

informe



## Priorización y análisis de viabilidad

**PLAN riB. Red de itinerarios para bicicleta que completan la red del transporte público de Madrid**

Diciembre 2017



**Comunidad  
de Madrid**

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,  
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS



Tu sistema de transportes



[www.crtm.es](http://www.crtm.es)

# I. El Plan riB: Red de itinerarios para bicicleta.....3

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
---------------------	----------

## II. Análisis según criterios .....5

<b>DEMANDA SOCIAL Y POBLACIÓN BENEFICIADA</b>	<b>5</b>
<b>CONEXIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO</b>	<b>7</b>
<b>INVERSIÓN ECONÓMICA APROXIMADA Y ADMINISTRACIONES IMPLICADAS</b>	<b>13</b>
A.Las Tablas-Alcobendas (1A) .....	13
B.Coslada – San Blas (2A).....	16
C.San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz (2C) .....	17
D.Alcalá de Henares – Torrejón de Ardoz (2C) .....	18
E.Arganda del Rey – Rivas Vaciamadrid (3A).....	19
F.Rivas Vaciamadrid – Vicálvaro (3B).....	19
G.Getafe - Villaverde (4A) .....	20
H.Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto (4C) .....	21
I.Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos (4D).....	22
J.El Pardo – Puerta de Hierro (6A) .....	22
<b>TABLA RESUMEN</b>	<b>23</b>

# I. El Plan riB: Red de itinerarios para bicicleta

## INTRODUCCIÓN



El plan riB, Red de itinerarios para Bicicletas, consiste en un inventario con más de 40 propuestas para posibles acciones de mejora de los carriles bici e itinerarios ciclistas que acondicionen y permitan en condiciones de seguridad, rapidez y accesibilidad el desplazamiento hasta o desde estaciones de transporte público.

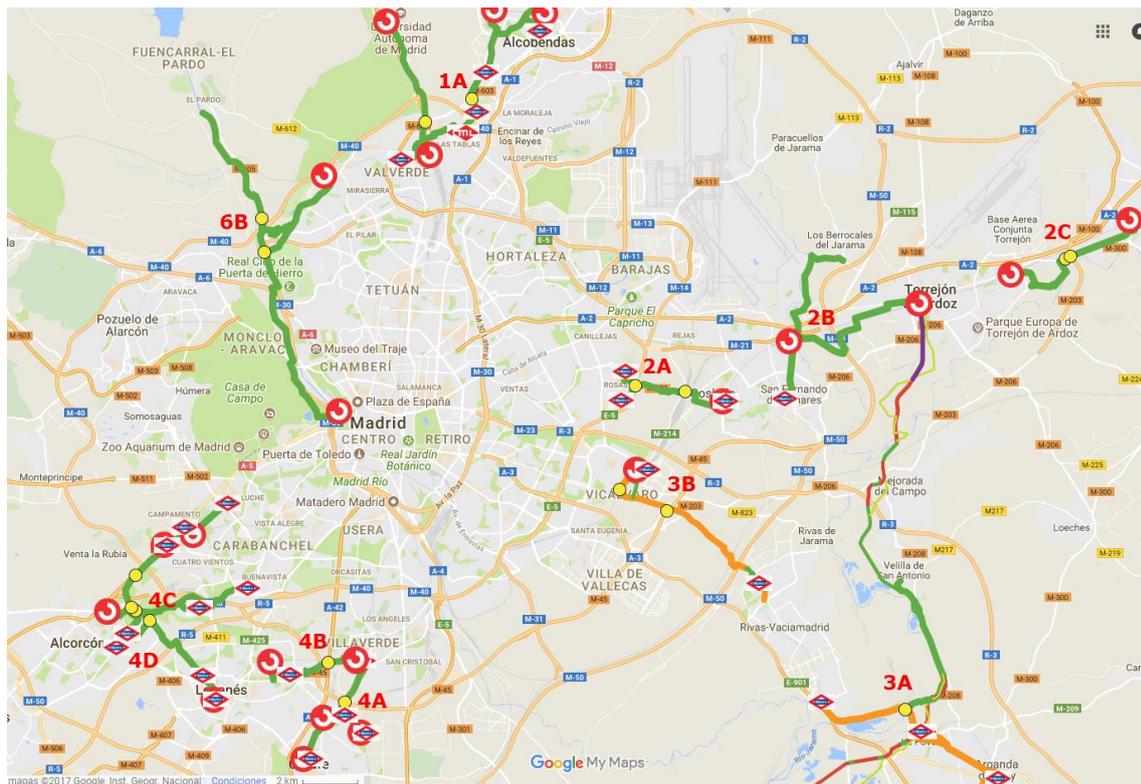
El enfoque de conexión con la red de transporte público es el objetivo primordial del plan. Gracias a la bici se puede reducir aproximadamente en 2/3 el tiempo de trayecto a la estación. De esta forma la cobertura de la red se multiplica hasta por 8. Además de tiempo de trayecto se pueden evitar trasbordos dentro la red a un mismo o distinto modo (Metro o Cercanías) y también se pueden conseguir ahorros económicos por acceder a coronas tarifarias más céntricas.

En la publicación del diagnóstico del plan riB con fecha marzo de 2017 ([descargar en PDF](#)) se realizó el análisis técnico de 11 actuaciones prioritarias donde se incluía: la situación actual, la propuesta de actuación y la mejora de la intermodalidad que supondría tal actuación.

Desde marzo de 2017 se ha actuado en uno de los itinerarios analizados, la conexión entre Fuencarral y el carril bici de la carretera M-607, donde hoy existe un carril bici segregado bidireccional durante 200 metros.

Ahora el objetivo es priorizar actuaciones según los siguientes criterios:

- Demanda social y población beneficiada
- Conexión con el transporte público
- Inversión económica aproximada y Administraciones implicadas



[Enlace a mapa web](#)

- 1A. Las Tablas-Alcobendas
- 2A. Coslada – San Blas
- 2B. San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz
- 2C. Alcalá de Henares – Torrejón de Ardoz
- 3A. Arganda del Rey – Rivas Vaciamadrid
- 3B. Rivas Vaciamadrid – Vicálvaro
- 4A. Getafe - Villaverde
- 4C. Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto
- 4D. Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos
- 6A. El Pardo – Puerta de Hierro

## II. Análisis según criterios

### DEMANDA SOCIAL Y POBLACIÓN BENEFICIADA

A continuación se analiza la demanda ciudadana, tanto de ciclistas cuyo objetivo es el transporte como los deportivos, así como de colectivos y asociaciones de viandantes, senderistas, ecologistas, etc. También se evalúa la potencial población beneficiada.

Se citan exclusivamente los 3 itinerarios más demandados:

#### Prioridad Alta. riB 1A Las Tablas-Alcobendas

Supone la interrupción en la accesibilidad peatonal y ciclista entre los municipios de Madrid y Alcobendas. Conectaría áreas de actividad económica potentes como son el distrito C de Telefónica y Las Tablas en Madrid con el Polígono Industrial de Alcobendas.

Cerca de 1.000 ciclistas reclaman una vía segura entre Madrid y Coslada



EsCiclismo.com · Ciclismo urbano · 21/09/2015.

Ayer día 20 de septiembre y como cada año con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, cuatro asociaciones de ciclistas urbanos convocaban una 'BICifestación' entre el este de Madrid y el municipio de Coslada.

La reclamación es una vía segura para ciclistas y peatones paralela a la actual autovía que une el Estadio Olímpico con Coslada. Esta autopista, la M-201, con cinco carriles

Desde la asociación BiciNorte se viene reclamando activamente al Ayuntamiento de Alcobendas una solución para este punto desde 2015

#### Prioridad Alta. riB 2A Coslada – San Blas

Actualmente el distrito de San Blas Canillejas de Madrid no tiene una conexión peatonal y tranquila con Coslada. Existe la carretera interurbana M-201 (limitada a 80 km/h) sin arcenes de ancho suficiente para compatibilizar de forma cómoda y segura el tráfico ciclista y motorizado.

Desde la asociación Coslada en Bici y el Ayuntamiento de Coslada se viene reclamando una alternativa para cruzar la M-40 y conectar

con el anillo verde ciclista de la capital en una zona hoy en profundo proceso de cambio por el nuevo estadio Wanda Metropolitano. Actualmente se están acometiendo las obras de ampliación de accesos desde la M-40 al estadio.

#### Prioridad Alta riB 4D Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos

Existe una plataforma a favor de la Vía Verde Leganés-Alcorcón-Madrid, compuesta por las asociaciones vecinales de Las Águilas (Madrid), San Nicasio (Leganés) y Ecologistas en Acción. En 2017 se ha organizado dos marcas reivindicativas.

Desde el CRTM se organizó una reunión informativa del plan riB con la citada plataforma, la Fundación



Un ciclista por el camino que se quiere convertir en vía verde (Foto: Kike Rincón)

#### Ecologistas impulsa una vía verde para unir Madrid, Alcorcón y Leganés

Por CARMEN M. GUTIÉRREZ  
MÁS ARTÍCULOS DE ESTE AUTOR  
Martes 14 de febrero de 2017, 07:42h



Cientos de ciclistas o paseantes usan, sobre todo durante los fines de semana, el antiguo trazado de un ferrocarril militar sin servicio desde hace más de una

de Ferrocarriles Españoles, la DG de Agricultura y Ganadería de la Comunidad de Madrid, Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y un Diputado de la Asamblea de Madrid, Portavoz de Medio Ambiente del Partido Popular.

El acuerdo fue determinar el recorrido de la Vereda de Castilla que va paralela o se solapa con la traza de la vía del tren militar abandonado en 2002

#### **Prioridad Alta. riB 4B Getafe – Villaverde Alto**



La cercana conexión de los polígonos industriales en Villaverde y Getafe está desincentivada para acometerla a pie o en bici por la glorieta de accesos a la M-45.

Desde los colectivos ciclistas locales de Getafe se reivindica hace mucho tiempo la salida y entrada al municipio de forma cómoda y segura en bicicleta y a pie.

## CONEXIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

Con este criterio se establece la ampliación de la cobertura y la mejora de la accesibilidad a la red del transporte público, acercando a barrios, áreas de actividad comercial-industrial, centros de ocio, distritos y municipios a estaciones de Metro y Cercanías Renfe. Se analizan cada uno de los 11 itinerarios riB:

### Media. 1A. Las Tablas-Alcobendas

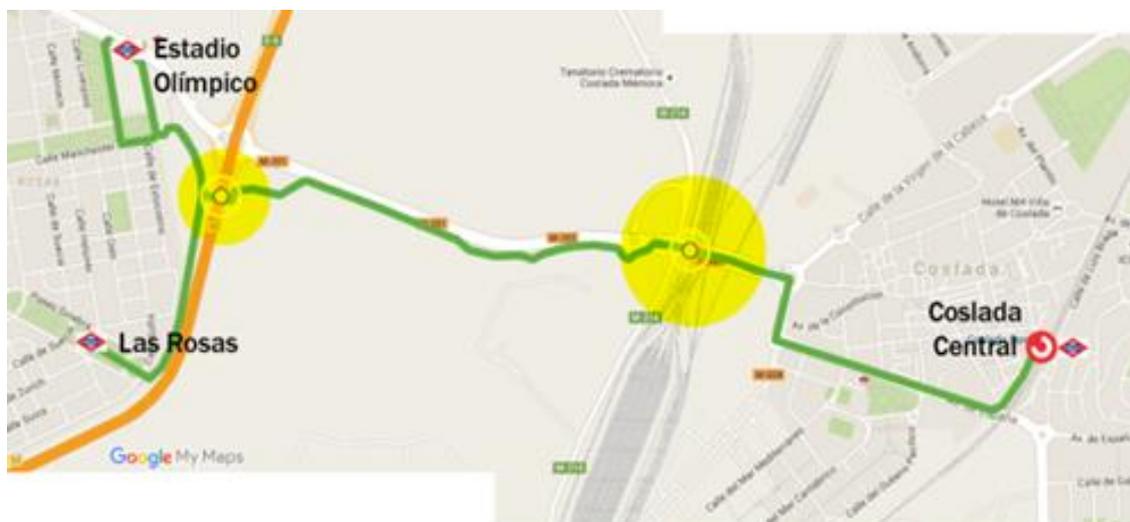


La conexión supone una alternativa peatonal y ciclista para unas 14.000 personas del distrito C de Telefónica y en Las Tablas a los trabajadores de muchas empresas, entre ellas las multinacionales BBVA, Dragados, FCC, etc. Además existe cerca de mil empresas en el polígono industrial de Alcobendas

Permite aumentar la cobertura de las estaciones de Metro Ronda de la Comunicación y La Granja de L10.

La actuación es más positiva en términos de mejora de la permeabilidad y accesibilidad peatonal-ciclista que de aumento de cobertura del transporte público.

### Alta. 2A. Coslada – San Blas



Actualmente se están acometiendo obras de ampliación de capacidad por los accesos al estadio desde la M-40 pero la permeabilidad peatonal y ciclista desde Coslada no se mejora ni se contempla de forma alguna.

Esta actuación supone una mejor conexión con la estación Estadio Metropolitano y con su aparcamiento disuasorio anexo. En días de partido de fútbol o eventos que acoja el estadio supondría una alternativa de transporte al recinto desde y hasta Coslada. El tiempo de trayecto aproximado serían 20 minutos desde el extremo oeste de Coslada hasta el estadio.

Permite aumentar la cobertura de las estaciones Coslada Central de Cercanías y Metro L7 además de Estadio Metropolitano y Las Rosas de L7.

La actuación es más positiva en términos de mejora de la permeabilidad y accesibilidad peatonal y ciclista que de aumento de cobertura del transporte público.

### Alta. 2B. San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz



Apenas 2,5 km de distancia entre municipios no se pueden acometer a pie o en bici por la ausencia de un puente sobre el río Jarama (unos 50 m de longitud no perpendicular al cauce). La opción viable hoy es recorrer 6 km para salvar ese paso, un 42% más de distancia.

La actuación dotaría de acceso peatonal directo de 300m desde el barrio de La Estación hasta el Carrefour de San Fernando y el Aquópolis (actualmente no hay acceso).

En términos de mejora de la intermodalidad destacar que se crearía un acceso peatonal y ciclista al centro comercial y al centro de ocio acuático en 15 minutos andando o 5 de bici desde el tren. Más al norte se

crearía un acceso al tren Cercanías para el núcleo residencial Los Berrocales del Jarama (T.M. Paracuellos del Jarama) que cuenta solamente con la oferta de transporte basada en los autobuses interurbanos. En este caso se estiman 20 minutos de recorrido en bicicleta.

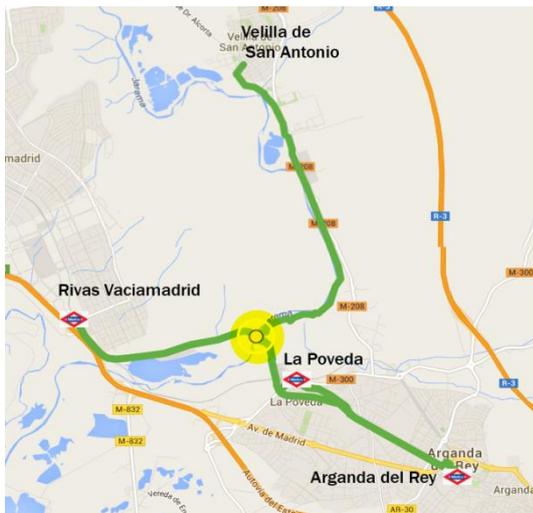
### Baja. 2C. Alcalá de Henares – Torrejón de Ardoz

El paso inexistente sobre el río Torote imposibilita una conexión de solamente 2,5 km entre estos municipios frente a los 8 km y un desnivel de 190 m de alternativa existente a día de hoy (31% más de distancia)

La actuación es más positiva en términos de mejora de la permeabilidad y accesibilidad peatonal-ciclista que de aumento de cobertura del transporte público.



### Media. 3A. Arganda del Rey – Rivas Vaciamadrid

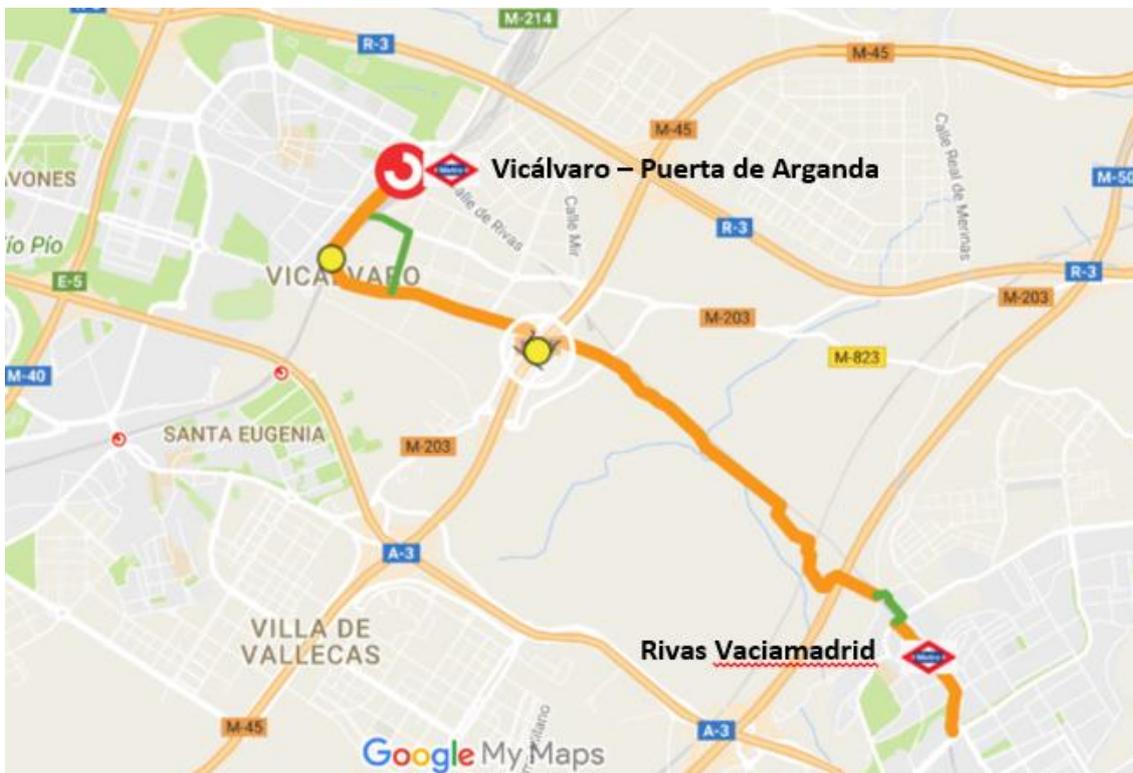


Esta actuación supone la mejora del uso compatible del puente ferroviario del antiguo FC de Arganda.

En noviembre de 2017 se ha comenzado el análisis pormenorizado de acciones para mejorar el paso por el puente.

A efectos de intermodalidad la mejora del itinerario permite que se pueda iniciar la vía del Tajuña desde metro Rivas-Vaciamadrid y la conexión de la L9 de Metro con Velilla de San Antonio por caminos paralelos a la carretera M-208 sin apenas pendiente.

### Baja. 3B. Rivas Vaciamadrid – Vicálvaro



La intervención en el tramo mencionado permite generar una red de itinerarios ciclistas entre la red de Cercanías y la de metro.

Con el itinerario acondicionado al completo (junto la actuación riB 3A) se abriría la posibilidad de iniciar vía verde del Tajuña, cuyo comienzo hoy está en Arganda del Rey, desde Vicálvaro directamente

#### Alta. 4A. Getafe - Villaverde Alto



La intervención puntual permite generar una red de itinerarios ciclistas entre distintos nodos de Metro y Cercanías de Villaverde y Getafe.

A efectos de intermodalidad los beneficios son:

- Evitar 3 trasbordos (Getafe Central - Villaverde Alto de Metro y Cercanías; Villaverde Alto - Los Espartaes de Metro; Getafe Este – Villaverde Alto de Metro y Cercanías)

- Ahorros económicos por evitar coronas tarifarias de más rango (Villaverde Alto – Los Espartaes de Metro; Getafe Central -Villaverde Alto de Metro y Cercanías)

Los potenciales usuarios de este itinerario comprende, además de los habitantes de Getafe o los trabajadores de la zona industrial de Villaverde, personas que hagan recorridos de largo alcance que utilicen la bici por Madrid Río o el parque Lineal del Manzanares. Citar que la distancia entre Legazpi y Getafe son unos 13 km que se realizan en bicicleta en menos de una hora.

#### Alta. 4B. Leganés - Villaverde Alto



Esta actuación se resume en un paso inadecuado para caminantes y ciclistas bajo la autovía A-42

A efectos de intermodalidad los beneficios son:

- Evitar 2 trasbordos y cambios de modo de transporte (T.M. Leganés con estación Villaverde Alto de Metro y Cercanías; Villaverde Alto-Zarzaquemada)
- Alternativa al vehículo privado motorizado para el Centro Comercial Parque Sur. Con la bici desde el Cercanías Villaverde Alto son 10 minutos.

**Alta. 4C. Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto**

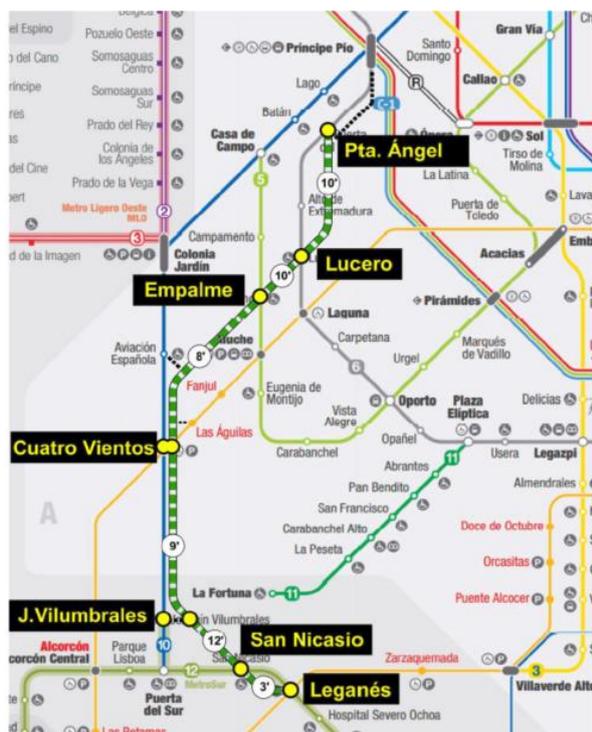


Esta actuación se trata de un acondicionamiento de caminos, pacificación de una glorieta y la regulación de horarios de acceso.

Como mejoras para la intermodalidad destacan:

- Para el barrio de La Fortuna de Leganés se mejora el acceso en bici a la red de Cercanías en San José de Valderas, a la L10 de Metro en Joaquín Vilumbrales ahorrando 2 trasbordos, a la L12 MetroSur ahorrando 3 trasbordos.
- Para Alcorcón se mejora el acceso en bici a la L11 Metro, una línea que está anunciado que se prolongará hasta Atocha Renfe y Conde de Casal.

**Alta. 4D. Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos**



La trascendencia de este proyecto es mayor que la mera mejora de la intermodalidad, siendo un proyecto de vía verde de una zona metropolitana consolidada.

Supondría un corredor de 14 km que conecta importantes nodos de transporte de la red de metro y cercanías en unos tiempos lo suficientemente razonables como para ser usada en los desplazamientos diarios y no sólo como itinerario de ocio.

Por ejemplo en 17 minutos aproximadamente se conectaría en bici la estación de Empalme (L5) con Joaquín Vilumbrales (L10) en Alcorcón. Más largo pero a la vez bastante razonable sería el recorrido entre el puente de Segovia en Madrid Río con Alcorcón en 37 minutos. Unos tiempos de trayecto muy competitivos frente al uso del vehículo privado motorizado.

### Baja. 6A. El Pardo – Puerta de Hierro

Esta actuación prioriza el acceso seguro en bici por la M-603, que discurre por el monte de El Pardo. Su circulación de bicis está penalizada por la afección del nudo de carreteras que supone la M-40 y la M-30.

La presencia del anillo verde ciclista de la capital hace que exista una presencia habitual de ciclistas principalmente de ocio y deporte. La mejora en intermodalidad planteada sería la conexión de El Pardo con la estación Pitis de Cercanías. Un recorrido que no sería directo y rápido por las limitaciones que supone la orografía del propio monte de El Pardo.



## INVERSIÓN ECONÓMICA APROXIMADA Y ADMINISTRACIONES IMPLICADAS

### A. Las Tablas-Alcobendas (1A)

En el documento de marzo de 2017 se proponía la pacificación y la mejora de la circulación en bici y a pie por el nudo de carreteras. Por entonces se trasladó tal propuesta a la D.G. de Carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid sin obtener informes de viabilidad o conformidad con tal actuación por motivos de intensidad de tráfico.



Ahora, como alternativa, se propone la construcción de una vía ciclista y una pasarela sobre la M-603 de conexión norte-sur para salvar el nudo de carreteras.

La propuesta incluye la construcción de las siguientes infraestructuras:

- Pasarela peatonal y ciclista. Longitud aproximada de 200 metros lineales, incluidas rampas y descansillos, y una anchura de 2 metros
- Carril bici bidireccional de conexión con vía ciclista de Alcobendas. 450 metros de senda peatonal y ciclista de conexión entra la Av- del Monte Valdelatas y la calle Pórtico de la Gloria.

#### **Inversión aproximada:**

Vía peatonal y ciclista 180.000 euros\*; Pasarela prefabricada 500.000 euros\*\*

**Total = 680.000 euros**

\*Precio km lineal de senda bici, 400.000 euros

\*\*Referencia [pasarela peatonal regional en la M-601 con valor de 380.000 euros](#)



*Ejemplo pasarela peatonal sobre la M-513 en Boadilla del Monte. Fuente: madrid.org*



*Ejemplo pasarela peatonal sobre la M-601 inaugurada en septiembre de 2015. Fuente: madrid.org*

El trazado discurre al norte en parte por el T.M de Alcobendas para en pocos metros adentrarse en el TM de Madrid. Aquí el trazado discurre por suelo no urbanizable antes de cruzar la carretera y pasar a zona verde básica.

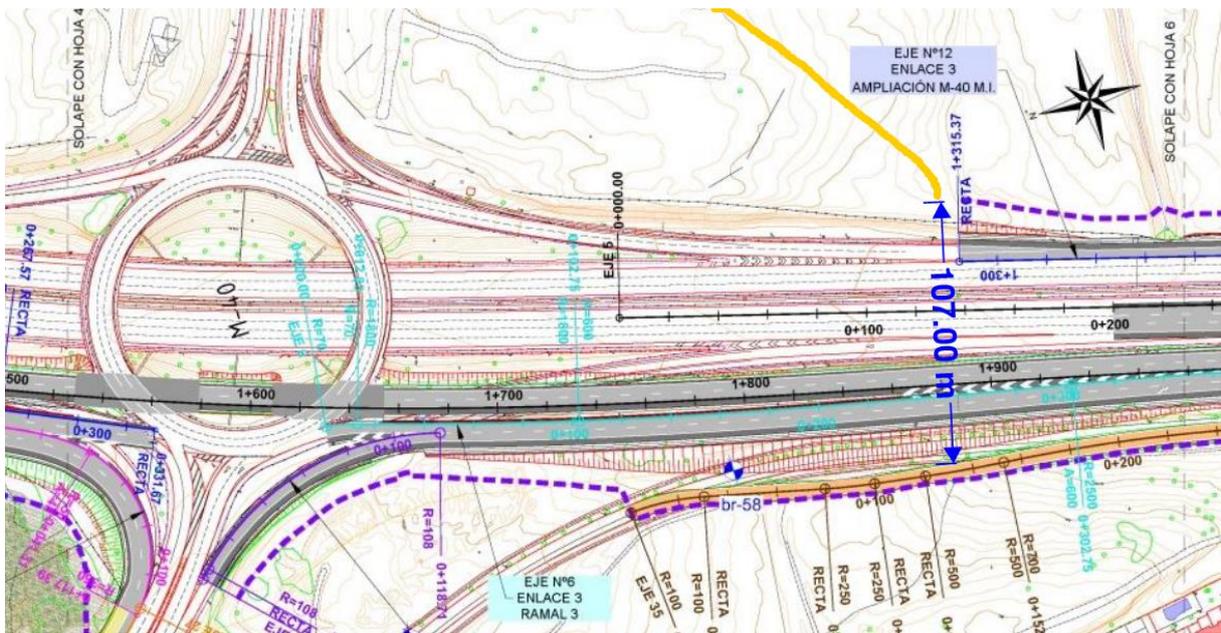


Visor urbanístico de Ayuntamiento de Madrid para la zona

## B. Coslada – San Blas (2A)

La actuación propuesta comprende la inversión en:

- Pasarela sobre la M-40. Aproximadamente 90 metros con rampas y una anchura de 2 metros. Actualmente la M-40 se encuentra en obras de ampliación de accesos por la Avenida de Arcentales. Con la nueva vía de servicio oeste la anchura de la vía ha sido incrementada considerablemente y la longitud de la pasarela debería ser aproximadamente 107 metros (ver imagen) Con esto se ha encarecido la actuación, que requiere de apoyo en la mediana. La finalización está prevista en marzo de 2018
- Acondicionamiento de caminos, compactación de terreno incluido cruce peatonal y ciclista en la M-201. Aproximadamente 350 m



Planta de obras de ampliación en la M-40

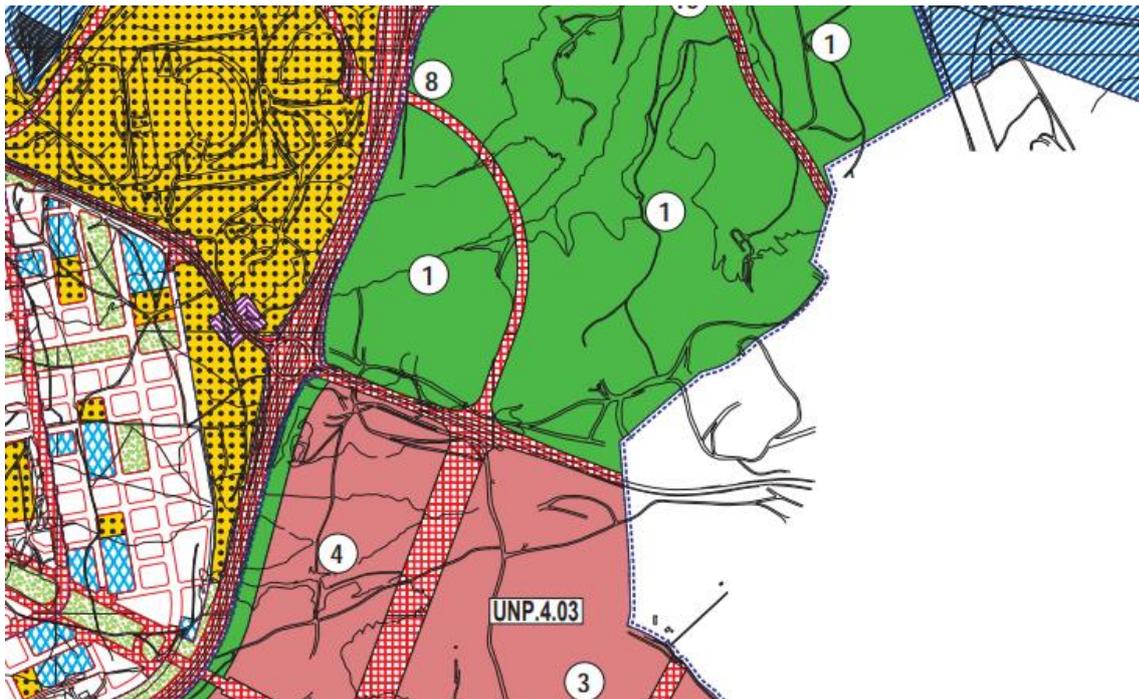
### Inversión aproximada:

Vía peatonal y ciclista 136.000 euros\*; Pasarela 1,5 millones de euros

**Total = 1.636.000 euros**

\*Precio km lineal de senda bici, 400.000 euros

Además del Ministerio de Fomento, titular de la M-40, la actuación discurre por el PAU denominado Nueva Centralidad del Este del distrito San Blas Canillejas. A continuación es el TM de Coslada hasta llegar a las inmediaciones de la carretera M-203 y cruzar esta vía competencia de la D.G. de Carreteras, Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.

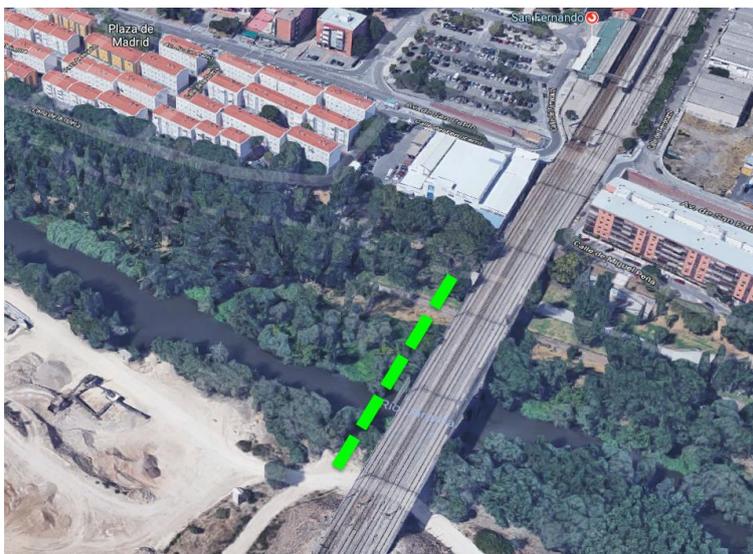


Visor urbanístico de Ayuntamiento de Madrid para la zona

### C. San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz (2C)

La actuación se fundamenta en un puente sobre el río Jarama de 150 m paralelo a las vías del tren por su lado sur.

Se puede estimar una inversión para el puente o pasarela de alrededor de **un millón de euros**



Vista en 3D de localización de pasarela. Al norte está la estación de Cercanías de San Fernando

## D. Alcalá de Henares – Torrejón de Ardoz (2C)



Esta actuación se fundamenta en la posibilidad de hacer el itinerario actual (por caminos terrizos) solucionando el paso sobre un pequeño afluente del río Henares y la entrada a Alcalá

La actuación propuesta comprende la inversión en:

- Una pasarela sobre el río Torote. Aproximadamente 70 m
- La conexión hasta la glorieta de la M-300 bajo la M-203. Suponen 150 metros de vía ciclista bidireccional
- Adaptación al tráfico de bicicletas en la glorieta mediante medidas de calmado de tráfico. Semaforización y/o pasos de cebra
- Reducción de la velocidad a máximo 30 km/h en las vías de servicio de la M-300. Ampliación de los arcenes y resolución de cruces e intersecciones. Longitud 2 km

### **Inversión aproximada:**

Pasarela prefabricada se estima en 500.000 euros

Vía peatonal y ciclista 60.000 euros\*

Adaptación de la glorieta, estimado en 100.000 euros

Carriles a 30 y ampliación puntual de arcenes y despejes: 100.000 euros

**Total = 760.000 euros**

\*Precio km lineal de senda bici, 400.000 euros

\*\*Precio km lineal señalización horizontal y vertical carril 30: 50.000 euros

## E. Arganda del Rey – Rivas Vaciamadrid (3A)

Esta actuación en el puente del antiguo FC del Tren de Arganda está siendo estudiado y desarrollado de forma paralela y en detalle.

En el estudio de alternativas se busca la mejor forma de compatibilizar usos ferroviarios, peatonales y ciclistas en tal infraestructura.

## F. Rivas Vaciamadrid – Vicálvaro (3B)

Recuperar la traza del antiguo tren de la Cementera Portland para ciclistas a partir de habilitar el paso sobre la M-45 y el puente original del ferrocarril en las cercanías de la estación de Vicálvaro.

- Recuperación del puente del antiguo FC: Suponen 70 metros lineales y restauración de la estructura. Perteneciente a Adif.



- Permitir paso por puente sobre la M-45 (salvando la pérdida de trazado original) o construir un nuevo puente para la vía verde.

### **Inversión aproximada:**

Rehabilitación del puente existente = 200.000 euros

Vía peatonal y ciclista durante 2.000 metros = 800.000 euros\*

Nueva pasarela peatonal y ciclista con apoyo intermedio en mediana de la M-40 = 1,8 M€

**Total = 2,8 millones de euros**

\*Precio km lineal de senda bici, 400.000 euros

\*\*Precio km lineal señalización horizontal y vertical carril 30: 50.000 euros

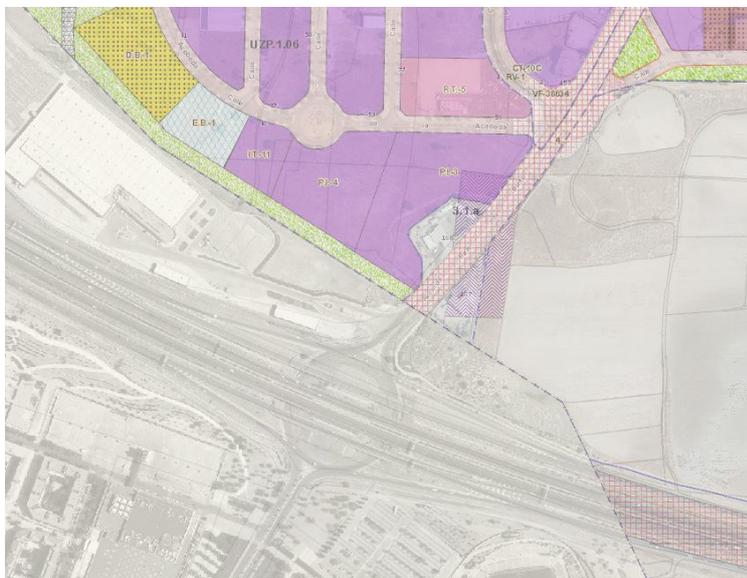
## G. Getafe - Villaverde (4A)

Esta actuación se centra en la pacificación del tráfico en la glorieta de acceso norte al municipio de Getafe.



Se estima el coste de diversas medidas (semáforos, badenes, estrechamiento de carriles, pasos de cebra, mejora de arcenes...) en **100.000 euros**

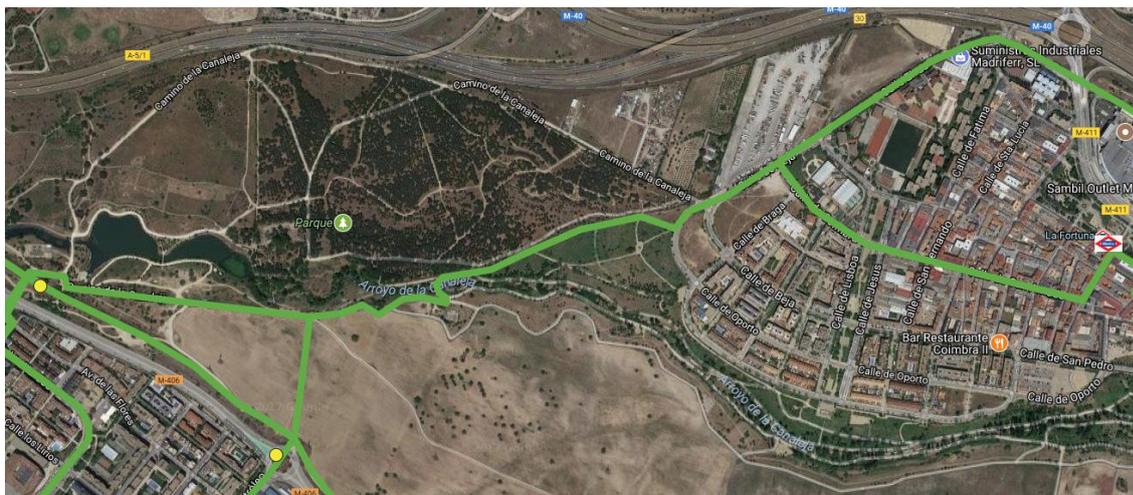
En el documento de marzo de 2017 se proponía la pacificación y la mejora de la circulación en bici y a pie. Por entonces se trasladó tal propuesta a la D.G. de Carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid sin obtener informes de viabilidad o conformidad con tal actuación por motivos de intensidad de tráfico.



*Visor urbanístico de Ayuntamiento de Madrid para la zona*

Pasada la glorieta en sentido norte, ya es el T.M de Madrid y se denomina Avenida Real de Pinto. En los presupuestos participativos del Ayuntamiento de Madrid de 2017 salió adelante la propuesta de un carril bici unidireccional segregado para cada sentido, incluyendo las vías de servicio ([enlace](#)) Esta propuesta en teoría debe ejecutarse en 2018.

## H. Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto (4C)

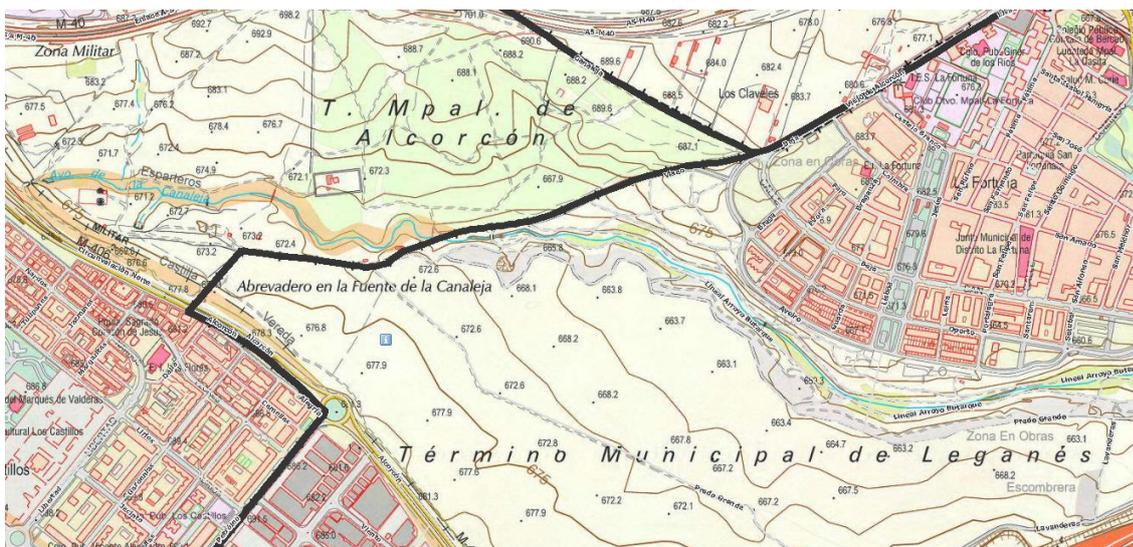


Esta actuación supone un corredor ciclista que atraviesa el Parque de las Presillas. Las actuaciones necesarias y la inversión económica aproximada son:

1. Calmado de tráfico de la glorieta de la M-406 en Leganés. Se estima 100.000 euros de semáforos, badenes, estrechamiento de carriles, pasos de cebra, mejora de arcenes...
2. Mejora de la compactación del camino entre la glorieta de la M-406 y la senda circular que presenta el parque. Este tramo ahorraría un rodeo de 2 km, el que supone entrar al parque por la pasarela sobre la carretera. Se trata de 250 metros a compactar con una inversión estimada de 10.000 euros, puesto que no supone la construcción de obra lineal como una vía ciclista, sino la compactación y acondicionamiento de un camino existente.

**La inversión completa sería aproximadamente 120.000 euros.**

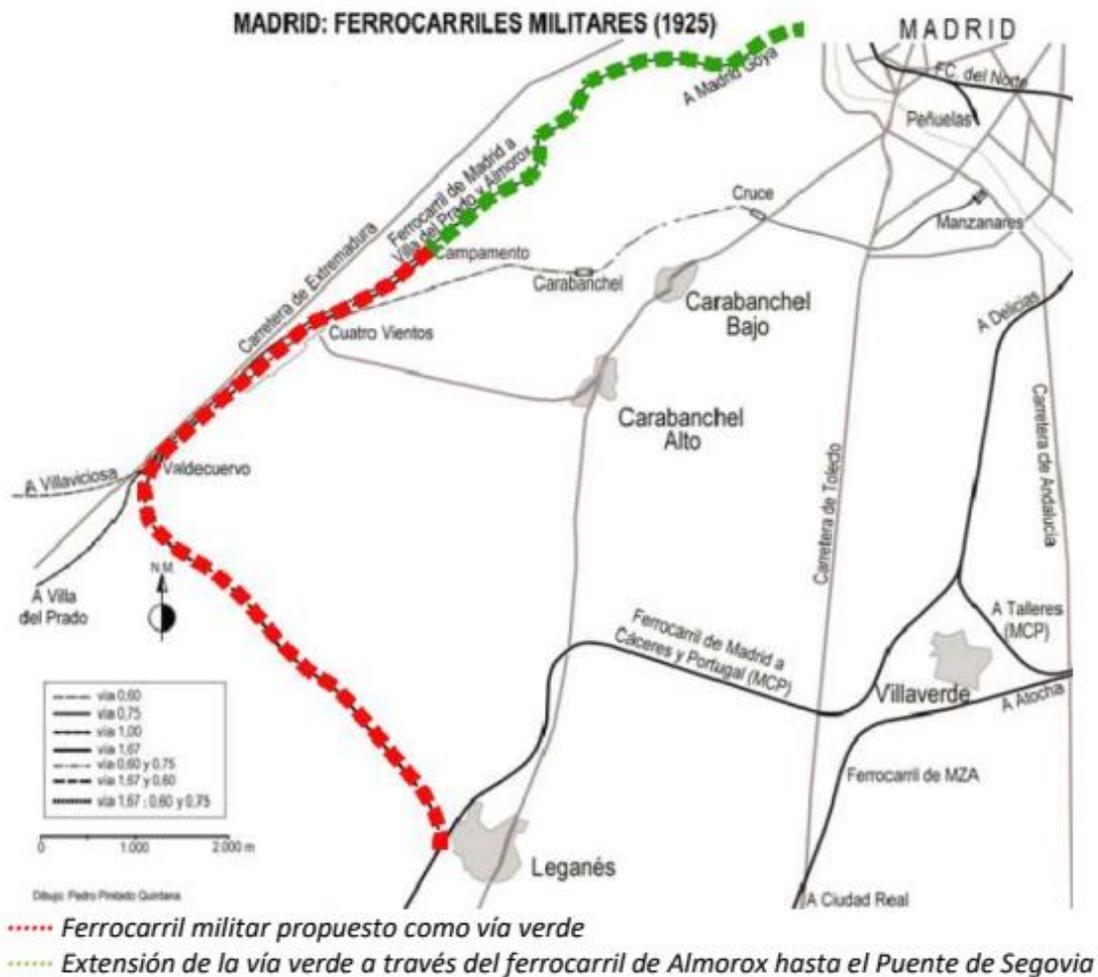
El itinerario discurre por suelos de competencia de la D.G. de Carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid y por los T.M. de Alcorcón y Leganés



## I. Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos (4D)

Esta actuación de acondicionamiento de antiguo trazado ferroviario para conseguir una nueva vía verde en la región está siendo estudiada y desarrollada de forma paralela y en detalle.

En el estudio inicial se identifica la opción de convertir el recorrido en un vía verde de 7 km que una Leganés, Alcorcón, Cuatro Vientos y Empalme.



## J. El Pardo – Puerta de Hierro (6A)

La carretera de El Pardo M-605 presenta entre sus PK 0+000 y 2+000 presencia de circulación de bicicletas habitualmente, puesto que no existen alternativas y es la ruta más directa.

Requiere de estas actuaciones:

1. Semaforización en cruce con el anillo verde ciclista para tomar sentido norte
2. Vía ciclista y peatonal entre PKs 0+000 y 1+800

**La inversión aproximada será 720.000 euros**

\*Precio km lineal de senda bici, 400.000 euros

**TABLA RESUMEN**

ID	Nº	riB	Demanda	Conexión TP	Inversión aprox.
1A	1	Las Tablas – Alcobendas	Alta	Media	0,7 M€
2A	2	San Blas – Coslada	Alta	Alta	1,6 M€
2B	3	San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz	Media	Alta	1 M€
2C	4	Torrejón de Ardoz – Alcalá de Henares	Media	Baja	1 M€
3A	5	Arganda del Rey – Rivas Vaciamadrid	Alta	Media	Por definir
3B	6	Rivas Vaciamadrid - Vicálvaro	Media	Baja	3 M€
4A	7	Getafe – Villaverde	Alta	Alta	0,1 M€
4B	8	Leganés – Villaverde	Media	Alta	0,1 M€
5A	9	Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto	Media	Alta	0,1 M€
4D	10	Vía verde del Ferrocarril Militar Leganés – Cuatro Vientos	Alta	Alta	Por definir
6A	11	Puerta de Hierro - Carretera de El Pardo	Media	Baja	0,7 M€