

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA VOL 2. DIAGNÓSTICO



ABRIL 2026



GESTIÓN DE
PLANEAMIENTO Y
ARQUITECTURA S.L.



AYUNTAMIENTO
TRES CANTOS



ÍNDICE VOL. 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

CAPÍTULO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL	3
1.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MEDIO NATURAL Y FÍSICO	3
1.1.1. MEDIO NATURAL TERRITORIAL	3
1.1.2. MEDIO URBANO	6
1.2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SOCIAL Y ECONÓMICO	10
1.2.1. POBLACIÓN.....	10
1.2.2. ECONOMÍA	11
1.3. DIAGNÓSTICO INTERTERITORIAL	11
1.4. ESTIMACIONES DE EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA Y CAPACIDAD DE ACOGIDA.....	17
1.4.1. EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES RESIDENCIALES, USOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS.....	17
1.4.2. EVALUACIÓN INICIAL Y SINTÉTICA DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA.....	18
1.5. MOVILIDAD SOSTENIBLE	21
1.6. INFRAESTRUCTURAS	28
CAPÍTULO 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE	28
2.1. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO GENERAL.....	28
2.2. GRADO DE DESARROLLO Y CUANTIFICACIÓN	31
CAPÍTULO 3. AFECCIONES SECTORIALES.....	38
3.1. DIAGNÓSTICO SOBRE LAS AFECCIONES SECTORIALES.....	38
3.1.1. AFECCIONES AMBIENTALES	38
3.1.2. LÍNEAS AÉREAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y AFECCIONES AERONÁUTICAS.....	39
3.1.3. RIESGOS NATURALES.....	39
3.1.4. SERVIDUMBRES PARA PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO	39
3.1.5. AFECCIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL.....	40
3.1.6. AFECCIONES PAISAJÍSTICAS.....	41
3.2. PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES	42
3.3. NORMATIVAS SECTORIALES Y OTROS TEXTOS DE INTERÉS	42
CAPÍTULO 4. HACIA UN PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL	45
CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DAFO	45

VOLUMEN 2. DIAGNÓSTICO (ANÁLISIS INTEGRADO)

En base y como continuación de la memoria informativa (documentación escrita y gráfica) se formula el presente diagnóstico estratégico, centrado en cada una de las variables territoriales, señalando las carencias, problemas y potencialidades, que servirán para definir el sistema de objetivos y las propuestas del nuevo planeamiento municipal. La complejidad de la ciudad implica también la de los factores que integran su configuración y desarrollo, afectando algunos de forma directa y otros de una manera transversal. Por ello, se han tratado de sintetizar y organizar todos estos factores en un documento lo más claro y sencillo posible. Inspirados en el pensamiento de Edgar Morin, nos esforzamos en organizar lo complejo.

CAPÍTULO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL

1.1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MEDIO NATURAL Y FÍSICO

1.1.1. MEDIO NATURAL TERRITORIAL

El término municipal de Tres Cantos se sitúa al norte de Madrid, lindando con el municipio de Colmenar Viejo por el norte y con el de Madrid por el sur.

El municipio tiene una extensión de 37,93 km², por lo que puede considerarse de tamaño mediano dentro de la región.

Respecto a su población, Tres Cantos destaca por ser un municipio de densidad media-alta, alcanzando los 54.592 habitantes en el año 2025 según el Instituto Nacional de Estadística, siendo su densidad de 1.439 hab/km².

Tres Cantos se sitúa en un punto estratégico, al norte de la ciudad de Madrid y a escasa distancia de la capital, lo que refuerza su atractivo residencial y empresarial. Además, el desarrollo del proyecto Madrid Nuevo Norte contribuirá previsiblemente a su revalorización, al potenciar la expansión urbana y económica del eje norte metropolitano.

Topográficamente, el municipio de Tres Cantos se sitúa dentro de la zona norte de la Comunidad de Madrid, en de la Submeseta Sur, presentando un relieve caracterizado en general por formas suaves y escasa pendiente. Se trata de un territorio ligeramente ondulado, con cotas en torno a los 700 metros de altitud. Esta relativa homogeneidad topográfica ha favorecido el desarrollo urbano.

Cabe destacar, topográficamente, la presencia de zonas concretas en las que el relieve adquiere una cierta complejidad, especialmente en la zona noroeste del municipio. En esta zona se identifican vaguadas y pequeños barrancos generados por procesos erosivos, donde las pendientes son algo más acusadas. Estas formaciones, vinculadas a cursos de agua de carácter estacional, introducen una cierta diversidad topográfica dentro del conjunto del término municipal y suponen un condicionante tanto desde el punto de vista ambiental como urbanístico, a tener en cuenta.

El municipio de Tres Cantos cuenta con una amplia red hidrológica que caracteriza su relieve, además de condicionar su futuro desarrollo urbanístico. Esta valiosa red debe servir de elemento de fortaleza para el nuevo modelo territorial, estructurando en base a ella la nueva

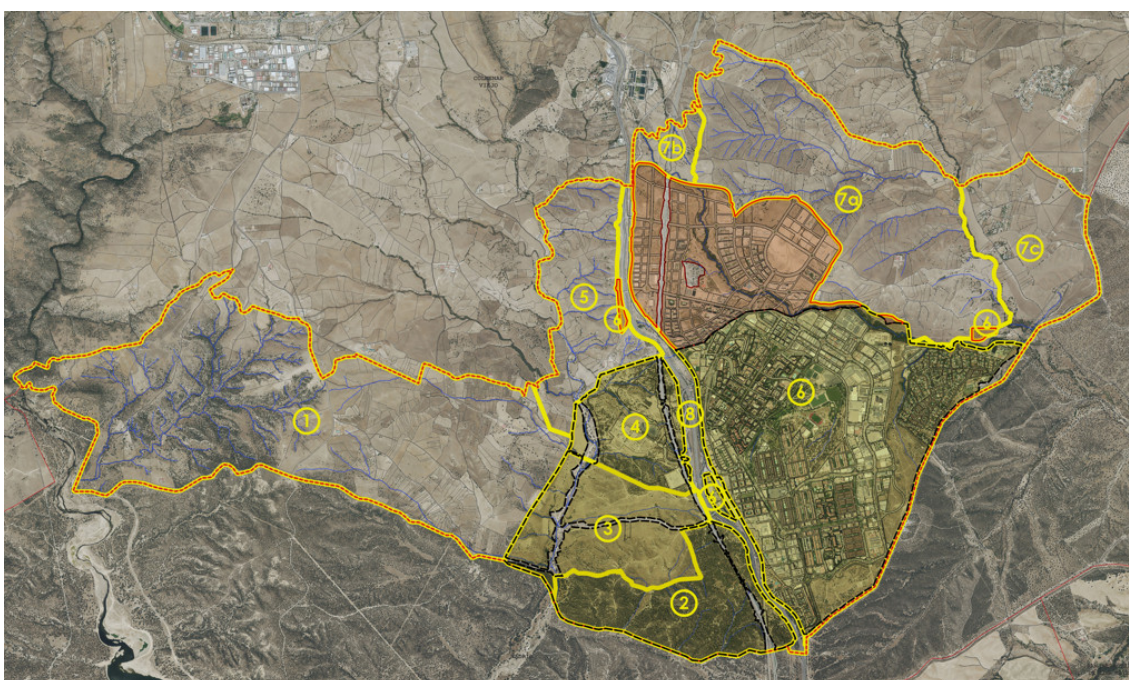
ordenación y dotando a los cauces de la función de corredor ecológico y de elemento de conexión del medio urbano con el medio natural.

El medio natural de Tres Cantos es muy variado, pudiendo sin embargo, dividirse en las siguientes unidades homogéneas (ver imagen en página siguiente):

- Área oeste de la carretera M-607:
 - 1. Zona oeste. Se corresponde con los suelos pertenecientes al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (Parque Comarcal y Reserva Natural). Son suelos forestales y arbolados de especial protección y los que poseen mayor valor ambiental del municipio.
 - 2. Zona sur. Suelos que integran la finca denominada “el Vedado de Chavarrieta”, correspondiente a suelos forestales fuertemente arbolado clasificados como suelos urbanos “asimilables a suelo no urbanizable de protección A1”, es decir, asimilables a los suelos incluidos en el PRCAM con la máxima protección. Se trata de una finca cerrada que adquirió el Ayuntamiento de Madrid en los años cuarenta.
 - 3. Zona sur Parque “Valdeloshielos” o “Parque Oeste”. Se trata de un parque forestal de titularidad municipal y de uso público, integrado en el PRCAM con la clasificación de “áreas a ordenar por el planeamiento urbanístico”.
 - 4. Suelos urbanos de uso industrial denominados UE-5 y ZO-10, estando actualmente estos ámbitos en fase de desarrollo. Son suelos pertenecientes al PRCAM con la clasificación de “áreas a ordenar por el planeamiento urbanístico”. Su ordenación, a fin de preservar las características naturales de los terrenos, consiste en la concentración de las zonas edificables en las zonas de menor valor ambiental y más antropizadas, reservando el resto del suelo como espacios libres a reforestar.
 - 5. Zona noroeste. Son suelos forestales con poca presencia de arbolado, con topografía marcada por los cauces que presenta. No están incluidos en áreas de protección ni están afectados por hábitats naturales de interés comunitario. Lindan con el municipio de Colmenar Viejo por el norte y el oeste. Son, por tanto, suelos susceptibles de ser urbanizados.

- Área este de la carretera M-607:
 - 6. Suelo urbano y urbanizable del PGOU. Esta zona incluye todos los desarrollos del municipio desde su origen, en los años 70. Son suelos urbanizados y destinados a usos residenciales, terciarios, industriales, espacios libres, dotaciones, infraestructuras y servicios.
 - 7. Zona noreste. Estos suelos se localizan entre el borde norte del suelo urbano y urbanizable y el límite del término municipal de Colmenar Viejo, lindando también con el municipio de Madrid por el este (PRCAM). Son terrenos forestales afectados por hábitat de interés comunitarios (en un 12% hábitat prioritario 6220), sin apenas arbolado y con topografía suave. No están incluidos en ningún área de protección. Por su configuración pueden dividirse en tres subzonas:
 - Zona 7a. Situados en la zona central, son los que podrían considerarse, a priori, como susceptibles de albergar el crecimiento natural del municipio.

- Zona 7b. Suelos situados en el extremo oeste de la zona 7, junto a la M-607 y afectados por la línea férrea. Cuentan con diversos cauces y son colindantes con Colmenar Viejo. Por sus características tienen menor capacidad de acogida que los situados en la zona 7a.
 - Zona 7c. Suelos ubicados en el extremo este de la zona 7. Cuentan con características físicas similares a los de la zona 7a, si bien se encuentran físicamente separados de estos por el arroyo del Moralejo. Son colindantes con el PRCM y el municipio de Madrid y están alejados del núcleo urbano. Por todo ello, su capacidad de acogida para nuevos desarrollos es inferior a los suelos de la zona 7a.
- Eje carretera M-607: estos suelos engloban las infraestructuras supramunicipales correspondientes a la carretera M-607, línea de cercanías de RENFE C4b y línea del AVE, incluyendo las zonas de dominio público, protección y servidumbre.



En la siguiente tabla se señalan las superficies y porcentajes ocupados por las zonas descritas.

ÁREA	Nº	ZONA	has	%
AREA OESTE M-607	1	ZONA OESTE (PRCAM)	952,58	25,08%
	2	VEDADO CHAVARRIETA	219,15	5,77%
	3	VALDELOSHIELOS	225,45	5,94%
	4	UE-5 Y ZO-10	146,52	3,86%
	5	ZONA NOROESTE	217,43	5,72%
AREA ESTE M-607	6	SUELO URBANO Y URBANIZABLE	1.116,32	29,39%
	7	7a. Subzona central	564,24	14,85%
		7b. Subzona oeste	40,10	1,06%
		7c. Subzona este	219,43	5,78%
EJE M-607	8	M-607 Y LÍNEAS FERROCARRIL	97,45	2,57%
TOTAL T.M.			3.798,68	100,00%

Urbanísticamente, las anteriores zonas tienen diferente clasificación y/o categorización en el vigente PGOU. En la siguiente tabla se indica la clasificación y categoría del suelo.

ÁREA	Nº	ZONA	CONDICIONES URBANÍSTICAS	
			CLASIFICACIÓN	CATEGORÍA/USO
AREA OESTE M-607	1	ZONA OESTE (PRCAM)	SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO	PRCAM
	2	VEDADO CHAVARIETA	SUELO URBANO ASIMILABLE A SNUP	PRCAM
	3	VALDELOSHIELOS	SUELO URBANO	ESPACIO LIBRE
	4	UE-5 Y ZO-10	SUELO URBANO	INDUSTRIAL
	5	ZONA NOROESTE	SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO	AGROPECUARIO
AREA ESTE M-607	6	SUELO URBANO Y URBANIZABLE	SUELO URBANO Y URBANIZABLE	RES,TC,IND,EL,EQ,INF,RV
	7	7a. Subzona central	SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO	AGROPECUARIO
		7b. Subzona oeste	SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO	AGROPECUARIO/CAUCES
		7c. Subzona este	SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO	AGROPECUARIO/CAUCES,PROT ZEPA
EJE M-607	8	M-607 Y LÍNEAS FERROCARRIL	SUELO URBANO, URBANIZ. Y NO URBANIZ.	INFRAESTRUCTURAS/VÍA PECUARIA

1.1.2. MEDIO URBANO

El medio urbano de Tres Cantos puede dividirse en dos zonas diferenciadas por su configuración:

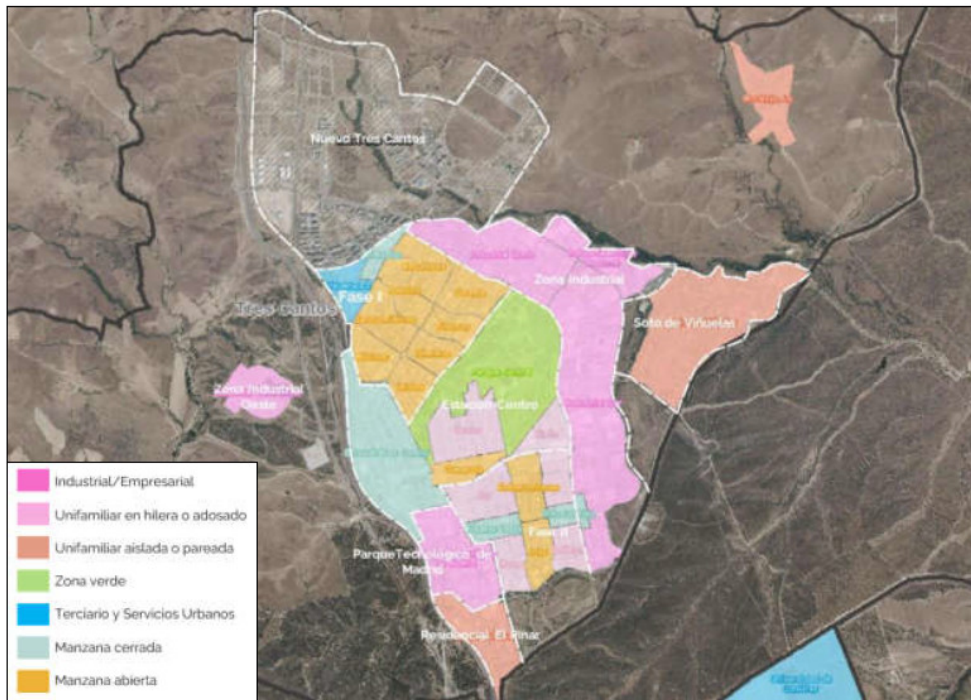
a) El centro urbano.

Esta área incluye la denominada “ciudad planificada” y cuenta con unas cualidades favorables en cuanto a su zonificación, jerarquización viaria, mezcla de usos, espacios libres a nivel general y local, etc. En definitiva puede asegurarse que es lo que mejor caracteriza al medio urbano del municipio.

El paisaje urbano responde a la zonificación, percibiéndose claramente las zonas residenciales de las tecnológicas e industrial. Y entre las zonas residenciales se diferencian los barrios con tipologías multifamiliares (sectores primigenios y sector centro) de las tipologías unifamiliares de la zona central y de las urbanizaciones Soto de Viñuelas y El Pinar. Esta diferenciación, a nivel de la escena urbana, hace de Tres Cantos un espacio agradable y de calidad para sus habitantes.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

Gráfica 14. Plano de fases, sectores y tipologías edificatorias de Tres Cantos.



Fuente: Visor Homecalle (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

En relación con las zonas que cabría “evaluar” quizá estas sean las piezas denominadas “charnelas”, las que puedan ser objeto de alguna actuación de mejora, por su ubicación singular y su complejidad como punto de encuentro de diferentes usos, espacios libres y viarios.



Charnela norte



Charnela sur

Respecto del estado y antigüedad de las edificaciones, si bien en general el parque de viviendas y otros usos es bueno, cabe señalar la necesidad de avanzar en la mejora de sus condiciones ambientales, debiendo el nuevo planeamiento facilitar esta progresiva transición, para la mejora de las fachadas, las instalaciones, las cubiertas, etc., enfocando la normativa de las edificaciones a fomentar la sostenibilidad.

Respecto de los viarios, además de las propuestas del PMUS, cabe plantear propuestas de reordenación de los espacios y mejora de sus condiciones de drenaje sostenible, eficiencia energética, accesibilidad, sistemas de riego, naturalización de superficies pavimentadas, etc.

La densidad de las diferentes áreas homogéneas del suelo urbano es la siguiente (ver plano):

USO GLOBAL	Nº DE ÁREA HOMOG.	Nº DE VIVIENDAS	DENSIDAD (nº de viviendas por hectárea)
RESIDENCIAL	AH 1.1	6.004	61
	AH 1.2	2.359	100
	AH 1.3	2.195	85
	AH 1.5	931	194
	AH 2.1	972	28
	AH 2.2	1.484	37
	AH 2.3	387	34
	AH 2.4	164	38
	AH 3.1	240	5
	AH 3.2	86	8

Destaca la elevada densidad de la UE-1 “Charnela”, incluso mayor que la del sector centro (AH 1.2), Islas y Embarcaciones (AH 1.3). Con esta salvedad, la densidad es acorde con la tipología predominante en cada área homogénea.

b) AR Nuevos Tres Cantos

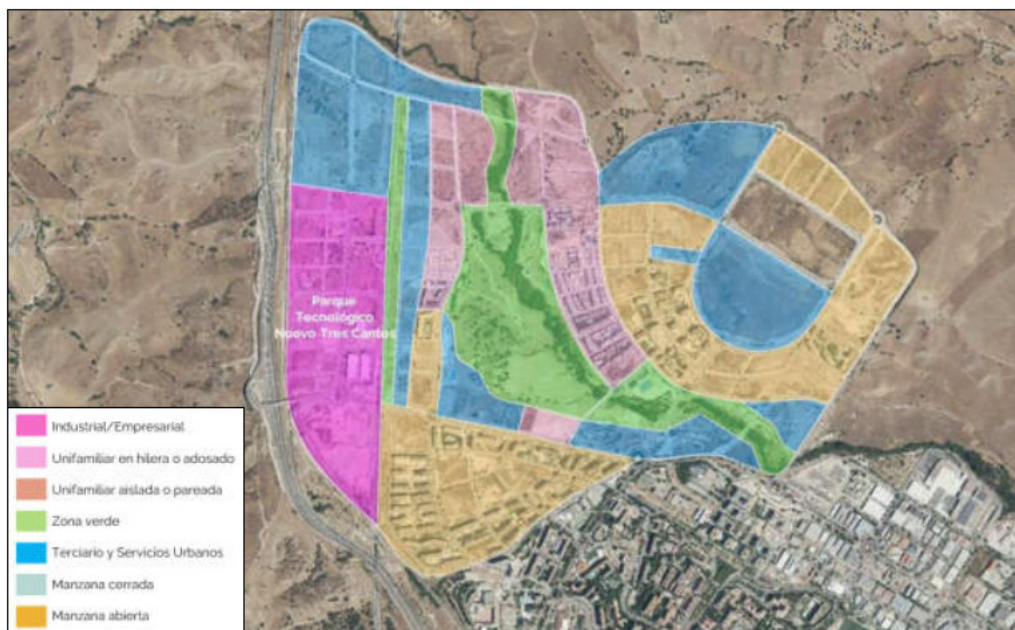
Este sector es, al igual que el centro urbano, ejemplo de mezcla de usos residenciales, terciarios, industriales y dotacionales si bien se configura como un crecimiento “añadido” al resto de la trama urbana, sin una clara planificación en el conjunto del medio urbano. Además, su borde norte queda algo desdibujado, no apoyándose en elementos físicos claros. Su nivel de conectividad entre zonas y su jerarquía viaria es de menor interés que en la ciudad planificada.

Este sector servirá de elemento de transición de los futuros crecimientos, en caso de dirigirse estos hacia el norte del municipio. Por ello, deberán identificarse los ejes y suelos más apropiados para que los nuevos desarrollos se integren adecuadamente en el conjunto del medio urbano.

Se han detectado algunos aspectos negativos que pueden servir de pauta para futuras ordenaciones:

- Falta de espacios locales de escala local.
- Los viales no cuentan con la anchura suficiente en algunas zonas.
- Existe poca interrelación entre los espacios públicos y privados.
- El comercio es insuficiente, habiendo sido sustituido por locales de servicios, principalmente de hostelería y servicios terciarios.
- Se producen cambios de usos de locales a viviendas en zonas poco adecuadas para el uso residencial.

Gráfica 15. Plano de detalle de tipologías edificatorias y usos de Nuevo Tres Cantos



Fuente: elaboración propia.

La densidad global es de 26 viv/ha, si bien no es comparable con las de las distintas áreas del centro urbano, ya que estas áreas homogéneas excluyen las redes generales y los usos no residenciales. Si procediéremos de igual forma en el sector AR N3C, la densidad resultante sería de unas 45 viv/ha.

c) Zona Oeste M-607

Se incluyen en esta área las unidades de ejecución UE-5 y la zona de ordenación ZO-10, así como el parque público Valdeloshielos. Son suelos destinados a usos industriales actualmente en fase de planificación, que se caracterizan por su fragilidad ambiental, por lo que en su planificación, gran parte de sus suelos se han reservado a espacios libres públicos y privados, concentrando las zonas edificables en los terrenos de menor valor y presión ambiental. Esta zona del municipio, por su ubicación separada del centro urbano, podría destinarse a usos no residenciales de tipo tecnológico, industria limpia o similar, ya que Tres Cantos es un municipio de referencia y atracción para este tipo de actividades.

d) Eje M-607 y líneas férreas

Una de las debilidades del municipio es la existencia del eje que constituye la carretera M-607 junto con las líneas de cercanías y de alta velocidad. El municipio queda dividido en dos zonas, generándose problemas de seguridad, paisajísticos, sociales y ambientales y en especial de tipo acústico. Este eje cuenta también con la presencia de la vía pecuaria “Cordel de las Carreteras de Miraflores y Madrid”. El nuevo planeamiento habrá de abordar, de forma coordinada con los organismos afectados, soluciones de minimización del efecto barrera de este eje infraestructural, buscando soluciones atrevidas que permeabilicen estos suelos y que permitan una mejor conectividad entre los suelos situados al este y al oeste de la M-607.

1.2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SOCIAL Y ECONÓMICO

1.2.1. POBLACIÓN

Respecto a la población, Tres Cantos ha experimentado un crecimiento demográfico extraordinario desde su segregación de Colmenar Viejo en 1991, con un aumento del 241 %. Este crecimiento se debe a su carácter de ciudad planificada, la calidad del diseño urbano y de sus espacios libres, su entorno natural y la buena comunicación con Madrid, lo que ha mantenido su atractivo para familias jóvenes y población activa.

Aunque las tasas de crecimiento descendieron tras el primer impulso de los años 90, en la última década han vuelto a ascender, superando las medias de la Comunidad de Madrid y de la Zona Norte. La llegada de población extranjera es significativa pero inferior a la media autonómica, concentrada en edades laborales y con una proporción mayor de mujeres, lo que refleja un patrón de inmigración tanto laboral como familiar y contribuye a la diversidad del municipio.

En lo relativo a natalidad y mortalidad, Tres Cantos mantiene un crecimiento vegetativo positivo, con nacimientos superiores a las defunciones en las últimas décadas. La elevada natalidad evidencia la presencia de población joven y familias con hijos, mientras que la mortalidad se mantiene baja salvo picos puntuales como el de la pandemia de 2020. Estos datos reflejan un patrón demográfico estable, que sitúa al municipio entre los de mayor crecimiento natural en su entorno.

En cuanto a la edad media y la estructura demográfica, Tres Cantos presenta un perfil relativamente joven, con edad media de 41 años, inferior a la regional, aunque en la última década se observa un proceso gradual de envejecimiento, con aumento del porcentaje de mayores de 65 años y leve disminución proporcional de menores de 15 y población en edad laboral. La pirámide de edades es más equilibrada que la de la Comunidad de Madrid, manteniendo una base suficientemente amplia de población joven, lo que favorece la sostenibilidad de servicios educativos y la dinamización económica. La relación entre hombres y mujeres es relativamente equilibrada, con ligera feminización en edades avanzadas, siguiendo la pauta demográfica habitual, y una convergencia hacia la igualdad de sexos en las cohortes jóvenes y adultas.

Respecto al nivel de estudios, la población de Tres Cantos presenta un perfil altamente cualificado. Entre 2011 y 2022 se ha producido un aumento notable de los estudios superiores, pasando del 29,5 % al 49 %, y un descenso de los niveles educativos bajos, situando al municipio por encima de la media de la Zona Norte y de la Comunidad de Madrid. Esto indica una población con alto capital educativo, vinculada a sectores profesionales y con una elevada especialización laboral.

En cuanto a los hogares, Tres Cantos mantiene un perfil familiar, predominando los hogares de 2 a 4 miembros y un tamaño medio superior a la media regional (**3,21** personas por hogar). En la última década se observa un aumento de hogares unipersonales y pequeños, reflejando diversidad en la estructura familiar, aunque las parejas con hijos siguen siendo mayoría, especialmente frente a la media autonómica. Esta característica se vincula tanto al perfil residencial orientado a familias como a la disponibilidad de vivienda adecuada y al nivel socioeconómico y educativo de sus habitantes.

Respecto a la relación con la actividad económica, Tres Cantos muestra una población altamente activa y ocupada, con un 59 % de empleo y baja tasa de desempleo. La mayoría trabaja en el sector servicios, mientras que la agricultura, construcción e industria tienen presencia muy limitada. La población en paro se concentra principalmente en mujeres y en mayores de 44 años, reflejando brechas de género y de edad. La evolución de la afiliación a la Seguridad Social indica un mercado laboral sólido, con crecimiento de trabajadores residentes y recuperación de autónomos, consolidando un perfil profesional y estable en el municipio.

Como conclusión, estos datos del estudio socioeconómico reflejan indicadores favorables para la consolidación del municipio de Tres Cantos y respaldan sus perspectivas de crecimiento sostenible a futuro.

1.2.2. ECONOMÍA

El análisis de la economía del municipio de Tres Cantos muestra una estructura económica sólida y claramente orientada hacia actividades de alto valor añadido. Tras una evolución positiva del tejido empresarial en los últimos años, con una estabilización reciente en el número de empresas, se observa un modelo productivo dinámico y consolidado.

El sector primario supone una presencia meramente testimonial, consecuencia del proceso de urbanización y del carácter reciente del municipio. Por el contrario, el sector secundario, especialmente la industria, desempeña un papel relevante, destacando por su especialización en actividades tecnológicas y su capacidad para generar empleo cualificado. No obstante, es el sector terciario el que domina claramente la economía local, concentrando la mayor parte del empleo y mostrando una fuerte especialización en servicios a empresas y actividades avanzadas.

El estudio del lugar de trabajo de la población pone de manifiesto el papel de Tres Cantos como un importante polo de empleo dentro del área metropolitana, con una elevada capacidad de atracción de trabajadores procedentes de otros municipios. Finalmente, los elevados niveles de renta, junto con su evolución creciente, sitúan al municipio entre los de mayor nivel socioeconómico de la Comunidad de Madrid.

En conjunto, Tres Cantos se configura como un municipio altamente dinámico, con una economía moderna, especializada y orientada a actividades de elevado valor añadido, lo que explica tanto su capacidad de generación de empleo como su elevado nivel de renta. Todo ello hace de Tres Cantos un municipio apto y viable para el crecimiento de su suelo productivo.

1.3. DIAGNÓSTICO INTERTERITORIAL

El municipio de Tres Cantos linda con los Términos de Madrid, por el sur, y de Colmenar Viejo, por el norte. En su área de influencia se encuentra Alcobendas, en especial la zona oeste, que conecta con la carretera M-607. A continuación, analizamos las afecciones que suponen estos tres municipios sobre el de Tres Cantos.



Clasificación del suelo en Tres Cantos y su entorno territorial
(fuente: visor SIT)

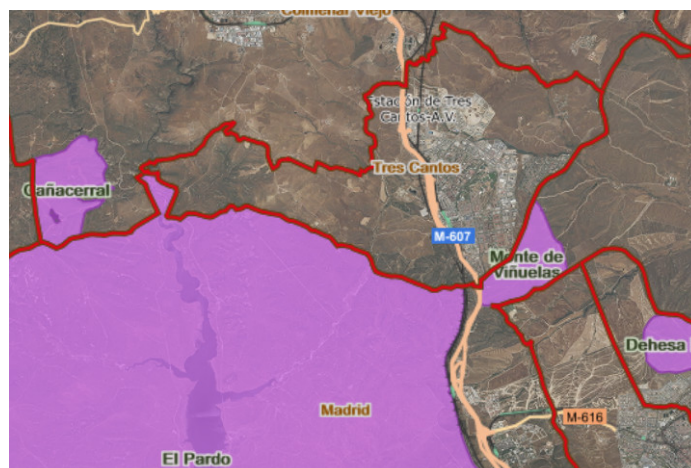
Como puede verse en la anterior imagen, los suelos urbanos (trama de cuadrícula color blanco) y urbanizables sectorizados (trama líneas horizontales color blanco) de los términos municipales de Madrid, Colmenar Viejo y Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, no son colindantes con el límite del T.M. de Tres Cantos, existiendo suelos no urbanizables de régimen común (trama líneas verticales color salmón) o de protección (trama líneas verticales color verde) intermedios.

Madrid

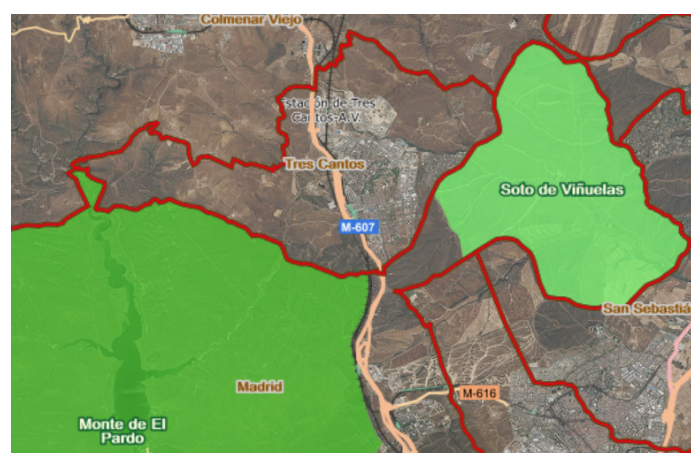
Cuenta con planeamiento general de 1997, siendo todos los suelos colindantes con Tres Cantos suelo no urbanizable de protección por legislación sectorial, en concreto: los montes de utilidad pública de El Pardo, al oeste de la M-607 y de Viñuelas, al este de la M-607; lugares Red Natura 2000 (ZEPA El Monte de El Pardo y ZEPA Soto de Viñuelas). Además, estos espacios se integran por medio del corredor ecológico primario que discurre en sentido este oeste por esta zona de la región.



Corredor ecológico primario (fuente: visor SIT)



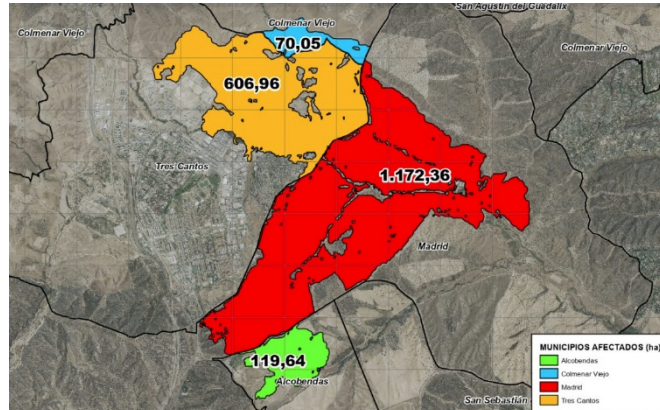
Montes de Utilidad Pública.



Lugares red Natura 2000 (ZEPA)

Por otra parte, existe una separación física entre ambos términos municipales, que es la cerca de El Pardo, coincidente con el límite sur del término municipal de Tres Cantos.

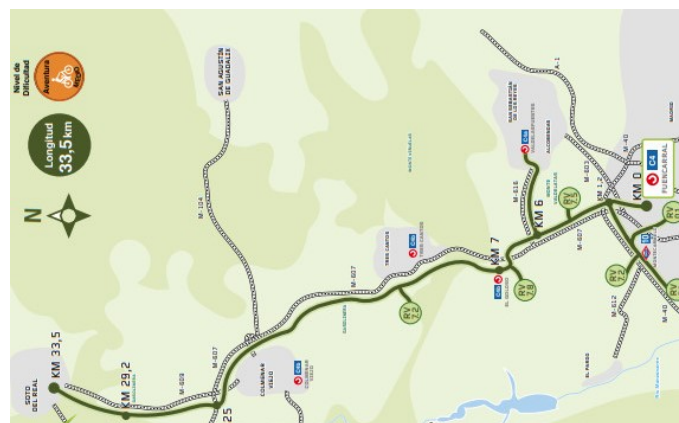
Estas amplias zonas forestales son un elemento beneficioso para Tres Cantos, ya que cumplen la doble función de espacios de transición frente a posibles crecimientos urbanísticos y de “pulmón” verde junto al municipio, aspectos favorables ambiental y paisajístico. Por el contrario, estos suelos colindantes suponen un riesgo de incendio forestal, como el ya ocurrido en el verano de 2025, originado en el espacio natural de Soto de Viñuelas y que afectó a una gran superficie de la zona noreste de Tres Cantos.



Zonas afectadas por el incendio de agosto de 2025
(fuente: revista municipal 360y5.es)

Entre las carreteras M-607 y M-616 a Alcobendas, se encuentra la Universidad Autónoma de Madrid -UAM- (campus de Cantoblanco), que, con una extensión de unas 150 has, ofrece aproximadamente 150 titulaciones oficiales de Grado y Máster y 35 Programas de Doctorado. Alberga unos 30.000 estudiantes matriculados. Esta dotación supone una carga de tráfico a tener en cuenta sobre la carretera M-607. También se ha tener en cuenta a la hora de considerar el municipio de Tres Cantos un punto atractivo de residencia para estudiantes, profesores y personal de la UAM.

Respecto de las comunicaciones, Tres Cantos se comunica con el municipio de Madrid, a través de la carretera M-607 y la línea de Cercanías de Renfe. Cabe destacar el “Carril Bici de Colmenar”, que comunica Madrid (Monte Carmelo) con Tres Cantos y continúa hasta el municipio de Soto del Real, con una longitud total de 33,5 kilómetros.



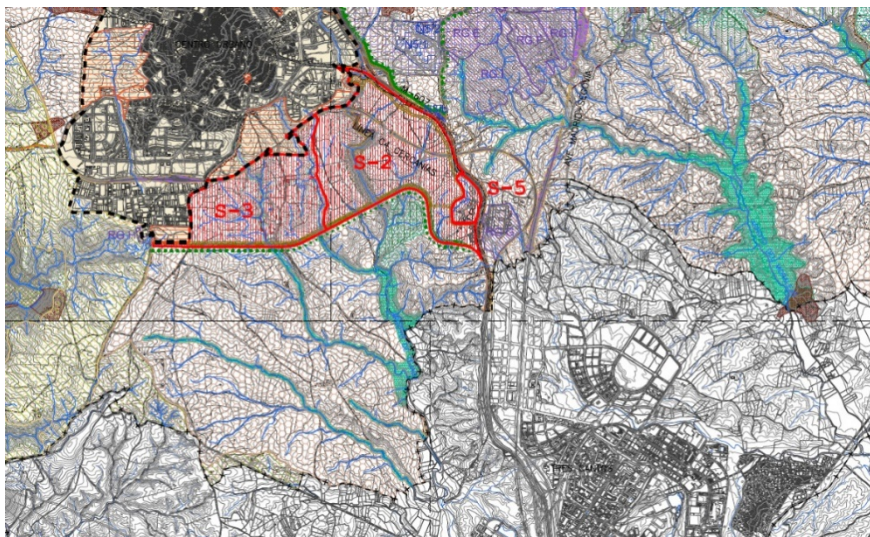
Carril bici de Colmenar

Respecto de la red de vías pecuarias, cabe señalar que, en el visor del Plan de Uso y Gestión de las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, actualmente en periodo de información pública, se plantea una conexión por el borde este de la carretera M-607, entre el Cordel de la tapia de las Viñuelas (que discurre por Alcobendas y Madrid) y las vías pecuarias vereda de las tapias de Viñuelas y El Pardo y el cordel de las carreteras de Miraflores y Madrid, que discurren por Tres Cantos, tal como se muestra en la siguiente imagen del citado visor.



Colmenar Viejo

El planeamiento general de Colmenar Viejo fue aprobado en 2002, estando actualmente en tramitación un nuevo Plan General, que se encuentra en fase de aprobación del documento de Avance. La población con que cuenta este municipio es de aproximadamente 56.000 personas, siendo el techo del vigente Plan General de 70.000 habitantes y el del futuro Plan General, de acuerdo con el documento de Avance, de 72.000 habitantes, siendo el crecimiento previsto muy limitado al plantearse básicamente un crecimiento de tipo productivo. Pero, tanto el modelo del vigente Plan General como el reflejado en el documento de Avance, quedan separados del entramado urbano de Tres Cantos, mediante suelos no urbanizables de protección, tal como puede comprobarse en la siguiente imagen (fuente: plano de clasificación de suelo del documento de Avance del Plan General de Colmenar Viejo).



Los nuevos desarrollos que se proponen en el documento de Avance del nuevo PG de Colmenar Viejo arrojan las siguientes superficies aproximadas:

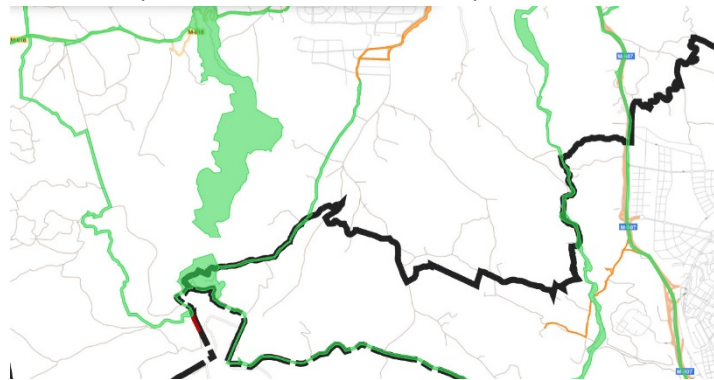
- Superficie: 430 ha
- Superficie edificable uso global tecnológico-productivo: 1.592.975 m²e
- Número de viviendas: 0
- Aprovechamiento: 0,37 m²/m²

Se pretende con estos nuevos desarrollos que Colmenar Viejo sea un polo de atracción de empresas tecnológicas y productivas, que equilibren los usos residenciales e industriales

existentes en el municipio, de forma que, además, se reduzcan los desplazamientos motorizados, generándose un modelo más sostenible que el actual.

Respecto de las comunicaciones, cabe destacar las siguientes:

- Carretera M-607, estando en ejecución la ampliación de un carril entre Tres Cantos y Colmenar Viejo.
- Línea cercanías, contando Colmenar Viejo con la estación terminal de la línea C4b. El nuevo Plan General prevé la implantación de una nueva estación entre la existente y la estación norte de Tres Cantos.
- Red de vías pecuarias, existiendo 4 vías pecuarias que discurren entre ambos términos municipales (ver imagen siguiente del visor del PUG).
- Carril Bici de Colmenar, que comunica ambos municipios.

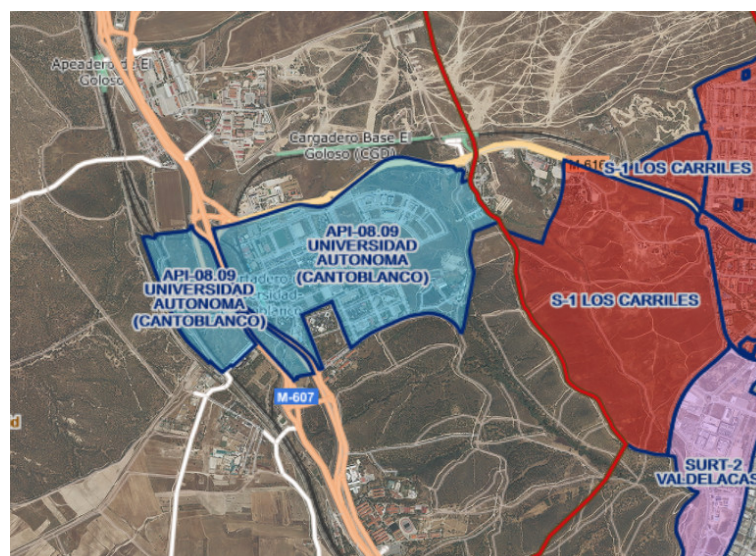


Red de vías pecuarias

(fuente: visor del Plan de Uso y Gestión de vías pecuarias de la CM)

Alcobendas

El municipio de Alcobendas cuenta con Plan General aprobado en 2009. Si bien el municipio se estructura principalmente entorno a la autopista A-1 y las carreteras M-50 y M-40, cabe señalar que, en la zona oeste de la estructura urbana, se encuentra el sector de suelo urbanizable S1 “Los Carriles”, cuyo desarrollo afectará a la carretera M-607, tanto de entrada como de salida de parte del sector. Este ámbito cuenta con planeamiento de desarrollo aprobado el 11/11/2025, siendo de uso global residencial, con un techo de 8.600 viviendas.



1.4. ESTIMACIONES DE EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA Y CAPACIDAD DE ACOGIDA

1.4.1. EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES RESIDENCIALES, USOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

Necesidad residencial

Tal como se ha puesto de manifiesto en los apartados socioeconómicos, Tres Cantos es un municipio cuya tasa de crecimiento en los últimos años duplica a los de los municipios de la zona norte y cuadriplica a la de la Comunidad de Madrid. Esto se refleja en una alta demanda de vivienda, por diversos motivos: ubicación estratégica en relación con Madrid, disponibilidad de diferentes alternativas de transporte, elevada calidad urbana, gran cantidad y excelente calidad de sus espacios libres y dotaciones, mezcla de usos, condiciones demográficas en cuanto a renta, distribución de edades y sexos, etc. Todo ello explica la evolución de la población en los últimos años y la realidad actual de demanda, que hace por ejemplo que muchos tricantinos deban desplazarse a otros municipios a adquirir una vivienda, que se hayan ejecutado la totalidad de las viviendas de protección de precio básico del sector AR Nuevo Tres Cantos o que se estén llevando a cabo cambios de uso de espacios terciarios a residenciales. La evolución de la población en los últimos 10 años ha sido de 11.238 habitantes. Si considerados la ratio actual de 3,1 hab/viv, obtenemos un crecimiento de 3.625 viviendas, lo que supone una media de unas 360 viviendas/año.

Al margen de la necesidad de vivienda, debe ponerse de manifiesto la inexistencia de vivienda de precio asequible, habiéndose consumido, a día de hoy, todo el suelo disponible de vivienda protegida de precio básico (red supramunicipal) y casi la mitad de las viviendas de protección pública de la Comunidad de Madrid. Por ello, cabe poner énfasis en que, si bien la necesidad de vivienda es algo estructural en el municipio, es necesario introducir en el mercado vivienda libre y protegida que cubra las necesidades de todo el espectro de la población, tanto para acoger a la población joven de Tres Cantos como de la que se vea atraída por este municipio, dada su excelente calidad de vida.

Respecto de la proyección de la evolución de la población y en línea con lo señalado en el párrafo precedente, se debe tener en cuenta que la necesidad de vivienda es un factor de múltiples variables. No basta con analizar las necesidades teóricas de viviendas en su conjunto, mediante una mera proyección poblacional, sino que han de analizarse diversos factores, tales como:

- Situación actual de déficit de vivienda en la Región y en el conjunto del País, en especial de vivienda asequible.
- Posibilidades reales de cubrir la demanda de vivienda en el municipio, atendiendo su capacidad de acogida y considerando todos los factores que intervienen: condiciones ambientales y paisajísticas, infraestructuras, dotaciones, movilidad, etc.
- Situación actual del planeamiento, considerando los procesos de tramitación a seguir y por tanto, el tiempo que se precisa en poner suelo en carga, en condiciones de cubrir las necesidades de la población en el tiempo que se requiere para dar respuesta a la problemática actual.
- Capacidades económicas, técnicas y de gestión del Ayuntamiento para la efectiva urbanización y edificación del suelo con todas las garantías técnicas y ambientales.

- Consideración de que ha de existir disponibilidad de suelo para su transformación urbanística por encima del estrictamente necesario, a fin de evitar la especulación y el alza de los precios de la vivienda.

Por tanto, la cuantificación de la necesidad de vivienda es un factor complejo, difícil de pronosticar en el horizonte de vigencia de un planeamiento general, de aproximadamente 20 años, interviniendo un elevado número de factores, urbanísticos, sociales, ambientales, económicos, etc. Por este motivo, se considera más adecuado establecer un modelo flexible, que, frente al tradicional, que se ha demostrado excesivamente rígido y en ocasiones poco eficiente, sea capaz de adecuarse, en la medida de lo posible, a los ciclos socioeconómicos y a las necesidades de vivienda que demande la sociedad en cada momento.

Necesidad de usos productivos

El municipio de Tres Cantos es un ejemplo de éxito de mezcla y equilibrio de usos residenciales y productivos, terciario, industrial y tecnológico, bien planificado y en el que conviven todos estos usos correctamente, sin generarse conflictos significativos. Este modelo se ha asumido por la población con normalidad, formando parte de la esencia de la ciudad de Tres Cantos y confiriendo una seña de identidad del municipio, por lo que se debería mantener en los futuros crecimientos a fin de no perder el carácter de la ciudad.

Los usos productivos conforman un modelo sostenible, no tan dependiente del vehículo privado como los modelos predominantemente residenciales. Además, en el caso de Tres Cantos, el tejido productivo existente y potencial, suponen un foco de interés y atracción de empresas de la región, en especial de tipo tecnológico y especializado.

Necesidad de dotaciones y espacios libres

Tres Cantos se sitúa entre las localidades con mayor dotación de redes públicas de la Región, lo que equivale a decir que se configura como uno de los municipios de mayor calidad de vida por la calidad y cantidad de dotaciones escolares, deportivas, asistenciales, etc., así como de espacios libres, tanto urbanos como forestales. Esta cualidad es, al igual que su modelo planificado, otra de las señas de identidad de Tres Cantos. Por ello, los futuros crecimiento habrían de mantener, o mejorar, el estándar de calidad de la ciudad actual.

Si bien el municipio dispone de una gran red de espacios libres, que se ve complementada por la red de caminos y vías pecuarias, podría analizarse la posibilidad de generar anillos o corredores globales, que conectaran los distintos espacios libres. Para ello deberán aprovecharse también los espacios libres correspondientes a cauces y arroyos. Todos estos espacios, debidamente interrelacionados y señalizados, generarán una mayor calidad ambiental en el municipio.

1.4.2. EVALUACIÓN INICIAL Y SINTÉTICA DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA

Aunando los diferentes factores analizados y considerando también las afecciones sectoriales que se describen más adelante, podemos concluir la capacidad de acogida del territorio y, en concreto, de cada una de las áreas y zonas definidas en el capítulo sobre medio natural y físico. Para ello valoramos en una escala de 0 a 5 los factores relacionados con la capacidad de acogida del territorio, siendo el valor 0 el más desfavorable en términos de presión sobre el territorio para soportar el crecimiento de forma sostenible.

En esta fase inicial abordamos factores generales, sin entrar en aspectos más específicos, que se analizarán en fases posteriores.

Las 10 zonas homogéneas en que se ha dividido el territorio y sobre las que se evalúan los distintos factores, son las siguientes (ver apartado sobre el medio físico).

ÁREA	Nº	ZONA
AREA OESTE M-607	1	ZONA OESTE (PRCAM)
	2	VEDADO CHAVARIETA
	3	VALDELOSHIELOS
	4	UE-5 Y ZO-10
	5	ZONA NOROESTE
AREA ESTE M-607	6	SUELO URBANO Y URBANIZABLE
	7	7a. Subzona central
		7b. Subzona oeste
		7c. Subzona este
EJE M-607	8	M-607 Y LÍNEAS FERROCARRIL

Los factores que ahora se analizan, su descripción y análisis, son los siguientes:

F1. Factor ambiental.

Se analiza principalmente la existencia de áreas protegidas, tales como espacios protegidos regionales, Red Natura, ya que, en caso de que, por imperativo legal, los suelos deban clasificarse como suelo no urbanizable, se asigna el valor "0". Por el contrario, la ausencia total de áreas de protección que impidan su potencial transformación urbanística, implica una valoración de 5 puntos. En el caso de la zona 2 "Vedado de Chavarrieta" el PGOU asimila la protección a la de mayor protección del PRCAM, por lo que se le asigna el valor "0". En el caso de las zonas 3 y 4, incluidas en el PRCAM pero en su zona de menor protección, se les asigna el valor "4".

F2. Factor medio físico.

Este factor tiene en cuenta la configuración física de los terrenos, considerándose su topografía, la existencia de cauces, arbolado, formaciones rocosas, pendiente del terreno, etc, que hagan de los mismos suelos con mayor o menor capacidad para su transformación urbanística.

F3. Factor paisajístico.

Considerando la información de la cartografía ambiental, en cuanto a la fragilidad del paisaje y teniendo en cuenta también la realidad física y visual de las distintas zonas, se asignan valores bajos a las zonas más sensibles paisajísticamente, especialmente los terrenos incluidos en el PRCAM y, en menor medida, los situados al noroeste de la M-607. Por el contrario, todos los suelos al este de la M-607 cuentan con menor fragilidad en lo referente al factor paisaje.

F4. Factor riesgos.

Se refiere a la existencia de riesgos por factores medio ambientales, inundaciones, movimientos sísmicos y, en especial, por riesgo de incendio forestal, al ser el riesgo de mayor relevancia en el municipio.

F5. Factor localización interterritorial.

Este factor obedece a la ubicación de los terrenos en relación con los municipios próximos, por el nivel de presión a que pueden verse sometidos, considerando además las características ambientales de los suelos cercanos, valorándose negativamente la excesiva proximidad con otros municipios y en particular si los suelos colindantes cuentan con determinados valores, como es el caso del municipio de Madrid, cuyos suelos colindantes con Tres Cantos están incluidos en áreas protegidas (Monte del Pardo y Viñuelas).

F6. Factor proximidad.

Se refiere este factor a la fortaleza que supone que los suelos considerados sean próximos al centro urbano, a sus servicios e infraestructuras, como principio rector de un urbanismo sostenible. Así, se valoran positivamente los suelos situados al este de la carretera-607, frente a los situados al oeste.

F7. Factor relacional.

Se evalúa principalmente la capacidad de conexión de cada zona con la ciudad consolidada y su facilidad y rapidez en su acceso a las dotaciones y servicios básicos, incluyendo los medios de transporte público.

F8. Factor afecciones.

Se valoran las afecciones presentes en las distintas zonas, que dificulten su desarrollo, tales como carreteras, líneas férreas, líneas aéreas, dominio público hidráulico, hábitats, patrimoniales, culturales, etc.

F9. Factor socio económico.

Este factor considera la idoneidad de los terrenos para su transformación considerando su viabilidad económica y social, considerando esta variable en su sentido objetivo y subjetivo, de percepción de la población respecto de posibles transformaciones urbanísticas.

F10. factor infraestructuras.

Se tienen en cuenta las posibilidades de las infraestructuras básicas de conexión viaria (rodada y peatonal), saneamiento, depuración y abastecimiento. Todo ello con independencia de los pronunciamientos de los organismos y compañías suministradoras en fases posteriores del planeamiento.

Cabe señalar que, de los distintos factores, los que más claramente afectan a la capacidad de acogida se valoran con cifras más extremas, valorándose con cifras más próximas los factores que menor afección presentan sobre la posibilidad de su transformación urbanística.

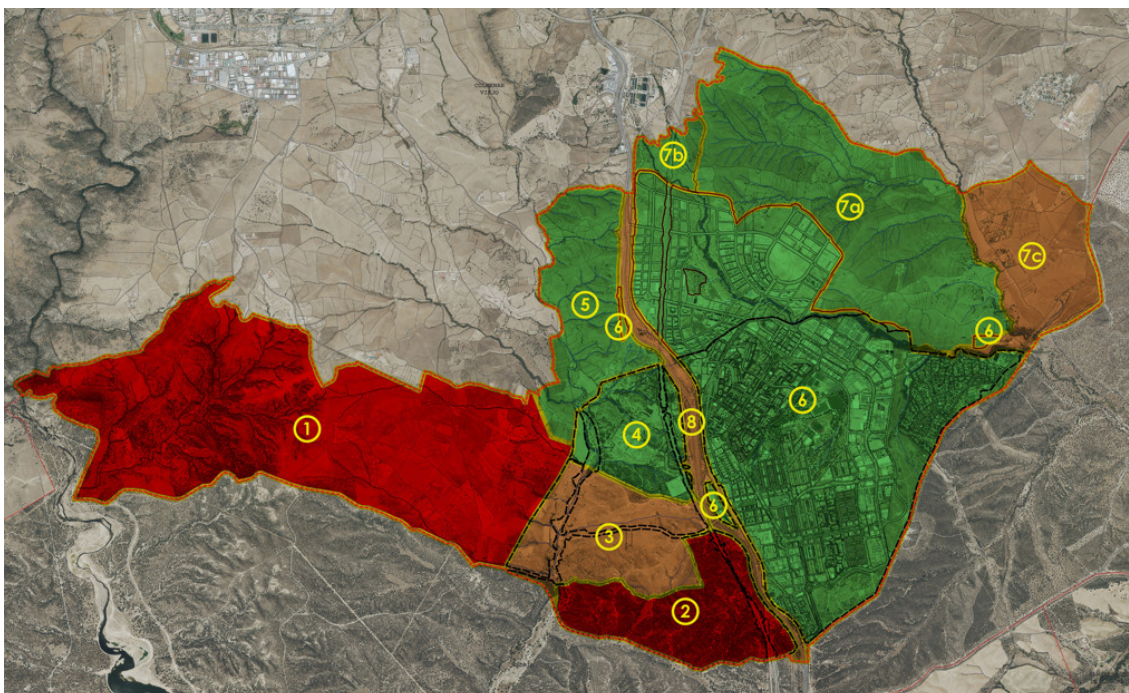
En base a lo anterior, la valoración de los indicadores que intervienen en la capacidad de acogida para las distintas zonas del territorio, se refleja en la siguiente tabla.

Nº	ZONA	VALORACIÓN FACTORES CAPACIDAD DE ACOGIDA										TOTAL (0-50)
		F1 AMBIENTAL	F2 MEDIO FÍSICO	F3 PAISAJÍSTICO	F4 RIESGOS	F5 LOCAL. INTERT.	F6 PROXIMIDAD	F7 RELACIONAL	F8 AFECCIONES	F9 SOCIO-ECON.	F10 INFRAESTRUCT.	
1	ZONA OESTE (PRCAM)	0	2	1	1	1	0	1	3	0	1	10
2	VEDADO CHAVARRIETA	0	0	1	1	1	2	3	3	2	3	16
3	VALDELOSHIELOS	4	2	2	3	4	2	3	4	0	3	27
4	UE-5 Y ZO-10	4	2	3	3	5	3	3	4	4	3	34
5	ZONA NOROESTE	5	2	3	3	3	3	3	4	4	3	33
6	SUELO URBANO Y URBANIZABLE	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	47
7	7a. Subzona central	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	40
	7b. Subzona oeste	5	1	4	4	3	2	3	2	4	3	31
	7c. Subzona este	5	3	3	2	2	1	2	3	3	2	26
8	M-607 Y LÍNEAS FERROCARRIL	5	1	3	3	3	2	2	1	2	4	26

A fin de clarificar los resultados, se establecen tres categorías en cuanto a la capacidad de acogida, de acuerdo con la siguiente baremación:

- Capacidad de acogida mala: valoración final entre 0 y 20 puntos
- Capacidad de acogida media: entre 20 y 30 puntos
- Capacidad de acogida buena: entre 30 y 50 puntos.

A estas tres valoraciones se les asigna en el siguiente plano y tabla los colores siguientes: rojo (mala), naranja (media) y verde (buena).



ÁREA	Nº	ZONA	TOTAL (0-50)	ACOGIDA	
				ALTA	MEDIA/BAJA
AREA OESTE M-607	1	ZONA OESTE (PRCAM)	10		
	2	VEDADO CHAVARRIETA	16		
	3	VALDELOSHIELOS	27		
	4	UE-5 Y ZO-10	34		
	5	ZONA NOROESTE	33		
AREA ESTE M-607	6	SUELO URBANO Y URBANIZABLE	47		
	7a.	Subzona central	40		
	7b.	Subzona oeste	31		
	7c.	Subzona este	26		
EJE M-607	8	M-607 Y LÍNEAS FERROCARRIL	26		

1.5. MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para el estudio y análisis de la movilidad y el transporte en el municipio se ha tomado como referencia el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Tres Cantos, actualizado en 2022. En el apartado 2.2.1 -Movilidad y Transporte- de la memoria informativa se extraen los aspectos más relevantes del PMUS, que se estructura en tres bloques: A) Introducción y aspectos generales; B) Diagnóstico; C) Plan de acción y estrategias.

A. INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS GENERALES

Objetivos específicos:

- Mejorar el medioambiente urbano, así como la salud, seguridad y eficiencia económica.
- Integrar las políticas urbanas, económicas y de movilidad para reducir desplazamientos en modos no sostenibles y garantizar una accesibilidad eficiente y segura a los servicios básicos.
- Reducir impactos negativos asociados a la movilidad, como emisiones contaminantes, accidentes, ruido, residuos y afecciones paisajísticas.
- Disminuir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética.
- Fomentar modos de transporte sostenibles, priorizando el transporte público, colectivo y los medios no motorizados.
- Impulsar la intermodalidad entre los distintos sistemas de transporte.
- Promover una movilidad centrada en las personas, inclusiva y accesible, incorporando la perspectiva de género, cultural y generacional.

B. DIAGNÓSTICO

REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS

El principal modo de transporte en los desplazamientos internos de Tres Cantos es caminar, seguido muy de cerca por el vehículo privado, mientras que el transporte público y los modos no motorizados como la bicicleta tienen una presencia muy reducida. El modo de transporte varía según el motivo del viaje: caminar predomina en desplazamientos por ocio, compras o salud, mientras que el vehículo privado es mayoritario en viajes por trabajo y compañamiento.

MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

En cuanto al tipo de combustible, predominan claramente los combustibles fósiles (gasóleo y gasolina), con una presencia todavía muy limitada de alternativas más sostenibles.

La mayoría de la población dispone de carnet de conducir (70%) y, entre las personas con carnet, la gran mayoría cuenta con vehículo propio, lo que refleja un alto nivel de motorización en el municipio.

En cuanto a los tipos de vehículos en los hogares, predominan claramente los turismos, seguidos a distancia por bicicletas y vehículos de movilidad personal, mientras que las motocicletas y vehículos comerciales tienen una presencia minoritaria.

RED VIARIA Y TRÁFICO

Tres Cantos cuenta con una red viaria planificada con amplias avenidas que estructuran y conectan el municipio. En general, todas estas vías presentan secciones amplias, con varios carriles, medianas, zonas de aparcamiento y aceras anchas, configurando una red viaria de alta capacidad.

Los principales problemas de congestión en Tres Cantos se concentran en cinco ámbitos claramente identificados, especialmente en horas punta.

- En primer lugar, el entorno de la Plaza de la Estación presenta importantes conflictos de tráfico debido a la elevada afluencia de vehículos, los accesos al aparcamiento disuasorio y su conexión directa con la M-607.
- Otro punto relevante es el acceso al Parque Tecnológico de Madrid, donde se generan intensidades elevadas de tráfico asociadas a la actividad laboral.
- Asimismo, la Avenida del Parque, como principal eje viario del municipio, concentra gran parte de los movimientos de entrada y salida, lo que provoca episodios de congestión en sus accesos norte y sur.
- La Avenida de los Montes constituye también un punto crítico al combinar tráfico de paso hacia la zona industrial con desplazamientos asociados a centros educativos, generando conflictos de circulación.
- Por último, los accesos al King's College, a través del Paseo de los Andes y la Calle Alameda Baja, provocan problemas recurrentes de congestión que afectan a la movilidad de los residentes.

De forma general, los entornos escolares suponen un foco importante de congestión en horarios de entrada y salida, donde se producen atascos, estacionamientos indebidos y situaciones de inseguridad vial.

En cuanto a la demanda de tráfico, esta está fuertemente condicionada por la autovía M-607, único acceso al municipio, lo que convierte a Tres Cantos en un nodo relevante de movilidad, especialmente por motivos laborales.

ESTACIONAMIENTO

Tres Cantos dispone de una amplia oferta de aparcamiento en superficie, sin contar con aparcamientos públicos subterráneos o en altura. Las zonas con mayor presión de estacionamiento se localizan en el entorno de la estación, Avenida de Colmenar, zona centro, Avenida de Viñuelas y Avenida de la Industria.

MOVILIDAD PEATONAL

Tres Cantos presenta una buena calidad de infraestructura peatonal, favorecida por su planificación urbana reciente, con calles amplias, bulevares y espacios peatonales bien integrados.

La mayor parte de las aceras de Tres Cantos cumple con la normativa vigente en materia de accesibilidad, presentando anchuras adecuadas que permiten el tránsito y cruce de peatones en condiciones óptimas. No obstante, se han detectado algunas deficiencias puntuales, principalmente en zonas como Soto de Viñuelas y el área industrial, donde ciertas aceras y pasos de peatones requieren mejoras para cumplir plenamente con los criterios de accesibilidad.

Los principales motivos para no desplazarse a pie son la falta de tiempo y las distancias, seguidos por factores como las condiciones meteorológicas o el estado del espacio público. En este sentido, las mejoras más demandadas para fomentar los desplazamientos a pie son la incorporación de zonas de sombra, la mejora de aceras y la reducción del tráfico motorizado.

En general, la percepción de los espacios peatonales es positiva, destacando su amplitud y comodidad, aunque se identifican aspectos de mejora como la convivencia con otros modos, la

calidad en algunas zonas y la necesidad de reforzar determinadas áreas como Nuevo Tres Cantos.

MOVILIDAD CICLISTA

La bicicleta se ha consolidado como un modo de transporte atractivo y eficiente, capaz de cubrir gran parte de los desplazamientos urbanos en tiempos razonables.

Las condiciones geográficas y topográficas de Tres Cantos favorecen el uso de la bicicleta, gracias a pendientes suaves y una red viaria que permite la convivencia entre distintos modos de transporte.

No obstante, el uso intensivo del vehículo privado y las elevadas velocidades en algunas vías generan problemas de seguridad vial, especialmente en ciclocarriles e intersecciones, lo que puede desincentivar su uso.

Tres Cantos dispone de una red ciclista de más de 32 km, además de un tramo del carril bici que conecta con Madrid y Colmenar Viejo. Esta red se distribuye por los principales ejes urbanos, facilitando la movilidad ciclista dentro del municipio.

Existen problemas de conectividad, ya que algunas zonas, como Soto de Viñuelas y Nuevo Tres Cantos, presentan tramos aislados que dificultan la continuidad de los recorridos.

Entre las principales problemáticas detectadas destacan la inseguridad derivada de la velocidad del tráfico motorizado, la falta de señalización adecuada, el mal estado puntual de algunos pavimentos, la escasez de aparcamientos para bicicletas y la ausencia de sistemas públicos de préstamo.

El uso de la bicicleta y los VMP (vehículos de movilidad personal) en Tres Cantos es reducido, representando en torno al 1% de los desplazamientos. Este porcentaje está lejos del de la media europea, que se sitúa en torno al 14%, por lo que el margen potencial de mejora se considera elevado.

Los principales motivos para no utilizar la bicicleta están relacionados con la falta de disponibilidad del vehículo, la preferencia por otros modos y, especialmente, con deficiencias en la infraestructura, como la falta de vías adecuadas y de aparcamientos seguros. En este sentido, las principales medidas que incentivarían su uso serían la creación de vías ciclistas segregadas, la disponibilidad de aparcabicis y sistemas de préstamo, así como la reducción del tráfico motorizado.

TRANSPORTE PÚBLICO

Líneas de autobuses urbanos e interurbanos.

La estación de ferrocarril actúa como principal nodo de intercambio, concentrando la mayoría de las líneas urbanas. Las líneas interurbanas conectan principalmente con Madrid, facilitando la intermodalidad con metro, Cercanías y otros autobuses.

Respecto del tiempo de acceso a las paradas, todo el núcleo urbano dispone de al menos una parada a menos de 10 minutos caminando, lo que indica una buena accesibilidad general.

En relación con la demanda, la demanda urbana se mantiene estable durante la semana laboral, en torno a los 2.200 usuarios diarios. La demanda interurbana diaria en días laborables ronda los 10.000 usuarios.

Servicio de Cercanías Renfe.

La estación de Tres Cantos cuenta con servicio de Cercanías Madrid a través de la línea C4b (Parla – Atocha – Chamartín – Tres Cantos – Colmenar Viejo), con una frecuencia media de entre 10 y 15 minutos. Esta línea permite la conexión con el resto de la red ferroviaria y con el metro en distintos puntos de intercambio.

Actualmente se encuentra en fase de desarrollo la nueva estación de cercanías ubicada en el AR Nuevos Tres Cantos.

Será objeto del Plan General:

- Analizar y mejorar las conexiones peatonales y de otros medios de transporte de esta infraestructura con la trama urbana, en especial de la zona norte de la ciudad.
- Establecer las reservas de suelo necesarias para asegurar la funcionalidad de la estación como nodo de atracción e intercambiador de medios de transporte interior-exterior.
- Generar la calificación de suelo adecuada para generar una zona de actividad y habitacional, en torno a la nueva estación, aprovechando la oportunidad de un nodo de transporte público alternativo al del vehículo privado.

Percepción del transporte público.

El uso del transporte público en Tres Cantos es reducido, representando solo el 5% de los desplazamientos, principalmente en autobús interurbano (4%) frente al urbano (1%).

Entre los principales motivos para no utilizar el transporte público destacan la baja frecuencia de paso (27%), la falta de adecuación del servicio a los desplazamientos necesarios (22%) y los tiempos de viaje elevados (18%). También influyen la preferencia por otros modos (15%) y la distancia a las paradas (12%), siendo menos relevantes factores como la incomodidad o la inseguridad.

En cuanto a las mejoras necesarias para fomentar su uso, las personas encuestadas señalan principalmente la necesidad de más líneas directas (23%), mayor rapidez en los trayectos (22%) y mejor información en tiempo real (17%). También se mencionan aspectos como una mayor oferta de paradas, tarifas más económicas y mejoras en la comodidad del servicio.

MOVILIDAD ESCOLAR

El análisis de la movilidad escolar en Tres Cantos muestra un claro predominio del uso del vehículo privado, que representa el 53% de los desplazamientos a los centros educativos. Le sigue el acceso a pie con un 36%, mientras que el uso de medios sostenibles como bicicleta o VMP alcanza el 6% y el transporte público apenas el 5%.

En cuanto al estacionamiento en las zonas escolares, existe una problemática significativa asociada al uso del vehículo privado en el entorno escolar, que contribuye a la congestión y a la inseguridad vial.

MOVILIDAD CON FUENTES DE ENERGÍA NO CONTAMINANTES

Uno de los objetivos principales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible es mejorar las condiciones ambientales del municipio, reduciendo las emisiones contaminantes y el ruido asociados al uso de vehículos con combustibles fósiles. Para ello, se promueve la transición hacia una movilidad más sostenible basada en energías alternativas.

En conjunto, aunque existen iniciativas y cierta infraestructura disponible, se identifica la necesidad de ampliar la red pública de recarga para fomentar el uso de vehículos más sostenibles.

IMPACTOS DE LA MOVILIDAD

El tráfico motorizado es la principal fuente de ruido en la ciudad, influido por la intensidad, tipo de vehículos y velocidad. Las zonas más afectadas son:

- Polígono industrial (especialmente la Avenida de la Industria)
- Parque Tecnológico
- Fase I norte (zona de centros educativos)

También destaca como foco de ruido la estación de ferrocarril en horas punta.

El vehículo privado es el principal responsable de la contaminación del aire. Los datos medidos en Tres Cantos (2021) muestran valores generalmente dentro de los límites legales.

El transporte es el principal emisor de gases de efecto invernadero en España, siendo la carretera el modo dominante, especialmente el automóvil.

En Tres Cantos:

- Casi el 45% de los viajes se realizan en vehículo privado
- Este modo concentra la mayor parte de los kilómetros recorridos y emisiones

La movilidad en Tres Cantos está fuertemente condicionada por el uso del vehículo privado, lo que genera impactos relevantes en términos de seguridad vial, ruido y emisiones contaminantes. Esto refuerza la necesidad de impulsar modos de transporte más sostenibles y reducir la dependencia del coche.

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Se recogieron opiniones mediante web y encuesta online (252 respuestas), derivándose de ellas las siguientes conclusiones:

- Peatones: piden mejores aceras, más seguridad y rutas claras.
- Bici: falta de carriles seguros, conexión y aparcabicis.
- Transporte público: baja frecuencia y mala conexión → se pide mejorar servicio y precios.
- Coche: problemas de aparcamiento y mucho uso en colegios → más control y regulación.
- Entorno escolar: alta inseguridad por tráfico.
- Sostenibilidad: interés en bicis públicas, carsharing y movilidad eléctrica.
- Control: demanda de más vigilancia y sanciones.
- Ciudad: apostar por menos coches y más movilidad sostenible.

La idea clave consiste en que la ciudadanía quiere menos coche y más transporte público, bici y espacios seguros.

C. PLAN DE ACCIÓN Y ESTRATEGIAS

Las estrategias propuestas por el PMUS, de referencia para el planeamiento, se resumen en la siguiente tabla:

E1. Estrategia de mejora de la movilidad peatonal y del espacio público	
E1.1	Plan integral de accesibilidad
E1.2	Buenas prácticas de diseño urbano
E1.3	Red de itinerarios y espacios peatonales
E1.4	Fomento del urbanismo táctico
E2. Estrategia de dinamización de la movilidad ciclista y en VMP	
E2.1	Mejora de la red de infraestructuras ciclistas
E2.2	Dotación de puntos para el estacionamiento de bicicletas
E2.3	Zonas de espera para bicicletas y VMP en intersecciones
E2.4	Implantación de un sistema de préstamo de bicicletas y patinetes eléctricos
E3. Estrategia de modernización del servicio de transporte público	
E3.1	Implantación de un servicio de transporte público urbano de altas prestaciones
E3.2	Intercambiadores e intermodalidad
E3.3	Desarrollo de medidas de seguridad con atención a colectivos vulnerables
E4. Estrategia de actuación sobre el viario urbano y el estacionamiento	
E4.1	Gestión integral del tráfico con criterios de sostenibilidad y seguridad
E4.2	Adecuación de la regulación del estacionamiento
E4.3	Mejora integral de la señalización viaria
E5. Estrategia de adecuación de la movilidad según motivo de desplazamiento	
E5.1	Movilidad a centros escolares
E5.2	Movilidad por trabajo
E5.3	Ordenación de los accesos de camiones al municipio
E6. Estrategia de fomento de la movilidad cero emisiones	
E6.1	Establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones
E6.2	Definición de una red de puntos de recarga eléctrica
E6.3	Electrificación de flotas públicas o afines
E6.4	Implantación de sistemas de vehículos eléctricos compartidos
E7. Estrategia de gestión sostenible de la distribución urbana de mercancías	
E7.1	Modernización de la operativa de carga y descarga
E7.2	Creación de una plataforma de distribución de última milla
E7.3	Regulación de la carga y descarga
E8. Estrategia de gestión y promoción de la movilidad sostenible	
E8.1	Gestión y armonización de la movilidad sostenible
E8.2	Redacción de una ordenanza específica de movilidad sostenible
E8.3	Plan de comunicación y seguimiento

Todas estas medidas se integrarán en el planeamiento de la siguiente forma:

- Incorporando al planeamiento condiciones concretas a nivel general (protección ambiental y de urbanización) y particular (ordenanzas de espacios libres y red viaria).
- Proponiendo en el planeamiento acciones concretas que se verán reflejadas en el estudio económico del planeamiento.

- Estableciendo reservas estratégicas de suelo que permitan la consecución de los objetivos del PMUS, con la calificación adecuada, tales como infraestructura de comunicaciones, espacios libres y zonas verdes o servicios urbanos.
- Definir directrices y recomendaciones para los planes y actuaciones de urbanización que prevea el planeamiento, de forma que los nuevos desarrollos y las actuaciones de renovación y reurbanización se ajusten a los objetivos del PMUS.
- Estableciendo obligaciones de evaluación y seguimiento de las medidas de movilidad sostenible en la ciudad actual y para los nuevos crecimientos.
- Implementando un observatorio para la movilidad sostenible, que coordine y verifique la implantación de las accesiones del PMUS y de sus actualizaciones futuras.

1.6. INFRAESTRUCTURAS

El municipio dispone infraestructura de suministro de agua potable, saneamiento y depuración, garantizando la cobertura completa de los suelos urbanos. La red eléctrica y de gas cubre de manera eficiente el término municipal, mientras que las telecomunicaciones, incluyendo fibra óptica y cobertura móvil, aseguran conectividad tanto para los ciudadanos como para las empresas.

Tres Cantos dispone de convenios con el Canal de Isabel II que garantizan la calidad del servicio de abastecimiento, saneamiento, depuración y riego. Cuenta con Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP), Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) y subestación eléctrica, tal como se describe en memoria informativa y planos. Por tanto, se puede concluir que el municipio dispone de las infraestructuras básicas necesarias para afrontar los futuros crecimientos en las debidas condiciones de viabilidad técnica y económica.

CAPÍTULO 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

2.1. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO GENERAL

Los motivos para la redacción del vigente PGOU, del año 2001, fueron los siguientes:

- Motivo de carácter legal: necesidad de redactar un plan general conforme a la legislación vigente (ley 9/2001).
- Motivo de carácter funcional: necesidad de refundir y actualizar la normativa y documentación que preceden al PP de 1978, al PP de 1986 y del PG de Colmenar Viejo de 1987, y las numerosas modificaciones puntuales aprobadas desde esas fechas.
- Motivo de carácter territorial: necesidad de dar respuesta a la demanda de nuevo suelo para residencia y expansión del sistema productivo, y de establecer previsiones de ordenación que minimicen los efectos negativos del trazado del tren de alta velocidad por el TM.

Los criterios y objetivos señalados por el PGOU fueron:

- Desarrollo local:
 - Favorecer un crecimiento equilibrado de usos.
 - Permitir mediante las condiciones de suelo la adaptación de las actividades productivas a las nuevas demandas de mercado.
- Estructura y desarrollo urbano:

- Realizar mejoras de detalle en la estructura viaria y en la ordenación.
- Diseñar el desarrollo para un crecimiento de la ciudad para los próximos diez años.
- Para el crecimiento de zonas residenciales, emplear la estructura y las tipologías de mayor éxito hasta el momento, al igual que aquellas que generen más espacios libres y áreas de actividad ciudadana.
- Accesibilidad:
 - Mejorar los accesos a y desde la autovía
 - Diseñar una estructura de accesos a la expansión de la ciudad, garantizando la conexión entre ciudad nueva y actual.
 - Prever una nueva estación de cercanías en la zona de mayor crecimiento.
 - Estudiar la posibilidad de un nuevo acceso desde la autovía N-1.
 - Prever la posibilidad de un aumento de la motorización y por tanto de aparcamiento.
 - Diseñar una red eficaz de transporte público interno, al igual que de carril bici.
- Vivienda y dotaciones públicas:
 - Potenciar la construcción de vivienda de protección pública en los nuevos desarrollos.
 - Integrar en el PGOU las recientes modificaciones de suelo residencial y equipamientos.
 - Mantener los estándares actuales de dotaciones públicas y parques urbanos.
 - Aportar mayor flexibilidad incluyendo el uso genérico de equipamiento de uso público, de forma que se pueda admitir el uso pormenorizado más adecuado en cada momento.
- Medio ambiente:
 - Excluir del desarrollo urbano los terrenos de mayor valor ambiental
 - Diseñar barreras acústicas para proteger del ruido
 - Promover la recuperación de los usos tradicionales y la vegetación autóctona del suelo rústico.
- Documentación y gestión del plan
 - Gestión municipal ágil para el desarrollo urbano, que garantice los plazos establecidos.
 - Preparar la posibilidad de un desarrollo en paralelo a la redacción del plan
 - Simplificar la variedad de ordenanzas y condiciones de la edificación vigentes
 - Definir un sistema que asigne a cada parcela o manzana una tipología, usos e intensidad edificatoria materializados (a diferencia del PP86)
 - Establecer criterios de diseño en materia de género (aunque muchas de estas recomendaciones son válidas con independencia del género, en cualquier situación):
 - Movilidad, tráfico y transporte: potenciar el transporte público, adecuar los servicios a todo tipo de necesidades, establecer aparcamientos disuasorios, etc.
 - Viario: favorecer la peatonalidad y eliminar las barreras arquitectónicas.

- Calidad del espacio público: hacerlos seguros, con mantenimiento continuado y eficiente. Diseñar viviendas abiertas a este espacio con funciones entremezcladas.
- Seguridad ciudadana: un correcto diseño puede contribuir a evitar la inseguridad y la violencia hacia las mujeres.
- Equipamientos sociales y servicios: estudiar el número y localización de las dotaciones de manera que éstas sean accesibles.
- Diseño urbano: evitar la segregación de usos ya que afecta negativamente a la mujer.
- Vivienda: deben estar fuertemente vinculadas al exterior, y conectadas a los equipamientos y servicios.

De los anteriores objetivos, quizá los que no han sido objeto de consecución han sido:

- El horizonte temporal previsto aun no ha concluido, tras casi 25 años transcurridos, frente a los 10 previstos. En todo caso, se han podido acometer prácticamente todos los desarrollos en un plazo de tiempo razonable, considerando la actual complejidad de los trámites urbanísticos.
- La conexión entre la ciudad y el nuevo sector no es todo lo efectiva que se propuso en el sistema de objetivos.
- No se ha conseguido la conexión alternativa a través de la carretera M-104 con la A-1.
- No se ha alcanzado la implementación, en mayor medida, de una movilidad sostenible, alternativa a la del vehículo privado.

El PGOU estimó una capacidad total de 57.060 habitantes, suponiendo un incremento total de 18.090 nuevos habitantes en el desarrollo del PGOU. Se consideró una ratio de 3,1 hab/vivienda y una ocupación máxima del 95%. Se incluye como determinación del PGOU que el mismo deberá ser revisado en el caso de que se supere la barrera poblacional de los 55.000 habitantes, siendo la población actual de 54.500 habitantes. El techo establecido por el PGOU va a ser superado, tal como se concreta en el punto siguiente sobre desarrollo del PGOU.

El PGOU ha sido objeto de desarrollo, con carácter general, de acuerdo con su sistema de objetivos, dando como resultado la ciudad actual, con prácticamente todos los suelos planificados y urbanizados, siendo lo más destacable el actual momento de consolidación que está llevándose a cabo en el sector AR Nuevo Tres Cantos y la próxima urbanización y edificación de los ámbitos de uso productivo localizados al oeste de la carretera M-607, la UE-5 y la ZO-10.

Las superficies de cada clase de suelo, que establece el PGOU, son las siguientes:

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUPERFICIE (m ²)	PORCENTAJE
SUELO URBANO		
CONSOLIDADO	9.815.624	26%
NO CONSOLIDADO	794.604	2%
TOTAL	10.610.228	28%
SUELO URBANIZABLE		
SECTORIZADO	3.292.813	9%
NO SECTORIZADO	0	-
TOTAL	3.292.813	9%
SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN		
TOTAL	24.056.892	63%
TOTAL TÉRMINO MUNICIPAL	37.959.933	100%

Nota: las cifras de las categorías de suelo urbano son aproximadas, ya que han sido obtenidas gráficamente de la cartografía catastral.

Las anteriores superficies son las del PGOU y las de su desarrollo, considerando que la superficie del suelo urbanizable sectorizado se habrá de añadir a la del suelo urbano, ya que la urbanización del sector AR Nuevo Tres Cantos ha sido objeto de recepción con fechas 17/12/2015 y 21/5/2019. Esto supone que, actualmente el porcentaje de suelo urbano asciende al 37% y el del suelo no urbanizable mantiene su porcentaje en el 63%.

2.2. GRADO DE DESARROLLO Y CUANTIFICACIÓN

Grado de desarrollo por ámbitos

El vigente PGOU delimita los ámbitos siguientes:

- En suelo urbanizable sectorizado:
 - o SUZS AR Nuevo Tres Cantos.
- En suelo urbano no consolidado:
 - o Unidades de ejecución UE.1 a UE.6.
- En suelo urbano consolidado:
 - o Zonas de Ordenación: ZO.1 a ZO.15.
- En suelo urbano consolidado:
 - o Áreas homogéneas:
 - Residenciales: 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2.
 - Productivas: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5.
 - Espacios libres: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6.
 - Infraestructuras: 5.1, 5.2, 5.3, 7.1.

El grado de desarrollo de los ámbitos se refleja en los siguientes cuadros, siendo el significado del código de colores empleado el siguiente:

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

	CONSOLIDADO O EN CONSOLIDACIÓN
	CON PLANEAMIENTO APROBADO
	SIN DESARROLLAR

SECTOR DE SUZS				
	AR1	AR NUEVO TRES CANTOS	RESIDENCIAL	PLAN PARCIAL, P.ESPECIALES, ESTUDIOS DE DETALLE, MODIFICACIÓN PGOU

UNIDADES DE EJECUCIÓN EN SUNC				
GRADO DE DESARROLLO	Nº UE	NOMBRE	USO	INSTRUMENTOS PLANEAMIENTO
	UE1	CHARNELA	RESIDENCIAL	P.ESPECIAL/MODIFICACIÓN P.ESPECIAL
	UE2	HÍPICA BONINSA	RESIDENCIAL	P.ESPECIAL/MODIFICACIÓN P.ESPECIAL
	UE3	RONDA DEL ÁGUILA	RESIDENCIAL	-
	UE4	SOMOSIERRA SOTO VIÑUELAS	RESIDENCIAL	-
	UE5	ZONA INDUSTRIAL BP SOLAR	INDUSTRIAL	PLAN PARCIAL
	UE6	VIVERO	RESIDENCIAL	-

ZONAS DE ORDENACIÓN EN SUC				
	ZO1	ÁREA COMERCIAL SOTO VIÑUELAS	COMERCIAL	Pendiente redacción ED
	ZO2	CALLE MIRLO Y VÍA PECUARIA	VÍA PECUARIA	-
	ZO3	CHARNELA AVDA. VIÑUELAS	TC	-
	ZO4	PLAZA ONCE COLMENAS	TC Y DCp	-
	ZO5/1	DOTACIÓN C/OCÉNAO ATLÁNTICO	DC	-
	ZO5/2	COMERCIAL AVDA. COLMENAR VIEJO	TC	-
	ZO6	PARQUE CENTRAL	EL	Pendiente redacción PE
	ZO7	VEREDA TAPIAS VIÑUELA Y EL PARDO	VÍA PECUARIA	Pendiente redacción PE
	ZO8	ÁREA DEPORTIVA ESTE	CDd (deportivo)	P.ESPECIAL
	ZO9	C/ FORJA Y AVDA. DE LA INDUSTRIA	IND3 (gasolinera)	-
	ZO10	ZONA INDUSTRIAL OESTE M-607	TC	P.ESPECIAL
	ZO11-12	PARCELAS NORTES Y SUR PUENTE M607	TER	-
	ZO13	PARCELA LABORATORIOS NORMON	IND3	-
	ZO14	PARCELA CONSTRUCTORA SAN JOSÉ	IND3	-
	ZO15	PARCELA FORESTA, 14	RES VP	-

De los cuadros se deduce un alto grado de desarrollo del suelo urbanizable y urbano no consolidado. Respecto de los ámbitos situados en suelo urbano consolidado cabría destacar la falta de desarrollo de los ámbitos ZO3, ZO9 y ZO14, cuyas condiciones de ordenación podrían reconsiderarse de cara al nuevo planeamiento municipal. La zona noreste del centro urbano, en la que se incluye la ZO14 y otras parcelas municipales, habrán de dar cabida a ejes conectores para los futuros crecimientos. A continuación, se concretan estas zonas de "oportunidad".

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS



Grado de desarrollo por viviendas

En cifras, el desarrollo del PGOU se concreta en las siguientes tablas:

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO - SECTOR AR NUEVO TRES CANTOS					
DENOMINACIÓN	NOMBRE	SUPERF. [m ²]	USO CARACTERÍSTICO	NÚM. VIV. AROX. EJECUTADAS	NÚM. MÁX VIV.
SECTOR	AR NUEVO TRES CANTOS	3.292.813	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	5.780	8.500
			Vivienda libre	2.516	4.679
			Vivienda protegida VPPL	360	917
			Vivienda protegida VPPB	2.904	2.904

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO - UNIDADES DE EJECUCIÓN						
DENOMINACIÓN		NOMBRE	SUPERF. [m ²]	USO CARACTERÍSTICO	NÚM. VIV. EJECUTADAS	NÚM. MÁX APROX. VIV.
UE-1		CHARNELA DE AVENIDA DE COLMENAR VIEJO	52.400	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	857	931
Parcelas privadas	UE-1.1a		6.271	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	154	154
	UE-1.1b		6.293	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	118	118
	UE-1.2		6.121	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	132	132
	UE-1.3		5.953	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	136	136
	UE-1.4		6.285	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	121	121
	UE-1.5a		5.007	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR		
Parcelas públicas	UE-1.5b		2.214	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	122	122
	UE-1.6a		2.616	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	0	74
	UE-1.6b		2.601	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	74	74
	UE-1.6c		17.058	ZONA VERDE		
UE-2		LA HÍPICA - BONINSA	51.081	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	141	164
	UE-2.1	BONINSA			141	141
	UE-2.2	HÍPICA				
	UE-2.3	RESTAURANTE	5.888		0	23
UE-3		RONDA DEL ÁGUILA	4.225	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	15	15
UE-4		SOMOSIERRA EN SOTO DE VIÑUELAS	10.600	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	0	35
UE-5		OESTE DE LA M-607: BP SOLAR	642.788	INDUSTRIAL		
UE-6		VÍVERO	11.106	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	101	101
		TOTAL	838.505		1.114	1.246

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

SUELO URBANO CONSOLIDADO - ZONAS DE ORDENACIÓN						
DENOMINACIÓN		NOMBRE	SUPERF. [M2]	USO CARACTERÍSTICO	NÚM. VIV. EJECUTADAS	NÚM. MÁX APROX. VIV.
ZO.1		ÁREA COMERCIAL SOTO DE VIÑUELAS	2.000	COMERCIAL		
ZO.2		CALLE DEL MIRLO Y VÍA PECUARIA	3.000	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR		
ZO.3		CHARNELA DE LA AVENIDA DE VIÑUELAS	24.000	TERCIARIO		
ZO.4	ZO.4.1		1.250	TERCIARIO		
	ZO.4.2		1.888	EQUIPAMIENTO PRIVADO		
ZO.5	ZO.5.1	C/OCÉANO ATLÁNTICO / AVDA VIÑUELAS	3.360	TERCIARIO		
	ZO.5.2	AVDA COLMENAR VIEJO, SECTOR MÚSICOS	2.400	TERCIARIO		
ZO.6		PARQUE CENTRAL	599.823	EQUIPAMIENTO		
ZO.7		VEREDA DE LAS TAPIAS DE VIÑUELAS Y DEL PARDO	50.214	INFRAESTRUCTURAS		
ZO.8		ÁREA DEPORTIVA ESTE	555.894	EQUIPAMIENTO		
ZO.9		C/ FORJA Y AVDA DE LA INDUSTRIA	5.032	INFRAESTRUCTURAS		
ZO.10		ZONA INDUSTRIAL AL OESTE DE LA M-607	743.577	INDUSTRIAL		
ZO.11 y ZO.12		PUENTE SOBRE M-607	4.033	SERVICIOS		
ZO.13		PARCELA LABORATORIOS NORMON	33.106	INDUSTRIAL		
ZO.14		PARCELA CONSTRUCTORA SAN JOSÉ	6.643	INDUSTRIAL		
ZO.15		PARCELA FORESTA, 14	9.915	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	100	100
TOTAL			2.046.135		100	100

SUELO URBANO - ÁREAS HOMOGÉNEAS																	
H	ORDENANZA	MANZANA CERRADA		BLOQUE ABIERTO				BLOQUE DOBLE CRUJIA		UNIFAMILIAR EXTENSIVA		UNIFAMILIAR INTENSIVA			RESIDENCIA PLURIFAMILIAR		TOTAL
		1.1	1.2	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	10MA	10MB	
	ÁREA HOMOGÉNEA 1.1			850	3.364	821	272	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	136	360	5.803
	ÁREA HOMOGÉNEA 1.2		1.272	170		317		336	264								2.359
	ÁREA HOMOGÉNEA 1.3	526		314	1.202	153											2.195
	ÁREA HOMOGÉNEA 2.1											932	40				972
	ÁREA HOMOGÉNEA 2.2			120								1.349					1.469
	ÁREA HOMOGÉNEA 2.3				60									292			352
	ÁREA HOMOGÉNEA 3.1								240								240
	ÁREA HOMOGÉNEA 3.2									86							86
TOTAL		526	1.272	1.454	4.626	1.291	272	336	264	240	86	2.281	40	292	136	360	13.476

CUADRO RESUMEN				
CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO	ÁMBITO		NÚM. VIV. EJECUTADAS	NÚM. MÁX APROX. VIV.
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	SECTOR AR NUEVO TRES CANTOS		5.780	8.500
SUELO URBANO	NO CONSOLIDADO	UNIDADES DE EJECUCIÓN	1.114	1.246
	CONSOLIDADO	ZONAS DE ORDENACIÓN	100	100
		ÁREAS HOMOGÉNEAS	13.476	13.476
TOTAL			20.470	23.322

En los valores anteriores no se incluyen las viviendas de protección pública correspondientes a la red supramunicipal del AR Nuevo Tres Cantos, que totalizan 563 unidades, de las cuales se encuentran terminadas 209 viviendas y restan por ejecutar 354 unidades.

En las cifras reseñadas se incluyen las correspondientes a la modificación puntual, actualmente en tramitación, denominada "Delimitación de una actuación de dotación en la manzana TC1-RLE1", que sustituye el uso terciario por el uso residencial (libre y protegido) y espacios libres locales, reordenando la manzana para dotarla de una mejor funcionalidad y valor ambiental.



Ordenación propuesta

Los parámetros de la modificación, de forma comparativa con el estado actual, son los siguientes:

ESTADO INICIAL	Ordenanza	Sup. Suelo (m ²)	Coef. Edif. (m ² e/m ²)	Edicabilidad m ² c	Coef. Homogen.	Edificab. Homog. (m ² eh)	m ² e/viv.	Nº Viviendas
Terciario Gran Sup. Comercial	TER.COM.2	74.401,00	0,75	55.800,75	1,07	59.706,80		
Dotacional RL	Dce	18.621,00						
Total ámbito		93.022,00						

ESTADO FINAL	Ordenanza	Sup. Suelo (m ²)	Coef. Edif. (m ² e/m ²)	Edicabilidad m ² c	Coef. Homogen.	Edificab. Homog. (m ² eh)	m ² e/viv.	Nº Viviendas
Res. Col. Prot: VPPB < 110m ² c	RC.VPPB	10.350,00	1,50	14.748,75	0,29	4.277,14	90	164
Res. Col. Prot: VPPL > 110m ² c	RC.VPPL	10.350,00	1,50	14.748,75	0,45	6.636,94	110	134
Comercial P.Baja VPPB	RC.VPPB	0,00		776,25	1,31	1.016,89		
Comercial P.Baja VPPL	RC.VPPL	0,00		776,25	1,31	1.016,89		
Res. Baja Densidad	RC.L	30.400,00	0,814	24.750,75	1,55	38.363,66	140	177
Total lucrativo		51.100,00		55.800,75		49.277,74		475
Dotacional RL	Dce	19.820,00						
Resto ZV RL	LUP.1	22.102,00						
Total suelos de cesión		41.922,00						
Total ámbito		93.022,00						

Esta modificación trata de aplicar los criterios de ordenación de los planes parciales primigenios, incorporando en el interior de la manzana espacios libres intersticiales que mejoren las condiciones ambientales y del paisaje urbano.

Plan especial de regulación de usos residenciales

Se ha iniciado la redacción de un Plan Especial de regulación del régimen de usos y de implantación del uso residencial, cuyo ámbito de aplicación abarca el conjunto del suelo urbano y urbanizable del Plan General, estando entre sus objetivos, los siguientes:

- Completar y actualizar la relación de categorías correspondientes a los distintos usos globales.
- Adaptar el régimen de usos compatibles a la situación actual, estableciendo limitaciones que eviten la implantación de usos residenciales contrarios a los objetivos del Plan General.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

- Regular los usos de forma que se favorezca una adecuada cohesión social y un correcto equilibrio de los usos.

Techo de población

Respecto de los parámetros de población, el techo poblacional se estima en 66.477 habitantes, de acuerdo con la siguiente estimación:

RESUMEN TECHO POBLACIÓN	
Ratio (hab/viv)	3,21
Población actual	54.500
Viviendas por ejecutar (1)	3.731
Incremento población previsto	11.977
Techo estimado PGOU	66.477

(1) 23.222 (techo) - 20.470 (ejecutadas y en constr) + 525 (en construcción) + 354 (VP CM)

Redes públicas

El desarrollo del PGOU ha traído consigo la obtención de la práctica totalidad de las redes públicas previstas, de todas las clases y categorías, cuya cuantificación (superficies y estándares) se refleja en los siguientes cuadros:

REDES PÚBLICAS		Ordenanza	RED SUPRAM. (m2)	RED GENERAL (m2)	RED LOCAL (m2)	TOTAL
INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES	VIARIO	V	771.472	1.067.312		2.336.124
	FERROV.	FFCC	497.340			
TOTAL INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES			1.268.813	1.067.312		
VIVIENDA DE INTEGRACIÓN SOCIAL		RC.VIS	83.083			83.083
INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PÚBLICOS		SP/ST		338.917	18.242	357.160
DOTACIONES COMUNITARIAS	DC		115.633	78.891	91.288	1.494.344
	DCa			3.536	9.391	
	DCac				3.014	
	DCc			155.443	5.347	
	DCd			670.881	52.277	
	DCe			38.326	169.863	
	DCep			38.004		
	DCes			31.302		
	DCr			19.695		
TOTAL DOTACIONES COMUNITARIAS			115.633	1.037.695	341.016	
ESPACIOS LIBRES Y DE USO PÚBLICO Y VÍAS PECUARIAS	LUP.1				271.648	3.877.046
	LUP.2			960.479	108.793	
	LUP.PU1			2.284.616		
	LUP.PU2			0		
	LUP.PU3					
	LUP.PR					
	ZV			251.511		
VP		1.378.271				
TOTAL ESPACIOS LIBRES Y DE USO PÚBLICO			1.378.271	3.496.605	380.441	
TOTAL			2.845.799	5.940.530	739.699	8.147.757

Estas superficies suponen los siguientes estándares:

- Estándar de espacios libres:
 - Estimación habitantes (techo PGOU): 66.477 hab
 - Superficie redes públicas de espacios libres (sin vías pecuarias): 6.033.918 m²
 - **Estándar: 58,32 m²/hab (175 m²/viv)**

- Estándar de dotaciones:
 - Estimación habitantes (techo PGOU): 66.477 hab
 - Superficie redes públicas de espacios libres: 1.494.344 m²
 - **Estándar: 22,48 m²/hab (67 m²/viv)**

Para estimar las necesidades de los espacios libres y de los distintos equipamientos comparamos las anteriores dotaciones con las del anexo del Reglamento de Planeamiento, que son las siguientes:

- Estándar de zonas verdes: **31 m²/viv**
- Estándar de equipamientos: **30 m²/viv**
 - Dotación escolar: 16 m²/viv
 - Dotación deportivo: 8 m²/viv
 - Dotación social: 6 m²/viv

Si comparamos los estándares de Tres Cantos con los del Reglamento de Planeamiento, comprobamos que las zonas verdes se multiplican por 5.6 y las de equipamiento por 2.2.

Respecto de los municipios del entorno, tras el cálculo de los estándares, se comprueba que en Tres Cantos los estándares son muy superiores a los de los dos municipios estudiados, excepto en el caso del estándar de equipamientos en Colmenar Viejo, cuyos estándares son similares.

COLMENAR VIEJO	
Población	70.590 habitantes
Redes de dotaciones	1.637.229 m ² s
Redes de espacios libres	2.024.338 m ² s
Estándar dotacional	23 m²/habitante
Estándar espacios libres	29 m²/habitante

ALCOBENDAS	
Población	144.842 habitantes
Redes de dotaciones	1.818.028 m ² s
Redes de espacios libres	4.686.680 m ² s
Estándar dotacional	13 m²/habitante
Estándar espacios libres	32 m²/habitante

AR Nuevo Tres Cantos

Con respecto al desarrollo del AR Nuevo Tres Cantos, cabe señalar algunos aspectos negativos, que el nuevo planeamiento deberá abordar:

- La zonificación tiene una escala desproporcionada frente a la de otros sectores, con manzanas de excesivas dimensiones que propician la separación entre los usos, frente a la deseable mezcla entre los usos residenciales, espacios libres, dotaciones,...
- No se califican suficientes espacios libres de carácter local, al estar concentrados en el Parque Norte. Estos espacios de menor entidad son imprescindibles para enriquecer la trama urbana y generar espacios de relación para la ciudadanía.
- Las excesivas alturas de algunas zonas generan una escena urbana poco atractiva y desproporcionada para la escala humana.
- Los viales no guardan, en algunos casos las proporciones adecuadas en relación con la altura y posición de la edificación, siendo demasiado estrechas y deficitarias de plazas de aparcamiento para los visitantes.
- La conectividad entre el centro urbano y el sector no es del todo adecuada, no existiendo espacios libres que enlacen las dos tramas, percibiéndose como dos ciudades diferentes.

CAPÍTULO 3. AFECCIONES SECTORIALES

3.1. DIAGNÓSTICO SOBRE LAS AFECCIONES SECTORIALES

3.1.1. AFECCIONES AMBIENTALES

Vías pecuarias

Respecto de las vías pecuarias presentes en el municipio, se trata de una amplia red que conecta el centro urbano con el medio rural y el municipio con los colindantes, de forma que adquiere un valor ambiental de gran interés para la estructura general del medio urbano y el natural, que merece potenciarse. Para ello se deberán analizar los principales puntos conflictivos y, en coordinación con el órgano competentes, establecer las medidas correctoras y las alternativas de trazado que mejoren la red actual. En este sentido, cabe señalar que actualmente se encuentra en tramitación en Plan de Uso y Gestión de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, siendo este instrumento una ventana de oportunidad para mejorar la red de vías pecuarias del municipio.

Respecto de los problemas más relevantes en la red de vías pecuarias se encuentra la situación del Cordel de las Carreteras de Miraflores y Madrid, coincidente en su trazado con la M-607. El planeamiento general debe ser la herramienta que dé solución a esta incompatibilidad de usos. Además, deben abordarse otras situaciones, como son las correspondientes a los ámbitos ZO-2 "calle del Mirlo y vía pecuaria" y ZO7 "vereda de las tapias de Viñuelas y del Pardo".

Espacios protegidos

El municipio de Tres Cantos se encuentra afectado por los siguientes espacios protegidos que condicionan su ordenación, preservación ambiental y gestión del territorio.

- Espacios protegidos por legislación sectorial:
 - El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.
 - La Zona de Especial Conservación (ZEC) Cuenca del Río Manzanares.

- Montes preservados, tratándose de en un enclave del AR Nuevo Tres Cantos de unas 5 has de superficie e integrado en el Parque Norte.
- Otros espacios y afecciones sectoriales:
 - Suelos forestales.
 - Hábitats de interés comunitario.
 - Colindancia con el Monte de El Pardo y de Viñuelas.
 - Parque oeste periurbano.
 - El vedado de Chavarrieta.

Todos estos espacios aportan un gran valor ambiental al municipio, dotándolo de una calidad de vida muy elevada. Por el contrario, condicionan sus posibilidades de crecimiento, al limitarse los suelos potencialmente aptos para su desarrollo a los ubicados al norte del núcleo urbano, tanto los situados al este de la M-607 sobre el AR Nuevo Tres Cantos y la urbanización Soto de Viñuelas, como los localizados al oeste de la M-607 sobre la unidad de ejecución UE-5. Estos suelos, potencialmente aptos para su desarrollo ocupan una superficie aproximada de 1.040 has, lo que supone un **27,41%** de la superficie del Término municipal, de aproximadamente 3.796 has. Si tenemos en cuenta la existencia de otras afecciones que limitan el suelo disponible, tales como arroyos, infraestructuras, suelos próximos a los municipios colindantes que deben preservarse de la urbanización, etc., se puede concluir el suelo realmente apto para futuros desarrollos es muy limitado en Tres Cantos, por lo que debe optimizarse el recurso suelo para futuros crecimientos, siendo esta optimización uno de los factores de mayor importancia a tener en cuenta en la planificación urbanística.

3.1.2. LÍNEAS AÉREAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y AFECCIONES AERONÁUTICAS

Por el municipio de Tres Cantos discurren dos líneas aéreas de alta tensión, cuya afección condiciona los crecimientos, debiendo definirse pasillos de anchura suficiente que minimicen los impactos electromagnético y visual.

El municipio de Tres Cantos se encuentra dentro de la envolvente general de aeródromos y zonas de influencia aeronáutica, lo que implica determinadas limitaciones y servidumbres sobre el uso del suelo y la altura de las edificaciones. En todo caso no se consideran afecciones que incidan significativamente sobre la ciudad actual ni sobre los futuros desarrollos.

3.1.3. RIESGOS NATURALES

Los riesgos más significativos son los de posibles incendios forestales, principalmente al estar el núcleo urbano en contacto con el Monte de Viñuelas y próximo al Monte de El Pardo y al Vedado de Chavarrieta. Deberán aportarse las medidas preventivas necesarias para minimizar este riesgo.

3.1.4. SERVIDUMBRES PARA PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO

Respecto de las servidumbres sobre el dominio público cabe señalar las siguientes:

- Protección de cauces y riberas: franjas de protección a lo largo de ríos, arroyos y zonas húmedas.

- Protección de infraestructuras públicas: caminos, carreteras, ferrocarril, instalaciones hidráulicas o energéticas.
- Protección ambiental de espacios naturales: franjas de protección, limitaciones de usos, construcciones, requisitos de regeneración ecológica, etc.

Todas estas servidumbres se habrán de considerar en el ordenamiento urbanístico del nuevo planeamiento.

3.1.5. AFECCIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL

Tres Cantos cuenta con elementos de interés patrimonial a preservar, en especial los recogidos en el Inventario de Bienes del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid siguientes:

Código	Nombre	Interés	Periodo
CM/000/0058	PUENTE DEL ARROYO MORALEJA	Arqueológico, Arquitectónico, Histórico	S. XVI, S. XVII, S. XVIII, S. XIX
CM/000/0059	PUENTE DEL BODONAL	Arqueológico, Arquitectónico, Histórico	S. XVI, S. XVII, S. XVIII, S. XIX, S. XX
CM/000/0060	PUENTE DE LA MARMOTA	Arqueológico, Arquitectónico, Histórico	S. XVIII
CM/000/0064	MOLINO DE LA MARMOTA	Arqueológico	Pleno medieval, S. XVI, S. XVII, S. XVIII, S. XIX, S. XX
CM/000/0065	YACIMIENTO DE LA MORALEJA	Arqueológico	Romano
CM/000/0113	PUENTE DE LABRADORES	Arquitectónico, Arqueológico, Histórico	S. XVIII
CM/000/0248	CERCA DEL PARDO	Arqueológico, Arquitectónico, Histórico	S. XVIII
CM/903/0002	BARRANCO DE VALDEGOINO	Etnográfico, Arquitectónico	S. XVIII, S. XIX, S. XX
CM/903/0006	EL BARRANCÓN	Arqueológico, Histórico	Romano
CM/903/0007	NECRÓPOLIS DEL ARROYO DEL BODONAL	Arqueológico	Altomedieval
CM/903/0008	CANAL BAJO DE ISABEL II	Industrial, Arquitectónico, Arqueológico, Histórico	S. XIX

Por otra parte, dada la juventud de sus edificaciones, merece que se valoren especialmente los ejemplos de arquitectura contemporánea de calidad que posee, tales como los recogidos en la publicación de “Arquitectura y Desarrollo Urbano de 1991”. Esta arquitectura merece ser objeto de una cierta protección y de puesta en conocimiento de la población, mediante su inclusión en el Catálogo del Plan General.

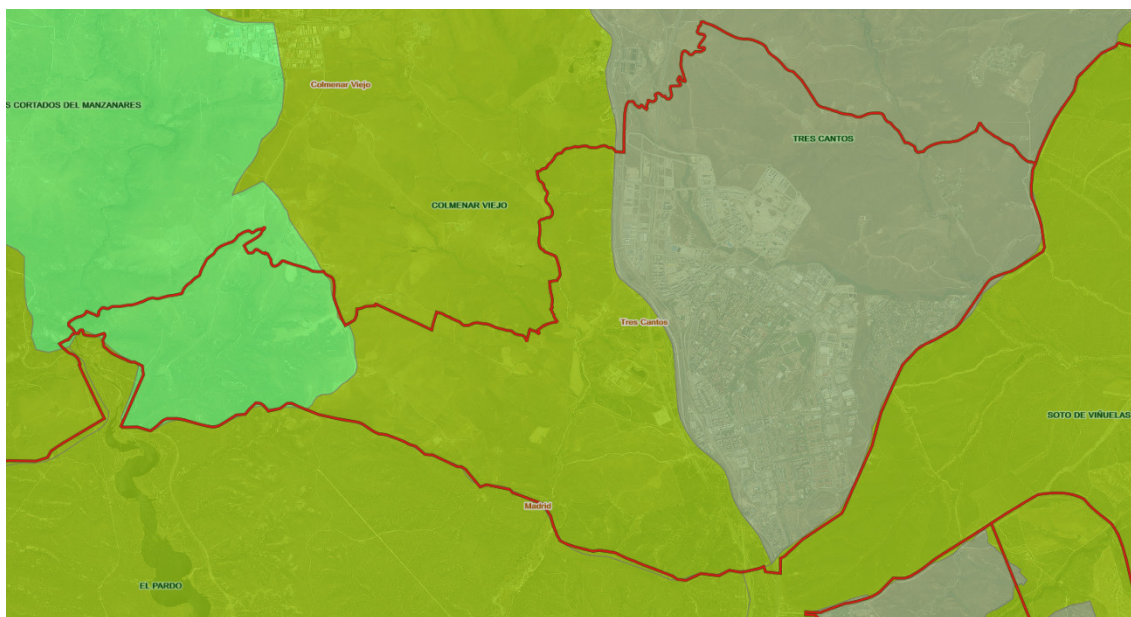
El vigente Plan General no recoge los elementos y espacios protegidos con la debida amplitud y nivel de detalle que merecen. Tampoco en base a la normativa vigente en la materia de protección cultural.

Además del patrimonio histórico y arquitectónico, cabe valorar la red de rutas peatonales, en especial el Camino de Santiago, que atraviesa el municipio.

3.1.6. AFECCIONES PAISAJÍSTICAS

El término municipal de Tres Cantos está dividido por la carretera M-607 en dos unidades de paisaje: al oeste, Manzanares, y al este, Jarama.

Respecto de la calidad del paisaje, según los datos de la cartografía ambiental de la Comunidad de Madrid, se presentan en Tres Cantos las siguientes zonas:



Calidad del paisaje. Izquierda: media, centro: alta, derecha: media-baja.
Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

Por un lado, en la zona oeste, encontramos una calidad de paisaje media. Entre esta zona y la carretera M-607, la calidad es alta. Después, al este de la M-607, la calidad es media-baja.

Estas calidades afectan directamente a la fragilidad del paisaje, que para las tres zonas pueden clasificarse, de oeste a este, en fragilidad Media baja, Media-Alta y Media.

En los desarrollos que se planteen habrá de tener en consideración la calidad y fragilidad del paisaje considerando lo reflejado en la cartografía ambiental de la Comunidad de Madrid y en estudios de paisaje más específicos para las zonas que se propongan como alternativas de desarrollo, en especial las que se localicen en aquellas áreas de mayor calidad ambiental por su paisaje.

Además, respecto del paisaje, habrá que tener en cuenta para los nuevos planeamientos, su afección sobre el paisaje y en especial analizando:

- Zonas de transición entre nuevos desarrollos y el medio natural.
- Zonas próximas a infraestructuras viarias, en especial la M-607.
- Zonas colindantes con el medio urbano y elementos singulares como cauces, caminos, etc.
- Zonas de mayor percepción por su situación topográfica.

3.2. PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

Los planes estratégicos territoriales con posible afección sobre el municipio de Tres Cantos son únicamente los siguientes:

- Plan de Uso y Gestión de las vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

<https://www.comunidad.madrid/transparencia/informacion-publica-del-proyecto-inicial-del-plan-uso-y-gestion-vias-pecuarias-comunidad-madrid>

- Proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032.

<https://www.comunidad.madrid/media/TRCM/proyecto-del-plan-carreteras-2025-2032.zip>

3.3. NORMATIVAS SECTORIALES Y OTROS TEXTOS DE INTERÉS

La principal normativa sectorial a tener en consideración por su posible afección en el planeamiento de Tres Cantos, es la siguiente (relación no exhaustiva):

- Normativa básica urbanística:
 - Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.
 - Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
 - Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo.
 - Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
 - Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

- Normativa básica ambiental:
 - Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
 - Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.
 - Ley 1/1985, de 23 de enero, del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.
 - Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (1997).
 - Decreto 102/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se declara Zona Especial de Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria “Cuenca del río Manzanares” y se aprueba su Plan de Gestión y el de las Zonas de Especial Protección para las Aves “Monte de El Pardo” y “Soto de Viñuelas”.
 - Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
 - Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
 - Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.

- Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres y se crea la categoría de Árboles Singulares.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Normativa básica en materia de gestión de residuos y suelos.
 - Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
 - Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.
 - Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Normativa en materia de carreteras:
 - Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
 - Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid
 - Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
 - Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Normativa básica en materia de vías pecuarias:
 - Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
 - Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- Normativa en materia de cauces:
 - Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
 - Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
- Normativa en materia de telecomunicaciones:
 - Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.
- Normativa en materia de protección del patrimonio histórico:
 - Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.
 - Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Normativa en materia de infraestructuras:
 - Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
 - Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid
 - Normativa técnica del Canal de Isabel II sobre saneamiento, abastecimiento, riego y drenaje sostenible.

- Normativa en materia de accesibilidad:
 - Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

- Normativa técnica básica de la edificación:
 - Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo.

- Normativa en materia de género y diversidad:
 - Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno.
 - La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y Hombres.
 - El Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo.
 - La ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid.

- Ordenanzas municipales:
 - Ordenanza reguladora del Parque Tecnológico.
 - Ordenanza de Protección del Arbolado.
 - Ordenanza reguladora de la gestión de residuos de construcción y demolición.
 - Ordenanza municipal de regulación de tráfico urbano de vehículos pesados
 - Ordenanza municipal reguladora de la inspección técnica de edificios del municipio de Tres Cantos.
 - Ordenanza reguladora de la instalación de cerramientos acristalados y acristalamientos denominados “cortinas de cristal”.
 - Ordenanza municipal reguladora de la instalación y funcionamiento de infraestructuras radioeléctricas.
 - Ordenanza Municipal sobre el uso de ciclos y todo tipo de vehículos de movilidad personal en el término municipal de Tres Cantos.
 - Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la contaminación acústica.

- Otros textos y documentos de interés:
 - Agenda urbana de Tres Cantos (2023).
 - Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, actualizada 2026, del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030.
 - Agenda de la UE para las Ciudades.
 - Tres Cantos. Proyecto Ciudad. Fundación Metrópoli (2024).
 - Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2022).
 - Planes urbanísticos aprobados y en tramitación (web municipal, área urbanismo).
 - Visor SIT de planeamiento de la Comunidad de Madrid.
 - BREEAM Urbanismo.

- Medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano. FEMP. (2015).
- Concurso para la redacción del nuevo Plan General de Tres Cantos. Memoria preliminar (2025).

CAPÍTULO 4. HACIA UN PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL

La revisión del Plan General que se ahora se inicia, ha de concebirse de forma diferente a la de los planes generales redactados y aprobados hasta ahora con arreglo a la vigente L9/2001. Tras más de 20 años de vigencia de dicha Ley, se han aprobado solamente 21 planes generales, por lo que existen aun 158 municipios sin adaptar. Por ello, la Comunidad de Madrid, adelantándose a la nueva Ley del Suelo que se está tramitando, prevé (mediante su inclusión de la Ley 9/95), la figura del Plan Estratégico Municipal (PEM), como instrumento de ordenación global, que tiene por objeto definir los elementos básicos de la estructura del término municipal, sus objetivos estratégicos, áreas prioritarias y criterios de programación relativos a la organización y estructura del municipio.

Si bien este primer documento se redacta formando parte de la revisión del vigente Plan General, se ha planteado con el contenido necesario para que, a la vez, se ajuste al contenido exigible para la redacción del Plan Estratégico Municipal, en su fase de información y diagnóstico estratégico.

CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DAFO

Como conclusión del diagnóstico efectuado para cada una de los principales indicadores que afectan a la ordenación territorial, se resumen a continuación las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades, como método de análisis que ayude a adoptar decisiones sobre el modelo territorial presente y futuro del municipio.

Las variables consideradas en el análisis DAFO son las siguientes:

- V1. Medio ambiente y medio físico
- V2. Infraestructuras y movilidad.
- V3. Factores socioeconómicos
- V4. Factores urbanísticos
- V5. Factores sectoriales

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

VARIABLE 1. MEDIO AMBIENTE Y MEDIO Y FÍSICO	
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Municipio de tamaño medio con un 27% de su suelo apto para nuevos desarrollos. - El eje de la carrera M-607 fragmenta el municipio en zona este y oeste. - La cercanía del Monte del Pardo y de Viñuelas suponen un alto riesgo de incendio en las zonas urbanas limítrofes. - El suelo rural disponible carece de aprovechamiento para usos de interés ambiental, propios del medio rural. 	<ul style="list-style-type: none"> - 3C cuenta con una amplia red de espacios libres, caminos, vías pecuarias y arroyos. - La colindancia con espacios de gran valor ambiental como el Monte del Pardo y de Viñuelas confiera gran calidad ambiental y paisajística al municipio. - El territorio disponible tiene una buena capacidad de acogida para futuros desarrollos. - El medio urbano tiene una elevada calidad ambiental que propicia una gran calidad de vida.

VARIABLE 2. INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD	
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Existe cierta dispersión demográfica que dificulta la movilidad sostenible. - La M-607 cuenta con una elevada intensidad de tráfico, en especial en horas punta. - Se produce un excesivo empleo del vehículo privado frente a otros medios de transporte más sostenibles. - Existen líneas de energía de alta tensión que cruzan el municipio, así como una STR en superficie. - Existen problemas de inundación en el entorno de la ETAP en momentos de fuertes lluvias. - El viario municipal es susceptible de mejora. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cercanía de Tres Cantos con Madrid. - Tres Cantos dispone de la línea de Cercanías 4b con dos estaciones en el centro urbano. - La orografía del municipio facilita los desplazamientos internos a pie y en bicicleta. - Se ha implementado un PMUS encaminado a una movilidad más sostenible, dando predominio al peatón frente al automóvil. - Se va a ejecutar una nueva estación de cercanías con aparcamiento disuasorio. - La red viaria municipal está jerarquizada y tiene anchura suficiente para albergar tráfico rodado y peatonal y de otros medios de transporte.

VARIABLE 3. FACTORES SOCIOECONÓMICOS	
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Existe una alta necesidad de vivienda que puede provocar el desplazamiento de la población joven a otros municipios. - No existe casi suelo para la construcción de vivienda libre y de protección de precio asequible. - La carencia de suelo para vivienda asequible ha derivado en cambios de uso de locales a vivienda de mala calidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tres Cantos es nodo de atracción de actividades productivas, industriales y tecnológicas. - Cercanía de la Universidad Autónoma de Madrid. - Tres Cantos es un municipio de gran atracción como residencia de calidad para las familias.

VARIABLE 4. FACTORES URBANÍSTICOS	
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - El vigente PGOU no dispone de suelo suficiente para uso de vivienda de precio asequible. - Existen algunos ámbitos no desarrollados que requieren ser reordenados para consolidar determinadas zonas del municipio. - El desarrollo del AR Nuevos Tres Cantos tiene algunos aspectos a analizar, para su mejora. - El vigente PGOU debe revisarse al alcanzar el municipio una población de 55.000 habitantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - El municipio ha impulsado la revisión del planeamiento general. - El municipio cuenta con excelentes estándares de dotaciones y espacios libres, que superan las mínimas exigibles por la legislación urbanística. - El ayuntamiento tiene gran capacidad para la aprobación de planes de desarrollo, ordenanzas y nuevos proyectos.

VARIABLE 5. FACTORES SECTORIALES	
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - El eje sectorial integrado por la M-607 y las líneas férreas supone impactos acústico, físico y visual, difíciles de mitigar. - Existen problemas puntuales de falta de continuidad de las vías pecuarias. - Pueden existir problemas de suministro de energía eléctrica dada la actual situación del sector eléctrico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tres Cantos tiene una buena dotación de infraestructuras hidráulicas y energéticas (EDAR, EBAR, STR,...). - La existencia y colindancia de espacios Red Natura 2000 incrementa el valor ambiental del municipio y por tanto su atractivo para vivir. - La redacción de un nuevo planeamiento, debidamente coordinado con los organismos afectados, puede ayudar a mejorar las condiciones actuales del eje M-607.

En Madrid, abril de 2026

El equipo redactor:

Gestión de Planeamiento y Arquitectura SL (GPA SL)

Juan Guzmán Pastor, arquitecto.