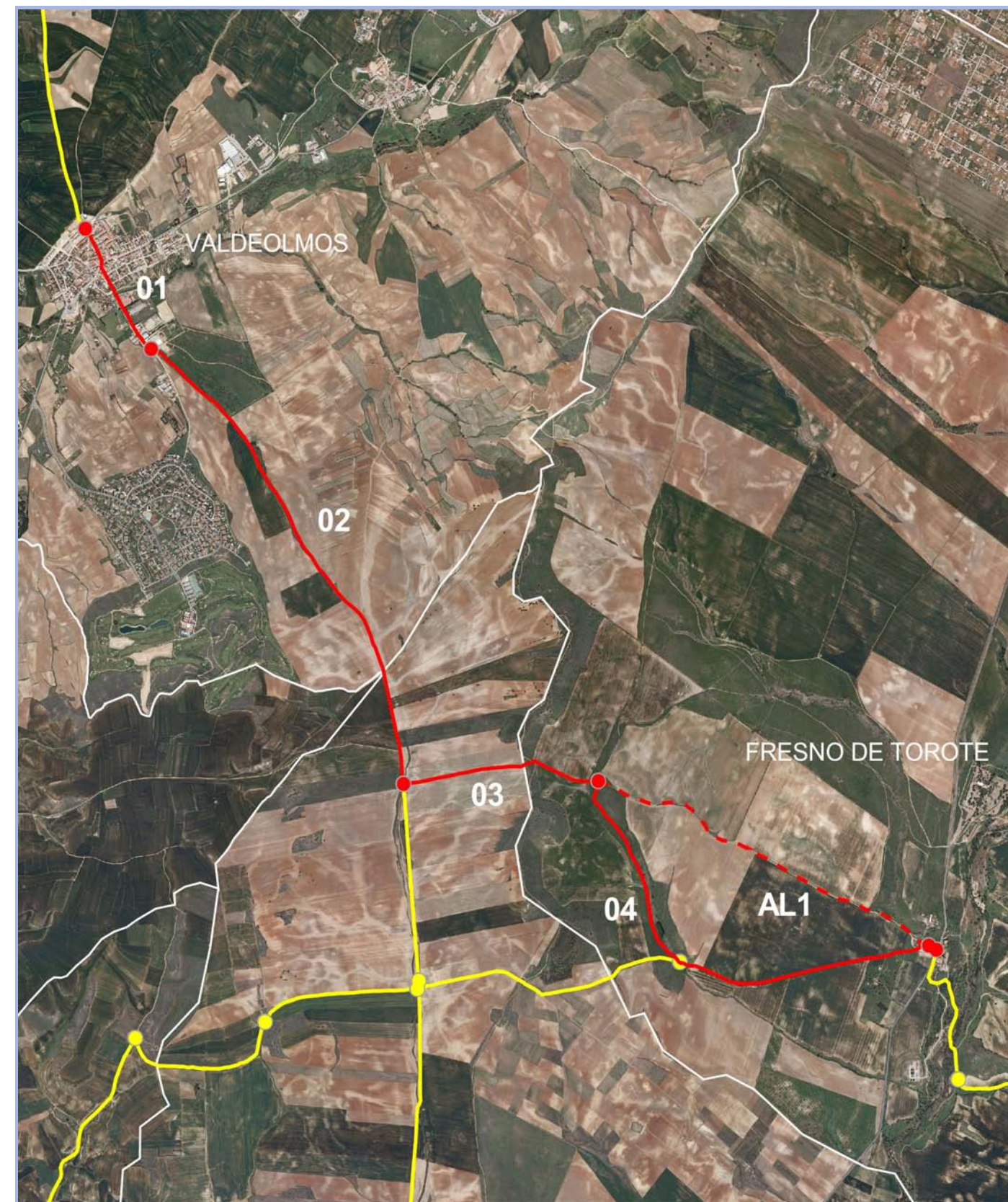
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	761
Altura Mínima (m):	656
Altura Salida (m):	690
Altura Llegada (m):	656
Desnivel Salida Llegada (m):	-34
Desnivel Máximo (m):	105
Ascensión Acumulada (m):	103
Descenso Acumulado (m):	132
Máxima Pendiente (100 m):	6,61
Pendiente Media:	-0,43

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

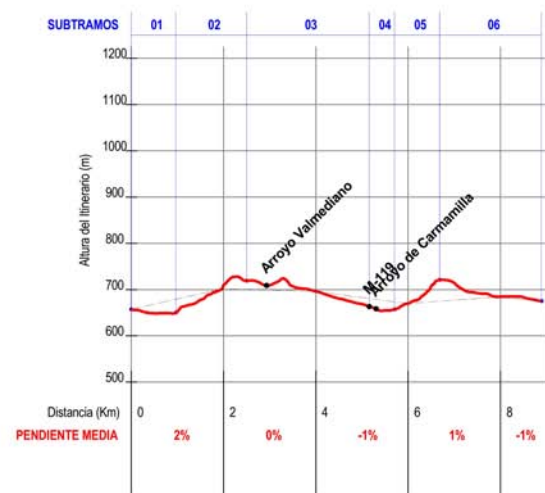




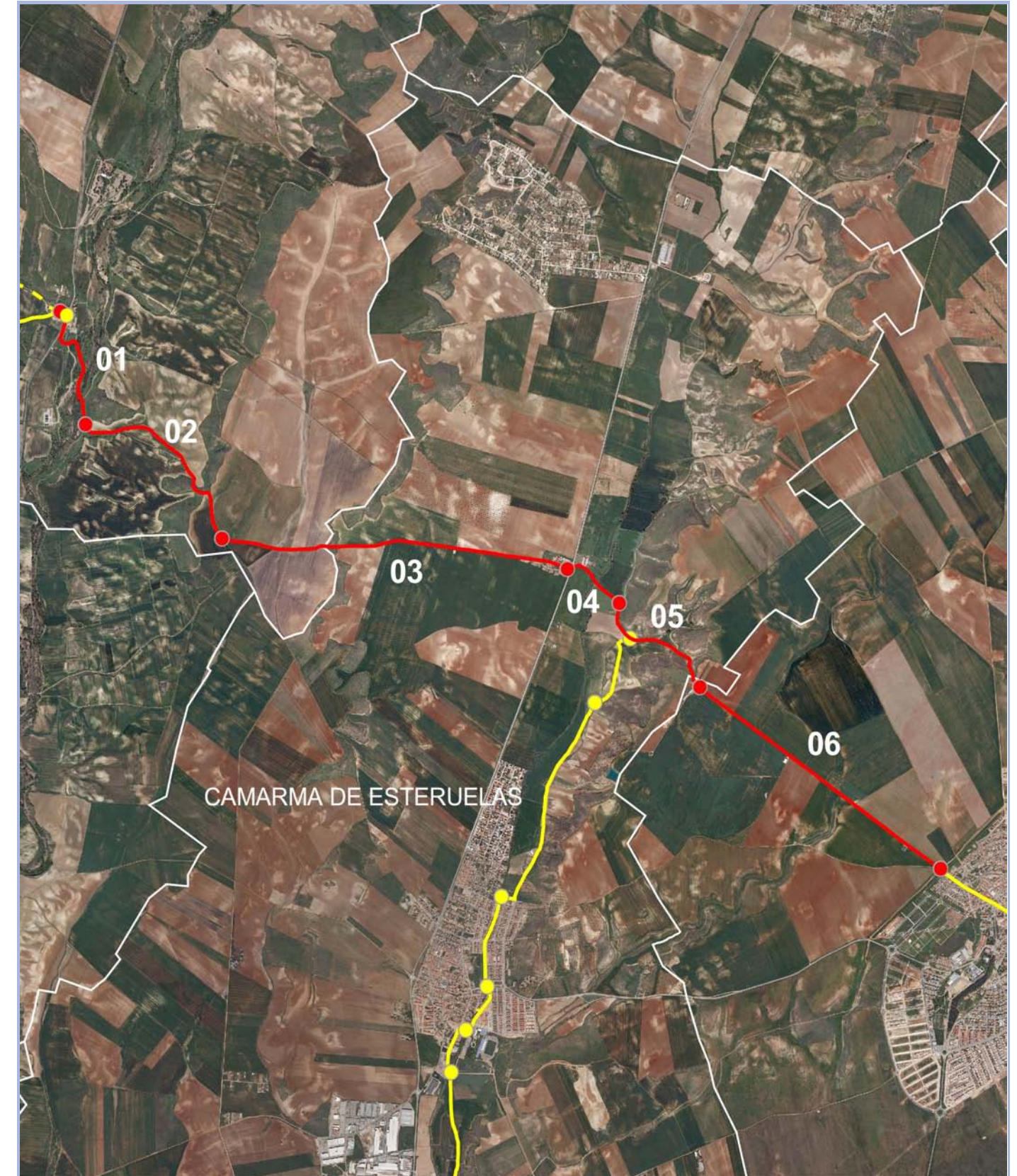
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	728
Altura Mínima (m):	648
Altura Salida (m):	656
Altura Llegada (m):	719
Desnivel Salida Llegada (m):	63
Desnivel Máximo (m):	80
Ascensión Acumulada (m):	77
Descenso Acumulado (m):	9
Máxima Pendiente (100 m):	11,56
Pendiente Media:	1,11

### PERFILES Y PENDIENTES



1:35.000

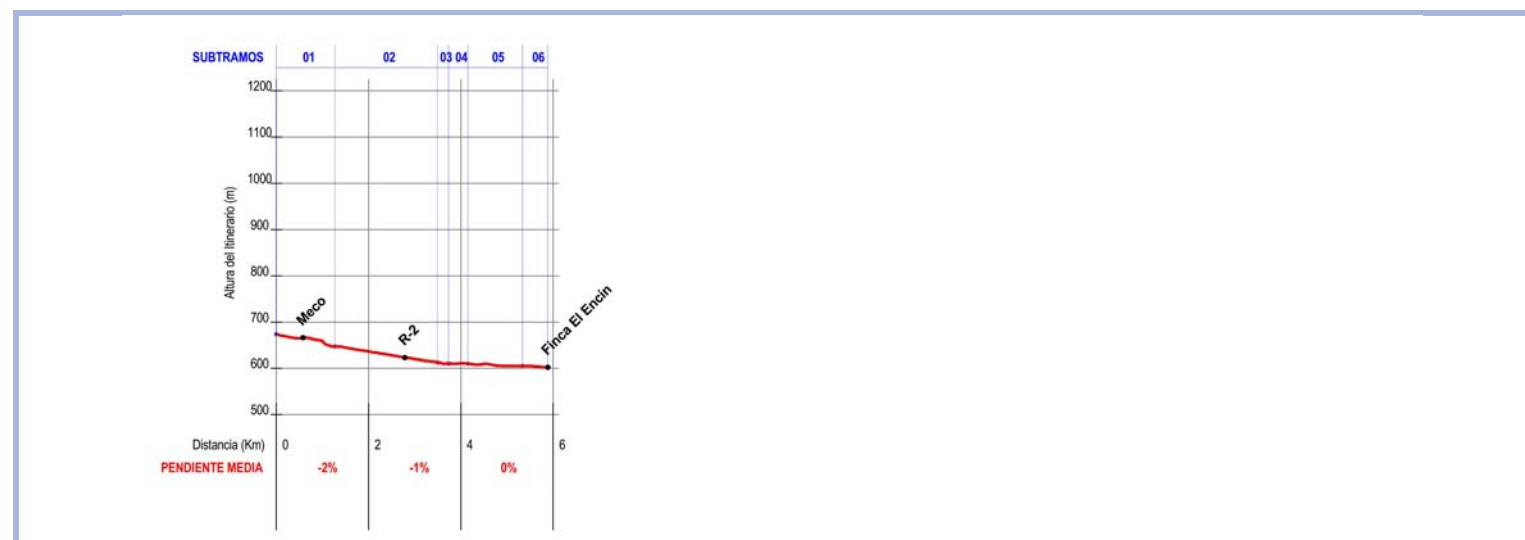




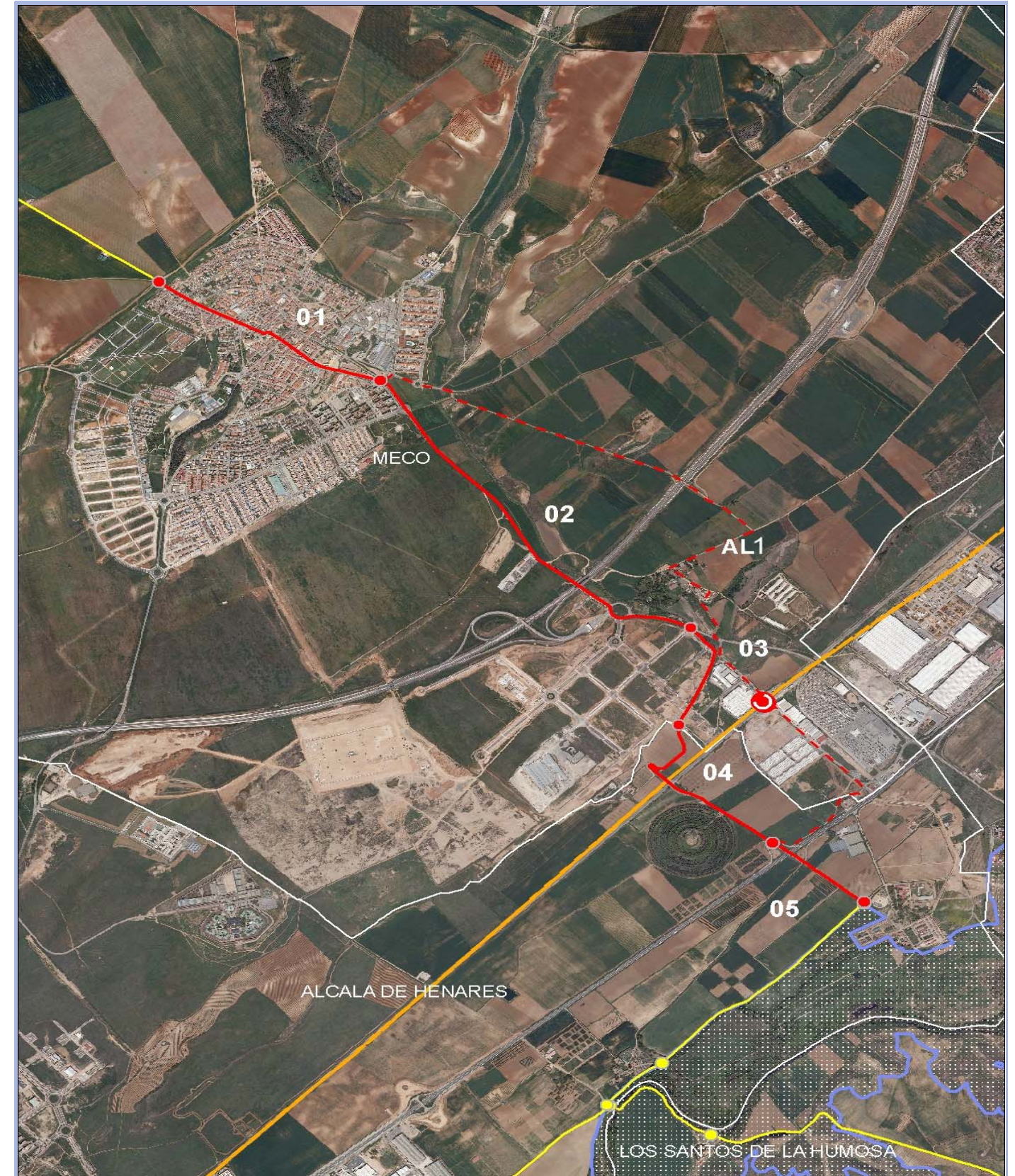
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	723
Altura Mínima (m):	654
Altura Salida (m):	719
Altura Llegada (m):	674
Desnivel Salida Llegada (m):	-45
Desnivel Máximo (m):	69
Ascensión Acumulada (m):	65
Descenso Acumulado (m):	107
Máxima Pendiente (100 m):	11,69
Pendiente Media:	-1,09

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000











Subtramo	01	02
Denominación	Colada de la Poza	Calle Vega y Sol del casco urbano de Valdetorres de Jarama
Entre	Punto 02 (Río Jarama) y 03 (Vereda de la Blanca)	Punto 03 y 04
Longitud (m)	1.700	370
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo, calle residencial de baja intensidad del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola	Equipamiento y viviendas unifamiliares en hilera
Protección Térmica	No	No
Desnivel	Bajo (entre 1 y 2%), pero con dos rampas de pendientes más elevadas	Bajo
Cruces con el tráfico motorizado	No	Sección compartida. Hay varios cruces con otras calles.
Tipo de Firme	Zahorra compactada sin acondicionar, grava suelta, ancho de unos 5,00 metros	Asfalto
Iluminación	No	Si
Potencialidad demanda	Alta (en función de la construcción de un puente sobre el río Jarama), principalmente ciclistas de ocio, pero también uso cotidiano.	Alta
Observaciones	Debido al paso de vehículos a motor y maquinaria agrícola el firme está en mal estado.	Se trata de una calle local con poca intensidad de tráfico. La mejor solución es compartir la calle con el tráfico motorizado.
Intervención	Reforzar la base del camino para que el pase de vehículos a motor no deteriore el firme. Otra opción sería acondicionar una franja de 2,50 metros con una capa de lechada pigmentable, de uso exclusivo peatonal y ciclista. Plantar arbolado.	Señalización horizontal para avisar a los conductores a la posible presencia de ciclistas y señalización vertical informativa.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M1 - Duro existente
Presupuesto	170.000 €	1.850 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03
Denominación	Calles locales del casco urbano	Camino de Alcalá	Colada de Talamanca
Entre		Punto 05 (Valdetorres de Jarama) y 06 (M-117)	Punto 06 (M-117) y 07 (Alapardo)
Longitud (m)	650	3.730	3.900
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo, calles locales de baja intensidad del tráfico motorizado	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Casco urbano	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Varios cruces con otras calles, entre los destaca el cruce de la M-103.	Camino sin tráfico motorizado, excepto acceso a fincas y uso agrícola. Al final del tramo hay que cruzar la M-117.	El tráfico motorizado no está permitido (Vía pecuaria), excepto acceso a fincas y uso agrícola. No hay cruces de viales.
Tipo de Firme	Asfalto	Zahorra compactada sin acondicionar, ancho de 2,50 m, firme pedregoso	Tierra compactada sin acondicionar, ancho de 2,50 m, firme parcialmente pedregoso y arenoso, a la altura del cruce de un arroyo fangoso
Iluminación	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Media / Alta en función del acondicionamiento	Media / Alta en función del acondicionamiento
Observaciones	Se trata de una calle local con poca intensidad de tráfico. La mejor solución es compartir la calle con el tráfico motorizado.	Este camino une junto con el tramo a continuación los núcleos urbanos de Valdetorres de Jarama y Alapardo, que está a una distancia de unos 8 kilómetros. Por tanto existe una demanda para el uso cotidiano de la bicicleta. Para captar la máxima demanda y p	Debido a la distancia razonable entre los núcleos urbanos de Valdetorres de Jarama y Alapardo, existe una demanda para el uso cotidiano en este tramo. Para captar la máxima demanda y para minimizar los costes del mantenimiento el tipo de firme conveniente
Intervención	Señalización horizontal para avisar a los conductores a la posible presencia de ciclistas y señalización vertical informativa. Para mejorar la seguridad y comodidad del cruce de la carretera se propone implantar una isleta (refugio) en este punto.	Acondicionamiento y mejora del firme (aglomerado asfáltico). Plantar árboles.	Acondicionar y mejorar el tipo de firme (zahorra compactada) de máxima resistencia a la erosión y al paso de vehículos. Plantar árboles.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente	M5 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	3.250 €	410.300 €	507.000 €
Elementos Singulares (puente)	1.000 €	5.000 €	0 €



				
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>
Denominación	Calle Calvo Sotelo y Alcalá del casco urbano de Alalpardo	Colada del Camino del Monte (Colada de Alcalá)	Camino de Algete	Camino de Cabena a Fresno de Torote
Entre	Punto 07 y 08	Punto 08 y 09 (Camino de Algete)	Punto 09 Colada de Alcalá y 10	Punto 10 y 11(Núcleo Fresno de Torote)
Longitud (m)	800	3.170	1.270	2.860
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo, calles de poco tráfico	Muy bajo	Muy bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Casco urbano	Campos de uso agrícola, apenas hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado
Protección Térmica	Si, parcialmente	No	No	No
Desnivel	Bajada de u 5% y subida de un 3%.	Medio (entre un 3 y 6%)	Medio (entre un 3 y 6%).	Medio (2-3,5%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida. Hay varios cruces con otras calles.	El tráfico motorizado no está permitido (Vía pecuaria), excepto acceso a fincas y uso agrícola. No hay cruces de viales.	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Asfalto	Zahorra compactada sin acondicionar, en algunas zonas firme pedregoso y arenoso	Zahorra compactada en algunas zonas gravilla suelta, ancho de unos 2,50 m, estado regular	Zahorra compactada en algunas zonas gravilla suelta y arenoso, ancho de unos 2,50m
Iluminación	Si	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Media	Media	Medio
Observaciones	Se trata de una calle local con poca intensidad de tráfico. La mejor solución es compartir la calle con el tráfico motorizado.	En este tramo predomina el uso recreativo, dado que el núcleo urbano más próximo está a unos 10 kilómetros (Daganzo de Arriba), a donde se puede llegar en combinación con el itinerario EN 2C-6D. Además se trata de una vía pecuaria y no se puede aplicar capas de aglomerados asfálticos. El problema de la erosión y deterioro del firme debido al paso de vehículos es más acentuado debido a la pendiente.	A partir de este tramo el uso predominante será de ocio. Al principio hay una subida constante hasta cruzar la cordillera, donde el itinerario alcanza su máxima altura. A partir de ahí hay una bajada acentuada. Para suavizar la pendiente se podría intentar bajar ligeramente la cota del trazado del camino.	Existen dos variantes para enlazar con el núcleo de Fresno de Torote. La variante por este camino es algo más largo, pero tiene menos desnivel y una pendiente más suave. En la entrada al camino hay una señal que indica que se trata de una finca privada de acceso prohibido. Sin embargo, según la información del catastro, se trata de una vía de comunicación de dominio público.
Intervención	Señalización horizontal para avisar a los conductores a la posible presencia de ciclistas y señalización vertical informativa.	Acondicionar y mejorar el tipo de firme (zahorra compactada) de máxima resistencia a la erosión y al paso de vehículos. Plantar árboles.	Acondicionar y mejorar el tipo de firme (zahorra compactada) de máxima resistencia a la erosión y al paso de vehículos. Plantar árboles.	Acondicionar el firme, plantar árboles y recuperar el camino para el dominio público.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	4.000 €	348.700 €	139.700 €	228.800 €
Elementos Singulares (puente)		0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Camino de Fresno de Torote	Camino de Fresno de Torote	Camino del Colegio	Camino	Camino	Camino del Colegio
Entre	Punto 11 y 12	Punto 12 y 13	Punto 13 y 14 (M-119)	Punto 14 (M-119) y 15	Punto 15 y 16	Punto 16 y 17 (Núcleo urbano de Meco)
Longitud (m)	940	1.540	2.650	450	960	2.250
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Torote, abundante arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de pastos, parcialmente arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola
Protección Térmica	Si	No	No	Parcialmente	No	No
Desnivel	Llano	Alto, subido constante alrededor del 6%, en un tramo corto hasta un 10%.	Medio (entre un 3 y 6%)	Llano	Alto (entre un 5-9%)	Bajo
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado. Al final del tramo hay que cruzar la carretera M-113.	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado. Al final del tramo hay que cruzar la carretera M-119.	Camino agrícola sin tráfico motorizado.	Camino agrícola sin tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Zahorra compactada, parcialmente muy arenoso y inundado por el arroyo de Torote, ancho de unos 3,50 m	Tierra compactada en mal estado, fuertemente moldeado por las ruedas de maquinaria agrícola, ancho de unos 2,50 m.	Zahorra compactada en mal estado, firme moldeado por las ruedas de maquinaria agrícola, ancho de unos 2,50 m.	Zahorra compactada, firme pedregoso, ancho de unos 3,50m	Terriza compactada, firme moldeado y con grava suelta, ancho de unos 2,50m	Asfalto "dulce" y parcialmente de zahorra compactada con frecuentes baches.
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media / Baja (en función de la posibilidad de suavizar las pendientes y del acondicionamiento del firme)	Media	Media	Media	Media
Observaciones	El principal problema en este tramo es la falta de un puente sobre el arroyo de Torote.	Para minimizar la pendiente hay que modificar ligeramente el trazado del camino (entre las curvas de nivel de 670 y 690 metros), tal como se indica en el mapa. El problema de la erosión y deterioro del firme debido al paso de vehículos es más acentuado debido a la pendiente.	Se trata de un camino agrícola en un mal estado. Debido a las pendientes pronunciadas conviene acondicionar el firme de tal manera, que no haya peligro de erosión. Conviene suavizar las pendientes máximas bajando la cota máxima del punto más alto, desmontado parte del terreno.	Para cruzar la carretera de modo seguro conviene instalar un refugio (isleta) en la calzada, de modo que se separe ambos carriles y facilite un cruce en dos fases. Actualmente no hay ningún elemento constructivo para salvar el arroyo de Carmarmilla.	Tramo de fuerte pendiente, pero que se puede suavizar ligeramente bajando la cota más alta del camino. El problema de la erosión y deterioro del firme debido al paso de vehículos es más acentuado debido a la pendiente.	Los frecuentes baches suponen un peligro para los ciclistas.
Intervención	Acondicionar el firme y plantar árboles. Implantar un puente sobre el arroyo de Torote. La longitud es de aproximadamente 20 metros. Como material de la estructura se propone madera.	Acondicionamiento y mejora del firme (preferiblemente aglomerado asfáltico o tipo de características parecidas). Plantar árboles.	Desmontar el terreno de la cota más alta (unos 2 o 3 metros). Acondicionar el firme (aglomeración asfáltica), al menos en los tramos de máxima pendiente. Plantar árboles. Crear una isleta (refugio) en el centro de la carretera.	Implantar un nuevo puente (apto para los vehículos a motor) de unos 10 metros de largo y 5 de ancho. Acondicionar el firme (zahorra compactada). Plantar arbolado en los tramos sin sombra.	Acondicionar el firme (aglomeración asfáltica), al menos en los tramos de máxima pendiente. Plantar árboles.	Arreglar los baches del camino. Plantar árboles
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M6 - Blando	M7 - Duro	M5 - Duro	M6 - Blando	M8 - Blando
Presupuesto	28.200 €	169.400 €	185.500 €	36.000 €	105.600 €	90.000 €
Elementos Singulares (puente)	40.000 €	0 €	25.000 €	50.000 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Calles Fresno y estación del núcleo urbano de Meco	Carretera M-116	Calle Vulcano	Calle Acceso a la Finca "El Encín", Centro de experimentación de especies	Calle Acceso a la Finca "El Encín"
Entre	Punto 17 y 18	Punto 18 y 19	Punto 19 y 20	Punto 20 y 21	Punto 21 y 22
Longitud (m)	1.100	2.400	660	1.100	560
Contaminación acústica / atmosférica	Medio	Medio	Media, en cuanto el polígono esté en pleno funcionamiento.	Bajo	Bajo, alto en el paso superior de la A-2
Entorno / Paisaje	Casco urbano y residencial unifamiliar, parcialmente arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Polígono industrial en fase de urbanización, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, bosque de pinos	Campos de uso agrícola, calle arbolada
Protección Térmica	Parcialmente	No	No	Parcialmente	Si
Desnivel	Medio, entre un 3 y 5%	Bajo (1,5%)	Llano	Llano excepto en el paso elevado sobre las vías de tren, donde hay rampas con unas pendientes	Llano excepto en el paso elevado sobre la A-2 de tren, donde hay rampas con unas pendientes del
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida con el tráfico motorizado. Hay varios cruces de otras calles locales de la red viaria.	Sección compartida, hay que pasar una glorieta de enlace con el acceso a la R-2.	Sección compartida, varios cruces de calles colectoras del polígono	Se trata de calles prohibido al tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas. Hay un cruce superior de las vías de tren.	Se trata de calles prohibido al tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas. Hay un cruce elevado de la A-2.
Tipo de Firme	Asfalto	Asfalto	Asfalto	Asfalto y adoquín de piedra natural	adoquín de piedra natural
Iluminación	Si	No	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Muy Alta (acceso a la estación de cercanías)	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta
Observaciones	Se trata de calles locales sin tráfico importante, donde el ciclista puede compartir perfectamente la calzada.	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la calzada, que resulta peligroso debido a las velocidades elevadas del tráfico motorizado. La estación de cercanías sólo dista unos 2,5 kilómetros del núcleo urbano de Meco. Por tanto esta conexión para los	En los primeros 150 metros existe ya un camino en paralelo al vial que se puede aprovechar. En el tramo restante conviene ofrecer una vía ciclista segregada de la calzada debido al posible frecuente tránsito de camiones. Se podría aprovechar la banda de a	Actualmente existe una valle que separa el polígono industrial de la finca e impide la continuidad de la calle Vulcan. La circulación por el adoquín no resulta incómodo. El paso por la finca es actualmente la única manera de cruzar las vías de tren sin ut	Hay una señal al final del camino que prohíbe "el paso de cualquier persona ajena a esta finca".
Intervención	Señalización horizontal para avisar a los conductores a la posible presencia de ciclistas y señalización vertical informativa.	Pista-bici peatonal segregada físicamente de la calzada. Hay un camino al margen oeste de la carretera que se puede aprovechar para implantar la vía ciclista. Plantar árboles.	Proyectar una pista-bici bidireccional ocupando la franja de aparcamiento. Plantar árboles.	Garantizar la permeabilidad de la finca para los ciclistas y peatones, creando una puerta de acceso, que al menos durante el día estuviera abierta.	Permitir el uso de este vial por parte de senderistas y ciclistas.
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M1 - Duro existente	M11 - Duro	M2 - Duro existente	M1 - Duro existente
Presupuesto	5.500 €	600.000 €	165.000 €	0 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 3

## EJE SUR

### DESCRIPCION

El Eje Sur (IT03), se circunscribe a la zona sur de la Comunidad de Madrid. Discurre entre el límite provincial de Madrid y Ávila, a la altura del término municipal de Rozas de Puerto Real, y Valdemoro, junto a la carretera M-307 y la población de Ciempozuelos, donde contacta con el Eje del Jarama (IT05). Posee una longitud total de 104 kilómetros.

### MUNICIPIOS

Rozas de Puerto Real  
Navahondilla (provincia de Ávila)  
San Martín de Valdeiglesias  
Pelayos de la Presa  
Navas del Rey  
Aldea del Fresno  
Villamanta  
Navalcarnero  
El Álamo  
Batres  
Serranillos del Valle  
Cubas  
Torrejón de la Calzada  
Torrejón de Velasco

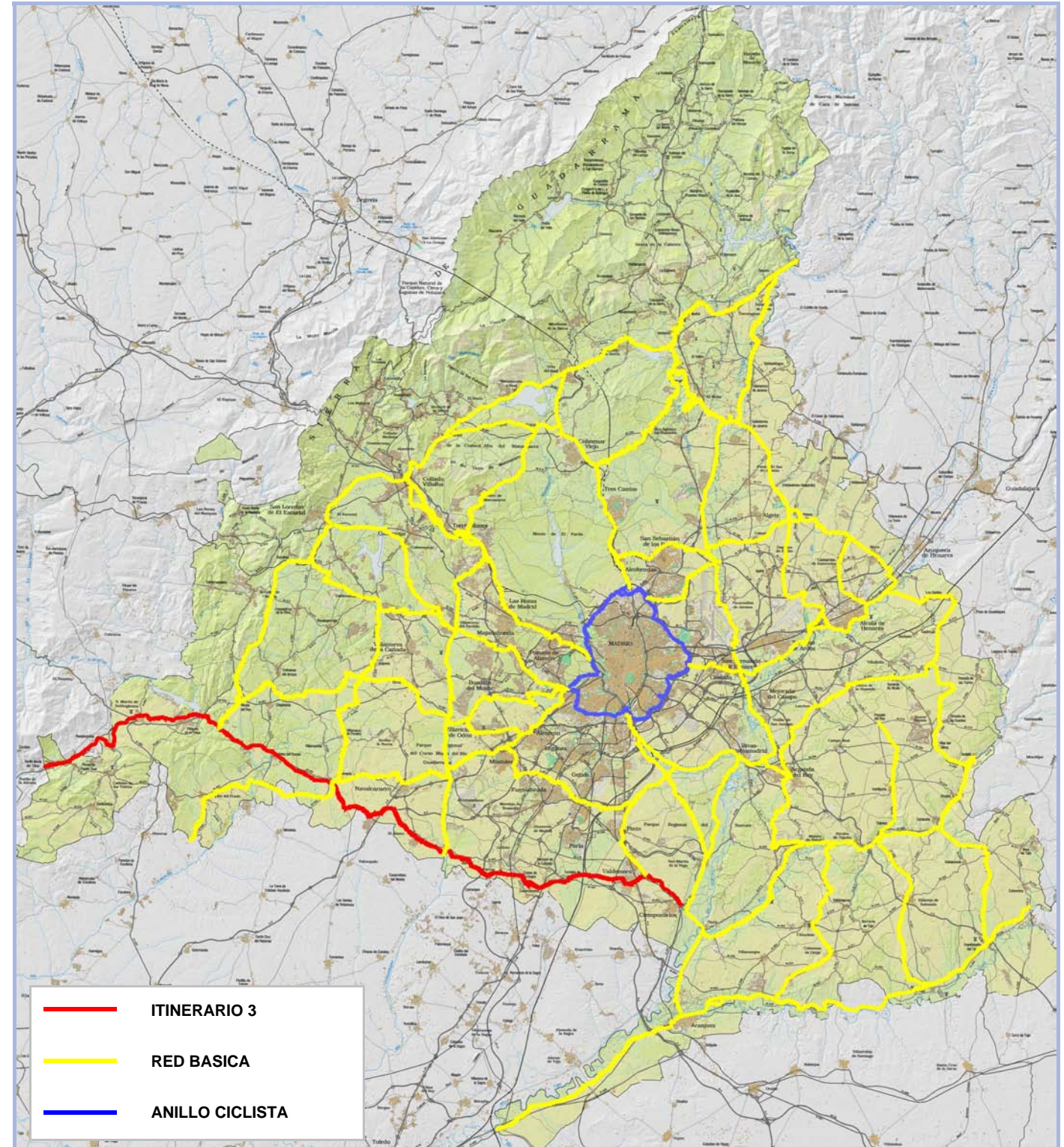
LONGITUD (KM) 104,21

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este primer tramo, se circunscribe a la zona más suroeste de la Comunidad de Madrid. Discurre entre el límite provincial de Madrid y Ávila y la población de San Martín de Valdeiglesias. Atraviesa las carreteras M-501 (en dos ocasiones), la M-542 y la N-403. Posee una longitud de 17,24 kilómetros, teniendo un trazado descendente de 125 m. y una ascensión acumulada de 156 m. Se ha procedido a subdividir el tramo en seis subtramos para detallarle al máximo. La totalidad del mismo tiene una viabilidad media, dado que el trazado que se propone posee algún punto de difícil acceso. Por esto, se detallan dos tramos alternativos para evitarlas.

### TRAMO B

Este segundo tramo, es continuación del anterior, discurrendo entre la población de San Martín de Valdeiglesias y la presa del embalse de Picadas. Posee una longitud de 14,6 kilómetros, y posee un trazado descendente de 166 metros. Solamente atraviesa la carretera M-501, donde se deberá utilizar un puente para su paso. Se ha procedido a dividirlo en cinco subtramos que lo detallan al máximo. Posee una viabilidad alta, al ser realizable en su totalidad.

### TRAMO C

Este tercer tramo posee una longitud de 13,4 kilómetros y transcurre entre la presa de Picadas y la población de Villamanta. Tiene un trazado descendente hasta la población de Aldea del Fresno, para ascender hasta la de Villamanta. La cota de alturas entre salida y llegada se mantiene prácticamente homogénea, pero posee una ascensión acumulada de 161 m. Para un mayor detalle, se ha procedido a dividir el tramo en cuatro subtramos. Atraviesa las carreteras M-510 y M-507 y tiene una viabilidad baja, dado que, casi la totalidad del mismo se encuentra en fincas privadas, lo que obliga a ofrecer alternativas.

### TRAMO D

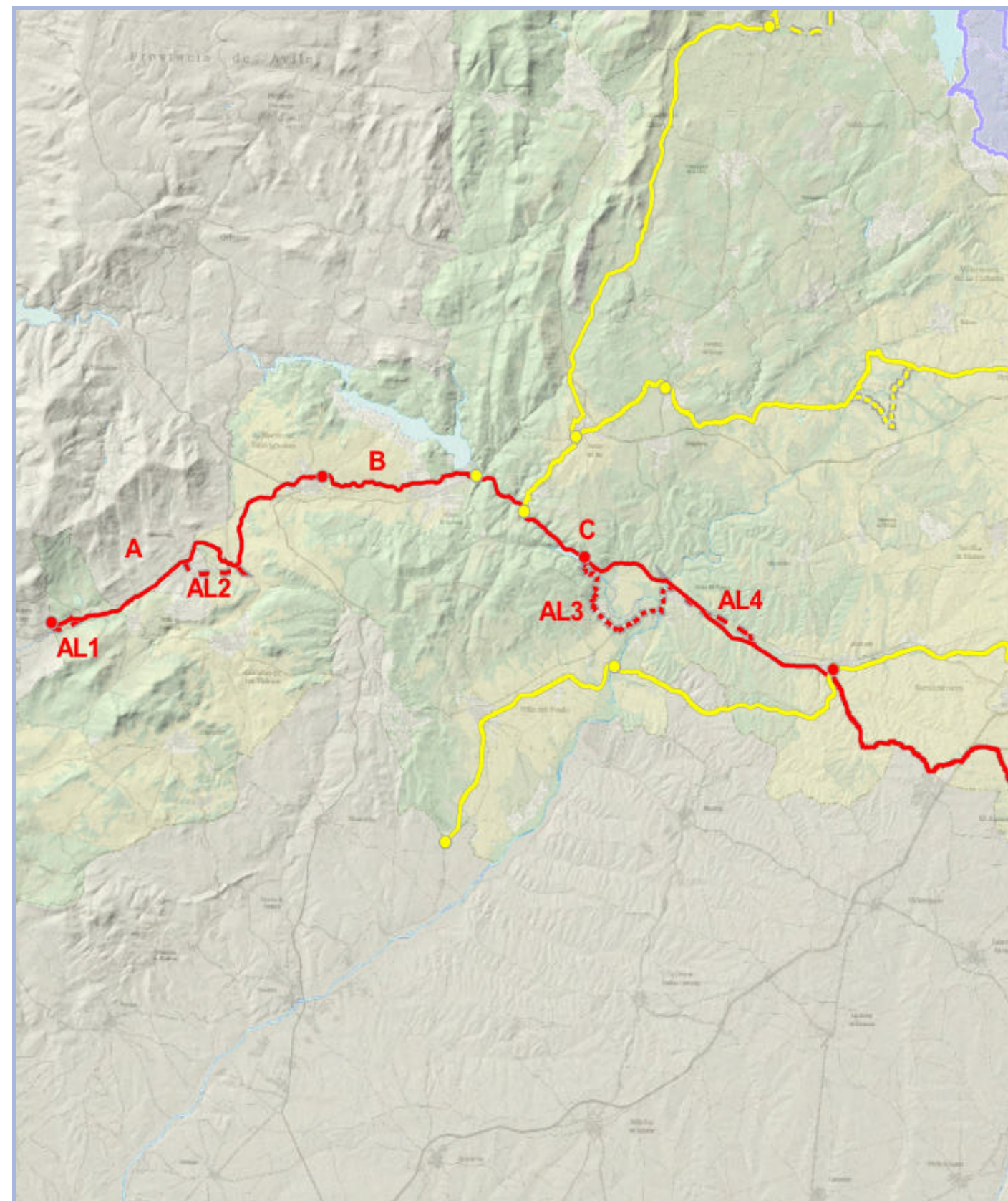
Transcurre entre la población de Villamanta y el río Guadarrama. Tiene una longitud de 20,5 km. y una ascensión acumulada de 165 m. La primera parte es ascendente hasta el cruce con la A-5, donde habrá que ubicar un paso elevado, desde la que comienza a descender paulatinamente. Se ha procedido a dividir el tramo en siete subtramos, que lo precisan aún más. La totalidad del mismo posee una viabilidad alta.

### TRAMO E

Se localiza entre el río Guadarrama y la carretera M-404 a la altura de la población de Torrejón de la Calzada. Tiene una longitud de 18,8 km. y una ascensión acumulada de 293 metros, en gran parte debida a la subida desde el río hasta la localidad de Batres, al comienzo del tramo. El resto del tramo se mantiene dentro de unos niveles más estables en cuanto a alturas. Los caminos por los que discurre se encuentran, en la mayoría de los casos, en buen estado y los cruces de las principales vías de circulación de vehículos (autovías o carreteras) se realizan por vía aérea o subterránea, garantizando la seguridad durante el trazado. Para pormenorizar dicho itinerario se ha procedido a dividirlo en siete subtramos. La totalidad de éste posee una viabilidad alta.

### TRAMO F

El último tramo de los que consta este eje se sitúa entre la carretera M-404, junto a la localidad de Torrejón de Velasco y la carretera M-307 junto a la de Ciempozuelos. Tiene una longitud de 17,8 km. y una ascensión acumulada de 97 metros, siendo el más suave de los descritos. Las carreteras que atraviesa, o las líneas de ferrocarril, se realizan de forma elevada o subterránea, lo que aumenta la seguridad. La única salvedad se centra en el paso por la localidad de Valdemoro, de gran densidad de población, en la que será necesario un mayor estudio con los responsables municipales respecto al tránsito por ella. En esta ocasión, el tramo se ha dividido en seis subtramos para poder apreciar, más detenidamente, aspectos concretos del mismo.





### ALTERNATIVA 1

Este primer tramo se ofrece como alternativa al paso del camino descrito por una finca privada, entre el límite provincial y la glorieta de intersección de la M-509 con la M-501. Tiene una longitud de 1,4 km.

### ALTERNATIVA 2

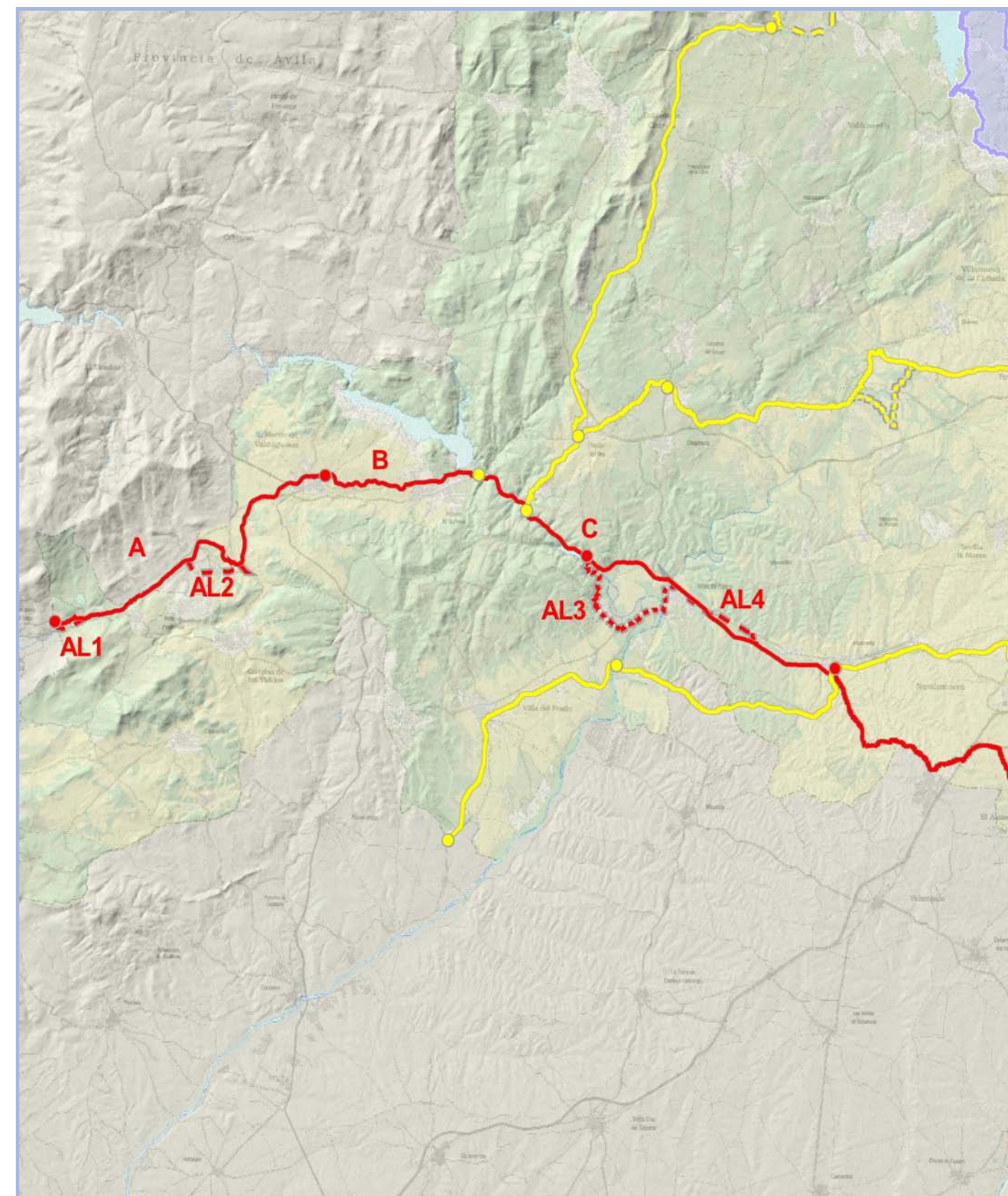
Este otro tramo, es alternativa para rodear otra finca privada, la casa de Navarredonda, que imposibilita seguir el trazado propuesto. Tiene una longitud de 3,5 km.

### ALTERNATIVA 3

Discurre entre la presa del embalse de Picadas y la población de Aldea del Fresno, para evitar un primer tramo conflictivo por la finca de El Santo. Pasa por la urbanización de Carreta Quebrada y la carretera M-507. Tiene una longitud de 9 km.

### ALTERNATIVA 4

Se ofrece para evitar el paso por las fincas de Los Corrales y Navayuncosa, entre las poblaciones de Aldea del Fresno y Villamanta. Posee una longitud de 4 km.



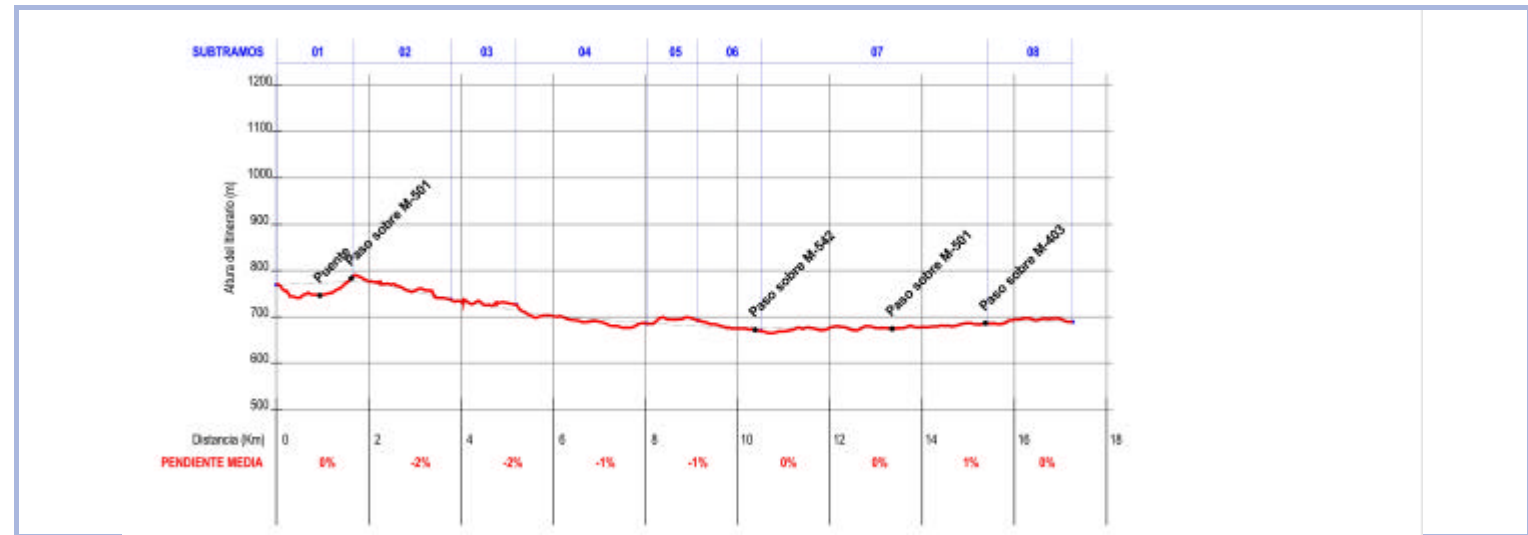
1:250.000



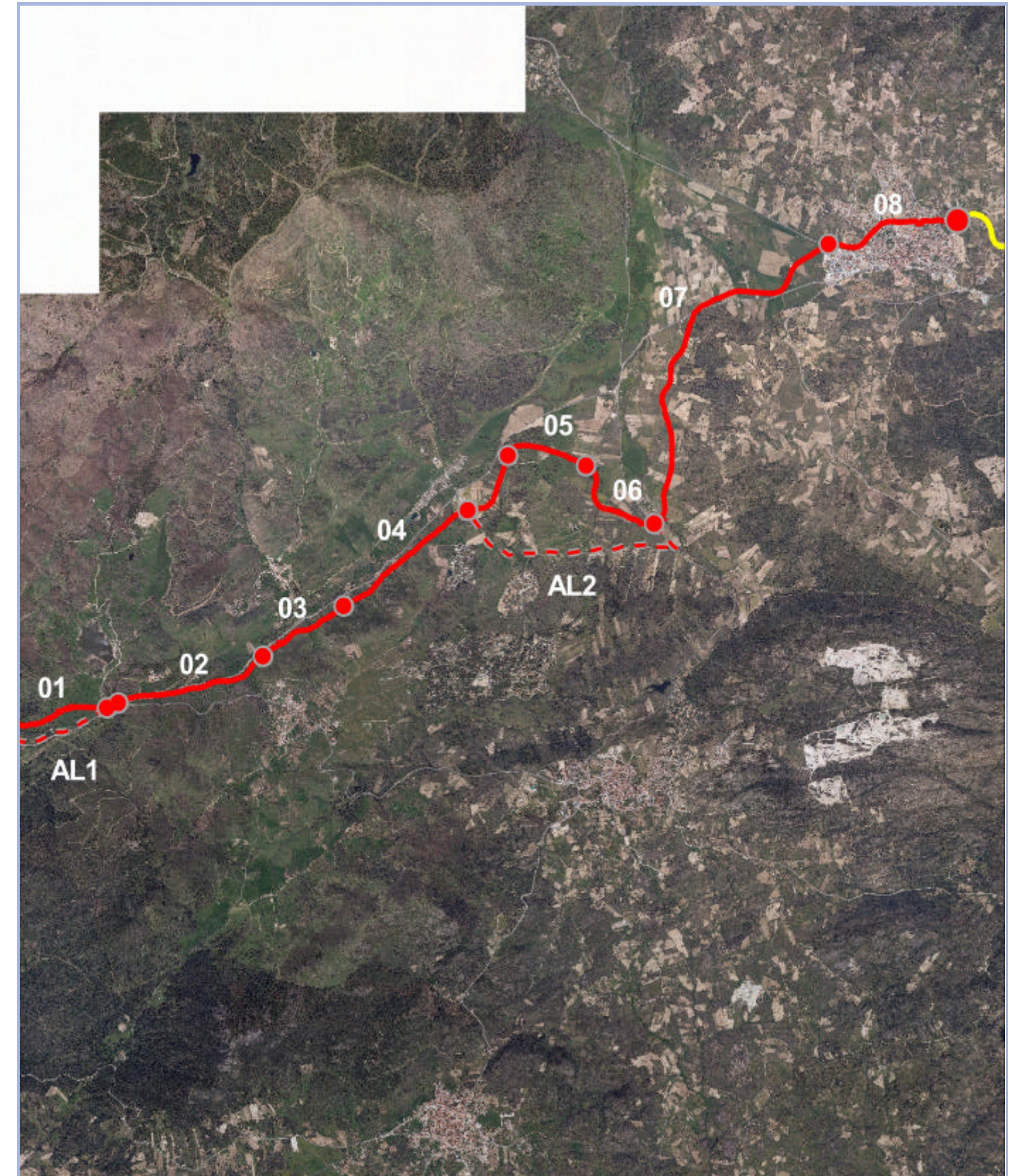
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	790
Altura Mínima (m):	665
Altura Salida (m):	769
Altura Llegada (m):	689
Desnivel Salida Llegada (m):	-80
Desnivel Máximo (m):	125
Ascensión Acumulada (m):	73
Descenso Acumulado (m):	161
Máxima Pendiente (100 m):	9,23
Pendiente Media:	-0,19

### PERFILES Y PENDIENTES



1:60.000

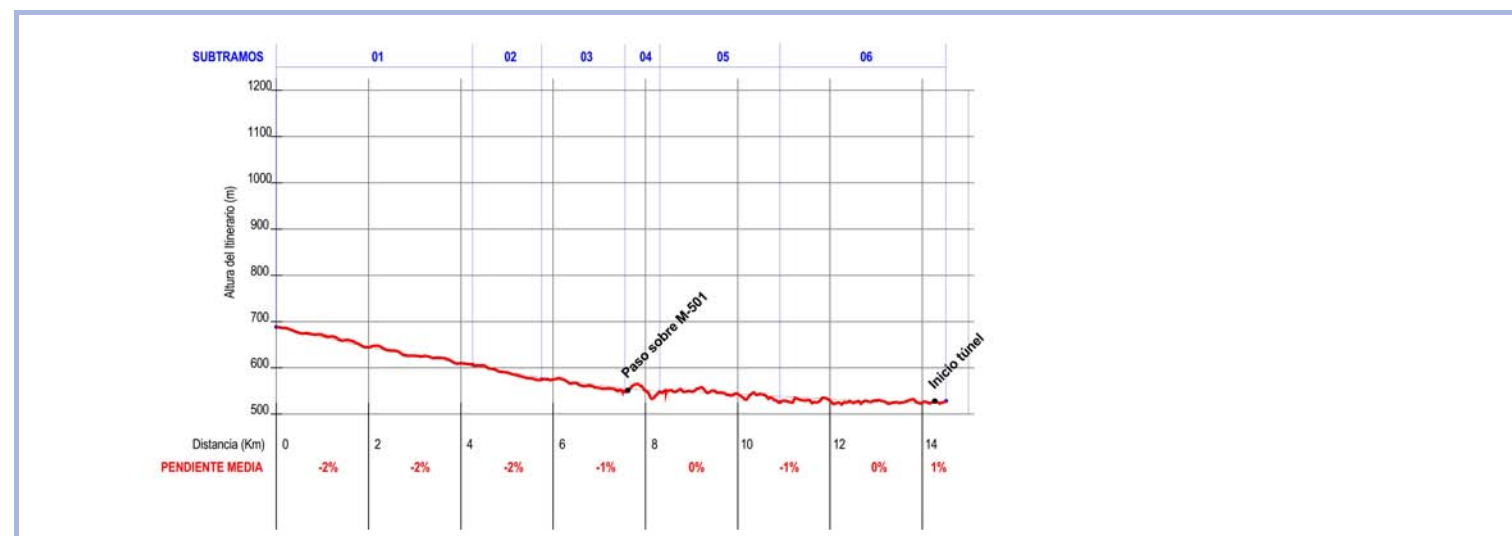




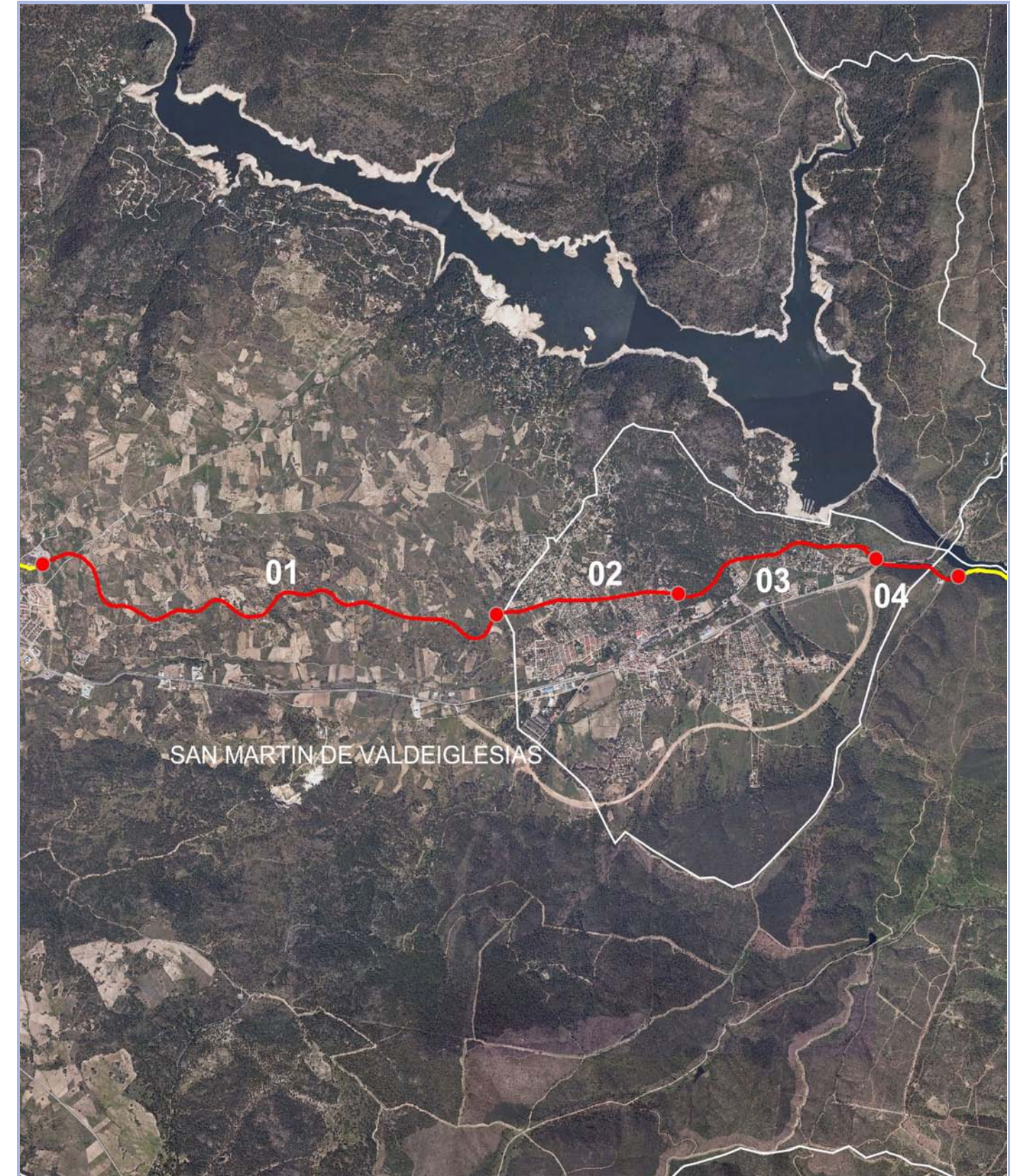
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	693
Altura Mínima (m):	523
Altura Salida (m):	693
Altura Llegada (m):	527
Desnivel Salida Llegada (m):	-166
Desnivel Máximo (m):	170
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	166
Máxima Pendiente (100 m):	0,95
Pendiente Media:	-1

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

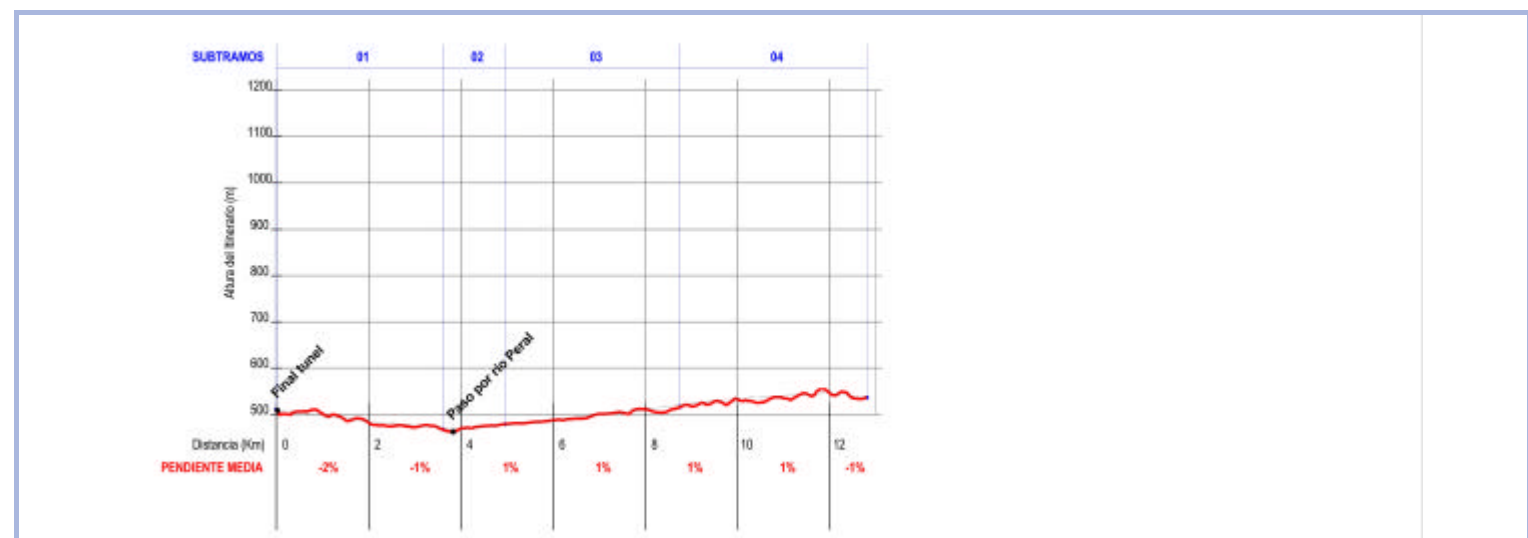




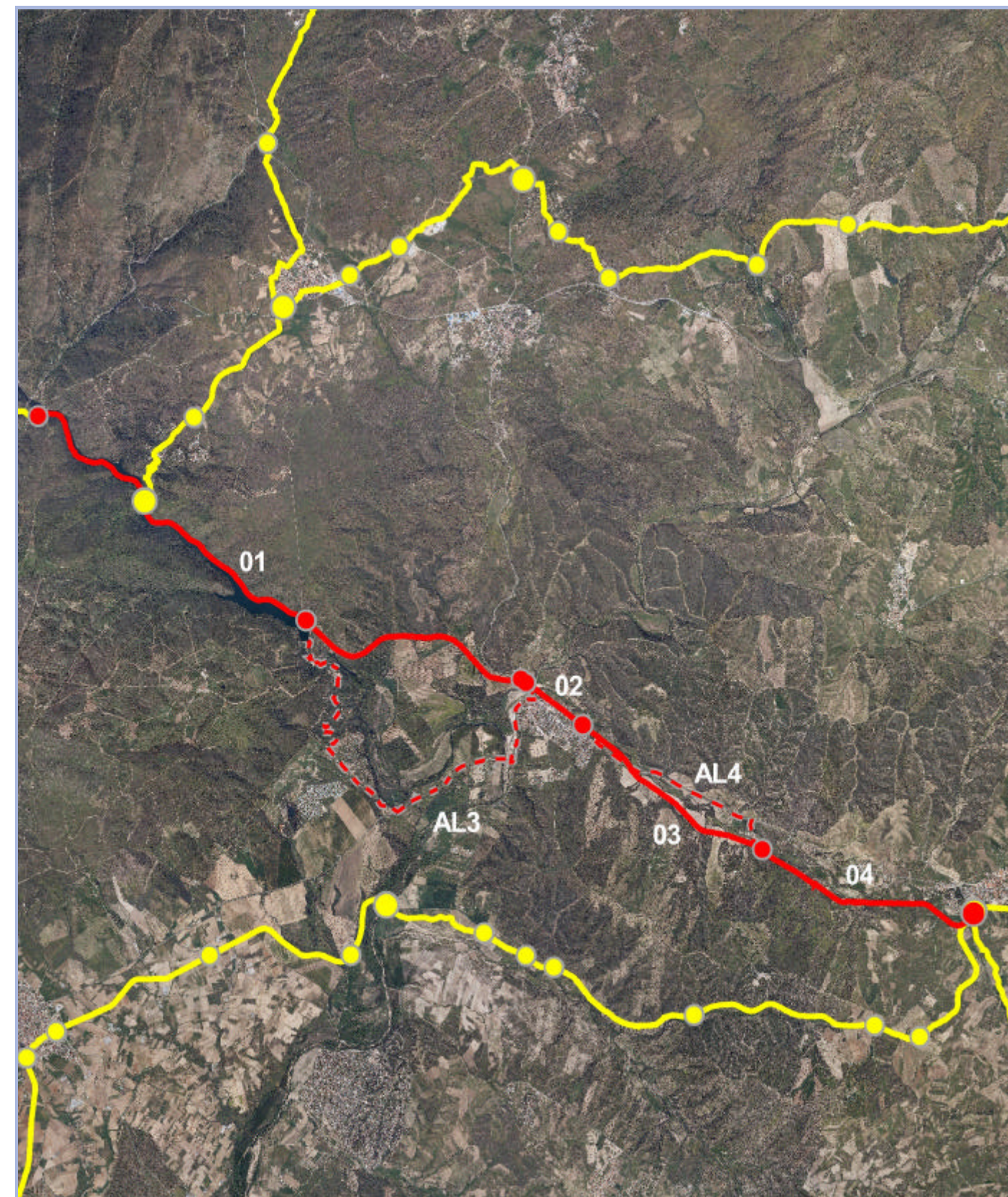
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	555
Altura Mínima (m):	462
Altura Salida (m):	528
Altura Llegada (m):	536
Desnivel Salida Llegada (m):	8
Desnivel Máximo (m):	93
Ascensión Acumulada (m):	104
Descenso Acumulado (m):	75
Máxima Pendiente (100 m):	7,45
Pendiente Media:	0,36

### PERFILES Y PENDIENTES



1:80.000

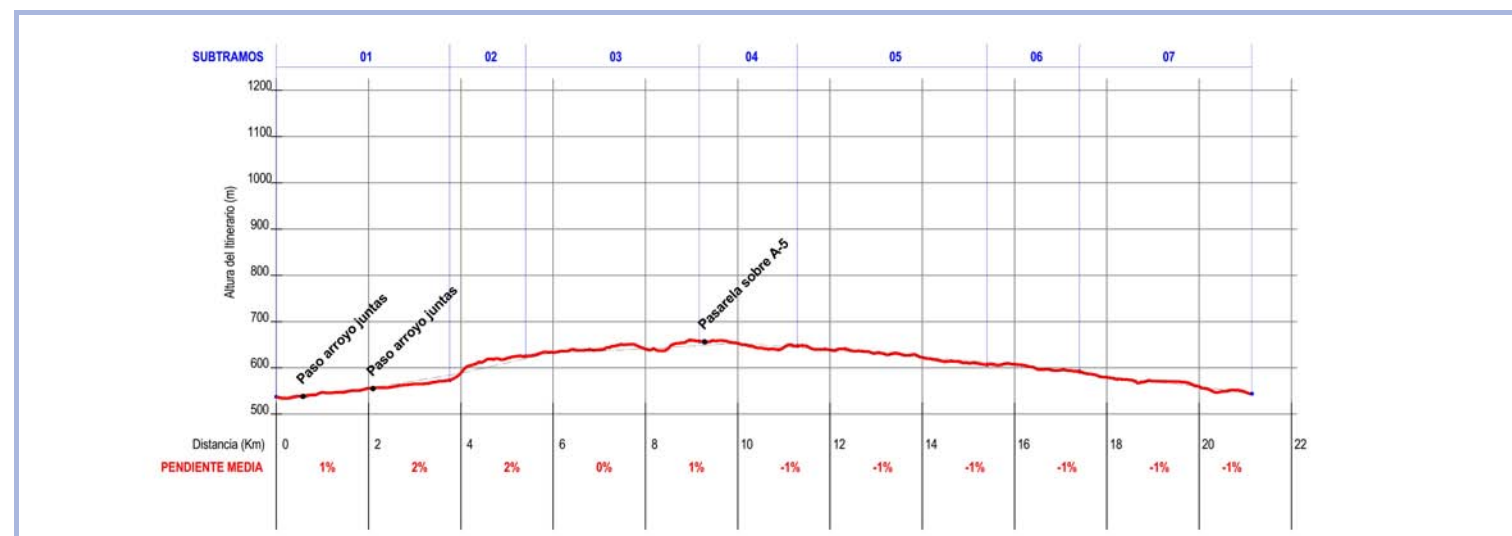




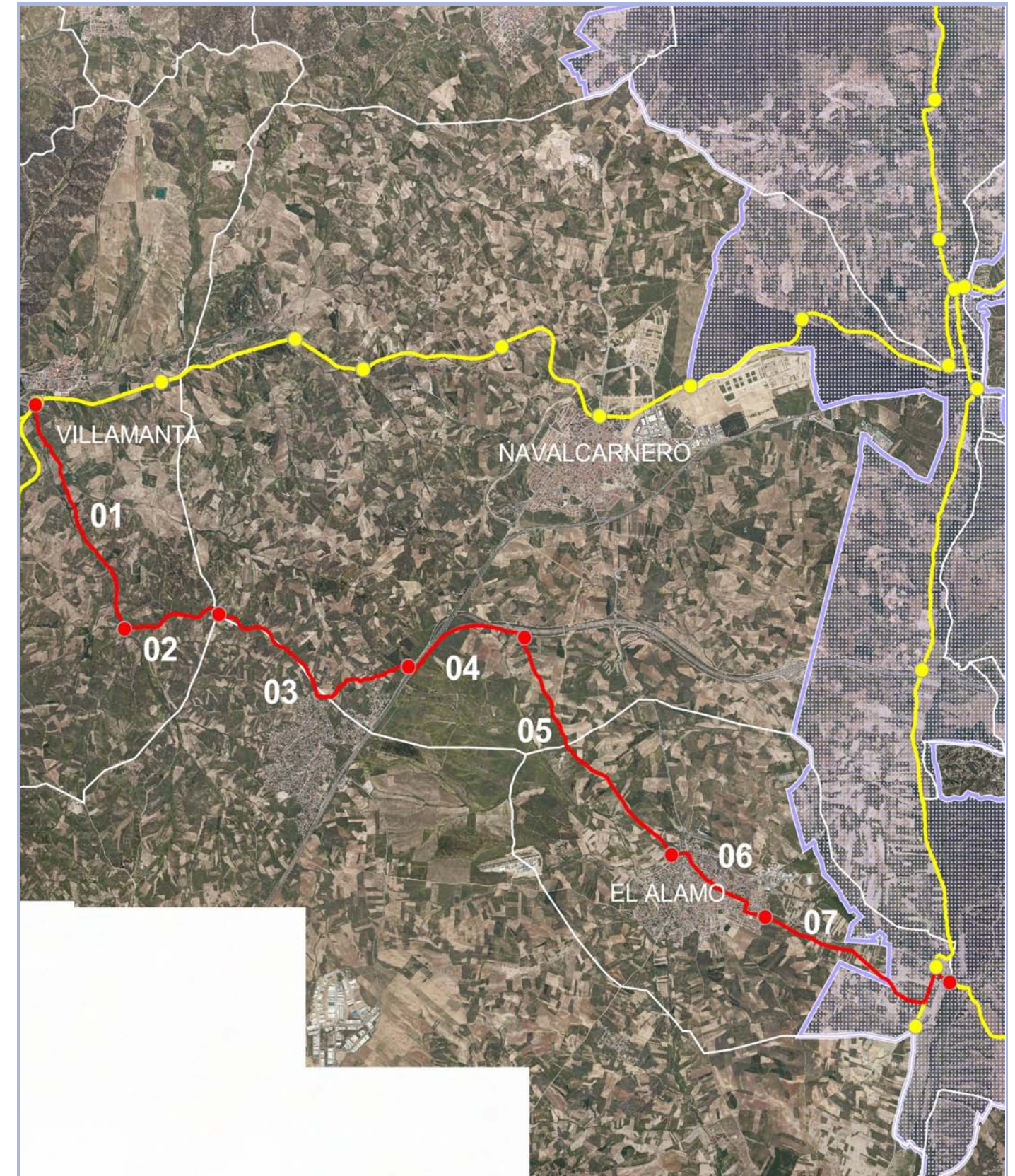
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	660
Altura Mínima (m):	534
Altura Salida (m):	536
Altura Llegada (m):	544
Desnivel Salida Llegada (m):	8
Desnivel Máximo (m):	126
Ascensión Acumulada (m):	124
Descenso Acumulado (m):	129
Máxima Pendiente (100 m):	10,03
Pendiente Media:	0

### PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000

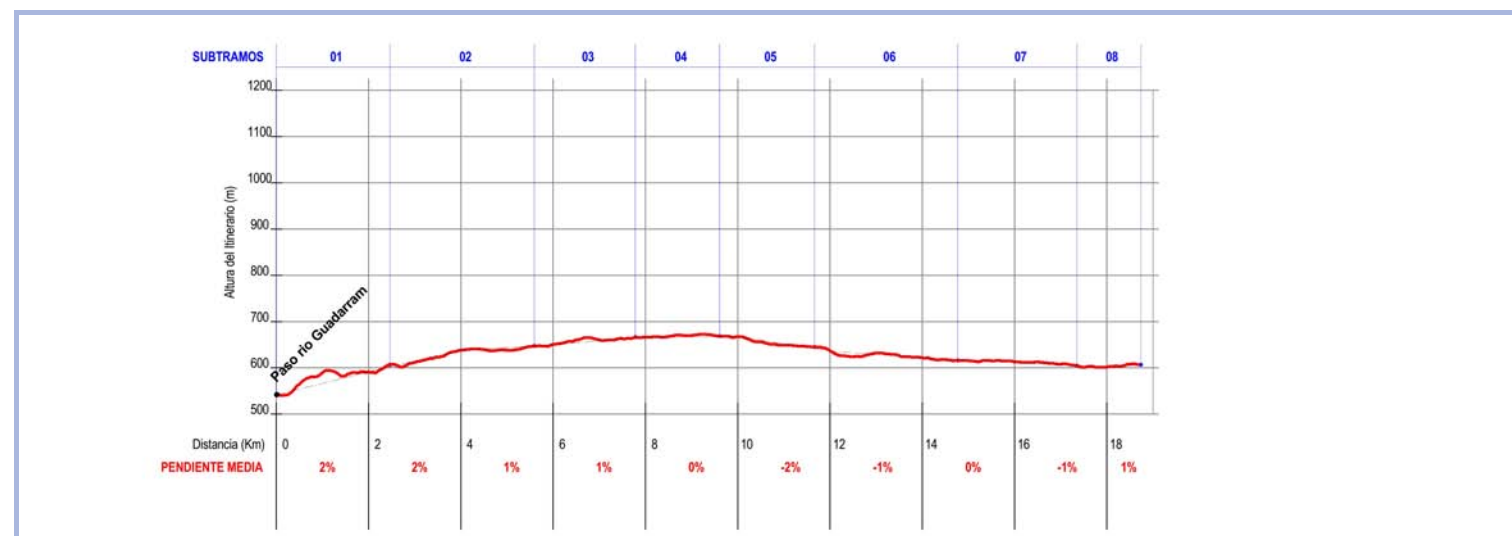




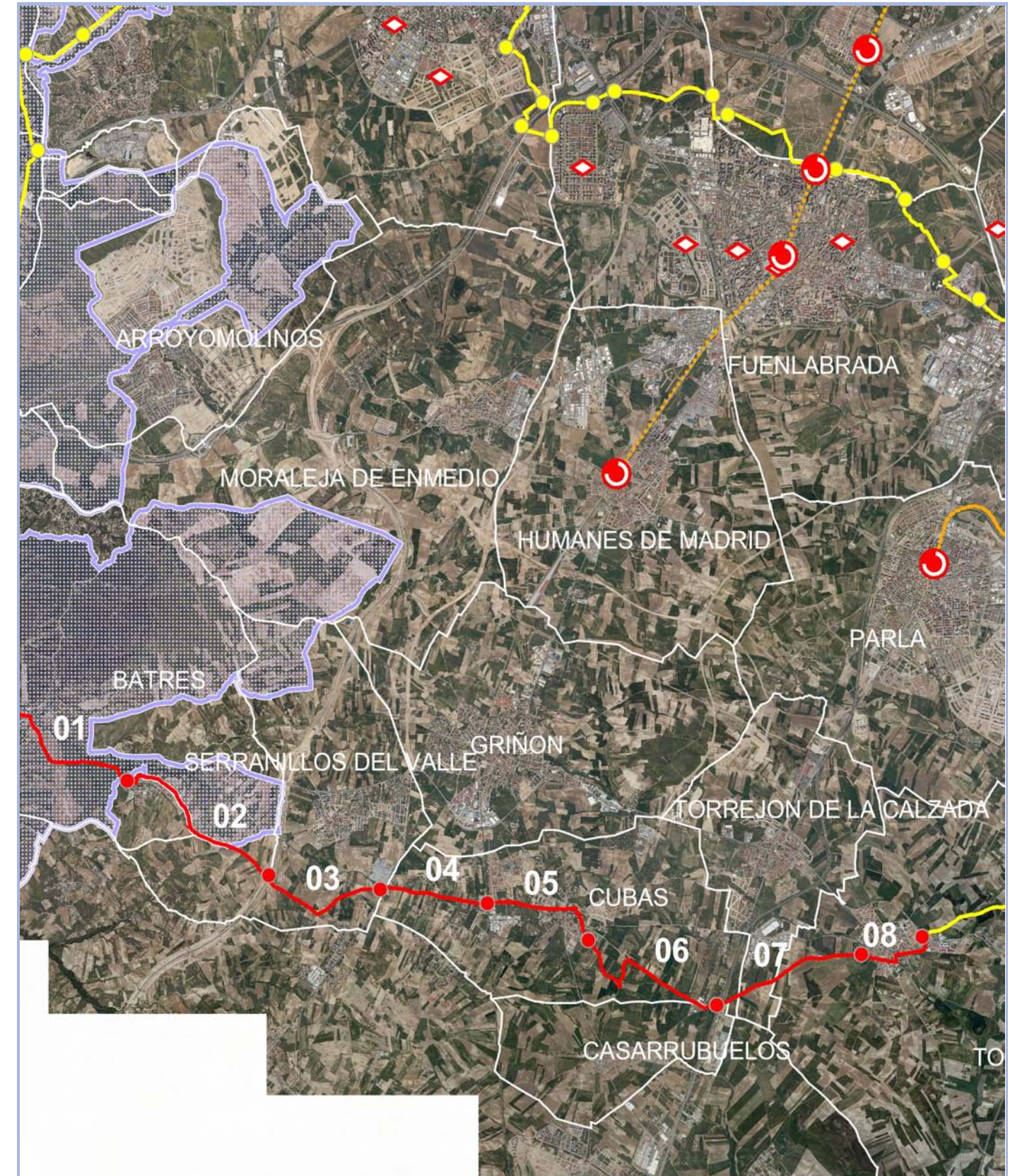
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	673
Altura Mínima (m):	499
Altura Salida (m):	499
Altura Llegada (m):	612
Desnivel Salida Llegada (m):	113
Desnivel Máximo (m):	174
Ascensión Acumulada (m):	172
Descenso Acumulado (m):	54
Máxima Pendiente (100 m):	11,9
Pendiente Media:	0,32







### PERFILES Y PENDIENTES



1:75.000





						
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
Denominación	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario
Entre	el límite de la Comunidad de Madrid y Castilla León y la glorieta de las carreteras M-549 y M-501	la glorieta de incorporación de la M-549 a la M-501 y una estación del CYII	la estación del CYII y el límite de la Comunidad de Madrid	los límites provinciales de las provincias de Madrid y Ávila	el límite provincial y la carretera M-542	la carretera M-542 y la entrada a la población de San Martín de Valdeiglesias
Longitud (m)	1.657	2.054	1.278	2.085	940	4.940
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, dado que circula algo alejados del tráfico motorizado	escasa, al discurrir alejados, progresivamente, del tráfico motorizado	escasa	escasa	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	circulación entre pinos y encinas, que se va aclarando progresivamente	itinerario entre pinos robles y encinas, así como profusa vegetación	se transita por zonas cubiertas de maleza, con menor arbolado	se atraviesan fincas ganaderas o agrícolas, principalmente dedicadas a productos vinícolas	se discurre entre pinos y maleza, que se pierden progresivamente	se atraviesan fincas ganaderas y agrícolas, con alguna vegetación
Protección Térmica						
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	trazado por finca privada sin circulación de vehículos motorizados	sección compartida con carretera de alta densidad circulatoria, sin existir espacio para la circulación de peatones. Debe cruzarse la carretera M-501	camino cortado de muy escasa circulación de vehículos	camino inexistente o de escasa circulación de vehículos. Cruce con el acceso a las urbanizaciones de Navapark y Pinar del Valle, pertenecientes a la población de Navahondilla	camino inexistente. Cruce de la carretera M-542, en la parte final del tramo	camino agrícola y ganadero con cierta circulación de vehículos. Cruce de las carreteras M-501 y N-403
Tipo de Firme	trazado, a veces inapreciable, cubierto de maleza	estrecho camino, de unos 2,5 metros de anchura, con asfalto y gravilla	no existe camino, sino un sendero, a veces poco marcado, cubierto de maleza	camino, a veces sendero, cubierto de maleza,	no existe camino y el trazado se encuentra cubierto de maleza	camino, de unos tres metros de anchura y en buen estado, utilizado para el acceso a las fincas
Iluminación	no	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	baja, dado el deficiente estado del terreno y la escasa accesibilidad	alta, dado el agradable entorno por el que se circula	baja, dada la escasa accesibilidad de la zona	baja, dada la escasa accesibilidad de la zona	baja, dada la escasa accesibilidad de la zona	alta, dada la zona por la que se transita y el excelente estado del terreno
Observaciones	Se parte del límite de las provincias de Madrid y Ávila, junto a la población de Santa Mª del Tiétar. Se accede al trazado de la antigua línea ferroviaria y una valla corta el paso, dado que atraviesa por un tramo privado. Después de recorrerla por su interior, volvemos a salir del espacio privado junto a la glorieta de incorporación de la M-549 a la M-501	se circula unos metros junto a la M-501, que se deberá cruzar para tomar la antigua carretera de Rozas de Puerto Real. A los pocos metros de tomar dicho acceso, aparece, de nuevo, el trazado ferroviario, que en este tramo posee especial belleza, al discurrir por una zona de abundante vegetación, mientras pueden observarse las barandillas de los diferentes puentes por los que se pasa. Al final, junto a una estación del Canal de Isabel II, el asfalto desaparece, y el camino se transforma en sendero de tierra	se continúa el trazado ferroviario por una zona poco transitada. Se encontrarán algunas vallas de alambre de espino, que delimitan fincas ganaderas, principalmente. Se llega a otra valla, algo más alta, que delimita el límite provincial.	se circula por la provincia de Ávila, por el término municipal de Navahondilla. Al trazado es inaccesible dada la profusa vegetación baja de la zona en cuestión. A escasos metros de atravesar el acceso a las urbanizaciones de Navapark y Pinar del Valle, la valla de la finca Navarredonda corta el paso hasta entrados unos metros a la Comunidad de Madrid. Se ofrecerá una alternativa para evitar el paso por dicha zona	al volver a entrar en la Comunidad de Madrid, la vía se encuentra ubicada dentro de una finca privada que finaliza metros después. Ya en terreno público, el trazado de ésta se encuentra cubierto por abundante maleza que impide circular por ella. Se llega a la carretera M-542, que se atraviesa	el tramo por el que se circula se encuentra accesible, dado que se utiliza para el acceso a las fincas colindantes. Se aprecia, en varios lugares, que circulamos por un antiguo trazado ferroviario, dadas las trincheras existentes en algún tramo. Se deberá atravesar la carretera M-501 y la N-403, donde aparece el núcleo industrial de la población de San Martín de Valdeiglesias, a la que nos acercamos progresivamente
Intervención	hay que estudiar la titularidad de la zona por la que se atraviesa y, en caso de no ser privada, proceder al acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal. En el caso de ser de titularidad privada, se propone una alternativa que discurriría junto a la carretera M-501, existiendo espacio suficiente	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como del paso de la M-501. Posteriormente, la accesibilidad de la zona hace que el trazado sea menos incómodo	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	Es preciso estudiar la titularidad del terreno. En el caso de ser privado, se ofrecerá una alternativa para evitar su paso. En el caso de ser de titularidad pública se procederá al acondicionamiento del trazado y posterior paso por la M-542	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por las mencionadas carreteras, examinando las necesidades de un paso a nivel o elevado, según el tráfico de las mismas. Además, será necesario algún acondicionamiento del tramo al paso por la zona industrial, donde se incrementa algo la circulación motorizada
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M1 - Duro	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	240.265 €	0 €	185.310 €	302.325 €	136.300 €	59.280 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	22.500 €	0 €	0 €	0 €	22.500 €





Subtramo	<b>07</b>	<b>08</b>
Denominación	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario
Entre	al paso por la población de San Martín de Valdeiglesias	la población de San Martín de Valdeiglesias y la entrada a la de Pelayos de la Presa
Longitud (m)	1.840	4.334
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	viales del casco urbano	Pinos y encinas aislados
Protección Térmica	Parcialmente	escasa
Desnivel	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con varios viales del casco urbano	ancho camino con circulación de vehículos agrícolas y ganaderos de las fincas colindantes
Tipo de Firme	calles de asfalto y aceras	amplio camino (unos cuatro metros de anchura) con buen firme de tierra
Iluminación	si	no
Potencialidad demanda	alta, dada la densidad de población de la zona	alta, dada la unión de las dos poblaciones por una vía con agradables vistas
Observaciones	se transita por la avenida del Ferrocarril. Posteriormente, se pasa jnto a las instalaciones deportivas municipales y al Parque de la Estación, donde se ubica el edificio de ésta, hoy acondicionado para una Casa de Niños. Continuamos por la avenida que ll	se sale junto al cementerio de San Martín de Valdeiglesias y se toma un ancho camino sobre una conducción del CYII. A tramos, se aprecian los taludes del trazado y las vistas al valle, mientras se desciende hacia Pelayos de la Presa
Intervención	acondicionamiento del paso por la población, contactando con los responsables municipales para una mejor ubicación del carril bici-peatonal correspondiente	tan sólo es necesario un acondicionamiento del firme y señalización
Tipo de intervención	M2 - Duro	M8 - Blando
Presupuesto	49.680 €	52.008 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €











Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Antiguo trazado ferroviario	Antiguo trazado ferroviario	Vía Verde de Picadas	Vía Verde de Picadas
Entre	la entrada a la población de Pelayos de la Presa y la carretera de San Ramón	la salida de la población de Pelayos de la Presa y la carretera M-501	la carretera M-501 y el acceso a la urbanización Cerro del Morro	el acceso a la urbanización El Morro (contacto con eje nº 1)
Longitud (m)	1.497	1.812	3.327	3.620
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	calles del núcleo urbano, en general anchas y en buen estado	tramo por una pinada y posterior paso por un poblado de casas	se circula entre el embalse de Picadas y una pinada	discurre entre el embalse y una zona de pinos
Protección Térmica				
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales urbanos. Cruce con la avenida Mirador y la carretera de San Román, al final del tramo	camino con circulación de vehículos pertenecientes a las fincas anexas. También cruce con el acceso al Club Náutico de Madrid, de escaso tráfico	vía verde con circulación restringida de vehículos	vía verde con circulación restringida de vehículos
Tipo de Firme	asfalto	ancho camino de tierra en buen estado que se pierde al paso por las casas	amplio camino de tierra de unos tres metros de anchura	camino en buen estado pero con numerosas piedras de derrumbes
Iluminación	no	no	no	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita, con alta densidad de población	media	alta, dado que el tramo está considerado como "vía verde"	alta, dada la consideración de "vía verde"
Observaciones	se contacta con la población de Pelayos de la Presa, donde se circula por la Calle Vía del Ferrocarril, también llamada Virgen de los remedios. Se pasa junto al edificio de la estación, que se encuentra en ruinas. El núcleo urbano se deja a la derecha. Al final, se atraviesa el acceso a la urbanización San Román, situada junto al embalse de San Juan.	se deja la población de Pelayos de la Presa y el trazado se introduce en un pinar. A la derecha se aprecian las ruinas del Monasterio de Santa María La Real y, poco después, se atraviesa el acceso al mencionado club náutico. Se contacta con el núcleo de casas del poblado de San Juan, donde el camino casi desaparece entre la vegetación y rocas. Se debe atravesar la M-501 para continuar el trazado que llevamos.	se circula por la conocida como "Vía verde de Picadas", cerrada al tráfico. En este primer tramo se circula, la mayor parte de éste, por el lado derecho del embalse. En la parte final, se atraviesa éste discuriendo por el lado contrario. Se llega a una zona donde puede accederse en coche. A la izquierda, sale un camino que asciende a la urbanización El Morro. En este punto, y utilizando dicho camino, comienza el Eje nº 1 denominado Eje de la Sierra, hasta el Pontón de la Oliva.	se continúa por la mencionada vía verde, que en este tramo posee evidentes muestras de sucesivos derrumbes de rocas, dada la orografía del terreno. Se pasa junto a un túnel, con un camino alternativo a la derecha. Al final, se llega a una instalación de bombeo de agua del CYII hacia el embalse de Valmayor, ubicada junto al dique de la presa, donde la vía del ferrocarril utiliza un largo túnel de unos 300 metros para atravesar un acceso montañoso
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por el núcleo urbano, donde se recomienda contactar con los responsables municipales para su mejor ubicación	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como por el acceso mencionado, y el cruce de la carretera M-501, que se deberá realizarse de forma elevada, estudiando su ubicación, dado que la vía se encuentra sobre elevada respecto a ésta	no es preciso mayor acondicionamiento que el del trazado en ciertos tramos de baches y alguna barandilla deteriorada. Asimismo, se debería colocar algún tipo de protección en alguna parte del trazado que pudiera resultar peligrosa por su altura	acondicionamiento de los laterales con mallas protectoras para evitar derrumbes en el camino, así como la ubicación de protecciones en algunos lugares potencialmente peligrosos
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M6 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	40.419 €	21.744 €	39.924 €	43.440 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	67.500 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Paso por el Cerro Acebuchar y la finca El Santo	Antiguo trazado ferroviario de Villamanta al Valle del Tiétar	Antiguo trazado ferroviario de Villamanta al Valle del Tiétar	Antiguo trazado ferroviario de Villamanta al Valle del Tiétar
Entre	la estación de bombeo del CYII y la carretera M-510	el polideportivo, junto a la M-510, y la calle Ferrocarril	la valla de la finca de los Corrales y la valla de la finca Navayuntosa	la valla de la finca de Navayuncosa y Villamanta
Longitud (m)	4.241	1.306	3.824	4.059
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	media, al introducirnos en el núcleo urbano, pero algo alejados	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	zona de pinos y encinas, con praderas dedicadas a la agricultura	viales de núcleo urbano y paso del río Perales por un puente	camino entre arbolado de fincas privadas	encinas y campos de olivos, con soto del arroyo Grande a la izquierda
Protección Térmica				
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	tránsito por finca privada, sin circulación de vehículos	sección compartida con viales urbanos, así como cruce con la carretera M-510	paso por finca privada sin circulación de vehículos	camino agrícola con alguna circulación de vehículos
Tipo de Firme	paso por un túnel (de unos 300 metros) y la finca de El Santo, por ancho camino visible a tramos	asfalto excepto el paso sobre el río Perales, que se realiza por un estrecho paso de un metro	camino de tierra, a veces sendero, en buen estado, de unos 2 a tres metros de anchura	camino de tierra, con otros de sendero, y tramos de excesiva vegetación
Iluminación	no	si	no	no
Potencialidad demanda	baja, dada la inaccesibilidad de la zona	alta, dada la densidad de población de la zona	media	media
Observaciones	el trazado ferroviario salva el Cerro Acebuchar por un túnel de unos 300 metros, que puede acondicionarse para su uso en bicicleta, aunque se utilice en la actualidad para ubicar una tubería de agua del CYII. Posteriormente, se introduce en la finca El Santo, hasta contactar con la carretera M-510. Se ofrecerá una alternativa para evitar el paso por este tramo si no fuera posible.	se rodea el campo de fútbol y se atravesando la M-510. Posteriormente, se pasa el río Perales por un largo puente con una tubería del CYII. Existe un estrecho paso de un metro, suficiente para circular andando con la bicicleta. Al otro lado, se discurre por la calle Ferrocarril, bastante ancha y con tramos de tierra. Al final se contacta con una valla de la finca Los Corrales, que impide seguir el paso del trazado ferroviario por ella. Al otro lado de la M-507, la finca de Navayuncosa también impide transitar por el tendido ferroviario.	la línea férrea se introduce en fincas privadas. En un momento determinado (cuando la M-507 cruza el arroyo Grande) pasa al otro lado de la carretera y cambia de finca, en todo caso privada, no teniendo acceso a éste. Al acar la finca de navayuntisa, el trazado reaparece y puede ser seguido.	se parte de la valla de la finca Navayuncosa. A partir de este punto el trazado ferroviario es accesible, aunque a veces no se pueda circular por la maleza existente, pero en general el trazado es accesible. Se pasa sobre la M-530 por un puente ferroviario, antes de la llegada a Villamanta, donde puede verse el edificio de la estación, hoy habitado. En este punto se atraviesa la Cañada Real Segoviana
Intervención	acondicionamiento para la ubicación de un carril bici-peatonal, en su caso, por el túnel y posterior paso por la finca, tras el estudio de su titularidad	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por la M-510 y posterior paso por el río y la población. Estudiar la titularidad de las mencionadas fincas y, si no fuera posible su paso, se indicará una alternativa para evitarlos	es preciso estudiar la titularidad de los terrenos por los que pasa. En caso de ser privados, se ofrecerá una alternativa para evitar el paso por éstos. De ser públicos será necesario el acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal. En todo caso será necesario habilitar un paso sobre la citada M-507	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M2 - Duro	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	267.183 €	35.262 €	240.912 €	255.717 €
Elementos Singulares (puente)	157.500 €	0 €	22.500 €	0 €









						
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
Denominación	Cañada Real Segoviana	Camino Viejo de Mérida	Camino de las Peralosas y del Parador	Camino junto a la N-V y la R-5	Camino de Manzolo	Paso por la población de El Álamo
Entre	Villamanta y cerca del límite provincial	la Cañada Real Segoviana y el Paraje de Valdeyeso	el paraje de las Peralosas Altas y la N-V	el paso sobre la N-V y el camino de Manzolo	la R-5 y la población de El Álamo	la zona de Cuatro Caminos y la del Olivar, junto a la M-404
Longitud (m)	3.770	1.645	3.757	2.118	4.120	1.990
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	alta, al discurrir junto a una vía de alta densidad de tráfico	escasa, conforme nos alejamos de la R-5	alta, al pasar por el núcleo urbano y la M-404
Entorno / Paisaje	soto del arroyo de La Yunta, con tramos de cierta vegetación	camino entre campos de labor y pastos, con arbolado disperso	camino entre campos de labor y pasto, de escaso arbolado	camino junto a la N-V y R-5 y campos de labor y pasto, sin arbolado	camino entre campos de labor y pastos, sin arbolado aparente	viales urbanos y alguna zona de paseo
Protección Térmica						
Desnivel	escaso	escaso	escaso	medio, por el paso sobre la vía y el acceso al Camino de Manzolo	medio	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria sin restricción de vehículos, que pueden ser agrícolas o ganaderos	camino imperceptible sin circulación de vehículos	camino agrícola y ganadero, así como paso a fincas colindantes	vía de servicio de tierra, con cierta circulación motorizada	camino agrícola y ganadero, así como paso a fincas colindantes	sección compartida con viales urbanos
Tipo de Firme	ancho camino de tierra que discurre junto al arroyo	amplio camino en buen estado, de unos tres metros de ancho, con algún tramo deteriorado	amplio camino de tierra, por lo general en buen estado, de unos 2 a 3 metros de anchura	ancho camino de terriza junto a las autovías citadas, en buen estado	camino de tierra en buen estado de unos 3 metros de anchura	asfalto, aceras y espacios acondicionados para pasear
Iluminación	no	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media, al circular por una zona de soto muy agradable a la vista	media	media	media	media	alta, al realizarse el paso por una población
Observaciones	se toma el trazado de la Cañada Real Segoviana, en dirección a la provincia de Toledo. Se circula junto al arroyo de La yunta, que se atraviesa en dos ocasiones. Metros antes de llegar al límite provincial, se deja el trazado de la Cañada.	el tramo en cuestión, contacta la Cañada Real Segoviana con el Camino de Mérida, por una zona de orografía algo más evidente. El trazado posee cierta dificultad, mientras el camino se entremezcla con los olivos. En lo alto, en el denominado Paraje de Valdeyeso, se obtiene una buena visión de la zona	nos dirigimos hacia la N-V, siempre cerca del límite provincial. Antes de contactar con la citada vía, lo hacemos con unas casas de la urbanización Calypo, perteneciente a Casarrubios del Monte (Toledo).	Se cruzará la N-V, justo en la incorporación de la R-5. Se sigue ésta última hasta subir a un paso elevado sobre ella donde, a la derecha, se toma el Camino de Manzolo, que se seguirá a partir de ahora.	desde la R-5, se toma el Carril de Manzolo, una vía pecuaria que discurre entre campos y desciende ligeramente hacia la población de El Álamo.	nos adentramos en el núcleo urbano de El Álamo. Lo realizamos por la zona conocida como Cuatro Caminos y debemos salir por el lado contrario, por la de El Olivar. Para ello será necesario cruzar la población.
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, sobretodo al paso por el arroyo	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como en los tramos deteriorados	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	Sólo será necesario el acondicionamiento para la ubicación de un carril bici-peatonal sobre la N-V	acondicionamiento para la ubicación de un carril bici-peatonal en algún tramo deteriorado pero, en general, posee un buen estado de conservación	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como consultar con los responsables municipales para ver el mejor trazado posible evitando riesgos de circular junto a los vehículos motorizados
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M3 - Blando	M6 - Blando	M2 - Blando
Presupuesto	546.650 €	103.635 €	236.691 €	25.416 €	259.560 €	53.730 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	67.500 €	0 €	0 €





Subtramo	07
Denominación	camino paralelo a la M-404
Entre	la población de El Álamo y el Carril Toledano, junto al río Guadarrama
Longitud (m)	3.150
Contaminación acústica / atmosférica	media, al permanecer cercanos a la carretera M-404
Entorno / Paisaje	camino entre campos y alguna casa aislada
Protección Térmica	escasa
Desnivel	medio
Cruces con el tráfico motorizado	camino agrícola y ganadero, así como paso a fincas colindantes
Tipo de Firme	camino, de unos tres metros de anchura, con algún tramo en estado precario
Iluminación	no
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se sale de la población para descender hacia el río Guadarrama, teniendo a la M-404 a la izquierda. Se contacta con un ancho camino de unos ocho a diez metros de anchura, con abundante tráfico de camiones que se dirigen a un vertedero cercano. Por este ca
Intervención	acondicionamiento del trazado en algún punto de mayor deterioro
Tipo de intervención	M6 - Blando
Presupuesto	198.450 €
Elementos Singulares (puente)	0 €









						
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
Denominación	Senda de Batres	Vereda de Cubas	Vereda de Cubas	paso por el núcleo urbano de Cubas de la Sagra	Santuario de la Santa Juana y los llanos del rayo	Llanos del Rayo y Las Cañadas
Entre	el río Guadarrama y la población de Batres	la población de Batres y la carretera AP-41	la carretera AP-41 y el tendido ferroviario hacia la línea C-5 de Cercanías	el polígono industrial de los Salmueiros y el acceso al Santuario de la Santa Juana	la población de Cubas y la A-42	la autovía A-42 y la población de Torrejón de Velasco
Longitud (m)	2.533	3.126	4.017	2.044	3.110	2.570
Contaminación acústica / atmosférica	media, aunque se tornará a escasa conforme nos alejemos de la M-404	media, al pasar por un núcleo urbano, aunque de escasa densidad de población	media, al realizar el paso por la autovía y alguna zona industrial	alta, al pasar junto a una zona industrial y de población	escasa, al alejarnos del tráfico motorizado	media, pues existe circulación motorizada en el entorno
Entorno / Paisaje	zona recreativa junto al río Guadarrama y campos de labor y pasto con cierto arbolado	viales del núcleo urbano y la Vereda de Cubas, vía pecuaria que discurre entre campos de labor	camino entre campos de labor, casas aisladas y zonas industriales	viales de núcleo urbano	camino entre campos y alguna zona de arbolado	casas aisladas en campos de labor, zona industrial y entrada a la población
Protección Térmica						
Desnivel	alto	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino sin circulación de vehículos	sección compartida con viales urbanos y camino agrícola de escasa circulación	vía pecuaria y camino agrícola. Paso elevado sobre la AP-41 y bajo la M-415	sección compartida con viales urbanos. Además, se atraviesa la M-417	vía pecuaria compartida con camino agrícola de escasa densidad circulatoria	vía pecuaria compartida con camino agrícola de escasa densidad circulatoria, aunque se comparte con viales urbanos al acercarnos a la población
Tipo de Firme	camino de tierra, de unos dos metros de anchura, con algún tramo deficiente	camino de terrizo, de unos tres metros de anchura, en buen estado	ancho camino de terriza en buen estado	asfalto y aceras con paseos acondicionados	ancho camino de tierra en buen estado	camino de tierra en buen estado (unos 3 metros de anchura) y paseo peatonal
Iluminación	no	sólo al paso pos la población	no	si	no	no existe al comienzo, pero aparece en la parte final
Potencialidad demanda	media	media	media	alta, al pasar pos una población	media	media
Observaciones	se discurre por la conocida como Senda de Batres, que comunica la población con el área recreativa junto al río Guadarrama. Será necesario salvar un desnivel de 80 metros en 2,5 kilómetros, con un desnivel medio del 4%, existiendo alguna zona de mayor exigencia. No obstante no es un tramo complicado, pues se utiliza en el verano para llegar desde la población al río	se cruza el pueblo de Batres y se sale por el camino del cementerio, tomando una vía pecuaria en muy buen estado de conservación. A los pocos metros se junta otra, el Camino del Carranque	se continúa por la vía pecuaria que llevamos, en dirección a Cubas. Pasada la M-415, se cruza otra vía pecuaria, el Camino Real de Toledo, llegando hasta una línea férrea que se dirige a Griñón y Humanes, donde se contacta con la línea C-5 de Cercanías de Renfe	pasado el tendido ferroviario se procede a pasar por el núcleo urbano de Cubas de la Sagra. Pasada la zona industrial, se discurre por un paseo hasta contactar con la M-417, en el centro de la población. La salida se realiza por el acceso al Santuario de la Santa Juana	se sale de la población por el acceso al Santuario de la Santa Juana, recomendado de interés cultural y en muy buen estado. Se continúa por la zona conocida como Los llanos del rayo, en dirección a Torrejón de Velasco	se atraviesa la A-42 por un túnel y se accede a la zona industrial de Vaciasilos, perteneciente a Torrejón de Velasco. Al adentrarse en el entorno de la población aparecen las urbanizaciones. Existe un paseo peatonal, con espacio a su lado para ubicar el carril bici
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal. Será necesario acondicionar un paso sobre el río Guadarrama, dada la estrechez del existente para la carretera M-404. Posteriormente, habrá que acondicionar el camino para hacerlo más accesible	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal al paso por la población, por lo que se deberá contar con las indicaciones de los responsables municipales para ver el mejor trazado posible. A la salida de ésta, tan solo acondicionamiento de arbolado y señalización, pues el piso se mantiene en un estado óptimo	acondicionamiento de arbolado y señalización, pues el piso se encuentra en óptimo estado. El paso sobre la línea de ferrocarril es con barreras, aunque posee escaso tráfico	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal. Será necesario un estudio con los responsables municipales para ver el mejor trazado posible	no es necesario acondicionamiento del piso, pues se encuentra en un estado aceptable	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como en aquellos lugares deteriorados y a la entrada a la población, con atención especial a los cruces de calles
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando	M2 - Duro	M4 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	159.579 €	37.512 €	48.204 €	55.188 €	37.320 €	30.840 €
Elementos Singulares (puente)	45.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07
Denominación	paso por el núcleo urbano de Torrejón de Velasco
Entre	la entrada, junto al arroyo de la Peñuela, y salida, junto al paso bajo la M-404
Longitud (m)	1.230
Contaminación acústica / atmosférica	alta, al realizarse el paso por una población
Entorno / Paisaje	viales, motorizados y peatonales, de núcleo urbano
Protección Térmica	No
Desnivel	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales urbanos.
Tipo de Firme	asfalto y piso peatonal
Iluminación	si
Potencialidad demanda	media
Observaciones	se entra en la población de Torrejón de Velasco, contactando con el arroyo de La Peñuela. Junto al cauce de éste, existe un paseo peatonal que se utiliza. Metros más tarde, se deja dicho arroyo, para rodear la población por un pequeño parque, hasta llegar
Intervención	acondicionamiento del trazado urbano, para lo cual será conveniente contactar con los responsables municipales para encontrar la mejor ubicación
Tipo de intervención	M2 - Duro
Presupuesto	33.210 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



						
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
Denominación	camino de Torrejón de Velasco a Valdemoro	camino de Torrejón de Velasco a Valdemoro	Paso por la población de Valdemoro	Paso por la población de Valdemoro	Paso por la población de Valdemoro	camino de Valdemoro a Ciempozuelos
Entre	la M-404 a la R-4	la R-4 y la entrada a la población de Valdemoro	la Avenida de España y la calle de Seseña	la calle de Seseña y el paso bajo la A-4	el paso bajo la A-4 y el Paseo del Prado, junto al polideportivo del Parque Bolitas de Arión	el Paseo del Prado, junto al polideportivo del Parque Bolitas de Arión y la carretera M-307
Longitud (m)	2.703	4.380	1.398	1.569	1.670	6.050
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, al alejarnos de zonas urbanas	escasa, al permanecer alejados del tráfico motorizado	alta, al realizarse el paso por un núcleo urbano	alta, al realizarse el paso por un núcleo urbano	alta, al realizarse el paso por un núcleo urbano	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	campos de labor y de pastos	camino entre campos de labor y pastos	viales urbanos y paseos peatonales por los parque de la población	viales urbanos y paseos peatonales por los parque de la población	viales urbanos y paseos peatonales por los parque de la población	camino entre campos de labor y el arroyo de la Cañada (derecha) y zona rocosa (izquierda)
Protección Térmica						
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria compartida con camino agrícola de escasa densidad circulatoria	vía pecuaria compartida con camino agrícola de escasa densidad circulatoria	sección compartida con viales urbanos. Además, cruce con la M-942	sección compartida con viales urbanos. Cruce bajo la A-4.	sección compartida con viales urbanos.	vía pecuaria compartida con camino agrícola de escasa densidad circulatoria. Cruce de la carretera M-307
Tipo de Firme	camino, de terriza en buen estado, de 4 ó 5 metros de anchura	camino, algo deteriorado, que se ensancha conforme nos acercamos a la población de Valdemoro	asfalto, aceras y caminos de tierra de los parque por los que se pasa	asfalto, aceras y caminos de tierra de los parque por los que se pasa	asfalto, aceras y caminos de tierra de los parque por los que se pasa	ancho camino de tierra, unos 3 a 4 metros, con algún tramo deteriorado
Iluminación	no	no	si	si	si	no
Potencialidad demanda	media	media	alta, al ser paso por un núcleo urbano de alta densidad de población	alta, al ser paso por un núcleo urbano de alta densidad de población	alta, al ser paso por un núcleo urbano de alta densidad de población	alta, al ser un camino muy utilizado
Observaciones	se sale de la población de Torrejón de Velasco, pasando bajo la M-404. En camino se dirige hacia las vías del AVE, que se atravesarán por un paso elevado. Más adelante, vemos otro sobre la R-4. Pasado éste, concluye este tramo	pasada la R-4, se llega al Descansadero del Baldío de La Pozuela, junto al arroyo Guatén, donde se cruza la Cañada Real Galiana. Existe un estrecho paso, en mal estado, para atravesarlo. A partir de este punto, el camino se deteriora bastante, y comienza una suave, pero tendida, subida. Más adelante, se pasa bajo la M-428 por un ancho túnel, contactándose con la población de Valdemoro por la Avenida de España.	por la Avenida de España se contacta con el Ayuntamiento. Por un parque se llega a la avenida de Hispanoamérica, desembocando en otro parque, hasta la calle Seseña, donde finaliza este primer tramo del paso por la población	se continúa el paso por la población de Valdemoro, atravesando la Avenida del Mar Mediterráneo, el parque Enrique Tierno Galván hasta llegar a la A-4	pasada la A-4, se toma el Paseo del Prado, pasando bajo el tendido ferroviario de la línea C-4 de Cercanías de Renfe. Se contacta con el polideportivo del Parque Bolitas de Arión y se cruza el arroyo de la Cañada, donde aparece un ancho camino de tierra	se deja el polideportivo y se toma un camino que discurre paralelo al arroyo de La Cañada y la vía del tren, que se sitúan a la derecha. A la izquierda podemos apreciar la zona del Estepar, muy erosionada y abrupta. Al finalizar dicho camino, se contacta con la carretera M-307, que coincide con el eje nº 5 del Jarama (IT05)
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal de algún tramo en concreto que se encuentre deteriorado por el paso de vehículos agrícolas	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como el paso por el arroyo Guatén, en el cruce con la Cañada Real Galiana	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y en los cruces con el tráfico rodado. Será conveniente la puesta en contacto con los responsables municipales correspondientes, para encontrar el mejor trazado posible.	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y en los cruces con el tráfico rodado. Será conveniente la puesta en contacto con los responsables municipales correspondientes, para encontrar el mejor trazado posible.	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y en los cruces con el tráfico rodado. Será conveniente la puesta en contacto con los responsables municipales correspondientes, para encontrar el mejor trazado posible.	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M6 - Blando	M2 - Duro	M2 - Duro	M2 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	170.289 €	275.940 €	37.746 €	42.363 €	45.090 €	381.150 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 4

## EJE GUADARRAMA

### DESCRIPCION

El Eje del Guadarrama (IT04) discurre, como su nombre indica, siguiendo el curso del río que lleva su nombre, e íntegramente en el Parque Regional del Guadarrama. Se inicia en la estación de Cercanías de Las Matas, porque el curso de este río, con anterioridad, discurre por zonas de abrupta orografía y de difícil acceso. Al ser un eje que discurre sentido norte-sur, intercepta en su camino varios ejes del Plan CIMA. Justo al comienzo del trazado, coincide con el Eje de Villalba (IT16) y, algo más adelante se cruzará con el Eje de Valmayor (IT11). Siguiendo el curso del río, también intercepta al Eje Oeste (IT14), al Eje del ferrocarril de Almorox (IT15) y, por último, al Eje Sur (IT03) ya en la parte final.

### MUNICIPIOS

Las Rozas  
Majadahonda  
Boadilla del Monte  
Villaviciosa de Odón  
Sevilla La Nueva  
Navalcarnero  
El Álamo

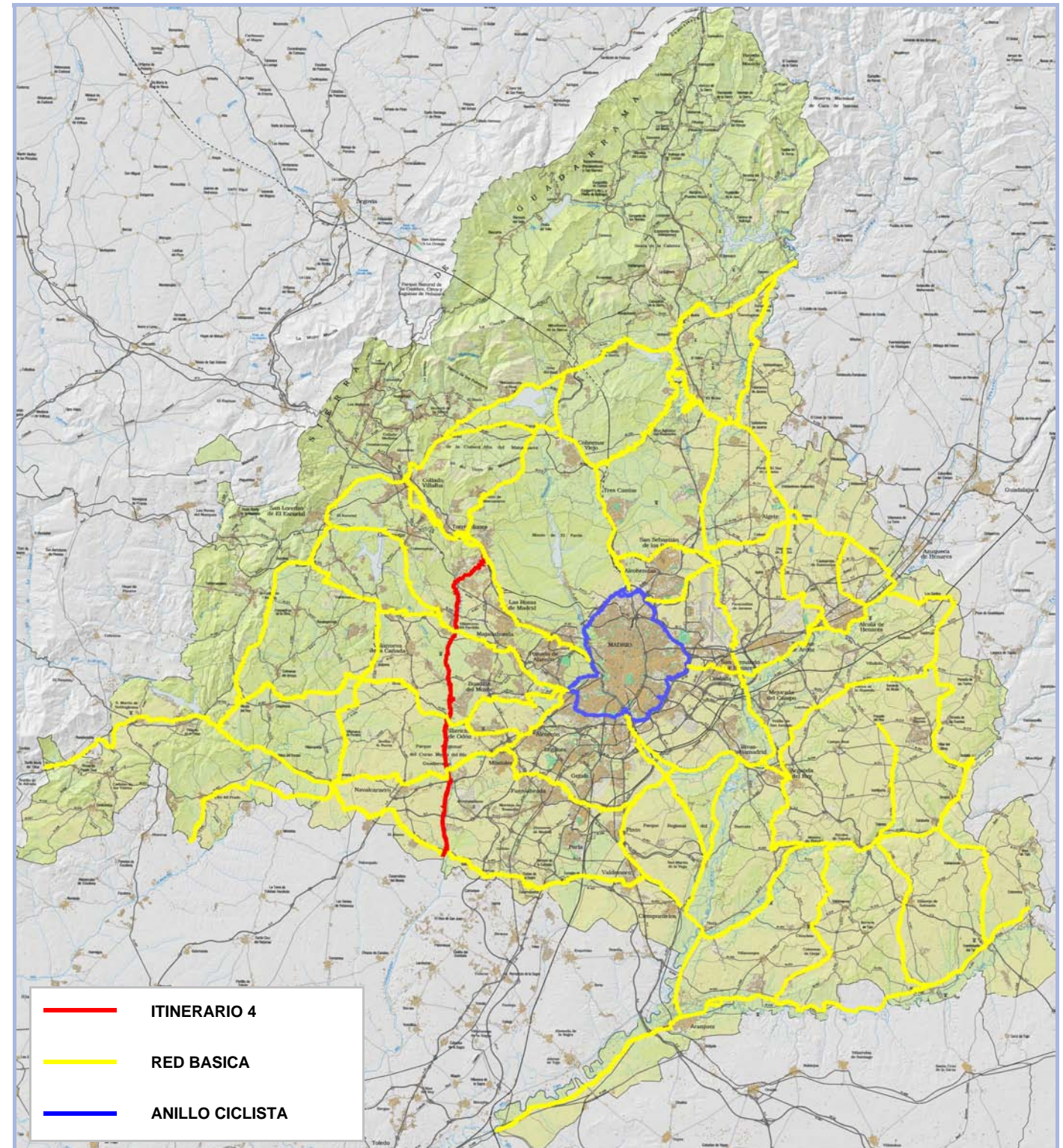
LONGITUD (KM) 46,03

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 5

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Discurre entre la estación de Las Matas, donde coincide con el Eje de Villalba (IT16), y la carretera M-509, a la altura de la urbanización de Villafranca del Castillo. Tiene una longitud de 11,5 km. y una ascensión acumulada de 92 m., en su mayoría descendentes. Es uno de los tramos de mayor pendiente, al partir de una zona alejada del propio río. A partir de contactar con él, el descenso se hace de una manera más uniforme. Atraviesa las carreteras M-505 y M-509 bajo éstas, eliminando el consiguiente peligro. Se ha procedido a dividir el tramo en cinco subtramos para poder realizar un mejor detalle del mismo.

### TRAMO B

Transcurre entre las carreteras M-509 y M-513. Posee una longitud de 9 km. y una ascensión acumulada de 106 m. debida, principalmente, a la orografía algo complicada que existe a la altura de la urbanización de Villafranca del Castillo. Será necesario buscar alguna alternativa válida para minimizar dicha pendiente, sin que afecte, medioambientalmente, al entorno del Parque Regional. Además de las carreteras anteriormente citadas, también atraviesa la M-503 pero, al igual que las otras, lo realiza bajo ésta, lo que minimiza los riesgos. En la parte intermedia del tramo, se le cruza el Eje de Valmayor (IT11). El tramo ha sido dividido en cuatro subtramos para poder detallarlo más en concreto.

### TRAMO C

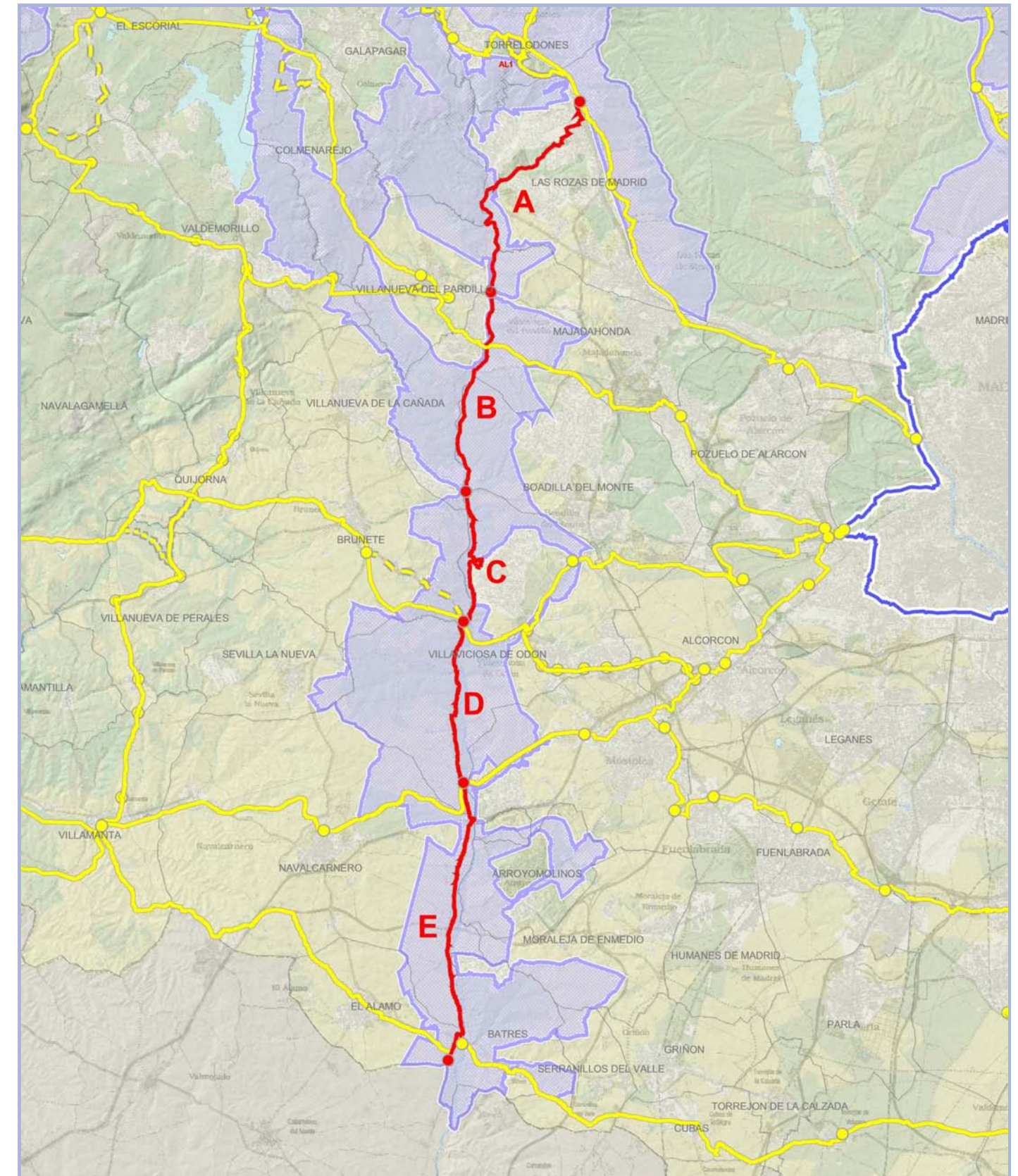
El tramo en cuestión, discurre entre la carretera M-513 y la M-505, donde coincide con el Eje del Oeste (IT14). Posee una distancia de 6,8 km. y una ascensión acumulada de 76 m. que viene determinada, principalmente, por la imposibilidad de seguir junto al cauce de una manera segura y tener que desviarse por la urbanización El Bosque, de Villaviciosa de Odón. No obstante, se ofrece una alternativa para continuar por el cauce del río sin tener que discurrir por la citada urbanización, para lo cual será necesario un mejor acondicionamiento del terreno.

### TRAMO D

El siguiente tramo, continúa al otro lado del río, por lo que será necesaria la realización de un paso sobre éste. Además, este punto es de unión con el Eje Oeste (IT14), que requiere el mismo elemento para su realización, por lo que resulta doblemente necesario. Ya en la otra rivera del río, que no se abandonará hasta su conclusión, habremos atravesado bajo la carretera M-505, y se circula junto al Monte de Sacedón hasta contactar con el Camino de la Zarzuela. En la finalización del tramo se cruza el Eje del ferrocarril de Almorox (IT15). El tramo posee una longitud de 7,1 km. y una ascensión acumulada de 68 m. lo que no le confiere excesiva dificultad. Se ha procedido a dividir el tramo en cuatro subtramos para un estudio más detallado.

### TRAMO E

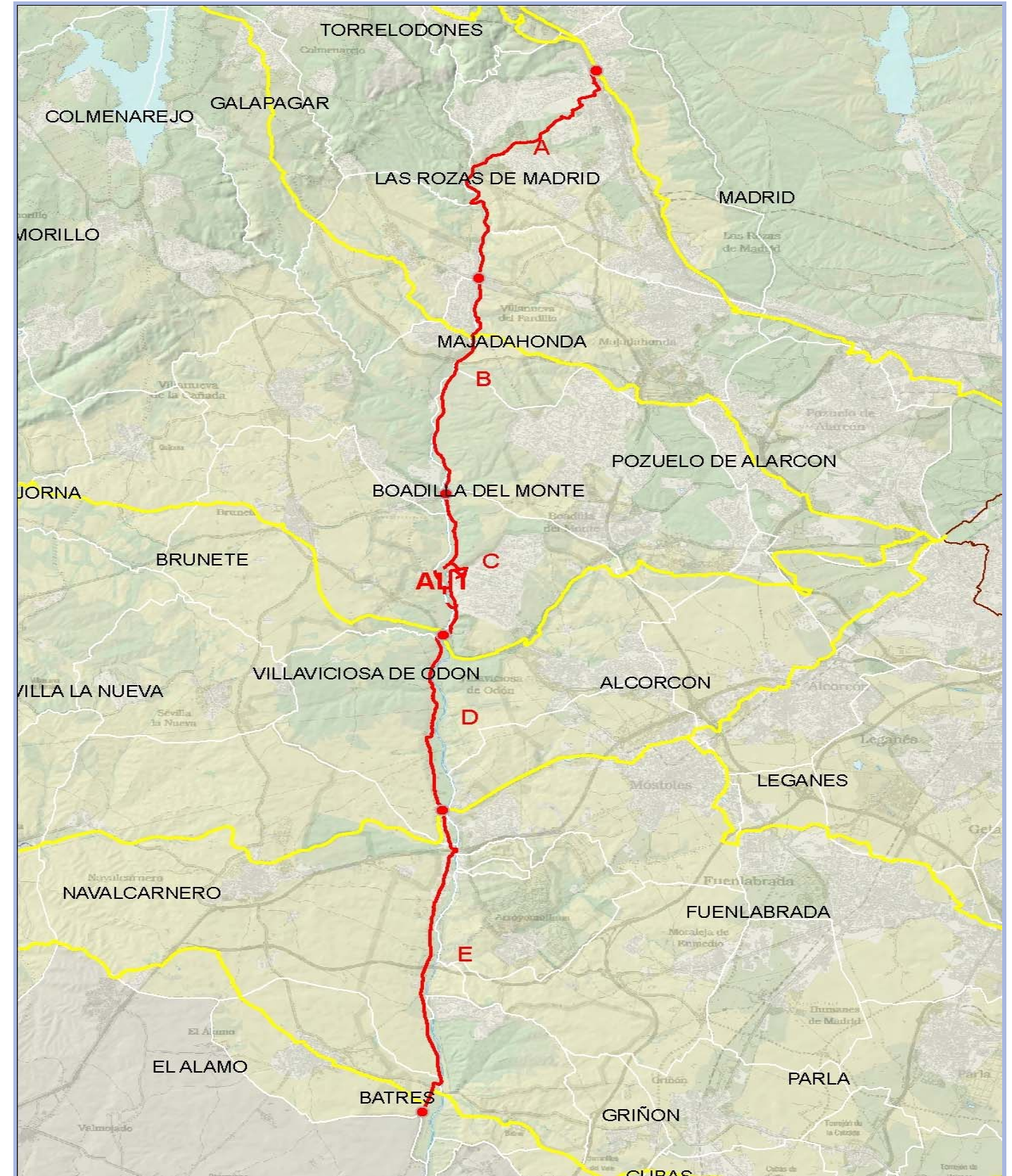
Este último tramo, discurre entre la intersección del eje anteriormente citado y el límite provincial de Madrid y Toledo, donde conecta con el Eje Sur (IT03). A lo largo del mismo, se atraviesan la A-5 y R-5 por sendos pasos inferiores y la M-404, que será necesario dotarle de un cruce adecuado. La longitud del trazado es de 11,8 km. y la ascensión acumulada de 89 m. Se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos para un mejor estudio.





### ALTERNATIVA 1

Esta alternativa discurre junto al mismo cauce del río y el campo de golf anexo. En la actualidad existe un estrecho sendero, insuficiente para poder ubicar un carril bici. Si se determina la realización de algún tipo de contención del terreno, podría acondicionarse para circular en bicicleta, lo que constituiría un bonito paseo por el soto del río. El trazado tiene una longitud de 2,3 km. y una ascensión acumulada de sólo 7 m. lo que constituye un trazado prácticamente llano.



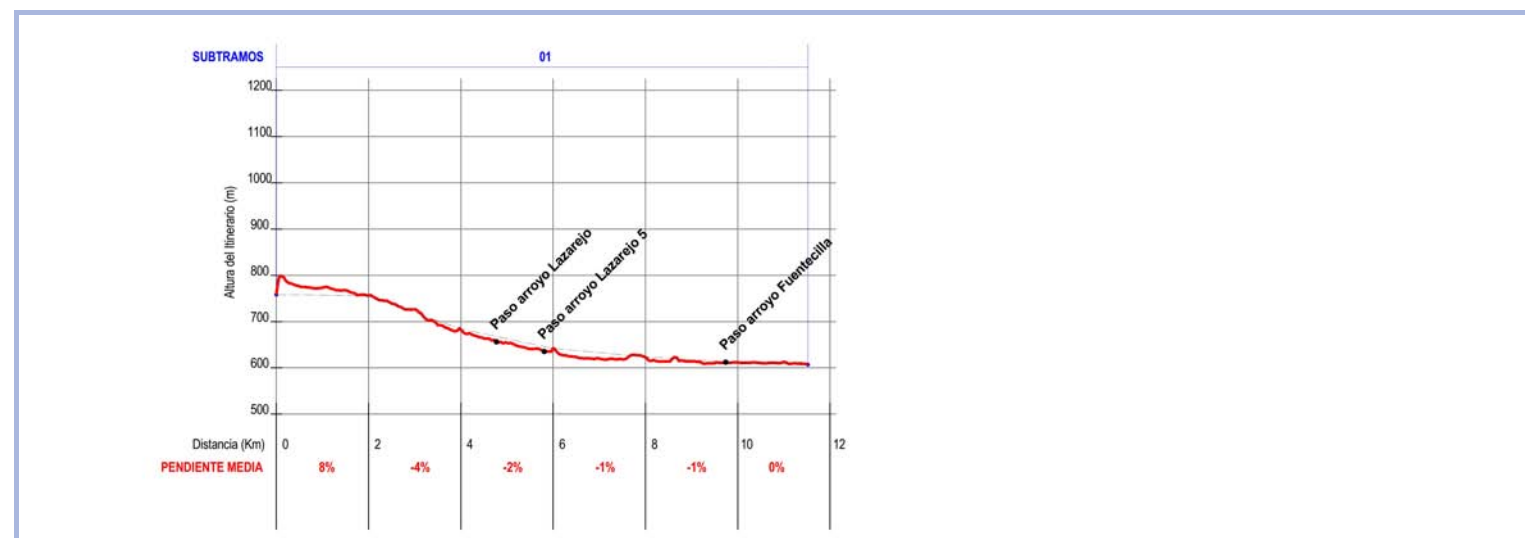
1:150.000



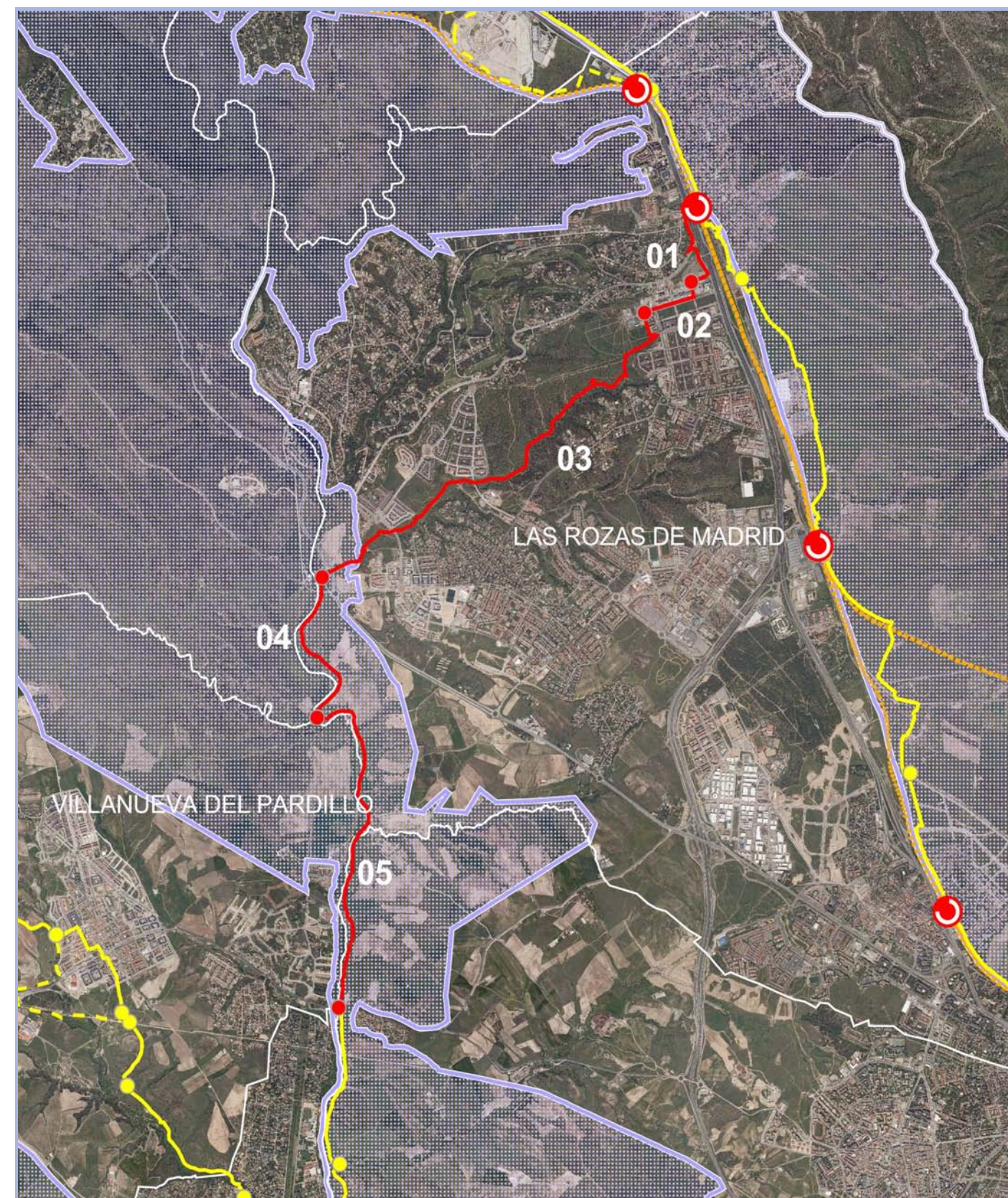
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	799
Altura Mínima (m):	607
Altura Salida (m):	758
Altura Llegada (m):	607
Desnivel Salida Llegada (m):	-151
Desnivel Máximo (m):	192
Ascensión Acumulada (m):	51
Descenso Acumulado (m):	207
Máxima Pendiente (100 m):	16,26
Pendiente Media:	-1,37

### PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000

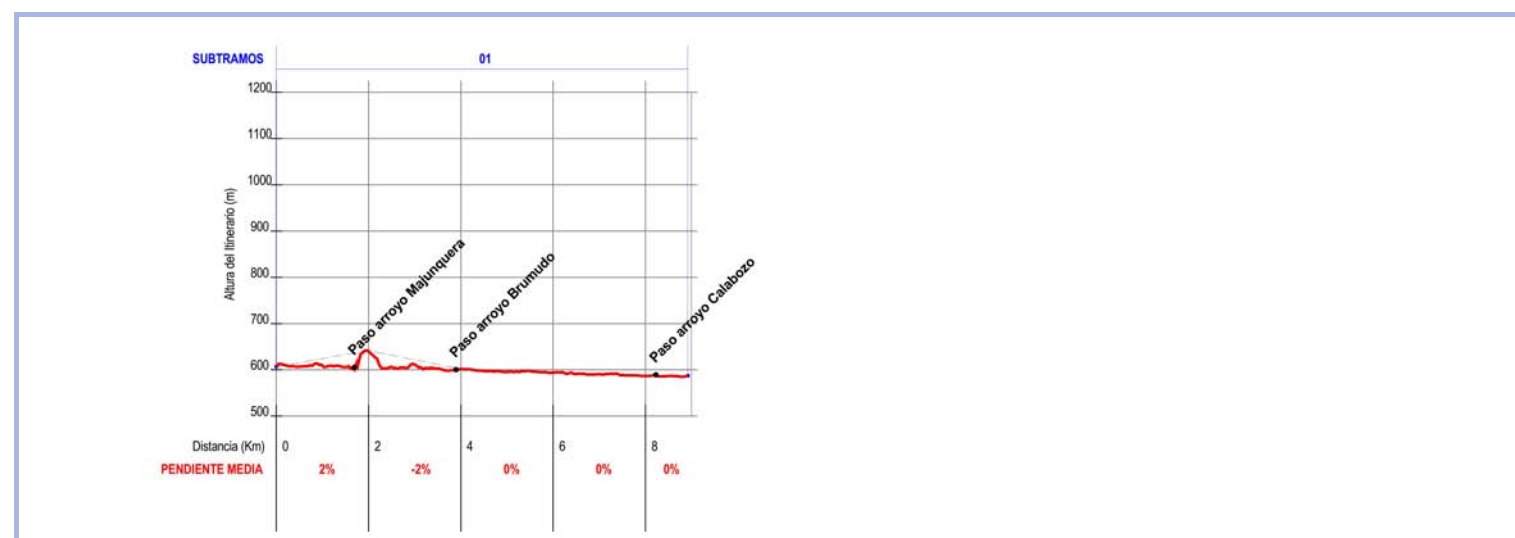




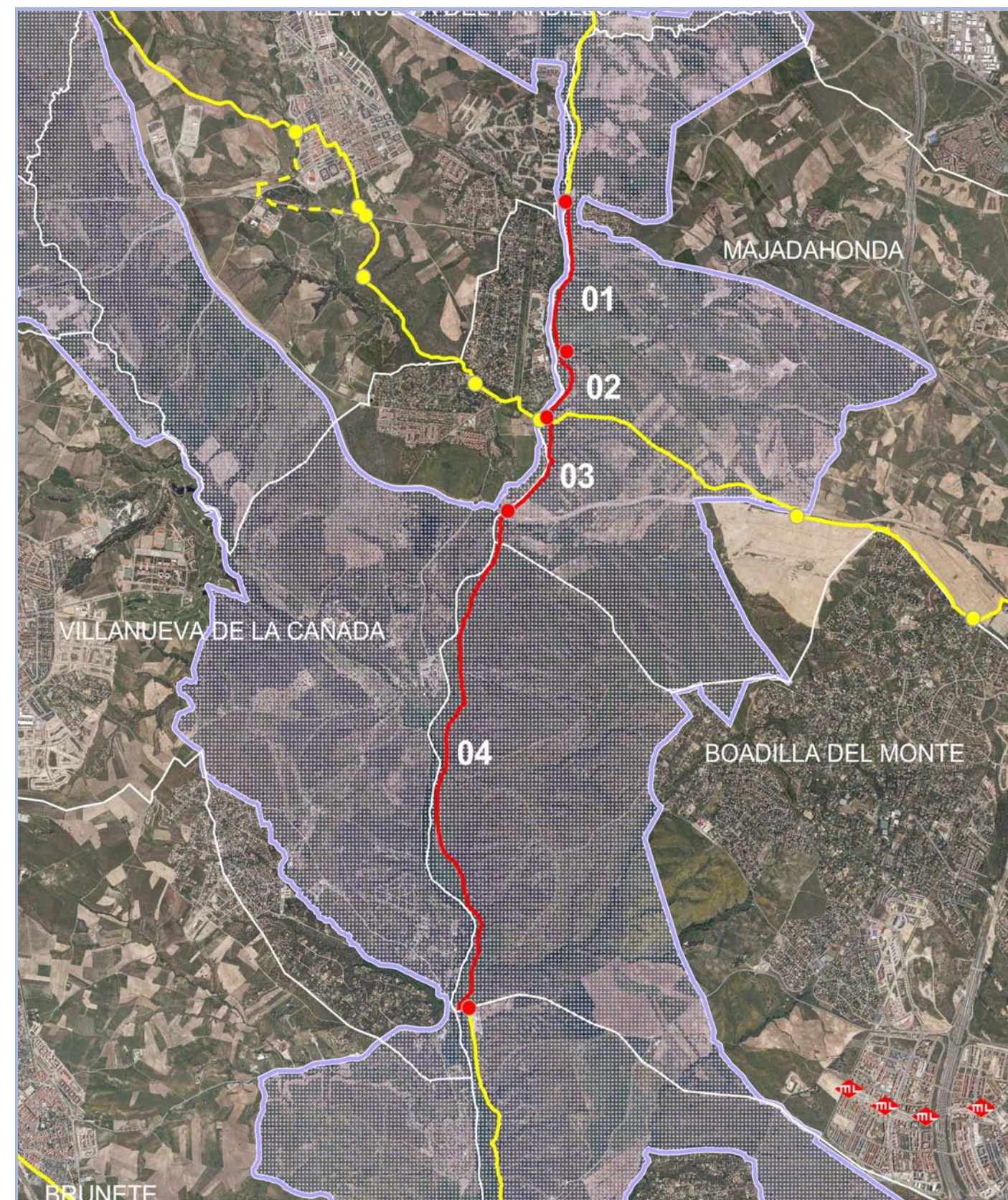
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	642
Altura Mínima (m):	585
Altura Salida (m):	607
Altura Llegada (m):	587
Desnivel Salida Llegada (m):	-20
Desnivel Máximo (m):	57
Ascensión Acumulada (m):	44
Descenso Acumulado (m):	70
Máxima Pendiente (100 m):	17,34
Pendiente Media:	-0,21

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000

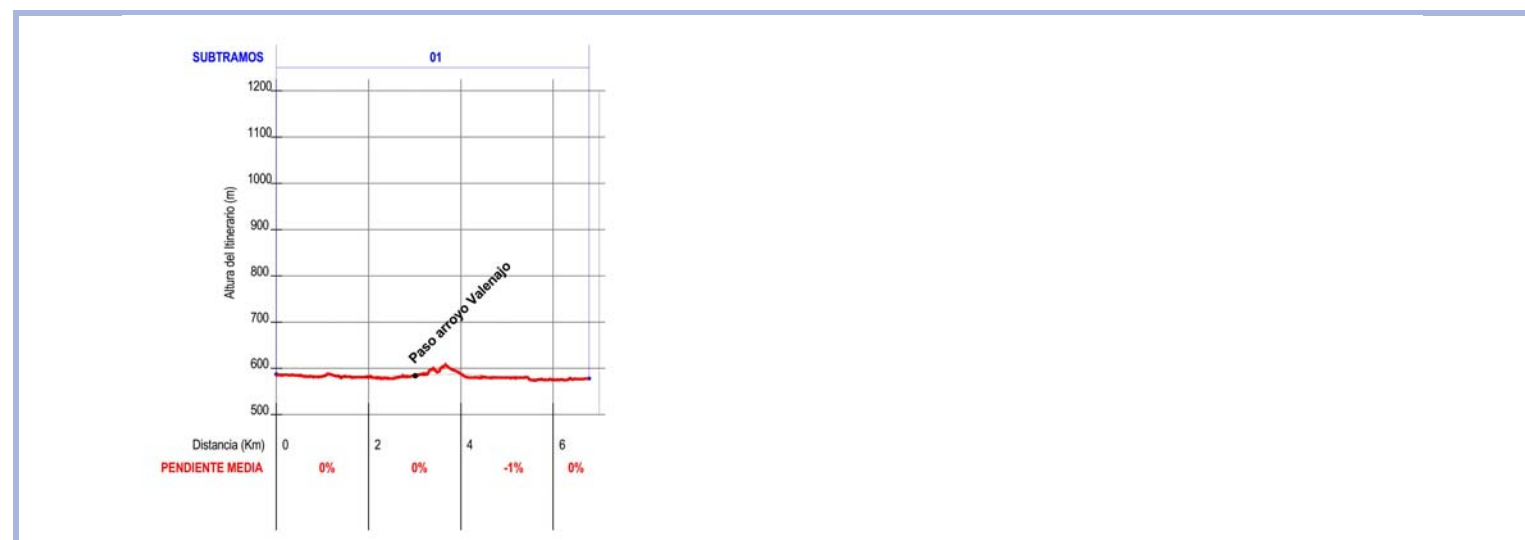




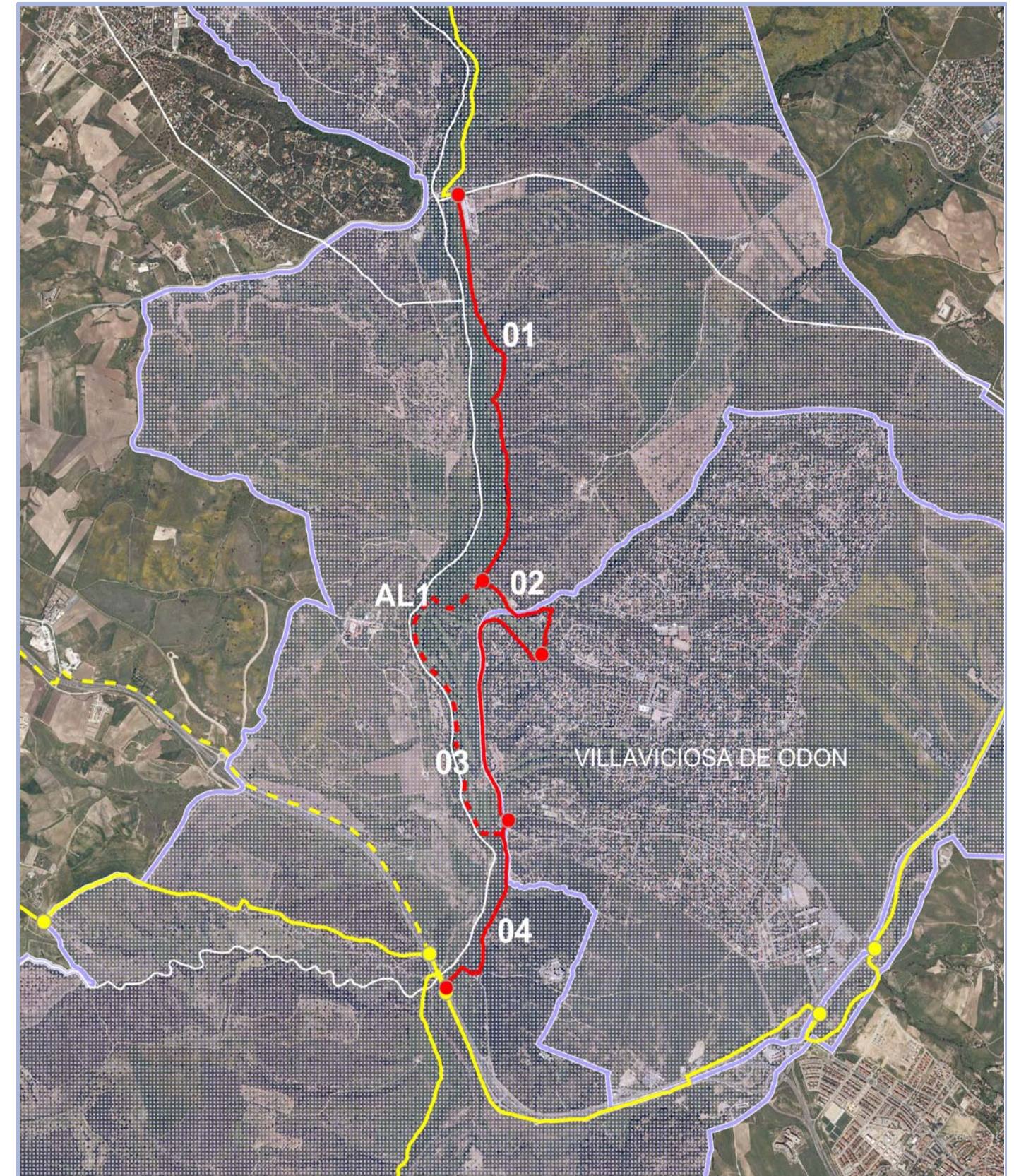
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	608
Altura Mínima (m):	574
Altura Salida (m):	587
Altura Llegada (m):	578
Desnivel Salida Llegada (m):	-9
Desnivel Máximo (m):	34
Ascensión Acumulada (m):	14
Descenso Acumulado (m):	30
Máxima Pendiente (100 m):	6,75
Pendiente Media:	0,01

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

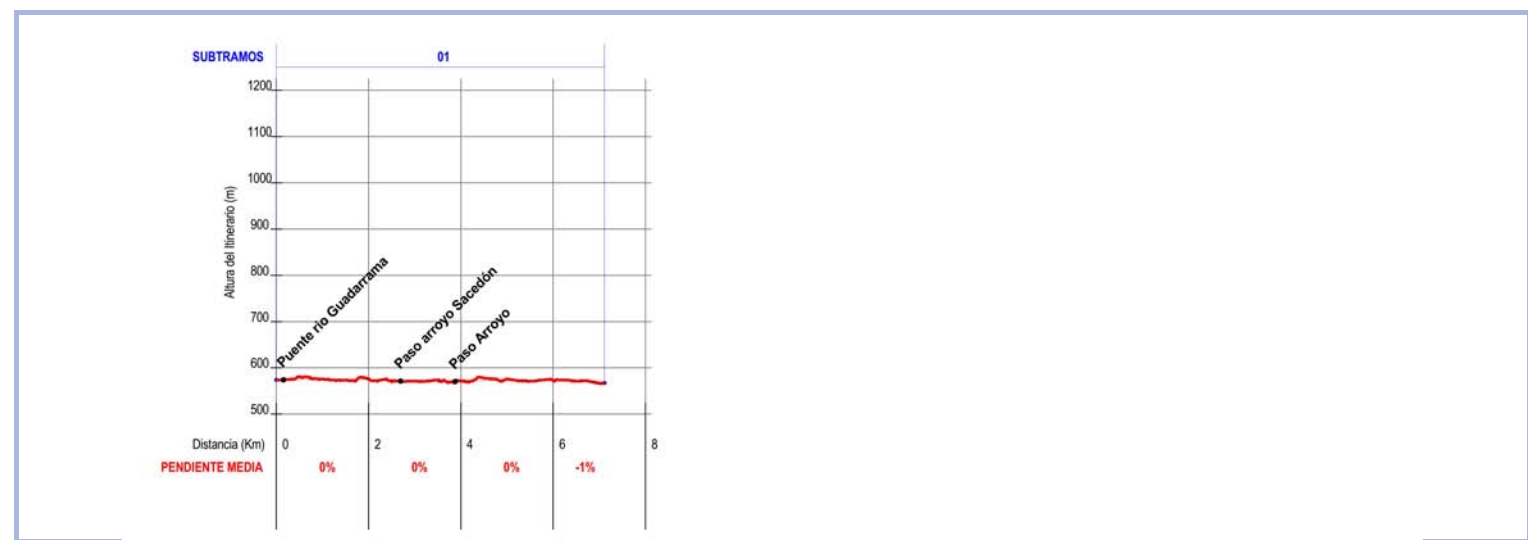




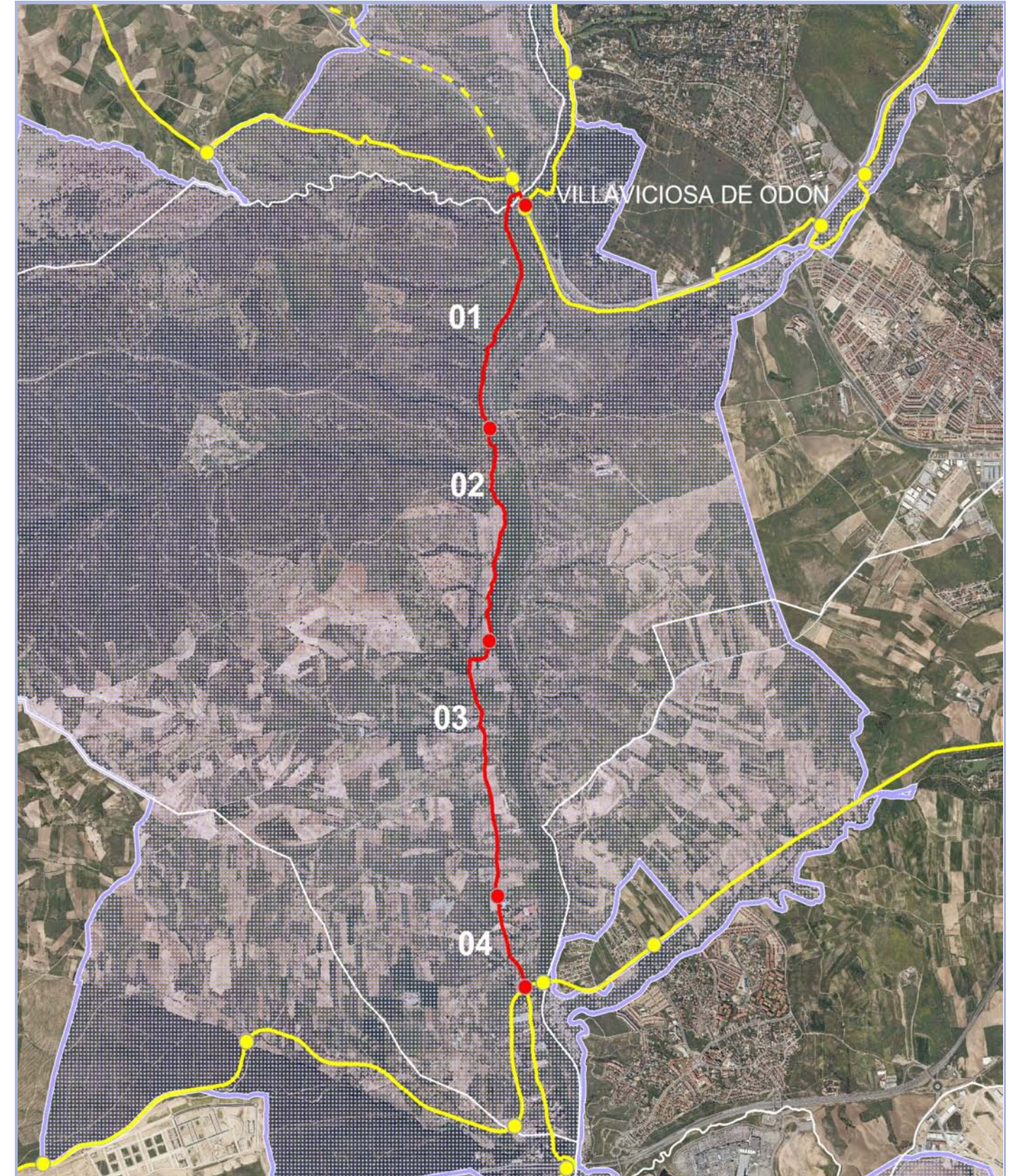
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	581
Altura Mínima (m):	566
Altura Salida (m):	574
Altura Llegada (m):	567
Desnivel Salida Llegada (m):	-7
Desnivel Máximo (m):	15
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	13
Máxima Pendiente (100 m):	5,23
Pendiente Media:	-0,11

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

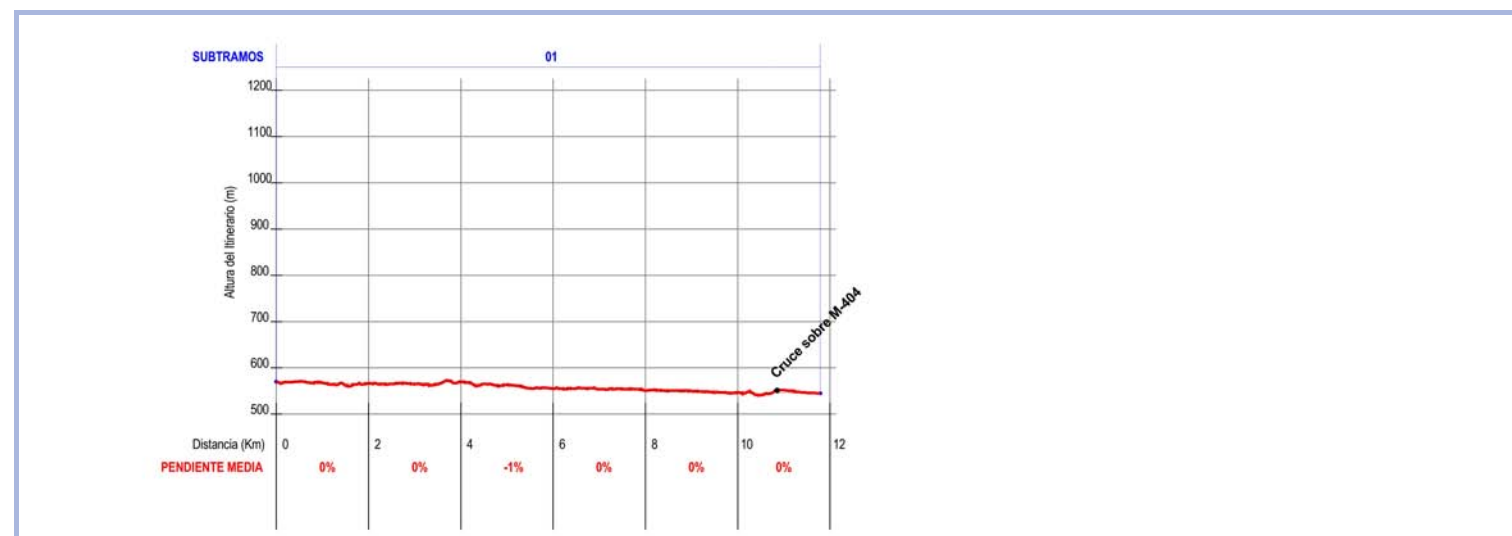




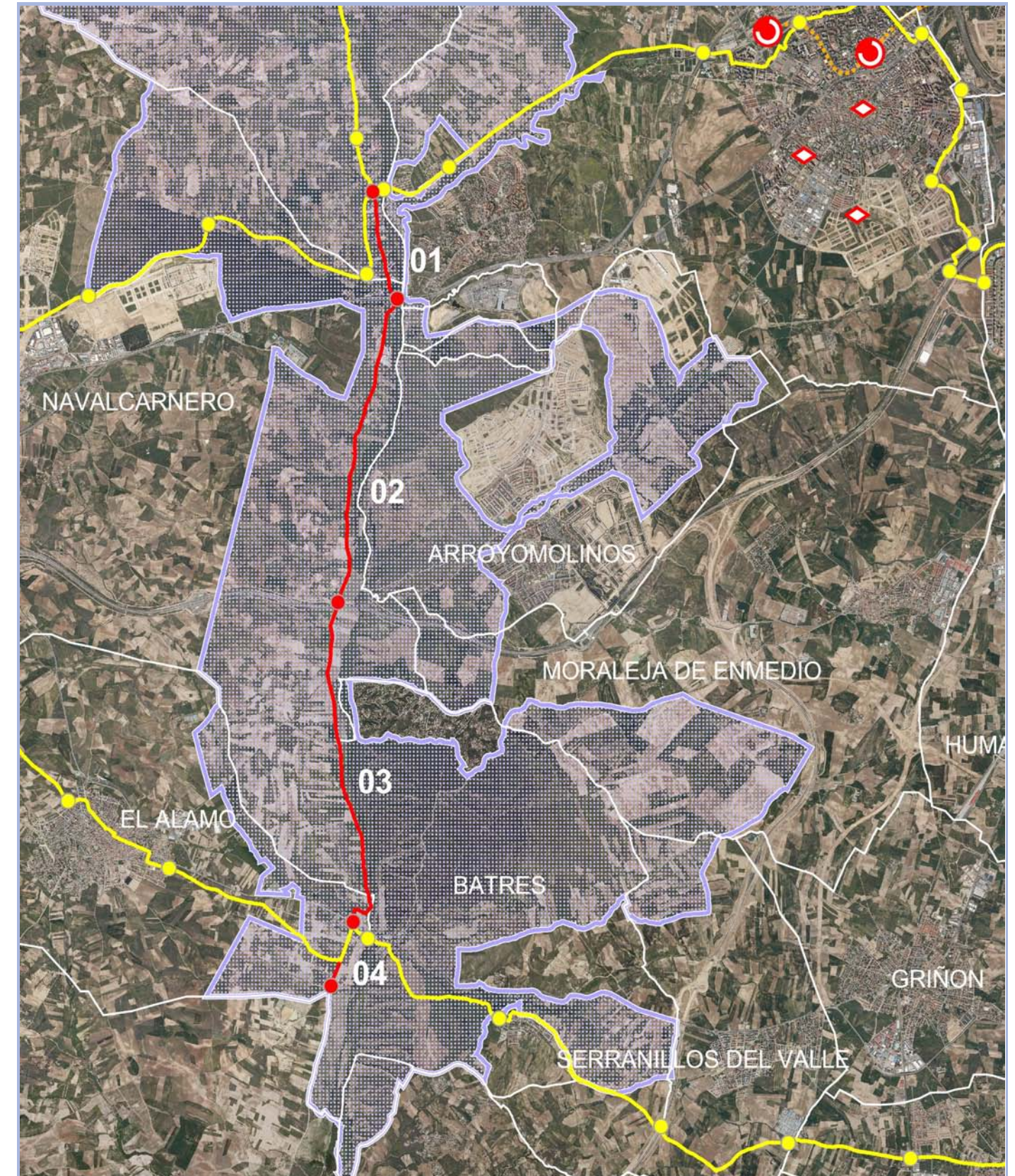
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	573
Altura Mínima (m):	540
Altura Salida (m):	570
Altura Llegada (m):	545
Desnivel Salida Llegada (m):	-25
Desnivel Máximo (m):	33
Ascensión Acumulada (m):	7
Descenso Acumulado (m):	29
Máxima Pendiente (100 m):	20
Pendiente Media:	-0,21






### PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000





					
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>
Denominación	Tramo junto a la N-VI	Colonia Punta Galea	Barranco del arroyo de Lazarejo y de Miguel Martín	Soto del río Guadarrama	soto del río Guadarrama al paso por Villafranca del Castillo
Entre	estación de Las Matas (eje 16) y depósito del CYII	depósito de agua del CYII y picadero de caballos al final de la calle de Chile	picadero de caballos al final de la calle de Chile y el Puente del Retamar, sobre el río Guadarrama	el Puente del Retamar y el arroyo de Carcalacueva	la carretera M-509 y el arroyo del Plantío
Longitud (m)	1.049	646	4.829	1.636	3.300
Contaminación acústica / atmosférica	alta	media	baja	baja	escasa
Entorno / Paisaje	paseo peatonal junto a la urbanización El Golf	mediana de avenida entre edificios de oficinas	barranco entre encinas y pinos	soto del río, con abundante arbolado	soto del río, con arbolado y paredes de tierra
Protección Térmica	baja	media	alta	alta	media
Desnivel	escaso	escaso	alto	medio	medio
Cruces con el tráfico motorizado	entrada a la urbanización El Golf	cruce de la calle del Perú y más tarde de las calles Bolivia, Panamá y Honduras	sección compartida con viales de zona urbana. Cruce con el acceso a la urbanización El Golf	sección compartida con viales de zona urbana. Cruce de las calles Perú, Bolivia, Panamá y Honduras	camino con protecciones para evitar el acceso a vehículos motorizados.
Tipo de Firme	paseo de losetas y camino de tierra	paseo de tierra entre la mediana	camino de tierra compactada (zahorra) con algún tramo de roderas	sendero, de más o menos anchura, con tramos de arena suelta y alguna que otra subida	sendero de tierra con algún tramo de arena y firme irregular
Iluminación	sí	sí	no	no	no
Potencialidad demanda	media	media	alta, dada la zona por la que se circula	alta, dada la zona por la que se transita	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se parte de la estación de tren (contacto con eje 16). Se atraviesa la N-VI por un paso peatonal. Al otro lado se toma un paseo peatonal que lleva a la entrada de la urbanización El Golf (calle Marsil). Al otro lado del acceso se toma un camino de tierra.	entrada en la Colonia Punta Galea. Cruzamos la calle del Perú y se contacta con la calle de Chile, una amplia avenida con mediana en medio. Se circunva por ésta, por un amplio camino (2,5 metros), cruzando tres calles. Al final se llega a un picadero de caballos con un camino a la izquierda	junto al picadero sale un camino con piedras tras una barrera. Poco después, tomamos otro que comienza a descender hacia el río Guadarrama. Es un amplio camino de tierra compactada junto al cauce de un arroyo que se cruza al menos en cinco ocasiones.	se contacta con el río Guadarrama, al cual se seguirá a partir de ahora. Este primer tramo discurre por el soto del río, con algún tramo de arena suelta.	se discurre junto al soto del río, atravesándose el arroyo de la Fuentecilla, y realizando alguna que otra subida más o menos pronunciada. Al final se pasa bajo la conducción de Valmayor y se contacta con la carretera M-509, junto al restaurante Mosca Hill
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por el paso elevado sobre la N-VI. Posterior acondicionamiento del paseo y camino de tierra, así como el cruce con la urbanización El Golf	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal y de los cruces señalados	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como de los pasos sobre los arroyos mencionados	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal junto al río
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M11 - Duro	M4 - Blando	M6 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	28.323 €	17.442 €	57.948 €	103.068 €	207.900 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	45.000 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	soto del río Guadarrama al paso por Villafranca del Castillo	soto del río Guadarrama junto a Villafranca del Castillo	soto del río Guadarrama junto a la urbanización de Villafranca del Castillo	soto del río Guadarrama junto al coto de Romanillos
Entre	la carretera M-509 y el arroyo del Plantío	arroyo del Plantío y la Colada de San Antón	la colada de San Antón y la carretera M-503	la carretera M-503 y la carretera M-513
Longitud (m)	1.594	801	1.156	5.376
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	escasa	escasa
Entorno / Paisaje	sendero junto al soto del río	soto del río	soto del río, con alternancia de subidas y bajadas por los canchiles del río	camino entre encinas, algo alejado del soto del río
Protección Térmica	media	alta	media	media
Desnivel	medio	medio	medio con tramos altos	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sendero y camino junto al río sin circulación motorizada	sendero y camino junto al río sin circulación motorizada	sendero y camino junto al río sin circulación motorizada.	sendero y camino junto al río sin circulación motorizada
Tipo de Firme	estrecho sendero con algún tramo complicado que discurre junto a las paredes de tierra de los laterales	sendero de tierra con desperfectos	estrecho camino de tierra con desperfectos y orografía dificultosa	camino de tierra, de unos dos metros, con zonas irregulares
Iluminación	no	no	no	no
Potencialidad demanda	alta, dado el potencial atractivo de la zona	alta	media, dada la dificultad de la zona	alta, dado el potencial atractivo de la zona
Observaciones	se transita por un camino que pasa bajo la conducción de Picadas que, más tarde, se transforma en sendero. Circula entre las paredes de tierra que flanquean el río. Existe algún tramo de dificultad. Al final se llega al arroyo del Plantío.	se discurre junto al soto del río. Habrá que realizar subidas y bajadas pronunciadas, dada la orografía de la zona. Al final contactamos con la colada de San Antón, donde se cruza el eje 11 de Valmayor	se continúa junto al río, con alternancia de subidas y bajadas pronunciadas. Al final, se llega hasta un moderno puente de la M-503, pasando bajo ésta	se discurre junto al Coto de Romanillos y nos desviamos algo del soto del río. Se transita junto a encinas. Al otro lado del río, la estación espacial de Villafranca y la confluencia del río Aulencia
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por las paredes de tierra así como del cruce del arroyo mencionado	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal que evite las subidas y bajadas pronunciadas	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal que evite los ascensos y descensos a realizar	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal por la zona mencionada
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	231.130 €	50.463 €	72.828 €	338.688 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	22.500 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	soto del río Guadarrama	arroyo de Valenajo	paso por la urbanización El Bosque	área recreativa El Sotillo
Entre	puente bajo la carretera M-513 y valla metálica junto al campo de golf	valla del campo de golf y la entrada a la urbanización El Bosque	la calle del Guadiana y barrera de salida de la urbanización	urbanización El Bosque y la carretera M-501
Longitud (m)	2.675	914	1.847	1.345
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	media	baja, excepto en la parte final
Entorno / Paisaje	soto del río con alternancia de pinos centenarios y encinas	cauce del arroyo de Valenajo, con encinas y jaras	calle de urbanización con grandes pinos a ambos lados	camino que discurre entre un profuso arbolado
Protección Térmica	alta	media	alta	alta
Desnivel	escaso, con algún tramo de mayor pendiente	escaso, con algún tramo de mayor pendiente	medio	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sendero y camino junto al río sin circulación motorizada	camino junto al río con escasa circulación motorizada	camino con barreras sin existencia de circulación motorizada	camino con barreras sin existencia de circulación motorizada
Tipo de Firme	camino y senderos de tierra sin acondicionar	estrecho sendero y camino con mucha arena	aceras (piedra y tierra) de los viales	camino y sendero sin acondicionar
Iluminación	no	no	sí	no
Potencialidad demanda	alta	media	media	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	se sigue paralelos al río Guadarrama, pero algo más alejados del cauce. Entramos en una finca de grandes pinos centenarios y encinas, disfrutando de un paisaje agradable. Al final se llega a una valla metálica junto al campo de golf.	se pasa la valla por una puerta, discurrendo junto al arroyo de Valenajo, que se deberá vadear metros más adelante. Al otro lado de éste, se transita junto a la valla del campo de golf hasta llegar a los primeros chalés de la urbanización El Bosque.	se contacta con la calle del Guadiana, la principal de la urbanización. Se circula junto a la valla del campo de golf, por un espacio de hierba (unos 2,5 metros) entre ésta y el asfalto de la calle	Se sale de la urbanización, pasando una barrera, y transitando por un camino entre vallas. Al final se contacta con el área recreativa El Sotillo, terminando bajo la M-501
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como del arroyo a cruzar	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal (entrada al campo de golf)	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M10 - Blando	M10 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	168.525 €	57.582 €	49.869 €	84.735 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	22.500 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	soto del río Guadarrama junto al Monte de Sacedón	soto del río Guadarrama junto al Monte de Sacedón	soto del río Guadarrama junto al Monte de Sacedón	camino de la Zarzuela
Entre	punto de la carretera M-501 y la Colada del Camino de Madrid	la Colada del Camino de Madrid y la barrera de entrada al camino de La Zarzuela	la Colada del Camino de Madrid y la barrera de entrada al camino de La Zarzuela	inicio del tramo asfaltado hasta el cruce de la vía de Almorox (IT15)
Longitud (m)	2.208	1.859	2.279	756
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	media	media	media, dado que la zona por la que se transita posee cierta circulación de vehículos
Entorno / Paisaje	camino junto al soto del río, y algunas fincas	camino de tierra entre fincas agrícolas	camino de tierra entre fincas agrícolas	camino de acceso a las fincas de la zona, de unos tres o cuatro metros de anchura
Protección Térmica	media	escasa	escasa	escasa
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	sección compartida con viales de urbanización, con acedas para peatones	camino con barreras, sin existencia de circulación motorizada.	camino agrícola y de acceso a fincas colindantes.	camino con barreras sin existencia de circulación motorizada.
Tipo de Firme	camino de tierra (unos tres metros de anchura) con algún tramo complicado	ancho camino de tierra sin acondicionar con algún tramo de agua	ancho camino de tierra sin acondicionar con algún tramo de agua	camino con asfalto deteriorado que va mejorando progresivamente
Iluminación	no	no	no	no
Potencialidad demanda	alta, dada la zona por la que se transita	media	media	media
Observaciones	se transita por un ancho camino entre el soto del río y parcelas de fincas agrarias. Se contacta con el Monte de Sacedón, donde se cruza la vía pecuaria del Camino de Madrid	se circula por un ancho camino entre el soto del río y unas fincas agrícolas. Existe alguna zona donde pudiera acumularse agua de las lluvias. Al final se cruza la colada del Camino de Madrid	se pasa una barrera, conectándose con el camino de La Zarzuela, que es el acceso a las fincas de la zona	se transita por el camino de La Zarzuela, que discurre entre fincas. Al final, se cruza la vía de tren de Almorox, que coincide con el eje nº 15 del Plan Cima
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal, así como evitar algunas zonas de almacenamiento de agua	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M6 - Blando	M2 - Duro	M2 - Duro
Presupuesto	139.104 €	117.117 €	27.348 €	9.072 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	camino de La Zarzuela	Carril Toledano	Carril Toledano	Carril Toledano
Entre	la vía de tren de Móstoles a Villamanta y el paso bajo la A-5	el puente de la A-5 y el puente de la R-5	entre la R-5 y la M-404	la M-404 y el límite de la Comunidad de Madrid con la provincia de Toledo
Longitud (m)	1.685	4.387	4.788	940
Contaminación acústica / atmosférica	escasa	escasa	escasa	alta, dado que el camino es utilizado para llegar hasta una escombrera próxima
Entorno / Paisaje	camino junto al soto del río	ancho camino junto al soto del río	camino junto a las tierras agrícolas del soto del río	camino de tierra sin arbolado
Protección Térmica	media	escasa	escasa	escasa
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino de acceso a numerosas fincas, con cierta circulación de vehículos	camino de acceso a numerosas fincas, con cierta circulación de vehículos	camino de acceso a fincas y agrícola, con menor densidad circulatoria	cruce de la M-404 y posterior camino de acceso a un vertedero de inertes, con numerosa circulación de vehículos pesados
Tipo de Firme	asfalto (3 a 4 metros de ancho), utilizado como acceso a las fincas colindantes	camino de tierra de unos 5 metros de anchura en bastante buen estado	ancho camino de tierra (unos 5 metros), en buen estado	ancho camino de tierra (8 ó 10 metros) utilizado por multitud de camiones de escombros
Iluminación	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media	media	media	escasa
Observaciones	se utiliza el camino de la Zarzuela, por el que veníamos, pero que mejora bastante al poseer asfalto en buen estado. Concluye bajo el puente de la A-5	se transita por el Carril Toledano, un ancho camino de tierra en aceptable estado que discurre entre la A-5 y la R-5	se continúa el carril Toledano, junto a tierras de cultivo. Al pasar por una depuradora se contacta con el Monte del Soto del Endrinal, y el camino pierde calidad, aunque mejora en arbolado	Se atraviesa la M-404 y se contacta con un ancho camino por el que los camiones circulan con asiduidad, levantando gran cantidad de polvo, al ser acceso a una escombrera próxima
Intervención	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal	acondicionamiento del trazado mencionado para la ubicación de un carril bici-peatonal alejado de esta vía y más próximo al soto del río, a ser posible
Tipo de Intervención	M2 - Duro	M6 - Blando	M3 - Blando	M3 - Blando
Presupuesto	20.220 €	52.644 €	57.456 €	11.280 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	22.500 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 5 NORTE

## EJE JARAMA

### DESCRIPCION

El Eje del Jarama (IT05), como su nombre indica, recorre el trazado de dicho río a lo largo de la Comunidad de Madrid. Debido a su longitud y complejidad. Ha sido dividido en dos partes. La que se detalla es la norte, que transcurre entre la población de Patones y su paso bajo la N-II. El itinerario del eje, como ocurre con el del Guadarrama, tiene un sentido norte-sur, interceptando, a su paso, otros ejes que se disponen transversalmente al que nos ocupa, posibilitando numerosos enlaces.

### MUNICIPIOS

- Patones
- Torremocha del Jarama
- Torrelaguna
- Uceda (provincia de Guadalajara)
- Valdepiélagos
- Talamanca del Jarama
- Valdetorres del Jarama
- El Molar
- Algete
- San Sebastián de los Reyes
- Alcobendas
- Madrid
- Paracuellos del Jarama

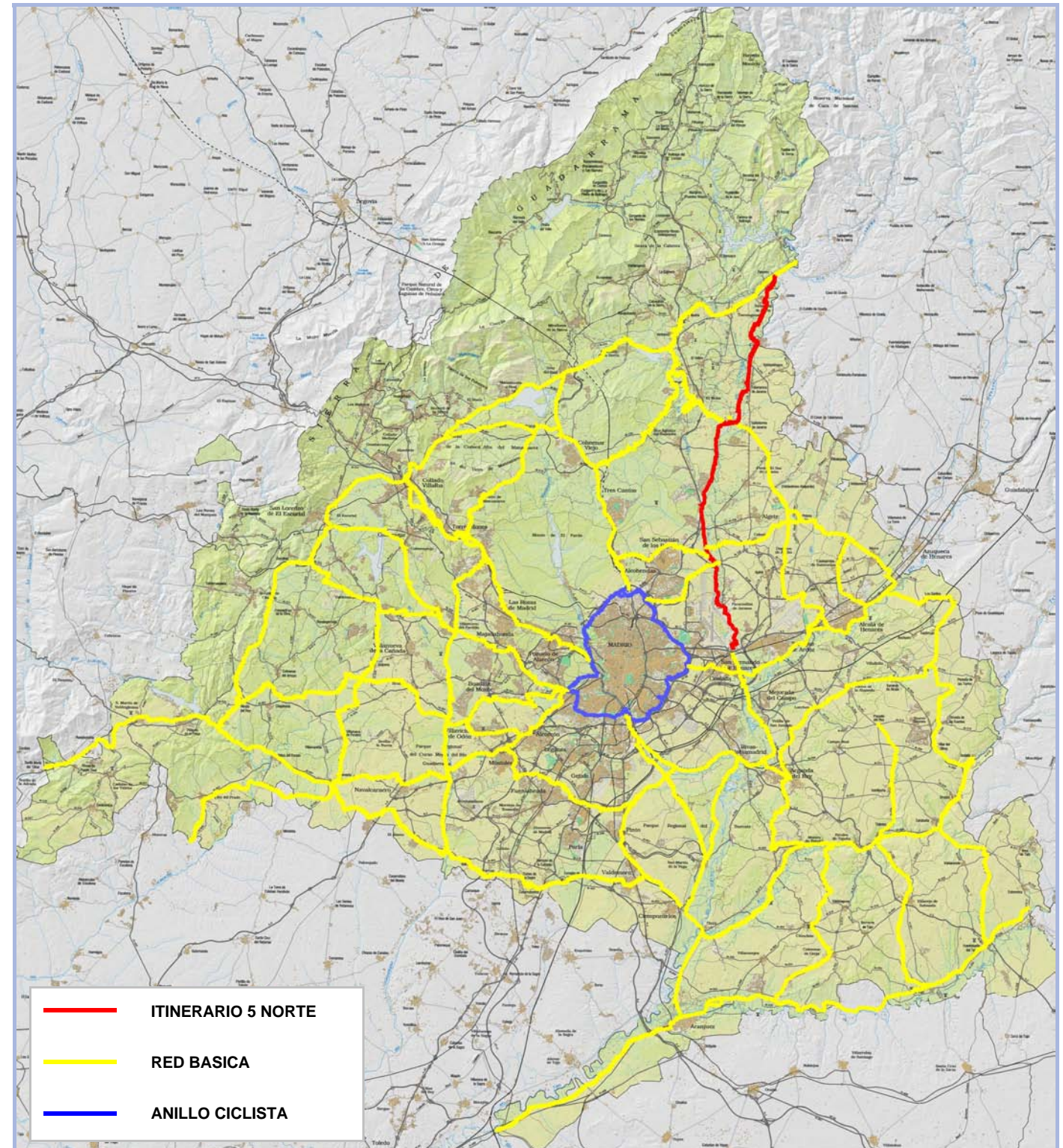
**LONGITUD (KM)** 58,23

**ITINERARIO** PRINCIPAL

**NUMERO DE TRAMOS** 5

**BASE CARTOGRAFICA** 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Tiene su inicio en la carretera M-102, de Patones al Atazar, con el límite provincial de Guadalajara. A lo largo de los 13,4 km. que posee de distancia, con una ascensión acumulada de 62 metros, atraviesa las carreteras M-128 y N-320. Para una mejor descripción del mismo, se ha procedido a dividirlo en seis subtramos. Además, cuenta con una serie de alternativas.

### TRAMO B

Este tramo es continuación del anterior y se inicia en la carretera N-320, para discurrir por la población de Talamanca del Jarama y cerca de la de Valdetorres del Jarama. Posee una distancia de 11,2 km. y una ascensión acumulada de 55 metros. No atraviesa ninguna carretera y se ha procedido a dividirlo en cuatro subtramos para ofrecer un mayor detalle del mismo. Se describen unas alternativas al mismo.

### TRAMO C

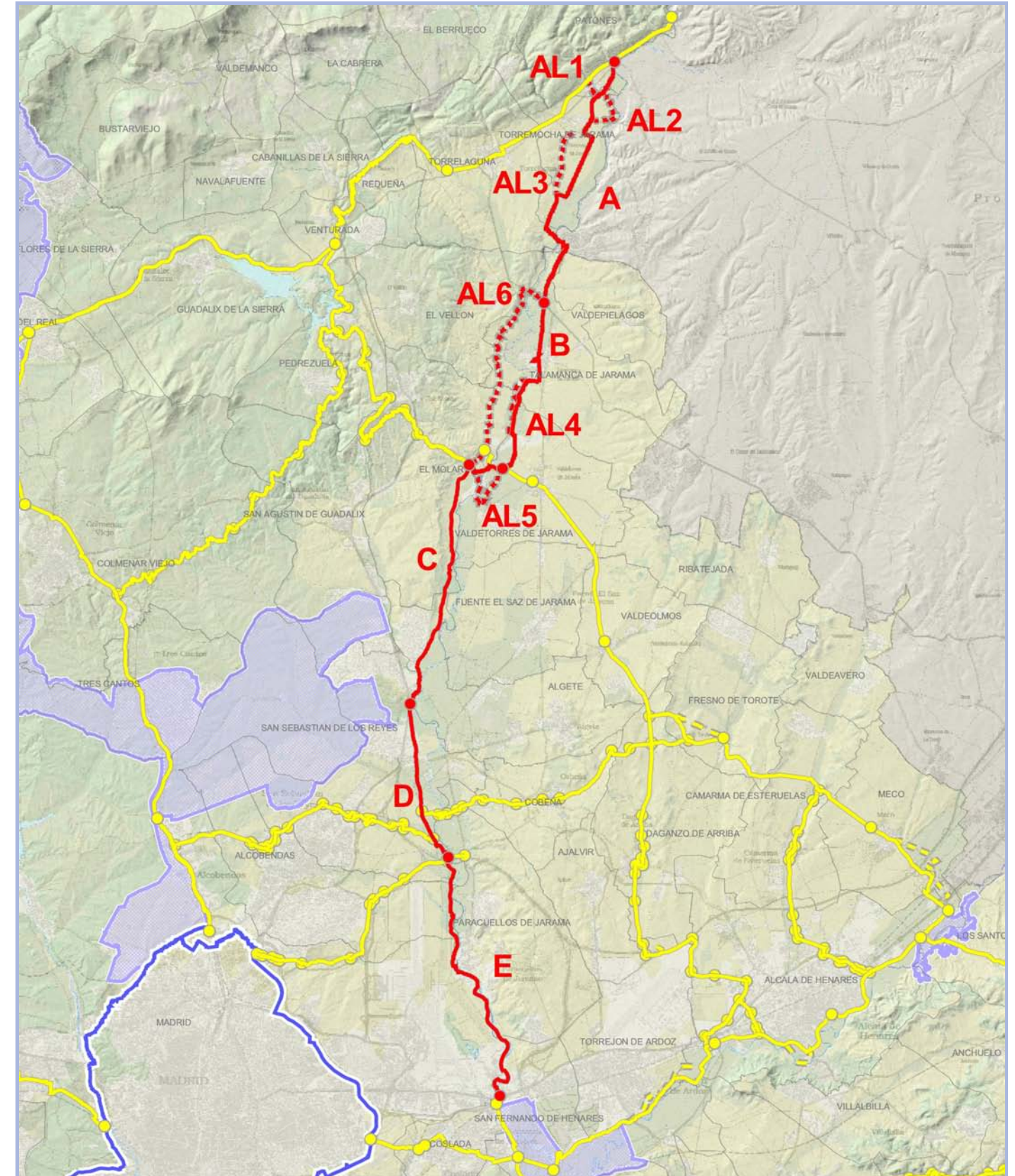
Este tramo, tiene su inicio cerca de la población de Valdetorres del Jarama. En su primera parte se procede a cruzar el río, para discurrir, a partir de ahora, por el cauce contrario. No cruza ninguna carretera, pero en la parte final, conecta con la vía de servicio de la N-I. Tiene una longitud de 13,7 km. y una ascensión acumulada de 90 metros. Para un mejor detalle del mismo, se ha procedido a su división en cuatro subtramos. En este tramo, se ofrece una alternativa para el cruce del río por otra parte de interés medioambiental.

### TRAMO D

El tramo que nos ocupa, se continúa con el anterior, partiendo de la N-I y llegando bajo la M-50. A lo largo del mismo atraviesa la M-100 y el arroyo Viñuelas por un puente. Tiene una longitud de 7,5 km. y una ascensión acumulada de 26 metros. Al ser un tramo corto, sólo se ha procedido a dividirlo en tres subtramos.

### TRAMO E

Este último tramo, discurre rodeando la valla del aeropuerto de Barajas. Parte de la mencionada M-50, pasando bajo la M-111, antes de concluir bajo la N-II. Tiene una longitud de 13,6 km. y una ascensión acumulada de 73 metros, habiendo sido dividido en cinco subtramos para un mejor estudio. En la parte final del mismo, volvemos a atravesar el río, pues el lateral por el que circulamos se estrangula al llegar a la N-II y no es posible continuar por él.





### ALTERNATIVA 1

Se adjunta este tramo como alternativa para comenzar el la población de Patones, para un mejor contacto con el Eje de la Sierra. Tiene una distancia de 0.86 una ascensión acumulada de tan sólo 2 metros.

### ALTERNATIVA 2

La alternativa se ofrece para discurrir más cerca del río, por una zona de mayor vegetación. Posee una longitud de 2,63 km. y una ascensión acumulada de 11 metros.

### ALTERNATIVA 3

En esta ocasión, la alternativa tiene como objetivo discurrir por la población de Torremocha del Jarama. Posee una distancia de 1,2 km. y una ascensión acumulada de 62 metros.

### ALTERNATIVA 4

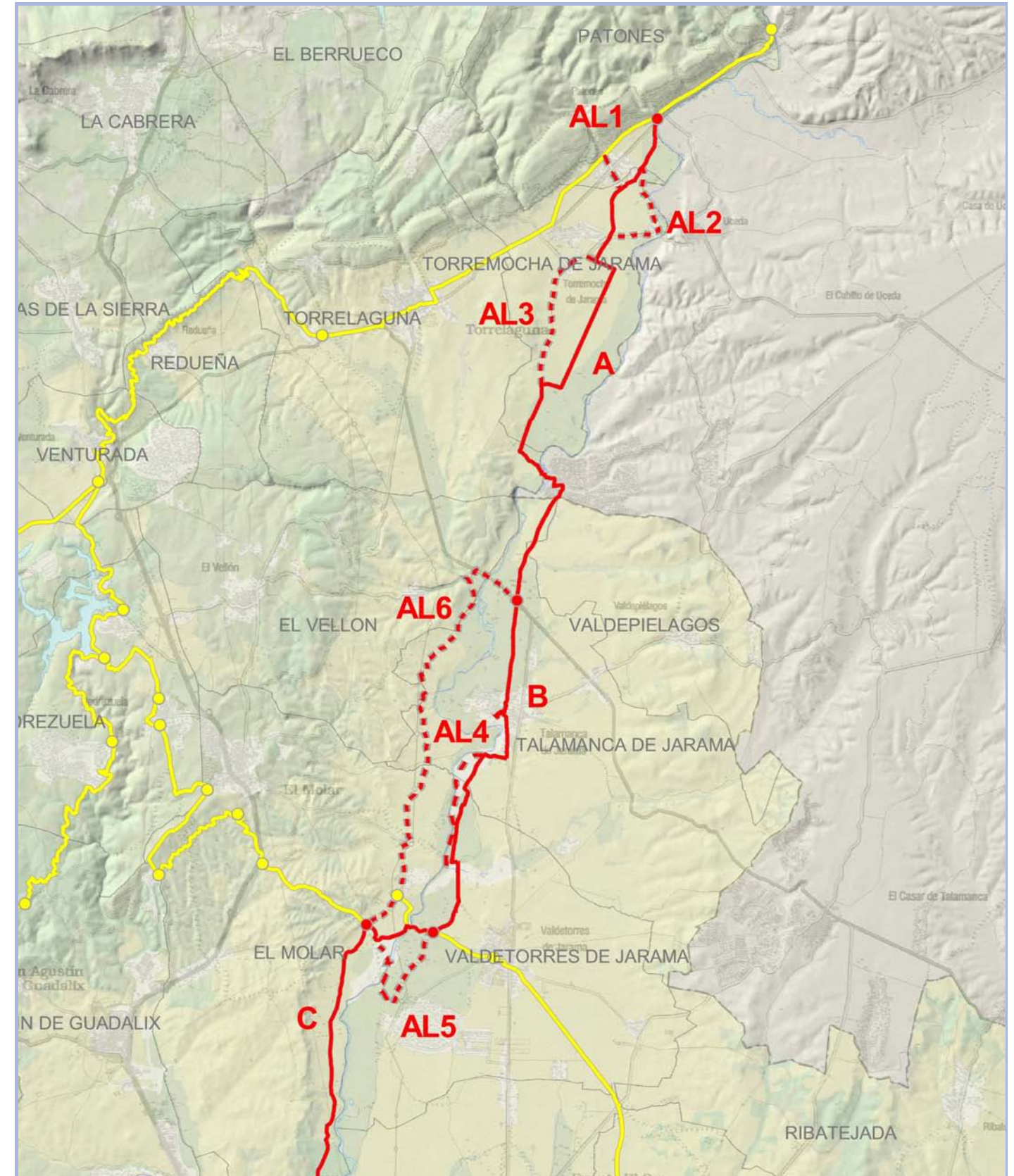
Esta alternativa se describe para discurrir por una zona de graveras que ha sido rehabilitada. Posee una distancia de 3 km. y una ascensión acumulada de 81 metros.

### ALTERNATIVA 5

Esta otra alternativa discurre, como la anterior, por una zona medioambiental más recomendable, aprovechando espacios naturales rehabilitados del río. Tiene una distancia de 0,73 km. y una ascensión acumulada de 20 metros.

### ALTERNATIVA 6

La última alternativa que se ofrece, sirve para utilizar el antiguo Camino de Burgos al completo, utilizando como paso del río, si no pudiera realizarse otro, el puente de la carretera N-320. Tiene una longitud de 10 km. y una ascensión acumulada de 99 metros. Se ha procedido a dividirlo en dos subtramos para poder describirlos adecuadamente.



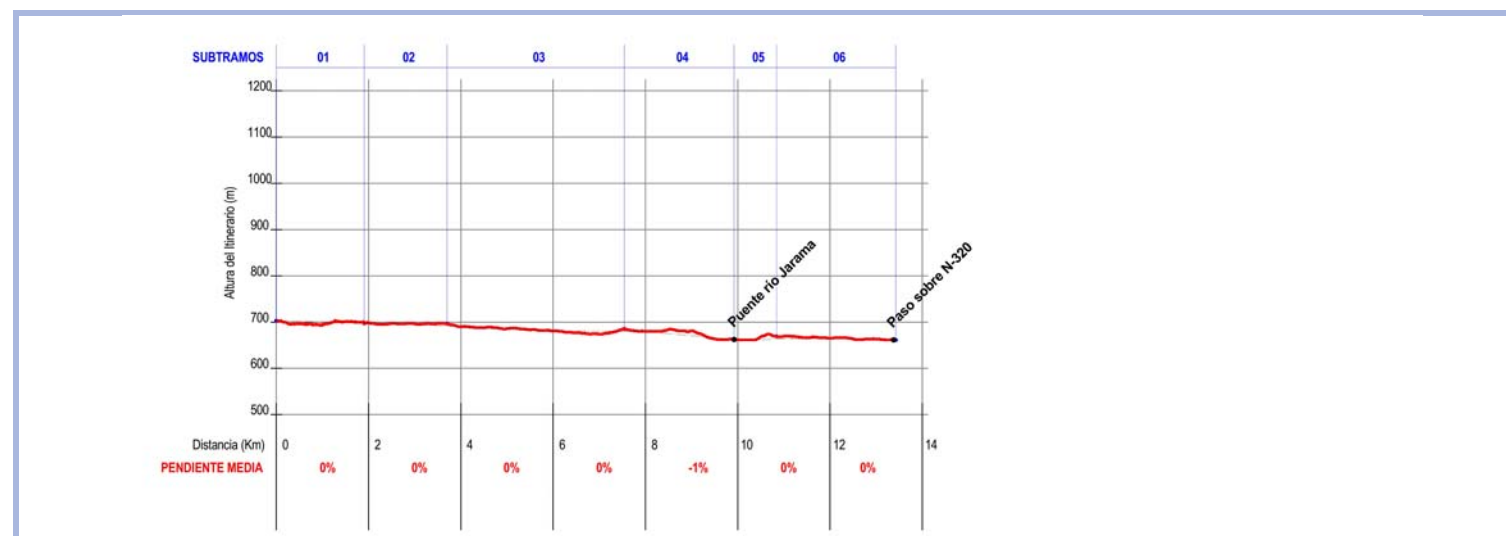
1:100.000



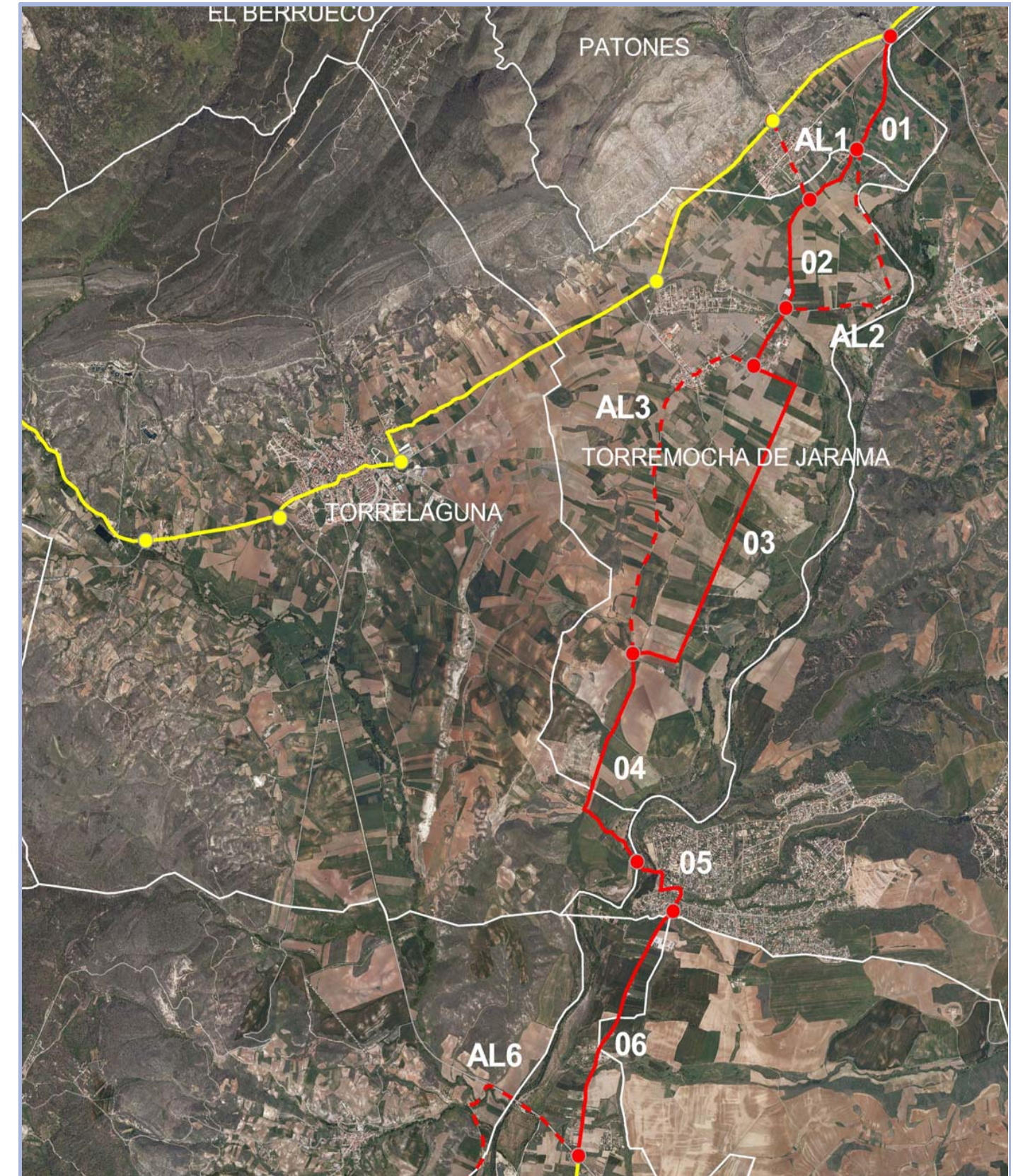
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	703
Altura Mínima (m):	661
Altura Salida (m):	703
Altura Llegada (m):	661
Desnivel Salida Llegada (m):	-42
Desnivel Máximo (m):	42
Ascensión Acumulada (m):	6
Descenso Acumulado (m):	51
Máxima Pendiente (100 m):	5,06
Pendiente Media:	-0,31

### PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000

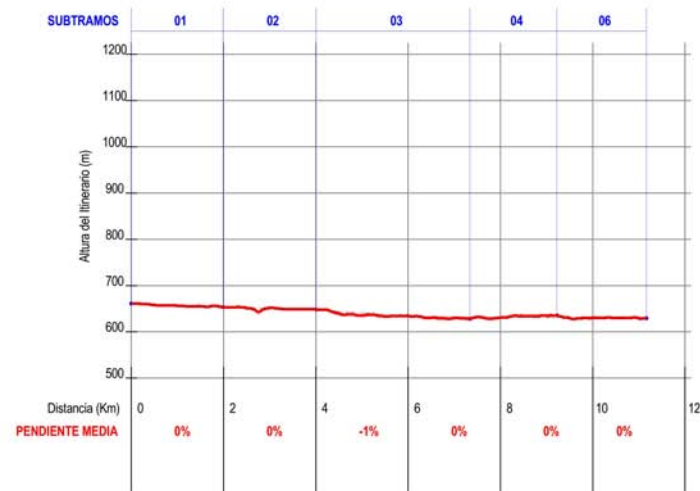




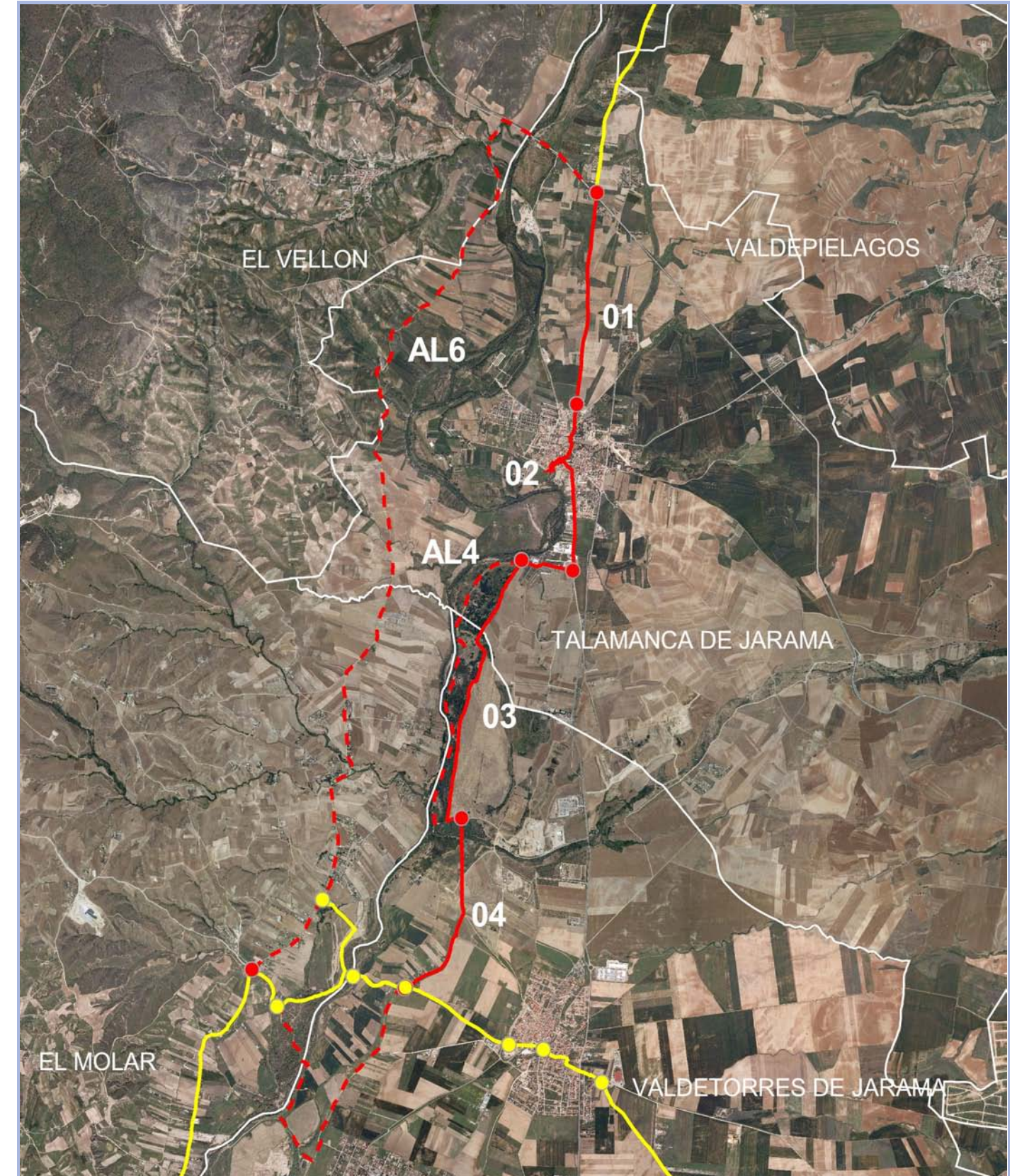
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	661
Altura Mínima (m):	627
Altura Salida (m):	661
Altura Llegada (m):	629
Desnivel Salida Llegada (m):	-32
Desnivel Máximo (m):	34
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	35
Máxima Pendiente (100 m):	4,26
Pendiente Media:	-0,31

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000

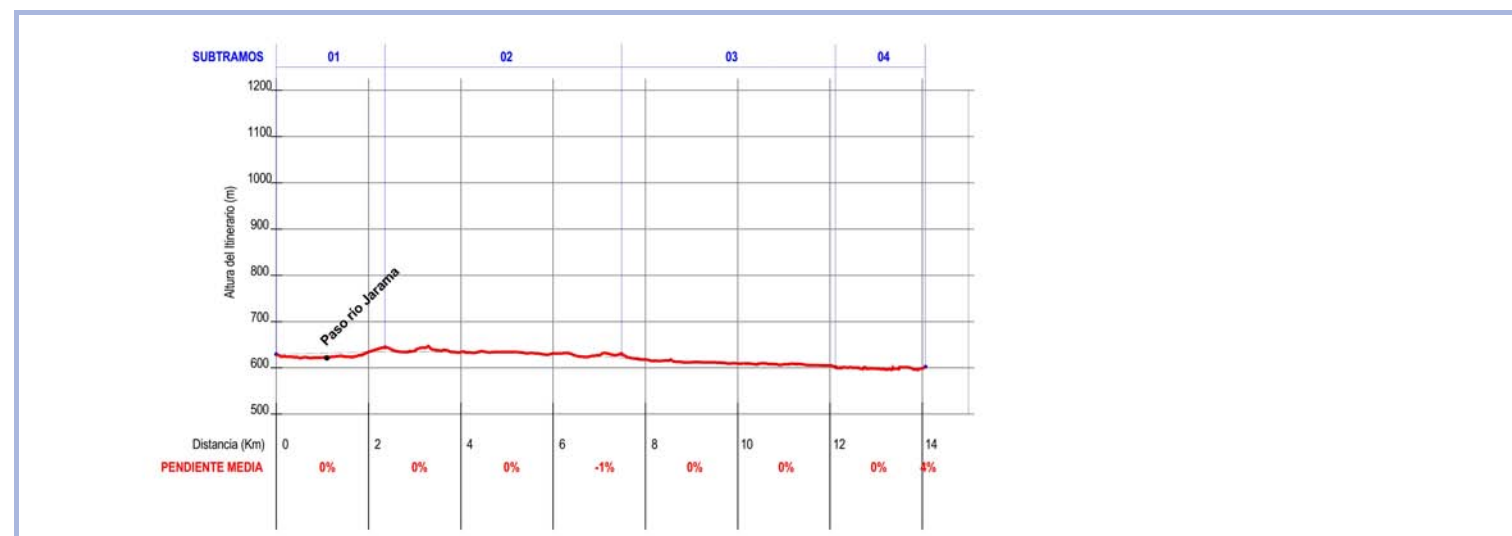




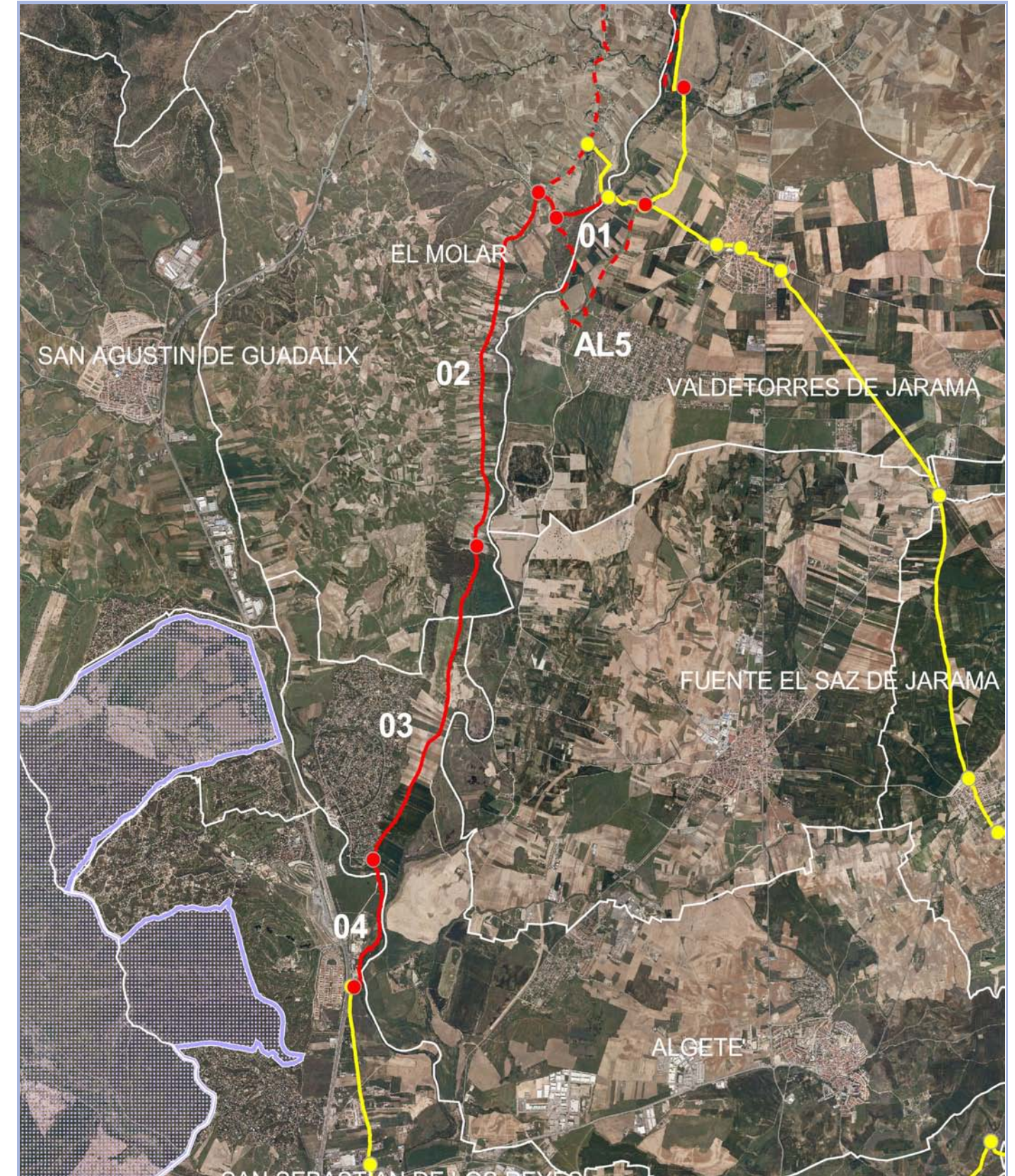
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	647
Altura Mínima (m):	595
Altura Salida (m):	629
Altura Llegada (m):	599
Desnivel Salida Llegada (m):	-30
Desnivel Máximo (m):	52
Ascensión Acumulada (m):	23
Descenso Acumulado (m):	51
Máxima Pendiente (100 m):	4,35
Pendiente Media:	0,15

### PERFILES Y PENDIENTES



1:65.000

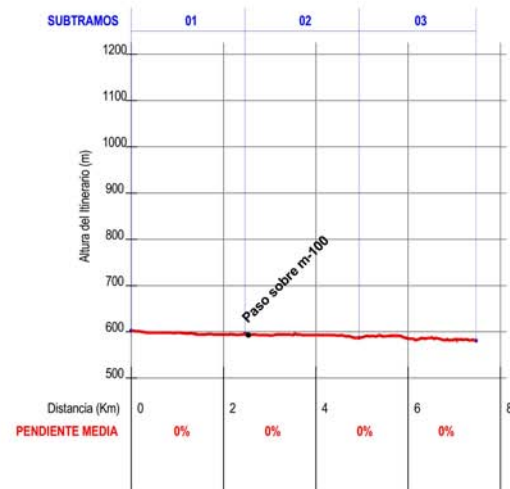




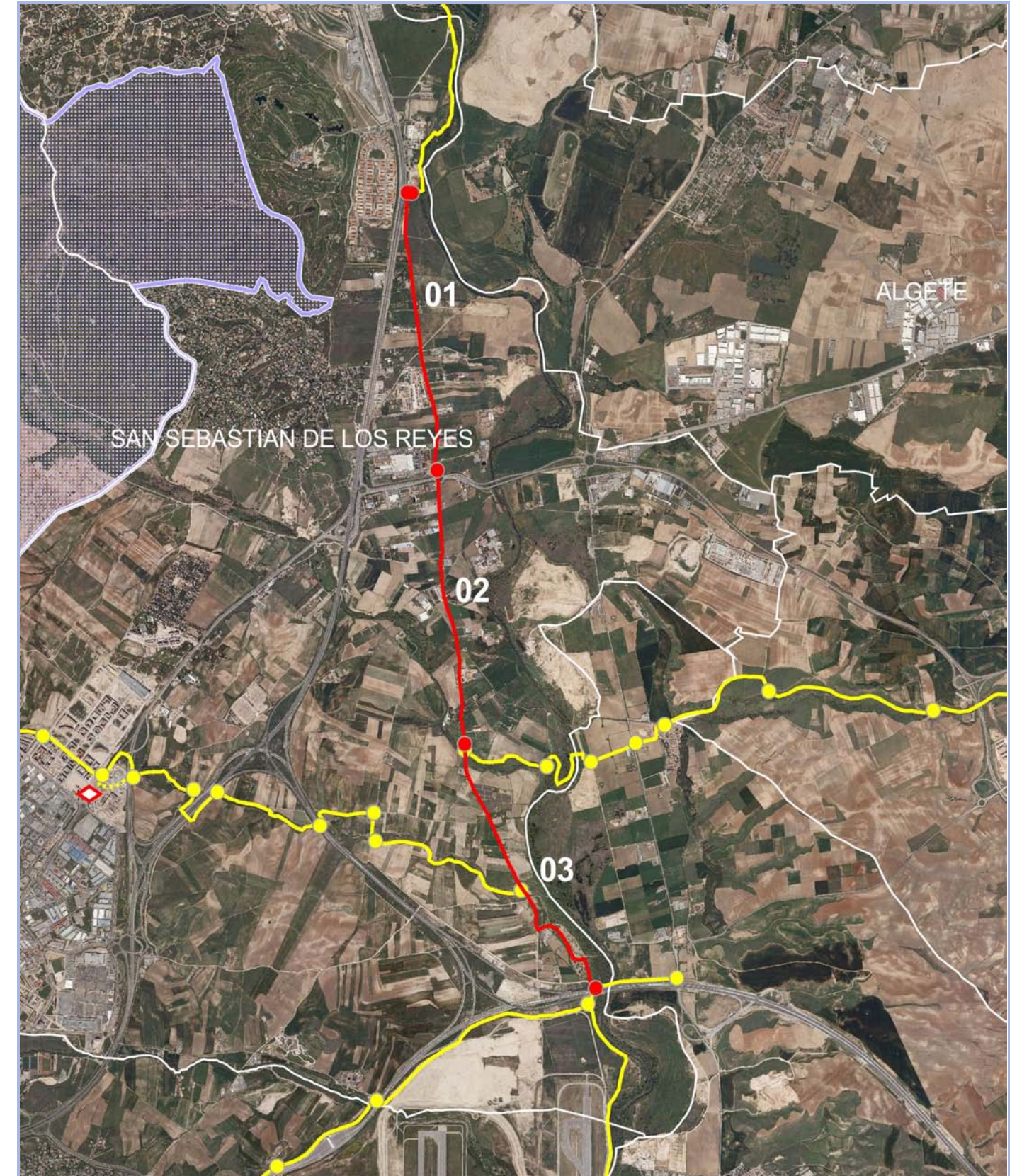
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	602
Altura Mínima (m):	581
Altura Salida (m):	602
Altura Llegada (m):	581
Desnivel Salida Llegada (m):	-21
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	21
Máxima Pendiente (100 m):	1,99
Pendiente Media:	-0,23

### PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000

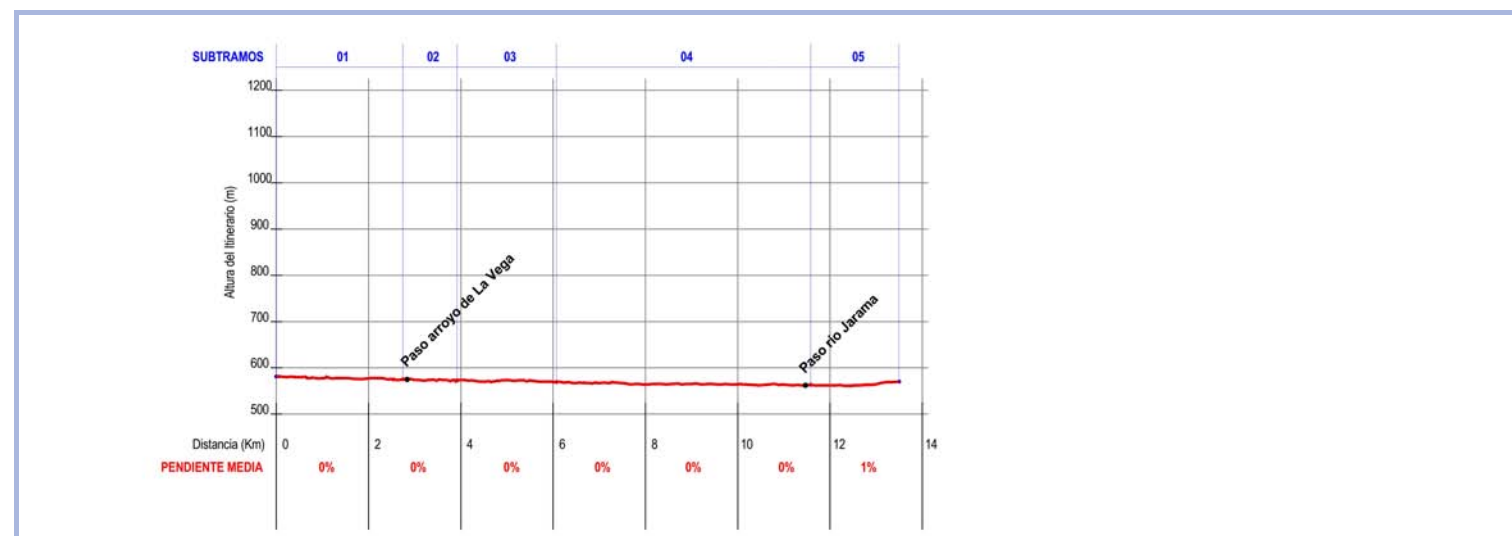




### TRAMO E

Altura Máxima (m):	582
Altura Mínima (m):	561
Altura Salida (m):	581
Altura Llegada (m):	570
Desnivel Salida Llegada (m):	-11
Desnivel Máximo (m):	21
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	12
Máxima Pendiente (100 m):	1,79
Pendiente Media:	-0,11

### PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000





Subtramo	01	02	03	04	05	06
<b>Denominación</b>	Circunvalación de Patones	antiguo Canal de Cabarrús	Camino del Soto del Rey y Las Sangraderas	Camino del Olivaron	Paso por la urbanización Cadaquiz	acceso a la urbanización Cadaquiz
<b>Entre</b>	la carretera M-502 y la población de Patones	Patones y Torremocha del Jarama	la población de Torremocha del Jarama y La Casa de Oficios	la Casa de Oficios y el río Jarama	el área de descanso junto al río y la entrada a la urbanización	la entrada a la urbanización y la carretera N-320
<b>Longitud (m)</b>	1.878	1.803	3.844	2.391	904	2.600
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado o con escaso paso	escasa	escasa	escasa	media-alta, al discurrir por calles de la urbanización, incrementándose a medida que nos acercamos a la entrada principal	alta, al circular junto a una vía de gran densidad de tráfico
<b>Entorno / Paisaje</b>	camino entre campos de labor, con el río Jarama, izquierda, y la población de Patones, derecha	camino entre campos de labor y arbolado escaso	camino entre campos de labor, sin arbolado	ancho camino hasta la ermita, descendiendo hasta el río, posteriormente, con más arbolado	sendero junto al río y paso por calles asfaltadas de la urbanización	acceso asfaltado entre campos sin arbolado
<b>Protección Térmica</b>	No	escasa	No	media, con alternancia de zonas	Parcialmente	No
<b>Desnivel</b>	escaso	escaso	escaso	escaso-medio	escaso	escaso
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	camino agrícola y de entrada a fincas, con escasa densidad circulatoria.	camino agrícola y de entrada a fincas, con escasa densidad circulatoria. Cruce con la M-128.	camino agrícola y de entrada a fincas, con escasa densidad circulatoria.	camino de escasa densidad circulatoria, que llega hasta un área de descanso junto al río.	sección compartida con viales de urbanización.	sección compartida con carretera de acceso a la urbanización, de alta densidad de tráfico. Al final, cruce con la carretera N-320.
<b>Tipo de Firme</b>	ancho camino, de unos 6 metros de anchura, en buen estado	ancho camino de tierra, unos 3 a 4 metros de anchura, con alguna piedra y algo de asfalto	camino, de unos 3 metros de anchura, recto y que circula entre campos de labor	camino de unos 3 metros de anchura. Desde la ermita se estrecha algo y se deteriora	estrecho sendero de tierra y calles de asfalto	arcén del acceso asfaltado, de un metro de anchura
<b>Iluminación</b>	no	no	no	no	sí	no
<b>Potencialidad demanda</b>	alta, al discurrir por una zona de gran interés paisajístico	alta	media	media	alta, dada la zona por la que se transita	media
<b>Observaciones</b>	se circula desde la carretera M-502, donde se contacta con el Eje de la Sierra (IT01). Se circula junto al río Jarama, para dejarlo alejarse mientras se pasa junto a la población de Patones. Los caminos son llanos y en buen estado, con algún tramo de pied	el camino que se toma enlaza Patones y Torremocha del Jarama, pero sin entrar en las poblaciones. Se circula entre campos de labor, teniendo el cauce del río Jarama a la izquierda, alejado unos metros. Se atraviesa la M-128 y se circula por una zona medio	se procede a circular algo más cerca del río, que circula a nuestra izquierda, por un camino recto que se circunscribe entre campos de labor y caminos transversales que se cruzan con el que llevamos. Se concluye en otro camino, que se utilizará como alter	se sigue por el camino que lleva hasta Torremocha, pero en dirección al río Jarama. Al llegar a la ermita de Santa Mª de la Cabeza, se toma otro, algo más deteriorado y con piedras, que desciende hasta el río. Al llegar a éste se aprecia un área de descans	Nos adentramos unos metros en la provincia de Guadalajara, dado que el paso por la de Madrid es algo complicado por la orografía. Se debe pasar el río Jarama, para lo que será necesario habilitar un puente al efecto. Al otro lado se sigue un sendero que,	se discurre junto al acceso asfaltado, que posee gran densidad de tráfico. Existe espacio suficiente para ubicar un carril bici segregado. Habrá que estudiar la posibilidad de llevar el carril bici junto al cauce del río, con menos peligrosidad acústica y
<b>Intervención</b>	acondicionamiento del carril bici-peatonal en el tramo mencionado	acondicionamiento del trazado descrito	acondicionamiento del trazado descrito	acondicionamiento del carril bici-peatonal en el tramo mencionado	acondicionamiento del paso por el río Jarama (puente) y del paso por la urbanización	acondicionamiento del trazado descrito, estudiando alguna variante para no tener que circular por el acceso de la urbanización
<b>Tipo de Intervención</b>	M6 - Blando	M2 - Duro	M3 - Blando	M6 - Blando	M2 - Duro	M11 - Duro
<b>Presupuesto</b>	118.314 €	21.636 €	46.128 €	150.633 €	24.408 €	377.000 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	22.500 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	camino de Talamanca del Jarama	Paso por Talamanca del Jarama	vía pecuaria de El Soto	vía pecuaria por la zona de Las Suertes
Entre	la carretera N-320 y la población de Talamanca del Jarama	la entrada a la población y la salida por zona industrial	la salida de la población de Talamanca del Jarama	la zona de Los Rasos y la Granja de La Poza
Longitud (m)	1.997	2.014	3.379	1.830
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, aumentando al acercarnos a la población	alta, al discurrir por el núcleo urbano y zona industrial	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	escasa
Entorno / Paisaje	camino entre campos de labor, con escaso arbolado	viales urbanos, senda medioambiental y paso por la zona industrial	camino entre arbolado del soto del río	camino cercano al soto del río, con algo de arbolado y campos de labor
Protección Térmica	escasa	baja	alta	media
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria con circulación de vehículos.	sección compartida con viales urbanos.	vía pecuaria de tráfico restringido.	vía pecuaria de tráfico restringido.
Tipo de Firme	ancho camino, de unos 3 metros de anchura, en buen estado	acceso asfaltado, con alternancia de senda ambiental junto al arroyo de Valdejudíos	ancho camino, de unos 3 metros de anchura, en buen estado, con alguna zona bacheada	ancho camino, entre 3 y 5 metros, en excelente estado
Iluminación	no	sí	no	no
Potencialidad demanda	medio	media	alta, dada la zona por la que se discurre	media
Observaciones	se toma una vía pecuaria en buen estado. A la derecha, junto al río, hay un área recreativa que posee otro acceso a la población, pasando junto al cementerio. Puede tomarse como alternativa si deseamos circular más cercanos al cauce. También servirá para	se procede a acceder al núcleo urbano de Talamanca del Jarama. Se circula por una senda medioambiental junto al arroyo de Valdejudíos, que resulta especialmente agradable. Al finalizar, se toma el acceso a la zona industrial, que comunica con la M-103	se discurre por una vía pecuaria cerca del soto del río. A la derecha se indican una serie de graveras rehabilitadas, más cercana al río que el camino utilizado, que se ofrecen como alternativa. Más adelante, dichos trazados se juntan	se continúa discurrendo junto al soto del río, a más o menos distancia. El camino que llevamos posee señal de vía pecuaria. Al final, se llega a una granja de ganado
Intervención	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el mencionado trazado o, en su caso, en el recorrido alternativo	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el interior de la localidad, para lo cual será necesario ponerse en contacto con los responsables municipales	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el trazado descrito	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el itinerario mencionado
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M5 - Duro	M6 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	23.964 €	54.378 €	40.548 €	21.960 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	paso del río Jarama	camino del Remolino	camino de Burgos al paso por la urbanización Santo Domingo	Soto del río Jarama junto al Race
Entre	la Granja de La Poza y el Camino de Burgos	el acceso al Canal del Atazar (EN12-01-05) y la zona de Remolinos de Abajo	la zona del Remolino de Abajo y el arroyo de Guadalix	la conexión del arroyo Guadalix con el río Jarama y la carretera N-1
Longitud (m)	1.972	5.165	4.613	1.950
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, algo más elevada al contactar con el antiguo camino de Burgos	media, ya que el Camino de Burgos, en el tramo en cuestión, posee cierto tráfico motorizado	escasa, al discurrir alejados del tráfico motorizado	escasa, que aumenta algo al acercarse a la N-1
Entorno / Paisaje	camino entre arbolado del soto del río	camino entre casas aisladas, con alguna zona de arbolado	ancho camino de tierra, entre encinas	soto del río, con abundante arbolado
Protección Térmica	alta	escasa	media	alta
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino agrícola y de acceso a fincas, de escasa densidad circulatoria.	camino con cierta densidad circulatoria, de acceso a fincas.	camino con cierta densidad circulatoria, de acceso a fincas.	sendero sin circulación motorizada
Tipo de Firme	ancho camino de tierra en buen estado, que se estrecha algo al acercarse al río	ancho camino de tierra, de unos 5 metros, en buen estado	camino de tierra en buen estado, algo bacheado, de unos 5 metros de anchura	sendero junto al río, que a veces se estrecha, con alguna zona defectuosa
Iluminación	no	no	no	no
Potencialidad demanda	alta, dado lo atractivo de la zona por la que se transita	media	alta, dado lo atractivo de la zona por la que se circula	alta, dada la zona por la que se transita
Observaciones	en el tramo descrito, se propone atravesar el río Jarama, para lo cual será preciso habilitar un paso. Ya al otro lado, se transita por una gravera rehabilitada que nos comunica con un camino más ancho, el antiguo camino de Burgos	se circula por el Camino de Burgos, entre casas aisladas. Se pasa por la ermita del Remolino, buen lugar para realizar una parada, continuando el camino por el que se transita	se continúa transitando por el camino de Burgos. Ahora se discurre por una zona de encinares que resulta muy agradable. A la derecha campos de labor y el Cerro de Salomón. A la izquierda, más campos de labor y el cauce del río Jarama, a lo lejos. Al final	pasado el arroyo de Guadalix, nos adentramos en una zona cercana al soto del río Jarama. Se circula por un camino que se estrecha paulatinamente. Al final, se rodea un gran restaurante junto a una gasolinera, pasando muy cerca del cauce del río, en una zona
Intervención	realización de un paso para atravesar el río Jarama, así como acondicionamiento de la zona posterior	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el mencionado trazado	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el entorno mencionado	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el mencionado trazado, habilitando un paso más seguro junto al río y el citado restaurante, posibilitando un paso por este lugar
Tipo de Intervención	M6 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	124.236 €	325.395 €	55.356 €	282.750 €
Elementos Singulares (puente)	45.000 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03
Denominación	zona industrial junto a Fuente El Fresno	camino de los Llanos del Barco	camino junto a la zona de Tierras Viejas
Entre	la N-1 y la carretera M-100	la carretera M-100 y el arroyo Viñuelas	el arroyo Viñuelas y la carretera M-50
Longitud (m)	2.441	2.406	2.631
Contaminación acústica / atmosférica	media-alta	media, al alejarnos del tráfico motorizado	escasa, al circular alejados del tráfico ferroviario
Entorno / Paisaje	ancho camino en una zona industrial, sin arbolado	camino entre casas y fincas, con algo de arbolado	camino entre arbolado y vegetación, en una zona de protección medioambiental
Protección Térmica	No	escasa	alta
Desnivel	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	camino entre zona industrial, con cierta densidad de circulación. Se cruza la carretera M-100.	al principio algún acceso pero con escasa circulación de vehículos, que desaparece paulatinamente	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.
Tipo de Firme	amplio camino, de unos 5 ó 6 metros de anchura, con zonas en mal estado	camino de asfalto que se abandona para seguir por otro de tierra, de 3 a 4 metros, en buen estado	ancho camino de tierra en buen estado
Iluminación	no	no	no
Potencialidad demanda	baja	media	alta, al ser una zona protegida con área recreativa
Observaciones	se abandona la vía de servicio de la N-1, y se circula por un ancho camino con vertidos de inertes a ambos lados. Se pasa junto a granjas de ganado vacuno e invernaderos, que conforman una zona de industrias donde no resulta demasiado gratificante la circ.	se deja la carretera M-100 para discurrir por un acceso asfaltado a las fincas y casas de la zona. A escasos metros, se abandona el asfalto para seguir por un camino de tierra, que asimismo circula entre las casas, que permanece en buen estado. Al final,	se deja gradualmente el núcleo de casas para discurrir por parajes medioambientalmente protegidos. Se llega a un área de descanso junto al río y, poco más tarde, hasta contactar con la M-50 que se pasa por debajo
Intervención	acondicionamiento y limpieza del tramo descrito para circular con seguridad	acondicionamiento de un carril bici-peatonal segregado del tráfico	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el mencionado paraje
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	29.292 €	28.872 €	31.572 €
Elementos Singulares (puente)	22.500 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Vía pecuaria junto a la valla del aeropuerto de Barajas	Vía pecuaria junto a la valla del aeropuerto de Barajas	Vía pecuaria junto a la valla del aeropuerto de Barajas	Vía pecuaria junto a la valla del aeropuerto de Barajas	paso junto centro comercial y parque acuático
Entre	la carretera M-50 y el arroyo de la Vega	el arroyo de la Vega y el arroyo de Las Zorreras	entre el arroyo de Las Zorreras y el paso bajo la M-111	la carretera M-111 y el final del aeropuerto, cerca de la N-II	el paso del río y la carretera N-II
Longitud (m)	2.866	1.881	2.129	5.414	2.040
Contaminación acústica / atmosférica	escasa, sólo rota por el ruido del despegue de aviones	escasa	escasa	escasa, siendo algo más elevada conforme nos acercamos a la N-II	media-alta
Entorno / Paisaje	camino entre la valla del aeropuerto, derecha, y el río Jarama, izquierda, con zonas de arbolado	vía pecuaria junto al soto del río, con zonas de arbolado	camino junto al soto del río y la valla del aeropuerto	camino junto al soto del río	sendero junto al río, rodeando el centro comercial y el parque acuático
Protección Térmica	escasa, con alternancia de zonas	media, con alternancia de zonas	escasa	escasa	escasa
Desnivel	escaso	escaso	escaso	escaso	escaso
Cruces con el tráfico motorizado	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.	vía pecuaria de escasa circulación motorizada.	camino sin circulación motorizada.
Tipo de Firme	ancho camino de tierra en buen estado, de unos 4 a 5 metros de anchura	camino de tierra, de unos 4 a 5 metros de anchura, que se deteriora al paso por los arroyos	ancho camino de tierra, de 5 a 6 metros de anchura, en buen estado	ancho camino de tierra, de 5 a 6 metros de anchura, en buen estado	camino, a veces sendero de escasa anchura y, a veces, imperceptible
Iluminación	no	no	no	no	no
Potencialidad demanda	media-alta	alta	alta	alta	media, aunque aumentaría para poder atravesar la N-II
Observaciones	se contacta con la valla del aeropuerto, circulando por un ancho camino que constituye una vía pecuaria. Pasamos por zonas de arbolado mientras el camino se acerca o aleja del soto del río. A la derecha se puede observar el despegue de los aviones	la zona por la que se pasa, es complicada en épocas de lluvia al tener que atravesar dos arroyos que pudieran estar crecidos y no existe paso para su cruce. Uno de éstos posee aguas residuales que conviene evitar a toda costa. El terreno entre ambos arroy	se sigue circulando junto a la valla del aeropuerto, por un ancho camino. Se discurre junto al río Jarama, cerca del cauce. Al final, se pasa bajo la M-111	se continúa junto a la valla del aeropuerto, mientras se pasa por la Depuradora de Valdebebas. Siguiendo el camino, nos acercamos a la N-II. Antes de llegar a la entrada del aeropuerto para camiones de mercancías, se debe pasar al otro lado del río, siend	pasado el río, se sigue por un camino, a veces sendero. Una alternativa es discurrir entre el aparcamiento del centro comercial y la entrada del parque acuático, pero es mejor opción la de circular junto al río y la valla del parque acuático aunque, en la
Intervención	acondicionamiento del terreno para ubicar un carril bici-peatonal	acondicionamiento del carril bici-peatonal en el mencionado tramo, haciendo especial hincapié en el paso por los arroyos descritos, realizando pasos que permitan pasarlos sin dificultad	acondicionamiento de un carril bici-peatonal en el mencionado tramo	acondicionamiento de un carril bici-peatonal por el mencionado tramo. Al finalizar el mismo, se debe pasar al otro lado del río, para lo cual será necesario habilitar un paso	acondicionamiento del trazado que se desee utilizar. En el caso que se decidiese discurrir junto al río, sería necesario habilitar un trazado viable
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando	M10 - Blando
Presupuesto	34.392 €	22.572 €	25.548 €	64.968 €	295.800 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	45.000 €	0 €	45.000 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 5 SUR

## EJE JARAMA

### DESCRIPCION

El Itinerario IT 05 Sur (Bajo Jarama) transcurre en paralelo al río Jarama desde el núcleo urbano de San Fernando de Henares al Norte hasta el municipio de Aranjuez en el Sur. El itinerario suma unos 59 kilómetros y se trata de una ruta completamente llana con una pendiente media de un 0,15%.

### MUNICIPIOS

Coslada  
San Fernando de Henares  
Mejorada de Campo  
Velilla de San Antonio  
Rivas Vaciamadrid  
San Martín de la Vega  
Ciempozuelos  
Titulcia  
Aranjuez

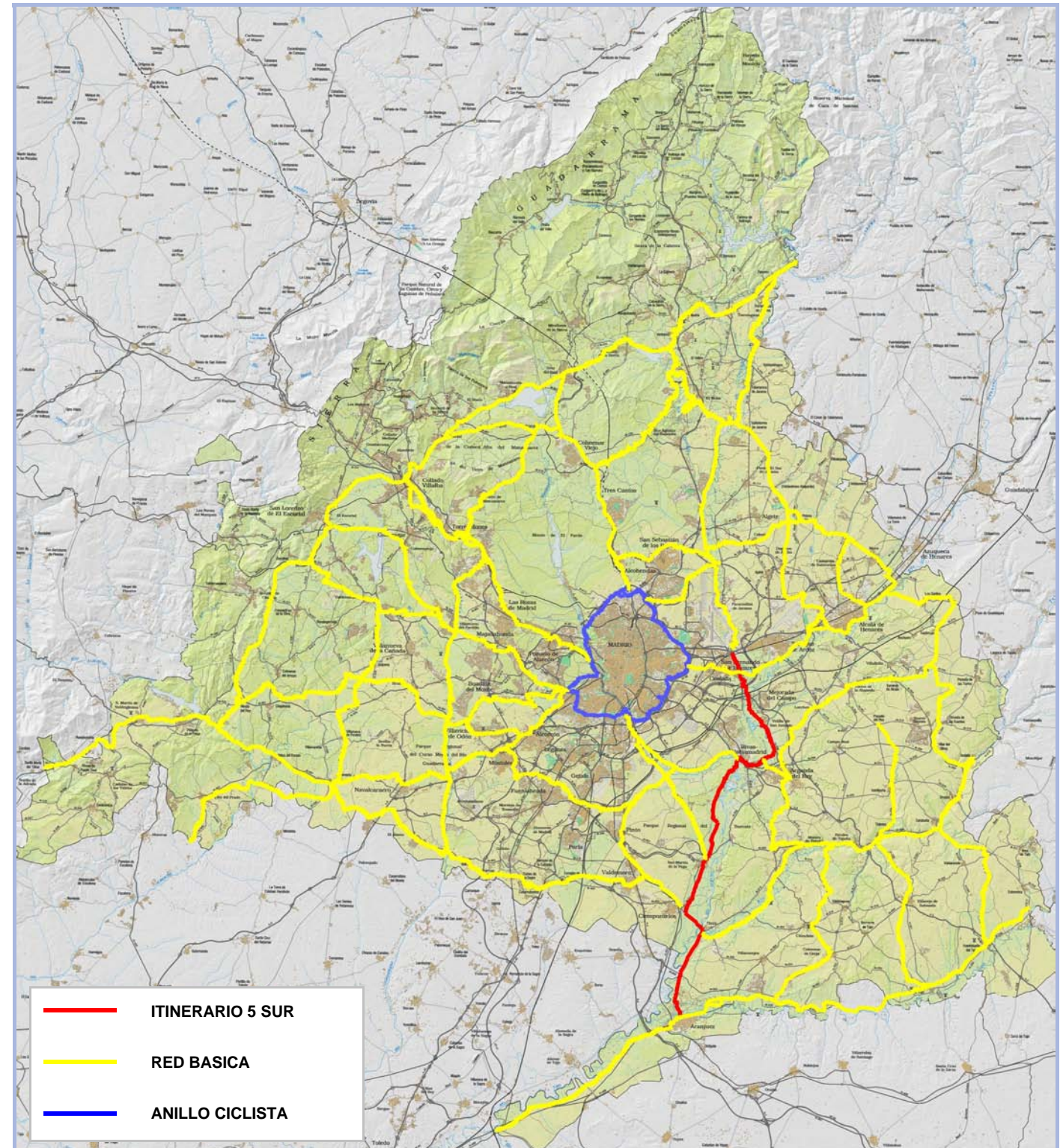
LONGITUD (KM) 59,56

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 9

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este tramo transcurre entre la A-2 y la M-45 (M-50) por los municipios de Coslada y San Fernando de Henares. Tiene una longitud de unos 4,4 kilómetros y el desnivel a salvar es insignificante. Se basa en caminos existentes de terriza compactada de buena calidad frecuentemente transitado tanto para peatones como ciclistas. Únicamente en un tramo corto de aproximadamente 500 metros entre el Polideportivo y la M-206 hay que abrir un nuevo camino y aprovechar un camino de propiedad privada.

### TRAMO B

El tramo transcurre entre la M-45 al límite del municipio de San Fernando de Henares hasta la carretera M-203 en su paso por el municipio de Rivas Vaciamadrid. El itinerario no presenta grandes dificultades, ya que se basa en caminos públicos existentes. Únicamente hay que encontrar una solución en el paso por el Campo de Golf, donde hay dos puertas de acceso cerradas por la noche, que limitan la continuidad por el Camino de la Vaquera de dominio público. Para cruzar el río Jarama en el municipio de Mejorada del Campo se propone aprovechar el puente de la antigua carretera de San Fernando a Mejorada del Campo, actualmente en desuso. La longitud es de unos 2,65 kilómetros y no hay desniveles importantes a salvar. Las pendientes máximas (3,5%) se producen en el paso por el campo de Golf y el puente antiguo sobre el río Jarama. Sin embargo, se trata de tramos cortos (< 250m).

### TRAMO C

El tramo C transcurre entre la M-203 y el núcleo urbano de Velilla de San Antonio. Para el trazado existen dos alternativas, ambas tienen un desnivel insignificante: La propuesta principal "CAMINO REAL VELILLA DE SAN ANTONIO" es la conexión más directa entre ambos puntos, sin embargo se trata de un camino donde circulan vehículos motorizados de uso agrícola o para acceder a las fincas colindantes. La alternativa sería acondicionar y recuperar parcialmente los caminos anexos a la ribera del río Jarama. El inconveniente es el mayor rodeo y el tratamiento de la superficie probablemente será menos adecuado para el uso cotidiano de la bicicleta.

### TRAMO D

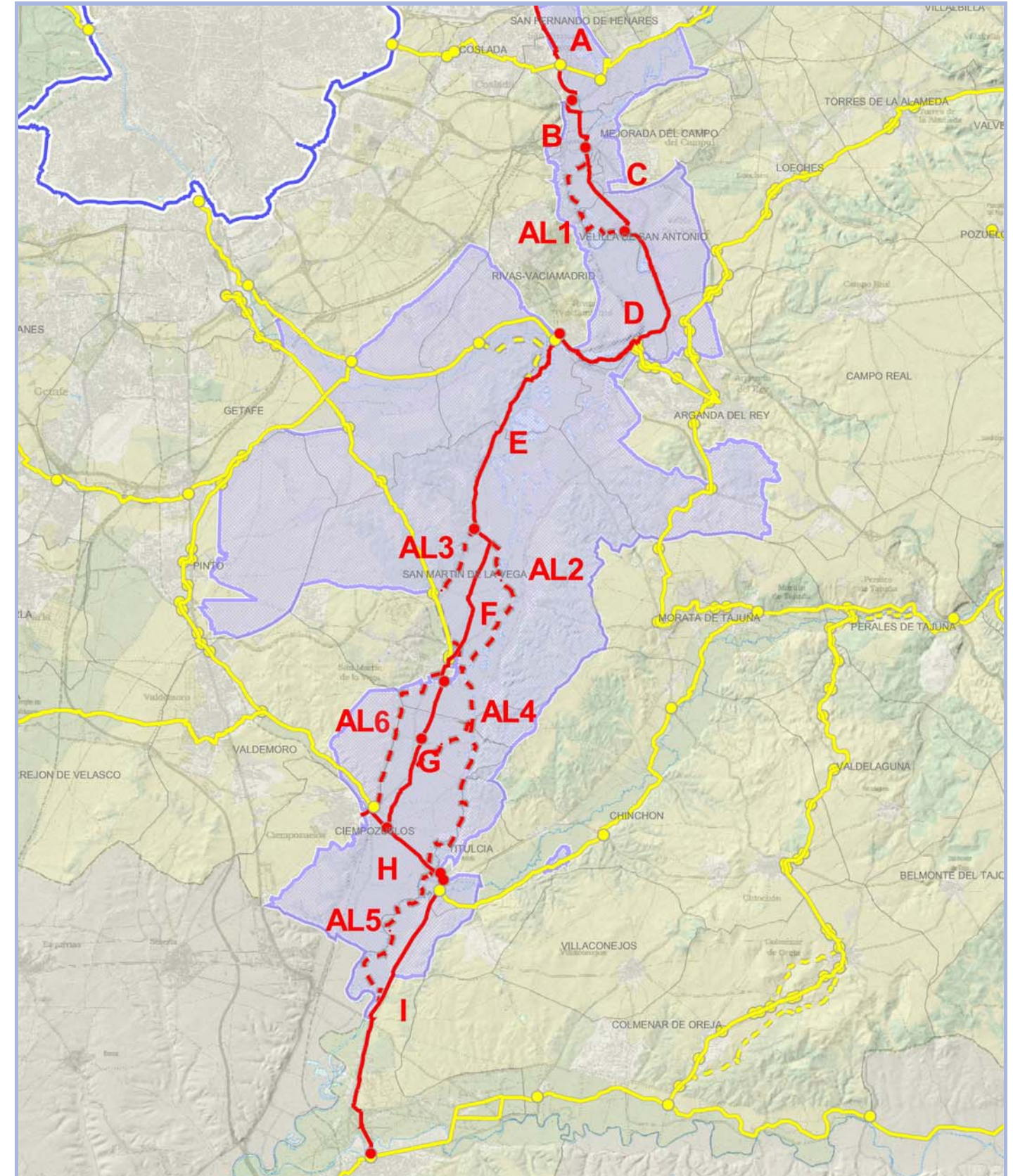
El tramo D une el núcleo de Velilla de San Antonio con el de Rivas Vaciamadrid. El trazado elegido transcurre por los márgenes del río Jarama, donde existen dos variantes: El CAMINO LA SOPEYA que pasa por la parcela El PIUL, en la actualidad cerrado al acceso público, aunque según el Catastro se trata de una "Vía de comunicación de dominio público". La desventaja de esta alternativa es que sería necesario construir un puente sobre el río Jarama para conectar con el tramo anterior. La otra posibilidad es recuperar la vía pecuaria "Vereda del camino de Arganda", actualmente sólo parcialmente transitable, y posteriormente trazar un nuevo camino en paralelo a la ribera del Jarama hasta el puente ferroviario, bordeando la finca privada "El Palancar". Esta variante tiene la ventaja de poder enlazar con la estación de Metro "La Poveda" así como con la vía ciclista existente del antiguo ferrocarril de Arganda. Además permite acceder al centro de interpretación "La Campillo" en la orilla de la Laguna del Campillo.

### TRAMO E

El tramo E y el tramo F enlazan el municipio de Rivas Vaciamadrid y San Martín de la Vega. Al principio coincide con el trazado del Cordel de la Posesión hasta enlazar con el Camino Real de Madrid a Aranjuez, que transcurre entre el río Manzanares y el talud del Cerro de las Coberteras. Para salvar el río es preciso construir un puente en este punto. El tramo comprendido entre el nuevo puente a instalar y la Presa del Rey pasa por una zona de máxima protección del Parque Regional del Sueste. En este tramo existe además el problema añadido del peligro de desprendimiento de rocas. De hecho en la proximidad de la desembocadura del río Manzanares al Jarama el camino es intransitable debido al desprendimiento de varias rocas. A continuación enlaza con el camino de la presa (asfaltado), que no presenta dificultad ninguna para acoger el itinerario. En caso de querer evitar este tramo debido al peligro de desprendimiento y la protección medioambiental, existe la opción de continuar la ruta sobre la lengua entre los dos cursos de agua (Manzanares y Jarama) y salvar el río Jarama mediante un puente nuevo para alcanzar el camino de la Presa del Rey. La longitud total es de unos 9 kilómetros y el desnivel es insignificante, excepto en el tramo poco antes de la Presa del Rey, donde hay una subida y bajada entorno del 5%.

### TRAMO F

El tramo arranca a la altura de la finca "La Boyeriza" y suma unos 6,7 kilómetros hasta alcanzar el núcleo urbano de San Martín de la Vega. Existen tres alternativas para el trazado. La propuesta principal es trazar el itinerario por el camino "Madrid a Cinchón" y el antiguo ferrocarril de Azucarera. Este trazado corresponde a la conexión más directa para enlazar con la estación de cercanías de San Martín de la Vega y el núcleo urbano. El trazado es llano por caminos en buen estado.





### TRAMO G

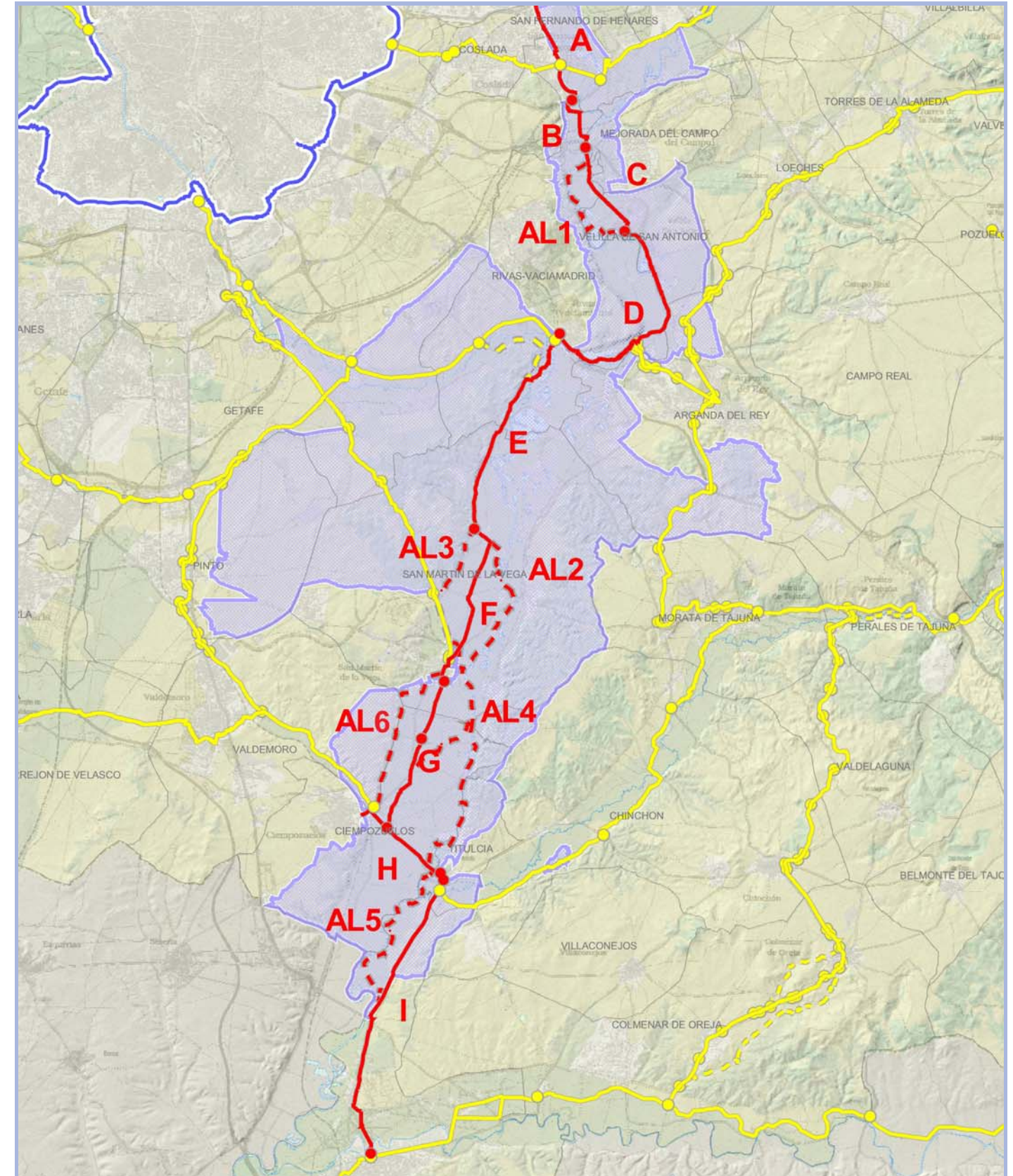
En este tramo existen tres variantes para continuar el itinerario entre San Martín de la Vega y Titulcia. La propuesta principal es seguir el Camino de Ciempozuelos a San Martín de la Vega, que transcurre en paralelo a la carretera M-307. El camino tiene unas características adecuadas para acoger el itinerario, en el último tramo coincide con el camino en paralelo a la acequia Real Jarama, donde la vegetación sirve de protección térmica.

### TRAMO H

En principio este tramo únicamente sería necesario en caso de optar en el tramo G por la opción I o II. Sin embargo, aunque el trazado definitivo fuera la variante G.III, este tramo tendría su justificación como ramal de enlace con la estación de cercanías de Ciempozuelos. El trazado coincide con la carretera M-404, no existen caminos alternativos a una distancia razonable, por lo que sería imprescindible proyectar una pista ciclista / peatonal en paralelo segregada físicamente de la calzada. La longitud es desde la estación de tren de Ciempozuelos hasta Titulcia es de unos 4,6 km. Hay una cuesta considerable al acceso a la estación de Ciempozuelos, pero que no afecta a la validez del trazado por la carretera M-404.

### TRAMO I

En este corredor existen dos variantes entre Titulcia y la M-305: La posibilidad de continuar la ruta por la vía pecuaria "Cordel de la Galiana" (Variante I) o trazar un itinerario por la ribera del río Jarama (Variante II), aprovechando lo máximo posibles los caminos y sendas existentes. La primera es la conexión más directa y supuestamente una intervención menos complicada, mientras que la segunda es paisajísticamente más interesante aunque el rodeo es importante (7,6 km frente a 5,2 km) y la intervención tiene mayor envergadura. A partir de la M-305 el trazado del itinerario coincide con la carretera Madrid-Aranjuez, donde existen caminos en paralelo que se podrían acondicionar convenientemente. En total el tramo mide unos 12 kilómetros con un desnivel acumulado de apenas 45 metros (Pendientes medias de entre 0,6 y 1%).





### ALTERNATIVA 1

Esta variante supone un rodeo importante frente al camino del Sotillo que enlaza de forma directa con el casco urbano de Velilla de San Antonio. Sin embargo esta variante es de mayor interés paisajístico y completamente sin tráfico motorizado.

### ALTERNATIVA 2

Crear un nuevo camino por el dominio público del río Jarama, aprovechando algunos caminos y sendas existentes. Este trazado es el paisajísticamente más interesante, pero supone un ligero rodeo y hay que trazar en algunos tramos nuevos caminos

### ALTERNATIVA 3

Seguir el "Camino de la Casa de Giro" que continúa a pie del talud de los cerros, hasta enlazar con la carretera M-506, donde existe una pista-bici en paralelo. Esta variante tiene como ventaja una superficie asfaltada en todo el recorrido, pero supone un aumento de rodeo y el desnivel del itinerario.

### ALTERNATIVA 4

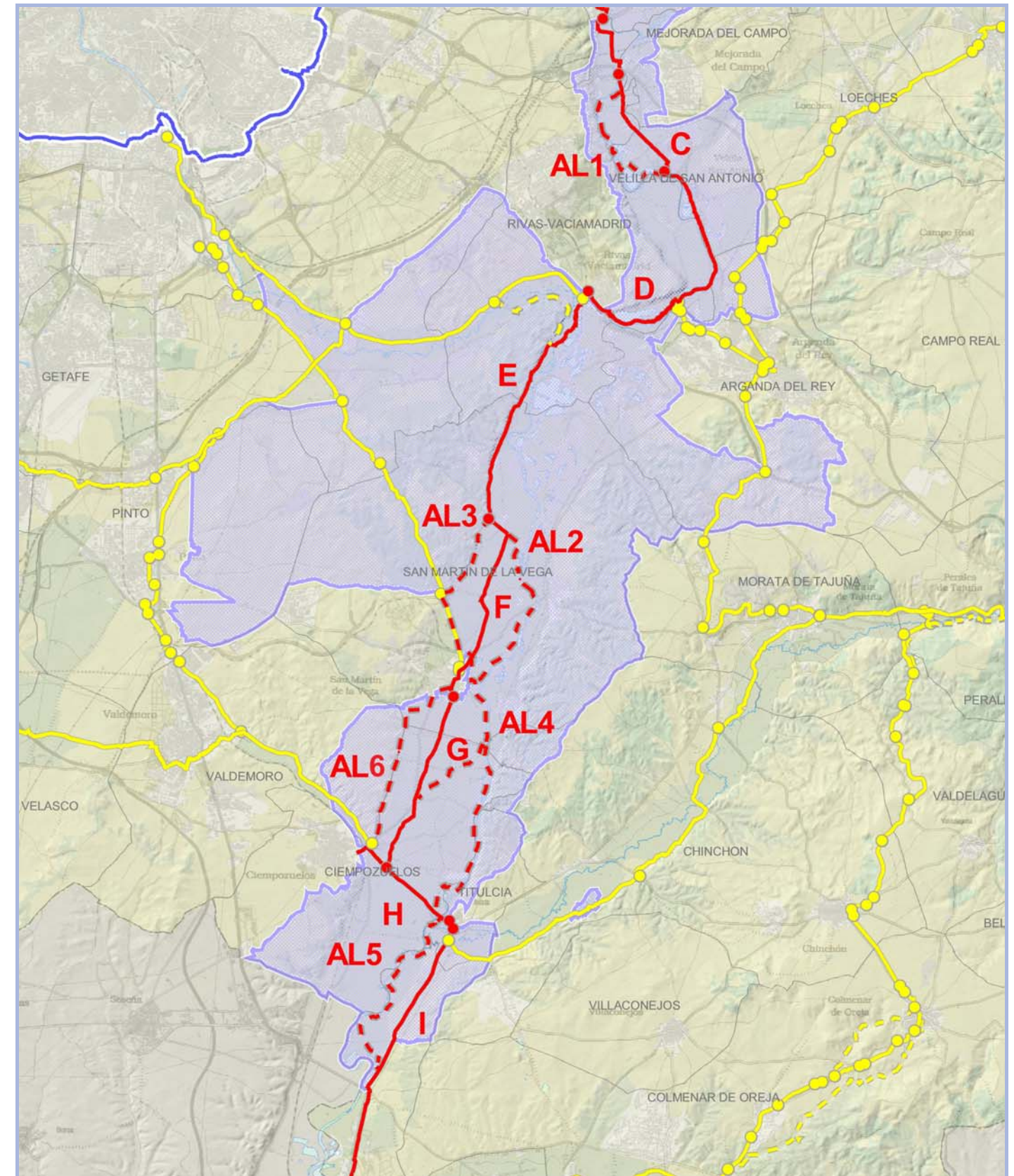
Esta variante es continuar el itinerario por la ribera del río Jarama hasta el camino Matalobos. A partir de ahí existe la posibilidad de enlazar con el Camino de Ciempozuelos a San Martín de la Vega, o coger el camino del Río Seco para seguir por el Cordel de los Manchegos, parcialmente desaparecido.

### ALTERNATIVA 5

Continuación de la alternativa AL4 trazando un camino por los márgenes del río Jarama, aunque la existencia de dos graveras dificultan esta posibilidad.

### ALTERNATIVA 6

Esta variante enlaza San Martín de la Vega con Ciempozuelos y transcurre por la Vereda Llarga de los Cerros con una longitud de unos 6,5 kilómetros. El desnivel no es de gran importancia excepto una corta subida nada más salir del núcleo urbano de San Martín de la Vega. Este variante requiere un trazado por el núcleo urbano y resolver la intersección de la carretera M-307 con la nueva circunvalación de San Martín de la Vega.



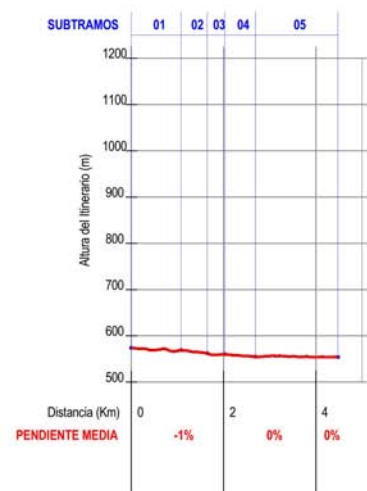
1:150.000



### TRAMO A

Altura Máxima (m):	574
Altura Mínima (m):	554
Altura Salida (m):	574
Altura Llegada (m):	554
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	20
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	20
Máxima Pendiente (100 m):	1,43
Pendiente Media:	0,44

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000

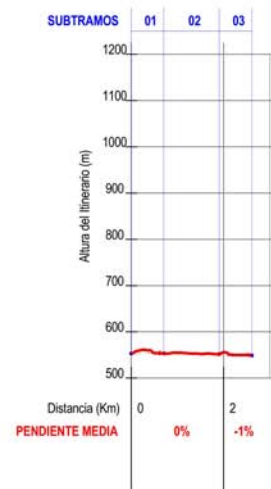




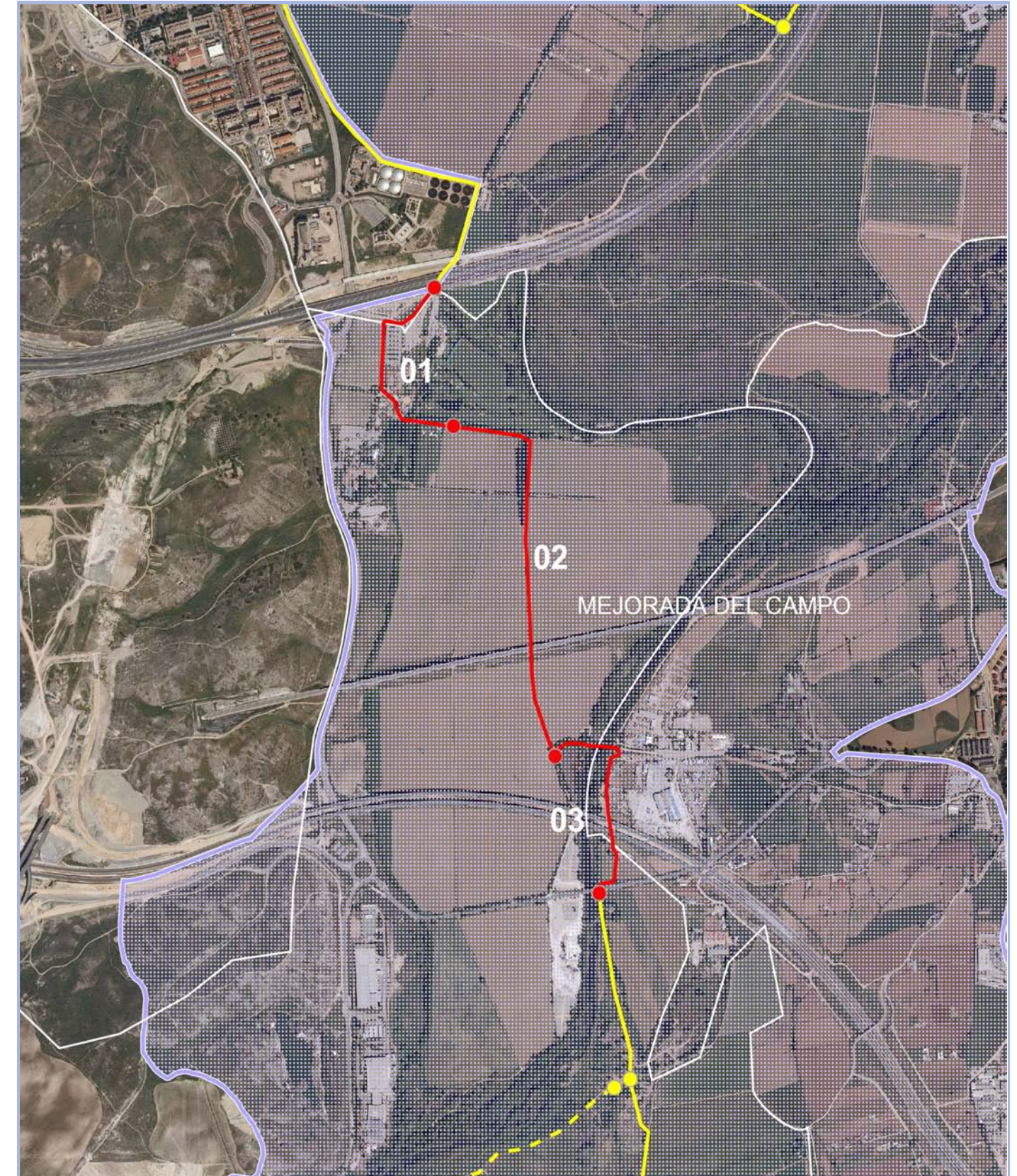
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	561
Altura Mínima (m):	549
Altura Salida (m):	554
Altura Llegada (m):	549
Desnivel Salida Llegada (m):	7
Desnivel Máximo (m):	12
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	12
Máxima Pendiente (100 m):	2,67
Pendiente Media:	0,76

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

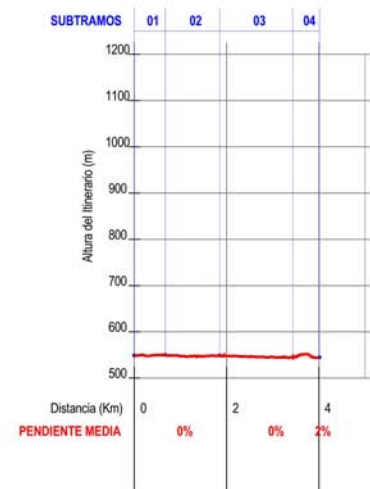




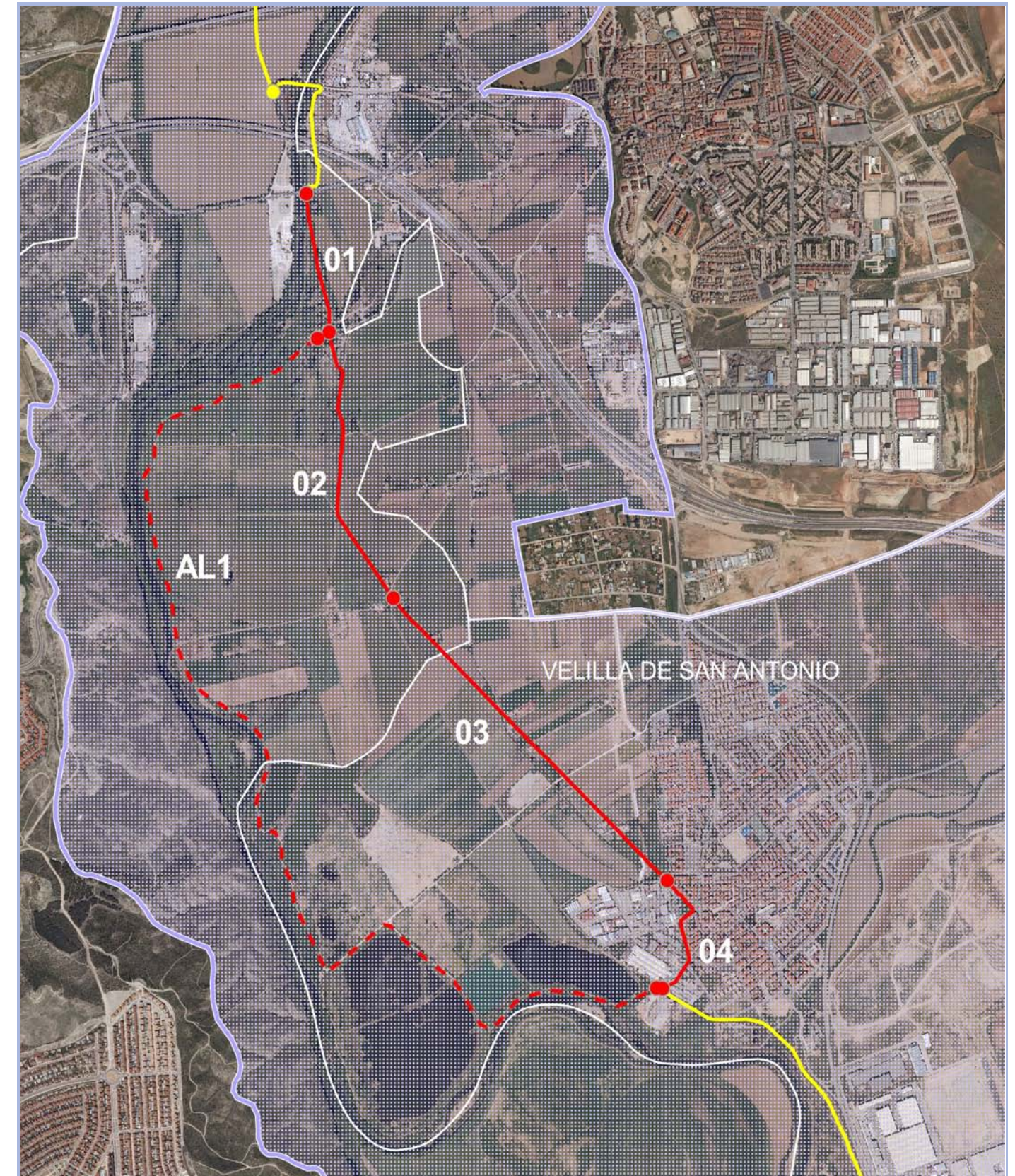
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	552
Altura Mínima (m):	544
Altura Salida (m):	549
Altura Llegada (m):	545
Desnivel Salida Llegada (m):	3
Desnivel Máximo (m):	8
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	7
Máxima Pendiente (100 m):	2,62
Pendiente Media:	0,74

### PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000

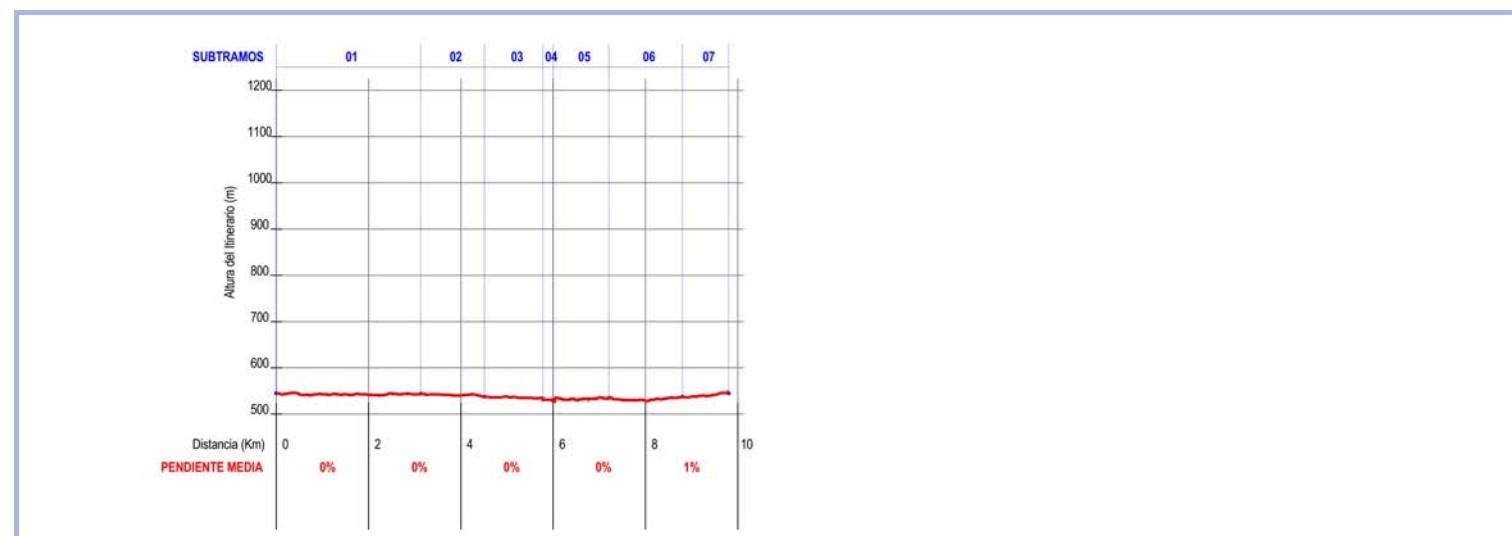




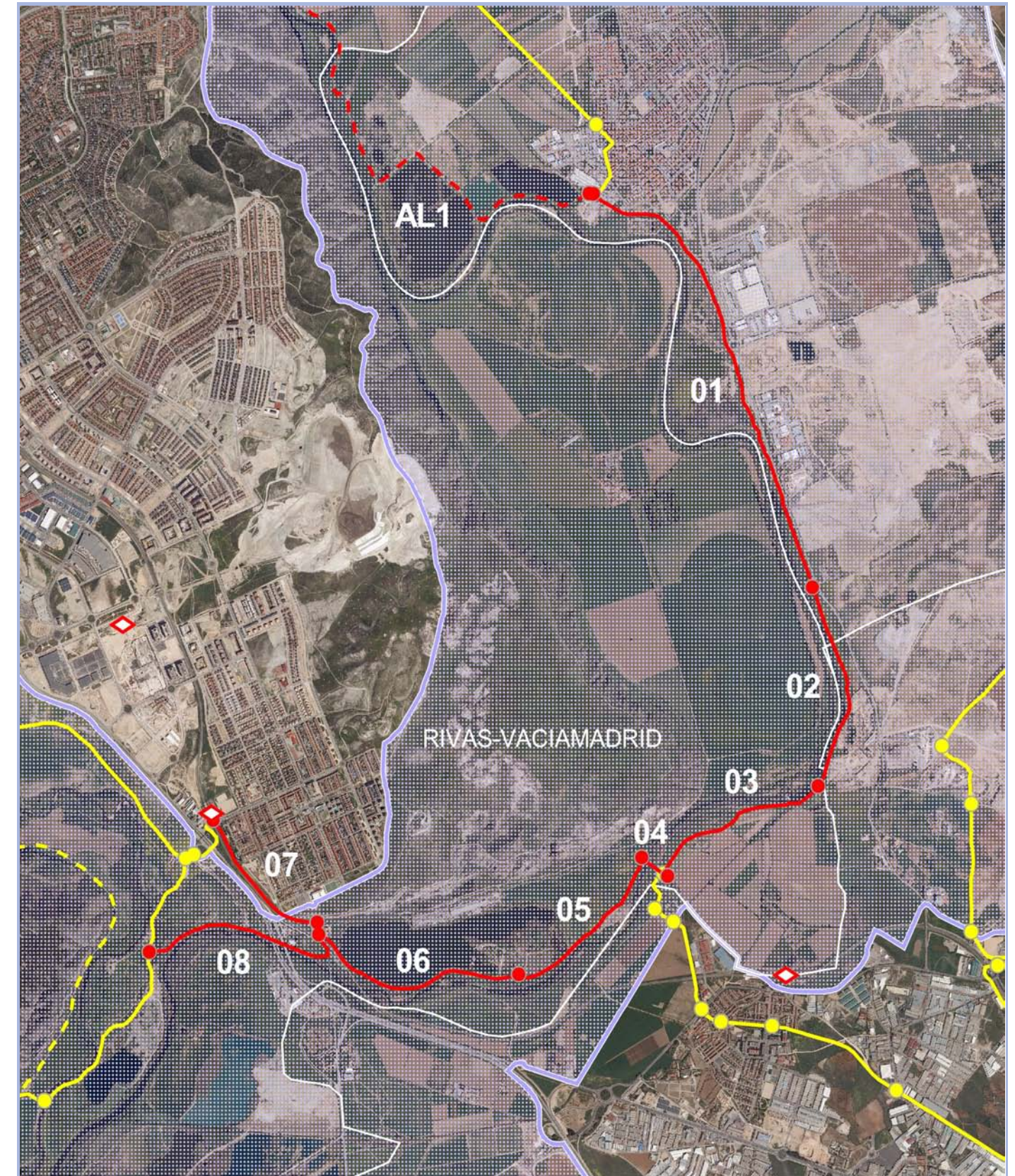
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	547
Altura Mínima (m):	528
Altura Salida (m):	545
Altura Llegada (m):	545
Desnivel Salida Llegada (m):	2
Desnivel Máximo (m):	19
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	16
Máxima Pendiente (100 m):	2,8
Pendiente Media:	0,76

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

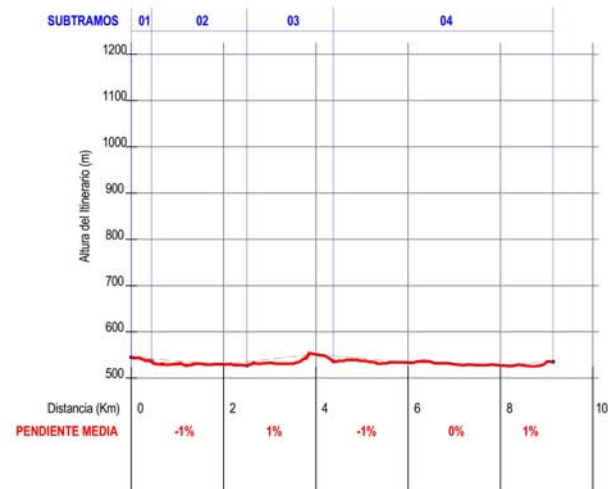




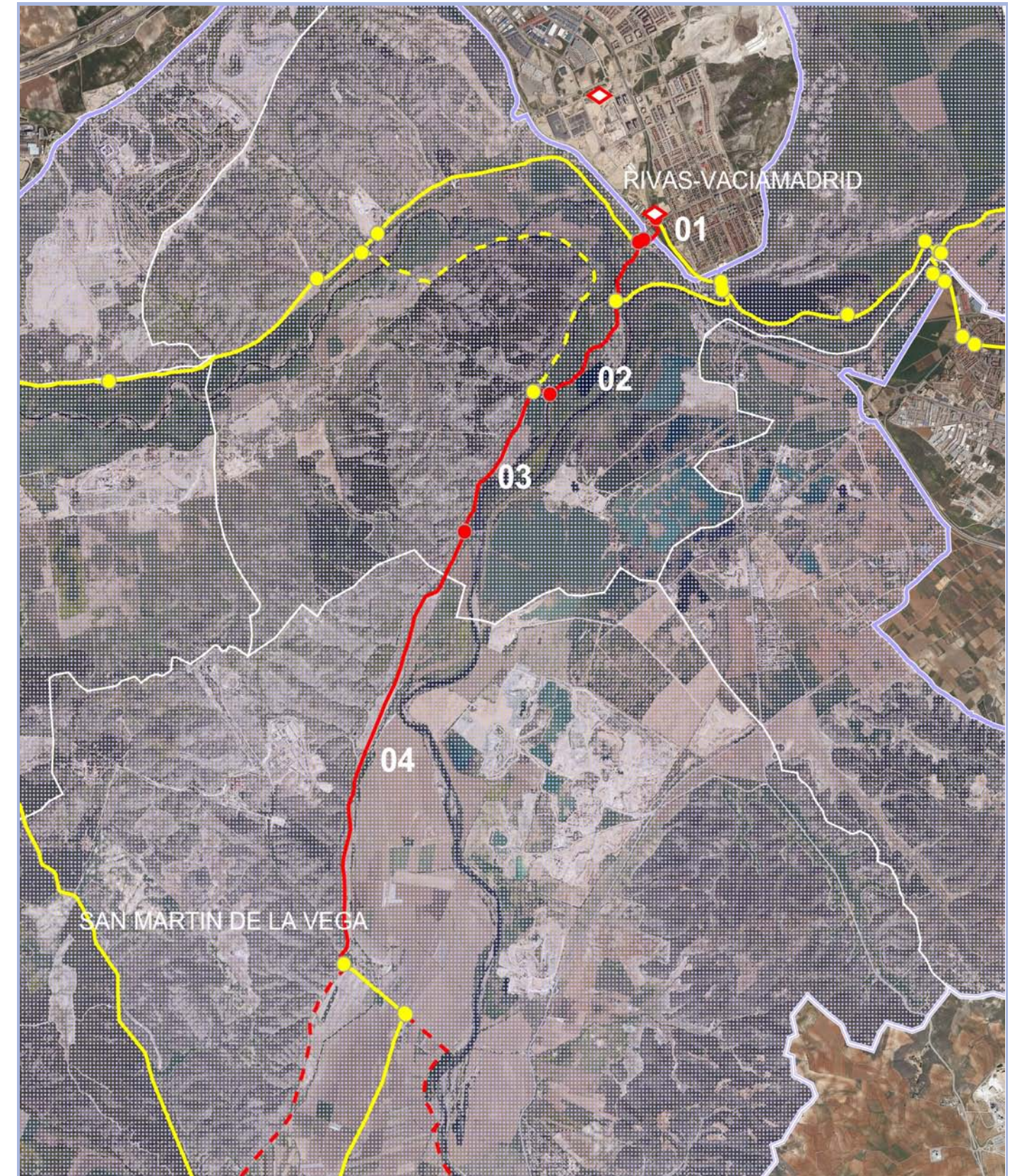
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	554
Altura Mínima (m):	525
Altura Salida (m):	545
Altura Llegada (m):	535
Desnivel Salida Llegada (m):	9
Desnivel Máximo (m):	29
Ascensión Acumulada (m):	12
Descenso Acumulado (m):	30
Máxima Pendiente (100 m):	8,59
Pendiente Media:	1,05

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000

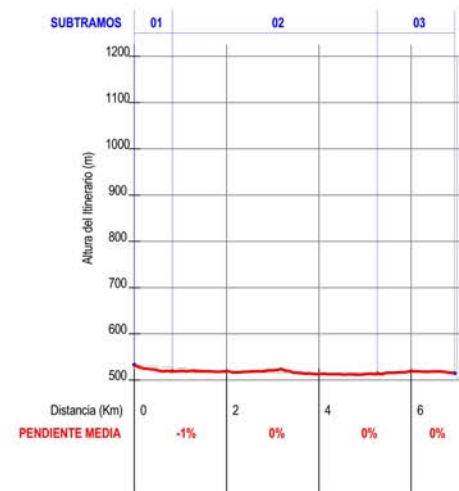




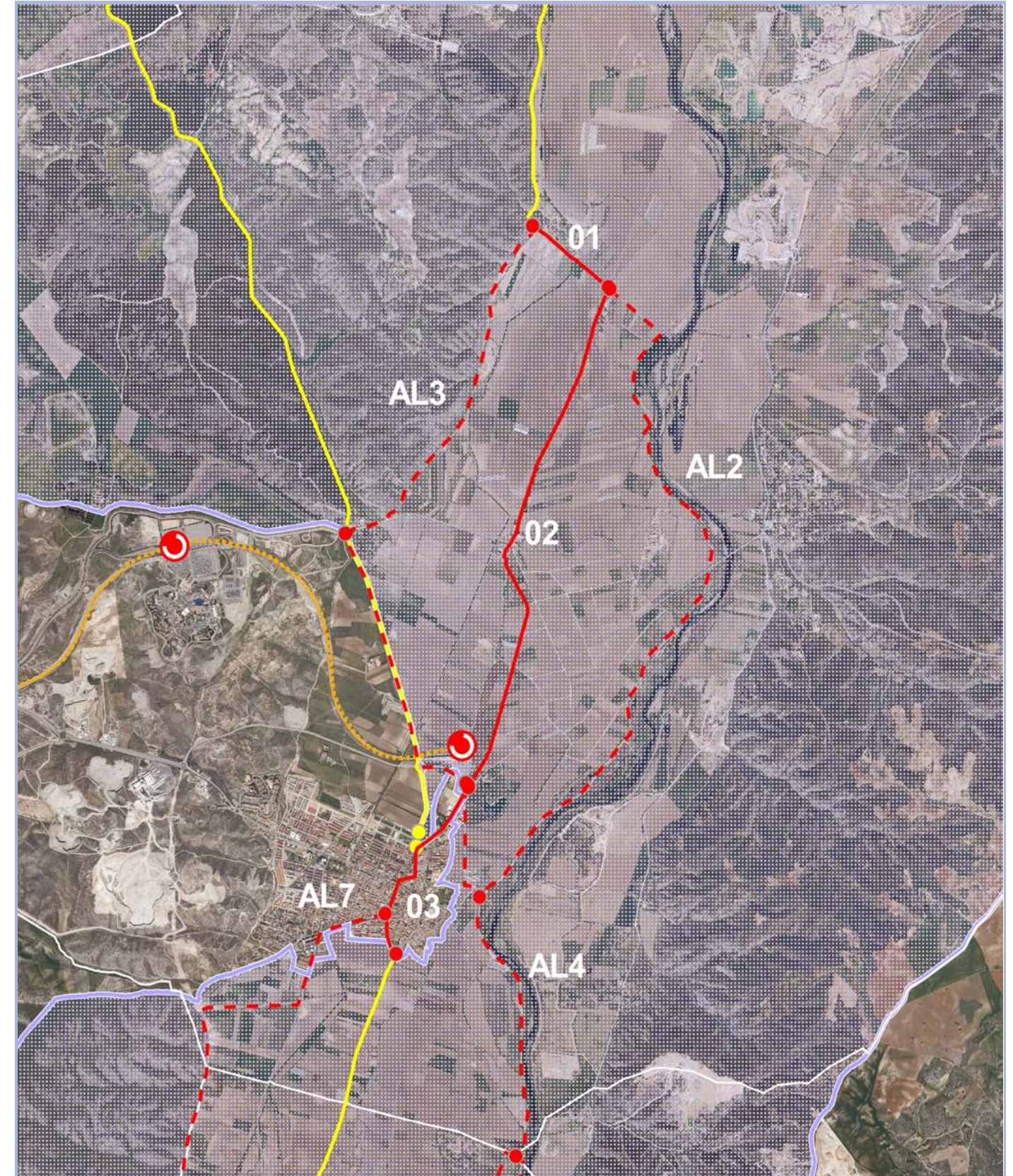
### TRAMO F

Altura Máxima (m):	535
Altura Mínima (m):	512
Altura Salida (m):	535
Altura Llegada (m):	515
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	23
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	20
Máxima Pendiente (100 m):	1,2
Pendiente Media:	0,03

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

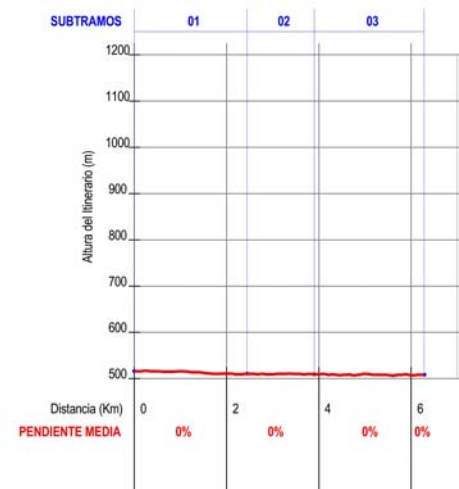




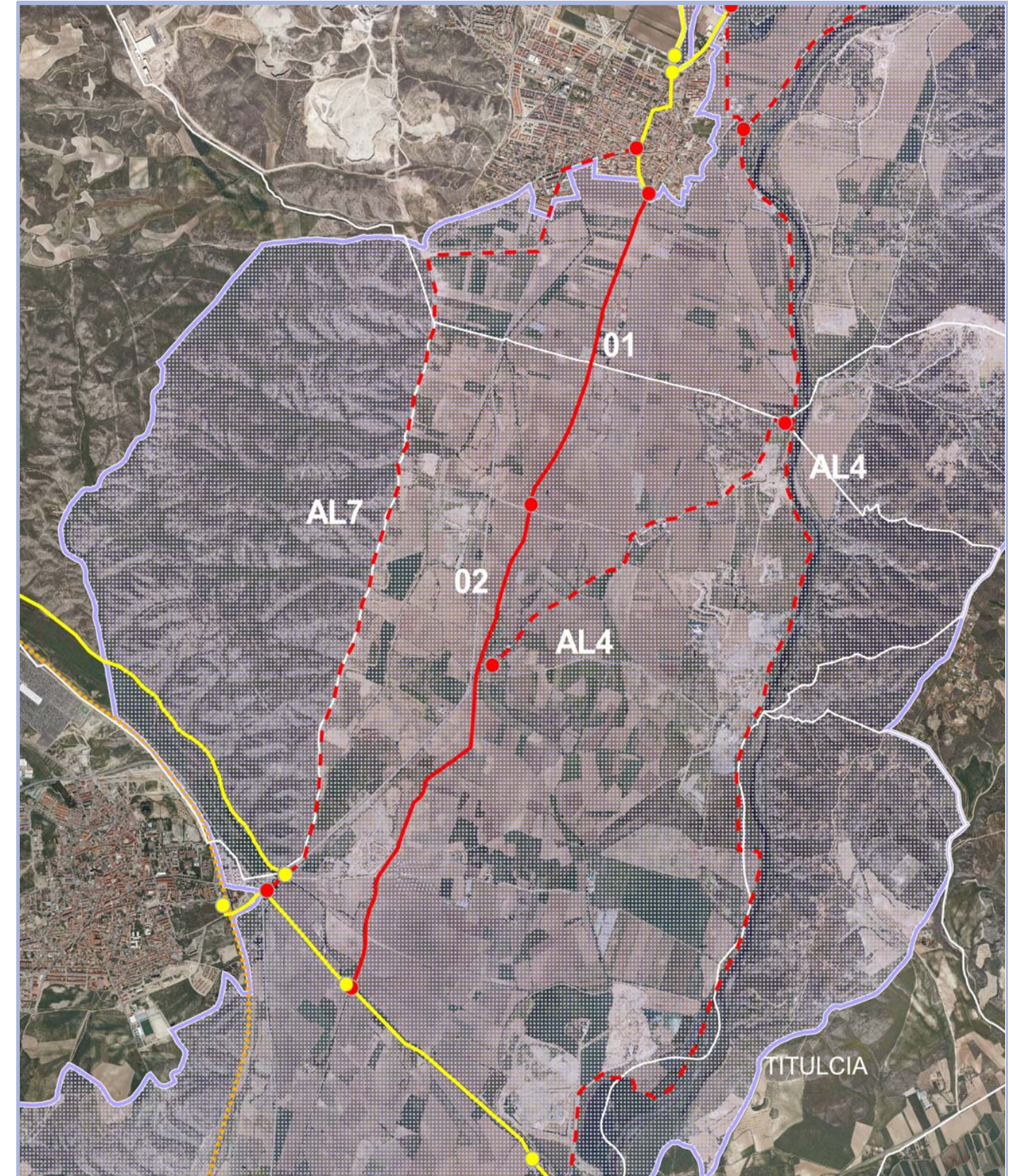
### TRAMO G

Altura Máxima (m):	517
Altura Mínima (m):	506
Altura Salida (m):	515
Altura Llegada (m):	508
Desnivel Salida Llegada (m):	2
Desnivel Máximo (m):	11
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	7
Máxima Pendiente (100 m):	1,24
Pendiente Media:	0,23

### PERFILES Y PENDIENTES



1:35.000

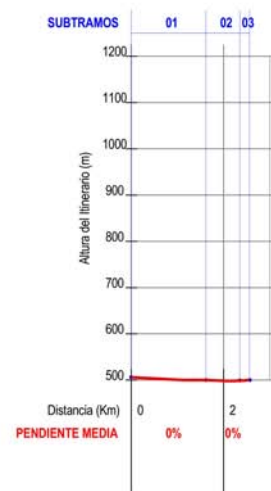




### TRAMO H

Altura Máxima (m):	539
Altura Mínima (m):	499
Altura Salida (m):	539
Altura Llegada (m):	500
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	40
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	38
Máxima Pendiente (100 m):	1,21
Pendiente Media:	0,12

### PERFILES Y PENDIENTES



1:20.000

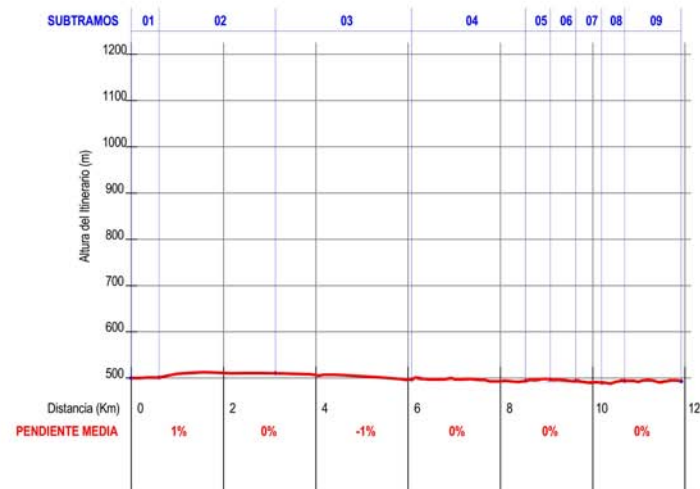




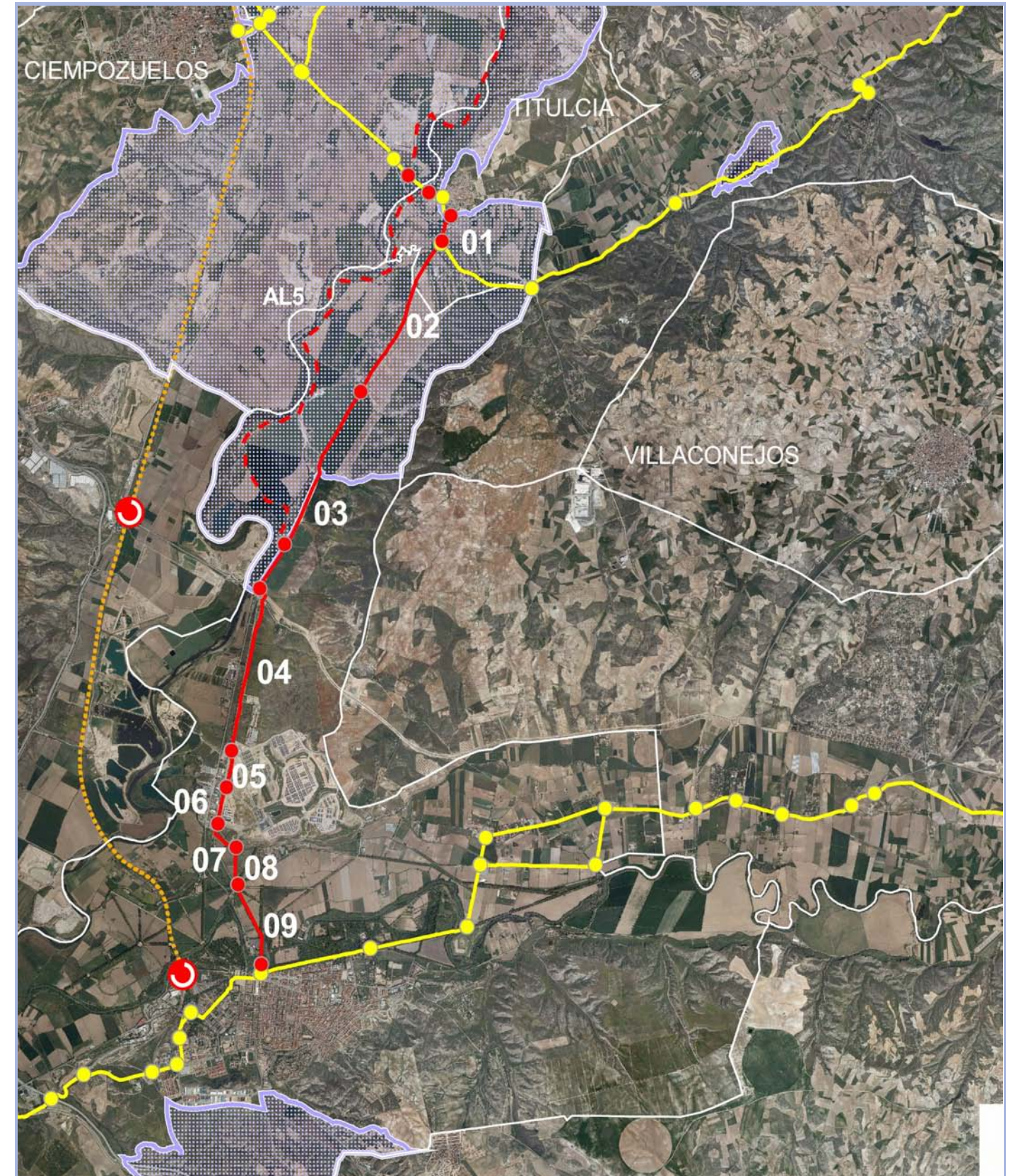
### TRAMO I

Altura Máxima (m):	514
Altura Mínima (m):	488
Altura Salida (m):	500
Altura Llegada (m):	493
Desnivel Salida Llegada (m):	14
Desnivel Máximo (m):	26
Ascensión Acumulada (m):	9
Descenso Acumulado (m):	18
Máxima Pendiente (100 m):	4,05
Pendiente Media:	1,02

### PERFILES Y PENDIENTES



1:70.000





Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Paseo por la ribera del río Jarama	Paseo por la ribera del río Jarama	Paseo de los Pinos	Camino en paralelo a la calle Nazario Calonge y la vía de circunvalación	Camino en paralelo a la M-216
Entre	carretera M-21 y Límite termino municipal entre Coslada y San Fernando	Límite termino municipal entre Coslada y San Fernando Paseo de los Pinos	Glorieta al final del Paseo de los Pinos y c/ Nazario Calonge	c/ Nazario Calonge y carretera M- 206	carretera M- 206 M-45
Longitud (m)	950	600	400	700	1.400
Contaminación acústica / atmosférica	Media, debido al huella acústica del aeropuerto.	Media, debido al huella acústica del aeropuerto.	Media, debido al huella acústica del aeropuerto.	Media, debido al huella acústica del aeropuerto.	Contaminación acústica notable en algunos tramos, donde el camino transcurre a la misma cota de la carretera.
Entorno / Paisaje	Paseo arbolado, Parque Regional del Sureste	Huertas, ribera del río Jarama	Polideportivo municipal, paseo arbolado	Campos de uso agrícola	Franja arbolada en paralelo a la carretera M-206
Protección Térmica	Si	No	Si	Parcialmente	Si, parcialmente (por las mañanas).
Desnivel	Bajo	Bajo	Bajo	Llano	muy bajo
Cruces con el tráfico motorizado	No	No	Cruce con la calle Nazario Calonge	Cruce de la carretera M-206 a la altura de la glorieta de Europa. El problema es que actualmente no existe ningún paso peatonal.	-
Tipo de Firme	Tierra compactada, superficie acondicionada en buen estado	Tierra compactada con grava suelta, superficie irregular sin acondicionar	Calle con una franja verde arbolada	Tierra compactada muy irregular con grandes piedras	Terriza compactada en buen estado
Iluminación	Si	-	Si	No	Si
Potencialidad demanda	Alta, debido al atractivo del entorno.	Media / Alta	Alta, debido a la importancia de este tramo para acceder al polideportivo	Media	Alta, con alta presencia de peatones
Observaciones	Se trata de una paseo ancho y muy atractivo. El problema es la continuidad hacia el norte, donde hay que salvar varias importantes ejes infraestructurales. El ancho es de unos 4 metros.	Se trata de un camino de acceso a algunas huertas, pero debido a la escasa presencia de coches no hay ningun problema de utilizar este camino. El ancho es de unos 4 metros.	El Ayuntamiento tiene previsto construir una vía ciclistas en esta calle.	Hay una señal en la entrada al camino que prohíbe el paso. En caso de que no fuera posible hacer público el uso de este camino existe la alternativa de utilizar otro camino, pero que aumenta sensiblemente el rodeo.	La superficie es de calidad suficiente para el uso actual y previsto (peatonal, ciclista). Sin embargo para una capa bituminosa mejoría las condiciones para los ciclistas cotidianos. Para mejorar la protección climática se podría implantar una franja arbo
Intervención	Facilitar un paso inferior de las vías de tren y de la A-2.	Plantación de árboles y acondicionamiento del tipo de firme (asfalto "dulce" o de características parecidas).	-	Acondicionar el firme (asfaltar o tierra compactada) y facilitar alumbrado. Facilitar paso peatonal (semáforizado) para cruzar la M-206 de forma directa.	Acondicionar el paso debajo de la M-45.
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	0 €	64.200 €	0 €	94.500 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	0 €	0 €	0 €	5.000 €



Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>
Denominación	Camino del Negralejo	Camino del Negralejo y Paseo de la Barca	Antiguo puente sobre el río Jarama y camino al borde este del río Jarama
Entre	M-45 y Campo de Golf	Campo de Golf y puente del Jarama	Puente del Jarama y M-203
Longitud (m)	670	1.250	600
Contaminación acústica / atmosférica	En proximidad de la M-45 alto, en el tramo restante bajo	Baja	Media, la R-3 y la M-203 cruzan el itinerario
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, campo de golf	Campos de uso agrícola, paseo arbolado	Ribera del Río Jarama, fincas de uso agrícola
Protección Térmica	No	Parcialmente	Si
Desnivel	llano, excepto dos subidas cortas entorno de un 3,3 y 4%	Llano	llano, excepto las rampas de acceso al puente
Cruces con el tráfico motorizado	En un tramo corto se trata de un asecció mixta (tráfico motorizado de acceso del Campo de Golf v del restaurante). pero la baia intensidad no	No	No
Tipo de Firme	En parte terriza compactada menos el un tramo de 200, que es asfaltado	Terriza compactada no acondicionada	Puente: asfalto, camino: tierra comparctada
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media	Media
Observaciones	De pués de unos 200 metros el camino está señalizado con "Propiedad privado" y de paso prihibido. Asimismo después de unos 150 metros más adelante hay una puerta de acceso a las instalaciones del Campo de Golf, que se suele hallar abierto durante el día p	Se trata de un paseo parcialmente arbolado en un estado muy abandonado.	El trazado propuesto pretende recuperar este puente de la antigua carretera San Fernando a Mejorada, actualmente en desuso y cerrado al tráfico motorizado. A continuaicón se pretende aprovechar el camino existente al borde este del río. Según el catastro
Intervención	- Conviene mejorar el firme del camino (superficie bituminosa o asfalto "ducle") - plantar arbolado, - regualar el paso ciclista / peatonal por el Campo de Golf (establecer horario) y señalar la posibilidad del uso público del camino.	Acondicionar y mejora del firme (capa bituminosa o asfalto "ducle", plantar árboles en el tramo sin vegetación.	Acondicionar y mejorar el camino por el borde este del río Jarama.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	56.950 €	106.250 €	51.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Senda por la parcela "El Sotillo"	Camino Real de Velilla a San Antonio	Camino del Sotillo	c/ Alamillos, Paruque de la Cañada, c/ Río
Entre	M-203 y Camino de San Antonio	Camino de San Antonio y Camino del Sotillo	Camino del Sotillo y núcleo urbano de Velilla de San Antonio	c/ Ilustración y final calle Río
Longitud (m)	600	1.200	1.700	500
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Baja	Media, tráfico motorizado del núcleo urbano
Entorno / Paisaje	Ribera del río Jarama,	Campos de uso agrícola	Campos de uso agrícola	Núcleo urbano
Protección Térmica	Si, parcialmente	No	No	Si, parcialmente (edificios, arboles)
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Subida y bajada entorno de un 3%
Cruces con el tráfico motorizado	No	No, excepto vehículos de uso agrícola	No, excepto vehículos de uso agrícola y acceso a las fincas	Varios cruces del viario local
Tipo de Firme	Terriza compactada no acondicionado, en algunos tramos de sólo 1 metro de ancho	Tierra compactada no acondicionada	Tierra compactada acondicionada	Calles asfaltadas
Iluminación	No	No	No	Si
Potencialidad demanda	Media	Medio	Media / Alta	Media
Observaciones	Se trata de unos camino no consolidados de una finca privada, pero sin vallas que impiden el paso. De todos modos se trata de unos suelos no cultivados, aparentemente por formar parte de la zona inundable de la cuenca del río Jarma.	Este camino es la propuesta principal de este corredor, ya que se trata de la conexión más directa. Sin embargo existe otra alternativa al borde de la ribera del río Jarama, de un entorno de alto valor, pero con un rodeo significativo.	El ancho de este camino ya es mayor (3,50 - 4,00m) que el del tramo anterior y el firme acondicionado recientemente. Sin embargo, desde el punto de vista de los ciclistas colitianos un tipo de firme con capa bituminosa o asfalto "dulce" sería deseable.	La propuesta sería compartir esta calle con el tráfico motorizado, ya que no hay intensidades importantes. En el parque de la Cañada hay espacio disponible para construir una vía ciclista segregada o compartida con los peatones. Esta vía ciclista debería
Intervención	Acondicionar y mejorar el firme y el ancho del camino.	Acondicionar y mejorar el firme (capa bituminosa o asfalto "dulce") y ampliar la sección a 3 metros. Plantar árboles.	Acondicionar el firme (capa bituminosa o asfalto "dulce") Plantar árboles	Vía ciclista por el Parque de la Cañada y por la calle Río.
Tipo de Intervención	M9 - Duro	M9 - Duro	M5 - Duro	M1 - Duro existente
Presupuesto	69.000 €	138.000 €	119.000 €	50.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €









# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ITINERARIO 5 SUR TRAMO D

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Vereda Camino de Arganda	Vereda del Camino a Arganda	Borde Sur del río Jarama	Puente ferroviario	Senda al borde del río Jarama	Camino de acceso al Centro de Interpretación "El Campillo"
Entre	final calle Río y Vereda del Camino a Arganda	Vereda del Camino a Arganda y Ribera del Jarama	Ribera del Jarama y puente ferroviario	inicio y final de puente ferroviario	puente ferroviario y Camino de acceso	Camino de acceso y c/ Piscina Maspalomás
Longitud (m)	2.950	1.250	1.200	200	1.200	1.500
Contaminación acústica / atmosférica	media, en paralelo transcurre la M-208, con alto tránsito de camiones.	baja	Bajo	Bajo	Bajo	bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Jarama y a otro lado de la carretera hay un polígono industrial.	Ribera del río Jarama, Gravera	Ribera del río Jarama, Campos de uso agrícola	Ribera del río Jarama, laderas de campiñas en yeso	Ribera del río Jarama, Matorral boscoso de transición	Laguna del Campillo, Ribera del río Jarama
Protección Térmica	Parcialmente, hay un tramo arbolado con pinos.	Parcialmente	No	No	Parcialmente	Parcialmente
Desnivel	Llano, con algunas pendientes entre un 1 y 2% en tramos cortos.	Llano	Llano	Llano, rampas de acceso con pendientes entorno del 5%	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	En un tramo de proximadamente 100 m el trazado coincide con al calle Venezuela	No	No	No	No	No, sólo hay acceso en coche para los empleados del centro de interpretación
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar, parcialmente en muy mal estado	Camino inexistente	Camino inexistente	Construcción de hierro con una estrecha plataforma para peatones y ciclistas	Tierra compactada no acondicionada	Terriza compactada acondicionada, el camino tiene un ancho de entre 4,00 y 5,00 metros
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media	Media	Media / Alta	Medio / alto	Alta
Observaciones	El firme y el trazado de la Vereda están en un estado abandonado y lamentable.	En este tramo la vía pecuaria ha desaparecido. En la foto se puede observar los restos del puente encima del arroyo de Vilches.	Actualmente no hay ningún camino transitable, ya que los existentes pertenecen a la finca "El Palancar". Debido al margen del dominio público del río Jarama debería ser posible proyectar un camino entre el río y la finca privada, actualmente no vallada en	La plataforma para el paso para los ciclistas y peatones es muy estrecho con graves problemas de seguridad. Actualmente no pueden pasar dos ciclistas que se cruzan. Asimismo en caso de lluvia la plataforma se corre peligro de resbalar.	Este senda estrecha transcurre entre la fina "El Piul" y la ribera del río Jarama. En algunos tramos no mide más de 0,50m de ancho.	Se trata de un camino en buen estado por un entorno muy atractivo. Además da acceso al centro de interpretación de la naturaleza "El Campillo".
Intervención	Acondicionar y mejorar el firme (capa bituminosa o asfalto "dulce", plantar árboles	Recuperar el trazado de la vía pecuaria y acondicionar el firme (tierra compactada). Plantar árboles donde no hay.		Aumentar el ancho de la plataforma.	Amliar la sección de la senda a un mínimo de 2.50 metros. Acondicionar y mejorar el firme (terriza compactada). Plantación de arbolado.	-
Tipo de Intervención	M7 - Duro	M10 - Blando	M10 - Blando	M2 - Duro existente	M10 - Blando	M3 - Blando
Presupuesto	147.500 €	50.000 €	102.000 €	30.000 €	180.000 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	10.000 €	0 €	30.000 €





Subtramo	07	08
Denominación	Calle Piscina Maspalomas	Camino / Senda
Entre	c/ Piscina Maspalomas y c/ Francia / estación de Metro	c/ Francia / estación de Metro y Tramo E2
Longitud (m)	1.000	1.460
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, la autopista A3 transcurre en paralelo.	Medio entorno de la A-3, bajo en el tramo restante
Entorno / Paisaje	Núcleo urbano, calle arbolada en el último tramo	Vega del río Jarama, parcialmente arbolado
Protección Térmica	parcialmente	Parcialmente
Desnivel	ligera subida entorno de un 2,5%	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Hay dos cruces con calles locales	Senda independiente del tráfico motorizado. Es posible cruzar por debajo del puente la A-3.
Tipo de Firme	Asfalto	Tierra compactada sin acondicionar, ancho entre 1,00 y 2,50 metros. En algunas zonas la senda está prácticamente desaparecida.
Iluminación	Si	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de una calle local del casco urbano de Rivas Vaciamadrid de una baja intensidad del tráfico motorizado. Sin embargo el tránsito de camiones que acceden a la Fábrica de Viguetas. El primer tramo (hasta la calle Mirelrio) no es urbanizada, es decir	Se propone facilitar una conexión complementaria entre el tramo D y E sin la necesidad de cruzar el núcleo urbano de Rivas de Vaciamadrid mediante el acondicionamiento de una senda existente en paralelo al río Jarama. Esta conexión reduce notablemente el rodeo y ofrece un entorno más atractivo. Entre la finca de la piscifactoría y el río Jarama la senda desaparece y puede ser necesario expropiar una parte del solar para
Intervención	Hay que profundizar los estudios para averiguar si es conveniente segregarse los ciclistas de la calzada, aunque no hay mucho espacio disponible. De todos modos conviene dar continuidad el itinerario peatonal en el tramo sin aceras.	Trazar un camino de 2,00 - 2,50 metros de ancho con un firme de zahorra compactada.
Tipo de intervención	M2 - Duro existente	M8 - Blando
Presupuesto	125.000 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Enlace A3	Colada Casa Eulogio y Camino por la Finca "Soto de las Juntas"	Cordel de la Posesión	Camino Real de Madrid a Aranjuez
Entre	c/ Piscina Maspalomas y Colada Casa Eulogio	Colada Casa Eulogio y río Jarama	río Jarama y Presa real	Presa real y Finca Boyeriza
Longitud (m)	300	2.000	1.700	4.000
Contaminación acústica / atmosférica	Alto, cruce inferior de la A-3	Muy bajo	Muy bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Nudo autopista	Ribera del río Jarama, Matorral boscoso de transición	Ribera del río Jarama, laderas de campiñas en yeso	Ribera del río Jarama, laderas de campiñas en yeso
Protección Térmica	No, excepto debajo del puente	Parcialmente	No	No
Desnivel	ligera bajada de un 3%	Llano	llano, con una corta subida y bajada de un 4%	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Dos glorietas de la c/ San Isidro	No	No	No, acceso sólo de coches autorizados.
Tipo de Firme	Asfalto	Tierra compactada, al principio acondicionado	Tierra compactada sin conservación	Asfalto
Iluminación	Si	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Este tramo es conflictivo debido al número de intersecciones con el tráfico motorizado. Existe una pasarela para salvar la A-3, pero no resuelve el cruce de las vías de enlace. Además tiene un desnivel acumulado notable.	Este camino coincide al principio con la Colada Casa Eulogio y posteriormente continua por un camino de la finca "Soto de las Juntas". El camino es en buen estado, sin embargo no se permite la circulación en bicicleta por el. Para enlazar con el camino Co	Se trata de un camino muy frecuentado por ciclista ya que enlaza con el municipio de Madrid. El principal problema de este camino es la falta de continuidad debido al despredimiento de rocas.	Camino ancho en buen estado y de un firme muy adecuado. En el acceseo desde el Sur hay una barrera y una señal que impide el acceso a vehículos no autorizados.
Intervención	Se propone una vía ciclista segregada en el borde Sur-Este de la calle San Isidro y posteriormente la vía de enlace, de modo que no hay que cruzar la calzada en ningún momento y se minimiza las pendientes. Hay espacio disponible en los arcenes del viario	Permitir la circulación en bicicleta. Acondicionar la parte que no está en tan buen estado. Proyectar un puente sobre el río Jarama.	Eliminar las rocas que ocupan el camino. Acondicionar y mejorar el firme del camino. Para la mayor comodidad una capa bituminosa o de asfalto 'ducle' sería la mejor opción.	Plantar árboles y señalización
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M4 - Blando	M6 - Blando	M1 - Duro existente
Presupuesto	25.500 €	290.000 €	272.000 €	100.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	30.000 €



Subtramo	01	02	03
Denominación	Camino de Madrid a Chinchón	Antigo Ferrocarril de Azucarera	c/ Abogados de Atocha, c/ Nicasio Sevilla y c/ Gustavo de Adolfo Bécquer
Entre	Finca Boyeriza y antiguo ferrocarril	Antigo ferrocarril y estación de cercanías	Estación de cercanías y c/Gustavo Adolfo Becquer
Longitud (m)	900	4.400	1.500
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	medio (calle urbana)
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola	Campos de uso agrícola	urbano
Protección Térmica	No	No	Si
Desnivel	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No	varios curces con calles locales
Tipo de Firme	Tierra compactada	Tierra compactada en buen estado, recientemente acondicionado	Asfalto
Iluminación	No	No	Si
Potencialidad demanda	Media /Alta	Media / Alta	Alta
Observaciones		Camino ancho en buen estado de un firme adecuado. El paisaje y el trazado es un poco monótono y no hay protección térmica.	La calle Abogados de Atocha tiene en un lateral una vía de servicio donde se podría trazar una vía ciclista segregada, pero igual la intensidad del tráfico motorizado no es tan importante. En la calle Nicasio Sevilla (M-307) no hay espacio para una vía se
Intervención		Acondicionar el firme (asfalto o capa bituminosa), plantar árboles.	De competencia municipal.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M5 - Duro	M2 - Duro existente
Presupuesto	31.500 €	154.000 €	52.500 €
Elementos Singulares (puente)	20.000 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02
Denominación	Camino de Ciempozuelos a San Martín de la Vega	Camino de la acequia Real Jarama
Entre	c/Gustavo Adolfo Becquer y Vereda del Soto de Valdemoro	Vereda del Soto de Valdemoro y M-404
Longitud (m)	2.450	3.880
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola	Curso de agua (acequia) y campos agrícolas
Protección Térmica	No	Parcialmente (plantas)
Desnivel	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No
Tipo de Firme	Tierra compactada acondicionada	Tierra compactada acondicionada
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media	Media
Observaciones	Camino ancho del Parque Sureste recientemente acondicionando, aunque el firme no ofrece la máxima comodidad al ciclista.	Se trata de un camino en buen estado de un ancho entre 2,50 y 3,00 metros
Intervención	Acondicionar firme (asfalto dúctil o capa bituminosa) y plantar arboles.	Acondicionar firme (asfalto dúctil o capa bituminosa) y plantar arboles.
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	85.750 €	194.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



<b>Subtramo</b>	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>
<b>Denominación</b>	Calle de las Cuestas y San Juan de Dios	M-404	Antigua carretera Cimepozuelos - Titulcia	Descansadero del Corral de las Canteras
<b>Entre</b>	M-404 y Estación de cercanías	Estación de cercanías y Glorieta	Glorieta y casco urbano Titulcia	Casco Titulcia
<b>Longitud (m)</b>	300	2.850	880	220
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	medio (calle urbana)	medio (tráfico motorizado de la carretera M404)	Bajo, hay tráfico motorizado, pero de baja intensidad	Bajo, hay tráfico motorizado, pero de baja intensidad
<b>Entorno / Paisaje</b>	Entrada el casco urbano de Cimepozuelos	Campos de uso agrícola	Ribera del río Jarama	Casco urbano
<b>Protección Térmica</b>	Parcialmente	No	No	Si
<b>Desnivel</b>	6%	Llano	Llano	Llano
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	2 cruces (glorieta y calle San Juan de Dios)	2 glorietas al principio y al final del tramo	No	varios cruces con el viario local
<b>Tipo de Firme</b>	Asfalto	Asfalto	Asfalto y baldosas (acera)	Terriza compactada sin acondicionar
<b>Iluminación</b>	Si	No	Si	Si
<b>Potencialidad demanda</b>	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta
<b>Observaciones</b>	El ancho de la Calle de las Cuestas permite la implantación de una vía ciclista segregada.	Debido a la intensidades y velocidades del tráfico motorizado no es recomendable compartir la calzada. Tampoco existen caminos en la proximidad por donde trazar el itinerario. Por tanto la única posibilidad es la proyección de una vía ciclista / peatonal	Este tramo de la antigua carretera se ha convertido en una calle de dirección con una amplia acera. Debido a las bajas intensidades del tráfico motorizado y tránsito peatonal es perfectamente compatible compartir la calzada y utilizar la acera en el senti	Se trata de una vía pecuaria que pasa por el núcleo urbano de Titulcia.
<b>Intervención</b>	Pista-bici bidireccional en unos de los bordes, reduciendo el ancho sobredimensionando de la calzada.	Se propone la construcción de una ciclista / peatonal segregada de la calzada de un ancho mínimo de 2,50 segregado de la calzada mediante de una franja verde.	Señalización acera-compartida en sentido contrario a la circulación.	Acondicionar y mejorar la capa de rodadura.
<b>Tipo de Intervención</b>	M2 - Duro existente	M11 - Duro	M1 - Duro existente	M5 - Duro
<b>Presupuesto</b>	16.500 €	413.250 €	74.800 €	23.100 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	5.000 €	0 €









# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## SUBTRAMOS

### ITINERARIO 5 SUR TRAMO I

						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Carretera M-320	Vía Pecuaria Cordel de la Galiana	Vía Pecuaria Cordel de la Galiana	Camino en paralelo a la M-305	Calle	M-305
Entre	Casco Titulci y Río Tajuña	Río Tajuña y Vía Pecuaria	Vía Pecuaria y M-305	M-305 y Urbanización "La montaña"	Urbanización "La montaña"	Urbanización "La montaña" y M-305
Longitud (m)	420	1.780	2.950	2.340	425	550
Contaminación acústica / atmosférica	Medio (tráfico motorizado)	Bajo	Bajo	Medio, tráfico motorizado en la carretera	Medio, tráfico motorizado en la carretera	Medio, tráfico motorizado en la carretera
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola	Campos de uso agrícola	Campos de uso agrícola	Campos de secano, en el futuro próximo se pretende urbanizar el solar "Puente Largo" al este	Urbanización "La montaña"	Urbanización "La montaña"
Protección Térmica	No	Parcialmente, ya que los árboles son de pequeño porte	Parcialmente, ya que los árboles son de pequeño porte	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano, excepto una pendiente máxima de un 2,8% en un tramo 300 metros	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado		No	Hay que cruzar la glorieta de la M-305 y la nueva carretera a Colmenar Oreja.	Hay que cruzar la nueva variante y el viario de acceso a la Urbanización "La montaña"	Hay que cruzar una glorieta por donde se accede a la urbanización.	Hay que cruzar un viario de acceso a la urbanización.
Tipo de Firme		Zahorra compactada en mal estado, superficie muy irregular debido al tránsito de maquinaria agrícola	Zahorra compactada en mal estado, superficie muy irregular debido al tránsito de maquinaria agrícola	Tierra compactada sin acondicionar	Hormigón	-
Iluminación	No	No	No	No	Si, de las farolas en la carreteras	Si, de las farolas en la carreteras
Potencialidad demanda	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Alta	Alta
Observaciones	Para unir de manera segura el casco de Titulcia con la vía pecuaria conviene proyectar una vía ciclista peatonal / ciclista en paralelo a la carretera, ampliando la sección de la misma.	Aunque este tramo de la vía pecuaria está acondicionado, la irregularidad del firme debido al tránsito de maquinaria agrícola resulta muy incómodo para los ciclistas. En ancho legal de la vía ciclista (37 metros) permitiría acondicionar una banda (prefer	Aunque este tramo de la vía pecuaria está acondicionado, la irregularidad del firme debido al tránsito de maquinaria agrícola resulta muy incómodo para los ciclistas. Esta sección es más estrecha (no existe el camino en paralelo), y, por tanto, hay que	Actualmente el entorno y el propio camino están en un estado de abandono debido a la prevista urbanización de los terrenos (Puente Largo). Hay que comprobar si hay una reserva de espacios libres entre la carretera y las edificaciones prevista, que podría	Se trata de un viario de las obras de la urbanización.	En este tramo no existe ninguna infraestructura que se podría utilizar. Sin embargo el ancho de la franja verde (en estado de abandono) permite continuar la vía peatonal / ciclista en esta zona.
Intervención	Vía ciclista / peatonal segregada físicamente de la calzada. El tipo de rodadura idóneo es asfalto (dulce).	Acondicionar y mejorar la capa de rodadura de una franja de 2,50 metros (Zahorra compactada o asfalto "dulce"), basándose en el camino que transcurre en paralelo a la vía pecuaria.	Acondicionar y mejorar la capa de rodadura de una franja de 2,50 metros (Zahorra compactada o asfalto "dulce"). A su vez conviene salvar el arroyo "... para no pasar por el barranco (desnivel innecesario). Proyectar un paso a nivel (sin preferencia de los	Incorporar una vía ciclista / peatonal en el proyecto de urbanización del sector "Puente Largo". Si su ejecución no está previsto a corto plazo, conviene acondicionar y mejorar el camino existente.		
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M5 - Duro	M5 - Duro	M5 - Duro	M1 - Duro existente	M11 - Duro
Presupuesto	44.100 €	186.900 €	442.500 €	46.800 €	97.750 €	82.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07	08	09
Denominación	Camino en paralelo a una acequia	Camino Potreras	M-305
Entre	M-305 y Acequia	Acequia y Glorieta de los 7 cruces	Glorieta de los 7 cruces y Puente de Barcas
Longitud (m)	500	500	1.170
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo	Medio, tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Regadíos	Paseo arbolado	Avenida arbolada
Protección Térmica	No	Si	Si
Desnivel	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	No	No, sólo al final cuando de llega a la glorieta de los 7 cruces	Hay un cruce con la calle...
Tipo de Firme	Tierra compactada	Tierra compactada acondicionado	Tierra compactada acondicionado, con una capa de tierra muy fina (casi arena), en varios puntos hav erosión v se produce polvo
Iluminación	No	No	Si
Potencialidad demanda	Alta, debido a su idoneidad tanto para desplazamientos cotidianos como de paseo o de	Alta, debido a su idoneidad tanto para desplazamientos cotidianos como de paseo o de	Alta, debido a su idoneidad tanto para desplazamientos cotidianos como de paseo o de
Observaciones	Se aprovecha la existencia de este camino y el tramo a continuación para el itinerario peatonal / ciclista en vez de continuar en paralelo a la carretera, donde existe un de intersecciones difícil de resolver. Actualmente el inconveniente de este camino e	Se trata de un agradable paseo arbolado, donde la circulación de vehículos está prohibido. El firme es adecuado, teniendo en cuenta la sensibilidad y calidad del entorno. Sin embargo sería deseable tratar la superficie para paliar el problema del polvo qu	Se trata de la conexión más directa entre la glorieta de las 7 cruces y el puente de barcas. El contaminación acústica y la capa de rodadura resta un poco calidad a este tramo. El tipo de firme es poco adherente y se levanta mucho polvo. A su vez hay caso
Intervención	Acondicionar y mejorar el tipo de rodadura (evitar polvo). Debido al la sensibilidad del entorno se propone una capa de rodadura de terriza compactada con una base de riegos con gravilla.	Acondicionar y mejorar el tipo de rodadura (evitar polvo).Proyectar vía ciclista / peatonal en la glorieta para enlazar con el tramo a continuación. Los cruces de las calles de realizarán a nivel ya que la intensidad de los vehículos motorizados en estas	Acondicionar y mejorar el tipo de rodadura (evitar polvo)
Tipo de intervención	M5 - Duro	M4 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	1.500 €	15.000 €	216.450 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 6

## HENARES

### DESCRIPCION

El Itinerario IT 06 sigue principalmente el curso del río Henares enlazando el municipio de Madrid con Alcalá de Henares llegando al extremo oriental de la Comunidad de Madrid. Dado el hecho que el la vega del río Henares se extiende a la provincia de Guadalajara, este itinerario tiene una vocación de convertirse en una ruta interprovincial o suprarregional, aunque la propuesta de acondicionamiento se ha realizado hasta enlazar con el itinerario 02 que recorre por el borde este de la Comunidad. El eje de Henares es la columna vertebral del corredor este de la red básica de vías ciclistas y peatonales de la Comunidad de Madrid, ya que enlaza con varios otros itinerarios principales y enlaces.

### MUNICIPIOS

Madrid  
Coslada  
San Fernando de Henares  
Torrejón de Ardoz  
Alcalá de Henares

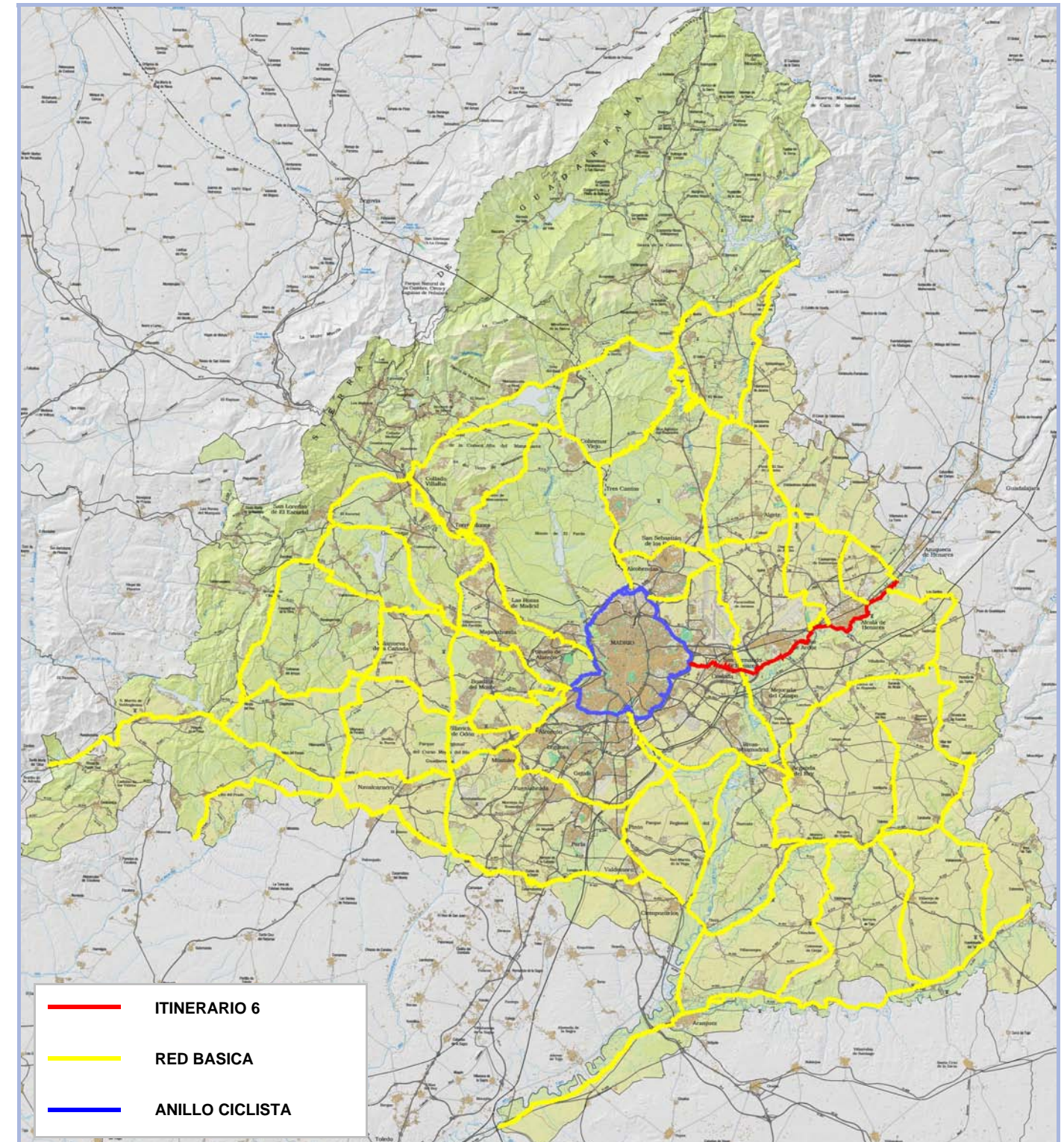
LONGITUD (KM) 37,34

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 5

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este tramo arranca en el Anillo Verde Ciclista del municipio de Madrid y llega hasta el municipio de Coslada por la carretera M-201. Conviene facilitar para los modos no motorizados una vía segregada de la carretera, aprovechando el trazado de un camino existente. Para salvar la M-40 hay que implantar una pasarela nueva o remodelar la glorieta de enlace. En el último tramo hay que resolver el paso inferior de las vías de tren. La opción más razonable es conectar con el trazado de la vía pecuaria, donde se ha facilitado un paseo peatonal independiente de la calzada. La longitud del tramo es de unos 2,3 kilómetros y sin pendientes importantes, excepto una bajada de un 5,8% en un tramo corto (250m). La pendiente media es de un 2,1%.

### TRAMO B

Este tramo corresponde a la travesía por los núcleos urbanos de Coslada y San Fernando de Henares, aprovechando la red de vías ciclistas existentes o proyectadas de ambos municipios. En este tramo existe un alto potencial para los desplazamientos, ya que se uno varios destinos importantes de ambos municipios, como por ejemplo la estaciones de cercanías y Metro en Coslada o la estación de Metro en San Fernando de Henares. En todo este tramo las posibles intervenciones se enfocan a los ciclistas, ya que los peatones disponen de aceras en la totalidad del recorrido. Las propuestas son recomendaciones que hay que acordar más detalladamente con los Ayuntamientos afectados y que cuya ejecución depende de la administración local. La longitud es de unos 5,8 kilómetros con poco desnivel a salvar. Las pendientes medias en subida y bajada oscilan entre un 1,2 y 1,9%.

### TRAMO C

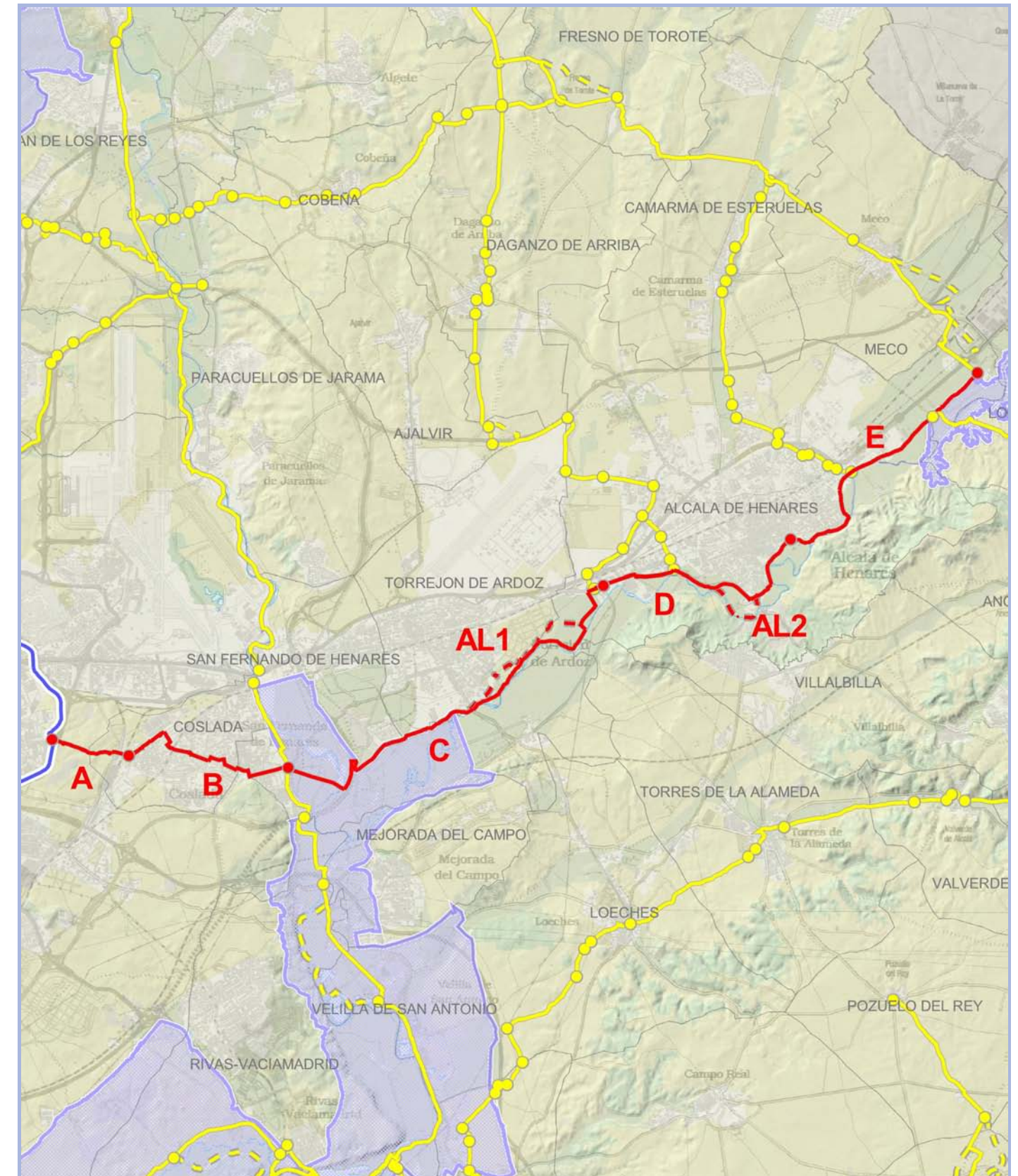
El tramo C corresponde a la conexión entre los municipio de San Fernando de Henares y Alcalá de Henares. El itinerario se basa principalmente en caminos existentes sin o con poco tráfico motorizado en proximidad de la ribera del río Henares. Sin embargo la mayor parte no forma parte del LIC "Cuenca del río Henares", sino transcurre justo al borde y solamente cruce las zonas de mayor sensibilidad ambiental cuando no existe una alternativa razonable. Los principales problemas a resolver son el mal estado de caminos, la falta de conexión de caminos existentes y la existencia de barreras infraestructurales y naturales. La longitud es de aprox. 13,2 kilómetros y el desnivel acumulado es bajo. Sólo hay un tramo corto con una pendiente mayor al 5%, el tramo restante es prácticamente llano tal como indican las pendientes medias en subida y bajada en torno del 1%.

### TRAMO D

El tramo D corresponde al trazado por el núcleo urbano de Alcalá de Henares. Al principio de este tramo se aleja del curso del río Henares, ya que no hay espacios disponibles entre el borde la Vega y la parcela de la Depuradora. En consecuencia el itinerario propuesta transcurre en proximidad de la M-300, donde hay espacios libres disponibles para trazar una vía ciclista / peatonal o donde ya hay caminos existentes que podrían cumplir esta función. Los últimos subtramos se basan en vías ciclistas / peatonales existentes, donde se proponen simplemente algunas medidas puntuales de mejora. La longitud es de aprox. 6,8 kilómetros y es desnivel a salvar insignificante (pendiente media en subida < 0,7% y en bajada < 0,4%).

### TRAMO E

El tramo E corresponde al trazado por unos caminos compartidos entre peatones y ciclistas existentes, que transcurren entre el límite del núcleo urbano y el río Henares. El acondicionamiento del firme y el estado de conservación es mejorable en algunos puntos, pero en general se trata de unos paseos por un entorno muy agradable y de alta calidad ambiental, donde ya hay un uso muy consolidado de senderistas, ciclistas de paseo y de uso cotidiano. Mejorable es el acceso desde la estación de cercanías de la Universidad, ya que el puente peatonal / ciclista que salva la barrera de las vías de tren y podría servir de enlace, cierra los días no lectivos y no hay no existe un paso atractivo para los modos no motorizados de la A-2. El tramo E termina a la altura de la Finca "El Encín", donde enlaza con el itinerario 02 de las Campiñas Cereales. La longitud es de aprox. 8 kilómetros con un perfil completamente llano.

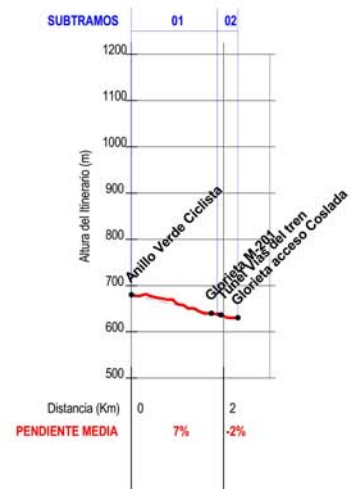




### TRAMO A

Altura Máxima:	680
Altura Mínima:	630
Altura Salida:	680
Altura Llegada:	630
Desnivel Salida Llegada:	-50
Desnivel Máximo:	50
Ascensión Acumulada:	0
Descenso Acumulado:	50
Máxima Pendiente (100 m):	1,16
Pendiente Media:	-2,08

### PERFILES Y PENDIENTES



1:15.000

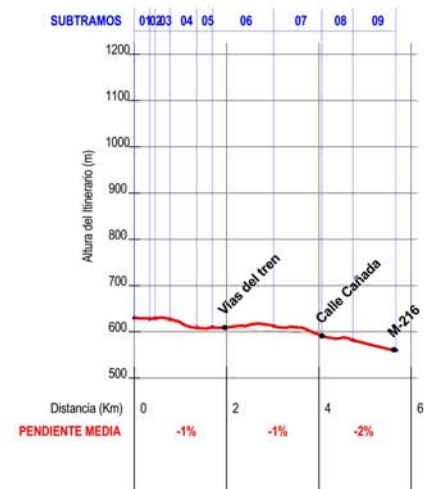




### TRAMO B

Altura Máxima:	630
Altura Mínima:	559
Altura Salida:	630
Altura Llegada:	559
Desnivel Salida Llegada:	-71
Desnivel Máximo:	71
Ascensión Acumulada:	0
Descenso Acumulado:	70
Máxima Pendiente (100 m):	1,84
Pendiente Media:	-0,72

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000

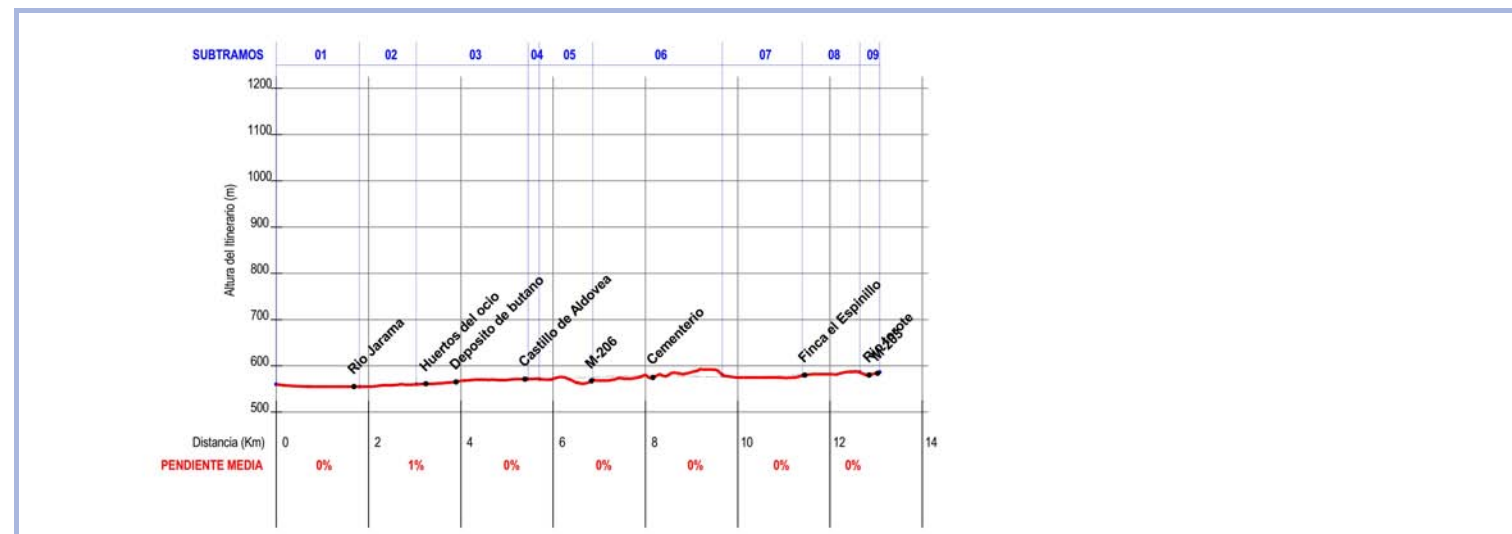




### TRAMO C

Altura Máxima:	591
Altura Mínima:	579
Altura Salida:	586
Altura Llegada:	590
Desnivel Salida Llegada:	4
Desnivel Máximo:	12
Ascensión Acumulada:	8
Descenso Acumulado:	7
Máxima Pendiente (100 m):	3,96
Pendiente Media:	0,29

### PERFILES Y PENDIENTES



1:50.000

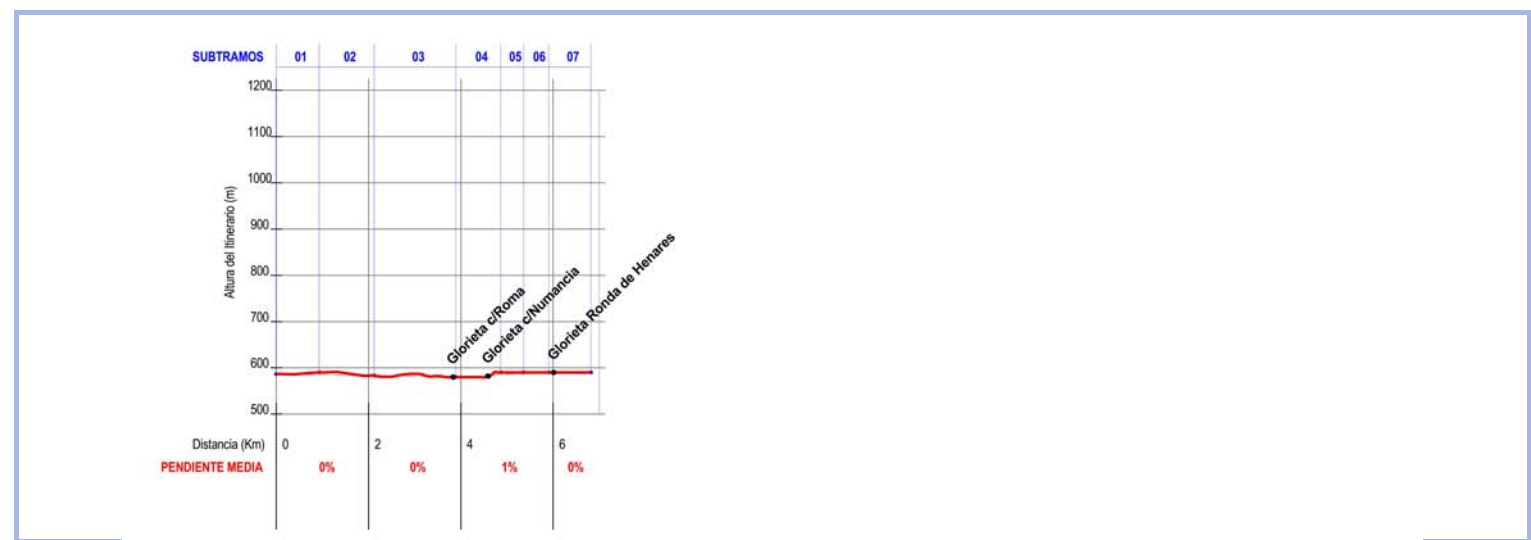




### TRAMO D

Altura Máxima:	591
Altura Mínima:	579
Altura Salida:	586
Altura Llegada:	590
Desnivel Salida Llegada:	4
Desnivel Máximo:	12
Ascensión Acumulada:	8
Descenso Acumulado:	7
Máxima Pendiente (100 m):	3,96
Pendiente Media:	0,26

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

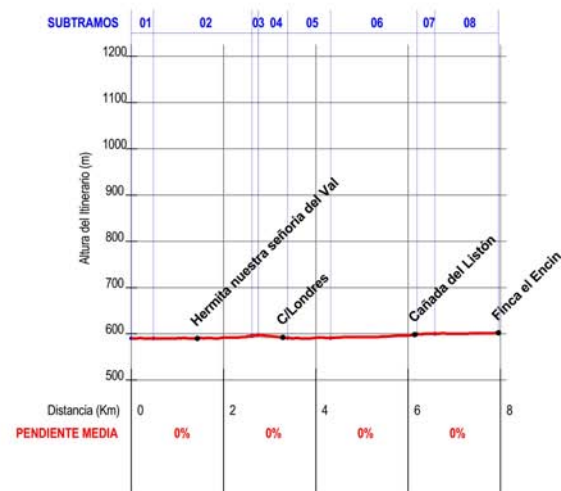




### TRAMO E

Altura Máxima:	602
Altura Mínima:	589
Altura Salida:	590
Altura Llegada:	602
Desnivel Salida Llegada:	12
Desnivel Máximo:	13
Ascensión Acumulada:	11
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	1,29
Pendiente Media:	0,17

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000







Subtramo	01	02
Denominación	Camino en paralelo a la M-201	Avenida de Madrid (Vereda del antiguo Camino de Madrid)
Entre	Anillo Verde Ciclista y Glorieta Avenida de Madrid	Glorieta con al M201 y Glorieta c/ Virgen de la Cabeza
Longitud (m)	1.650	530
Contaminación acústica / atmosférica	Alta (en paralelo a la M-201)	Media (huella acústica de la Avenida de Madrid con un alto tránsito de vehículos a motor)
Entorno / Paisaje	Descampados, no hay arbolado	Infraestructuras del tren y de la red viaria. Paso inferior.
Protección Térmica	No	Parcialmente (túnel)
Desnivel	Medio (entre un 3-5%)	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino agrícola sin tráfico motorizado. Para acceder al camino hay que curzar la M-40.	Actualmente los ciclistas tienen que circular por la calzada de una calle con una IMD elevada y sin arcén (Foto 3). Hay que cruzar dos glorietas a
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar, firme en mal estado, moldeado por el paso de vehículos.	Baldosas de hormigón prefabricadas, ancho de 3,00 metros
Iluminación	No	Si
Potencialidad demanda	Media / Alta, en primer lugar senderistas y ciclistas de paseo y uso cotidiano, pero también	Media / Alta
Observaciones	No se trata de una conexión muy agradable, pero sí muy funcional, ya que permite acceder al Anillo Verde Ciclista desde los municipios de Coslada y San Fernando de Henares. Asimismo garantiza la continuidad del itinerario del Eje Henares hasta el municipio de Madrid. Actualmente la conexión queda interrumpida a la altura del enlace de la M-40 con la M-201, donde el diseño de la glorieta se convierte en un cruce	Se ha acondicionado un paseo peatonal a lo largo de este viario, coincidiendo con la Vía Pecuaria "Vereda del antiguo Camino de Madrid" (Foto 1). Este paseo peatonal resuelve el cruce con las vías del tren mediante un largo paso inferior, que es bastante estrecho en relación con la longitud, convirtiendo el paso en un espacio de muy baja seguridad ciudadana (Foto 2). Asimismo el ancho de la calzada en el paso inferior es
Intervención	Acondicionar una senda peatonal / ciclista con un ancho de 3,00 metros y una capa de rodadura de lechada pigmentable. Asimismo conviene dotar la vía con hileras de arbolado e iluminación. Nuevo paso elevado encima de la M-40. Entre la M40 y el Anillo Verde Ciclista hay que trazar un camino nuevo. Los ciclistas de carretera circularán preferiblemente por la carretera.	Ampliar el paso inferior y mejorar la iluminación. Facilitar el cruce a nivel de la glorieta con la M-210, donde actualmente ni siquiera existe un paso inferior. Asimismo hay que trazar un camino nuevo entre dicha glorieta y las vías del tren. Los ciclistas de carretera usarán preferiblemente la calzada.
Tipo de Intervención	M9 - Duro	M2 - Duro existente
Presupuesto	396.000 €	26.500 €
Elementos Singulares (puente)	100.000 €	200.000 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	c/ Virgen de la Cabeza	c/ Virgen de la Cabeza	c/ Virgen de la Cabeza	c/ Virgen de la Cabeza	Parque c/ Acacias	Av. de la Constitución y c/ Honduras
Entre	Glorieta Av. de Madrid y Polideportivo	Polideportivo) y c/ Iglesia	c/ Iglesia y calle perpendicular de mismo nombre	c/ Iglesia y Parque c/ Acacias	Parque c/ Acacias y Av. de la Constitución	Av. de la Constitución y c/ México
Longitud (m)	300	120	310	440	340	1.300
Contaminación acústica / atmosférica	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)	Bajo	Media (calle urbana)
Entorno / Paisaje	Viviendas, solar vacío, hay una franja arbolada entre la acera y el aparcamiento	Viviendas, Polideportivo, hay arbolado en la parcela colindante	Viviendas, espacios libres, hay una franja arbolada entre la vía ciclista y la franja de	Espacios libres y solar de equipamientos, hay una franja arbolada entre la acera y la calzada	Parque urbano, hay arbolado	Viviendas, hay franjas de arbolado en buena parte del trazado de la vía ciclista
Protección Térmica	En función del trazado de la vía ciclista.	Parcialmente	Si	Si	Si	Parcialmente
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Media (pendiente entre un 4 y 5%)	Llano	Bajo.
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida de una calle con una IMD elevada. No hay cruces de la red viaria. Los peatones disponen de aceras.	Sección compartida de una calle con una IMD elevada. No hay cruces de la red viaria. Los peatones disponen de aceras.	Los ciclistas disponen de una vía segregada de la calzada. Para los peatones sólo existe una acera en el margen sur. No hay cruces de la red viaria.	Los ciclistas disponen de una vía segregada de la calzada. Para los peatones disponen de aceras. Hay que cruzar la calle Virgen de la Cabeza para	Se trata de un espacio sin tráfico motorizado y si cruces de la red viaria.	Se trata de una vía ciclista segregada de la calzada. Hay tres intersecciones a nivel con diferentes calles. Los peatones disponen de
Tipo de Firme	Asfalto (calzada) y baldosas (acera)	Asfalto (calzada) y baldosas (acera)	Asfalto, firme en mal estado. Ancho de 2,50 metros.	Asfalto (calzada) y baldosas (acera)	Adoquín de hormigón prefabricado	Lechada pigmentable, ancho de 2,50 m.
Iluminación	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Para dar continuidad a la vía ciclista y debido a la inexistencia de cruces con otros viales es conveniente trazar una vía ciclista segregada. Existen tres opciones: Ampliar la acera y trazar una pista-bici entre la acera y la banda de aparcamiento, eliminar la banda de aparcamientos o trazar la vía ciclista por el solar en desuso (espacio donde hay camiones aparcados - véase foto).	En este tramo no existe la posibilidad de ampliar la sección. Por tanto hay que eliminar una franja de aparcamiento para implantar una vía ciclista segregada.	Se trata de una vía ciclista existente, cuyo firme está en mal estado. Los peatones no disponen de una acera en este lado de la calle. Debido al talud de los espacios libres es difícil ampliar la sección.	Debido al talud que delimita la calle es difícil ampliar la sección o trazar una senda por los espacios libres colindantes. No hay franjas de aparcamientos que se pueden convertir en una vía ciclista, pero el ancho de la acera es generosa, donde se podría implantar una vía ciclista segregada.	Se trata de un camino amplio por un parque en un entorno muy agradable. En principio la solución más razonable es el uso compartido de los caminos existentes por parte de peatones y ciclistas. Si la coexistencia con los peatones resultara conflictivo, conviene trazar una vía ciclista independiente.	Se trata de una vía ciclista de un ancho y diseño adecuado. Alguna parte de la vía ciclista se ha reformado durante las obras de la prolongación de la línea 7 de Metro, pero todavía queda por ejecutar buena parte del recorrido que coincide con la calle Honduras. En todo caso la competencia es municipal.
Intervención	Ampliar la acera e implantar un pista-bici bidireccional entre la acera y la franja de aparcamiento. Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Convertir la banda de aparcamientos en una vía ciclista segregada (Acera-bici). Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Renovar el firme y señalizar como acera-bici compartida. Los ciclistas de carretera usarán la calzada. Otra opción sería diseñar una vía ciclista en la banda de aparcamiento y convertir la pista-bici actual en acera.	Implantar una vía ciclista segregada en la acera de unos 2,50 metros de ancho (Cambio del pavimento). Los ciclistas de carretera usarán la calzada.	Señalización vertical y horizontal para indicar que se trata de una senda peatonal que pueden utilizar los ciclistas, adaptando su velocidad.	-
Tipo de Intervención	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M1 - Duro existente
Presupuesto	90.000 €	30.000 €	15.500 €	33.000 €	3.400 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07	08	09
Denominación	Calle Honduras	Zona sin urbanizar	Av. San Sebastián
Entre	c/ México y calle Cañada	c/ Cañada y Av. de San Sebastián	c/ Pizarro y Glorieta de Europa / M-216
Longitud (m)	950	500	1.000
Contaminación acústica / atmosférica	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)	Media (calle urbana)
Entorno / Paisaje	Viviendas e equipamientos, hay una franja arbolada entre la vía ciclista y la calzada.	Viviendas, parque urbano, nuevo vial	Viviendas, parque urbano e equipamientos, Avenida con abundante arbolado
Protección Térmica	Si	Parcialmente	Si
Desnivel	Bajo	Bajo	Media
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de una vía ciclista segregada de la calzada. Hay 3 intersecciones a nivel. Los peatones disponen de aceras.	Sección mixta, los peatones disponen de aceras.	Sección mixta. A lo largo del recorrido hay 3 cruces con calles perpendiculares. Los peatones disponen de aceras.
Tipo de Firme	Lechada pigmentable, ancho de 2,50 m.	Calzada: Asfalto, Acera: Baldosa prefabricada	Asfalto (calzada) y baldosa (Acera)
Iluminación	Si	Parcialmente	Si
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de una vía ciclista existente. Este tramo no se ha reformado y tiene algunas deficiencias en relación con el diseño de las intersecciones.	Se está cometiendo las obras de urbanización de este nuevo vial. Conviene aprovechar la oportunidad y facilitar una vía ciclista en este tramo.	Se trata de una avenida con abundante arbolado y de una intensidad media del tráfico motorizado. Existe un plan municipal de vías ciclistas que prevé para este calle unas pistas-bicis unidireccionales para dar continuidad a la vía ciclista existente en el tramo comprendido desde la Plaza Guernica y hasta la Glorieta de Europa.
Intervención	Subsanar las deficiencias en relación con el diseño de las intersecciones (competencia municipal).	Implantar una pista ciclista en el nuevo vial (Competencia municipal).	Ejecutar la vía ciclista proyectada en el Plan de vías ciclistas del municipio (Competencia municipal).
Tipo de intervención	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente	M2 - Duro existente
Presupuesto	19.000 €	100.000 €	400.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
<b>Denominación</b>	Paseo de los Chopos	Camino en paralelo a la M-45	Camino de Torrejón de Ardoz	Camino en paralelo a la calle del Castillo	Camino en paralelo a la calle del Castillo	Camino en paralelo al río Henares.
<b>Entre</b>	M-216 y M-45	M-45 y Vereda de Sedano	Vereda de Sedano y Castillo de Aldovea	Castillo de Aldovea	Castillo de Aldovea y M-206	M-206 y c/ Cipreses
<b>Longitud (m)</b>	1.600	1.250	2.420	220	1.130	2.860
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	Media, debido al huella acústica del aeropuerto	Media, debido al huella acústica del aeropuerto y la M-45	Baja	Baja	Baja	Baja
<b>Entorno / Paisaje</b>	Paseo arbolado, Parque Regional del Sureste	M-45 y Vega del río Jarama, sólo puntualmente hay arbolado	Huertos de Ocio, Almacenamiento de Butano, no hay arbolado	Castillo de Aldovea, campos de uso agrícola, calle franqueada por franjas arboladas	Campos de uso agrícola, Ribera del río Henares, no hay arbolado en la mayor parte	Ribera del río Henares, Parque Regional del Sureste, no hay arbolado
<b>Protección Térmica</b>	Si	No	No	Si	No	No
<b>Desnivel</b>	Bajo	Bajo	Bajo	Llano	Bajo	Bajo
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	Se trata de un camino sin tráfico motorizado. Para acceder al Paseo hay que cruzar la M-216.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado. El cruce de la M-45 es inferior (túnel).	Hay escasa circulación en vehículos motorizados para acceder a las fincas. No hay cruces de otros viales.	Hay escasa circulación en vehículos motorizados (principalmente tráfico local de acceso al castillo). No hay cruces con otros viales.	Los ciclistas pueden elegir entre la segregación del tráfico motorizado (Camino) o compartir la calzada. Al final del tramo hay que cruzar la M-	Camino independiente de la red viaria, sin cruces algunos.
<b>Tipo de Firme</b>	Plataforma de adoquín prefabricado y otras 2 bandas de zahorra compactada en buen estado.	Tierra compactada con grava suelta	Tierra compactada con frecuentes baches	Asfalto	Tierra compactada muy irregular con grandes piedras	Tierra compactada con frecuentes baches y charcos.
<b>Iluminación</b>	Si	Hay luz de las farolas de la M-45 que discurre en paralelo	No	No	No	No
<b>Potencialidad demanda</b>	Alta, debido al atractivo del entorno.	Media / Alta	Media / Alta	Alta	Media / Alta	Alta
<b>Observaciones</b>	Se trata de una paseo ancho y muy atractivo. Recientemente se han realizado obras de acondicionamiento del paseo. Al final del paseo actual existe un subtramo de 200 m con menor anchura, sin arbolado y con pavimentación terriza, que desemboca en la ribera del Jarama.	Es preciso mejorar el tratamiento de la superficie y proteger frente al soleamiento. A su vez hay que iluminar el túnel.	Se trata de un camino de acceso al Castillo de Aldovea y los huertos de ocio de la Comunidad de Madrid, con poca intensidad de tráfico motorizado. Es preciso mejorar el tratamiento de la superficie y la protección del soleamiento.	Se trata de un vial de acceso al Castillo de Aldovea y los huertos de ocio de poca intensidad del tráfico motorizado. El ancho y diseño garantiza velocidades adecuadas para que sea un vial compartido con los ciclistas.	No hay mucho tráfico por esta vía (Castillo) y se puede compatibilizar con las bicicletas. Sin embargo se propone mantener la modalidad de una vía ciclista segregada del tráfico motorizado con características más "blandas" por tratarse de una vía pecuaria. En el punto final enlaza	El tramo transcurre al borde del río Henares a una cota superior interior del LIC "Cuenca del río Henares". Hay algunas edificaciones de baja calidad a lo largo del camino que repercuten negativamente sobre la percepción de seguridad. Se plantea mejorar la conexión con el parque de la Cornisa, separado en la actualidad por una valla.
<b>Intervención</b>	En el subtramo final se propone arbolado y conectar el camino actual con una nueva pasarela peatonal y ciclista sobre río Jarama para facilitar la comunicación con el municipio de Torrejón de Ardoz y la continuidad del itinerario. La estructura y los materiales a emplear en la pasarela deben ser ligeros y su localización debe ser preferentemente en continuidad con el camino. Existen indicios de un antiguo puente en la	Plantación de árboles y pavimentación de una franja de 3 m de anchura con aglomerado asfáltico pigmentable u otro tipo de pavimento de características de rodadura semejantes. El resto de la anchura del camino quedaría como zahorra compactada. La separación se realiza mediante bordillo. Hace falta también acondicionar e iluminar el túnel bajo la M-45.	Plantación de árboles y pavimento de aglomerado asfáltico. Instalar alumbrado. Regular la velocidad del tráfico motorizado o incluso plantear su supresión.	Iluminación del tramo.	Acondicionar el firme (zahorra compactada con bordillo) en una anchura de 3 metros y arbolado. Además se realizará un tratamiento de la calle existente mediante alumbrado y regulación de velocidad.	Acondicionar el firme (zahorra compactada) y regular el acceso de vehículos a motor. Plantar arbolado.
<b>Tipo de Intervención</b>	M2 - Duro existente	M5 - Duro	M4 - Blando	M1 - Duro existente	M6 - Blando	M1 - Duro existente
<b>Presupuesto</b>	0 €	100.000 €	387.200 €	17.600 €	135.600 €	271.700 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	100.000 €	3.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07	08	09
Denominación	Senda en paralelo al río Henares	Senda en paralelo al río Henares	Camino en paralelo a la M-300
Entre	c/ Cipreses y Puente camino Rasillo de Vargas	Puente y M-300	M-300 y Glorieta M-300 con M-203
Longitud (m)	1.370	1.180	400
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	Alta
Entorno / Paisaje	Ribera del río Henares, Parque Regional del Sureste, hay arbolado pero alejado del camino	Soto de Henares, hay franjas de arbolado en ambos lados del camino	Espacios libres, carretera, ribera del río Torote, no hay arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente	No
Desnivel	Bajo	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria, sin cruces algunos.	Camino independiente de la red viaria, sin cruces algunos.	Camino independiente de la red viaria, hasta llegar a la glorieta de la antigua N-2 con la M-203.
Tipo de Firme	Tierra compactada, firme irregular con frecuentes baches y charcos, ancho de unos 2,50m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con frecuentes baches, ancho de unos 2,50m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular y en mal estado, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta	Alta
Observaciones	Este camino transcurre en proximidad de río Henares por el LIC "Cuenca del río Henares". Conviene comprobar si el trazado quedaría afectada por las máximas crecientes del río. Hay otra alternativa más alejada de la ribera que conecta con el tramo C6.3 a través de un camino arbolado de acceso a la finca El Espinillo.	Camino agradable por el Soto del Henares y transcurre al borde del LIC "Cuenca del río Henares". Conviene acondicionar el firme para mejorar la comodidad de los ciclistas.	Es preciso salvar el río Torote mediante un puente y cruzar por debajo la carretera M-203. Para cruzar la glorieta de enlace entre la M-203 y la M-300 es preciso cruzar las vías de enlaces. Hay varias posibilidades de facilitar un cruce seguro y cómodo: Cruce sin prioridad de los peatones y ciclistas (sólo hay que cruzar un carril en cada sentido) o cruce semaforizado con pulsador. La opción de un paso de cebra es.
Intervención	Acondicionar el firme (zahorra compactada), arbolado en ciertos subtramos.	Acondicionar el firme (zahorra compactada)	Acondicionar y trazar una senda ciclista / peatonal de zahorra compactada. Implantar un nuevo puente de madera encima del río Torote. Plantar árboles. Tratamiento de la rotonda bajo la M-203 para obtener espacio para la vía ciclista.
Tipo de intervención	M3 - Blando	M7 - Duro	M6 - Blando
Presupuesto	116.450 €	76.700 €	48.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	100.000 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
<b>Denominación</b>	M-300 (Antigua N-2)	Calle Ipiacea	Camino paralelo a la calle Roma	Carretera M-300	Camino en continuación de la calle Numancia	Paseo peatonal Ronda del Henares
<b>Entre</b>	Glorieta M-300 con M-203 y c/ Ipiacea	M-300 y Glorieta c/ Roma	Glorieta c/ Roma y Glorieta M-300	Glorieta y c/ Numancia	c/ Pastrana y río Henares	c/ río Tajuña y c/ Ronda Fiscal
<b>Longitud (m)</b>	1.080	1.100	1.725	870	530	570
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	Alta	Media	Media	Media (tráfico motorizado)	Baja	Baja
<b>Entorno / Paisaje</b>	Polígono industrial, no hay arbolado en proximidad del vial	Polígono industrial y espacios libres, no hay arbolado	Espacios libres, ribera del río Henares, hay arbolado abundante en la mayor parte del	Viario, Soto de Henares, no hay arbolado	Espacios libres, hay arbolado, pero no siempre anexo al camino	Bloques de viviendas y ribera del río Henares, hay arbolado abundante
<b>Protección Térmica</b>	No	No	Si	No	En parte	Si
<b>Desnivel</b>	Bajo	Bajo	Bajo	Llano	Bajo	Bajo
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	Actualmente los ciclistas tienen que utilizar la calzada con una intensidad elevada del tráfico motorizado. Hay 4 cruces de vados.	Actualmente los ciclistas tienen que utilizar la calzada. Hay 1 cruce con una calle de acceso.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado y sin cruces de la red viaria.	Actualmente los ciclistas tienen que utilizar la calzada de este vial con una intensidad y velocidad elevada del tráfico motorizado. Hay que	Camino independiente de la red viaria sin cruces.	Camino independiente de la red viaria sin cruces.
<b>Tipo de Firme</b>	-	-	Superficie irregular: asfalto con baches y zonas de tierra compactada	No hay espacio para ciclista y peatones	Tierra sin compactar, muy irregular con baches profundos	Asfalto
<b>Iluminación</b>	Si	Si	Si, aunque por provenir de la carretera paralela y existir arbolado no ofrece continuidad suficiente	Si	No	Si
<b>Potencialidad demanda</b>	Alta, debido a su funcionalidad para desplazamientos cotidianos.	Alta, debido a su funcionalidad para desplazamientos cotidianos	Alta, debido a su funcionalidad para desplazamientos cotidianos	Alta	Alta, debido a su funcionalidad para desplazamientos cotidianos	Alta
<b>Observaciones</b>	El borde de la vía de servicio hay suficiente espacio para implantar una vía ciclista bidireccional, el entorno no es muy agradable. Siguiendo el margen del río existe una vía pecuaria (Colada de Lavapellejos) muy afectada por las propiedades colindantes. Si fuera posible recuperar dicha vía pecuaria tendría un gran atractivo recreativo.	Para mantener la continuidad de la vía ciclista de tramo anterior es conveniente implantar una vía ciclista bidireccional segregada de la calzada. Tanto la sección amplia de la calle como la existencia de espacios libres colindantes permiten la implantación de una vía ciclista bidireccional segregada.	Se trata de un tramo atractivo con mucho arbolado. Las deficiencias en el pavimento son de fácil arreglo.	Alternativa al tramo D4.1 por la ribera del Henares. Tiene la ventaja de ser más funcional para los usuarios urbanos. Podría transcurrir también por el lateral Este de la calle Roma en donde existe un parque lineal.	Tramo corto de conexión entre los tramos anteriores y posteriores	Paseo agradable junto al río
<b>Intervención</b>	Reformar la vía de servicio existente y sus márgenes para dotarla de una imagen de mayor coherencia urbana, con acera y vía ciclista. Plantación de árboles.	Ocupar parte de los espacios libres o de la calle para implantar una vía ciclista segregada físicamente tanto de la calzada como de la acera. Plantación de árboles.	Tratamiento del firme (asfaltar). Señalizar como senda ciclista / peatonal compartida. Iluminar.	Pista bici bidireccional paralela a la carretera M-300 con arbolado. Requiere el tratamiento de una rotonda, un tramo de conexión por la calle Numancia y un paso transversal a la altura de la calle Pastrana.	Acondicionamiento del firme con aglomerado asfáltico, plantación de árboles y alumbrado.	Señalizar como senda ciclista / peatonal compartida.
<b>Tipo de Intervención</b>	M6 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M11 - Duro	M11 - Duro	M2 - Duro existente
<b>Presupuesto</b>	324.000 €	220.000 €	258.750 €	174.000 €	119.250 €	0 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07
Denominación	Senda en paralelo a la Ronda de Henares
Entre	c/ Ronda Fiscal y c/ Fernán Falcón
Longitud (m)	1.000
Contaminación acústica / atmosférica	Baja
Entorno / Paisaje	Parque urbano a lo largo de la ribera del río Henares, hay arbolado abundante
Protección Térmica	Si
Desnivel	Bajo
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria sin cruces.
Tipo de Firme	Terriza compactada acondicionada
Iluminación	Parcial, procedente de la Ronda del Henares
Potencialidad demanda	Alta
Observaciones	Paseo agradable junto al río, para los ciclistas sería ventajoso si la superficie fuera de asfalto
Intervención	Pista bici de aglomerado e iluminación anexa a la senda peatonal
Tipo de intervención	M6 - Blando
Presupuesto	120.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Senda en continuación de la c/ Isla	Senda en paralelo al río Henares	Senda en paralelo al río Henares	Pista bici calle Afligidos	Calle Santos de la Humosa	Calle Santos de la Humosa
Entre	Ronda de Henares y Río Henares	Río Henares	Río Henares y C/Afligidos	C/Afligidos y C/ Santos de la Humosa	C/ Santos de la Humosa	C/ Santos de la Humosa y Puente del Camino de la Barca
Longitud (m)	500	2.100	160	580	900	1.860
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Muy bajo	Bajo	Media (calle urbana)	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Henares con arbolado abundante	Ribera del río Henares con arbolado abundante	Ribera del río Henares con arbolado abundante	Polígono industrial, no hay arbolado	Ribera del río Henares, hay arbolado en algunas zonas	Al principio algunas edificaciones del polígono industrial, posteriormente campos de uso
Protección Térmica	Si	Si	Si	No	Parcialmente	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria sin cruces, aunque el camino sirve de acceso a la parcela "Isla del Colegio".	Camino independiente de la red viaria sin cruces.	Camino independiente de la red viaria sin cruces.	Vía ciclista segregada de la calzada, no hay cruces con la red viaria.	Camino independiente de la red viaria sin cruces. Hay escasa circulación de vehículos o maquinaria agrícola.	En el primer tramo hay tránsito de vehículos motorizados que acceden a las parcelas colindantes. Hay una intersección con la calle
Tipo de Firme	Terriza compactada con grava suelta, ancho entre 6 - 7 metros	Terriza y tierra compactada, apto para el uso ciclista, aunque no siempre acondicionado	Terriza compactada sin acondicionar, ancho de aproximadamente 1,50 metros.	Asfalto	Terriza compactada sin acondicionar, ancho de unos 5 - 6 metros	Asfalto, En los primeros 100 metros de carácter periurbano el ancho es de 7,00m, en el tramo restante de carácter rural unos 4.00m.
Iluminación	No	No	No	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta		Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	La entrada de este camino se utiliza como aparcamiento para coches y de acceso a una parcela agropecuario. Debido al tránsito de vehículos el camino está en mal estado. Conviene segregarse una senda ciclista / peatonal de la calzada para evitar el deterioro del firme.	Se trata de un paseo atractivo (paisaje, sombra, etc.) muy frecuentado tanto por peatones como ciclistas. Puntualmente conviene mejorar el firme.	Este punto es el cuello de la botella del itinerario, ya que en este tramo el camino se estrecha notablemente	Se trata de una vía ciclista existente en la calle Afligidos por un espacio poco agradable. No existe un espacio de resguardo entre la banda ciclista y la calzada, aunque el ancho disponible tampoco permite ampliar este espacio. Tampoco hay arbolado para mejorar la protección térmica.	Se trata de un camino de una sección muy ancha, donde suelen circular vehículos a motor para acceder para a las fincas colindantes o para aparcar y acceder al polideportivo. Conviene restringir el paso de los vehículos a motor, no tanto por razones de seguridad, sino más bien por razones de mantenimiento del firme.	Se trata de un camino ya muy frecuentado por ciclistas, ya que está en muy buenas condiciones. Existe otra senda en paralelo al río Henares, que es paisajísticamente más interesante, sin embargo tiene algunos tramos muy estrechos y es más difícil acondicionar, a parte que significa un rodeo añadido.
Intervención	Regular el acceso a la parcela "Isla del Colegio". Impedir el uso como aparcamiento del camino y acondicionar y mejorar la capa de rodadura (zahorra compactada).	Mejora del firme en algunos tramos.	Ampliar el ancho útil del camino a 2,50 metros. Acondicionar y mejorar el firme (zahorra compactada).	Estudiar la posibilidad de trazar una nueva senda peatonal ciclista independiente de la red viaria al borde del núcleo urbano en paralelo a la acequia que transcurre por esta zona.	Acondicionar el firme (capa de lechada pigmentable) para dar continuidad al mismo firme del tramo a continuación.	Estudiar la posibilidad de restringir el acceso para el tráfico motorizado. Plantar árboles y señalización.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M1 - Duro existente	M9 - Duro	M1 - Duro existente	M5 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	25.000 €	105.000 €	8.000 €	116.000 €	72.000 €	74.400 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	07	08
Denominación	Camino sin nombre	Camino de la Magdalena
Entre	Puente y Punto 08	Punto 08 y Finca El Encín
Longitud (m)	370	1.380
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Ribera del río Henares con arbolado abundante	Campos de uso agrícola, al principio (en unos 550 metros) hay arbolado abundante
Protección Térmica	Si	Sólo en el primer tramo que transcurre por el bosque
Desnivel	Llano	Escaso
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente de la red viaria sin cruces.	Camino independiente de la red viaria sin cruces.
Tipo de Firme	Zahorra natural compactada en buen estado, ancho de unos 2,50 m.	Tierra compactada, muy pedregoso, ancho de unos 2,50 m.
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Alta	Alta
Observaciones	Se trata de un camino en buenas condiciones ya frecuentemente transitado por parte de ciclistas. No es preciso acometer ninguna obra de mejora infraestructural, si no hay intención de captar también los usuarios del patín.	Este es el último tramo del itinerario Eje Henares, que termina en el enlace con el itinerario Eje Este a la altura de la finca EL ENCIN. Sin embargo a medio plazo conviene estudiar el enlace con la provincia de Guadalajara para convertir la ruta en un itinerario interprovincial.
Intervención	-	Acondicionar el firme y plantar árboles.
Tipo de intervención	M4 - Blando	M5 - Duro
Presupuesto	0 €	107.640 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 7

## EJE TAJUÑA

### DESCRIPCION

El Itinerario IT 07 sigue el curso del río Tajuña desde el municipio de Ambite, situado al límite oriental de la Comunidad de Madrid y el municipio de Titulcia, donde el río Tajuña desemboca en el Jarama y el itinerario enlaza con el eje Jarama (IT 05). El itinerario tiene una vocación suprarregional, ya que es posible continuar el itinerario por el curso fluvial del río Tajuña hasta la localidad de Brihuega en la provincia de Guadalajara.

### MUNICIPIOS

Titulcia  
Chinchón  
Morata de Tajuña  
Perales de Tajuña  
Tielmes  
Carabaña  
Orusco  
Ambite

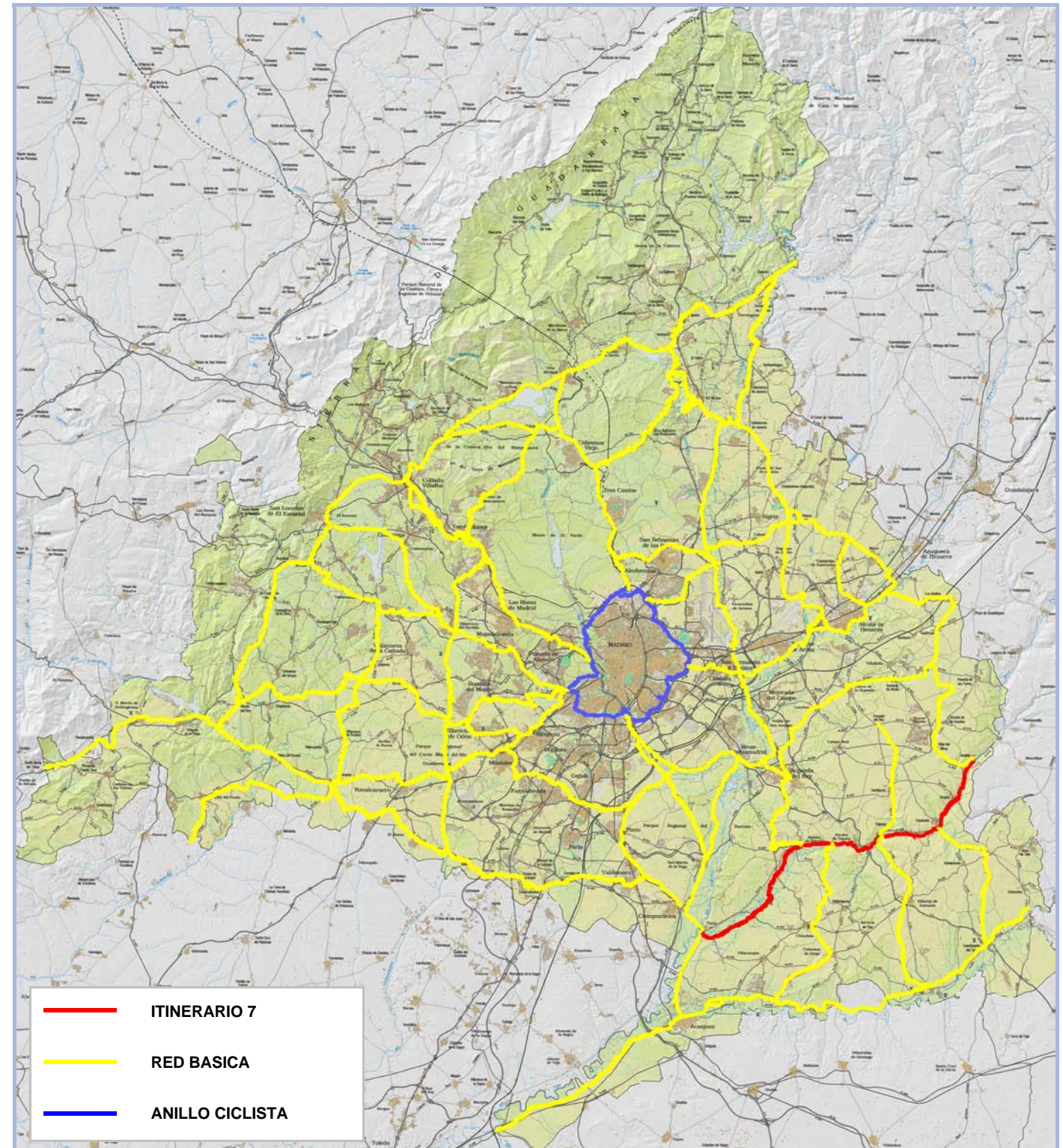
LONGITUD (KM) 50,33

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

BASE CARTOGRAFICA 1:200.000

1:700.000





### TRAMO A

Este tramo arranca en el municipio de Titulcia donde enlaza con el itinerario del eje Jarama y llega hasta la carretera M-404. La ruta transcurre por las vías pecuarias Corral de las Canteras y la Vereda de la Blanca. Mientras que el trazado de la primera está prácticamente desaparecido, la segunda está acondicionada como un sendero. Predominan los paisajes de campos de uso agrícola y los escarpes yesíferos del río Tajuña. Como elemento de especial interés medioambiental destaca la laguna de San Juan en proximidad del camino. Se trata de un tramo donde predominan senderistas y ciclistas de paseo y de uso recreativo. La longitud del tramo es de unos 7,6 kilómetros y el desnivel es insignificante. La pendiente máxima es de 3,5% en un tramo de menos de 250 metros de longitud. La pendiente media de subida y de bajada es menor de un 0,5%.

### TRAMO B

El tramo transcurre entre la M-404 y la carretera M-311 basándose en el Camino de la Lagonilla y el Camino de San Galindo. En esta zona predominan los paisajes de llanuras aluviales con campos de regadíos y los escarpes yesíferos del río Tajuña. Se trata de caminos de dominio público donde la circulación de vehículos a motor está permitida para garantizar el acceso a las fincas y campos de uso agrícola colindantes. El principal problema relacionado con el paso de vehículos es el polvo que se levanta. Asimismo en la mayor parte del recorrido la protección térmica es mejorable. Se trata de un itinerario prácticamente llano con una longitud de unos 7 kilómetros, tal como indican las pendientes medias en bajada y subida en torno del 0,5-0,7%.

### TRAMO C

El tramo C transcurre entre la M-311 y el núcleo urbano de Morata de Tajuña. El itinerario transcurre por caminos de uso agrícola (Camino de Las Dos Aguas). Como en los tramos anteriores el principal inconveniente es la capa de rodadura (tierra compactada con firmes polvorientos) y la falta de una protección térmica en la mayor parte del recorrido. Se trata de un itinerario prácticamente llano con una longitud de unos 6 kilómetros. La pendiente máxima de un 5,5% se alcanza en el casco urbano de Morata de Tajuña para alcanzar la cota de la Vía Verde. La pendiente sin embargo, con un valor de aprox. un 0,6%, es mínima.

### TRAMO D

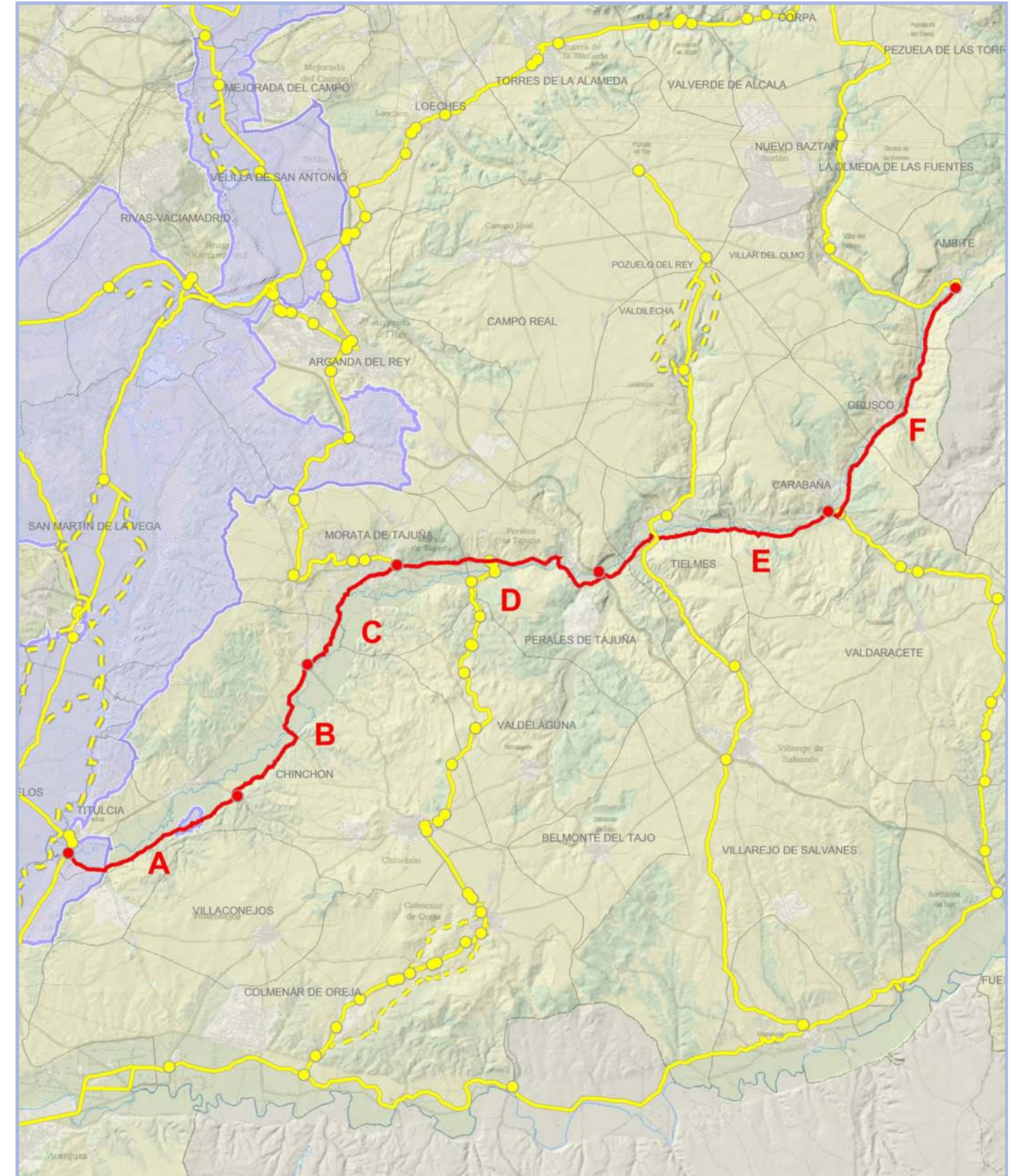
El tramo D corresponde al tramo entre Morata de Tajuña y Pereaes de Tajuña (Viaducto de la A3-) y se desarrolla completamente sobre la Vía Verde. El condicionamiento y el espectacular paisaje debido al trazado de la antigua vía de tren entre taludes hacen este tramo en uno de los más atractivos. En días festivos la ruta es muy frecuentada por senderistas, ciclistas e incluso patinadores. En este tramo, excepto a algunos tramos de cruces con caminos agrícolas, la circulación en vehículos a motor está prohibida y hay barreras físicas que impiden el paso (aunque en algunos puntos se han eliminado). La longitud del tramo asciende a unos 9,2 kilómetros y el desnivel a salvar es algo mayor que en los tramos anteriores, con unas pendientes medias en subida y bajada de un 1,9% y 2,4% respectivamente.

### TRAMO E

El tramo E corresponde al tramo entre Pereaes de Tajuña (Viaducto de la A3-) y Carabaña y se desarrolla completamente sobre la Vía Verde. El alto valor paisajístico, la alta calidad ambiental así como la calidad del acondicionamiento de la vía convierten este tramo también en un recorrido muy frecuentado por ciclistas y peatones. A diferencia del tramo anterior en este tramo el paso de vehículos de uso agrícola y de acceso a las fincas colindantes está permitido. En el municipio de Tielmes la ruta conecta con el itinerario 10 de la red básica. La longitud del tramo es de unos 10 kilómetros y el desnivel a salvar mínimo.

### TRAMO F

El tramo F corresponde al tramo entre Carabaña y Ambite y se desarrolla completamente sobre la Vía Verde. El alto valor paisajístico, la alta calidad ambiental así como la calidad del acondicionamiento de la vía convierten este tramo también en un recorrido muy frecuentado por ciclistas y peatones. Algunos tramos en proximidad de los núcleos urbanos están compartidos con el tráfico motorizado local de acceso a fincas y viviendas y en otros tramos no se permite la circulación de vehículos a motos. Debido a la distancia razonable entre los núcleos de Carabaña, Orusco de Tajuña y Ambite existe un potencial para desplazamientos cotidianos en bicicleta. Para fomentar tal uso conviene mejorar el acceso a los núcleos urbanos desde la Vía Verde. La longitud del tramo asciende a unos 11 kilómetros y tiene un perfil muy llano, con una pendiente media de subida y bajada de un 0,6% y 1,1% respectivamente.

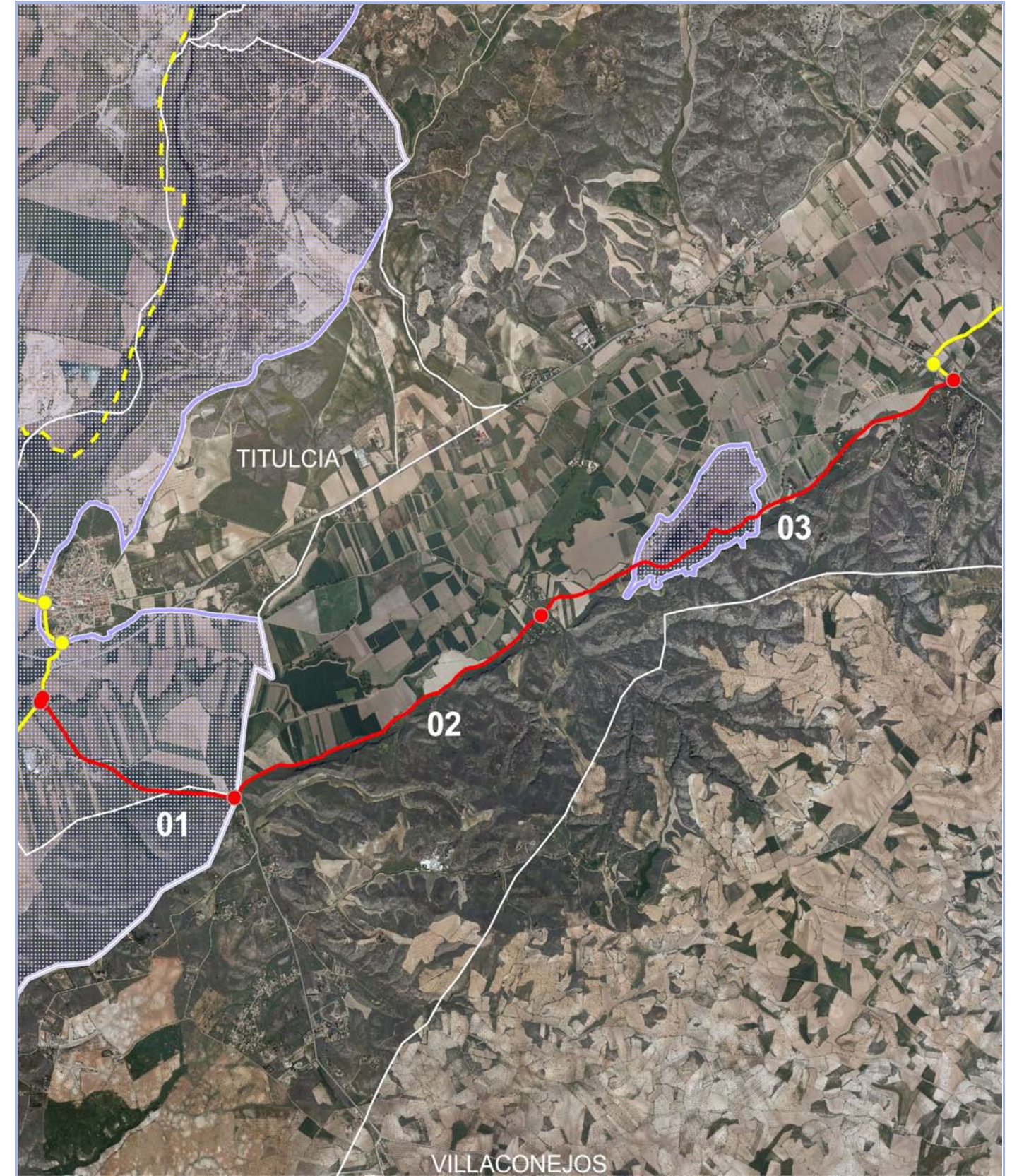
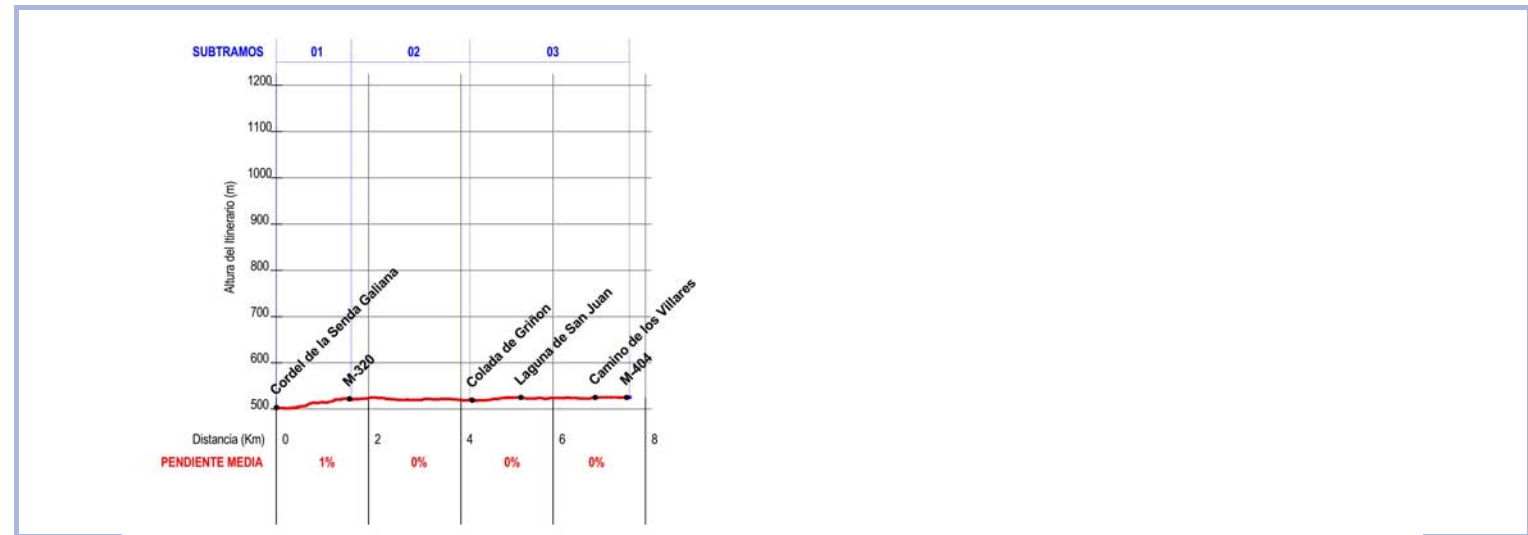




### TRAMO A

Altura Máxima:	526
Altura Mínima:	501
Altura Salida:	502
Altura Llegada:	525
Desnivel Salida Llegada:	23
Desnivel Máximo:	25
Ascensión Acumulada:	22
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,4
Pendiente Media:	0,2

### PERFILES Y PENDIENTES



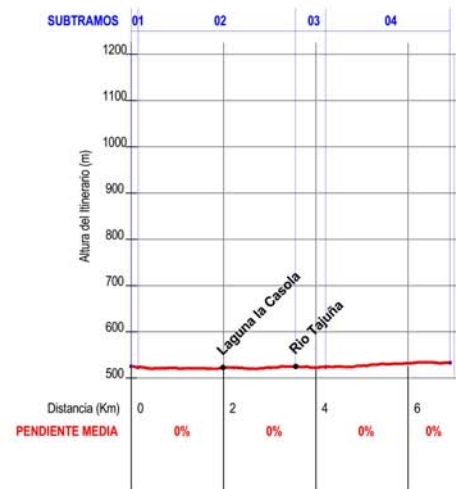
1:35.000



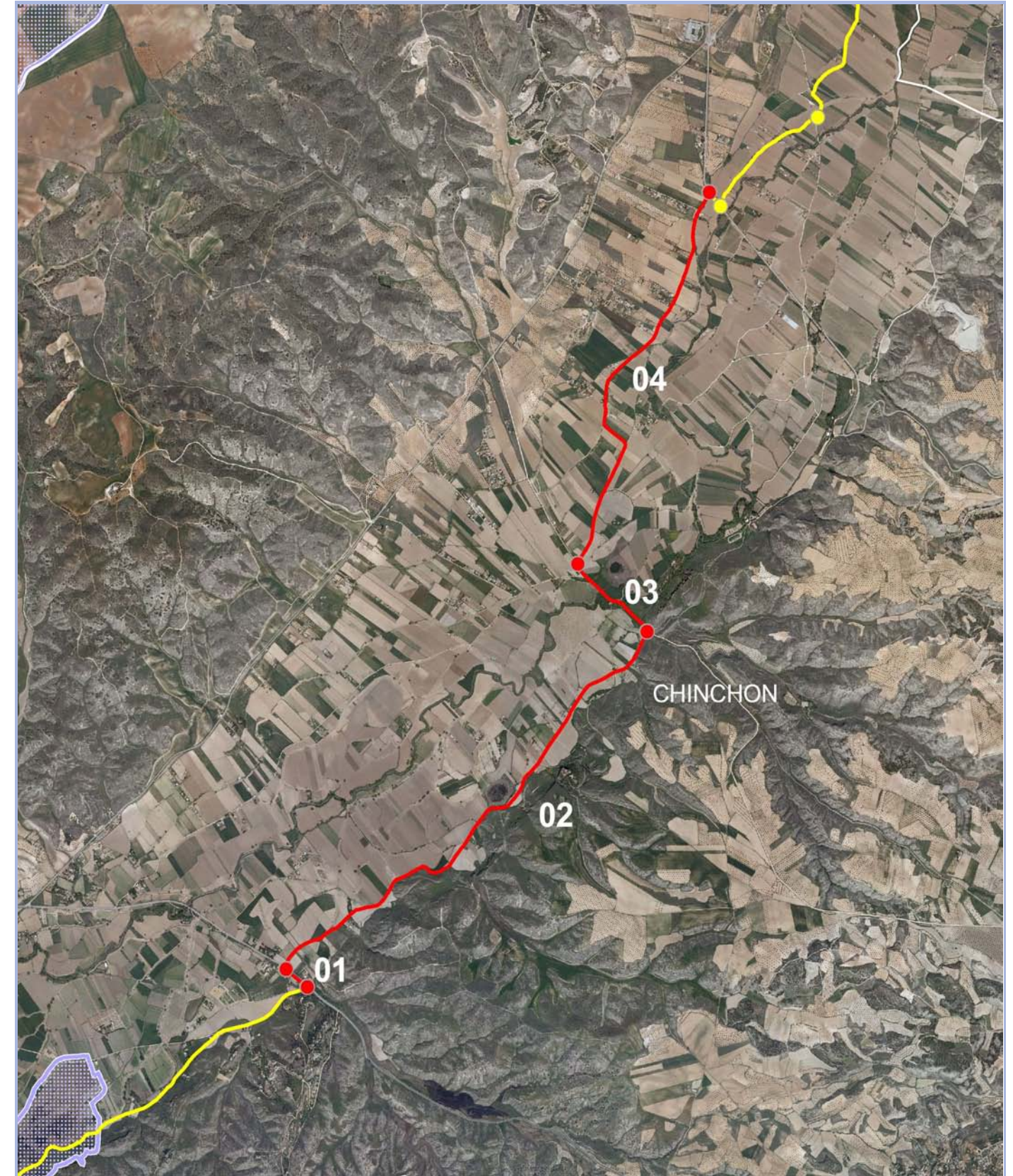
### TRAMO B

Altura Máxima:	534
Altura Mínima:	519
Altura Salida:	525
Altura Llegada:	533
Desnivel Salida Llegada:	9
Desnivel Máximo:	15
Ascensión Acumulada:	8
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	1,67
Pendiente Media:	0,09

### PERFILES Y PENDIENTES



1:30.000

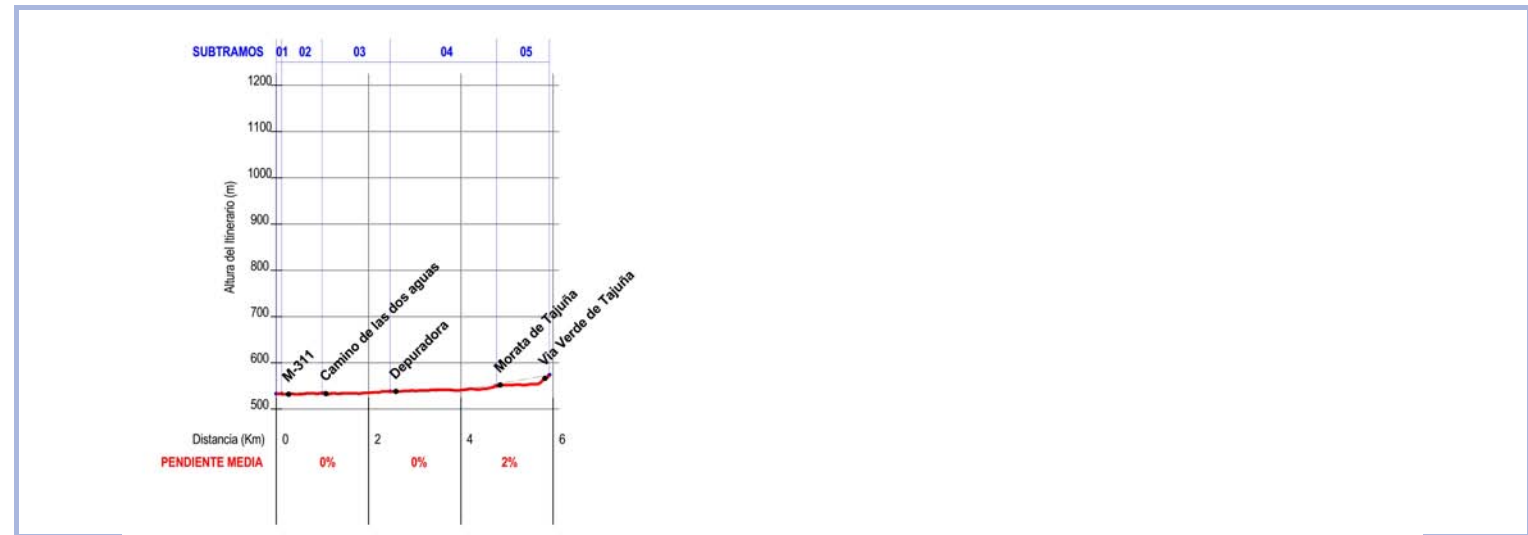




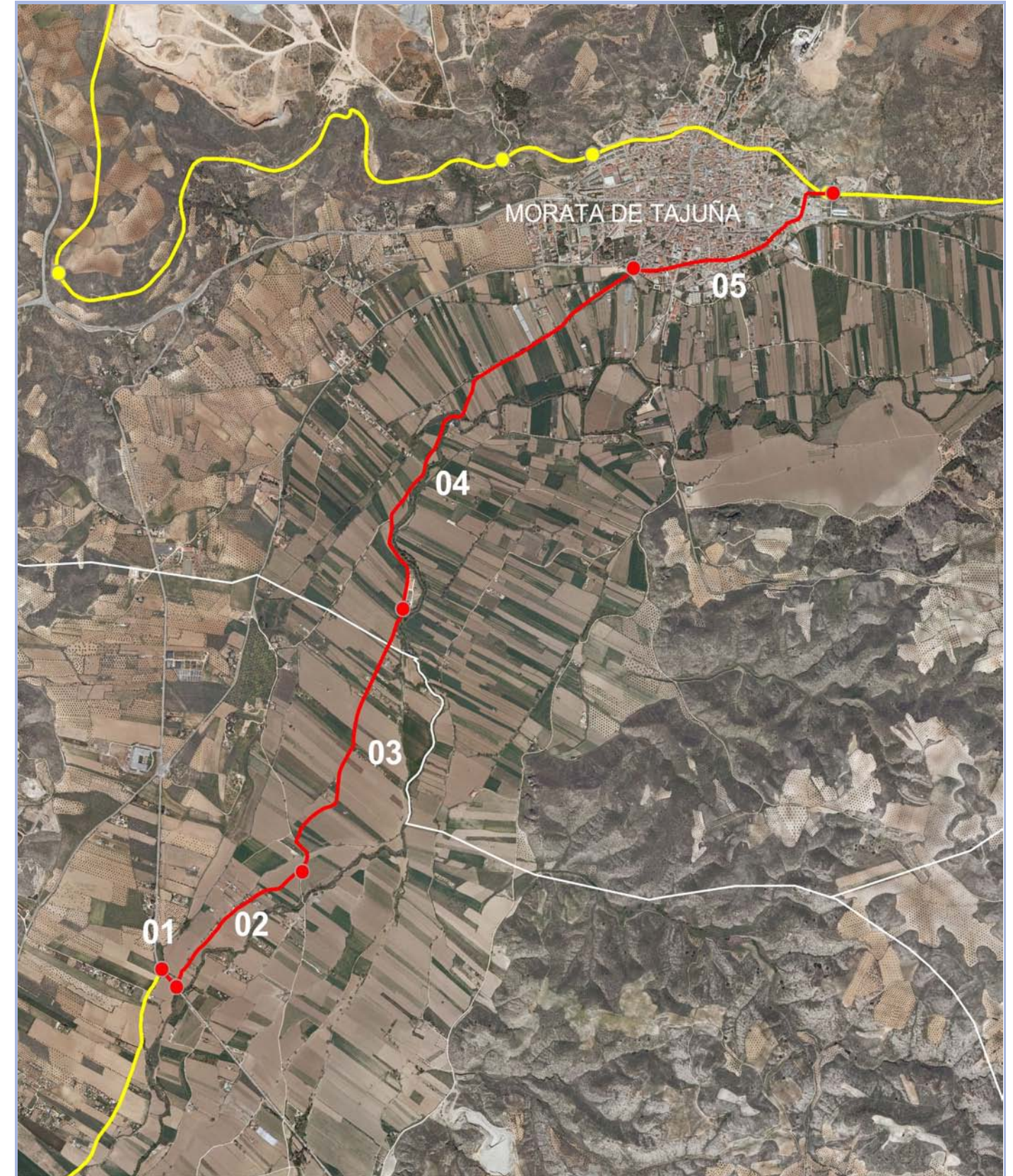
### TRAMO C

Altura Máxima:	569
Altura Mínima:	532
Altura Salida:	533
Altura Llegada:	569
Desnivel Salida Llegada:	36
Desnivel Máximo:	37
Ascensión Acumulada:	36
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	7,19
Pendiente Media:	0,52

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000

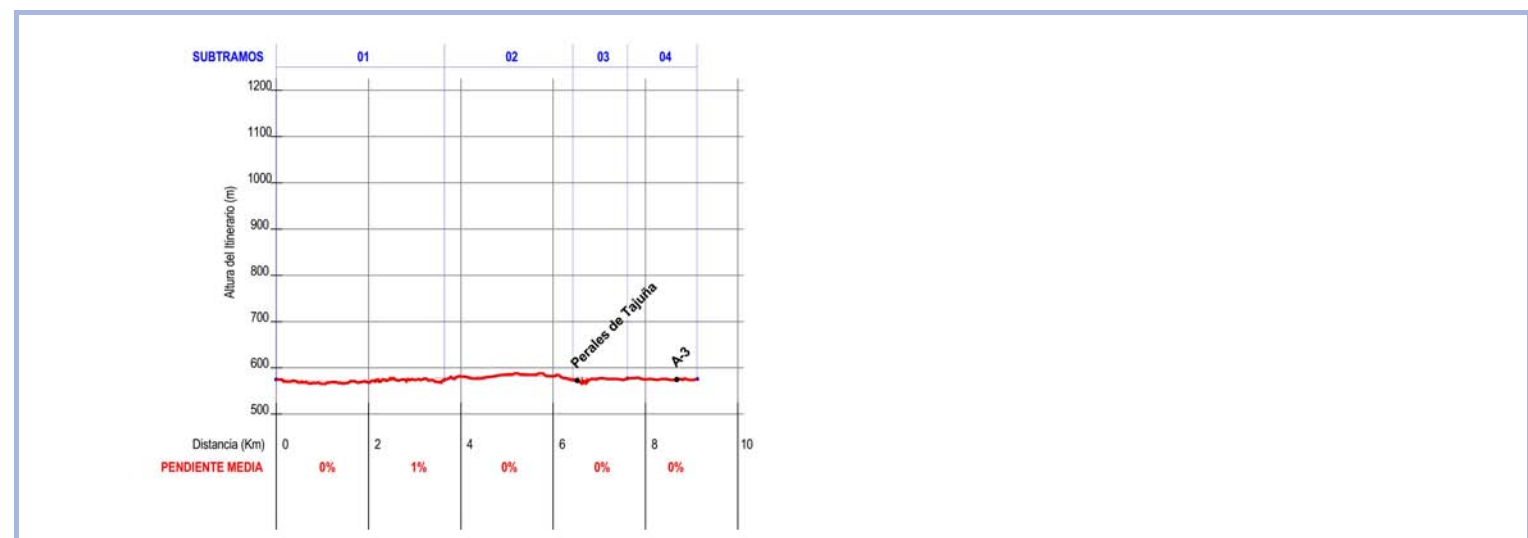




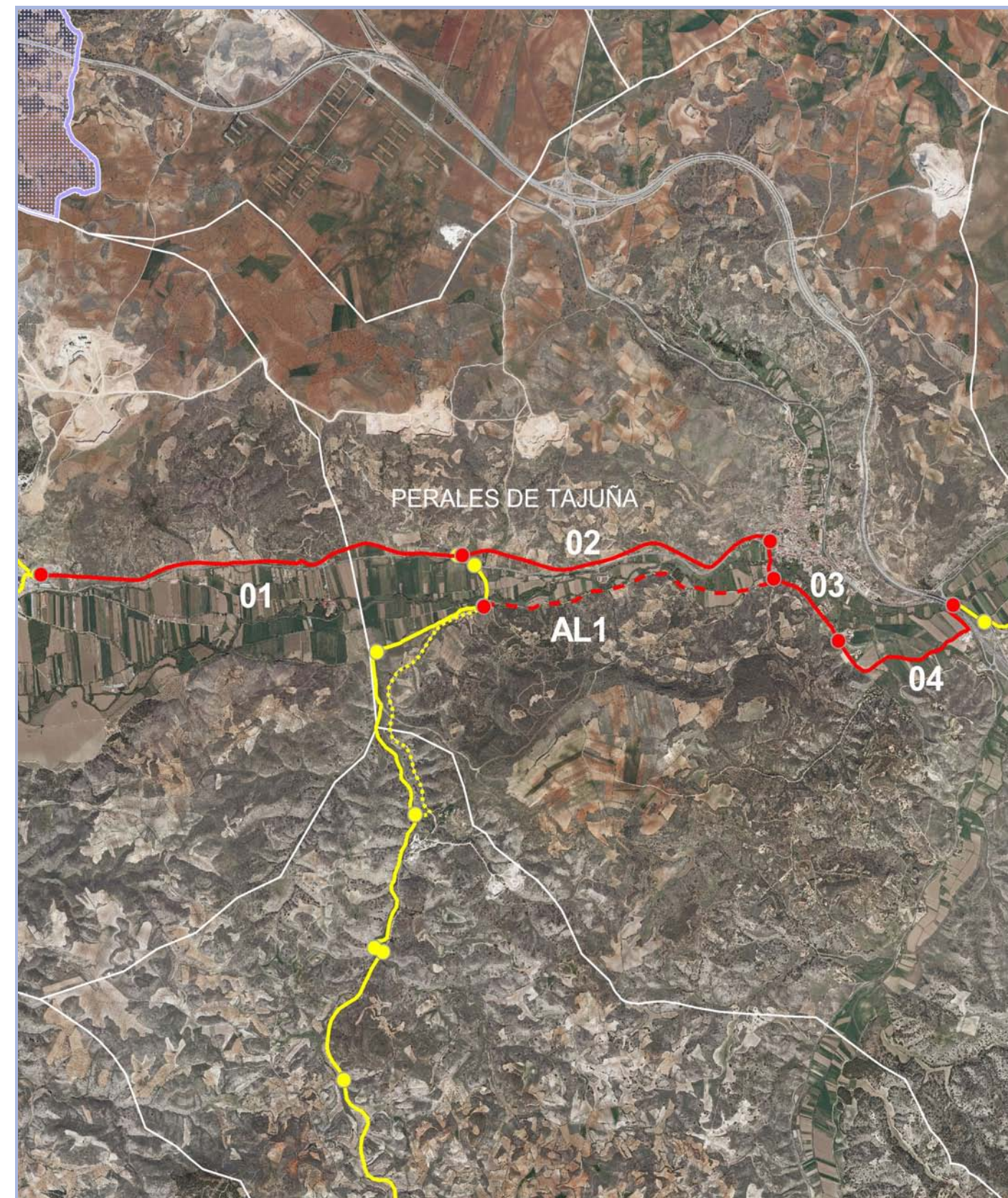
## TRAMO D

Altura Máxima:	588
Altura Mínima:	565
Altura Salida:	569
Altura Llegada:	576
Desnivel Salida Llegada:	19
Desnivel Máximo:	23
Ascensión Acumulada:	23
Descenso Acumulado:	14
Máxima Pendiente (100 m):	4,41
Pendiente Media:	0,17

## PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

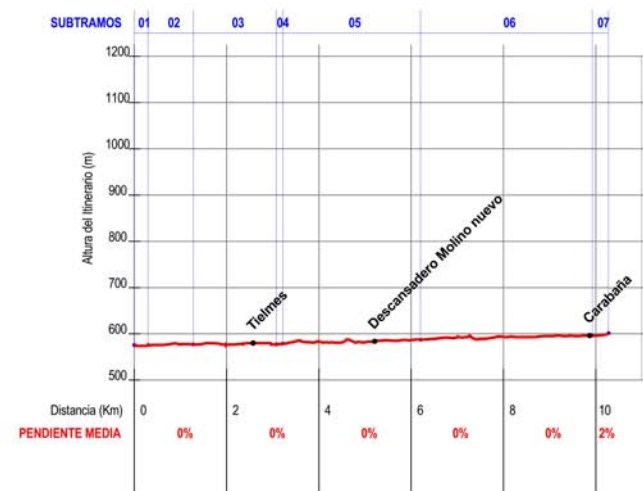




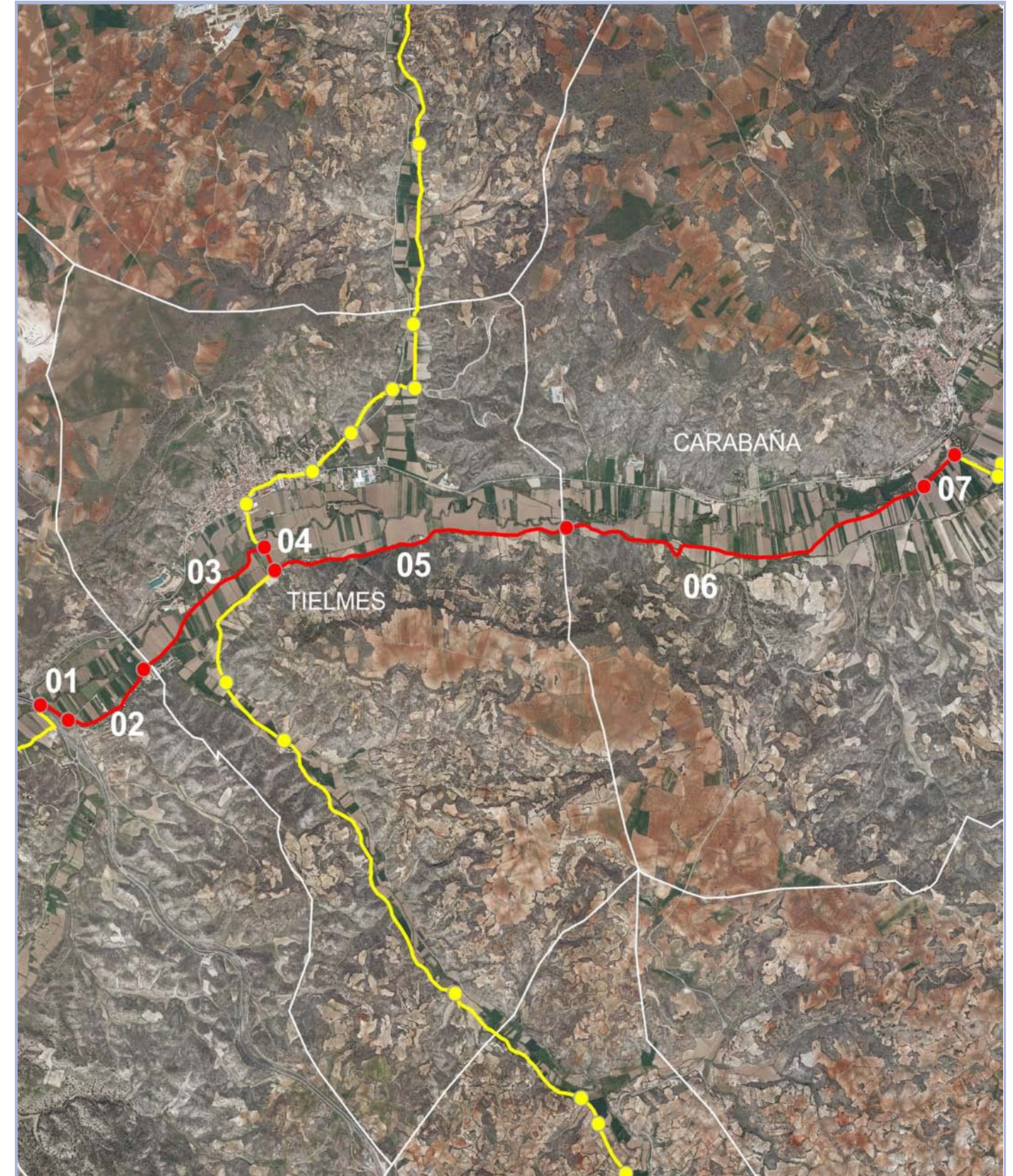
### TRAMO E

Altura Máxima:	599
Altura Mínima:	573
Altura Salida:	576
Altura Llegada:	599
Desnivel Salida Llegada:	23
Desnivel Máximo:	26
Ascensión Acumulada:	23
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	2,81
Pendiente Media:	0,17

### PERFILES Y PENDIENTES



1:45.000

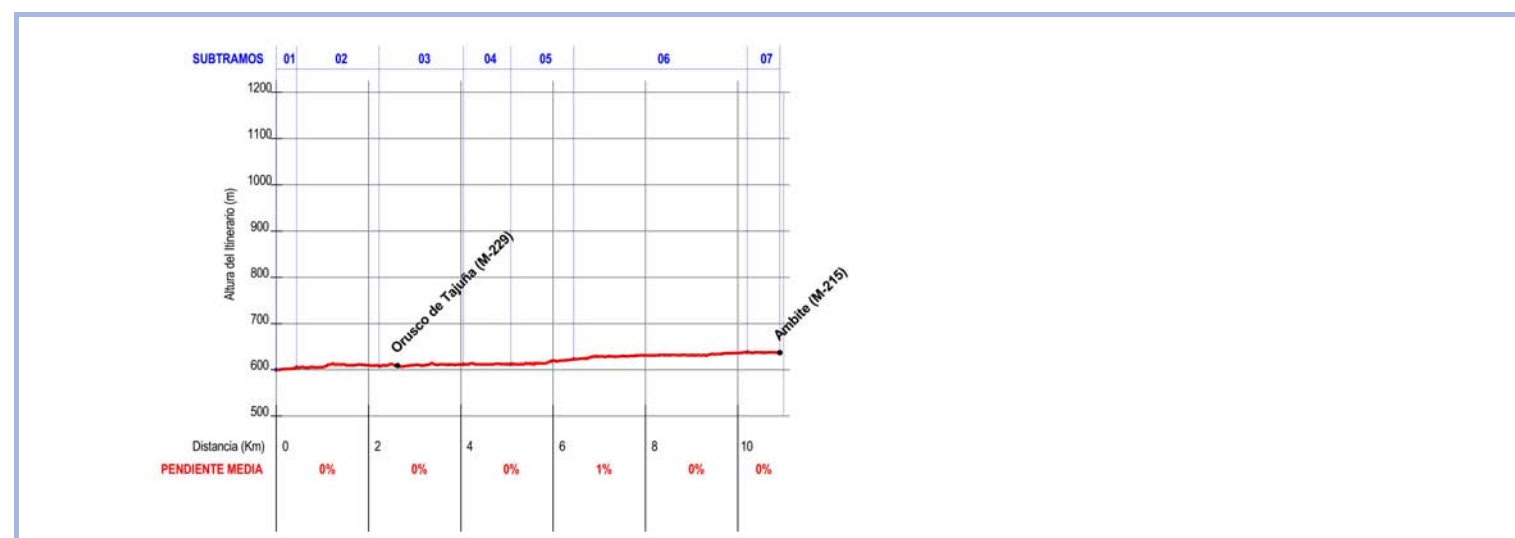




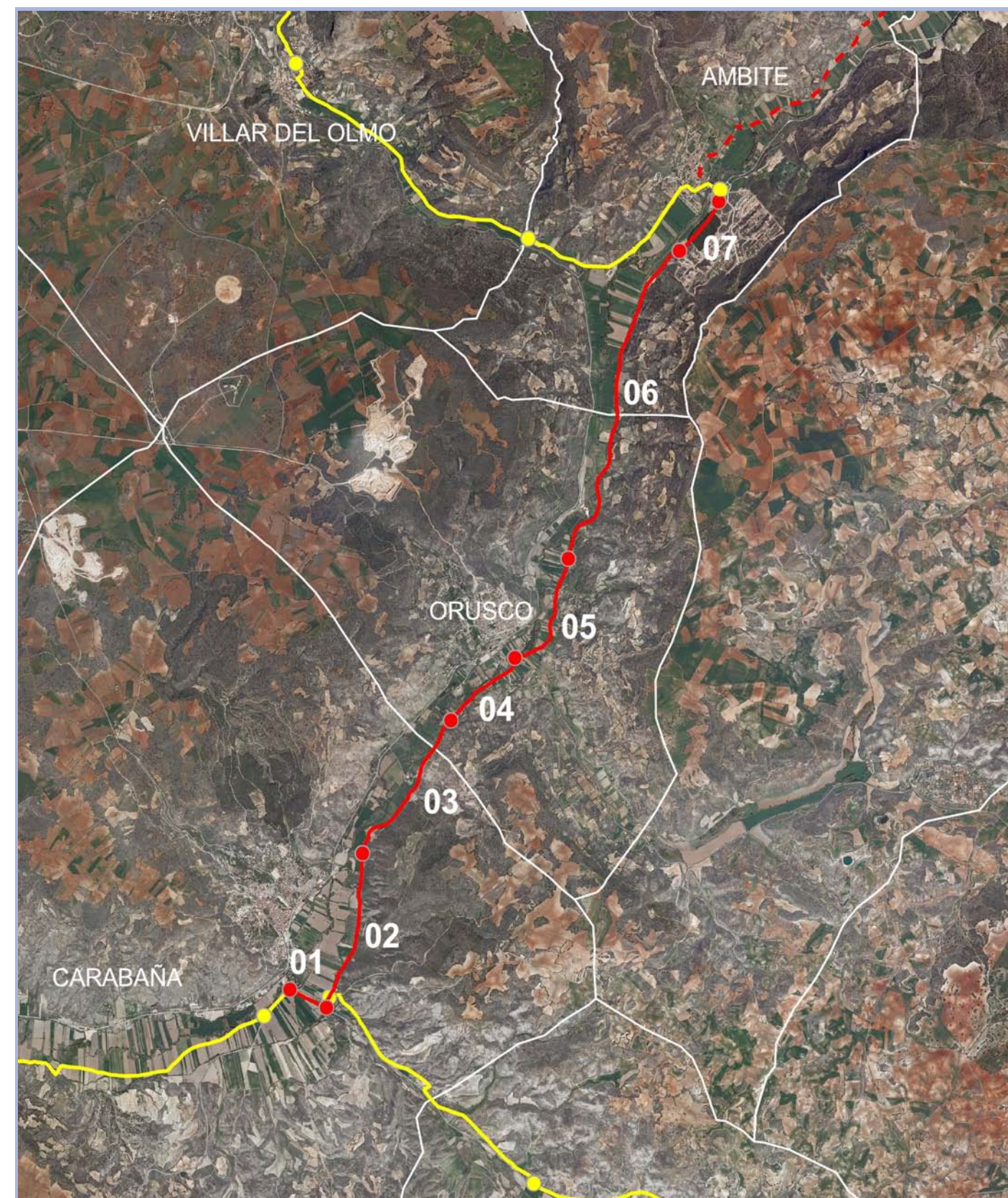
### TRAMO F

Altura Máxima:	638
Altura Mínima:	599
Altura Salida:	599
Altura Llegada:	637
Desnivel Salida Llegada:	38
Desnivel Máximo:	39
Ascensión Acumulada:	37
Descenso Acumulado:	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,3
Pendiente Media:	0,35

### PERFILES Y PENDIENTES



1:55.000





	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>
Subtramo			
Denominación	Carretera M-320 (Vía Pecuaria del Corral de las Canteras)	Vía Pecuaria "Vereda de la Blanca"	Vía Pecuaria "Vereda de la Blanca"
Entre	Punto 01 (Cañada Real Galiana) y 02 (Vereda de la Blanca)	Punto 02 (M-320) y 03 (Cordel del Puente de Tablas o de Gritón)	Punto 03 y 04 (M-404)
Longitud (m)	1.600	2.550	3.430
Contaminación acústica / atmosférica	Media, tráfico motorizado de la carretera (baja IMD)	Muy bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, Cuestas de lomas y campiñas, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, Cuestas de lomas y campiñas, Laguna de San Juan, parcialmente hay
Protección Térmica	No	No	Parcialmente
Desnivel	Bajo (entre 1 y 3%)	Llano (pendiente media < del 1%)	Llano (pendiente media < del 1%)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de una carretera con una IMD moderada. Para acceder a la vía pecuaria hay que cruzar la calzada.	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario.	Vía pecuaria sin tráfico motorizado, excepto uso agropecuario y acceso a las fincas colindantes.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 9,00m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con frecuentes baches y grava suelta, polvoriento, ancho de unos 3,50m	Zahorra compactada acondicionada en buen estado, excepto un tramo corto al principio (unos 750 metros), que es en peor estado, ancho de
Iluminación	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta (en primer lugar senderistas, ciclistas de paseo y de recreo)	Media / Alta	Media / Alta
Observaciones	Se trata de una carretera que no soporta mucho tráfico, pero las velocidades son elevadas. La calzada ocupa en su totalidad el trazado de la vía pecuaria que conviene recuperar. Para garantizar el máximo atractivo y seguridad del itinerario conviene ofrecer una vía ciclista / peatonal segregada físicamente de la calzada. El tramo transcurre por el Parque Regional del Sureste.	La vía pecuaria está señalizada como un recorrido. El entorno es muy atractivo, sin embargo la falta de protección térmica tiene un efecto disuasorio.	Este tramo es de mayor interés turístico, ya que se accede a través de este camino a la Lagunas del San Juan. Aunque se trata de una vía pecuaria, frecuentemente la gente se acerca en coche a la laguna de San Juan.
Intervención	Se propone implantar una vía ciclista / peatonal anexo a la carretera con un ancho de 2,50m y una capa de zahorra compactada. Para mejorar la protección térmica conviene plantar arbolado a lo largo de la vía.	Plantación de árboles y acondicionamiento del firme (asfalto "dulce" o de características parecidas). La capa de rodadura debe lo suficientemente resistente al paso de vehículos y evitar el levantamiento de polvo.	Acondicionar la superficie en el tramo en mal estado. Regular el acceso a los vehículos a motor y plantar árboles.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M6 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	320.000 €	255.000 €	102.900 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Carretera M-404	Camino de la Lagunilla	Camino de San Galindo	Camino de Batanejo
Entre	Punto 04 y 05	Punto 05 (M-404) y 06 (Camino de San Galindo)	Punto 06 (Camino de la Lagunilla) y 06 (Camino de Batanejo)	Punto 06 y 07
Longitud (m)	175	3.380	540	2.685
Contaminación acústica / atmosférica	Moderado, tráfico motorizado	Bajo	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, hay arbolado anexo a la carretera	Campos de uso agrícola, Cuestas de lomas y campiñas, no hay arbolado, ancho de unos 4,00m	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, cultivos, apenas hay arbolado
Protección Térmica	Si	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano (pendiente media < del 1%)	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de una carretera con una intensidad del tráfico motorizado moderada. Hay que cruzar la misma carretera.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 9,00m	Tierra compactada acondicionada, puntualmente gravilla suelta, muy polvoriento en algunos tramos	Tierra compactada acondicionada, en general en buen estado con algunos baches, polvoriento, ancho de unos 5,00m	Zahorra compactada acondicionada, en general en buen estado con algunos baches, ancho de unos 5,00m
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta
Observaciones	Para enlazar la vía pecuaria del tramo anterior con el camino a continuación es preciso recorrer este tramo por la carretera M-404. Debido a las altas velocidades que alcanzan los vehículos es conveniente segregar los ciclistas de la carretera. Los peatones no disponen de ninguna banda de circulación.	La presencia de algunos vehículos a motor que acceden a las fincas colindantes no debería presentar ningún inconveniente desde el punto de vista de la seguridad del ciclista, pero sí afecta al atractivo del itinerario, ya que se levanta mucho polvo. En la estación veraniega la falta de arbolado y protección térmica condiciona bastante el uso del recorrido.	La presencia de algunos vehículos a motor que acceden a las fincas colindantes no debería presentar ningún inconveniente desde el punto de vista de la seguridad del ciclista, pero sí afecta al atractivo del itinerario, ya que se levanta mucho polvo. En la estación veraniega la falta de arbolado y protección térmica condiciona bastante el uso del recorrido.	Camino ancho y en general en buenas condiciones.
Intervención	Vía ciclista / peatonal segregada físicamente de la calzada, ocupando los terrenos colindantes detrás de la franja de vegetación. Para facilitar el cruce seguro de la calzada se propone implantar una isleta en el centro de la calzada, de modo que los ciclistas y peatones pueden cruzar la calzada en dos fases.	Acondicionamiento del firme (asfalto "dulce" o de características parecidas). La capa de rodadura debe lo suficientemente resistente al paso de vehículos y evitar el levantamiento de polvo. Plantar arbolado.	Acondicionamiento del firme (asfalto "dulce" o de características parecidas). La capa de rodadura debe lo suficientemente resistente al paso de vehículos y evitar el levantamiento de polvo. Plantar arbolado.	Mejora puntual del firme y arbolado.
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M6 - Blando	M6 - Blando	M4 - Blando
Presupuesto	35.000 €	253.500 €	40.500 €	107.400 €
Elementos Singulares (puente)	5.000 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04	05
Denominación	Carretera M-311	Camino	Camino de las dos Aguas	Camino agrícola	Calle de la Carrera del Medio Día y calle del Carmen
Entre	Punto 07 y 08	Punto 08 (M-311) y 09	Punto 09 y 10 (Depuradora)	Punto 10 y 11 (Casco urbano de Morata)	Punto 11 y 12
Longitud (m)	100	860	1.460	2.280	1.140
Contaminación acústica / atmosférica	Media, tráfico motorizado	Bajo	Bajo	Bajo	Media (tráfico motorizado), pero de baja intensidad
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, hay algunos árboles a lo largo de la carretera en este tramo	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, hay arbolado en un tramo de 500 metros.	Casco urbano, algunas calles con arbolado
Protección Térmica	Parcialmente	No	No	Sólo en un tramo corto de unos 500 metros.	Parcialmente (calles estrechas del casco antiguo)
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano, excepto en los últimos 300 metros, donde hay una subida de un 3,8%
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta de la carretera con una IMD moderada. Hay que cruzar la misma carretera.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.	Camino agrícola sin tráfico motorizado, excepto de acceso a las fincas colindantes.	Sección mixta de calles locales, los peatones disponen de aceras.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 7,00m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con frecuentes baches, ancho de unos 2,50m	Tierra compactada sin acondicionar, firme irregular con frecuentes baches, ancho de unos 2,50m	Zahorra compactada acondicionada, firme en la mayor parte en buenas condiciones, ancho de unos 3,00m	Calzada: Asfalto, ancho variable, Acera: baldosas prefabricadas
Iluminación	No	No	No	No	Si
Potencialidad demanda	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Media / Alta	Alta
Observaciones	Para continuar el itinerario es preciso recorrer este tramo por la carretera M-311. Las intensidades no son muy altas, pero debido las velocidades es recomendable trazar una vía segregada.	Se trata de un camino que da acceso a las fincas colindantes y a los campos de uso agrícola. La posible presencia de vehículos a motor no debería suponer algún inconveniente.	Se trata de un camino que da acceso a las fincas colindantes y a los campos de uso agrícola. La posible presencia de vehículos a motor no debería suponer algún inconveniente.	Se trata de un camino que da acceso a las fincas colindantes y a los campos de uso agrícola. La posible presencia de vehículos a motor no debería suponer algún inconveniente.	Se trata de calles locales del casco urbano, donde la circulación de los ciclistas por la calzada es la solución más adecuada. Algunas calles están diseñadas como zonas de coexistencia, donde las velocidades del tráfico motorizado son moderadas.
Intervención	Vía ciclista / peatonal segregada físicamente de la calzada, ocupando los terrenos colindantes. Para facilitar el cruce seguro de la calzada se propone implantar una isleta en el centro de la calzada, de modo que los ciclistas y peatones pueden cruzar la	Acondicionar el firme (capa de rodadura de asfalto "dulce" o de características parecidas). Plantar arbolado	Acondicionar el firme (capa de rodadura de asfalto "dulce" o de características parecidas). Plantar arbolado.	Acondicionar el firme con la misma capa de rodadura elegida en los tramos anteriores.	Señalización de la posible presencia de ciclistas, medidas de calmado de tráfico
Tipo de Intervención	M10 - Blando	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M1 - Duro Existente
Presupuesto	15.000 €	81.700 €	138.700 €	136.800 €	5.700 €
Elementos Singulares (puente)	5.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04
Denominación	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña
Entre	Punto 01 (Morata de Tajuña) y 02 (Ferrocarril abandonado a Chinchón)	Punto 02 y 03 (Perales de Tajuña / M302)	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05 (A-3)
Longitud (m)	3.640	2.770	1.100	1.400
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo (la carretera M-302 transcurre a una cota más baja)	Bajo (la carretera M-302 transcurre a una cota más baja)	Bajo, tramo por calles locales	Bajo, excepto en el tramo en paralelo a la A-3
Entorno / Paisaje	Olivares y matorrales, laderas de la vega del río Tajuña	Olivares y matorrales, laderas de la vega del río Tajuña, sin arbolado	Zona periurbana, edificaciones y naves agropecuarias, sin arbolado	Campos de uso agrícola, sin arbolado
Protección Térmica	No	No	No	No
Desnivel	Bajo, < 2%	Medio, entre un 2 y 4%	Bajo	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Vía verde sin tráfico motorizado, hay barreras físicas (bolardos de traviesas) que impiden el acceso de coches, aunque en algunos puntos están arrancados para abrir el paso a vehículos	Vía verde sin tráfico motorizado, cruce de la M-302 en el núcleo urbano	Tramo compartido con el tráfico motorizado de poco tránsito, Algunos cruces de vados y otras calles locales	Tramo sin tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas y de uso agrícola
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 3,00m	Asfalto, ancho de unos 5,00m	Asfalto, ancho de unos 3,00m	Asfalto, ancho de unos 3,00m
Iluminación	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.
Observaciones	En algunos puntos se han eliminado los bolardos para abrir el paso a vehículos (agrícolas). La capa bituminosa tiene fisuras de las condiciones climáticas y del uso inadecuado de la vía (tránsito de vehículos pesados). El color está desaparecido en algunos puntos.	La capa bituminosa tiene fisuras debido a las inclemencias climáticas. El color está desaparecido en algunos puntos. Este tramo tiene algunas pendientes importantes. Existe una alternativa con un perfil prácticamente llano al lado opuesto del río Tajuña, con cual se enlaza mediante el Enlace 7D-8D (Tren abandonado de Chinchón).	El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde están desaparecidas.	Las acumulaciones de escombros en algunas fincas tiene un efecto negativo sobre la percepción de la seguridad ciudadana. El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde en otros tramos están desaparecidas.
Intervención	Regular el uso de la vía por parte de maquinaria agrícola y reforzar el firme de los tramos compartidos. Renovar la capa pigmentada y las barreras físicas en los tramos donde no se permite la circulación de vehículos a motor.	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía. Estudiar posibles medidas para evitar la erosión de los taludes con mayor pendiente. Acondicionar el camino al otro lado del río Tajuña como alternativa con menos pendiente.	Mejorar la señalización vertical y horizontal de la vía verde y de la posible presencia de ciclistas, limitar la velocidad y limitar el acceso a este vial.	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía. Regular el uso de las fincas colindantes (impedir la acumulación de escombros).
Tipo de Intervención	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente
Presupuesto	182.000 €	55.400 €	11.000 €	14.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Enlace A-3 y M-204	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Carretera M-228	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña
Entre	Punto 01 (A-3) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04 (Tielmes / M-228)	Punto 04 (Tielmes) y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	300	960	1.680	220	3.000	3.750
Contaminación acústica / atmosférica	Medio (huella acústica de la A-3)	Bajo	Bajo	Bajo, carretera con baja IMD	Bajo	Bajo
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, arbolado en los márgenes de la carretera	Vallas de fincas colindantes, naves agropecuarias, en la mayor parte sin arbolado	Regadíos, Vega del río Tajuña, arbolado en algunos tramos	Carretera con hileras de arbolado	Vega del río Tajuña	Vega del río Tajuña
Protección Térmica	Parcialmente	Parcialmente	Parcialmente	Si	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida de la carretera, cruce de la misma para continuar el itinerario.	Tramo sin tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas y de uso agrícola.	Tramo sin tráfico motorizado excepto de acceso a las fincas y de uso agrícola	Sección compartida, el límite de velocidad es 50 km/h.	Camino agrícola con tránsito de vehículos agropecuarios	Camino agrícola con tránsito de vehículos agropecuarios
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 10,00m	Asfalto, ancho de unos 3,00-350m	Asfalto, ancho de unos 3,00-350m	Asfalto, ancho de unos 6,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.
Observaciones	Este tramo el punto débil de la vía verde de Tajuña, ya que en un tramo de unos 300 metros hay que compartir la calzada de un enlace entre una carretera y una autopista y hay que cruzar la misma para continuar por la vía verde. Hay arcones de unos 1,50 metros, pero la seguridad y el atractivo es mucho menor que en la vía verde.	El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde están casi desaparecidas.	El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde están casi desaparecidas. La capa bituminosa tiene fisuras de las condiciones climáticas y del uso inadecuado de la vía (tránsito de vehículos pesados).	Tramo corto compartido de una carretera local con poco tránsito de vehículos. Además el límite de velocidad es de 50 km/h. Conviene avisar a los conductores del tramo compartido con el vía verde y de la posible presencia de ciclistas.	Tramo muy atractivo de la vía verde de Tajuña, debido el escaso tránsito de vehículos, al perfil llano y al atractivo del paisaje. El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde están casi desaparecidas.	Tramo muy atractivo de la vía verde de Tajuña, debido el escaso tránsito de vehículos, al perfil llano y al atractivo del paisaje. El color rojo igual que los pictogramas de bicicletas que identifican la vía verde están casi desaparecidas.
Intervención	Implantar una vía ciclista segregada físicamente de la calzada bien independiente de la carretera, al borde de los campos agrícolas colindantes o juntar las arcones para segregarse de la calzada un espacio para una senda peatonal / ciclista. Para realizar el cruce de la calzada con mayor seguridad se propone implantar un refugio (isleta) en la parte central de la calzada.	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía.	Reforzar el firme en algunos puntos. Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía.	Señalización vertical y horizontal de la posible presencia de ciclistas y del tramo compartido con la Vía Verde.	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía.	Renovar la capa pigmentada y las marcas viales de la vía.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente
Presupuesto	60.000 €	9.600 €	50.400 €	1.100 €	15.000 €	18.750 €
Elementos Singulares (puente)	5.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Vía Verde de Tajuña
Entre	Punto 07 y 08 (Carabaña / M-221)
Longitud (m)	350
Contaminación acústica / atmosférica	Media, huella acústica de la M-231
Entorno / Paisaje	Camino con hileras de arbolado de gran porte, carretera M-231
Protección Térmica	Si
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Senda peatonal / ciclista en paralelo a la carretera M-231
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 2,50m
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.
Observaciones	Tramo corto en paralelo a la carretera, las hileras de arbolado dan sombra y una imagen de avenida.
Intervención	-
Tipo de Intervención	M1 - Duro Existente
Presupuesto	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €





Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña	Vía Verde de Tajuña
Entre	Punto 01 (M-221) y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05 (Orusco de Tajuña / M-229)	Punto 05 (Orusco de Tajuña / M-229) y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	450	1.760	1.800	1.000	1.350	3.750
Contaminación acústica / atmosférica	Media, huella acústica de la M-221	Bajo	Muy bajo	Bajo	Bajo	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Vega del río Tajuña, carretera M-221, pocos arbolado	Vega del río Tajuña, Fincas privadas de uso residencial y agropecuario, apenas hay arbolado	Vega del río Tajuña, apenas hay arbolado	Vega del río Tajuña, Fincas de uso residencial, apenas hay arbolado	Vega del río Tajuña, Fincas de uso residencial y agropecuario, apenas hay arbolado	Vega del río Tajuña, hileras de arbolado en la mayor parte del trazado
Protección Térmica	No	No	No	No	No	Si
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Vía segregada físicamente de la calzada unos 3-4 metros.	Tramo compartido con el tráfico motorizado (de uso agropecuario y acceso a las fincas)	Vía verde sin tráfico motorizado, excepto agropecuario	Tramo compartido con el tráfico motorizado (de uso agropecuario y acceso a las fincas)	Tramo compartido con el tráfico motorizado (de uso agropecuario y acceso a las fincas)	Tramo sin tráfico motorizado
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 3,00m	Asfalto, ancho de unos 3,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m	Asfalto, ancho de unos 3,50m
Iluminación	No	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.
Observaciones	La sección es adecuada y favorece sobre todo los senderistas y ciclistas menos experimentados. Conviene mejorar la conexión con el núcleo urbano de Carabaña, que queda a poco metros de la vía verde.	En este tramo la vía es compartida con el tráfico motorizado por la existencia de varias fincas a lo largo de su trazado. Se debería señalar la velocidad máxima que no debería sobrepasar los 30 km/h.	-	En este tramo la vía es compartida con el tráfico motorizado por la existencia de varias fincas a lo largo de su trazado. Se debería señalar la velocidad máxima que no debería sobrepasar los 30 km/h. El cruce de la M-229 es inferior.	El límite de velocidad para el tráfico motorizado es de 40 km/h que se estima inadecuado debido al ancho de la vía y la escasa visibilidad en algunas curvas.	Tramo muy atractivo debido al paisaje y al hecho que la circulación de vehículos a motor está prohibido.
Intervención	Plantar hilera de arbolado entre la vía verde y la calzada de la carretera. Señalizar arcenes-bici en la carretera M-204 en el acceso a Carabaña.	Limitar y señalar la velocidad máxima permitido (30 km/h). Limitar el acceso del tráfico motorizado (de acceso y uso agropecuario).	-	Limitar y señalar la velocidad máxima permitido (30 km/h). Limitar el acceso del tráfico motorizado (de acceso y uso agropecuario).	Limitar y señalar la velocidad máxima permitido (30 km/h). Limitar el acceso del tráfico motorizado (de acceso y uso agropecuario).	-
Tipo de Intervención	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente
Presupuesto	15.750 €	8.800 €	0 €	5.000 €	6.750 €	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Vía Verde de Tajuña
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	700
Contaminación acústica / atmosférica	Muy bajo
Entorno / Paisaje	Bosque de Pinos
Protección Térmica	Si
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Vía independiente del tráfico motorizado, excepto un tramo corto de unos 120 metros, donde la vía transcurre en paralelo a una calle local.
Tipo de Firme	Asfalto, ancho de unos 3,50m
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo, senderistas y patinadores. Menos presentes son ciclistas de montaña y de carretera o de uso cotidiano.
Observaciones	Para mantener la sección de la vía verde se optó por segregar la vía de la calle local mediante bolardos de madera (Foto 1), una solución que es funcionalmente acertada y los materiales empleados logran una máxima adaptación al entorno.
Intervención	-
Tipo de Intervención	M1 - Duro Existente
Presupuesto	0 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



# RED BÁSICA DE VIAS CICLISTAS



## ITINERARIO 8

## EJE TAJO

### DESCRIPCION

El itinerario IT 08 recorre la Vega del río Tajo en el extremo Sureste de la Comunidad de Madrid. Este itinerario puede formar parte de una red interprovincial de vías ciclistas y peatonales dado la facilidad de prolongar la ruta por la Vega del Tajo hacia el Sur (Toledo) y Este (Embalse de Buendía). El destino turístico indiscutible más importante a lo largo del recorrido es la localidad de Aranjuez, que a su vez es el municipio más poblado del eje. A su vez es ahí donde existe la única estación de cercanías que permite a los usuarios desplazarse al itinerario. El itinerario enlaza con los itinerarios IT05 Eje Jarama e IT10 Eje Tajuña – Tajo así como los enlaces EN 7D-8D y EN 7F-8B de la red básica de vías ciclistas y peatonales de la Comunidad de Madrid. El itinerario transcurre prácticamente en su totalidad por el camino de servicio del canal, lo que convierte la vía en una ruta temática, ya que existen varias edificaciones históricas relacionadas con el uso del agua que lleva del canal. La demanda potencial se compone de senderistas así como ciclistas de paseo y recreo. El uso cotidiano se limita a las zonas próximas de la localidad de Aranjuez. Para los ciclistas de carretera este itinerario es de menor interés, ya que existen carreteras locales y en general con unas intensidades compatibles con el uso compartido de la calzada

### MUNICIPIOS

Aranjuez  
Colmenar de Oreja  
Villarejo de Salvanés  
Villamanrique de Tajo  
Fuentidueña de Tajo  
Estremera

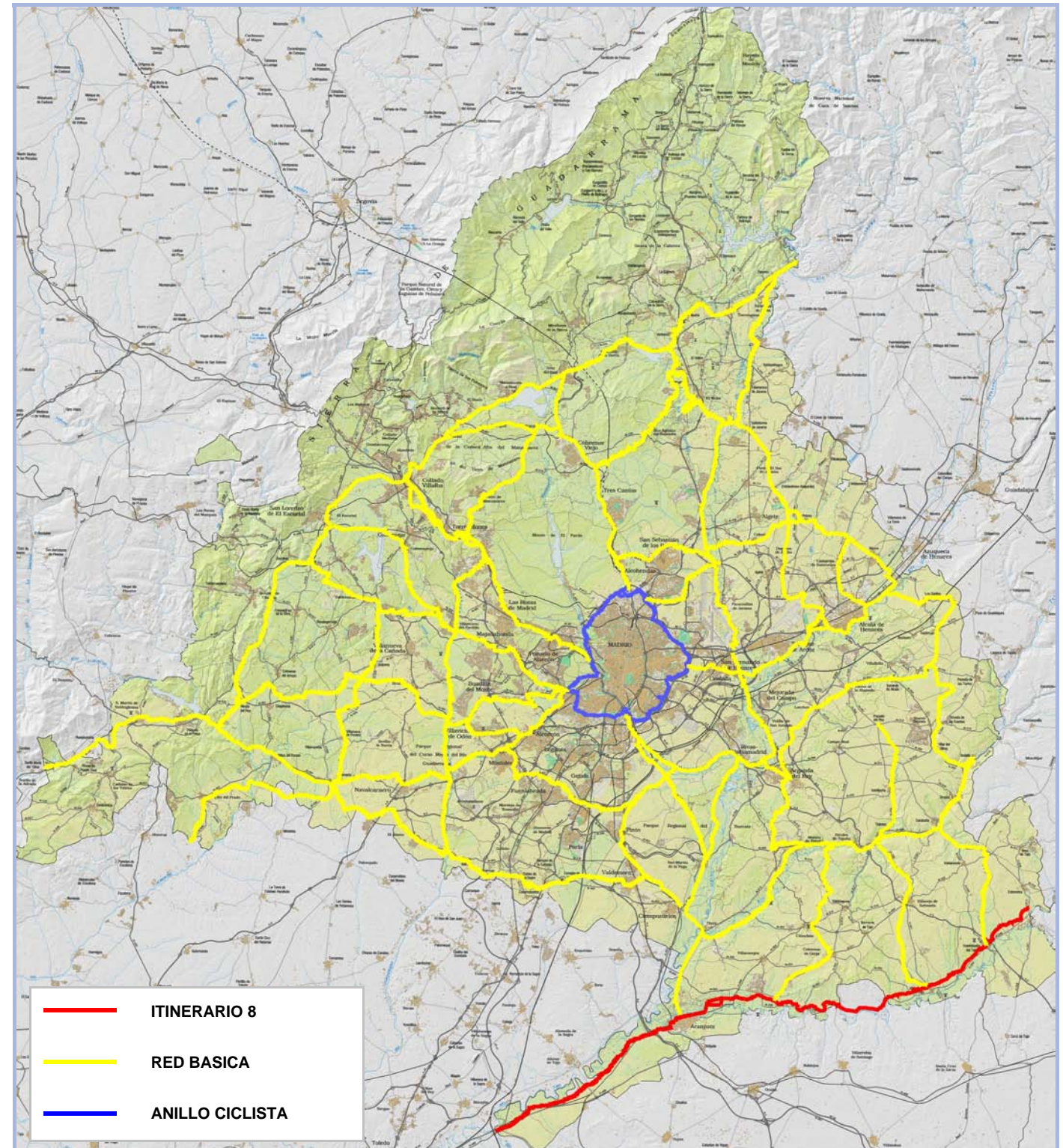
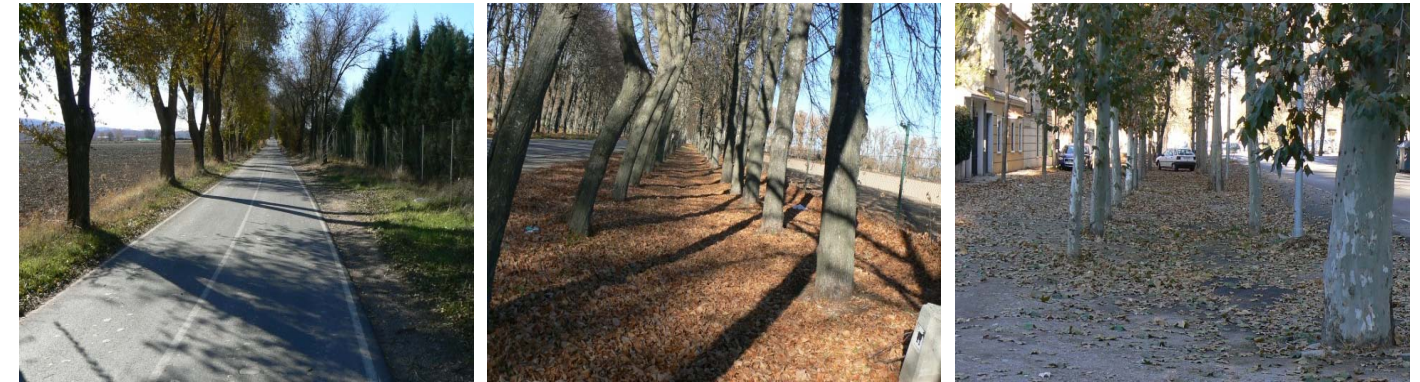
LONGITUD (KM) 86,24

ITINERARIO PRINCIPAL

NUMERO DE TRAMOS 6

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 cuestas 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 D

El tramo D corresponde al trazado entre la vía pecuaria y la M-305. En este tramo existen algunos problemas de continuidad del camino y de falta de acondicionamiento del firme. Igualmente la protección térmica es insuficiente. En el último tramo el itinerario propuesto se desvía del tronco principal del Canal de la Cola Alta y sigue en paralelo al Canal de la Cola Baja anexo a la carretera M-318 para incorporarse posteriormente al camino de la Vega de Colmenar, que enlaza con el Real Cortijo de San Isidro. En este tramo existe un cierto potencial para el uso cotidiano de la bicicleta, ya que conecta la urbanización Balcón del Tajo con el núcleo urbano de Aranjuez. La longitud del tramo es de unos 5,6 kilómetros y el desnivel a salvar insignificante con una pendiente media en subida y bajada de un 1% y 0,2% respectivamente.

### TRAMO E

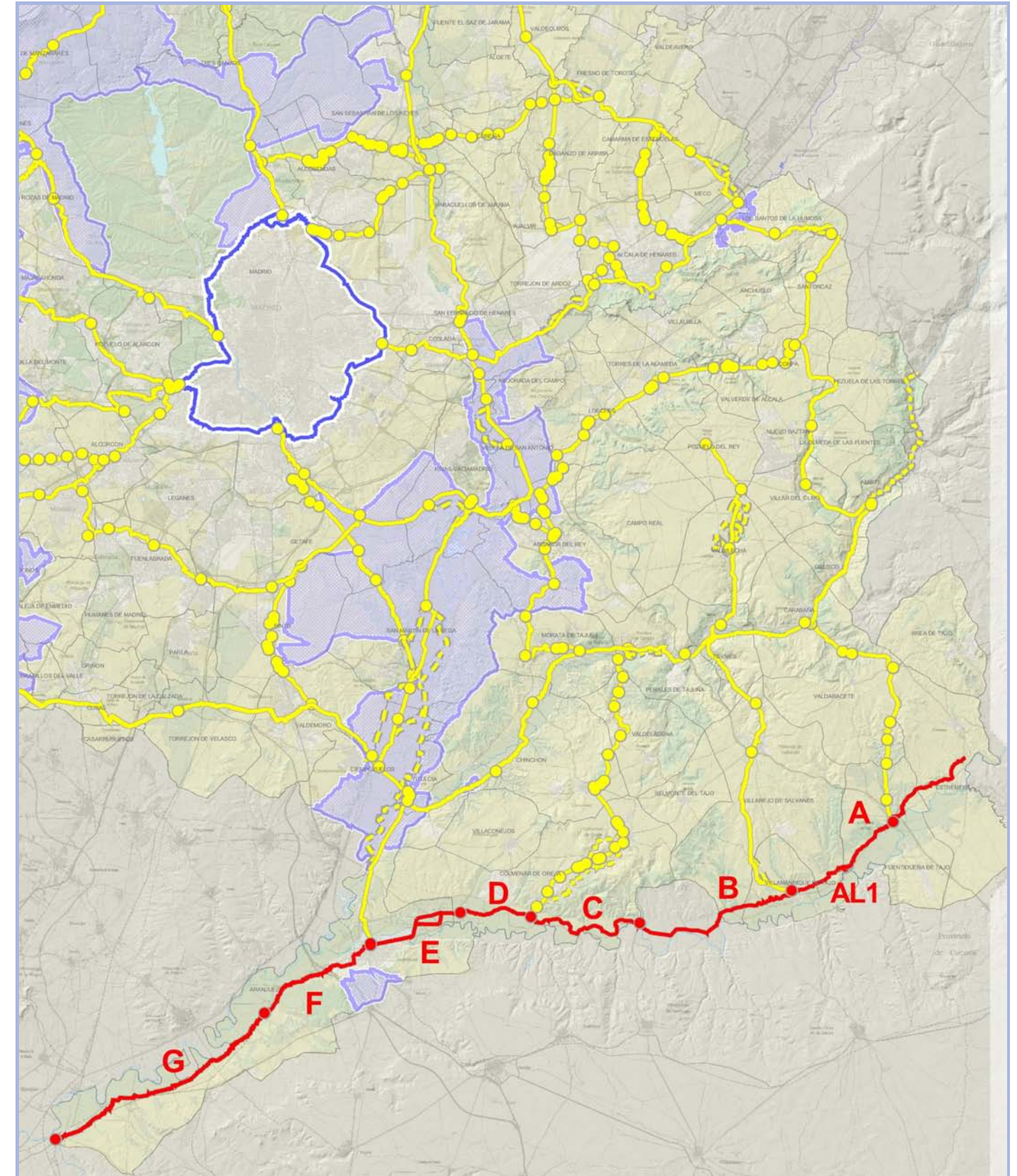
El tramo E comprende el recorrido entre la M-305 y el centro urbano de Aranjuez. Se trata de unos de los recorridos más atractivos del itinerario tanto desde el punto de vista paisajístico como monumento turísticos. Entre otros elementos destacan el Real Cortijo de San Isidro, el puente de la Reina, los Jardines del Príncipe y la Real Casa del Labrador. Pero también las avenidas y paseo arbolados son de gran atractivo y dotan al itinerario una calidad ambiental extraordinario. El punto más conflictivo es el cruce del puente histórico Puente de la Reina, donde no existen aceras debido al espacio limitado disponible. La longitud es de 7,8 kilómetros y con un perfil prácticamente llano. Las pendientes medias tanto de subida como de bajada no alcanzan el 0,5%.

### TRAMO F

El tramo F corresponde a la travesía urbana del itinerario por el centro de Aranjuez y la salida hacia Toledo. En el municipio existen dos variantes básicas, cuya valoración depende como se resuelve el enlace con el camino del canal de las Aves, que se vuelve a coger a la altura del viaducto de la A-4. Igual se llega a la conclusión que las dos variantes son complementarias y conviene acondicionar ambos tramos. La longitud del tramo F es de unos 10,5 kilómetros y en general el desnivel es bajo. Únicamente en los pasos elevados de las barreras infraestructurales hay rampas con unas pendientes más elevadas, lo que se traduce a unas pendientes medias de subida y bajada en torno del 1%.

### TRAMO G

El trazado definitivo del último tramo G hay que acordar en conjunto con la administración provincial de Toledo, ya que este ramal sólo tiene sentido si se facilita la prolongación hasta al menos la localidad de Toledo.





### ALTERNATIVA 1

Este tramo puede ser una alternativa válida a la opción de trazar una vía ciclista anexo a la calzada. La desventaja de esta opción es la mayor pendiente y el hecho de que el camino no enlaza directamente con la senda del canal.

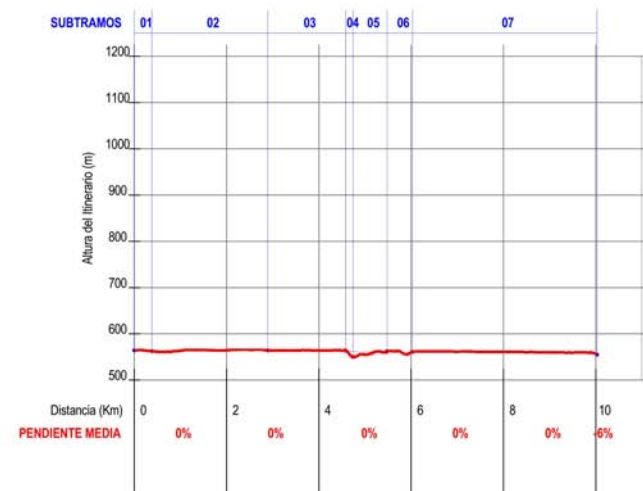




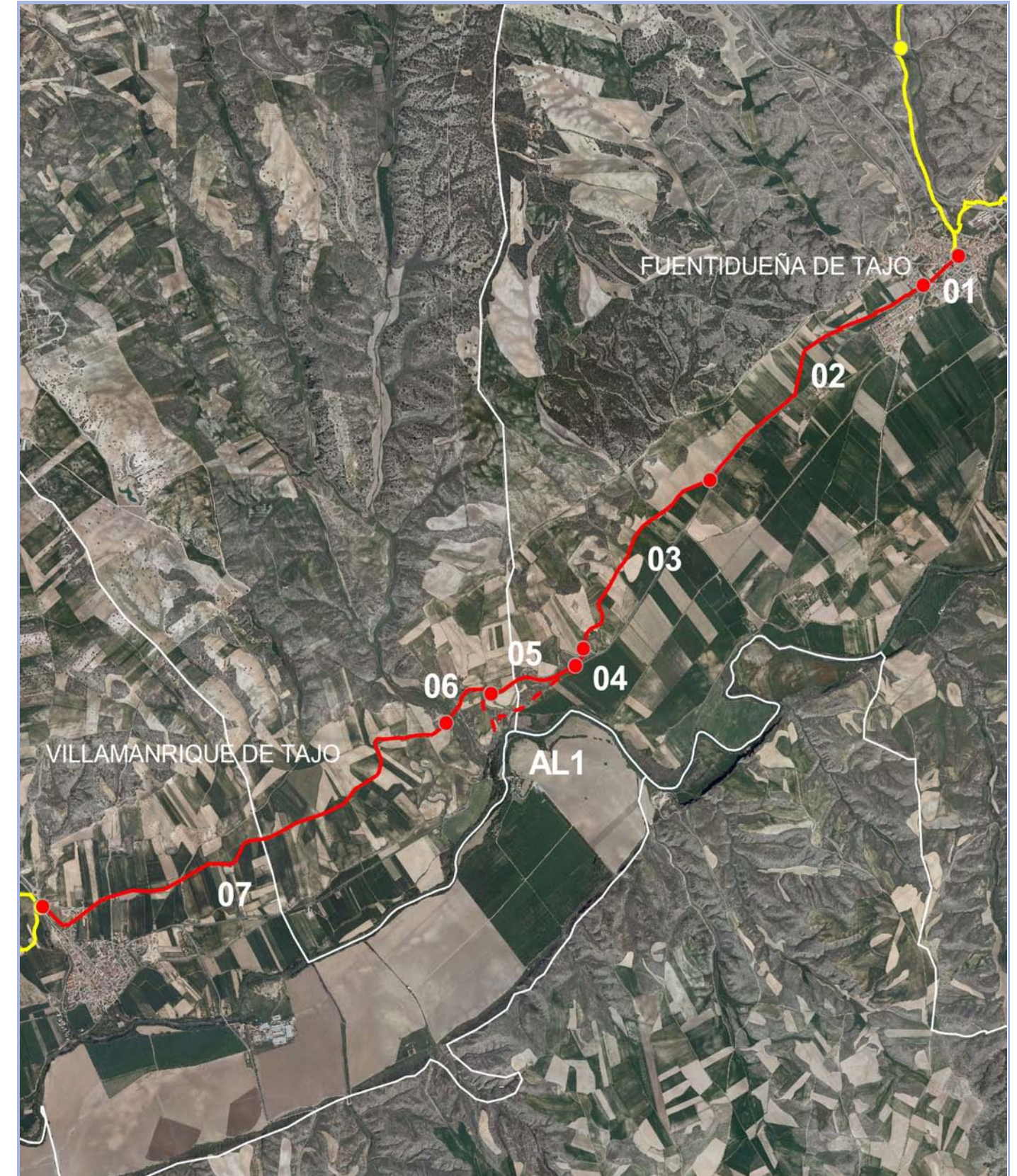
### TRAMO A

Altura Máxima (m):	566
Altura Mínima (m):	550
Altura Salida (m):	555
Altura Llegada (m):	564
Desnivel Salida Llegada (m):	16
Desnivel Máximo (m):	14
Ascensión Acumulada (m):	7
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	6,74
Pendiente Media:	-0,1

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

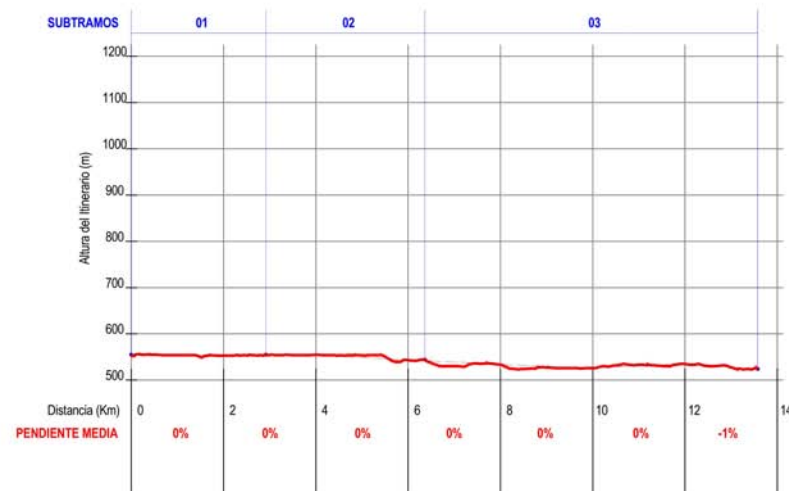




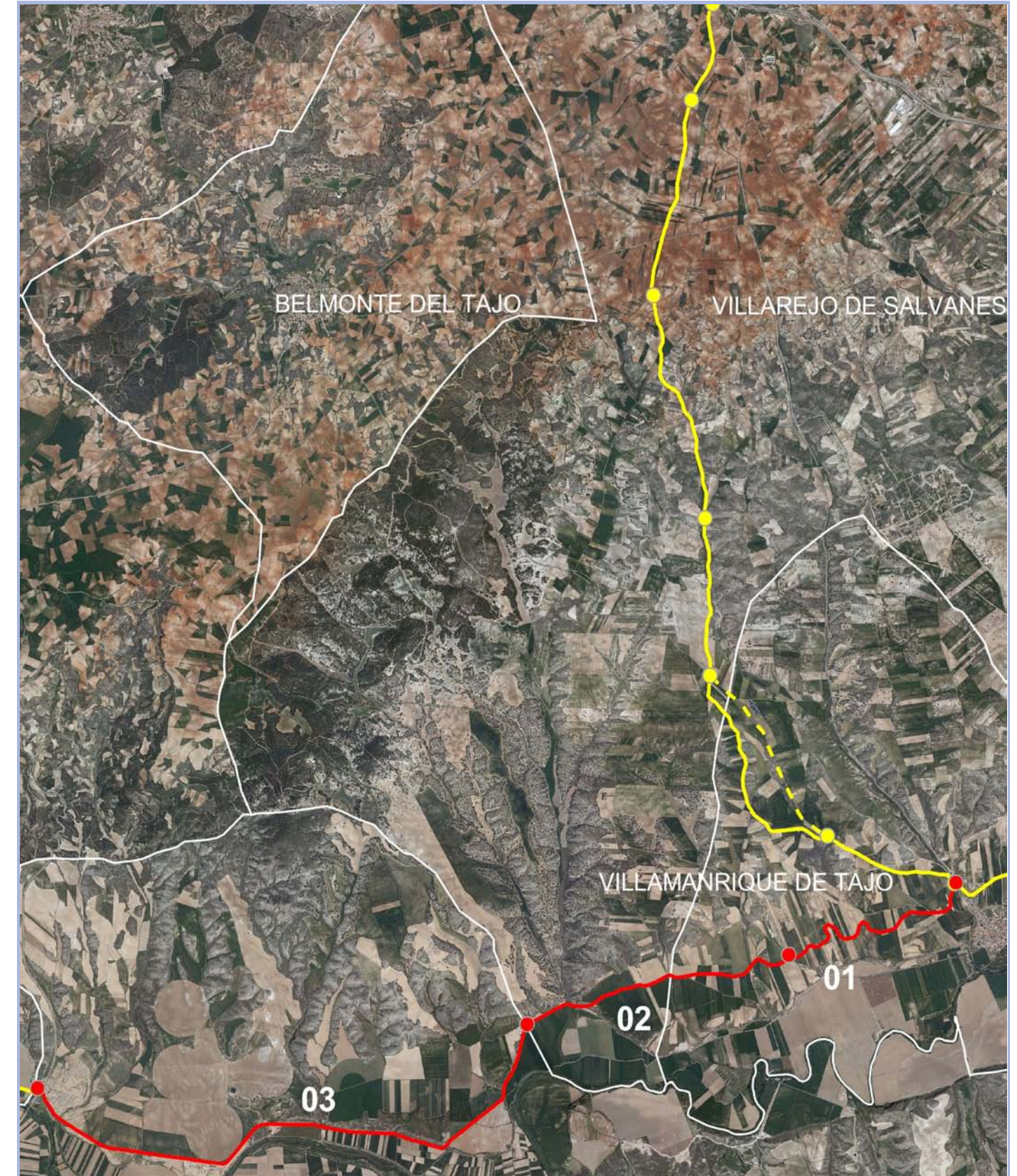
### TRAMO B

Altura Máxima (m):	556
Altura Mínima (m):	539
Altura Salida (m):	545
Altura Llegada (m):	555
Desnivel Salida Llegada (m):	11
Desnivel Máximo (m):	17
Ascensión Acumulada (m):	15
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	5,62
Pendiente Media:	-0,38

### PERFILES Y PENDIENTES



1:55.000

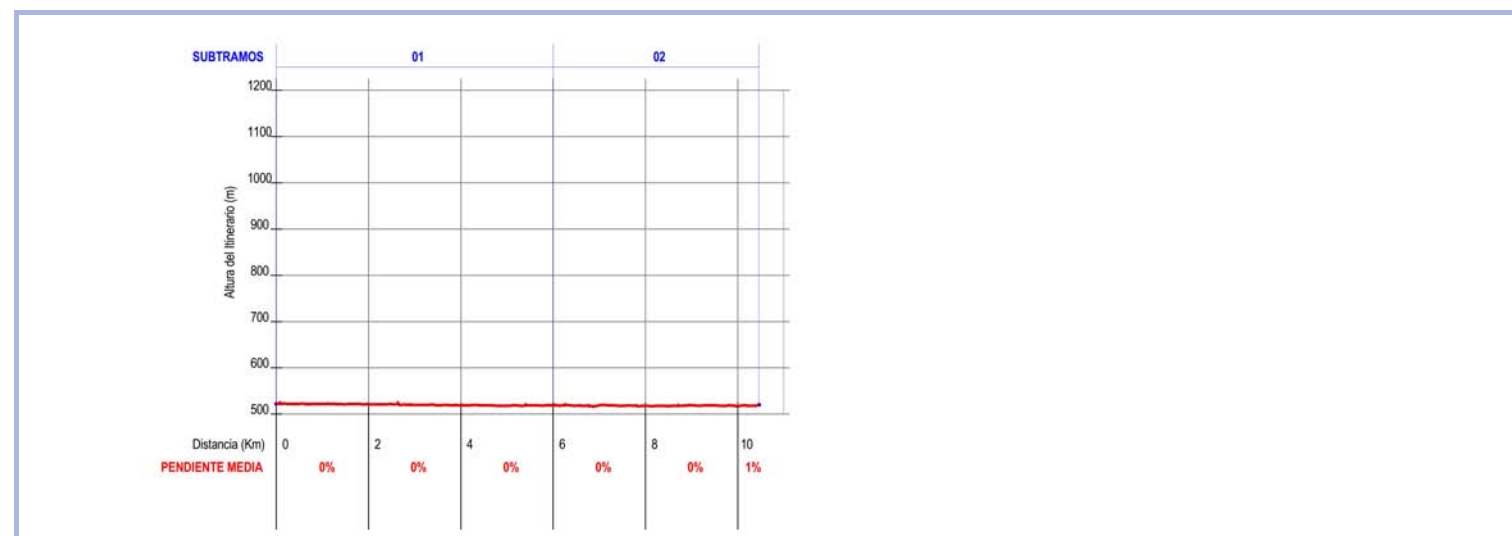




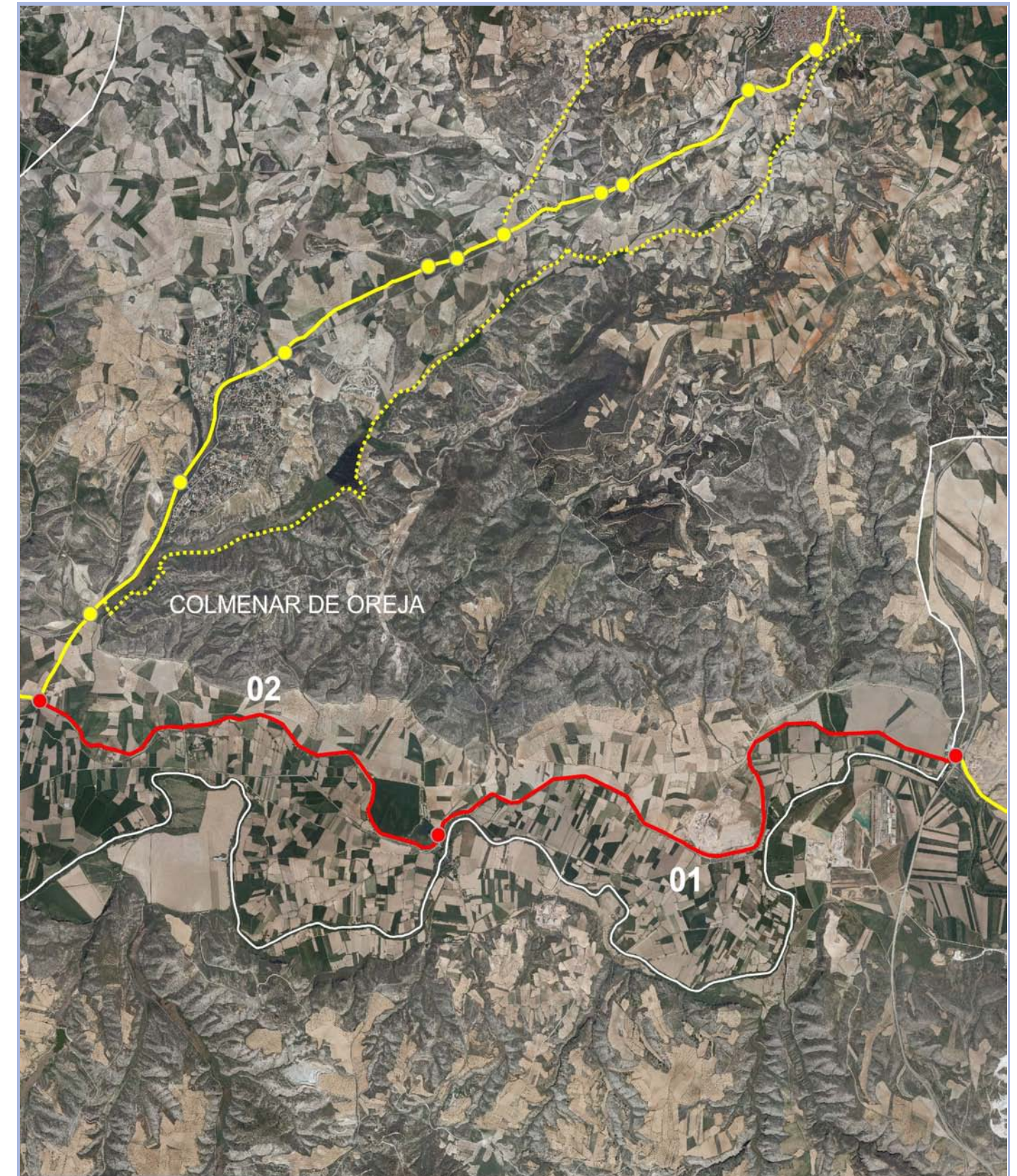
### TRAMO C

Altura Máxima (m):	524
Altura Mínima (m):	516
Altura Salida (m):	520
Altura Llegada (m):	524
Desnivel Salida Llegada (m):	4
Desnivel Máximo (m):	8
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	1,78
Pendiente Media:	-0,07

### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000

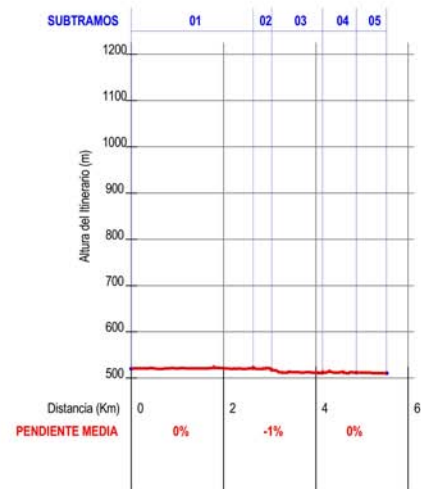




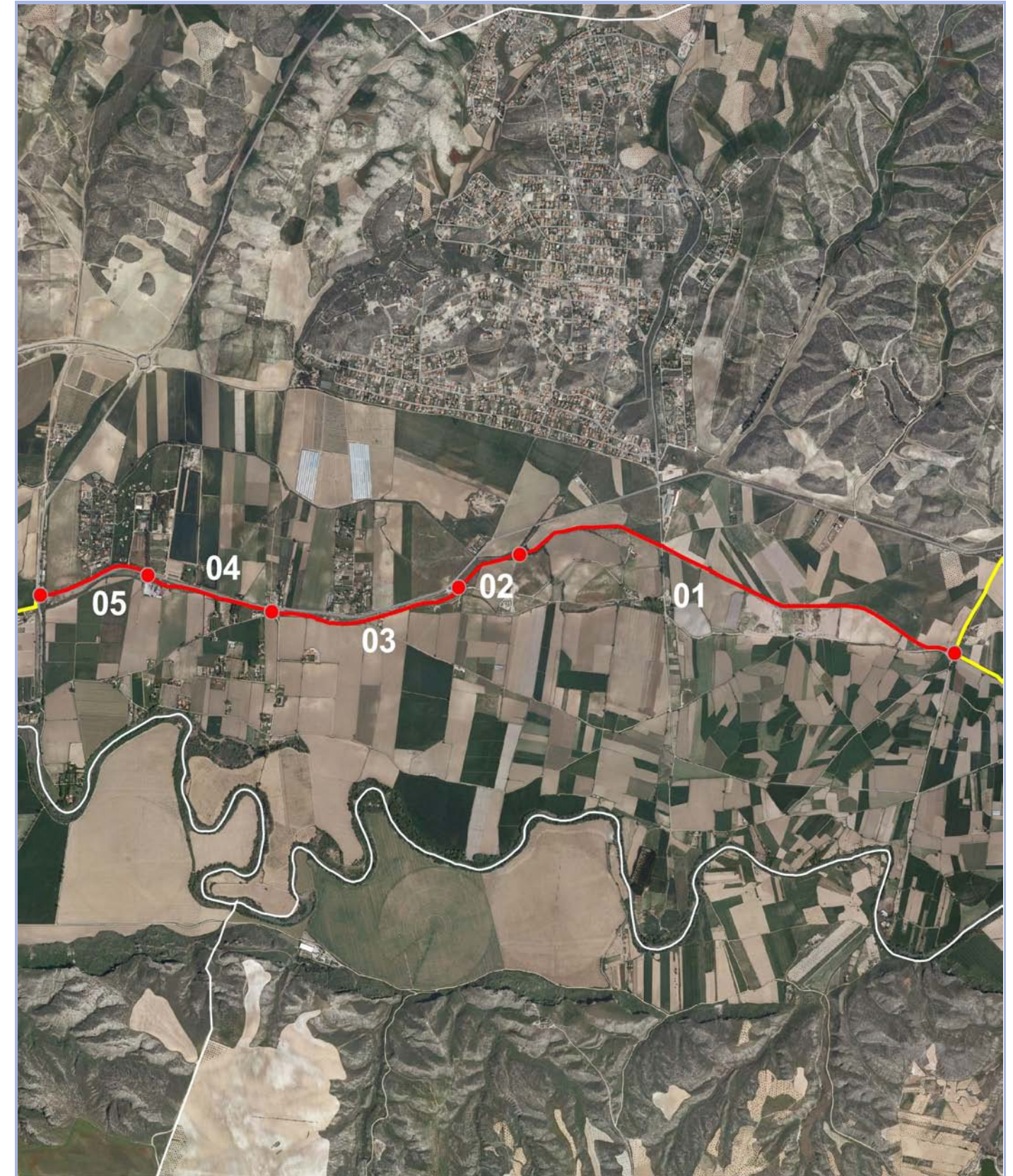
### TRAMO D

Altura Máxima (m):	522
Altura Mínima (m):	509
Altura Salida (m):	509
Altura Llegada (m):	520
Desnivel Salida Llegada (m):	12
Desnivel Máximo (m):	13
Ascensión Acumulada (m):	10
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	3,4
Pendiente Media:	-0,21

### PERFILES Y PENDIENTES



1:25.000

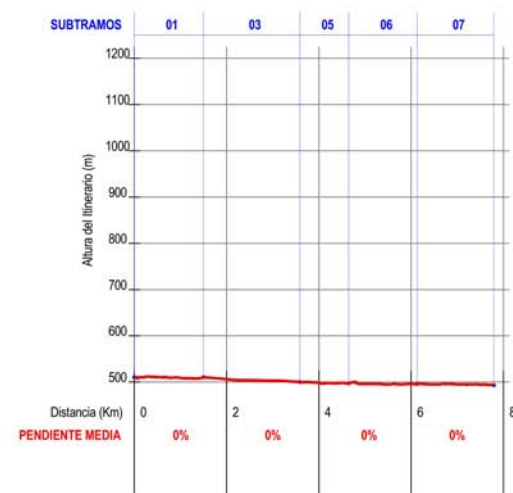




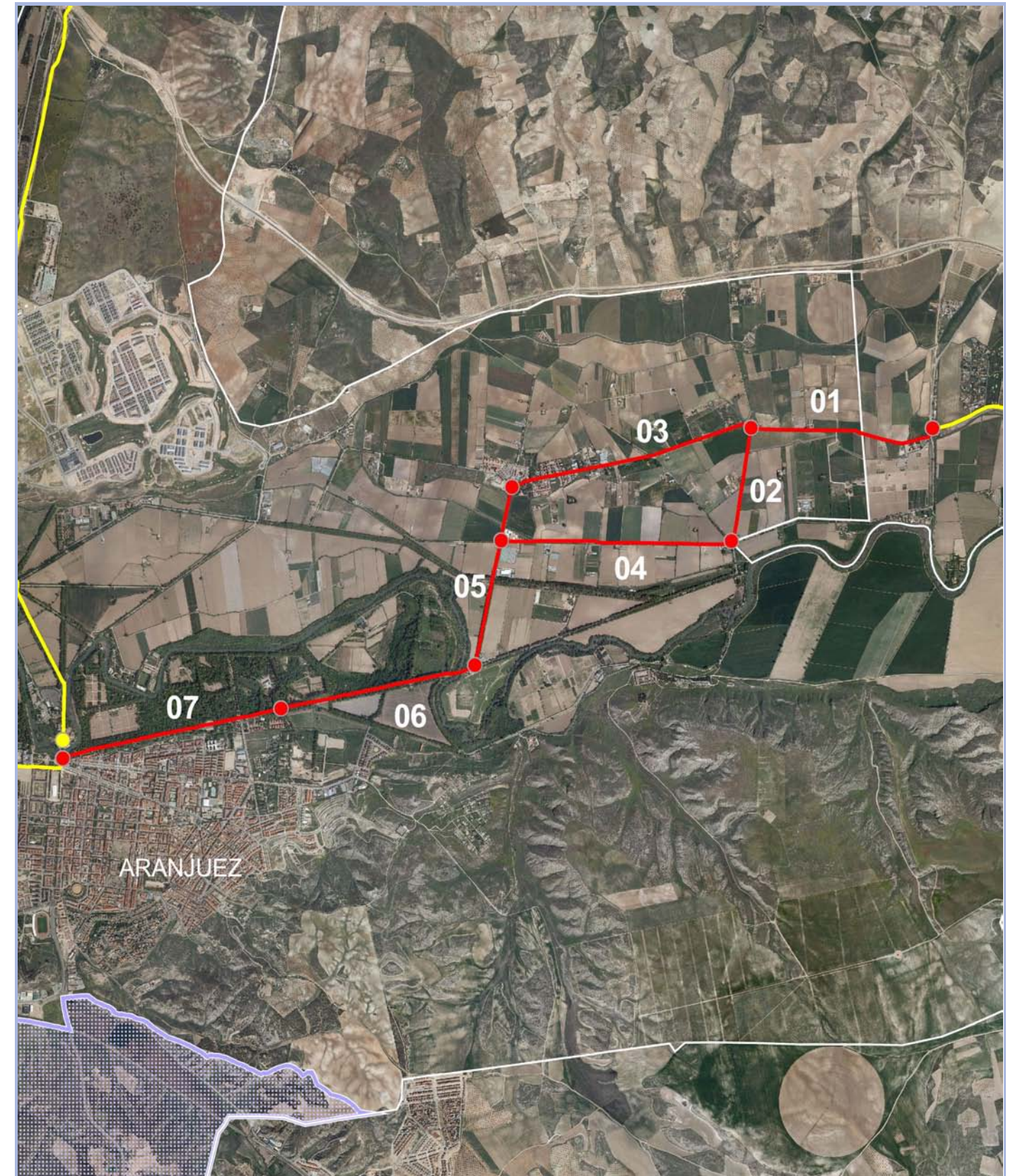
### TRAMO E

Altura Máxima (m):	512
Altura Mínima (m):	493
Altura Salida (m):	493
Altura Llegada (m):	509
Desnivel Salida Llegada (m):	18
Desnivel Máximo (m):	19
Ascensión Acumulada (m):	15
Descenso Acumulado (m):	0
Máxima Pendiente (100 m):	1,39
Pendiente Media:	-0,18

### PERFILES Y PENDIENTES



1:35.000

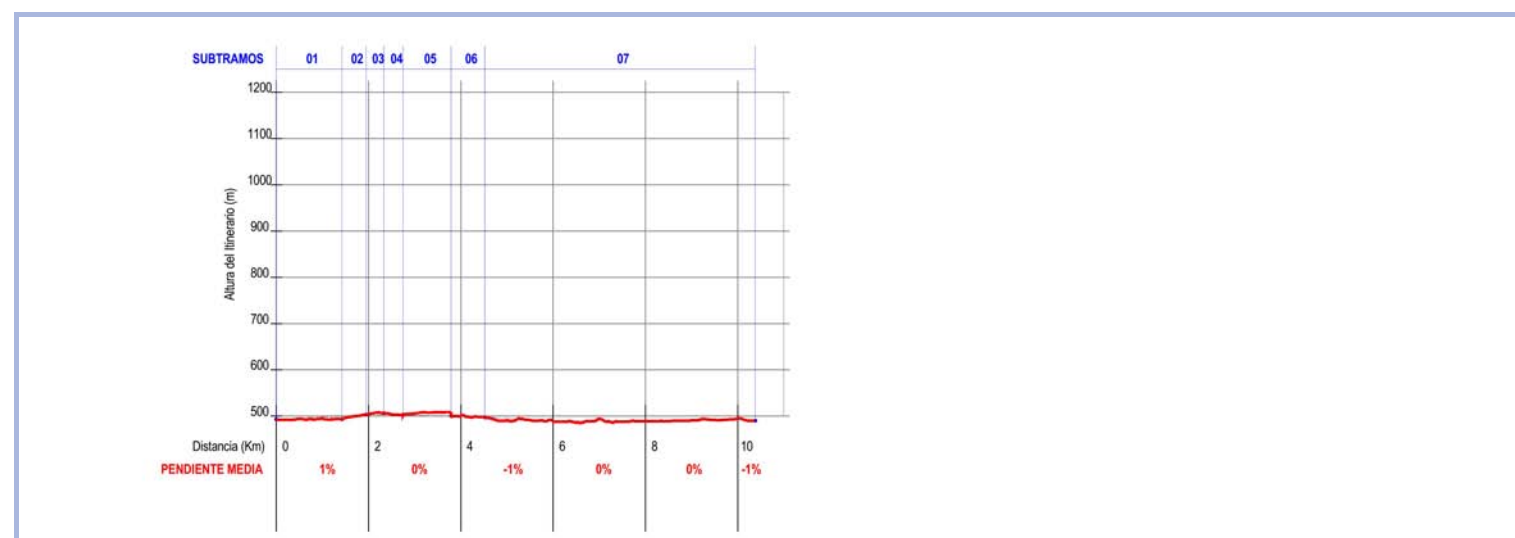




### TRAMO F

Altura Máxima (m):	545
Altura Mínima (m):	523
Altura Salida (m):	545
Altura Llegada (m):	524
Desnivel Salida Llegada (m):	0
Desnivel Máximo (m):	22
Ascensión Acumulada (m):	0
Descenso Acumulado (m):	21
Máxima Pendiente (100 m):	2,97
Pendiente Media:	-0,12







### PERFILES Y PENDIENTES



1:40.000








						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Red viaria del municipio de Fuentidueña de Tajo	Camino de servicio del canal de Estremera	Camino de servicio del canal de Estremera	Camino de servicio del canal de Estremera	Carretera M-326	Camino de servicio del canal de Estremera
Entre	Punto (M-831) y (c/ Eras)	Punto (c/ Eras) y Camino	Punto	Punto	Punto	Punto (M-326) y
Longitud (m)	250	2.350	1.700	130	670	500
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, calle con tráfico motorizado	Bajo (trazado independiente de la red viaria)	Bajo (trazado independiente de la red viaria)	Bajo (trazado independiente de la red viaria)	Medio (huella acústica de la carretera)	Bajo (trazado independiente de la red viaria)
Entorno / Paisaje	Casco urbano de Fuentidueña de Tajo, parcialmente arbolado	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado	Campos de uso agrícola, carretera sin arbolado	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado
Protección Térmica	No	No	No	No	No	No
Desnivel	Llano	Llano	Llano	Alto (6%)	Medio	Medio < 5% (hay que salvar el arroyo de San Pedro)
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida.	Camino independiente del viario	Camino independiente del viario	Camino independiente del viario	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la carretera con velocidades elevadas y incompatibles para los usuarios menos experimentados.	Camino independiente del viario
Tipo de Firme	Calzada de asfalto, baldosas prefabricadas de hormigón en las aceras	Tierra compactado parcialmente cubierto con hierba, ancho de unos 2,50 metros	Zahorra compactado, muy pedregoso, ancho de unos 2,50 metros	Zahorra compactado con piedras grandes sueltas, ancho de unos 2,50 metros	Asfalto	Asfalto
Iluminación	Si	No	No	No	No	No
Potencialidad demanda	Media	Alta (en primer lugar ciclistas de ocio, pero también de uso cotidiano). En función del acondicionamiento (arbolado) es también de interés para senderistas.	Alta	Alta	Alta	Alta
Observaciones	El primer tramo del trazado propuesto es peatonal o tiene muy poco tránsito de vehículos motorizado y por tanto los ciclistas pueden compartir la calzada de modo seguro y cómodo. Una vez cruzado la M-831 el trazado coincide con la M-326, donde ya hay más tráfico y unos espacios libres colindantes, por donde se podría trazar una vía ciclistas segregada.	Este itinerario tiene el atractivo añadido de seguir el canal de Estremera de modo que se trata de una ruta temática y por tanto hay un gran potencial cicloturista. Este tramo camino de servicio está infrautilizado y en consecuencia buena parte del firme cubierto de hierba. Gran parte del camino de servicio del canal cuenta con una capa de aglomerado asfáltico, por lo que sería bueno ofrecer la misma calidad de firme el todo el recorrido.	El pavimento actual resulta incómodo para ciclistas que no disponen de suspensión.	Este tramo enlaza la carretera con el camino de servicio del canal, ya que este no continúa en el tramo a continuación debido a la existencia de un barranco que hay que salvar. El pavimento actual resulta incómodo y peligroso debido a las piedras sueltas y la fuerte pendiente del tramo.	La propuesta de trazar el itinerario en este tramo por la carretera debe al hecho que el camino de servicio del canal no continúa debido al cruce inferior del canal debajo de la carretera y al cruce de un barranco. Conviene facilitar una vía ciclista / peatonal segregada de la calzada para dar continuidad al itinerario. Otra opción más costosa sería rehabilitar el camino de servicio, implantado un puente sobre el barranco y aumentado el paso inferior a la carretera.	Este tramo corto tiene una pendiente más acentuada ya que hay que salvar el barranco del arroyo de San Pedro. Debido a la existencia de un puente se minimiza las pérdidas de cota. Debido al buen estado del firme no se requiere ningún tipo de intervención en este tramo.
Intervención	Vía ciclista segregada en un tramo de 130 metros. Señalización horizontal y vertical de información y de advertencia al conductor de la posible presencia de ciclistas.	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable), arbolado.	Implantar una vía ciclista / peatonal en paralelo a la carretera. El ancho debe ser entre 2,00 y 2,50 metros. Anexo a la cuneta hay espacio disponible, aunque no se descarta la necesidad de expropiar una franja para implantar la vía. Como tipo de firme se propone lechada pigmentable.	Plantar arbolado y señalización.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M11 - Duro	M1 - Duro existente
Presupuesto	37.500 €	352.500 €	255.000 €	19.500 €	167.500 €	20.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Camino de servicio del canal de Estremera
Entre	Punto
Longitud (m)	4.000
Contaminación acústica / atmosférica	Bajo (trazado independiente de la red viaria)
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado
Protección Térmica	No
Desnivel	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente del viario
Tipo de Firme	Asfalto
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta
Observaciones	En este tramo el camino de servicio está asfaltado y muy bien conservado. La única mejora necesaria sería dotar el camino con arbolado para mejorar la protección térmica en verano.
Intervención	Plantar arbolado y señalización.
Tipo de Intervención	M1 - Duro existente
Presupuesto	160.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €








			
Subtramo	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>
Denominación	Camino del Canal de Estremera	Camino del Canal de Estremera	FUERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID
Entre	Puntos 01 (M-321, enlace con IT 10 Paramos Sureste) y 02 (M-325)	Puntos 02 (M-325) y 03 (límite entre las Comunidades de Madrid y Castilla La Mancha)	
Longitud (m)	2.900	3.400	
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja	
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola y descampados sin arbolado de sombra.	Canal de Estremera y fincas agrícolas. No hay arbolado de sombra	
Protección Térmica	No		
Desnivel	Llano. <1%	Llano. <1%. Excepto en un tramo corto (cruce del arroyo de Valdepueco), donde la pendiente	
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de una vía con el tráfico motorizado restringido. Cruce a nivel con la carretera M-235.	Se trata de una vía con el tráfico motorizado restringido.	
Tipo de Firme	Asfalto. Acho aprox.: 3,5m	Asfalto. Acho aprox.: 3,5m	
Iluminación	No	No	
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, apenas uso cotidiano) Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-325.	Alto (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, apenas uso cotidiano). En este tramo también habrá demanda de uso deportivo ya que no existe ninguna alternativa por carreteras.	
Observaciones	Se trata de una pista asfaltada que transcurre en su totalidad en paralelo al Canal de Estremera. El tráfico motorizado por el camino es prácticamente nulo, lo que permite el uso compartido de la vía.	El camino se separa del Canal de Estremera a partir del último Km. El tráfico motorizado por el camino es prácticamente nulo, lo que permite el uso compartido de la vía.	
Intervención	Plantar arbolado y señalización.	Plantar arbolado y señalización.	
Tipo de Intervención	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	
Presupuesto	116.000 €	159.800 €	
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €





Subtramo	01	02
Denominación	Camino del Canal del Tajo	Camino del Canal del Tajo
Entre	Puntos 01 (límite entre las Comunidades de Madrid y Castilla La Mancha) y 02 (M-327)	Puntos 02 (M-327) y 03 (Camino de Colmenar de Oreja)
Longitud (m)	6.000	4.460
Contaminación acústica / atmosférica	Baja	Baja
Entorno / Paisaje	Campos de uso agrícola y zonas de cultivo. No hay arbolado de sombra.	Campos de uso agrícola y descampados. No hay arbolado de sombra.
Protección Térmica		No
Desnivel	Llano. <1%	Llano. <1%
Cruces con el tráfico motorizado	Se trata de un camino sin tráfico motorizado excepto vehículos agrícolas.	Se trata de un camino sin tráfico motorizado excepto vehículos agrícolas.
Tipo de Firme	Tierra compactada sin acondicionar y gravilla suelta. Ancho aprox.: 3m	Tierra compactada sin acondicionar y gravilla suelta. Ancho aprox.: 5m
Iluminación	No	No
Potencialidad demanda	Media (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, apenas uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-320.	Media (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, apenas uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-320.
Observaciones	El camino que se desarrolla entre el canal y fincas agrícolas es agradable y la ausencia de pendientes facilita su utilización. Para mantener la calidad del firme en todo el itinerario conviene facilitar una capa de lechada pigmentable.	El camino que se desarrolla entre el canal y fincas agrícolas es agradable y la ausencia de pendientes facilita su utilización. El tramo termina en el encuentro con el enlace EN 07-08 Oeste. Para mantener la calidad del firme en todo el itinerario convien
Intervención	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado
Tipo de Intervención	M5 - Duro	M5 - Duro
Presupuesto	480.000 €	209.620 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €



					
<b>Subtramo</b>	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>
<b>Denominación</b>	Camino del Canal del Tajo	Camino del Canal de la Cola Baja	Camino del Canal de la Cola Baja	Camino del Canal del Tajo	Camino del Canal del Tajo
<b>Entre</b>	Punto 01 (Camino de Colmenar de Oreja) y 02 (Molino del Monje)	Punto 02 (Molino del Monje) y 03 (Camino)	Punto 03 y 04 (Camino del Soto)	Punto 04 (Camino del Soto) y 05	Punto 05 y 06 (M-305)
<b>Longitud (m)</b>	2.600	400	1.070	720	630
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	Baja	Baja	Media (huella acústica de la M-318)	Media (huella acústica de la M-318)	Media (huella acústica de la M-318)
<b>Entorno / Paisaje</b>	Campos de uso agrícola, camino sin arbolado	Campos de uso agrícola, no hay arbolado	Campos de uso agrícola, carretera M-318, camino sin arbolado	Campos de uso agrícola, carretera M-318, camino sin arbolado	Carretera M-318, Fincas valladas, apenas hay arbolado, espacios libres sin acondicionar
<b>Protección Térmica</b>	No	No	No	No	No
<b>Desnivel</b>	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	Se trata de un camino sin tráfico motorizado excepto vehículos agrícolas.	Se trata de un camino no consolidado sin tráfico motorizado.	Se trata de un camino no consolidado sin tráfico motorizado.	Se trata caminos sin tráfico motorizado en paralelo a la M-318.	Actualmente los ciclistas tienen que compartir la carretera con velocidades elevadas y incompatibles para los usuarios menos experimentados. Al final del tramo hay que cruzar
<b>Tipo de Firme</b>	Zahorra compactada, buen estado excepto algunos baches y zonas de barro, ancho de unos 3,00m	Camino prácticamente inexistente, tierra compactada	Camino sin mantenimiento cubierto en su mayor parte con vegetación. Tierra compactada en mal estado. Ancho de 2,50m.	Hay dos caminos: Un camino anexo a la carretera de zahorra compactada en buen estado y el camino de servicio, donde se está llevando a	Carretera M-318: asfalto
<b>Iluminación</b>	No	No	No	No	No
<b>Potencialidad demanda</b>	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, pero también uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-318.	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, pero también uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-318.	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, pero también uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-318.	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, pero también uso cotidiano). Los ciclistas deportivos disponen de la carretera M-318.	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas, pero también uso cotidiano y deportivo).
<b>Observaciones</b>	El camino que se desarrolla entre el canal y fincas agrícolas es agradable y la ausencia de pendientes facilita su utilización. Debido a la existencia de varias urbanizaciones en la zona existe un potencial de uso cotidiano. Para mantener la calidad del firme en todo el itinerario conviene facilitar una capa de lechada pigmentable.	Después de cruzar el Molino del Monje el canal se divide en dos y el camino ya no continúa. Sin embargo existe una franja de servicio libre de vegetación anexo al ramal del canal por donde continúa el itinerario. Percepción de baja seguridad ciudadana a la altura del Molino del Monje, cuyas edificaciones se hallan en ruinas.	Al principio del tramo se ha acometido algunas obras de mantenimiento (eliminación de la capa de vegetación).	La preferencia por uno de los caminos depende del estado definitivo después de la finalización de las obras de mantenimiento. A priori es más atractivo el camino de servicio anexo al canal y más alejado de la carretera.	El espacio disponible anexo al margen norte de la carretera permite tazar una senda peatonal / ciclista. Los ciclistas deportivos pueden utilizar la carretera sin menosprecio de la seguridad. De todas formas conviene limitar la velocidad en este tramo (a un máx. de 70 Km./h) para facilitar un cruce seguro de la calzada.
<b>Intervención</b>	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Acondicionar un camino anexo al canal de la Cola Baja con capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico, plantar árboles.	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Acondicionar y mejorar el firme (capa de lechada pigmentable o aglomerado asfáltico), arbolado	Vía ciclista / peatonal de unos 2,50 metros anexo a la carretera con una máxima distancia de resguardo (> 5m). En esta franja de resguardo se propone plantar árboles. Para facilitar el cruce a nivel de la M-318 y M-305 se propone implantar refugios (isletas) en el centro de la calzada.
<b>Tipo de Intervención</b>	M5 - Duro	M11 - Duro	M7 - Duro	M7 - Duro	M11 - Duro
<b>Presupuesto</b>	182.000 €	60.000 €	74.900 €	50.400 €	94.500 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	10.000 €









<b>Subtramo</b>	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>03</b>	<b>04</b>	<b>05</b>	<b>06</b>
<b>Denominación</b>	Camino de la Vega de Colmenar	Camino de la Vega de Colmenar / Calle de la Rosa	Camino del Cortijo Viejo	Calle de la Azuda	Calle de San Isidro	Calle Puente de la Reina
<b>Entre</b>	Punto 01 (M-305) y 02	Punto 02 y 03	Punto 02 y 03	Punto 04 y calle de San Isidro	Punto 03 y 05	Punto 05 y 06 (Puerta Real Casa del Labrador)
<b>Longitud (m)</b>	1.350	1.820	800	1.650	1.300	1.450
<b>Contaminación acústica / atmosférica</b>	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Medio, tráfico motorizado
<b>Entorno / Paisaje</b>	Campos de uso agrícola, parcialmente arbolado	Campos de uso agrícola, Urbanizaciones, Real Cortijo de San Isidro, calle arbolada	Campos de uso agrícola, calle arbolada	Campos de uso agrícola, naves agropecuarias, calle arbolada	Campos de uso agrícola, Avenida con 2 hileras de árboles en cada lado.	Jardín del Príncipe, Soto del Puente de la Reina, Avenida con 2 hileras de árboles en cada lado.
<b>Protección Térmica</b>	Si	Si	Si	Si	Si	Si
<b>Desnivel</b>	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%	Llano. <1%
<b>Cruces con el tráfico motorizado</b>	Sección compartida	Sección compartida.	Camino independiente del tráfico motorizado, excepto vehículos de agricultura.	Camino independiente del tráfico motorizado, excepto vehículos de agricultura.	Sección compartida, aunque la existencia de sendas no consolidadas en ambos márgenes de la calle permite circular segregadamente del tráfico motorizado. Hay un cruce con la M-305.	Segregado físicamente de la calzada, excepto en el cruce del puente de la reina.
<b>Tipo de Firme</b>	Calzada de asfalto y 5,00 - 5,00 metros de ancho	Calzada de asfalto, ancho de unos 5,50 m	Asfalto en mal estado con frecuentes baches, ancho de unos 3,00 m.	Zahorra compactada, muy pedregoso, ancho de unos 3,00 m	Calzada, asfalto, márgenes de zahorra compactada sin acondicionar, estado regular	Asfalto en la calzada, Camino de tierra compactada en los márgenes laterales, ancho de unos 3,00m
<b>Iluminación</b>	No	No	No	No	No	No
<b>Potencialidad demanda</b>	Alta (en primer lugar ciclistas de paseo, uso cotidiano y deportivo). Para senderistas este tramo es menos atractivo y hay alternativas.	Media (Alta (en primer lugar ciclistas uso cotidiano y deportivo). Para senderistas y ciclistas de paseo existe la alternativa por el Camino del Cortijo Viejo.	Media / Alta (en función de la calidad del firme)	Media / Alta (en función de la calidad del firme)	Alta, sobre todo peatonal y ciclistas de paseo.	Alta, sobre todo peatonal y ciclistas de paseo.
<b>Observaciones</b>	Al principio la calle tiene un carácter más local (Foto 1), mientras que en la segunda parte las marcas viales con más parecidas a una carretera (Foto 2). La sección es compartida donde predomina el tráfico local de acceso a las fincas colindantes. Sin embargo, conviene regular el acceso y la velocidad de los vehículos a motor, de modo que los ciclistas ganen seguridad por este tramo.	La sección es compartida donde predomina el tráfico local de acceso a las fincas colindantes. Sin embargo, En todo caso, aunque se ofrezca una alternativa (Subtramos 3 y 4) sin tráfico motorizado, conviene regular el acceso y la velocidad de los vehículos a motor, de modo que los ciclistas ganen seguridad por este tramo, ya que este vial accede al Real Cortijo de San Isidro, lugar de interés turístico.	Este camino junto con la calle de la Azude pretende ofrecer una alternativa a los ciclistas y senderistas que prefieren utilizar caminos sin tráfico motorizado. Se trata de un camino arbolado por unos paisajes atractivos. El firme resulta incómodo en algunas zonas debido a los frecuentes baches.	Se trata de un camino atractivo (arbolado / paisaje), pero el tipo de firme resulta muy incómodo para los ciclistas (Foto 1). En el último tramo sale un camino de servicio del canal que tiene un firme más adecuado para el uso ciclista (Foto 2).	Se trata de una calle que une el núcleo urbano de Aranjuez con el Cortijo Real de San Isidro, y por tanto es frecuente ver la gente pasea por este tramo. Sin embargo los espacios peatonales no son especialmente acondicionado y carecer de un mantenimiento adecuado. Por parte de los ciclistas cabe decir que la intensidad del tráfico motorizado no es muy alta, sin embargo debería existir una alternativa a la calzada para los usuarios menos experimentados.	Se trata de unas de las calles de Aranjuez con mayor potencial y uso actual por parte de senderistas y ciclistas debido al atractivo del paisaje. Hay un camino entre la franja de arbolado de gran porte y el Jardín del Príncipe, que suelen utilizar también los ciclistas menos experimentados. En principio los dos usos son compatibles, mientras que los ciclistas deportivos o más experimentados pueden utilizar la calzada, ya que las intensidades son compatibles. El cuello de la botella es el cruce del Tajo por el puente de la Reina, donde no hay ningún espacio peatonal delimitado.
<b>Intervención</b>	Prohibir el tránsito de vehículos a motor excepto de acceso a las fincas colindantes. Eliminar las marcas viales propias de una carretera que incentivan a velocidades inadecuadas. Limitar la velocidad a 30 Km./h. Señalización horizontal y vertical como una ruta ciclista. Plantar árboles en el tramo sin arbolado.	Eliminar las marcas viales propias de una carretera que incentivan a velocidades inadecuadas. Limitar la velocidad a 30 Km./h y regular el acceso. Señalización vertical y horizontal de advertencia de la posible presencia de ciclistas.	Mejorar puntualmente o renovar integralmente la capa de bituminosa.	Llenar los bordes de la calzada con gravilla para alisar el firme irregular. De esta manera no se cambia el carácter del camino pero se hace su uso cómodo y atractivo para los usuarios en bicicleta.	Mejorar y consolidar las sendas peatonales	Estudiar la posibilidad de implantar un nuevo puente peatonal / ciclistas de madera en paralelo al puente existente. Señalización y acondicionar la senda peatonal / ciclista por el margen norte de la calle (zahorra compactada).
<b>Tipo de Intervención</b>	M1 - Duro Existente	M1 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M4 - Blando	M4 - Blando	M4 - Blando
<b>Presupuesto</b>	33.750 €	9.100 €	24.000 €	16.500 €	52.000 €	29.000 €
<b>Elementos Singulares (puente)</b>	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	50.000 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Calle Puente de la Reina
Entre	Punto 06 (Puerta Real Casa del Labrador) y 07 (Puente de Barcas)
Longitud (m)	1.570
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Jardín del Príncipe, casco antiguo de Aranjuez, Avda. con 2 hileras de árboles en cada lado.
Protección Térmica	Si
Desnivel	Llano. <1%
Cruces con el tráfico motorizado	Segregado físicamente de la calzada o sección mixta.
Tipo de Firme	Asfalto en la calzada, Camino de tierra compactada en los márgenes laterales, ancho de unos 3,00m
Iluminación	Si
Potencialidad demanda	Alta, sobre todo peatonal y ciclistas de paseo.
Observaciones	Se trata de unas de las calles de Aranjuez con mayor potencial y uso actual por parte de senderistas y ciclistas debido al atractivo del paisaje. Hay un camino entre la franja de arbolado de gran porte y el Jardín del Príncipe, que suelen utilizar también los ciclistas menos experimentados. En días festivos el número de ciclistas y peatones puede ser incompatible con el ancho del camino. Por tanto es conveniente estudiar alternativas, como por ejemplo recuperar y acondicionar el camino en paralelo al canal de las aves.
Intervención	Delimitar o eliminar el espacio del aparcamiento enfrente de la Puerta de acceso a la Casa Real del Labrador, de modo que no se interrumpa la continuidad del itinerario (Foto 2). Eliminar los aparcamientos en batería en el último tramo (entre el puente del Barca y el final del camino del canal de las Aves), para trazar una vía ciclista en paralelo al paseo peatonal. Como aparcamiento para turistas se debería señalar un espacio
Tipo de Intervención	M4 - Blando
Presupuesto	78.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €



						
Subtramo	01	02	03	04	05	06
Denominación	Calles Joaquín Rodrigo y Escuarda	c/ Traviesas	c/ Alejandro Sureda	c/ Deleite	c/ Deleite (Vereda del Puente de la Reina)	Camino de las Salinas
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03	Punto 03 y 04	Punto 04 y 05	Punto 05 y 06	Punto 06 y 07
Longitud (m)	860	400	380	370	1.000	700
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, tráfico motorizado	Bajo, baja IMD	Bajo, calle peatonal	Medio, tráfico motorizado	Medio, tráfico motorizado	Bajo, camino independiente del tráfico motorizado
Entorno / Paisaje	Avenidas con hileras de árboles de gran porte, parte de la trama histórica de Aranjuez.	Espacios libres no consolidados, descampados, calle parcialmente arbolada	Bloques residenciales, zona peatonal ajardinada y arbolada	Calle urbana arbolada, bloques de viviendas y vallas	Espacios libres sin acondicionar, naves industriales en estado abandonado, calle sin	Espacios libres sin acondicionar, naves industriales en estado abandonado, camino sin
Protección Térmica	Si	Parcialmente	Si	Si	No	No
Desnivel	Llano. <1%	Bajo, <2%	Bajo, <2%	Llano	Bajo < 2%	Bajo (<3%).
Cruces con el tráfico motorizado	Sección mixta	Sección mixta	Zona peatonal	Sección compartida o segregado por la senda peatonal	Sección compartida	Camino independiente del tráfico motorizado.
Tipo de Firme	Asfalto en la calzada, tierra compactada en los márgenes de la calle, sin aceras.	Asfalto en la calzada, no hay aceras	Hay 2 caminos peatonales de un ancho de aprox. 3,00m cada uno.	Asfalto en la calzada, tierra compactada en la senda peatonal al margen norte del vial, ancho de unos 3,00m	Calzada de asfalto de unos 7,00 metros de ancho más una franja de zahorra compactada de unos 3,00m.	Tierra compactada, actualmente en obras, ancho de unos 3,00m
Iluminación	Si	Si	Si	Si	No	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de uso cotidiano, de paseo y peatones.	Alta, en primer lugar ciclistas de uso cotidiano, de paseo y peatones.	Alta, en primer lugar ciclistas de uso cotidiano, de paseo y peatones.	Alta, en primer lugar ciclistas de uso cotidiano, de paseo y peatones.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas.	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas.
Observaciones	Se estima que la actual IMD es compatible con el uso compartido de la calzada. Sin embargo, para los usuarios menos experimentados y para dar continuidad física del itinerario conviene acondicionar los márgenes de la calle como sendas peatonales / ciclistas, ya que actualmente estos espacios están infrutilizados y usados en parte como aparcamiento.	Se estima que la IMD es compatible con el uso mixto de la calzada por parte de los ciclistas. Sin embargo no existen bandas peatonales.	Se trata de zona verde con sendas peatonales suficientemente ancho para ser compartidas entre ciclistas y peatones. Para los ciclistas existe asimismo la alternativa de ir por la calle local Juan de Herrera.	Los ciclistas experimentados pueden utilizar la calzada mientras que para los ciclistas de paseo conviene acondicionar la senda peatonal.	El trazado de la calle coincide con la Vereda del Puente de la Reina, a la que se debe la franja de zahorra compactada anexo al viario. Hay espacio suficiente en el paso inferior debajo de las vías de tren para dar continuidad al itinerario (Foto2). La percepción de la seguridad ciudadana es baja, se trata de un entorno poco agradable.	La percepción de la seguridad ciudadana es baja, se trata de un entorno poco agradable.
Intervención	Acondicionar como sendas peatonales / ciclistas los márgenes de las calles e impedir su ocupación como aparcamiento.	Urbanizar la calle (aceras). Estudiar la posibilidad de limitar el tránsito de vehículos a motor. Plantar árboles.	Señalización vertical senda peatonal / ciclista.	Eliminar obstáculos de la senda peatonal (señales) y acondicionar la senda para el uso compartida ciclista / peatonal (capa de zahorra compactada)	Acondicionar y mejorar el firme de la vía pecuaria, plantar árboles	Depende del acondicionamiento del camino después de finalizar las obras.
Tipo de Intervención	M4 - Blando	M2 - Duro Existente	M2 - Duro Existente	M5 - Duro	M6 - Blando	M6 - Blando
Presupuesto	43.000 €	160.000 €	1.900 €	11.100 €	70.000 €	14.000 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €





Subtramo	<b>07</b>
Denominación	Camino del Canal de las Aves
Entre	Punto 07 y 08
Longitud (m)	5.850
Contaminación acústica / atmosférica	Baja
Entorno / Paisaje	Espacios libres, campos de secanos y regadíos, parcialmente arbolado
Protección Térmica	Parcialmente
Desnivel	Llano (<1%)
Cruces con el tráfico motorizado	Camino independiente del tráfico motorizado
Tipo de Firme	Zahorra compactada en buen estado
Iluminación	No
Potencialidad demanda	Alta, en primer lugar ciclistas de paseo y senderistas.
Observaciones	Camino agradable en paralelo al canal de las Aves, mejorable es la accesibilidad, ya que en algunos casos el acceso está prohibido (finca particular)
Intervención	Regular el acceso al camino para los ciclistas y peatones. Señalizar como itinerario peatonal y ciclista.
Tipo de Intervención	M4 - Blando
Presupuesto	29.250 €
Elementos Singulares (puente)	0 €





Subtramo	01	02
Denominación	Calle de Toledo (Colada de Toledo)	Camino del Canal de las Aves
Entre	Punto 01 y 02	Punto 02 y 03
Longitud (m)	1.920	1.300
Contaminación acústica / atmosférica	Medio, tráfico motorizado	Bajo
Entorno / Paisaje	Calle urbana de acceso a Aranjuez, edificaciones, hileras de arbolado el un subtramo	Edificaciones industriales en desuso, descampados, no hay arbolado, líneas de alta
Protección Térmica	Parcialmente	No
Desnivel	Llano, excepto la rampa del paso elevado de las vías de tren	Llano
Cruces con el tráfico motorizado	Sección compartida de una calle con una IMD importante, los espacios peatonales no con consolidados y no aptos para todo tipo de usuario.	Camino independiente de la red viaria.
Tipo de Firme	Calle: asfalto, márgenes de tierra compactada	Tierra compactada sin acondicionar, firme parcialmente cubierto por vegetación
Iluminación	Si	No
Potencialidad demanda	Alta en el subtramo que enlaza en núcleo urbano con la estación, media en el tramo restante	Media
Observaciones	Está variante cuenta con la ventaja de enlazar con la estación de tren, pero lo inconveniente es el paso elevado de las vías de tren, donde la calzada se estrecha. Los espacios laterales de la calle no están consolidados bandas de circulación peatonal. El	Actualmente este tramo del camino de servicio del canal se encuentra en un estado muy abandonado en una zona de baja seguridad ciudadana. El problema de esta variante es el enlace con el tramo F7m ya que el canal paso por debajo de la vías de tren y el ca
Intervención	Trazar una vía peatonal ciclista en uno o en los dos márgenes de la calle. El ancho depende del grado de segregación de los usuarios previstos. El firme debe ser un pavimento duro al menos en el tramo hasta la estación y puede ser de zahorra compactada en	Proyectar una pasarela sobre las vías de tren para garantizar la continuidad del camino. Acondicionar el firme (zahorra compactada o asfalto "dulce" y renovar los espacios libres colindantes.
Tipo de Intervención	M11 - Duro	M7 - Duro
Presupuesto	249.600 €	58.500 €
Elementos Singulares (puente)	0 €	30.000 €