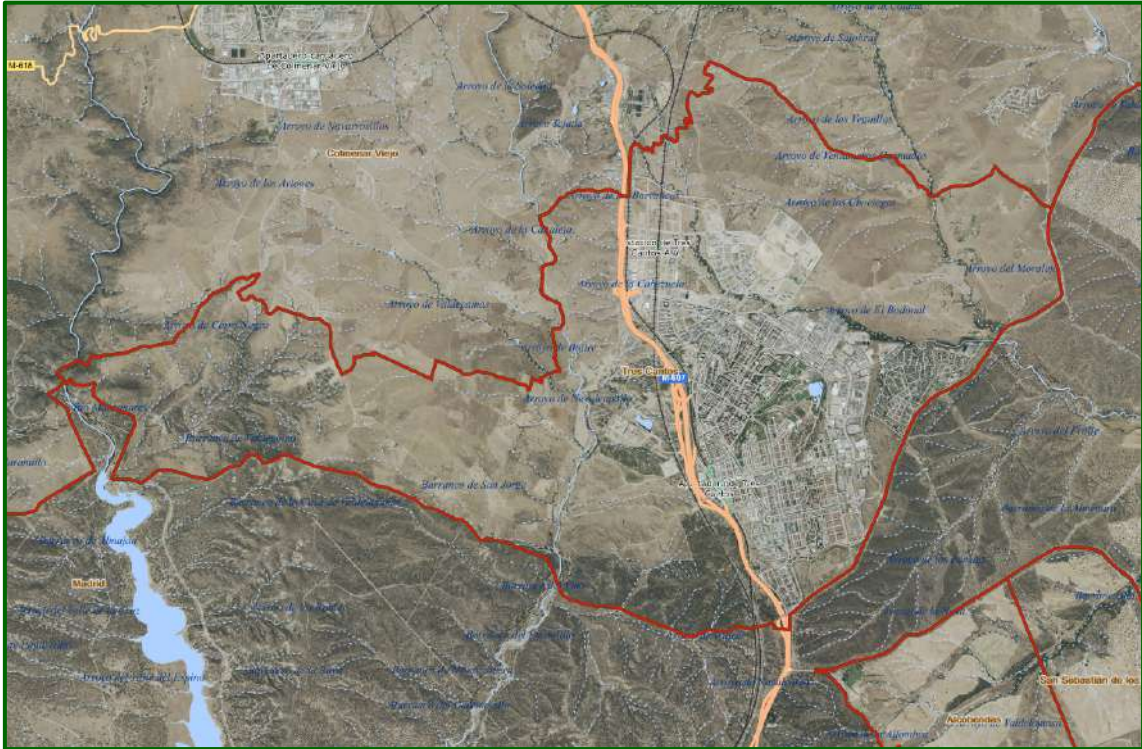


NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA
VOL 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN



ABRIL 2026



GESTIÓN DE
PLANEAMIENTO Y
ARQUITECTURA S.L.



AYUNTAMIENTO
TRES CANTOS



VOLUMEN 1.- MEMORIA DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO 1.	INFORMACIÓN SOBRE EL TÉRMINO MUNICIPAL	4
1.1	ENCUADRE TERRITORIAL.....	4
1.2	ESTUDIO DEL MEDIO NATURAL Y FÍSICO	5
1.2.1	ESTUDIO BIOCLIMÁTICO	5
1.2.2	RELIEVE Y TOPOGRAFÍA.....	6
1.2.3	GEOLOGÍA Y SUELOS	6
1.2.4	VEGETACIÓN.....	6
1.2.5	HIDROLOGÍA.....	7
1.3	INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES.....	7
1.3.1	TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN	7
1.3.2	ABASTECIMIENTO Y SERVICIOS BÁSICOS	8
1.4	PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL.....	9
1.4.1	EVOLUCIÓN HISTÓRICA.....	9
1.4.2	PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL	13
1.5	ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA DEL MUNICIPIO	24
1.5.1	POBLACIÓN.....	24
1.5.2	ECONOMÍA	51
1.6	AFECCIONES SECTORIALES	59
1.6.1	AFECCIONES AMBIENTALES	59
1.6.2	LÍNEAS AÉREAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y SERVIDUMBRES.....	65
1.6.3	AFECCIONES AERONÁUTICAS.....	65
1.6.4	RIESGOS NATURALES.....	66
1.6.5	SERVIDUMBRES PARA PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO	70
1.6.6	AFECCIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL.....	70
1.6.7	AFECCIONES PAISAJÍSTICAS.....	71
1.7	INFORMACIÓN SOBRE OTROS DOCUMENTOS.....	75
1.7.1	PROYECTO CIUDAD.....	75
1.7.2	AGENDA URBANA DE TRES CANTOS	79
CAPÍTULO 2.	INFORMACIÓN SOBRE EL DESARROLLO URBANO.....	84
2.1.	ESTRUCTURA URBANA DE TRES CANTOS.....	84
2.1.1.	ANTECEDENTES. EL PLAN GENERAL VIGENTE	84
2.1.2.	DESARROLLO DEL PLAN GENERAL VIGENTE.....	90
2.1.3.	ESTRUCTURA URBANA ACTUAL	94

2.2.	MORFOLOGIA Y TEJIDO URBANO.....	98
2.2.1.	MOVILIDAD Y TRANSPORTE	98
2.2.2.	DISTRIBUCIÓN DE USOS	159
2.2.3.	DOTACIONES Y ZONAS VERDES.....	160
2.3.	PAISAJE URBANO.....	190
2.3.1.	ALTURAS Y TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN	190
2.3.2.	SUELO VACANTE.....	190
2.3.3.	AMBITOS URBANOS DEGRADADOS	191
2.3.4.	ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	192
2.3.5.	CONEXIÓN ENTRE ZONAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO	192
2.4.	VIVIENDAS.....	193
2.4.1.	ASPECTOS GENERALES	193
2.4.2.	PARQUE DE VIVIENDA.....	194
2.5.	RELACIÓN DE BIENES DE PATRIMONIO PÚBLICO DE SUELO.....	197
2.6.	ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	197
2.6.1.	ASPECTOS GENERALES	197
2.6.2.	TIPOLOGÍAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	198

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN SOBRE EL TÉRMINO MUNICIPAL

1.1 ENCUADRE 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. Si bien no comparte frontera con otros municipios, algunos de los más cercanos son Hoyo de Manzanares, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes o San Agustín de Guadalix. Se localiza en la segunda corona de la Región, a unos 20 kilómetros del centro de la ciudad de Madrid.



Delimitación de términos municipales sobre fotografía aérea

El municipio cuenta con una extensión de 37,93 km², por lo que puede considerarse de tamaño mediano comparado con otros municipios de la Región. En su entorno inmediato se encuentran municipios de mayor superficie, como Colmenar Viejo (182,56 km²) y Madrid (604,45 km²), siendo este último una excepción por tratarse del único municipio de la Comunidad de Madrid con una extensión tan amplia. No obstante, también se sitúa próximo a municipios de dimensiones similares, como Hoyo de Manzanares (45,31 km²), Alcobendas (45,27 km²) o San Agustín del Guadalix (30,38 km²).

Respecto a su población, Tres Cantos destaca por ser un municipio de gran densidad, alcanzando los 54.592 habitantes en el año 2025 según el Instituto Nacional de Estadística. Supera con creces la población de municipios de tamaño similar de su entorno, como Hoyo de Manzanares (9.310 habitantes) o San Agustín del Guadalix (6.993 habitantes). Prácticamente iguala a Colmenar Viejo (58.730 habitantes), municipio cuya superficie es casi cinco veces mayor. Poblaciones como Sebastián de los Reyes (96.992 habitantes) o Alcobendas (123.342 habitantes) superan esta cifra, posiblemente por estar más cerca del centro de la ciudad de Madrid. Se puede concluir que Tres Cantos es un municipio de densidad de población media-alta.

El municipio 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.

En conjunto, el municipio de Tres Cantos presenta un clima mediterráneo continentalizado, caracterizado por inviernos fríos, veranos calurosos y una precipitación moderada, factores que condicionan tanto el medio natural como las estrategias de ocupación y diseño del territorio.

1.2.2 RELIEVE Y TOPOGRAFÍA

El municipio de Tres Cantos se sitúa dentro de la zona norte de la Comunidad de Madrid, en 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, si bien existen variaciones locales del terreno que condicionan tanto el drenaje natural como la implantación de las infraestructuras y la organización del viario.

Cabe destacar la presencia de zonas concretas en las que el relieve adquiere 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 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.

1.2.3 GEOLOGÍA Y SUELOS

Desde el punto de vista geológico, el ámbito de estudio se enmarca dentro de los materiales característicos del Sistema Central, con predominio de rocas ígneas y metamórficas, especialmente granitos y gneises.

Estos materiales dan lugar a suelos generalmente poco profundos, de carácter ácido y con una capacidad de retención de agua limitada, lo que condiciona tanto el desarrollo de la vegetación como los usos del suelo. Asimismo, presentan buenas condiciones de drenaje, aspecto que influye en el comportamiento hidrológico del territorio.

1.2.4 VEGETACIÓN

La vegetación potencial del ámbito corresponde al bosque mediterráneo, con predominio de encinares y formaciones adhesionadas, acompañadas de matorral característico como jaras, retamas y otras especies adaptadas a condiciones de sequía estival.

En la actualidad, el desarrollo urbano de Tres Cantos ha transformado parcialmente esta cobertura vegetal, dando lugar a una combinación de espacios urbanizados con zonas verdes, parques y áreas forestales conservadas o replantadas. Estas áreas desempeñan un papel relevante en la calidad ambiental del municipio, contribuyendo a la regulación térmica y al confort urbano.

La localización y extensión de las superficies arboladas y zonas verdes se recogen en los planos de información incluidos en la memoria.

1.2.5 HIDROLOGÍA

El municipio se integra en la cuenca hidrográfica del río Manzanares, aunque este no atraviesa directamente el núcleo urbano. El sistema hidrológico se compone principalmente de una red de arroyos de carácter estacional, cuyo caudal depende en gran medida del régimen de precipitaciones.

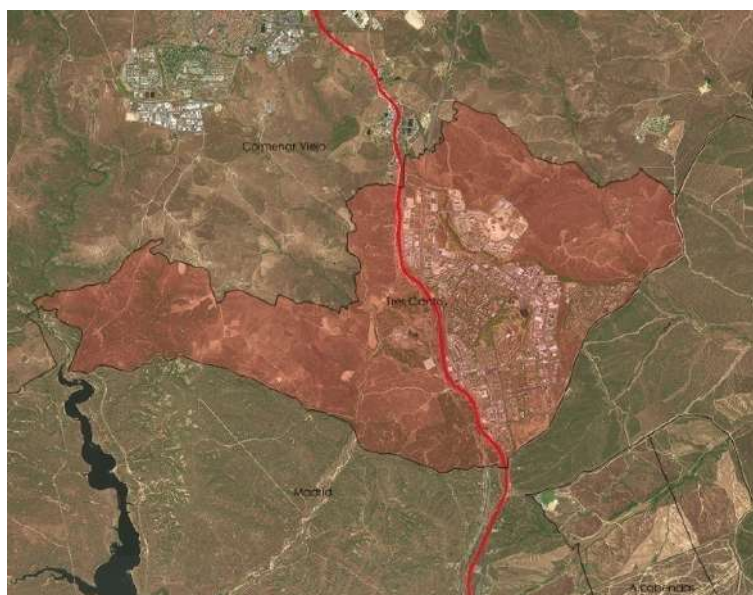
Estos cursos de agua, junto con las pequeñas vaguadas del terreno, configuran el sistema de drenaje natural del municipio y tienen un papel relevante en la evacuación de aguas pluviales. Su trazado y características pueden identificarse en los planos de información, donde se representa la red hidrográfica del ámbito de estudio.

La red de arroyos se recoge en el apartado sobre afecciones ambientales.

1.3 INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

1.3.1 TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN

En lo relativo a la infraestructura viaria, la carretera M-607 es la arteria que estructura el municipio, atravesando este de norte a sur, y comunicándolo hacia el norte con Colmenar Viejo y hacia el sur con Madrid. Esta delimita el núcleo urbano, recorriendo su borde por el oeste.

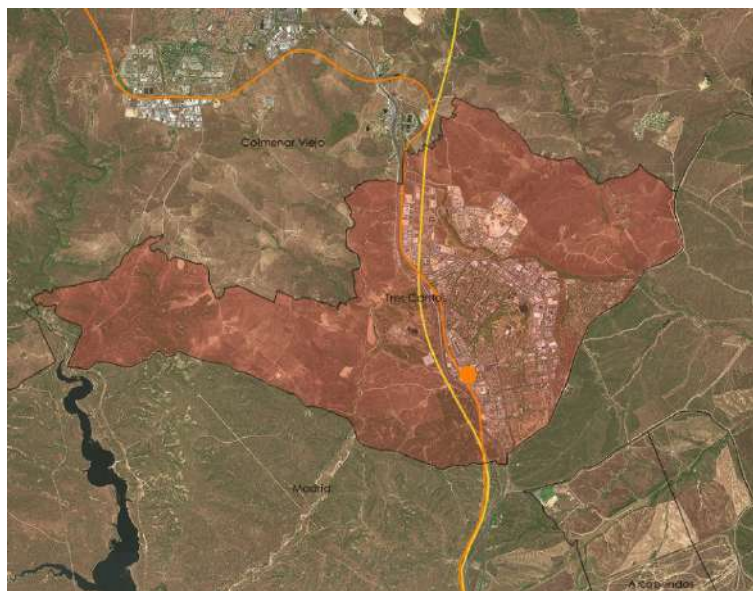


En rojo, carretera M-607

Se ha redactado por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, “Proyecto de tercer carril en la M-607, tramo Tres Cantos a M-609”, en 2007 que se está llevando a cabo actualmente y que deberá tenerse en cuenta en el nuevo PG a los efectos de la reserva de suelo que se precise.

En cuanto a la red ferroviaria, esta se compone de la línea de Cercanías Madrid (C-4), en servicio desde 1991, y de la línea de alta velocidad (AVE Madrid-Valladolid), operativa desde 2007. Aunque el AVE no dispone de estación en el municipio, sus vías lo atraviesan en superficie, influyendo en la ordenación urbana y generando cierto impacto territorial. Por su

parte, Tres Cantos cuenta actualmente con una estación de Cercanías y está prevista la construcción de una segunda al norte, lo que mejorará la conexión con Madrid. La existencia de comunicación mediante cercanías refuerza su posición estratégica dentro del área metropolitana, ya que conecta con la estación de Chamartín en 15-20 minutos y dispone de trenes frecuentes durante gran parte del día.



En naranja, línea de cercanías y estación; en amarillo, AVE

Además, diversas líneas de autobús urbano e interurbano refuerzan la accesibilidad a zonas de trabajo, centros educativos y servicios regionales. Estas líneas, al igual que otros aspectos relacionados, se recogen en el apartado 2.4.1. Transporte y Movilidad.

1.3.2 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

El municipio dispone de infraestructura de suministro de agua potable, saneamiento y depuración, garantizando la cobertura completa de los núcleos 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. Las infraestructuras que aquí se describen, se identifican los planos.

Respecto de las infraestructuras hidráulicas, el Ayuntamiento ha suscrito los siguientes convenios con el Canal de Isabel II:

- Convenio de Gestión Integral del Servicio de Distribución de agua de consumo humano entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Tres Cantos, de 6 de junio de 2012.
- Convenio para la Prestación del Servicio de Alcantarillado en el municipio de Tres Cantos, entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Tres Cantos, de 29 de febrero de 2012.
- Convenio Administrativo entre el Ayuntamiento de Tres Cantos y el Canal de Isabel II para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público, de 20 de junio de 2006.

- Plan Director de Suministro de Agua de Riego del Término Municipal de Tres Cantos, de abril de 2006.
- Estudio de Diagnóstico y Plan Director de la Red de Drenaje Urbano del municipio de Tres Cantos y del Sistema Tres Cantos de julio de 2016.
- Informe de Viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior para el Plan Parcial de Reforma Interior de la UE-5 perteneciente al Área Homogénea 4.4., de 4 de octubre de 2022.

Aducción y abastecimiento

El municipio cuenta con Estación de Tratamiento de Agua Potable el Bodonal (ETAP) situada en el borde sur de la urbanización Soto de Viñuelas. Además, por la zona oeste de la M-607 discurre la Arteria de Agua del canal de Santillana. Otras redes principales son las que discurren sensiblemente paralelas a la M-607 y que conectan la red de Tres Cantos con las de los municipios limítrofes. En el parque central se localiza el depósito de agua.

Saneamiento (residuales y pluviales) y depuración

La depuración de las aguas de Tres Cantos se efectúa en la depuradora del Canal de Isabel II ubicada en la ronda de Valdecarrizo, diseñada para 124.000 habitantes equivalentes. La urbanización Soto de Viñuelas cuenta con su propia depuradora. Además, al norte de esta urbanización, el Ayuntamiento dispone de una parcela de uso de infraestructuras para la implantación, en caso de ser necesario, de la ampliación del sistema de depuración municipal.

Los suelos ubicados al oeste de la M-607 (UE-5 y ZO.-10) van a ejecutar una EDAR específica, al no ser viable que sus aguas alcancen la EDAR del canal de Isabel II.

El centro urbano dispone de red unitaria de saneamiento. El AR Nuevo Tres Cantos dispone de red separativa., disponiendo de varios tanques de laminación junto al arroyo de Valdecarrizo, que recorre el sector.

Telecomunicaciones

El municipio dispone de un despliegue de antenas que dan cobertura al conjunto de los suelos urbanos del municipio.

Energía eléctrica

Por el municipio discurren dos líneas aéreas de alta tensión. La primera se ubica al sureste, siendo una línea de transporte de 400 kv. La segunda se ubica al noreste, siendo una línea de 220 kv que parte de la subestación eléctrica de Iberdrola situada en la confluencia de la ronda de Valdecarrizo y la avenida de la Industria.

1.4 PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL

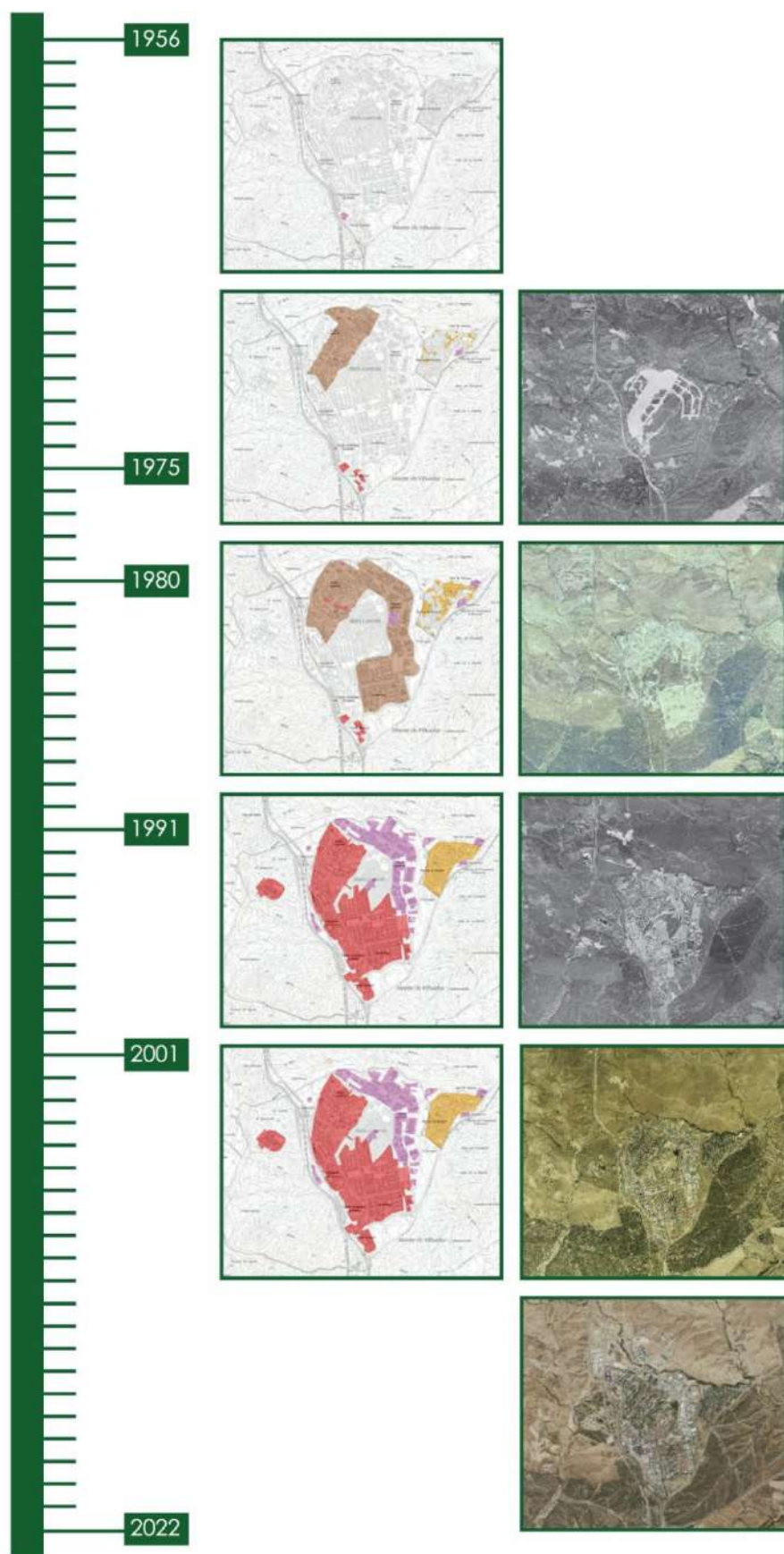
1.4.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Tres Cantos es el municipio más joven de la Comunidad de Madrid, cuyo origen se remonta a finales de los años 60 dentro de un ambicioso proyecto urbanístico estatal. Su creación está vinculada a las ACTUR (Actuaciones Urbanísticas Urgentes), aprobadas en 1970, que

pretendían desarrollar ciudades planificadas para aliviar la presión demográfica de Madrid. Concebido como una ciudad de nueva planta basada en la planificación de conjunto, con zonas verdes y equilibrio entre vivienda, industria y servicios, el proyecto comenzó a materializarse en los años 70 con el inicio de las obras y la llegada de los primeros vecinos, los llamados “pioneros”, que impulsaron una fuerte identidad comunitaria. Durante los años 80, la construcción de viviendas y la instalación de grandes empresas tecnológicas consolidaron su carácter innovador y favorecieron un rápido crecimiento.

En sus inicios, Tres Cantos dependía administrativamente de Colmenar Viejo, lo que generó tensiones por la gestión de servicios y recursos. Con el aumento de la población y el fortalecimiento de una identidad propia, surgió un movimiento vecinal que reclamaba la autonomía municipal, lograda finalmente en 1991 con su segregación y constitución como municipio independiente. A partir de entonces, experimentó un desarrollo sostenido, con la creación de infraestructuras, equipamientos y espacios públicos, así como la expansión urbana en el siglo XXI y el impulso del Parque Tecnológico como motor económico. En la actualidad, Tres Cantos se ha consolidado como una ciudad moderna, innovadora y con alta calidad de vida, que continúa creciendo con una clara orientación hacia el futuro.

A continuación se muestran imágenes de ocupación y fotografías aéreas de los últimos años, en las que puede observarse el crecimiento y la evolución de la ciudad.



Evolución de la ciudad de Tres Cantos

En la siguiente imagen se muestra un plano urbano de Tres Cantos codificado por colores según la fecha de construcción de los edificios, lo que permite visualizar su crecimiento histórico. Se observa un núcleo central predominante con edificaciones de los años 80 y principios de los 90 (tonos azules y verdes), que corresponde al desarrollo inicial del municipio tras la puesta en marcha del proyecto urbanístico. A partir de ahí, la expansión se produce de forma planificada hacia los bordes, con áreas más recientes en tonos verdes claros, amarillos y amarillos intensos que indican construcciones posteriores a 2000 y especialmente del periodo 2015–2024. También destacan algunos sectores aislados o periféricos más antiguos (en tonos oscuros), previos a 1969, que evidencian la existencia de edificaciones anteriores al desarrollo del núcleo urbano moderno. En conjunto, el mapa refleja un crecimiento ordenado, coherente con una ciudad de planificación reciente basada en fases bien definidas de expansión.



Edificios según su fecha de construcción

En conjunto, la evolución de Tres Cantos muestra el éxito de una ciudad planificada, con un crecimiento ordenado desde su origen en las ACTUR hasta su independencia en 1991. El plano refleja claramente esta expansión por fases, desde el núcleo inicial de los años 80 hasta las

zonas más recientes, evidenciando un desarrollo coherente. Así, Tres Cantos se consolida como un modelo de urbanismo organizado, con equilibrio entre crecimiento y calidad de vida.

1.4.2 PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL

El municipio de Tres Cantos, al haberse desarrollado principalmente a partir de finales del siglo XX, presenta un patrimonio histórico relativamente limitado en comparación con otras localidades de la Comunidad de Madrid. Su crecimiento urbano reciente ha transformado gran parte del territorio, por lo que la mayor parte de los bienes históricos y culturales se concentran en elementos dispersos vinculados a la actividad agraria, hidráulica y de comunicación que existía previamente a la urbanización.

En plano se recogen todos los elementos que se describirán a continuación.

1.-INPHIS

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid ha elaborado fichas (INPHIS) para cada uno de los 11 elementos protegidos en el término municipal. Si bien la protección hace referencia a la ley 3/2013, ya derogada, nos permite hacernos una idea de los elementos existentes en el municipio que habrá que dotar de algún tipo de protección según la nueva ley vigente, la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.

Entre estos elementos destacan diversos puentes, molinos y restos arqueológicos asociados a antiguos caminos, arroyos y asentamientos, así como infraestructuras hidráulicas de interés histórico, como el Canal Bajo de Isabel II. También se registran yacimientos y necrópolis que permiten conocer la ocupación humana de la zona en épocas pasadas.

A continuación se presenta una tabla resumen de estos elementos:

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

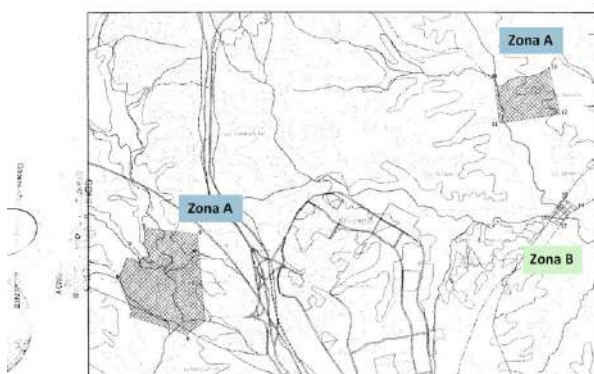
2.-PLAN GENERAL VIGENTE

El Plan General vigente, incorpora en sus Normas Urbanísticas, Título 4. Afecciones Territoriales, dos capítulos destinados a la protección arqueológica e histórica.

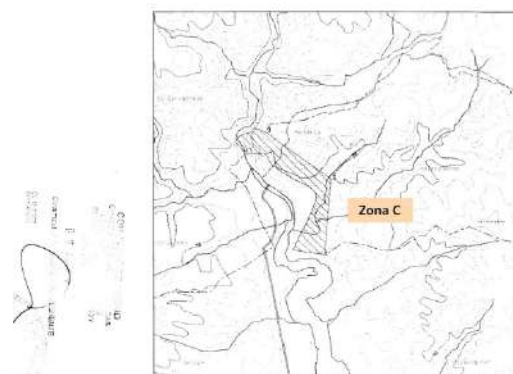
Protección Arqueológica

El término se divide en áreas de interés, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Área A. Zonas en las que está probada la existencia de restos arqueológicos de valor relevante.
- Área B. Zonas en las que, aún cubriendo amplias zonas en las que está probada la existencia de restos arqueológicos, se requiere la verificación previa de su valor en relación con el destino urbanístico del terreno.
- Área C. Zonas en las que la aparición de restos arqueológicos es muy probable, aunque estos puedan aparecer dañados o su ubicación no se pueda establecer con toda seguridad.



Relación de Zonas Arqueológicas-Zona Este. Término Municipal de Tres Cantos.



Relación de Zonas Arqueológicas-Zona Oeste. Término Municipal de Tres Cantos.

Imágenes de las Normas Urbanísticas del Plan General vigente (págs. 75 y 76)

Se establecen, para cada zona, normas de actuación, protección, inspección y conservación.

Elementos catalogados por su interés histórico

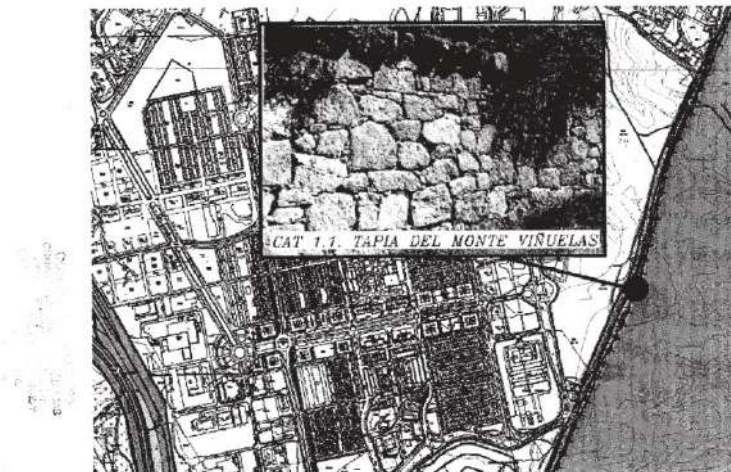
Las Normas Urbanísticas establecen las condiciones de protección individualizada de elementos (Protección Integral y Estructural) y las obras permitidas para cada régimen de protección.

Los elementos catalogados son los siguientes:

CAT 1.1. Tapia del Monte de Viñuelas

- Protección: Integral
- Descripción: tapia de sillarejo de granito, en buen estado de conservación.

ELEMENTO. CAT 1.1.

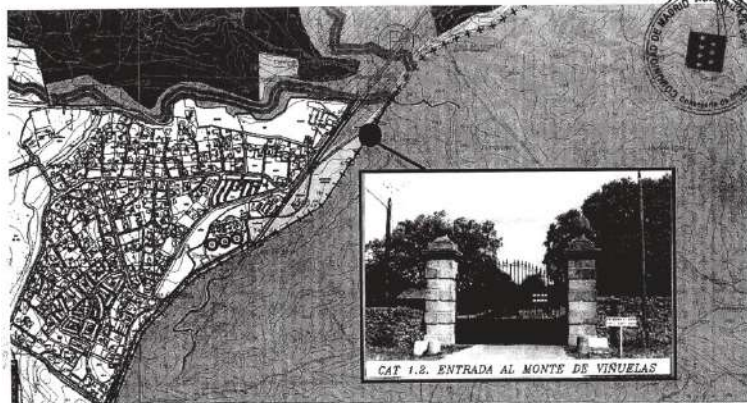


Localización del elemento catalogado CAT 1.1

CAT 1.2. Entrada al Monte de Viñuelas en la tapia del mismo elemento

- Protección: Integral
- Descripción: tapia de sillarejo de granito, en buen estado de conservación.

ELEMENTO. CAT 1.2.

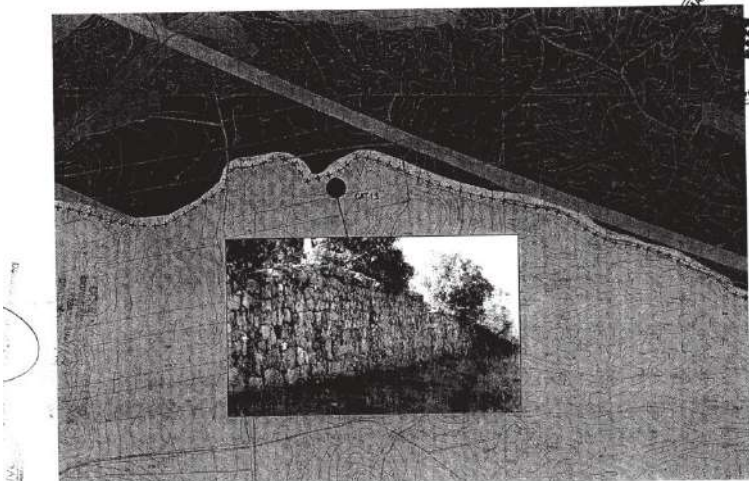


Localización del elemento catalogado CAT 1.2

CAT 1.3. Tapia del Monte del Pardo

- Protección: Integral
- Descripción: tapia de sillarejo de granito, en buen estado de conservación.

ELEMENTO. CAT 1.3

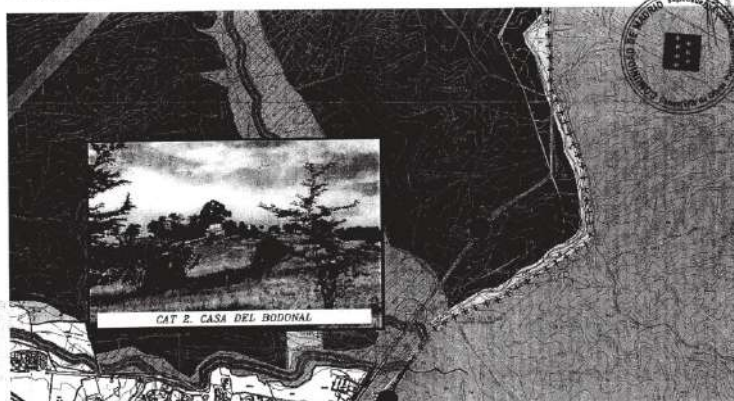


Localización del elemento catalogado CAT 1.3

CAT 2. Almenara y sifón en Canal del Atazar

- Protección: Estructural
- Descripción: construcciones cúbicas de mampuesto de piedra y granito, con zócalo, esquineras, cornisa y recercado de huecos de piedra de Colmenar. Años 50.

ELEMENTO. CAT 2.



Localización del elemento catalogado CAT 2

3.-ARQUITECTURA Y DESARROLLO URBANO (1991)

Este libro recoge los elementos, edificios y conjuntos arquitectónicos de interés localizados en la región madrileña. En el municipio de Tres Cantos encontramos un total de 7 elementos, que se describen a continuación.

Escuela infantil El Olivo.

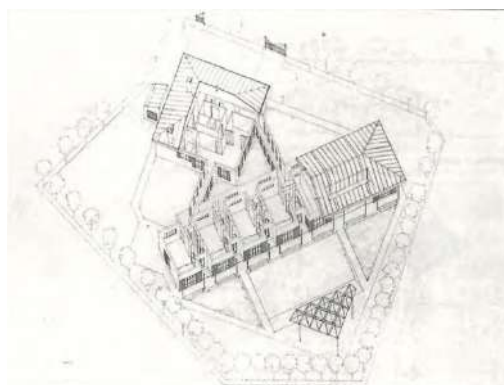
- Situación: Sector Oficios 14
- Fecha: 1985
- Autor: Eleuterio de la Fuente Gimeno
- Uso: docente
- Titularidad: pública

- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

Se trata de un conjunto de dos edificios; uno, el docente, para el que se elige un esquema lineal que permite una igual orientación de todas las aulas, así como un posible crecimiento de estas, y otro el de funciones comunes y servicios, para el cual se adopta un sistema central-radial, agrupado con distintas orientaciones según su función; ambos se comunican mediante dos galerías que se utilizan dependiendo del movimiento interior que sea preciso en cada momento.

El exterior se divide en varias zonas, según las funciones: inaccesible, de protección; accesible, de juegos y plantaciones; y zona exterior de representaciones.

A esta definición de espacios se llega tras un proceso de análisis de las teorías de Piaget, Sensat, Gesell, etc., sobre la importancia del entorno en el proceso educativo del niño, donde se tienen tres condicionantes básicos: el movimiento, el sonido y la luz. Para ello se crean esquemas modulares interseleccionados, con diferentes alturas interiores; se establecen espacios intermedios que protegen la intimidad del niño, resguardados de vientos y ruidos exteriores. Planteamientos todos que abocan a la definición final del proyecto.



Escuela infantil El Romeral

- Situación: Sector Islas, 24
- Fecha: 1985
- Autores: Concepción Fernández Montesinos, José M.^a Banet López de Rego, M.^a Ángeles Coig de O'Donell
- Uso: docente
- Titularidad: pública
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

La función a la que se encuentra destinado este edificio condiciona por completo su diseño.

Para potenciar el aprendizaje de sus pequeños moradores, se crean espacios muy abiertos e intercomunicados, aprehensibles e identificables por los niños, mientras que espacios de transición o de escaso uso, como pasillos o dormitorios, están dotados de elementos que los convierten en zonas vivas (bibliotecas, rincones, tarimas para juegos, etc.), Las puertas se eliminan en la medida de lo posible, en aras de una mayor libertad de movimientos.

El edificio se ha adaptado al solar encajándolo en el entrante del mismo (al Nordeste) para guardar una armonía urbanística con las calles de su entorno.

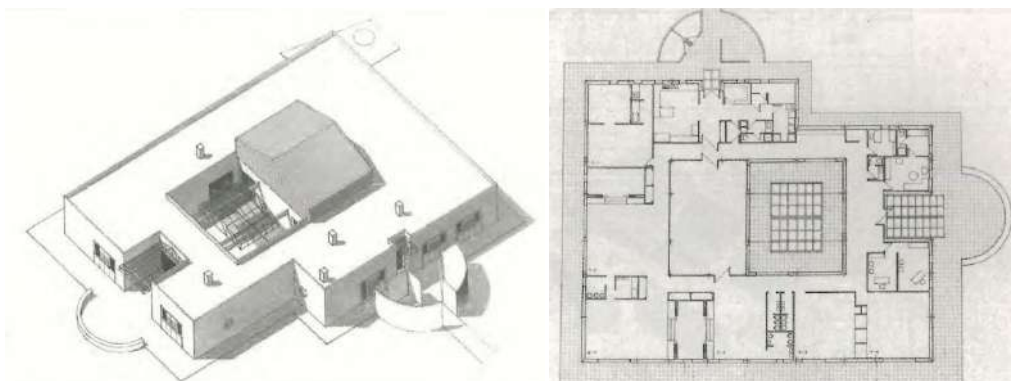
Se ha ubicado el edificio de manera que las estancias de los niños estén orientadas al sur, sureste y suroeste procurando que los mayores que van conociendo lo que les rodea, tengan vistas a campo abierto.

El emplazamiento de la construcción configura unos espacios exteriores singulares sin necesidad de crearlos artificialmente. El exterior de las aulas está de acuerdo con las necesidades de cada grupo de niños; amplio y con arbolado para los niños de 0-1 años: más pequeño y unido al interior para los niños de 1-2 y cada vez más abierto y agreste para el grupo de más edad.

La unión de las zonas de niños de 0-2 años a los de 3-6 se realiza mediante una plazoleta con un pequeño estanque.

En la zona de servicio se dispone un espacio para huerto y animales domésticos.

Se procuró que los propios elementos arquitectónicos formasen parte del mobiliario y fuesen diseñados con el edificio, puesto que se consideraban parte integrante del mismo.



Estación de ferrocarril y centro comercial

- Situación: Plaza de la estación
- Fecha: 1987
- Autores: Pedro Casariego Hernández-Vaquero, Genaro Alas Rodríguez, Juan Casariego Córdoba
- Uso: ferroviario
- Titularidad: pública
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

La idea básica del proyecto fue la creación de un conjunto destinado a satisfacer las necesidades de estación ferroviaria y centro comercial que entronca en el ámbito urbano tanto en el aspecto arquitectónico como en su espíritu. Se parte de un concepto simétrico, obstaculizado por la diferencia de usos (estación y comercio), el desnivel existente y la oblicuidad. Debido a la importancia de la construcción y pese a estos condicionantes impera en ella el carácter unitario, concibiéndola como una única pieza.

Las tachadas gozan de tratamientos diferentes, según se abran a la ciudad o las vías. En la primera, los dos núcleos estación y centro comercial, se conectan por una exedra transparente, en la segunda se unen mediante un cuerpo longitudinal.

La relación exterior-interior se estructura tras la exedra con un muro escalonado, una plataforma en el centro a nivel de andenes con comunicación visual entre ellos, y el bulevar y unas gradas que descienden hacia un jardín cubierto en el corazón del centro comercial.

Asimismo, se planteó un acceso a los andenes bajo las vías al nivel del vestíbulo principal.

El edificio se resuelve en tres niveles principales, el más bajo (37,4 m) corresponde al centro comercial, el primero (40,6 m) contiene los accesos principales a estación y dicho centro comercial y el segundo (45,5 m) a la comunicación con el primer andén y la plataforma que domina el exterior, encontrándose en ella también las oficinas y cafetería.



Industrias Nido. 1985

- Situación: Calle del Temple 13
- Fecha: 1985
- Autor: Francisco Andeyro Quesada
- Uso: industrial
- Titularidad: privada
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

El proyecto destinado a Industrias Nido, desarrollado con arreglo al Plan Parcial de Tres Cantos, consta de un conjunto de naves industriales rectangulares de superficie inferior a 500 m² que se presentan adosadas formando cinco edificios independientes.

La topografía del lugar -presenta un desnivel en sentido Oeste-Este- ha condicionado la ubicación de las naves; éstas se han dispuesto escalonadamente y pareadas, de modo que cada una de ellas tuviese el mismo nivel de pavimento.

Consta de 54 naves prefabricadas, según el tipo Berthel-Ramo. Las características son muy similares, disponiendo todas ellas de un área dedicada al uso administrativo separada de la zona industrial propiamente dicha por un desnivel.

La fábrica está ejecutada en ladrillo visto, presentando un cerramiento de chapa galvanizada.



Parque principal especial de bomberos.

- Situación: Calle del fuego 7
- Fecha: 1985

- Autores: José Luis Iñiguez de Onzoño, Fernando Pardo
- Uso: protección civil
- Titularidad: pública
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

Se trata de un conjunto de planta rectangular cuya fachada principal da al Norte, delimitándose en los restantes lados mediante un muro que enmarca el patio de prácticas, acoplándose a él los elementos de dicho patio. El acceso se efectúa por la fachada principal.

La construcción principal se compone de: nave, vivienda, gimnasio, taller y almacenes.

Una galería continua enlaza las piezas del edificio atravesando la nave y llegando al Oeste con el gimnasio, taller y almacenes. Por el otro extremo comunica con la vivienda y la oficina.

Se estructura en altura, organizándose en planta baja las siguientes dependencias: cocina, el comedor, los cuartos de limpieza, calderas, taquillas, los aseos generales, la enfermería y la cabina de cristal que desempeña las funciones de control. Todos los elementos se hallan dispuestos perpendicularmente a la galería antes mencionada que se encuentra limitada por dos escaleras de comunicación. En la primera planta se ubican los dormitorios generales, los aseos de tropa, la zona de mandos y la sala de estar-biblioteca.

En el patio de maniobras se encuentran el pozo de prácticas. La torre de entrenamiento, aparcamiento y almacén de material peligroso.



Bloque de viviendas.

- Situación: Sector de los Pueblos 34
- Fecha: 1988
- Autores: Enrique Álvarez-Sala Walther, Carlos Rubio Carvajal, César-Ruiz Larrea
- Uso: residencial
- Titularidad: privada
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

El Plan Parcial 1.A de Tres Cantos contemplaba la existencia de tres bloques de viviendas situados en la parcela n.º 5 del sector 3.

El bloque que nos ocupa es el construido en segundo lugar, por lo que se dispone alineado con el anterior, dando frente a la calle de la Maliciosa.

La parcela tiene forma sensiblemente rectangular, con su lado mayor abierto a la calle anteriormente citada y su eje mayor orientado norte-sur, por lo que las viviendas previstas sobre la parcela tendrán su eje en la misma dirección y- por tanto, sus fachadas orientación este-oeste.

Dicta orientación y el ancho de crujía disponible (12 m.), unido al número de viviendas que permite la normativa (36) y a la longitud total prevista en el planeamiento para el edificio (75 m.), llevan a los autores del proyecto a diseñar una agrupación de viviendas con tres núcleos de comunicación vertical en torno a los cuales se adosan dos viviendas por núcleo y planta, Esta disposición volumétrica intenta paliar el excesivo impacto visual de un frente de fachada tan largo.

Desde el primer momento se concibió el conjunto con criterio unitario y no como un adosamiento de tres paquetes de viviendas diferenciables, apoyándose en los distintos recursos compositivos, como núcleos verticales, terrazas, tratamiento de esquinas y estructura.

La composición en planta de las viviendas opta por una marcada simetría con respecto al eje norte-sur: y aparecen cuatro terrazas situadas en las esquinas que intentan dotar de una mayor expresividad al conjunto del volumen resultante. Asimismo, las terrazas de los salones permiten la doble orientación, solución que genera unas transparencias muy interesantes, tanto por la visualización exterior del bloque como por la calidad de luz que tamizan hacia el interior. Con la progresiva eliminación en las plantas altas de estas terrazas-estar, se trata de ir diluyendo y horadando el conjunto para conseguir crear un aligeramiento en las zonas de remate superior.

Los núcleos verticales de comunicación, reciben especial atención, curvándose para buscar, con la forma que se da a los portales, al remate de los cuartos de ascensores 3 a la salida a cubierta, la imagen de un bloque prismático taladrado por grandes cilindros desde planta baja a cubierta. Con objeto de enfatizar más este aspecto, se construyen en un material diferente al resto de los elementos de fachada.

Cornisas de hormigón y pilares exentos definen el volumen virtual, mientras que los elementos funcionales, como chimeneas y balcones, se expresan como contrapunto del diseño.

En definitiva, esta propuesta reciente Premio COAM, intenta ser una aportación más a la tipología del bloque de viviendas siguiendo la tradición del Movimiento Moderno. El análisis de la planta de las viviendas y la agrupación entendida como un instrumento de orden superior, dota al conjunto de un valor compositivo propio más allá de la adición de piezas. La sección como herramienta de trabajo intenta superar el problema de la superposición de plantas homogéneas y trata de hacerse patente al exterior mediante el equilibrio de huecos pasantes y masas, intentando atrapar la luz como uno de los mejores aliados proyectados.



Centro parroquial Santa Teresa de Jesús

- Situación: Sector Pintores 11
- Fecha: 1986
- Autores: Andrés Perea Ortega, José Manual Palao Núñez, Julián Franco López

- Uso: religioso
- Titularidad: privada
- Descripción literal obtenida de Arquitectura y Desarrollo Urbano de la Comunidad de Madrid (tomo I):

Las pautas del edificio vienen marcadas por varios condicionantes: primero, la ubicación periférica del solar sobre el que se construye el centro y, segundo, el intento de dotar al edificio de un carácter singular y una escala humana, por lo que se optó por un tratamiento exterior, en blanco, y se renunció a elementos convencionales, como la torre. Esta renuncia, responde también a una adecuación al contexto urbano, en el que sería absurdo competir con las potentes alturas de los bloques del entorno.

El espacio, en su conjunto, se encuentra delimitado por un muro de hormigón y se conforma por dos espacios abiertos diferenciados; uno de los cuales presenta una plaza con techo arbolado y pavimento de grava que organiza los accesos, de un modo directo a la iglesia y locales de convivencia e, indirectamente, mediante vestíbulos y galerías, a la catequesis, capilla auxiliar, despachos, etc.: comunicando asimismo con un jardín interior a modo de claustro.

El espacio interior se organiza sobre un eje equifuncional, orientado NE-SO.

El templo se diferencia del resto de las dependencias por la mayor importancia que adquiere su volumen y el tratamiento de la luz, ya que es el único lugar que tiene iluminación cenital.



4.-CATÁLOGO REGIONAL DE PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO (2008)

El Catálogo Regional de Patrimonio Arquitectónico de la Comunidad de Madrid es un documento oficial que identifica y protege edificios y elementos de valor histórico y cultural en la región. Establece niveles de protección y regula las intervenciones sobre ellos, con el objetivo de conservar el patrimonio arquitectónico y su valor histórico.

En Tres Cantos, identifica, en la categoría de Infraestructuras/ Caminos Históricos:

“Tres puentes en la cerca de Viñuelas (1761-1788), límite con Madrid”

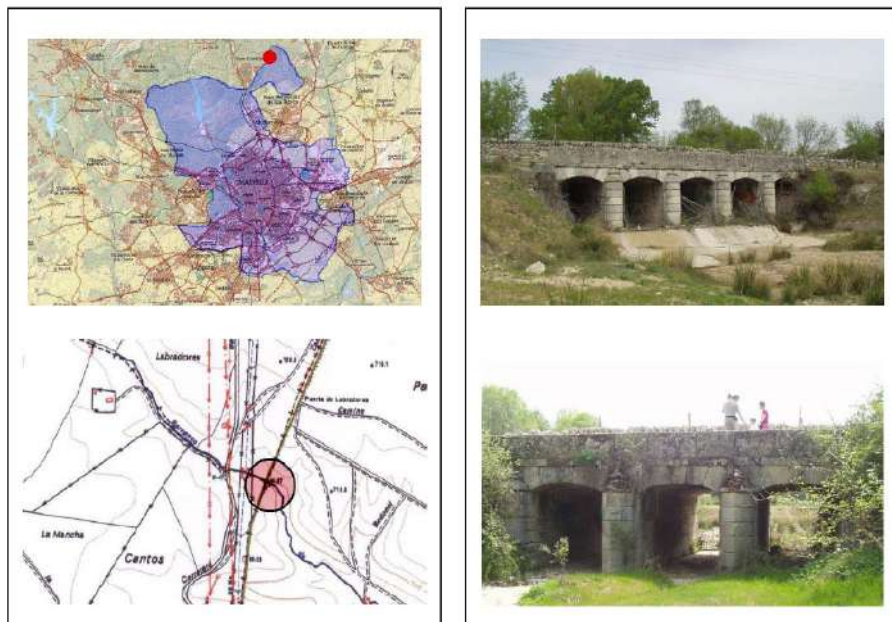
Estos tres puentes se consideran los recogidos por el INPHIS situados en el límite este del término: Puente de Labradores, Puente del Arroyo Moraleja y Puente del Bodonal.

5.- CATÁLOGO SECTORIAL DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS HISTÓRICAS CALZADAS, CAMINOS REALES Y CARRETERAS (2007)

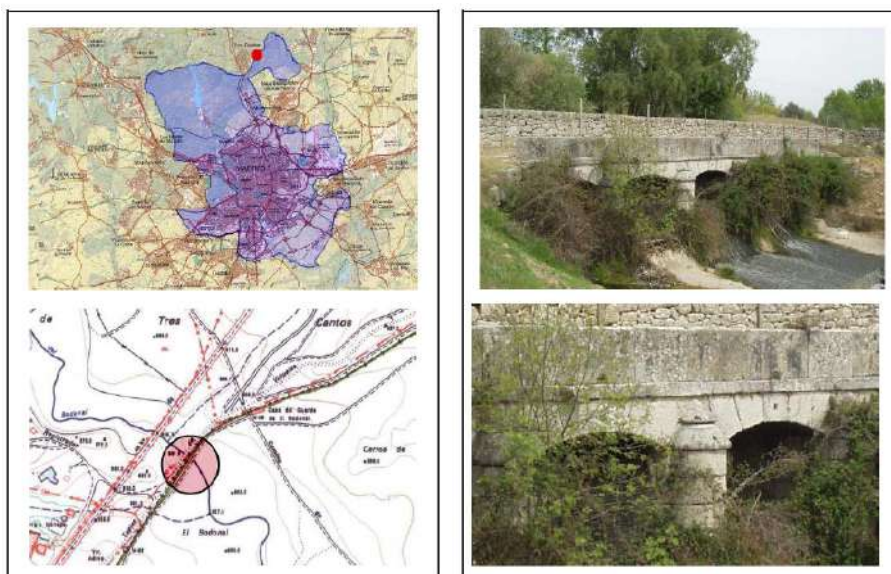
El Catálogo sectorial de sistemas de infraestructuras históricas es un documento de la Comunidad de Madrid que identifica y protege antiguas vías de comunicación como calzadas,

caminos reales y carreteras por su valor histórico y cultural. Recoge, en este municipio, dos puentes:

- 903-001. Puente de Labradores en la Cerca de Viñuelas, sobre el Barranco de Labradores. Grado de protección I.



- 903-002. Puente del Bodonal en la Cerca de Viñuelas, sobre el arroyo del Bodonal. Grado de protección I.



6.- ÁRBOLES SINGULARES

Consultado el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres de la Comunidad de Madrid, en su categoría de “Árboles Singulares”, se ha comprobado que no hay ningún ejemplar arbóreo en el término.

1.5 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA DEL MUNICIPIO

1.5.1 POBLACIÓN

Se analiza la población de Colmenar Viejo teniendo como referencia la Comunidad de Madrid y los municipios que constituyen la Zona Norte Metropolitano (Instituto de Estadística de Comunidad de Madrid), formada por los municipios de Alcobendas, Algete, Cobeña, Colmenar Viejo, San Agustín de Guadalix, San Sebastián de los Reyes y Tres Cantos.

Estos municipios son los ubicados en los alrededores de Tres Cantos, tal y como puede verse en la siguiente imagen:



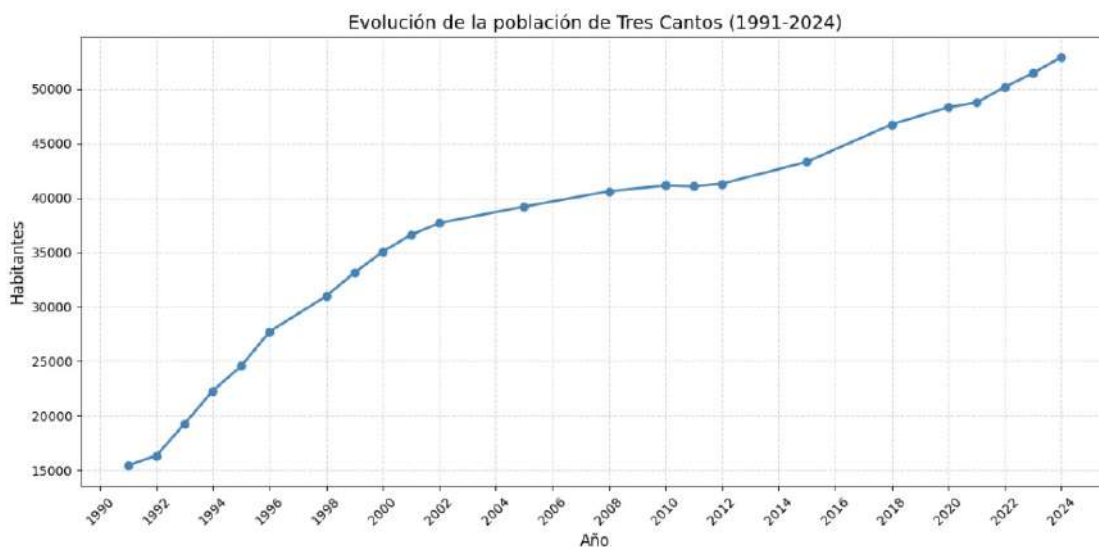
Municipios que conforman la Zona Norte Metropolitano para este análisis

Se estudia la evolución de la población en los últimos años y las causas de esa evolución, es decir, el comportamiento de los saldos vegetativo y migratorio. También la distribución de la población en el territorio. Por último, se analizan las características socio demográficas de la gente que vive en Tres Cantos: estructura por edad y sexo, nivel de estudios, tamaño de los hogares y relación con la actividad económica.

Las fuentes de información son los Censos de Población y Viviendas, siendo el último publicado el de 2021 a 30 de Noviembre; los Padrones Municipales de Habitantes, el último es de 2025 (a 1 de Enero) y, por último, el Movimiento Nacional de la Población, de donde proceden los datos sobre nacimientos y defunciones, todos ellos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Evolución de la población

Tres Cantos se segregó de Colmenar Viejo en el año 1991, por lo que se reflejan los datos desde esta fecha. El municipio ha seguido una evolución demográfica ascendente desde entonces, según reflejan los siguientes datos.

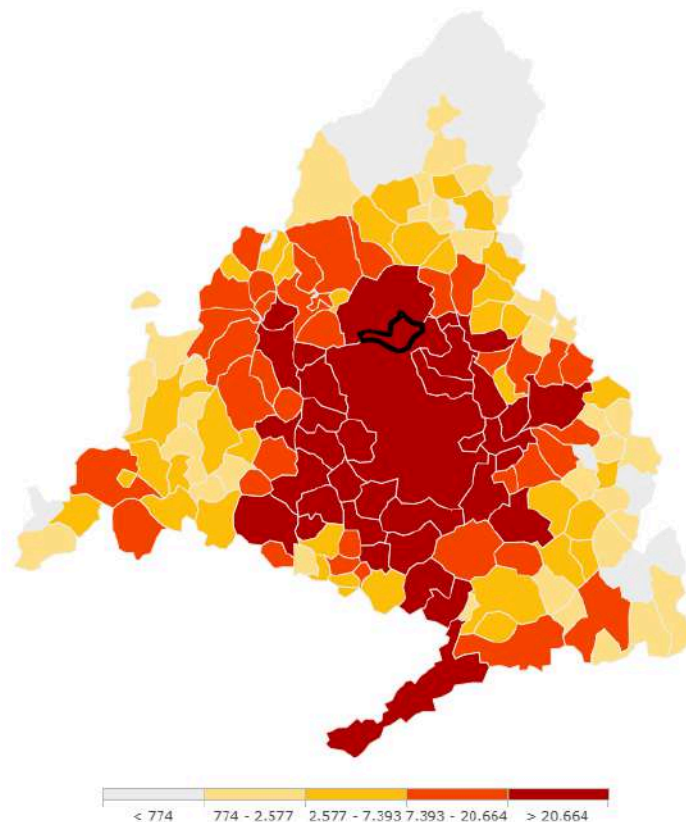


Fuente: INE, elaboración propia

Partiendo de 15.431 habitantes en el año 1991, en 2007 se alcanzaron los 40.000 habitantes, y tras unos años de crecimiento nulo y después lento, en el año 2021 se aprecia un nuevo cambio de ritmo, alcanzando en 2024 los 52.932 habitantes. En el año 2025 los habitantes en Tres Cantos llegaron a 54.592.

Por tanto, entre 1991 y 2025, Tres Cantos experimentó un crecimiento demográfico extraordinario, con un aumento aproximado del 241 %. Este elevado porcentaje debe entenderse en su contexto: la creación de la ciudad era reciente. De los municipios próximos, pertenecientes a la Zona Norte Metropolitano, destacan por su acelerado crecimiento Alcobendas, que entre 1991 y 2024 creció un 54% y San Sebastián de los Reyes, que aumentó cerca de un 77 %. Estas ciudades ya contaban en el año 1991 con una base demográfica mucho mayor, y aun así han incrementado su población de forma notable las últimas décadas.

El porcentaje de habitantes de Tres Cantos sobre el total de la Comunidad de Madrid ha aumentado, pasando de aproximadamente 0,31 % en 1991 a 0,75 % en 2024, reflejando su crecimiento más rápido que el promedio regional.



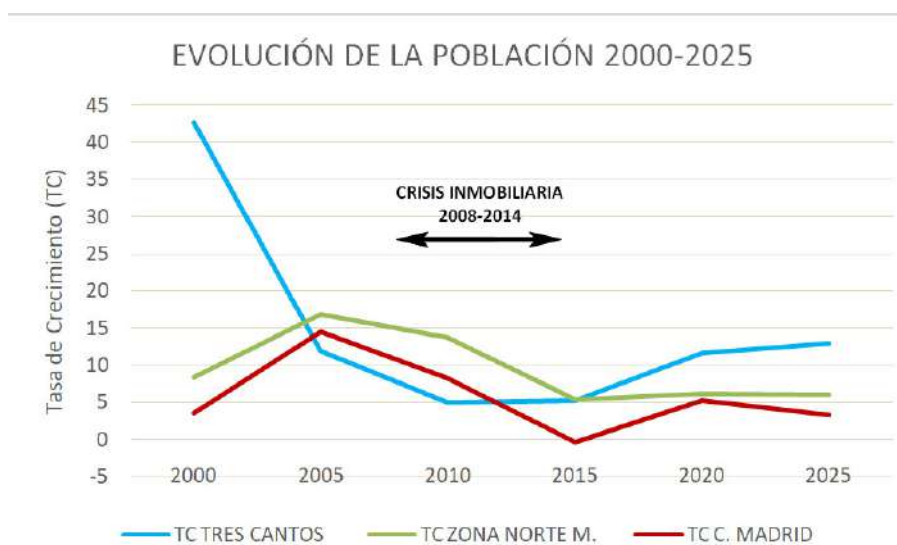
Municipios de la Comunidad de Madrid según su población.
Fichas socioeconómicas (economistas.es)

Si evaluamos los datos de Tres Cantos respecto a los de la Zona Norte Metropolitano, veremos que este municipio alberga actualmente el 15 % de la población total:

MUNICIPIO	POBLACIÓN 2025	% SOBRE TOTAL
ALCOBENDAS	123.342	33 %
ALGETE	21.144	6 %
COBEÑA	7.670	2 %
COLMENAR VIEJO	58.730	16 %
SAN AGUSTÍN DE GUADALIX	13.825	4 %
SAN SEBASTIÁ DE LOS REYES	96.992	26 %
TRES CANTOS	54.592	15 %

A continuación analizaremos el crecimiento demográfico de Tres Cantos, comparándola con las tasas de los municipios de la Zona Norte Metropolitano y la Comunidad de Madrid.

AÑO	TRES CANTOS		ZONA NORTE M.	C. MADRID
	POBLACIÓN	TC (%)	TC (%)	TC (%)
1995	24.555	-	-	-
2000	35.046	42,7	8,4	3,6
2005	39.198	11,8	16,9	14,6
2010	41.147	5,0	13,8	8,3
2015	43.309	5,3	5,3	-0,3
2020	48.326	11,6	6,2	5,3
2025	54.592	13,0	6,0	3,4



Fuente: INE, elaboración propia

Las tasas de crecimiento de la población de Tres Cantos son descendentes desde el año 2000, momento en que alcanzó el 42,7% de incremento, al contrario que en los otros dos ámbitos de comparación, que son ascendentes hasta el año 2005. La llegada de población extranjera empieza a ser considerable a partir de 1999 y se refleja en la Comunidad y en la zona norte con un repunte de la tasa de crecimiento en torno al año 2005. En nuestro municipio frena el declive ya iniciado, es decir, la reducción de las tasas de crecimiento. A partir de esta fecha, las tres tasas descienden, ya que poco a poco van cesando las migraciones a la región de Madrid de otras partes de España y también las migraciones interiores en la Comunidad, desde la capital a su área metropolitana y, después, al resto de la región.

Entre los años 2010 y 2015, aproximadamente en el periodo de la crisis inmobiliaria, Tres Cantos mantiene su tasa de crecimiento en torno al 5%, y a partir del 2015 vuelve a iniciar un ascenso progresivo, alcanzando el 13% en el año 2025. La Comunidad de Madrid, igualmente obtiene su pico más bajo en el año 2015 y desde ese momento inicia nuevamente un incremento moderado, con la diferencia que desde el año 2020 comienza nuevamente un descenso de su tasa de crecimiento, obteniendo en el año 2025 un 3,4%. No es así en la Zona Norte, cuyo descenso alcanza su punto más bajo en el año 2015, una tasa del crecimiento del 5%, la cual se mantiene más o menos estable hasta la fecha.

Para entender la evolución del crecimiento demográfico en Tres Cantos, a continuación analizaremos la evolución de la población española y extranjera del municipio:

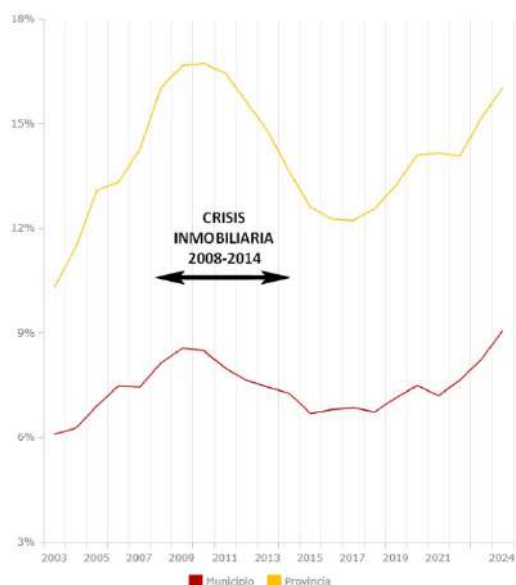
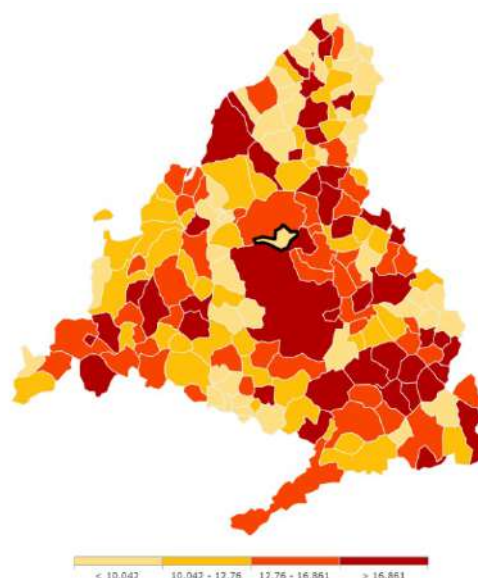


Gráfico de porcentaje de población extranjera



Municipios de la C.M según su población extranjera

Fichas socioeconómicas (economistas.es)

Tal y como puede apreciarse en las imágenes anteriores, la tendencia de la curva de porcentaje de población extranjera en la Comunidad de Madrid y en el municipio de Tres Cantos es similar: incremento hasta el año 2009, descenso hasta el 2015 y nuevo incremento con un pico en el 2020, un ligero descenso en el año siguiente y un crecimiento constante los últimos tres años.

En el año 2024, el porcentaje en la Comunidad de Madrid era de 16%, mientras que en Tres Cantos era del 9%. Esta cifra, muy inferior a la autonómica, se refleja también en el mapa de municipios, donde se puede ver que de los términos municipales que conforman la zona norte, Tres Cantos es de los que tienen una tasa más baja.

Para terminar este apartado vamos a conocer la evolución de la población en los últimos años de una forma más detallada:

AÑO	TRES CANTOS		ZONA NORTE M.	C. MADRID
	POBLACIÓN	TC (%)	TC (%)	TC (%)
2020	48326	-	-	-
2021	48751	0,88	0,13	-0,42
2022	50187	2,95	0,55	1,79
2023	51453	2,52	2,05	1,87
2024	52932	2,87	2,04	0,02
2025	54592	3,14	1,14	0,09

La evolución fue muy positiva entre el año 2021 y 2022. Esta disminuyó entre el 2022 y el 2023, pero estos dos últimos años han logrado un crecimiento moderado pero constante. Son

mejores valores que los de la región, que comenzaron a disminuir en el año 2023, y que los de la Comunidad, que tras un fuerte descenso en el mismo año, se ha estabilizado y parece que comienza a crecer levemente desde 2024.

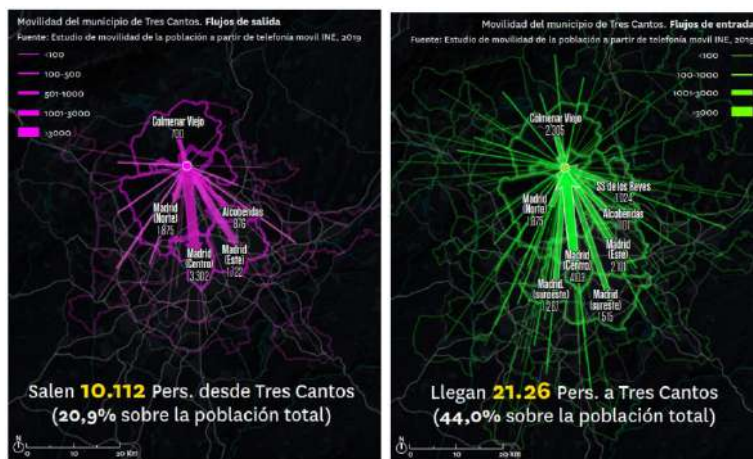
Por tanto, parece que en los últimos años, la población que llega al municipio aumenta, debido a los grandes atractivos del municipio, entre los que destacan:

1. El carácter de “Ciudad Planificada”, que se visualiza en un notable diseño urbano, en especial en los sectores primigenios, consecuencia de una planificación global en “supermanzanas” que se ordenan a menor escala, diseñando el espacio urbano distribuyendo zonas edificables y espacios libres y dotacionales, ambos interconectados, generándose entramados de alta calidad ambiental.
2. Mezcla y equilibrio de usos y tipologías, residenciales unifamiliares y colectivas, industriales,
3. tecnológicas, usos terciarios y dotacionales.
4. Jerarquía viaria que organiza el tráfico y ordena adecuadamente la trama urbana
5. Calidad y suficiencia de la red de espacios libres, que confiere calidad ambiental y enriquece la escena urbana
6. Entorno natural privilegiado
7. Una buena comunicación con el centro de la ciudad de Madrid.

Por lo tanto, Tres Cantos tiene muchas posibilidades de seguir creciendo. Aunque cuenta con una limitación física, debido a su reducido tamaño y a las afecciones existentes, aún existe disponible de suelo para cubrir las necesidades de crecimiento inmediatas.

Respecto de la relación entre la población residente y el lugar de trabajo existe un cierto desequilibrio, cuantificado en el “Proyecto Ciudad”. Este documento, redactado por la Fundación Metrópoli a petición del Ayuntamiento de Tres Cantos, se trata de un análisis del municipio y de una propuesta basada en este análisis, y se realizó a partir de un acto participativo en el que se establecieron prioridades sobre diferentes aspectos de la ciudad. El resumen de este documento se recoge en el apartado 1.7 de esta memoria.

El desequilibrio mencionado consiste en que los desplazamientos por motivos laborales son muy elevados: según datos recopilados, cerca del 50% de los trabajadores de Tres Cantos no residen allí, y además, muchos residentes trabajan fuera del municipio. Es por tanto imprescindible conseguir un equilibrio residencia-trabajo, reduciendo estos desplazamientos, ya que estos suponen muchas horas al día en el coche o en algún medio de transporte colectivo, pérdida de sueño, de vida familiar y de tiempo para formación u ocio.



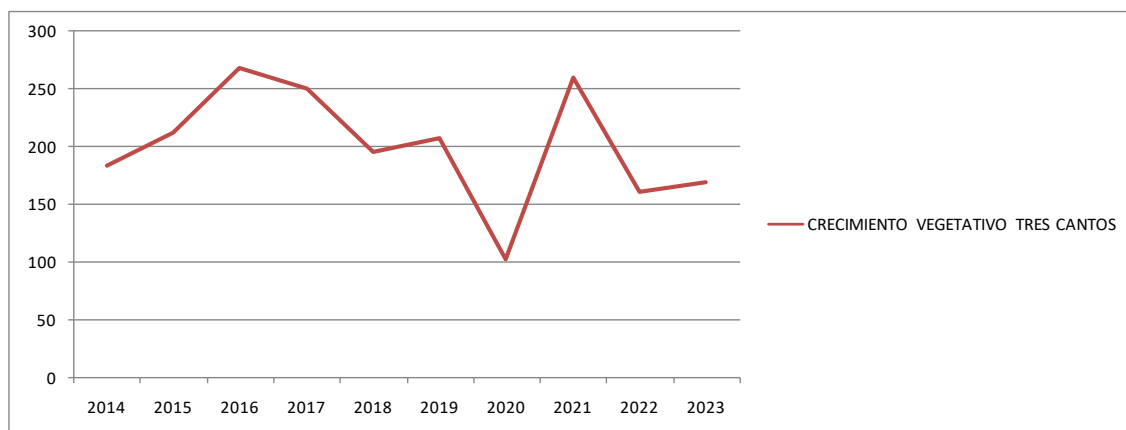
Imágenes obtenidas de “Proyecto Ciudad”

Comportamiento de las estadísticas vitales: natalidad y mortalidad

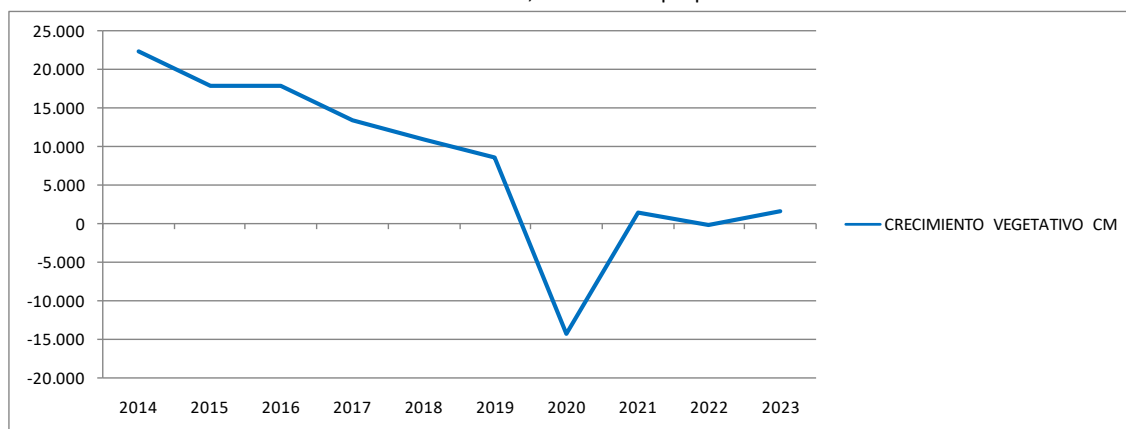
A continuación se muestran los datos de natalidad, mortalidad y crecimiento vegetativo de los últimos años en el municipio, comparado con el de la Comunidad de Madrid:

AÑO	TRES CANTOS			COMUNIDAD DE MADRID
	NACIMIENTOS	DEFUNCIONES	CRECIMIENTO VEGETATIVO	CRECIMIENTO VEGETATIVO
2014	354	170	+184	+22.441
2015	402	190	+212	+18.020
2016	475	207	+268	+18.046
2017	490	240	+250	+13.486
2018	416	221	+195	+10.955
2019	419	211	+208	+8.576
2020	434	331	+103	-14.291
2021	453	193	+260	+1.509
2022	409	248	+161	-193
2023	438	269	+169	+1.653

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS



Fuente: INE, elaboración propia



Fuente: INE, elaboración propia

La tabla muestra que tanto en Tres Cantos como en la Comunidad de Madrid el crecimiento vegetativo sigue una tendencia general descendente desde 2014, aunque con comportamientos diferenciados. En la Comunidad de Madrid se observa una caída progresiva desde valores altos y positivos (+22.441 en 2014) hasta cifras mucho más reducidas en 2019, seguida de un fuerte impacto negativo en 2020 (-14.291) debido a la pandemia, y una posterior recuperación débil con valores cercanos al equilibrio en los años siguientes. En cambio, Tres Cantos mantiene en todo momento un crecimiento vegetativo positivo, con oscilaciones pero sin llegar a valores negativos, destacando incluso un repunte en 2021. En conjunto, mientras la región refleja claramente los efectos del envejecimiento, Tres Cantos presenta una dinámica demográfica más favorable, vinculada a una población más joven y a una mayor natalidad relativa.

Estos datos confirman que Tres Cantos ha mantenido un patrón demográfico en el que la natalidad supera a la mortalidad. Esto sitúa al municipio entre los que tienen un crecimiento natural de población más alto:

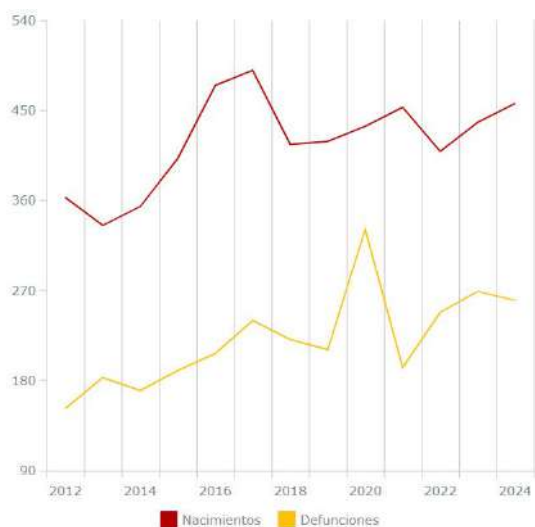
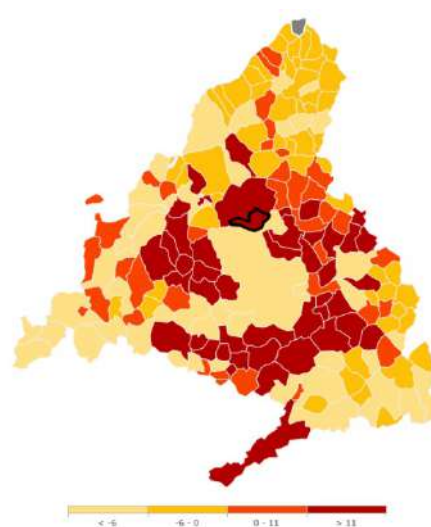


Gráfico de movimiento natural de población



Municipios de la C.M según su crecimiento natural de población

Fichas socioeconómicas (econimistas.es)

Una de las fortalezas del municipio de Tres Cantos es la edad media de población y sobre todo la cantidad de residentes relativamente jóvenes, lo que lleva consigo una tasa de natalidad alta. Para ilustrar esta afirmación, se muestran a continuación los gráficos de edad media de población, de tasa de natalidad, y de población menor de 16 años:

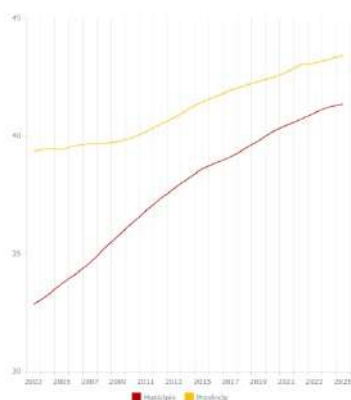


Gráfico de edad media de población

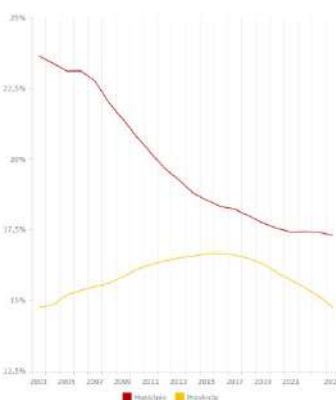


Gráfico de población menor de 16 años

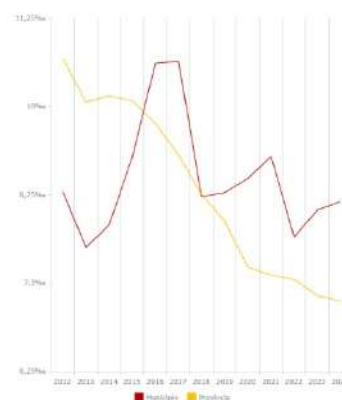


Gráfico de tasa de natalidad

Fichas socioeconómicas (econimistas.es)

En rojo pueden verse los datos de Tres Cantos: una edad media de población inferior a la de la Comunidad de Madrid, un porcentaje de habitantes menores de 16 años superior, y una tasa de natalidad irregular y desde el año 2015, superior a la autonómica.

Los vecinos coinciden en afirmar que Tres Cantos es un buen lugar para formar una familia y tener niños pequeños debido a la combinación de varios factores: una planificación urbana moderna con amplias zonas verdes y espacios libres, abundancia de parques y áreas

deportivas, una oferta educativa completa (colegios públicos, concertados y privados), equipamientos culturales y sanitarios suficientes, y una percepción elevada de seguridad ciudadana. A ello se suma una estructura demográfica relativamente joven, con alta presencia de población infantil y familiar, lo que genera un entorno social orientado a la vida comunitaria. Además, su proximidad a Madrid capital junto con buenas conexiones de transporte permite compatibilizar la vida laboral con un entorno residencial tranquilo y de baja densidad, favoreciendo la calidad de vida de las familias con niños.

El hecho de que la edad media aumente aproximadamente un año por cada año transcurrido sugiere que la población permanece en el municipio.

Características de la población extranjera

A continuación se muestra el porcentaje de la población por grupos de edades y por género. Son datos del INE a día 1 de enero de 2022.

EDADES	% ESPAÑOLES	% EXTRANJEROS
< 16 AÑOS	18	15
16-64 AÑOS	67	78
>65 AÑOS	15	7

En cuanto a la estructura por edad según nacionalidad, se observan diferencias significativas entre la población española y la extranjera en Tres Cantos. Entre los españoles, el 18% es menor de 16 años, el 67% se encuentra en edad activa (16–64 años) y el 15% supera los 65 años.

En cambio, la población extranjera presenta una estructura claramente más concentrada en edades laborales: el 15% es menor de 16 años, el 78% tiene entre 16 y 64 años y solo el 7% supera los 65 años.

Estos datos indican que la población extranjera tiene un perfil más joven y marcadamente activo desde el punto de vista laboral. La menor proporción de mayores de 65 años sugiere que la inmigración en el municipio está vinculada principalmente a motivos laborales, mientras que el mayor peso relativo de personas en edad de trabajar refuerza su potencial contribución al mercado laboral y a la base de cotizantes.

SEXO	% ESPAÑOLES	% EXTRANJEROS
MASCULINO	49	45
FEMENINO	51	55

En relación con la distribución por sexo, la población española presenta una composición equilibrada, con un 49% de hombres y un 51% de mujeres.

En el caso de la población extranjera, el porcentaje de hombres desciende al 45%, lo que implica una mayor presencia femenina (55%).

Esta diferencia podría indicar que los flujos migratorios hacia Tres Cantos no responden exclusivamente a patrones de migración laboral masculina tradicional, sino que podrían estar vinculados a procesos de reagrupación familiar, empleo en sectores con mayor tradición de incorporación femenina o proyectos migratorios de carácter familiar más estable. Asimismo, esta composición puede tener implicaciones en la demanda de determinados servicios sociales, educativos y sanitarios.

La población extranjera en Tres Cantos presenta una composición geográfica variada, con una presencia significativa de ciudadanos procedentes de otros países europeos (especialmente Rumanía e Italia) y de América Latina (como Venezuela, Perú y Colombia). La presencia de personas de China, Portugal o el Reino Unido también es notable, lo que refuerza la idea de que la inmigración en el municipio no responde a un único patrón de origen, sino a flujos plurales.

Esto sugiere que Tres Cantos atrae tanto a inmigrantes europeos como a latinoamericanos — posiblemente por motivos laborales ligados al entorno de Madrid y a oportunidades en sectores cualificados— y refleja la creciente diversidad de su estructura poblacional.

Distribución de la población en el territorio

Densidad de población

El municipio de Tres Cantos cuenta con 54.592 habitantes y una superficie aproximada de 39 km², lo que supone una densidad de 1.439 habitantes por km². Esta densidad es superior a la media de la Comunidad de Madrid (en torno a 800–900 hab/km²), aunque muy inferior a la de la ciudad de Madrid, que supera ampliamente los 5.000 hab/km²; al mismo tiempo, resulta considerablemente más elevada que la de municipios próximos de carácter más extensivo como Colmenar Viejo, lo que refleja el perfil de Tres Cantos como municipio planificado, con desarrollo urbano compacto y alta concentración residencial.

Entidades de Población

El INE define entidad singular, núcleo de población y diseminado de la siguiente manera:

Entidad singular: Se entiende por entidad singular de población cualquier área habitable del término municipal, habitada o excepcionalmente deshabitada, claramente diferenciada dentro del mismo, y que es conocida por una denominación específica que la identifica sin posibilidad de confusión.

Núcleo de población: Se considera núcleo de población a un conjunto de al menos diez edificaciones, que están formando calles, plazas y otras vías urbanas. Por excepción, el número de edificaciones podrá ser inferior a 10, siempre que la población que habita las mismas supere los 50 habitantes. Se incluyen en el núcleo aquellas edificaciones que, estando aisladas, distan menos de 200 metros de los límites exteriores del mencionado conjunto.

Diseminado: Las edificaciones o viviendas de una entidad singular de población que no pueden ser incluidas en el concepto de núcleo de población se consideran en diseminado.

La evolución de la población de las entidades singulares de Tres Cantos en la pasada década ha sido la siguiente:

ENTIDAD/Núcleo/Diseminado	2015	2025
TRES CANTOS	41.335	52.081
Tres Cantos	41.280	52.015
Diseminado	55	66
SOTO DE VIÑUELA	1.974	2.511
Soto de Viñuela	1.974	2.511
Diseminado	0	0
Municipio	43.309	54.592

El principal núcleo de población, Tres Cantos, concentra la práctica totalidad de los residentes y registra también un aumento notable (de 41.280 a 52.015 habitantes), mientras que la población en diseminado mantiene un peso residual y apenas varía.

Por su parte, Soto de Viñuela también muestra una evolución positiva, pasando de 1.974 a 2.511 habitantes, lo que indica que el crecimiento municipal no se limita únicamente al núcleo principal, aunque sí se concentra mayoritariamente en él.

En conjunto, los datos reflejan una clara dinámica expansiva del municipio durante la última década, probablemente vinculada al desarrollo urbanístico reciente, la atracción residencial dentro del área metropolitana de Madrid y la disponibilidad de vivienda en nuevas zonas de crecimiento.

Características de la población de Tres Cantos

En cada generación es posible distinguir subpoblaciones con arreglo a diversos criterios cualitativos: edad, sexo, nivel de estudios, tipología de hogares y relación con la actividad económica. Cuando se analiza una población estudiando su composición interna respecto a alguna de las variables anteriores hablamos de estructuras de la población.

Se va a comenzar el estudio sociodemográfico de la población de Tres Cantos con la variable edad por dos motivos:

- a. Es importante para la descripción y análisis de las otras variables porque las recorre transversalmente.
- b. Es prioritario analizar la repercusión de su evolución en el conjunto de las políticas educativas, laborales, de protección social o de gasto público.

Estructura por edad y sexo de la población

Las repercusiones más importantes que los cambios demográficos experimentados por el país han tenido sobre la estructura de edades de la población española han sido las siguientes:

1. La caída de la fecundidad ha traído consigo una fuerte disminución del número de nacimientos, reduciendo la base de la pirámide de edades
2. La llegada a las edades adultas de cohortes muy crecidas por los nacidos en el *baby boom* de los años 60 y 70 y, más recientemente, por la inmigración extranjera, hace aumentar el número de personas en edad laboral, dando la forma de tonel a la pirámide
3. El aumento de la esperanza de vida se refleja en el incremento de la población que ha superado los 64 años. El resultado de estos cambios es un fuerte envejecimiento de la población española, por ello en el año 2022 ya había más personas que habían superado los 64 años (19,97%) que personas con menos de 15 (13,83%).

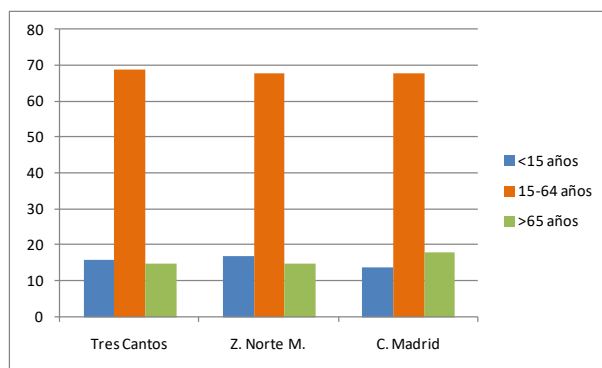
Comencemos el análisis de la estructura de edades de Tres Cantos por grandes grupos de edad:

Grupos de edad	2012		2022	
	<15 años	7.553	18 %	8.189
15-64 años	30.184	73 %	34.736	69 %
>65 años	3.565	9 %	7.262	15 %

La evolución de la población por grupos de edad entre 2012 y 2022 muestra cambios relevantes en la estructura demográfica del municipio. La proporción de menores de 15 años disminuye ligeramente, del 18 % al 16 %, mientras que la población en edad activa (15–64 años) también se reduce en porcentaje, del 73 % al 69 %, a pesar de aumentar en términos absolutos. Por el contrario, el grupo de mayores de 65 años prácticamente se duplica, pasando del 9 % al 15 % de la población total.

Este patrón indica un proceso de envejecimiento poblacional, consistente con una mayor permanencia de la población que envejece en el municipio y con la entrada relativamente menor de familias jóvenes. Aunque Tres Cantos sigue contando con una base amplia de población en edad laboral, el aumento de la población *senior* podría tener implicaciones futuras sobre la demanda de servicios de salud, asistencia social y planificación urbana adaptada a personas mayores.

Grupos de edad	Tres Cantos		Z. Norte M.	C. Madrid
	2012	2022	2022	2022
<15 años	18	16	17	14
15-64 años	73	69	68	68
>65 años	9	15	15	18



Fuente: INE, elaboración propia

Se trata de una distribución por grupos de edad muy similar a la de la región, con algunas diferencias respecto a la de la Comunidad de Madrid, ya que la población menos de 15 años es algo más elevada (16% frente 14%) y la mayor de 65 años es menor (15% frente 18%).

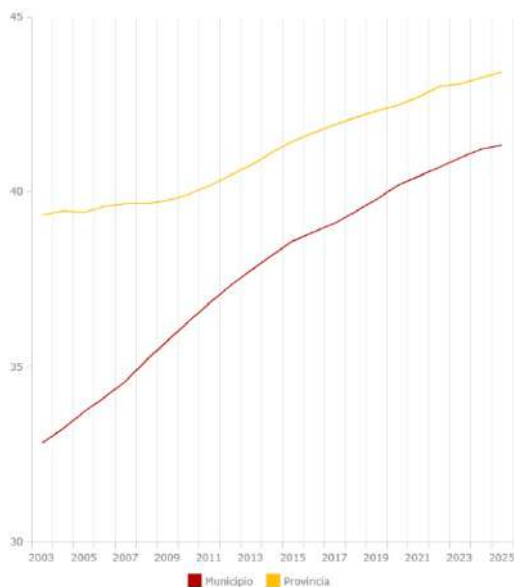
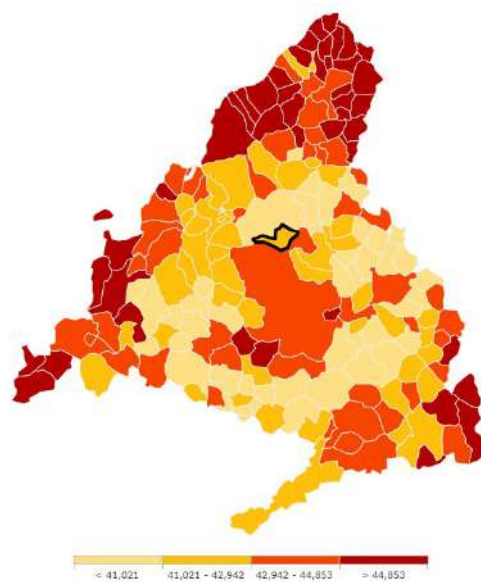


Gráfico de edad media



Municipios de la C.M según la edad media de su población

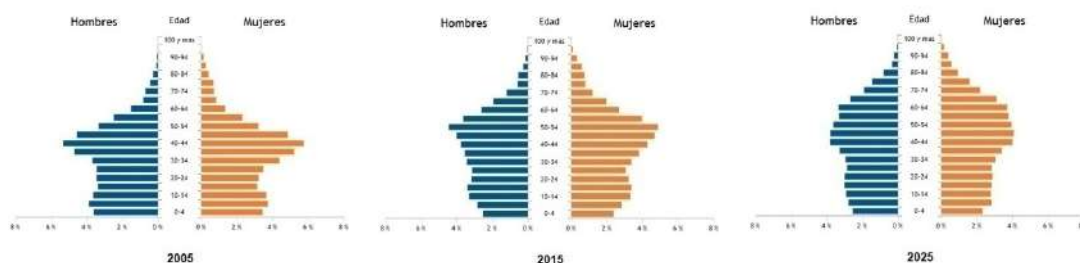
Fichas socioeconómicas (econimistas.es)

La edad media de la población del municipio es de 41 años, 2 menos que la autonómica. En el año 2003, la edad media era de 33 años, 6 menos que la de la comunidad.

Este incremento progresivo de la edad media refleja un envejecimiento de la población local, coherente con la permanencia de los residentes a lo largo del tiempo y con el hecho de que los grupos que llegaron o se establecieron hace más de una década ahora forman parte de la población adulta y *senior*. Aun así, la edad media del municipio sigue siendo algo inferior a la de la región, lo que indica que Tres Cantos mantiene un perfil relativamente joven en comparación con la media autonómica, probablemente gracias a la

atracción de familias en edad laboral y jóvenes adultos durante su desarrollo urbanístico reciente.

Vamos ahora a ver esta evolución en formas de histograma de barras, es decir, en forma de pirámide de edades, para los años 2005, 2015 y 2025, es decir, las dos últimas décadas:



Fuente: INE

Compararemos esta pirámide del año 2025 con las de la Comunidad de Madrid y con la nacional:



Fuente: INE

La forma del gráfico de Tres Cantos es notablemente distinta a los otros dos, alejándose de la forma regresiva que presentan las dos primeras, y acercándose algo más a una pirámide estable.

Se observan así gráficamente los resultados obtenidos de las tablas anteriores, y se corrobora el hecho de que la estructura de edades de Tres Cantos es una fortaleza del municipio.

Población joven

El primer escalón de la pirámide (0-4 años) es inferior al siguiente (5-9 años), y la tendencia es una disminución (89%-77%), lo cual es muy positivo.

Se observa un aumento de niños de 0-4 años (de 2.044 a 2.522) lo que se traduce en una mayor demanda en los niveles primeros de la enseñanza: la Educación Infantil de Primer Ciclo (0-2 años) y la de Segundo Ciclo (3-5 años).

En 2012, los tres primeros escalones corresponden al 27, 35 y 38% de la población joven. Estos porcentajes pasan a ser del 31, 35 y 34%, lo que implica un aumento de menores de 4 años y un descenso de niños entre 10 y 14 años.

Población laboral

El 1996 el reemplazo laboral estaba asegurado, por cada persona que salía del mercado de trabajo (55-64 años) había 1,14 personas que entraban en el mismo (20-29 años). En la actualidad ese reemplazo ya no está asegurado, son más los que salen que los que entran en dicho mercado (por cada uno que sale entran 0,79).

Pude observarse el envejecimiento de las personas en edad laboral, con un pequeño descenso de esta población laboral a costa de un ascenso de la población mayor.

Población mayor

Ya hemos visto como el porcentaje de población mayor de 65 años se ha disparado en la última década, pasando de un 9 a un 15%. Las personas de entre 65 y 74 años han pasado de un 55% de la población mayor a un 62%. Las personas mayores de 74 años han pasado en términos absolutos de 1.620 a 2.779. Se trata de una población con unas necesidades específicas en cuanto a dotaciones de Bienestar Social cuya demanda se irá incrementando con el paso de los años.

La evolución de la estructura de edades se refleja en el aumento de la dependencia que gravita sobre la población en edad laboral, en 2012 los niños, adolescentes y mayores representaban el 46% respecto al colectivo laboral y en 2022 son el 53%.

Relación numérica entre los sexos

La sex ratio (hombres por cada 100 mujeres) de la población de Tres Cantos ha tenido el siguiente comportamiento en los últimos años:

Año	2005	2010	2015	2020	2025
Hombres por cada 100 mujeres	94,2	94,2	93,8	94,8	96,8

Durante 2005–2015 el municipio presentaba una ligera mayoría femenina, con una ratio estable alrededor de 94 hombres por cada 100 mujeres. Esta situación es habitual en muchos municipios españoles, ya que la mayor esperanza de vida femenina tiende a incrementar el peso relativo de las mujeres en la población total.

A partir de 2015 se observa una tendencia de aumento del sex ratio, pasando de 93,8 a 96,8 en 2025. Esto sugiere una convergencia hacia el equilibrio entre hombres y mujeres, reduciéndose la brecha de género en la estructura poblacional.

Esto podría deberse a una atracción de población activa masculina vinculada al empleo (sectores tecnológicos o empresariales presentes en el municipio), la llegada de hogares jóvenes, donde la estructura por sexo suele estar más equilibrada que en poblaciones envejecidas o a un menor envejecimiento relativo que en otros municipios, ya que el envejecimiento suele aumentar el peso femenino.

En 2021, el sex ratio de Comunidad de Madrid se situaba en 91,7 hombres por cada 100 mujeres, mientras que en Tres Cantos alcanzaba 94,4. Esto indica que el municipio presenta una estructura por sexo más equilibrada que la media regional, con una menor representación femenina. Esta diferencia puede relacionarse con varios factores demográficos: menor

envejecimiento relativo de la población municipal, ya que el envejecimiento suele incrementar el peso de las mujeres debido a su mayor esperanza de vida; mayor presencia de población en edades activas, asociada a dinámicas de movilidad residencial hacia municipios con oportunidades laborales o buena calidad de vida; perfil socioeconómico de municipio joven y familiar, donde las cohortes adultas presentan ratios de sexo más equilibradas.

En conjunto, el mayor sex ratio de Tres Cantos respecto al promedio regional sugiere una estructura demográfica relativamente más joven y equilibrada por sexo.

En relación con la estructura por edad y sexo, Tres Cantos presenta los siguientes datos:

EDADES	HOMBRES	%	MUJERES	%	TOTAL	%
De 0 a 4 años	1.285	2,6	1.237	2,5	2.522	5,0
De 5 a 9 años	1.406	2,8	1.442	2,9	2.848	5,7
De 10 a 14 años	1.456	2,9	1.363	2,7	2.819	5,6
De 15 a 19 años	1.540	3,1	1.466	2,9	3.006	6,0
De 20 a 24 años	1.478	2,9	1.506	3,0	2.984	5,9
De 25 a 29 años	1.467	2,9	1.413	2,8	2.880	5,7
De 30 a 34 años	1.422	2,8	1.515	3,0	2.937	5,9
De 35 a 39 años	1.773	3,5	1.857	3,7	3.630	7,2
De 40 a 44 años	1.963	3,9	2.013	4,0	3.976	7,9
De 45 a 49 años	1.953	3,9	2.079	4,1	4.032	8,0
De 50 a 54 años	1.777	3,5	2.065	4,1	3.842	7,7
De 55 a 59 años	1.852	3,7	2.135	4,3	3.987	7,9
De 60 a 64 años	1.665	3,3	1.797	3,6	3.462	6,9
De 65 a 69 años	1.185	2,4	1.384	2,8	2.569	5,1
De 70 a 74 años	920	1,8	994	2,0	1.914	3,8
De 75 a 79 años	597	1,2	634	1,3	1.231	2,5
De 80 a 84 años	286	0,6	340	0,7	626	1,2
De 85 a 89 años	192	0,4	349	0,7	541	1,1
De 90 a 94 años	79	0,2	188	0,4	267	0,5
De 95 a 99 años	23	0,0	75	0,1	98	0,2
100 y más años	6	0,0	10	0,0	16	0,0
Total	24.325	48,5	25.862	51,5	50.187	100,0

El análisis por grupos de edad muestra que:

- En las edades más jóvenes la distribución entre hombres y mujeres es muy equilibrada, con pequeñas variaciones entre cohortes.
- En las edades adultas intermedias (35-59 años) se observa en varios grupos una mayor presencia de mujeres, especialmente en los tramos 45-49, 50-54 y 55-59 años.
- En las edades más avanzadas la feminización de la población se intensifica claramente, con una proporción de mujeres significativamente superior a la de hombres a partir de los 80 años, fenómeno asociado a la mayor esperanza de vida femenina.

En conjunto, la estructura por sexo muestra equilibrio en las edades jóvenes y adultas, mientras que las mujeres adquieren mayor peso en las edades más avanzadas, reproduciendo la pauta demográfica habitual en la población española.

Nivel de estudios de la población

La evolución del nivel de estudios de la población española ha sido muy positiva, en las últimas décadas se ha producido una fuerte reducción del número de personas que no saben leer ni escribir, de las que no tienen estudios (personas que saben leer y escribir pero fueron menos de 5 años a la escuela) y de las que tienen estudios primarios (personas que fueron a la escuela 5 años o más sin completar el Bachiller Elemental, la EGB o la ESO). Por el contrario, se ha incrementado mucho la población con estudios secundarios y universitarios al generalizarse la secundaria obligatoria hasta los 16 años, y ser cada vez más frecuente que los jóvenes sigan estudiando la secundaria no obligatoria y accedan a la Universidad.

En 2001 (Censos de Población y Viviendas) el 23,3% de los españoles no tenía estudios (en este grupo hemos incluido a los analfabetos, colectivo siempre inferior al anterior), proporción que en 2011 se ha reducido al 10,9%; un 24,8% contaba con estudios primarios (en 2011 son el 14,9%); otro 40,5% tenía estudios secundarios y esa proporción se ha incrementado al 55% diez años más tarde, y, por último, el 11,4% tenía una titulación universitaria, proporción que en 2011 sube al 19,2%.

Característica de la población del municipio

La evolución de la población de Tres Cantos según nivel de estudios entre 2011 y 2022, y su comparación con la Zona Norte Metropolitano y la Comunidad de Madrid en 2022, se ha recogido en el siguiente Cuadro.

Nivel de estudios	Tres Cantos		Zona Norte Madrid	Comunidad de Madrid
	2011	2022	2022	2022
Analfabetos	0,5	0,2	0,3	0,4
Sin Estudios	2,9	1,0	2,8	3,8
Primaria	12,1	4,8	11,8	10,9
Secundaria	44,8	30,0	36,6	33,5
FP	10,2	15,0	16,7	10,4
Estudios superiores	29,5	49,0	31,8	41,0

Esta tabla permite observar dos aspectos principales: la evolución educativa de Tres Cantos en el tiempo y su posición relativa respecto a su entorno territorial (zona norte de Madrid y Comunidad de Madrid).

En primer lugar, se aprecia una mejora muy clara del nivel educativo en Tres Cantos entre 2011 y 2022. Los niveles educativos más bajos han disminuido de forma notable. La población analfabeta pasa del 0,5 % al 0,2 %, mientras que quienes no tienen estudios se reducen del 2,9 % al 1 %. También se observa un descenso importante en los niveles de educación primaria y secundaria. Esto indica que una parte significativa de la población ha alcanzado niveles educativos más altos con el paso del tiempo.

Paralelamente, aumentan los niveles educativos medios y superiores. La Formación Profesional pasa del 10,2 % al 15 %, lo que refleja una mayor presencia de titulaciones técnicas o profesionales. Sin embargo, el cambio más significativo se produce en los estudios superiores, que pasan del 29,5 % en 2011 al 49 % en 2022. Este incremento de casi veinte puntos porcentuales muestra una clara elevación del capital educativo de la población del municipio.

En segundo lugar, al comparar Tres Cantos con su entorno en 2022, se observa que el municipio presenta un nivel educativo más elevado que la media de la zona norte de Madrid y de la Comunidad de Madrid. Mientras que en Tres Cantos el 49 % de la población tiene estudios superiores, este porcentaje es del 31,8 % en la zona norte y del 41 % en el conjunto de la Comunidad de Madrid. Esto sitúa a Tres Cantos como un municipio con una concentración especialmente alta de población con formación universitaria.

Asimismo, los niveles educativos bajos también son menos frecuentes en Tres Cantos. La proporción de población con educación primaria o inferior es considerablemente menor que en los otros ámbitos territoriales. Por ejemplo, la educación primaria representa solo el 4,8 % en Tres Cantos, frente al 11,8 % en la zona norte y el 10,9 % en la Comunidad de Madrid.

En conjunto, los datos reflejan que Tres Cantos ha experimentado un proceso de mejora educativa notable en la última década y que actualmente presenta un perfil educativo más alto que el de su entorno regional. Esto sugiere una población con un elevado nivel de cualificación, lo que suele asociarse a sectores profesionales cualificados, mayor especialización laboral y un perfil socioeconómico relativamente alto.

Características de los hogares

La familia y el hogar son las estructuras sociales básicas que median entre el individuo y la sociedad. El estudio de su formación y el cambio en su número y composición es una de las piezas básicas para comprender el funcionamiento de nuestra sociedad.

El hogar, desde el punto de vista estadístico, se define como un conjunto de personas que residen en la misma vivienda. La familia es el grupo de personas (dos o más) que residiendo en la misma vivienda familiar están vinculadas por lazos de parentesco, ya sean consanguíneos o políticos, independientemente de su grado. Las diferencias entre hogar y familia son, por tanto, las siguientes:

1. El hogar puede ser unipersonal mientras que la familia tiene que constar, por lo menos, de dos miembros.
2. Los miembros de un hogar multipersonal no tienen necesariamente que estar emparentados, mientras que los miembros de una familia sí.

Por la relación estrecha que tiene esta variable con la demanda de vivienda, parece interesante que analicemos este aspecto.

El cambio en el número de hogares se debe a dos flujos, la formación de nuevos hogares, generalmente por la formación de nuevas parejas, y la extinción de hogares por muerte de sus miembros o por fusión. Este cambio se mide por el indicador tamaño medio de los hogares.

El tamaño medio de los hogares (personas por hogar o por vivienda principal que, en la práctica, es lo mismo) de nuestro país es descendente desde que comenzó a reducirse el número de hijos por familia, a finales de los años 70, y con ello el número de hogares que contaban con cuatro miembros o más, y al aumentar la esperanza de vida de la población que supuso el incremento del número de hogares unipersonales, muchos de ellos constituidos por personas de edad que viven solas, pero también por solteros emancipados de su familia y por el resultado de una ruptura matrimonial.

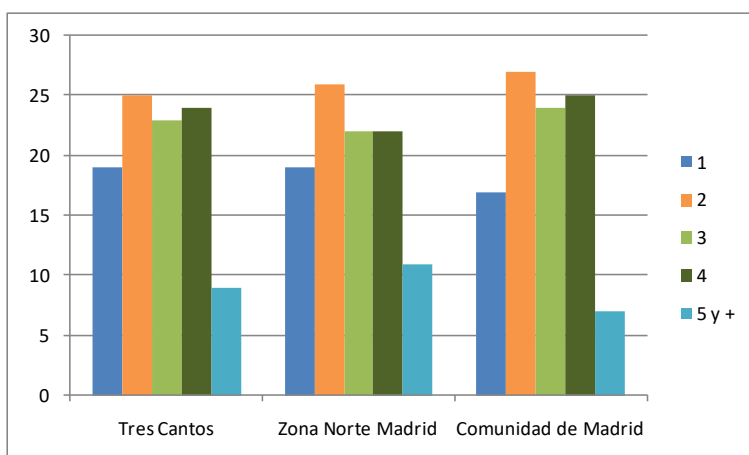
Tamaño medio de los hogares en 2021:

Tres Cantos	Zona Norte Madrid	Comunidad Madrid
3,21	2,50	2,63

Como puede verse, el tamaño de los hogares de Tres Cantos es muy superior a la cifra regional y autonómica.

Veremos ahora en detalle la composición del los hogares en el municipio objeto de estudio:

Número de miembros	Tres Cantos		Zona Norte Madrid	Comunidad de Madrid
	2011	2021	2021	2021
1	13	19	19	17
2	23	25	26	27
3	21	23	22	24
4	31	24	22	25
5 y +	11	9	11	7



Fuente: INE, elaboración propia

La evolución de Tres Cantos

- Hogares de 1 persona: aumentan del 13 % al 19 %. Esto refleja la tendencia hacia hogares más pequeños o unipersonales, probablemente por jóvenes que se independizan o personas mayores viviendo solas.
- Hogares de 2 personas: suben del 23 % al 25 %, mostrando también un pequeño crecimiento de parejas sin hijos o parejas con hijos ya emancipados.

- Hogares de 3 personas: aumentan ligeramente del 21 % al 23 %, manteniendo la proporción de familias pequeñas con un hijo.
- Hogares de 4 personas: bajan del 31 % al 24 %, indicando que las familias grandes (por ejemplo con 2 hijos) han disminuido su peso relativo.
- Hogares de 5 o más personas: bajan del 11 % al 9 %, lo que es consistente con la tendencia general a familias más pequeñas.

En la última década, Tres Cantos ha pasado de un perfil mayoritariamente de familias medianas/grandes a un perfil más diversificado, con más hogares pequeños y unipersonales, aunque todavía predominan los hogares de 2-3 miembros. Esto coincide con la evolución demográfica en muchas ciudades residenciales: mayor longevidad, jóvenes que se independizan y menos hijos por familia.

Comparando Tres Cantos con la zona norte de Madrid en 2021, se observa que la distribución de los hogares es muy similar, con predominio de hogares medianos de 2 a 4 miembros y una proporción ligeramente mayor de hogares grandes (5 o más personas) que en la Comunidad de Madrid, lo que refleja un perfil más familiar. En contraste, la Comunidad de Madrid presenta una mayor proporción de hogares pequeños, especialmente de 2 personas, y menos hogares grandes, lo que indica una mayor presencia de parejas sin hijos o personas que viven solas.

En conjunto, estos datos muestran que Tres Cantos mantiene un perfil residencial orientado a familias, aunque con la misma tendencia que en la mayoría de la región hacia hogares más pequeños y un aumento de hogares unipersonales, mientras que el conjunto de la Comunidad de Madrid presenta una estructura de hogar más diversificada y menos centrada en familias numerosas.

En Tres Cantos, el tamaño medio del hogar aumentó de 3,09 personas en 2011 a 3,21 en 2021, lo que indica que los hogares se hicieron ligeramente más grandes en la última década. Este comportamiento no sigue la tendencia habitual en España ni en la Comunidad de Madrid, donde lo normal ha sido que los hogares se vuelvan más pequeños debido a factores como el envejecimiento de la población, el aumento de hogares unipersonales y la reducción del número de hijos por familia.

El aumento observado en Tres Cantos puede explicarse por su perfil residencial y demográfico particular: es un municipio orientado a familias jóvenes y de mediana edad, con un gran número de parejas con hijos y una proporción relativamente baja de hogares unipersonales comparada con la media regional. Además, la llegada de familias nuevas y el desarrollo de vivienda unifamiliar o pisos familiares en el municipio puede haber incrementado el número de miembros por hogar.

En resumen, mientras que en gran parte de la Comunidad de Madrid y España los hogares tienden a reducir su tamaño, Tres Cantos muestra un comportamiento inverso, reforzando su carácter como municipio familiar, con mayor presencia de hogares medianos y grandes, lo que puede relacionarse también con su alto nivel educativo y nivel socioeconómico, factores que suelen asociarse a la estabilidad familiar y la residencia en viviendas con capacidad para varios miembros.

El siguiente análisis es el de la estructura de los hogares en función de la edad de sus miembros y de su estado civil, en 2011 y 2021:

Estructura	Tres Cantos		Comunidad de Madrid
	2011	2021	2021
Una persona < 65 años	9	13	15
Una persona > 65 años	4	6	10
Hogares monoparentales	11	11	11
Parejas sin hijos	16	16	17
Parejas con hijos	50	41	30
Parejas o padres/madres con hijos <25 años y otras personas	5	7	8
Otros hogares	5	6	9

La tabla refleja la evolución de la composición de los hogares en Tres Cantos entre 2011 y 2021, y permite comparar con la media de la Comunidad de Madrid en 2021.

En Tres Cantos, se observa un aumento de los hogares unipersonales: las personas que viven solas y tienen menos de 65 años pasan del 9 % al 13 %, y las personas solas mayores de 65 años aumentan del 4 % al 6 %. Este incremento de hogares de una sola persona indica una tendencia hacia mayor diversidad en la estructura de hogares, aunque de forma moderada.

En cuanto a los hogares monoparentales, su proporción se mantiene estable en torno al 11 %, similar a la media regional, lo que sugiere que el municipio presenta una estructura familiar comparable con la Comunidad de Madrid en este tipo de hogares. Por otro lado, las parejas sin hijos se mantienen en un 16 %, ligeramente por debajo de la media regional (17 %), mientras que las parejas con hijos experimentan un descenso significativo, del 50 % en 2011 al 41 % en 2021, situándose por encima del promedio regional (30 %), pero reflejando la misma tendencia de reducción de hogares grandes y con hijos que se observa a nivel autonómico.

Los hogares más complejos, como parejas o padres/madres con hijos menores de 25 años y otras personas, aumentan ligeramente en Tres Cantos, acercándose a la media regional, y los otros hogares también crecen del 5 % al 6 %, aunque siguen siendo menos frecuentes que en la Comunidad de Madrid.

En conjunto, estos datos muestran que Tres Cantos mantiene un perfil predominantemente familiar, con un alto porcentaje de parejas con hijos, pero con un incremento progresivo de hogares pequeños y unipersonales, lo que refleja una mayor diversificación de las formas de convivencia. Comparado con la Comunidad de Madrid, el municipio tiene menos hogares de personas mayores viviendo solas y más hogares de parejas con hijos, lo que subraya su carácter de municipio orientado a familias jóvenes y de mediana edad.

Relación de la población con la actividad económica

Características de la población ocupada

La siguiente tabla muestra en porcentajes la población de 16 años en adelante según su relación con la actividad económica en el año 2023.

Relación	Tres Cantos	Comunidad de Madrid
Ocupados	59	49
Parados	3	7
Receptor pensión o jubilación	16	19
Otra situación de inactividad	14	19
Estudiante	8	6

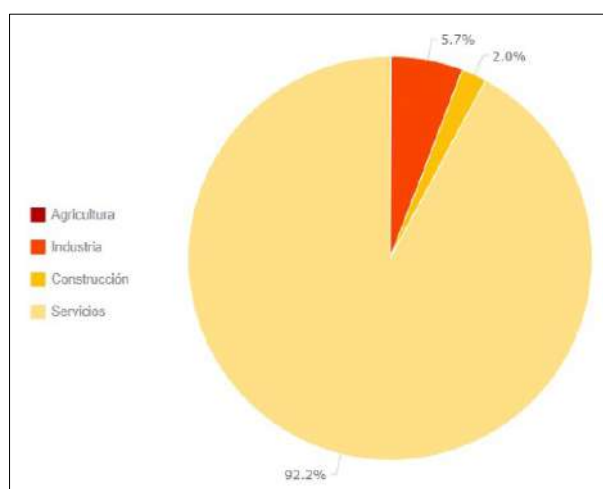
Se observa que el porcentaje de personas ocupadas en Tres Cantos (59 %) es significativamente más alto que el promedio regional, lo que indica un alto nivel de empleo y un municipio con población activa y laboralmente muy involucrada. En paralelo, la proporción de personas desempleadas es baja, mucho menor que la media de la Comunidad de Madrid, lo que refuerza la idea de que Tres Cantos tiene un mercado laboral favorable o una población con alto nivel de cualificación.

Respecto a las personas receptoras de pensión o jubilación, Tres Cantos presenta un porcentaje algo menor que la media regional, lo que sugiere una población ligeramente más joven o con menor proporción de jubilados, coherente con su perfil como municipio con muchas familias y profesionales en edad activa. Asimismo, la categoría de otra situación de inactividad es también inferior en Tres Cantos, lo que apunta a que hay menos personas que no trabajan ni buscan empleo por otras razones (como dedicación al hogar o incapacidad temporal).

Finalmente, la proporción de estudiantes es ligeramente superior en Tres Cantos frente a la Comunidad de Madrid, reflejando la presencia de jóvenes en edad de estudios superiores o formación profesional, coherente con la alta tasa de educación en el municipio.

En conjunto, estos datos muestran que Tres Cantos se caracteriza por una población altamente activa y ocupada, con baja tasa de desempleo, menor proporción de jubilados y más estudiantes que la media regional, consolidando su perfil como un municipio joven, profesional y familiar dentro del norte de Madrid.

En lo relativo a población ocupada por sector de actividad, aquí se muestran los últimos datos para el municipio:



Contratos por sector de actividad.
Fichas socioeconómicas (econimistas.es)

Los datos muestran que la actividad económica en Tres Cantos está fuertemente orientada al sector servicios, con un 92,2 % de los contratos vinculados a este sector. Esto refleja un municipio con predominio de empleos relacionados con comercio, educación, sanidad, administración, hostelería y otros servicios urbanos, lo que es coherente con su perfil de municipio residencial y empresarial del área metropolitana de Madrid.

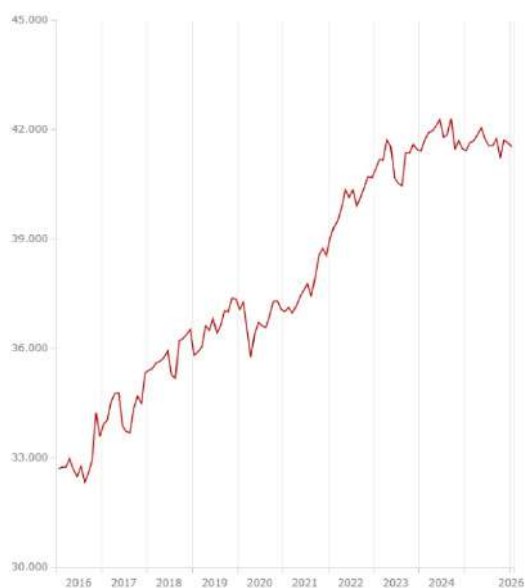
En contraste, los sectores tradicionales como agricultura y construcción tienen una representación mínima, lo que indica que la actividad agrícola prácticamente no existe en el municipio y que la construcción tiene un papel muy limitado en el empleo actual. El sector industrial, aunque más presente, evidencia una industria pequeña o especializada, probablemente vinculada a actividades logísticas, tecnológicas o de servicios industriales.

En conjunto, estos datos confirman que Tres Cantos tiene un perfil económico terciario, dependiente del sector servicios, con muy poca actividad primaria o industrial, lo que coincide con su estructura urbana, nivel educativo elevado de la población y concentración de empresas de servicios y oficinas en la zona.

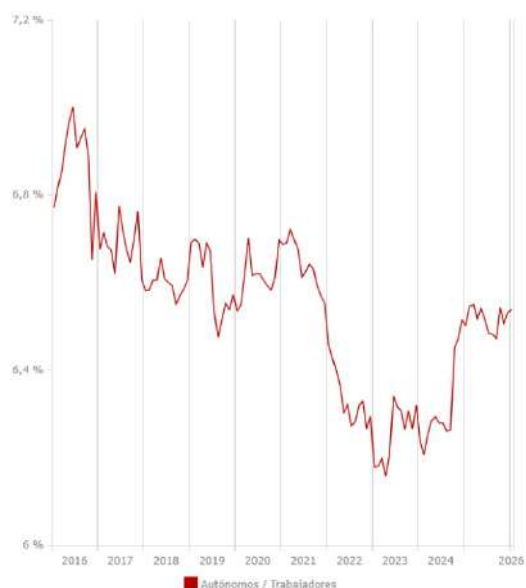
En los últimos diez años, Tres Cantos ha experimentado un crecimiento notable en el número de trabajadores residentes afiliados a la Seguridad Social, pasando de 32.685 en enero de 2016 a 41.518 en enero de 2026. Este incremento refleja la dinámica positiva del mercado laboral local, tanto por la llegada de nuevos residentes como por la consolidación de la población activa existente.

Dentro de este total, los trabajadores autónomos representan un 6,54 % de las afiliaciones. Tras registrar una caída durante los años 2022, 2023 y 2024, esta proporción ha vuelto a aumentar, lo que indica una recuperación de la actividad independiente en el municipio. Aunque los autónomos constituyen un porcentaje relativamente bajo frente al total de afiliados, su evolución muestra que Tres Cantos no solo depende del empleo asalariado, sino que también mantiene un tejido de trabajadores por cuenta propia, probablemente vinculado a servicios profesionales, comercio y actividades especializadas dentro del sector servicios.

En conjunto, estos datos confirman que el municipio posee un perfil laboral sólido y diversificado, con alta participación en el empleo asalariado y un sector autónomo que se está recuperando, lo que refuerza su carácter de municipio residencial con población profesional altamente cualificada y activa.



Número de afiliaciones en alta, por lugar de trabajo, existentes en la Seguridad Social el último día del mes.

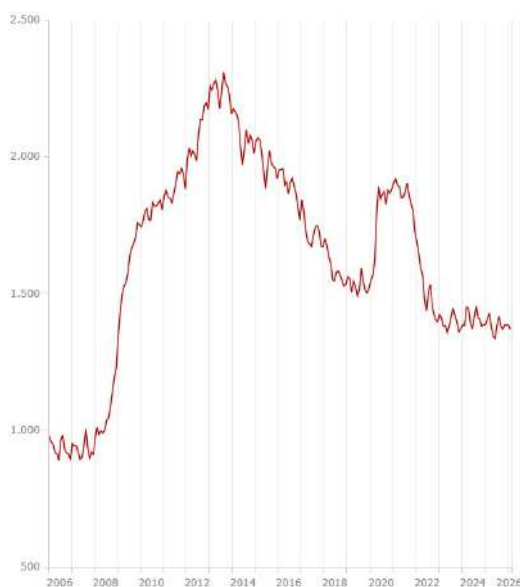


Porcentaje de trabajadores autónomos sobre el total de afiliaciones.

Fichas socioeconómicas (econimistas.es) Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto Nacional de la Seguridad Social

Características de la población en paro

La evolución de la población en paro residente en el municipio, y dada de alta en el Servicio Público de Empleo, ha sido la siguiente:

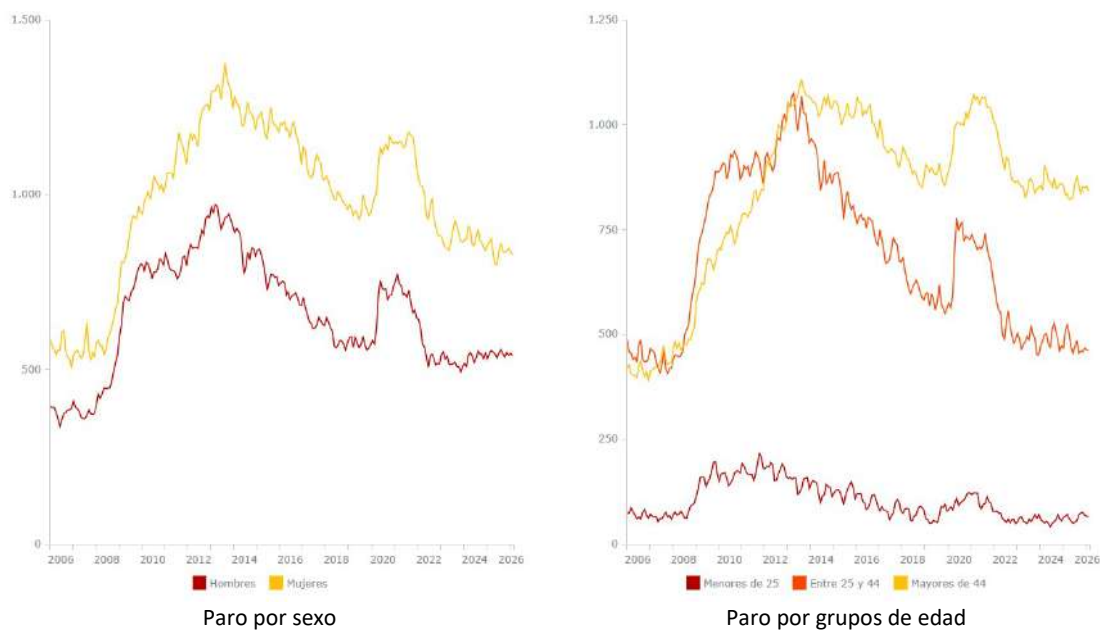


Paro registrado en las oficinas del SEPE.

Fichas socioeconómicas (econimistas.es)

El desempleo producido por la crisis económica que da comienzo en 2008 se extiende hasta 2013, alcanzando en agosto de ese año la cifra de 2.309 parados. La mejora en la economía de

los años siguiente se refleja en una caída del desempleo que llega hasta 2019 (1.502 parados). Después, la COVID 19 hace aumentar, de nuevo, el paro alcanzando en 2021 la cifra de 1.904 desempleados. Como muestra de la superación de la pandemia, la reactivación de la economía hace descender el paro al valor más bajo de la serie tras la crisis, con 1.383 parados en enero del año en curso.



Fichas socioeconómicas (economistas.es)

Los datos muestran que el desempleo afecta en mayor medida a las mujeres que a los hombres, lo que evidencia una brecha de género en el mercado laboral del municipio. Esta diferencia puede estar relacionada con factores como la mayor presencia femenina en sectores con mayor inestabilidad laboral, mayores dificultades de conciliación o trayectorias laborales más interrumpidas.

En cuanto a la distribución por edad, el paro afecta muy poco a los menores de 25 años, que actualmente representan el grupo menos afectado. Por el contrario, el grupo de mayores de 44 años es el que concentra una mayor proporción de desempleo, lo que indica mayores dificultades de reincorporación al mercado laboral para las personas de más edad.

Esta situación no siempre fue así. Antes de la crisis económica de 2008, el desempleo estaba relativamente equilibrado entre las personas de 25 a 44 años y las mayores de 44 años. Sin embargo, tras la crisis se produjo un cambio en esta estructura: el paro disminuyó en el grupo de 25 a 44 años, mientras que aumentó entre los mayores de 44, consolidando una tendencia en la que las personas de más edad encuentran mayores obstáculos para volver a trabajar. Este fenómeno puede explicarse por cambios en el mercado laboral, la mayor demanda de perfiles más jóvenes o adaptados a nuevas tecnologías, y las dificultades de reciclaje profesional en edades más avanzadas.

En conjunto, estos datos reflejan que el desempleo en el municipio presenta dos rasgos principales: una mayor incidencia en mujeres y una concentración creciente en los grupos de mayor edad, lo que pone de manifiesto la necesidad de políticas de empleo orientadas tanto a la igualdad de género como a la reinserción laboral de trabajadores de mayor edad.

Para comprender la evolución del paro por sector de actividad del último empleo parece interesante ver antes cómo ha evolucionado la ocupación por sector en la Comunidad de Madrid, en la que se encuentra buena parte del empleo en el que trabaja la gente de Tres Cantos:

Sector	2008	2024
Agricultura	21,7	10,0
Industria	335,1	301,2
Construcción	325,3	210,1
Servicios	2.370,9	2.980,4
Total ocupados	3.053,0	3.501,7

Se reduce la ocupación en todos los sectores de actividad menos en los servicios; la tendencia negativa en el sector primario y la industria viene de lejos, en el caso de la construcción la evolución es cíclica, con un nuevo repunte de la vivienda y la obra pública el empleo puede volver a subir, pero seguramente nunca como en la primera década de este siglo.

En Tres Cantos, el paro registrado según cada sector económico, según el SEPE, es el siguiente:

Mes/Año	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Sin empleo anterior	Total
1/2016	7	108	87	1.656	91	1.951
1/2021	9	96	74	1.666	62	1.905
1/2026	7	59	39	1.238	40	1383

En cuanto a la distribución sectorial, el sector servicios concentra claramente la mayor parte del desempleo en todos los años analizados, lo que refleja la fuerte terciarización de la economía local. En 2016 había 1.656 personas desempleadas procedentes de este sector, cifra que se mantiene en niveles similares en 2021 (1.666) pero que desciende de forma notable hasta 1.238 en 2026. A pesar de esta reducción, el sector servicios continúa representando la mayor parte del paro del municipio, lo que es coherente con el predominio de actividades terciarias en su estructura económica.

Por otro lado, los sectores industria y construcción presentan una disminución progresiva del número de desempleados. Esta evolución puede interpretarse como una mejora en el empleo en estos sectores o como una menor presencia de estas actividades en la economía local.

El sector agrícola tiene un peso prácticamente residual, con cifras muy reducidas que apenas varían entre los tres años analizados, lo cual es esperable en un municipio urbano como Tres Cantos. Finalmente, también se observa una disminución en el grupo de personas sin empleo anterior, que pasa de 91 en 2016 a 40 en 2026, lo que puede indicar una mayor incorporación de personas al mercado laboral o una reducción del desempleo entre quienes buscan trabajo por primera vez.

1.2.2. ECONOMÍA

Introducción

La evolución del número de empresas constituye un buen indicador de la dinámica económica de un municipio. En el caso de Tres Cantos, el tejido empresarial muestra una notable estabilidad en los últimos años. En 2015 se contabilizaban 3.326 empresas, cifra que aumentó hasta 3.596 en 2020. En 2025 el número se sitúa en 3.586, lo que indica que, tras el crecimiento registrado en el periodo anterior, el número de unidades productivas se ha estabilizado en torno a las 3.600 empresas.

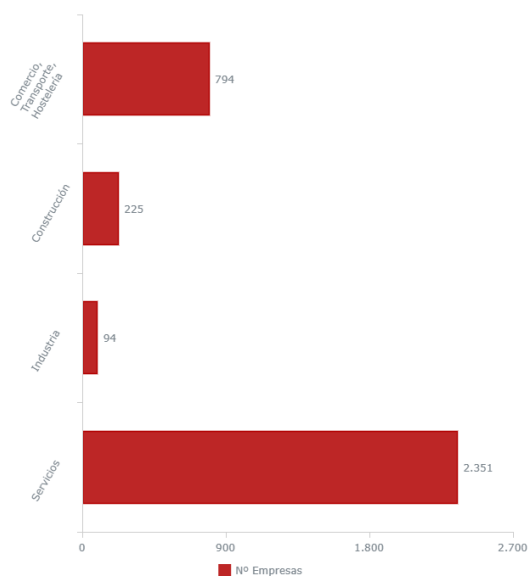


Número de empresas por territorio

Fichas socioeconómicas (econimistas.es). Fuente: INE

Otra fuente relevante para analizar la actividad económica del municipio es el número de afiliaciones a la Seguridad Social por ubicación del centro de trabajo, que refleja el volumen de empleo generado en el propio término municipal, independientemente del lugar de residencia de los trabajadores. En el caso de Tres Cantos, el número de afiliaciones en alta alcanza las 41.358. Esta cifra representa el 114,39% de la población en edad de trabajar residente en el municipio, lo que indica que una parte importante de los trabajadores que desarrollan su actividad en Tres Cantos procede de otros municipios del entorno. Este dato refleja el papel del municipio como polo de empleo dentro del área metropolitana madrileña.

En cuanto a la estructura del tejido empresarial, predomina claramente el sector servicios. De las 3.586 empresas existentes, 2.351 pertenecen a actividades de servicios, mientras que el comercio, transporte y hostelería agrupan 794 empresas. Por su parte, el sector de la construcción cuenta con 225 empresas y la industria con 94. Esta distribución muestra el predominio de las actividades terciarias, característica común a la mayor parte de los municipios del entorno metropolitano de Madrid.



Empresas por actividad

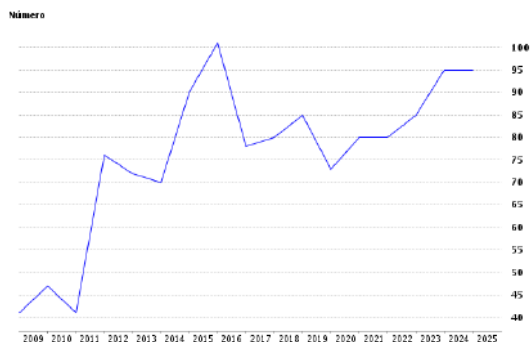
Fichas socioeconómicas (econimistas.es). Fuente: INE

A partir de estos datos se analizará en los apartados siguientes la estructura económica del municipio, comenzando por el peso de los distintos sectores de actividad (primario, secundario y terciario), así como la localización del empleo y los niveles de renta de la población residente. Este análisis permitirá comprender mejor el papel que desempeña Tres Cantos dentro de la economía regional y las características principales de su modelo productivo.

Las cifras de afiliación en cada sector por actividad y lugar de residencia provienen del portal DESVAN (Banco de Datos Estructurales de la Comunidad de Madrid)

Sector primario

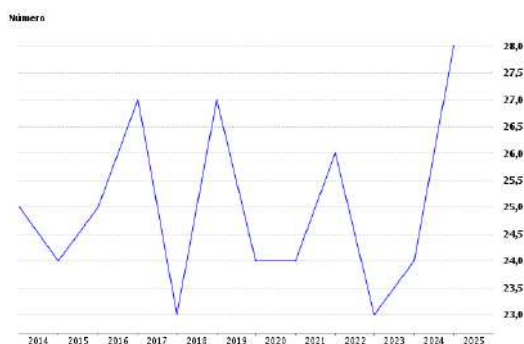
El sector primario tiene una presencia muy reducida en la estructura económica de Tres Cantos. Según los datos de afiliación a la Seguridad Social, el número de trabajadores en alta en las actividades de agricultura y ganadería cuyo centro de trabajo se sitúa en el municipio asciende a 95 personas. Si bien es el doble que hace 15 años, esta cifra representa una proporción muy pequeña dentro del total de afiliados existentes en Tres Cantos, que supera los cuarenta mil, lo que pone de manifiesto el carácter residual de este sector en la economía local.



Afiliados en agricultura y ganadería.

DESVAN, Fuente: Tesorería de la Seguridad Social

Si se analiza la afiliación por lugar de residencia, el peso del sector primario es todavía menor. Únicamente 28 residentes en Tres Cantos están afiliados a la Seguridad Social en actividades agrícolas o ganaderas, lo que indica que una parte importante de los trabajadores que desempeñan estas actividades en el municipio procede de otros municipios del entorno.



Afiliados en agricultura y ganadería residentes en el municipio.

DESVAN, Fuente: Tesorería de la Seguridad Social

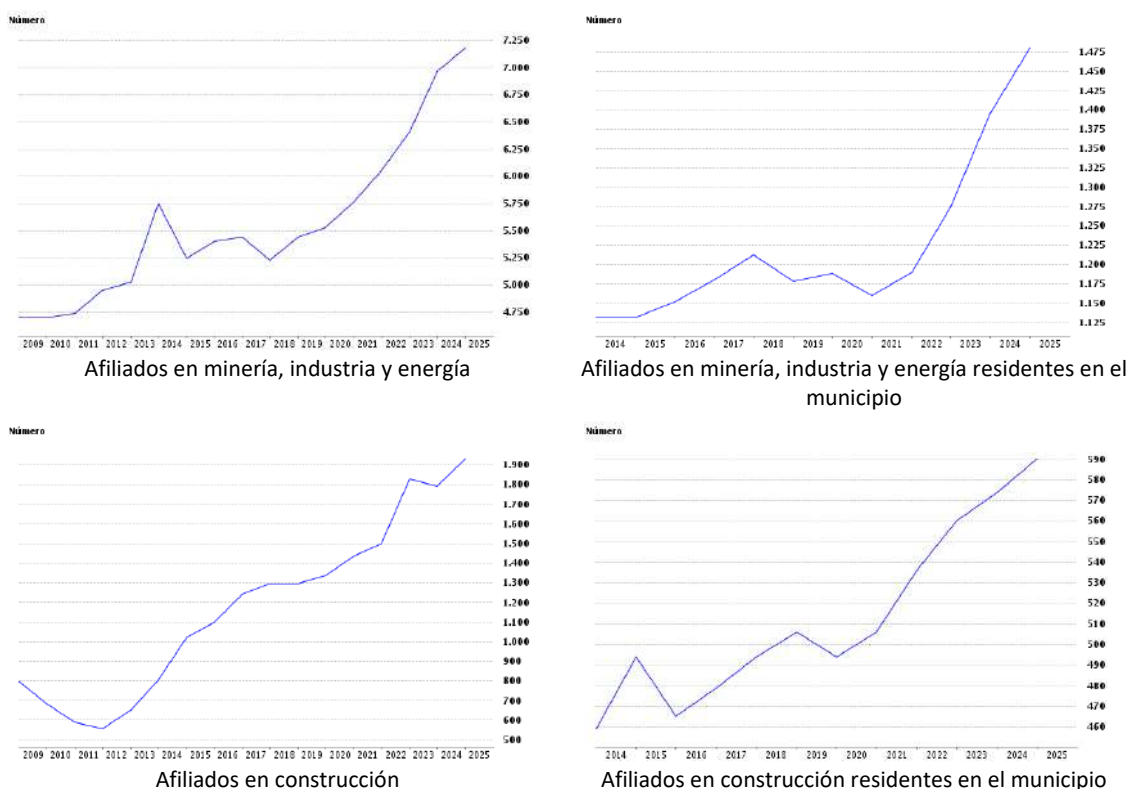
La escasa presencia del sector primario se explica en gran medida por el propio origen y desarrollo urbano de Tres Cantos. El municipio fue creado a finales del siglo XX como una nueva ciudad dentro del área metropolitana de Madrid, con una clara orientación residencial, empresarial y tecnológica. Como consecuencia, la mayor parte del suelo está dedicado a usos urbanos, industriales o de servicios, lo que limita significativamente la implantación de actividades agrarias.

Desde una perspectiva histórica, el territorio en el que hoy se ubica Tres Cantos formaba parte del término municipal de Colmenar Viejo y estaba vinculado a actividades ganaderas extensivas características de la zona norte de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, el proceso de urbanización asociado a la creación del municipio ha transformado profundamente el uso del suelo, reduciendo de forma muy significativa el peso del sector primario en la economía local.

Sector secundario

El sector secundario tiene un peso relevante en la economía de Tres Cantos, aunque inferior al del sector terciario. Dentro de este grupo, se distinguen principalmente la industria y la construcción. Según los datos disponibles, en el municipio existen 94 empresas industriales, que emplean a 7.180 trabajadores en alta laboral en la Seguridad Social. De estos, 1.480 son residentes en Tres Cantos, lo que indica que una parte importante de la plantilla procede de otros municipios del entorno.

Por su parte, el sector de la construcción cuenta con 225 empresas y 1.930 afiliados, de los cuales 590 residen en el municipio. Estos datos reflejan que, aunque la construcción es más numerosa en términos de empresas, genera menos empleo que la industria y se orienta principalmente a obra local, infraestructuras y servicios asociados.



DESVAN, Fuente: Tesorería de la Seguridad Social

La evolución de los afiliados a la Seguridad Social en el sector secundario muestra una tendencia claramente creciente en Tres Cantos, especialmente a partir de la segunda mitad de la década de 2010. En el caso de la industria (minería, industria y energía), tras un periodo de crecimiento moderado y cierta estabilidad entre 2013 y 2018, se observa un incremento sostenido desde 2019 que se intensifica notablemente a partir de 2021, hasta superar los 7.000 afiliados en 2025. Una tendencia similar, aunque con menor intensidad, se aprecia en los afiliados residentes, lo que indica que el crecimiento del empleo industrial en el municipio se apoya en gran medida en trabajadores procedentes de otros municipios.

Por su parte, la construcción presenta una evolución distinta, con un descenso inicial entre 2009 y 2012, en línea con los efectos de la crisis económica, seguido de una recuperación

progresiva y sostenida a partir de 2013. Este crecimiento se acelera especialmente desde 2021, alcanzando cerca de 2.000 afiliados en 2025. En cuanto a los residentes, la evolución es más moderada pero igualmente positiva, lo que refleja una cierta recuperación del sector entre la población local.

Estos datos ponen de manifiesto la consolidación del sector secundario en Tres Cantos, con un comportamiento especialmente dinámico de la industria en los últimos años y una recuperación progresiva de la construcción tras la crisis, reforzando el papel del municipio como generador de empleo dentro del entorno metropolitano.

La industria en Tres Cantos tiene un perfil característico: se concentra en actividades tecnológicas, farmacéuticas, aeroespaciales y audiovisuales, lo que contribuye a un empleo altamente cualificado y con mayor valor añadido. Este patrón diferencia a Tres Cantos de otros municipios del área metropolitana, donde la industria suele estar más vinculada a manufacturas tradicionales o actividades de menor intensidad tecnológica.

En conjunto, el sector secundario representa un componente estratégico de la economía municipal: proporciona empleo especializado, complementa el tejido de servicios y contribuye a la autonomía económica de Tres Cantos, aunque su peso relativo sigue siendo inferior al del sector terciario, que concentra la mayor parte de la actividad económica local.

Sector terciario

El sector terciario es claramente el predominante en la estructura económica de Tres Cantos, tanto por número de empresas como por empleo generado. El municipio cuenta con 2.351 empresas de servicios, que constituyen la mayor parte del tejido productivo local. En términos de empleo, el sector concentra 32.225 afiliados a la Seguridad Social, lo que supone aproximadamente el 78% del total de trabajadores en el municipio.

Dentro del sector servicios destaca especialmente el subsector de servicios a empresas y financieros, que agrupa actividades como información y comunicaciones, actividades profesionales y técnicas, así como servicios financieros. Este subsector cuenta con 20.510 afiliados, lo que lo convierte en el principal motor económico del municipio y pone de manifiesto la especialización de Tres Cantos en actividades de alto valor añadido.

Le siguen en importancia los servicios de distribución y hostelería (comercio, transporte y hostelería), con 7.395 afiliados, y el grupo de otros servicios (educación, sanidad, servicios sociales y personales), que emplea a 4.320 trabajadores. Aunque estos sectores tienen un peso relevante, su importancia es claramente inferior a la de los servicios avanzados, lo que diferencia a Tres Cantos de otros municipios donde el comercio y la hostelería tienen un mayor protagonismo.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS



DESVAN, Fuente: Tesorería de la Seguridad Social

La evolución de los afiliados a la Seguridad Social en los distintos subsectores del terciario muestra tendencias diferenciadas. Los servicios a empresas y financieros presentan un crecimiento sostenido a lo largo del periodo, especialmente a partir de 2015, con un fuerte incremento hasta 2022 y una posterior estabilización en niveles elevados. Este comportamiento refleja la consolidación de Tres Cantos como un polo de actividades empresariales y tecnológicas dentro del área metropolitana.

Por el contrario, los servicios de distribución y hostelería muestran una evolución más irregular, con un descenso significativo durante los años posteriores a la crisis económica y una recuperación parcial en los últimos años, aunque sin alcanzar los niveles iniciales. Este patrón es coherente con la mayor vulnerabilidad de estas actividades a los ciclos económicos.

Finalmente, el grupo de otros servicios presenta una tendencia moderadamente creciente a lo largo del periodo, con algunas oscilaciones, pero manteniendo una evolución positiva que refleja el crecimiento de actividades vinculadas al bienestar social, la educación y los servicios personales.

En conjunto, el sector terciario de Tres Cantos se caracteriza no solo por su claro predominio, sino también por su especialización en servicios avanzados de alto valor añadido, lo que refuerza el papel del municipio como uno de los principales centros de actividad económica y empleo cualificado dentro del entorno metropolitano de Madrid.

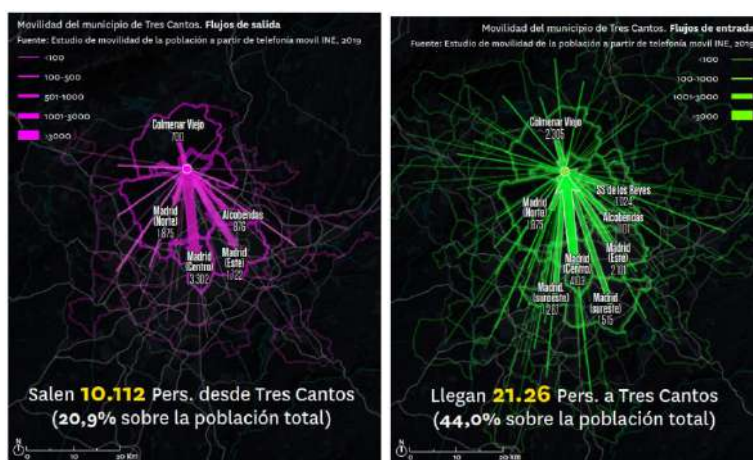
Lugar de trabajo de la población

El análisis del lugar de trabajo de la población permite comprender el grado de autonomía económica del municipio y su papel dentro del área metropolitana. En 2025, Tres Cantos cuenta con una población de 54.592 habitantes, y presenta una dinámica laboral claramente marcada por la atracción de empleo.

Según los datos disponibles, el número de afiliaciones a la Seguridad Social por lugar de trabajo en el municipio asciende a 41.358, lo que representa el 114,39% de la población en edad de trabajar. Este valor superior al 100% indica que Tres Cantos genera más puestos de trabajo que población activa residente, configurándose como un municipio claramente receptor de trabajadores.

Esta situación se confirma al analizar los flujos de movilidad laboral. De acuerdo con los datos del Proyecto Ciudad elaborado por Metròpoli, 21.260 personas se desplazan diariamente a

Tres Cantos para trabajar, mientras que 10.112 residentes salen del municipio para desempeñar su actividad laboral en otros lugares. El saldo neto es, por tanto, claramente positivo, con una entrada de trabajadores que más que duplica el número de salidas.



Imágenes obtenidas de “Proyecto Ciudad”

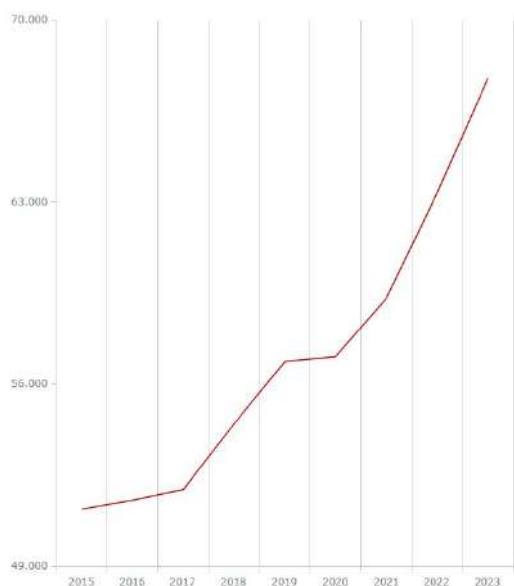
Estos datos reflejan que Tres Cantos actúa como un importante polo de empleo dentro del entorno metropolitano de Madrid, atrayendo población trabajadora de municipios cercanos. Al mismo tiempo, una parte de la población residente continúa desplazándose fuera del municipio, lo que indica que, aunque existe un elevado nivel de empleo local, no todos los trabajadores encuentran ocupación en el propio término municipal.

En conjunto, la combinación de un elevado número de afiliados por lugar de trabajo, un saldo positivo en los flujos laborales y una proporción de empleo superior a la población activa residente pone de manifiesto el alto grado de dinamismo económico de Tres Cantos y su consolidación como uno de los principales centros de actividad y empleo del norte metropolitano de Madrid.

Renta per cápita

El análisis de la renta permite aproximarse al nivel económico y de bienestar de la población residente en Tres Cantos. Los distintos indicadores disponibles muestran que el municipio presenta niveles de renta elevados en comparación con el conjunto de la Comunidad de Madrid.

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la renta media por hogar en Tres Cantos se sitúa en 67.752 euros en 2022, mientras que la renta media por persona alcanza los 23.133 euros en ese mismo año. Ambos indicadores han experimentado una evolución creciente desde 2015, tal y como se observa en los gráficos correspondientes, lo que refleja una mejora sostenida del nivel económico de la población en los últimos años.



Renta neta media de los hogares (euros)



Renta neta media de las personas (euros)

Fichas socioeconómicas (economistas.es). Fuente: INE

A estos datos se añaden los proporcionados por la Agencia Tributaria, que permiten un análisis más detallado a partir de las declaraciones del IRPF. En este caso, la renta media disponible por persona asciende a 36.557 euros, mientras que la renta bruta media se sitúa en 47.637 euros en 2022, con un crecimiento interanual del 5,07%. Estos valores, al igual que su aumento en los últimos años, confirman la existencia de niveles de renta elevados en el municipio, coherentes con su perfil socioeconómico.



Renta disponible media (euros)



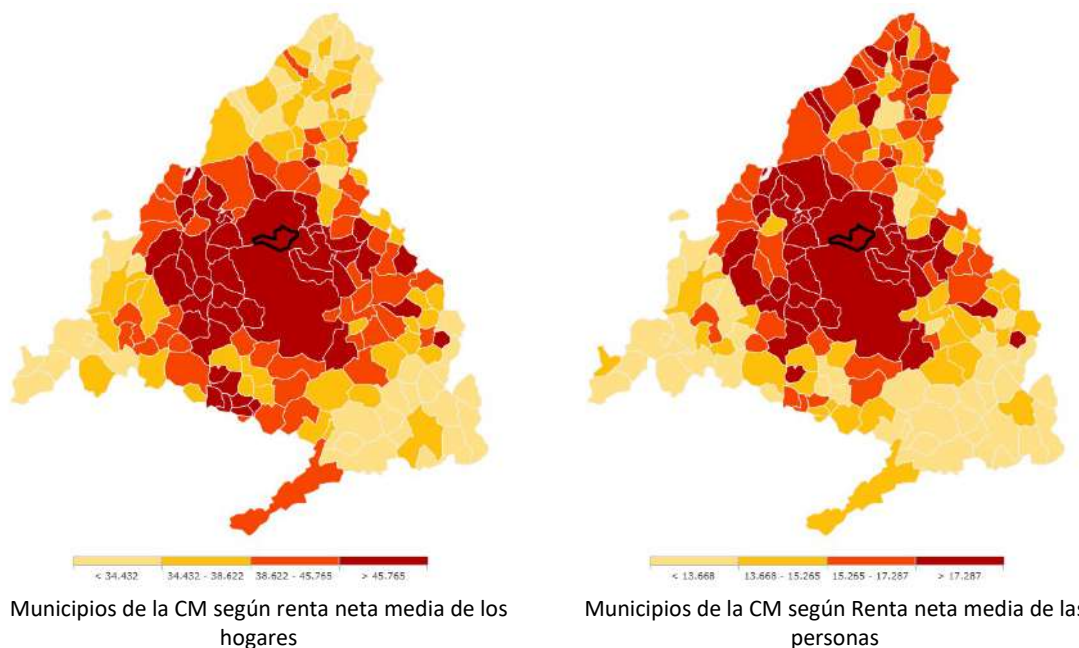
Renta bruta media (euros)

Fichas socioeconómicas (economistas.es). Fuente: INE

Es importante tener en cuenta que los datos de la Agencia Tributaria se basan en las declaraciones fiscales, que pueden corresponder a una sola persona o a unidades familiares, lo

que introduce ciertas diferencias metodológicas respecto a los datos del INE. No obstante, ambos conjuntos de información apuntan en la misma dirección: Tres Cantos se sitúa entre los municipios con mayor nivel de renta de la Comunidad de Madrid.

La evolución positiva de la renta desde 2015, junto con su posición relativa destacada dentro del ámbito regional —tal y como se aprecia en los mapas comparativos—, refleja el carácter dinámico y cualificado de la estructura económica del municipio. Este nivel de renta está estrechamente vinculado al predominio de actividades de alto valor añadido, especialmente en el sector servicios, así como a la presencia de empleo cualificado y bien remunerado.



Fichas socioeconómicas (economistas.es). Fuente: INE

En conjunto, los indicadores de renta confirman que Tres Cantos presenta un elevado nivel socioeconómico, en coherencia con su especialización productiva y su papel como uno de los principales polos de actividad económica del norte metropolitano de Madrid.

1.6 AFECCIONES SECTORIALES

1.6.1 AFECCIONES AMBIENTALES

El municipio de Tres Cantos cuenta con un medio natural valioso y diverso. Todo lo descrito en los siguientes apartados puede observarse en los planos correspondientes.

Hidrología

El municipio de Tres Cantos cuenta con una red hidrográfica compuesta por ríos y arroyos que, además de configurar el paisaje, cumplen funciones ecológicas y de gestión del agua. Estas aguas superficiales están sujetas a diferentes niveles de protección según la normativa

ambiental vigente, asegurando la conservación de la calidad del recurso, la biodiversidad asociada y la conectividad ecológica.

A continuación se detallan los principales cursos de agua y zonas húmedas presentes en el municipio, y se muestra una imagen de los mismos:

- Afluentes del río Jarama:
 - 1-Arroyo del Bodonal
 - 2-Arroyo Navalcarrizo
 - 3-Arroyo Moraleja
 - 4-Arroyo Veguillas
 - Arroyo del Tagarral
- Afluentes del río Manzanares:
 - 5-Arroyo de Tejada
 - 6-Arroyo de Navarredondilla
 - 7-Arroyo de Vencosilla
 - 8-Barranco Valdeguino



Hidrografía. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

Red de vías pecuarias

Las vías pecuarias son corredores de tránsito histórico para el ganado que, además de su función tradicional, constituyen elementos clave en la conectividad ecológica, la preservación del paisaje y la biodiversidad del municipio. Su protección está regulada por la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, que garantiza la conservación de estos caminos, su trazado y sus servidumbres, así como la prohibición de cualquier ocupación que impida su uso público o su función ecológica.

A continuación se detallan las vías pecuarias presentes en el municipio:

-Red de vías pecuarias

1. Vereda de las Tapias de Viñuelas y del Pardo
2. Cordel de las Carreteras de Miraflores y Madrid
3. Cordel de Valdeloshielos
4. Colada de las Huelgas del Arroyo Tejada
5. Cordel de Doñana
6. Vereda y Descansadero del Acederal
7. Cordel de la Marmota



Vías Pecuarias. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

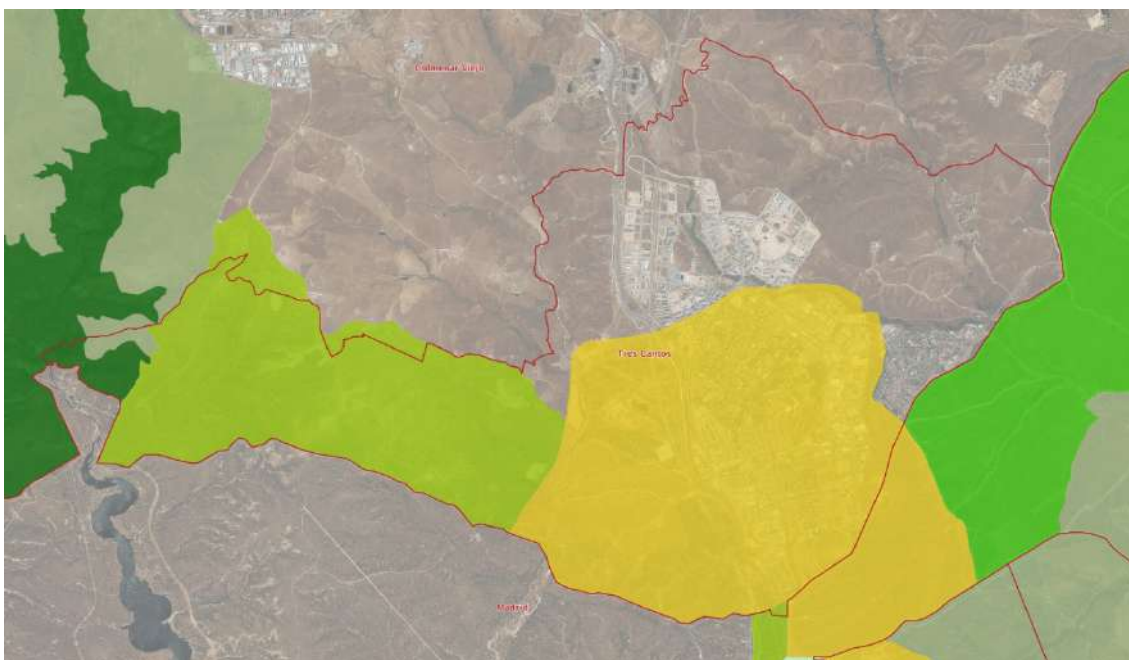
Espacios protegidos

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

El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares es un espacio protegido de interés regional que conserva ecosistemas de gran valor ecológico y paisajístico. Dentro de Tres Cantos, este parque se materializa en:

- Zonas P: áreas a ordenar conforme al planeamiento urbanístico vigente, sujetas a criterios de protección ambiental y planificación sostenible.
- Zonas B3: correspondientes al Parque Comarcal Agropecuario, cuya función es la conservación de suelos agrícolas y su regeneración ecológica.

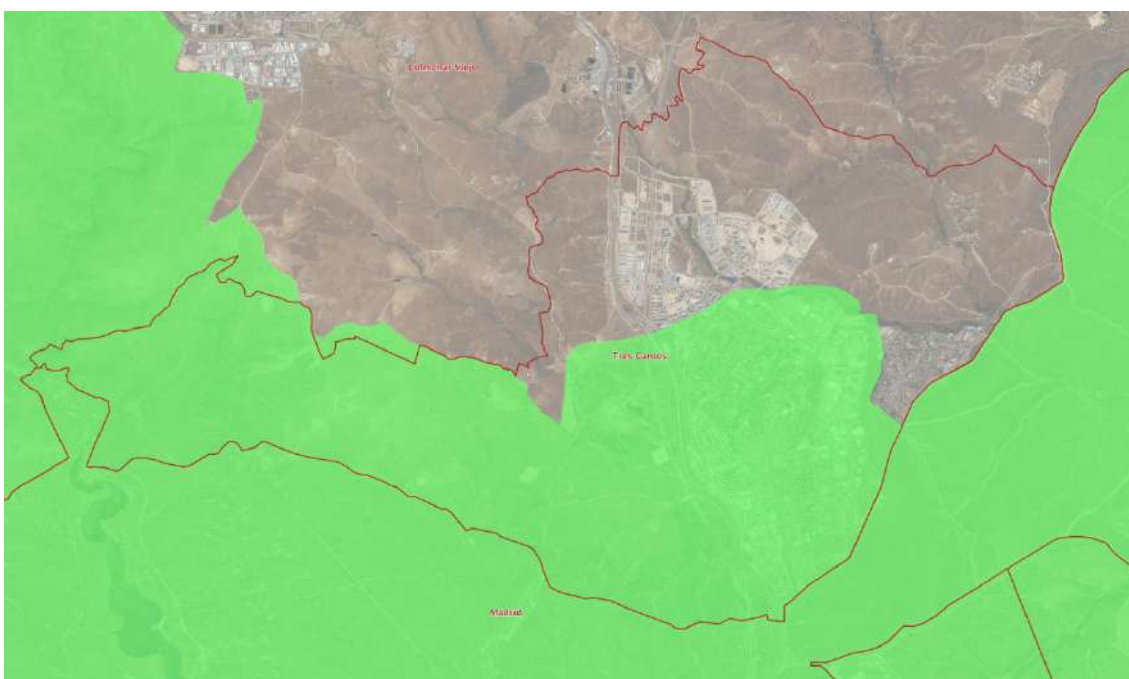
Estas áreas están sujetas a la Ley 8/1991, de Espacios Naturales de la Comunidad de Madrid, que regula su protección, usos compatibles y limitaciones urbanísticas.



Parque Regional Cuenca Alta Manzanares. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

La Zona de Especial Conservación (ZEC) Cuenca del Río Manzanares forma parte de la Red Natura 2000 establecida por la Directiva 92/43/CEE del Consejo sobre la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres. Su objetivo es preservar hábitats y especies de interés comunitario presentes en el municipio, garantizando la conectividad ecológica y limitando usos que puedan afectar su integridad ambiental.

En los planos de ordenación se reflejan las áreas concretas dentro del municipio afectadas por estas protecciones, sirviendo de referencia para la planificación territorial y la gestión ambiental.



ZEC Cuenca del río Manzanares. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

Suelos forestales

Los suelos forestales del municipio de Tres Cantos constituyen áreas de especial valor ecológico, paisajístico y de protección del suelo, contribuyendo a la regulación hidrológica, conservación de la biodiversidad y mitigación de riesgos naturales como la erosión o los incendios forestales. Estos suelos están sujetos a protección legal y limitaciones de uso para garantizar su conservación y evitar actividades que comprometan su integridad.

La gestión y protección de estos suelos se regula mediante la Ley 16/1995, de Suelos Forestales de la Comunidad de Madrid, que establece los criterios de clasificación, aprovechamiento, regeneración y protección frente a ocupaciones o actividades incompatibles con su conservación.

En el municipio se identifican distintas áreas de suelo forestal, incluyendo montes y zonas de vegetación natural que forman parte del entramado ecológico y paisajístico local. La localización exacta de estas áreas se refleja en los planos de ordenación territorial y planificación forestal.



Suelos forestales. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

Hábitats de interés comunitario

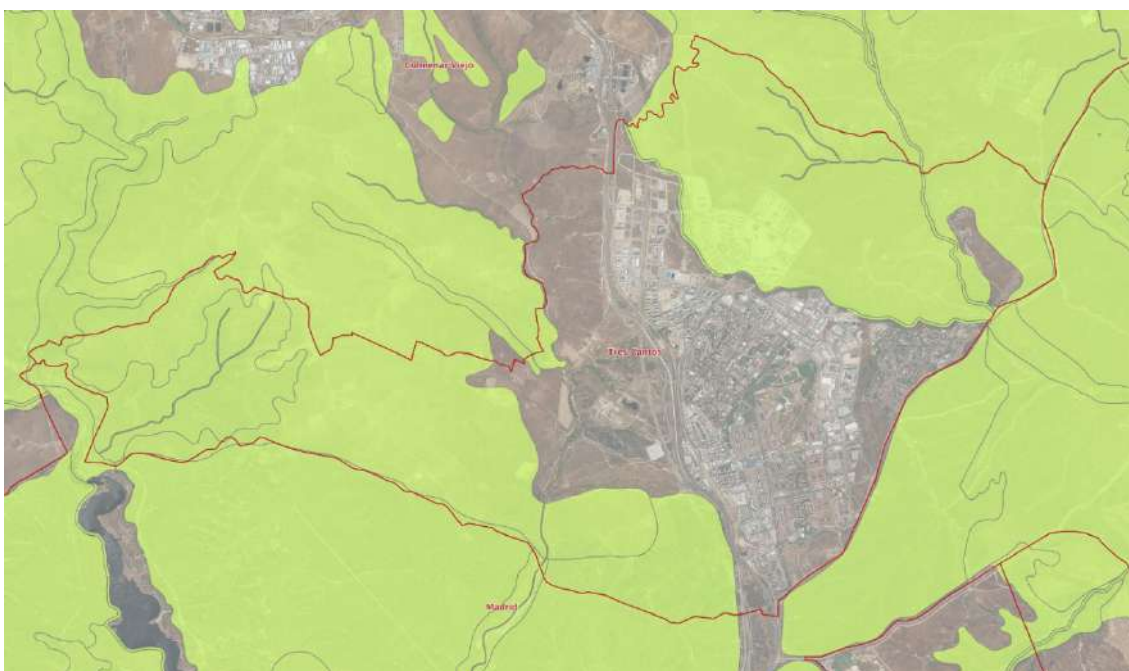
El municipio de Tres Cantos alberga hábitats considerados de interés comunitario por su importancia ecológica y su contribución a la conservación de la biodiversidad a nivel europeo. Estos hábitats forman parte de la Red Natura 2000, cuyo objetivo es garantizar la protección, mantenimiento y restauración de ecosistemas que albergan especies y comunidades vegetales y animales protegidas.

Entre los hábitats presentes en el municipio se incluyen zonas húmedas, bosques, matorrales y áreas de vegetación de ribera, cuya conservación es fundamental para mantener la

funcionalidad ecológica del territorio y los corredores biológicos que conectan con espacios naturales circundantes.

La protección de estos hábitats se regula principalmente por:

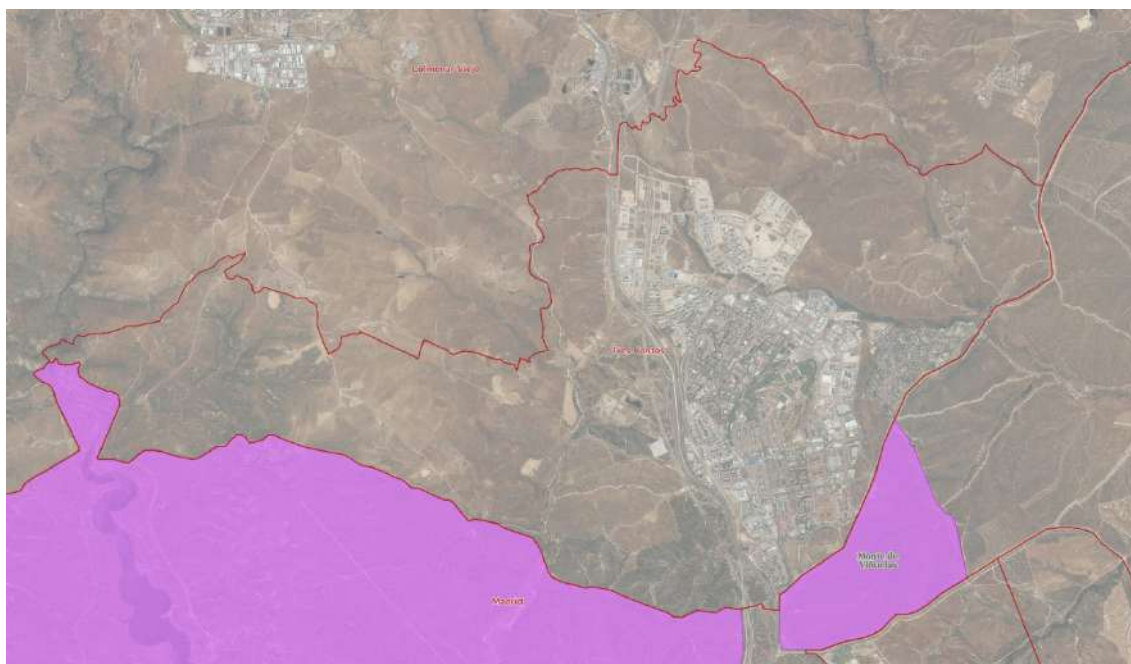
- Directiva 92/43/CEE del Consejo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres.
- Normativa autonómica de la Comunidad de Madrid que desarrolla la Red Natura 2000.



Hábitats de interés comunitario. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

Colindancia con el Monte de El Pardo

Aunque el Monte del Pardo no se encuentra dentro del término municipal, su perímetro colinda con casi toda la delimitación sur de Tres Cantos, ejerciendo influencia directa sobre los ecosistemas limítrofes, la conectividad ecológica y la continuidad del paisaje forestal. Esta colindancia es relevante para la planificación territorial y para la consideración de corredores verdes y zonas de protección ambiental en el municipio.



Monte de El Pardo. Imagen del visor IDEM de la Comunidad de Madrid

1.6.2 LÍNEAS AÉREAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y SERVIDUMBRES

El municipio de Tres Cantos está atravesado por diversas líneas aéreas de alta y media tensión, cuya presencia genera afecciones sobre el uso del suelo, el paisaje y los ecosistemas circundantes. Estas instalaciones están sujetas a servidumbres que limitan determinados usos del suelo bajo su trazado, garantizando la seguridad de las infraestructuras y la protección del entorno.

Las servidumbres asociadas a estas líneas incluyen restricciones de edificación, mantenimiento de franjas de seguridad y medidas para minimizar el impacto ambiental y visual, así como la preservación de la vegetación circundante para evitar riesgos de incendios o daños a la infraestructura.

La regulación y gestión de estas instalaciones se encuentra contemplada en la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, así como en la normativa específica de protección del medio ambiente y ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid.

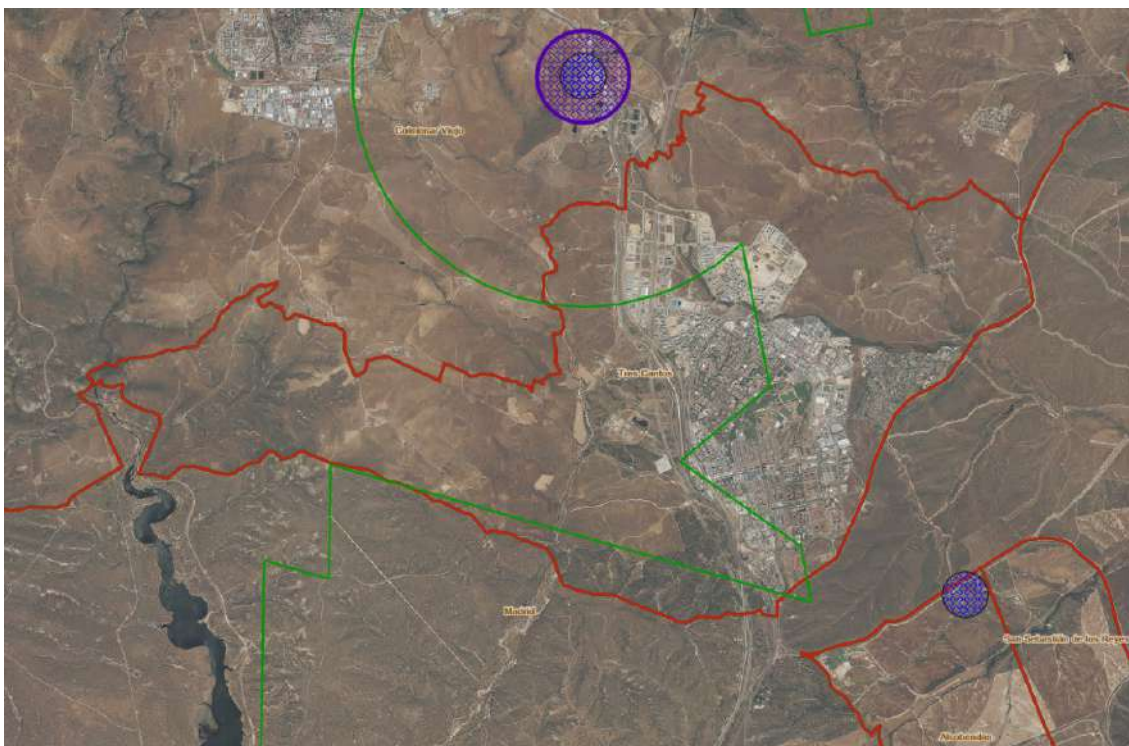
1.6.3 AFECCIONES AERONÁUTICAS

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. Estas afecciones buscan garantizar la seguridad de la navegación aérea, prevenir obstáculos a la aviación y coordinar los usos urbanos con la normativa aeronáutica vigente.

La regulación de estas zonas está establecida por:

- Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, que establece las condiciones de seguridad y servidumbres aeronáuticas.
- Normativa específica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sobre limitaciones de altura y ocupación del espacio aéreo.

La envolvente general delimita áreas en las que cualquier actuación urbanística, industrial o de infraestructuras debe ser compatible con la seguridad aérea.



Servidumbres aeronáuticas. En verde: envolvente total de servidumbres aeronáuticas. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

1.6.4 RIESGOS NATURALES

El municipio de Tres Cantos se encuentra sujeto a diversos riesgos naturales, tales como incendios forestales, inundaciones y otras situaciones de emergencia que pueden afectar tanto al territorio como a la población. La identificación y gestión de estos riesgos es fundamental para la planificación urbana, la protección del patrimonio y la seguridad ciudadana.

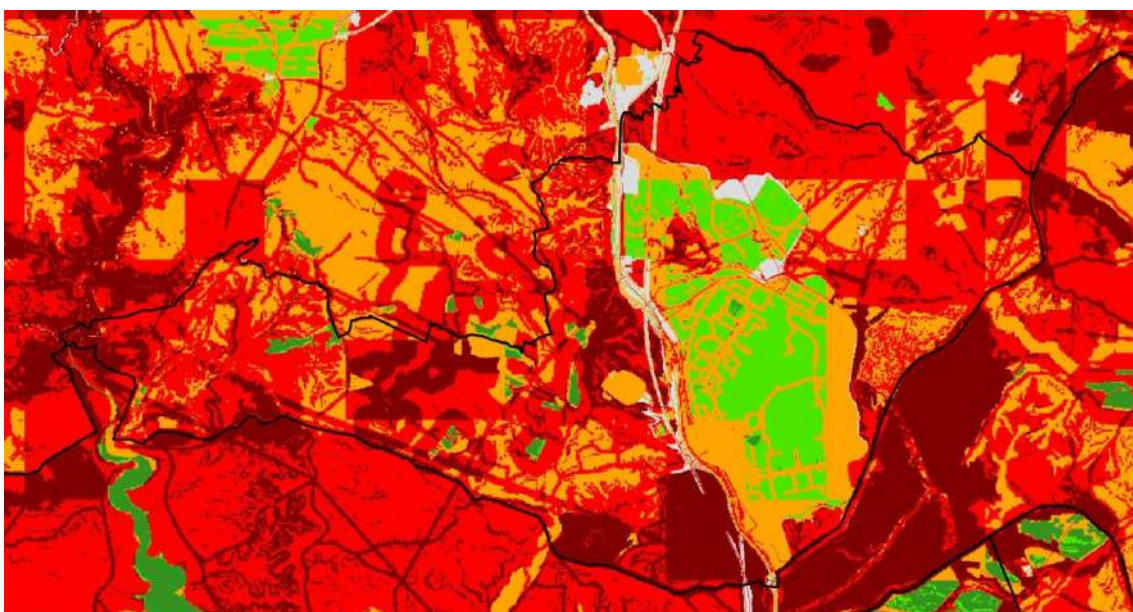
Los riesgos existentes en el municipio son los siguientes:

- Riesgo por fenómenos meteorológicos adversos. Incluye granizo, lluvias fuertes (1 hora), lluvias persistentes (12 horas), nevadas, niebla, ola de calor, ola de frío, polvo en suspensión, sequías, temperaturas máximas o mínimas extremas, tormentas y vientos fuertes. El municipio presenta, según la zona, riesgo muy bajo, bajo o moderado, no alcanzando el riesgo alto ni muy alto en ninguno de los fenómenos anteriormente descritos.



Riesgo por fenómenos meteorológicos adversos. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

- Riesgos por incendios forestales. Representa el nivel de riesgo de incendios en zonas con vegetación, con posible afección a suelos forestales y áreas colindantes. En el municipio encontramos zonas calificadas con riesgo desde muy bajo hasta muy alto, según la siguiente imagen:



Riesgo por incendios forestales. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

- Riesgo por inundaciones. Son susceptibilidad del territorio a anegamientos por desbordamiento de cauces o acumulación de escorrentías en episodios de lluvia intensa.



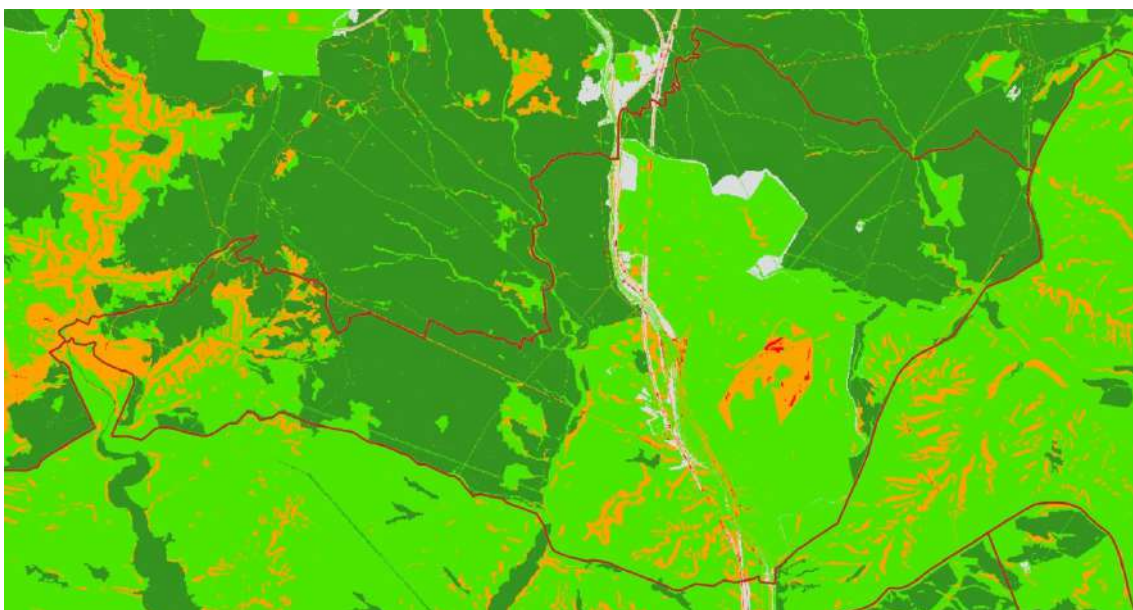
Riesgo por inundaciones. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

En este caso, las zonas más peligrosas son aquellas que poseen riesgo alto y se sitúan junto a zonas urbanizadas, como las que se muestran a continuación:



Riesgo por inundaciones. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

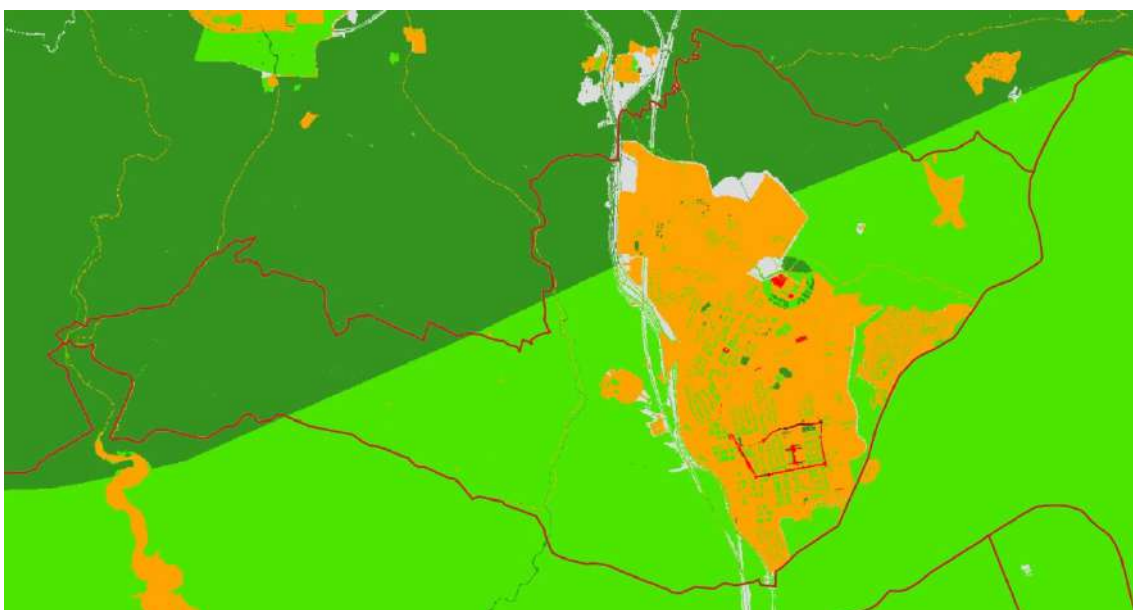
- Riesgo geológico, derivados de las características del terreno, como inestabilidad de laderas, erosión o presencia de suelos con baja capacidad portante. La mayor parte del municipio presenta riesgo muy bajo o bajo, destacando algunas zonas de riesgo moderado y puntos muy concretos de riesgo alto.



Riesgo geológico. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

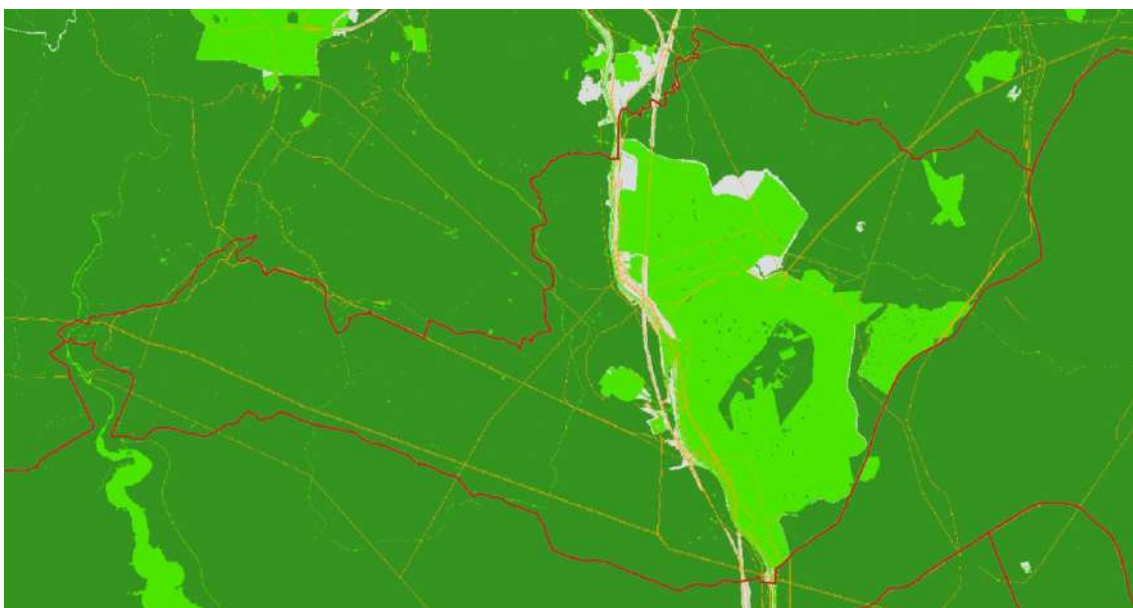
- Riesgo tecnológico: asociados a infraestructuras o actividades humanas, como instalaciones industriales, transporte de mercancías peligrosas o redes energéticas.
- Riesgo antrópico: vinculados a la acción humana, incluyendo procesos de degradación ambiental, contaminación o usos inadecuados del suelo.

A continuación se puede ver una imagen que engloba los dos tipos de riesgo anteriores, con la zona urbana en riesgo moderado y zonas puntuales de la misma con riesgo alto.



Riesgo tecnológico y antrópico. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

- Riesgo por sismos. Posibilidad de afección por movimientos sísmicos, en función de la peligrosidad sísmica del ámbito territorial. En este caso el riesgo es muy bajo en los suelos rurales y bajo en los urbanos, a excepción de zonas lineales de riesgo moderado.



Riesgo por sismo. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

1.6.5 SERVIDUMBRES PARA PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO

El municipio de Tres Cantos cuenta con diversas servidumbres y limitaciones sobre el uso del suelo destinadas a la protección del dominio público, con el objetivo de preservar infraestructuras, cauces, zonas de interés público y áreas de riesgo. Estas servidumbres condicionan la ocupación del suelo, las obras y actividades que puedan afectar a bienes de titularidad pública, asegurando su conservación y funcionalidad.

Entre las principales servidumbres se incluyen:

- 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.

1.6.6 AFECCIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL

El municipio de Tres Cantos cuenta con múltiples elementos de patrimonio cultural protegido (descritos anteriormente en el capítulo “1.4 Patrimonio Histórico-Cultural” de esta memoria), entre los que se incluyen puentes históricos, molinos, restos arqueológicos y canales.

Estos bienes están reconocidos y protegidos por normativa autonómica y estatal, lo que genera condicionantes directos sobre la planificación urbana, la ordenación del suelo y las actuaciones urbanísticas.

Entre las principales afecciones que estos elementos generan en la ordenación del territorio destacan:

- Limitaciones a la edificabilidad y al desarrollo urbanístico: la presencia de bienes protegidos impone restricciones sobre la construcción, altura y densidad en parcelas cercanas, así como la necesidad de mantener un entorno de respeto y visibilidad.
- Zonas de protección y servidumbres: los elementos arqueológicos y patrimoniales requieren la delimitación de áreas de protección, que condicionan la ubicación de infraestructuras, vías y espacios verdes, y pueden influir en la definición de calles y parcelas.
- Compatibilidad con usos urbanos: determinadas actividades o usos pueden verse restringidos para garantizar la conservación del patrimonio, afectando la planificación de equipamientos, zonas residenciales, industriales o recreativas.
- Integración paisajística y visual: los bienes históricos, puentes y canales pueden condicionar la alineación de calles, la ubicación de espacios abiertos y la preservación de vistas y panorámicas significativas.

En conjunto, estos elementos patrimoniales constituyen condicionantes fundamentales que deben integrarse en la planificación del municipio, asegurando la compatibilidad entre desarrollo urbano y conservación del patrimonio cultural.

1.6.7 AFECCIONES PAISAJÍSTICAS

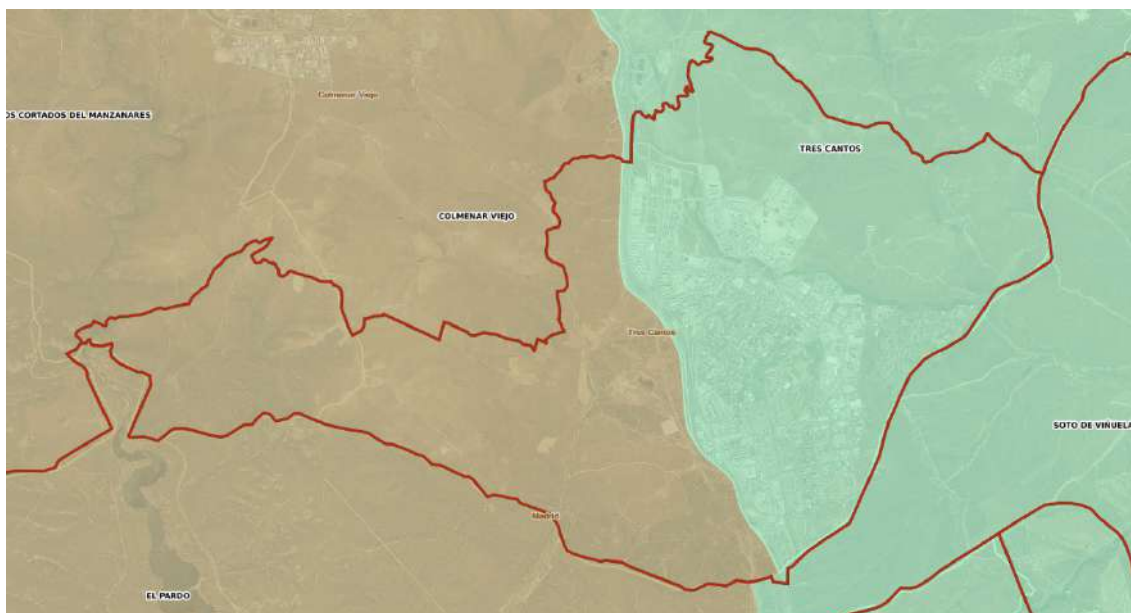
Las afecciones paisajísticas se refieren a condicionantes visuales y estructurales del territorio que afectan la ordenación urbana y la planificación de nuevas actuaciones. En Tres Cantos, se pueden considerar los siguientes elementos:

- Elementos del paisaje natural
 - Montes, arroyos, riberas, suelos forestales y vegetación relevante.
 - Espacios protegidos que generan corredores verdes y preservación de la conectividad ecológica.
 - Límites visuales de zonas naturales que condicionan alturas y densidad de nuevas edificaciones.
- Elementos del paisaje cultural o histórico
 - Bienes patrimoniales visibles en el paisaje (puentes, molinos, canales).
 - Yacimientos arqueológicos o monumentos que requieren protección de entorno.
 - Posible influencia en la disposición de calles, plazas y espacios abiertos.
- Vistas y panorámicas significativas
 - Vistas hacia los Montes de El Pardo u otros elementos destacados fuera del municipio pero visibles desde él.
 - Panorámicas de interés urbano que condicionan alineaciones, altura máxima de edificaciones y diseño urbano.
- Corredores verdes y áreas de integración paisajística
 - Conexión entre parques, vías pecuarias y espacios naturales.
 - Zonas de transición entre área urbana y entorno natural que limitan la ocupación del suelo.
- Infraestructuras que afectan el paisaje

- Líneas de alta tensión, infraestructuras hidráulicas, energéticas o ferroviarias visibles que condicionan el diseño urbano y la ubicación de nuevos desarrollos.

Unidades de paisaje

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.



Unidades de paisaje. Izquierda: Manzanares; derecha: Jarama. Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

La unidad de paisaje “Manzanares”, situada en la cuenca hidrográfica del río Manzanares, se caracteriza por tener:

- Elementos fisiográficos: formas del relieve características de zonas de transición, destacando los piedemontes en forma de rampa, que corresponden a superficies suavemente inclinadas generadas por procesos de acumulación y erosión, en ocasiones organizadas en rampas escalonadas. Asimismo, se identifican interfluvios y vertientes, que configuran las zonas elevadas entre cauces y sus laderas asociadas, incluyendo formas de transición como glacis. Finalmente, aparecen barrancos y vaguadas, que constituyen pequeñas incisiones del terreno por donde discurre el agua de escorrentía, contribuyendo al drenaje natural del territorio.
- Vegetación y usos del suelo: diversidad de usos y coberturas del suelo, entre los que destacan los pastos xerofíticos, adaptados a condiciones de escasez hídrica, y los pastos xerofíticos sobre superficies muy erosionadas, asociados a suelos degradados. Se identifican asimismo mosaicos agrícolas de olivar y cultivos de secano, combinados con manchas dispersas de matorral y arbolado, reflejando un paisaje agrario heterogéneo. Entre las formaciones naturales destacan los retamares, característicos de etapas de matorral, y los encinares, tanto en su forma arbórea como arbustiva, representativos de la vegetación potencial del territorio. Finalmente, se incluyen los espacios

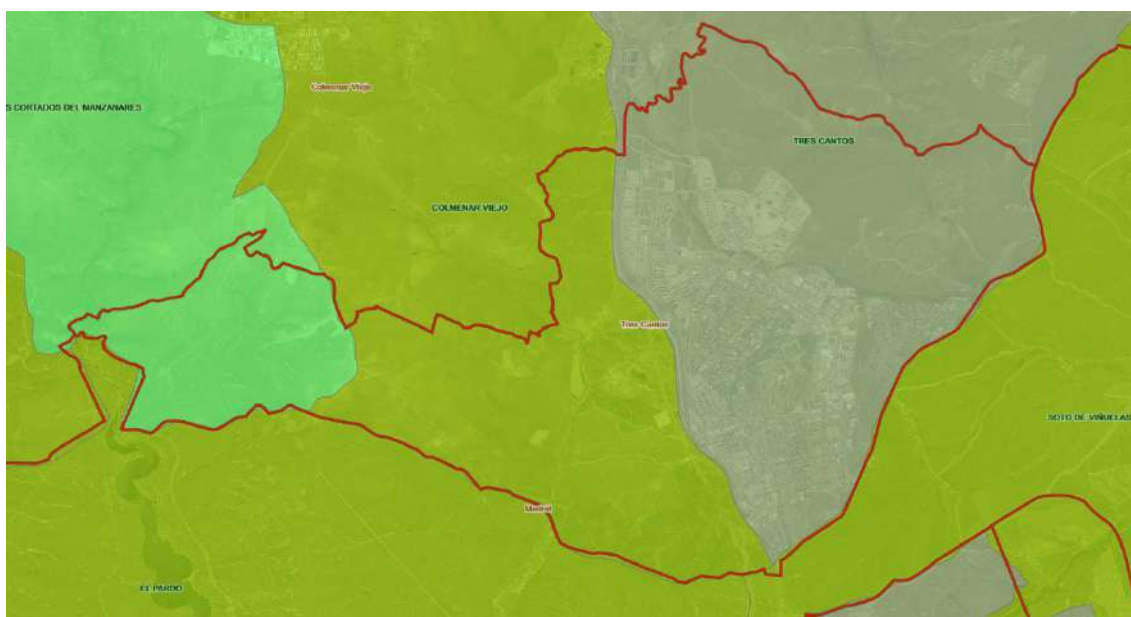
urbanos, correspondientes a las áreas transformadas por la edificación y la urbanización.

La unidad de paisaje “Jarama”, en la cuenca hidrográfica de este río, está conformada por:

- Elementos fisiográficos: estructura del relieve variada, en la que se identifican llanuras aluviales y terrazas fluviales, correspondientes a fondos de valle asociados a los cursos de agua. Asimismo, destacan los piedemontes en forma de rampa, junto con cuevas y vertientes, que configuran zonas de transición con pendientes suaves a moderadas. En las áreas más elevadas se localizan interfluvios y vertientes tipo glacis, que constituyen superficies de enlace entre relieves, mientras que barrancos y vaguadas estructuran la red de drenaje natural del territorio.
- Vegetación y usos del suelo: predominan los pastos xerofíticos sobre superficies erosionadas, asociados a condiciones de escasa cobertura vegetal, junto con formaciones de matorral acidófilo de pequeña talla. Se identifican también dehesas de encinas, representativas de sistemas agroforestales tradicionales, y espacios urbanos, correspondientes a las áreas transformadas por la edificación y la actividad humana

Calidad del paisaje

Tres Cantos se divide en tres zonas con calidades de paisaje diferentes:



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, la calidad es alta. Después, al este de la M-607, la calidad es media-baja.

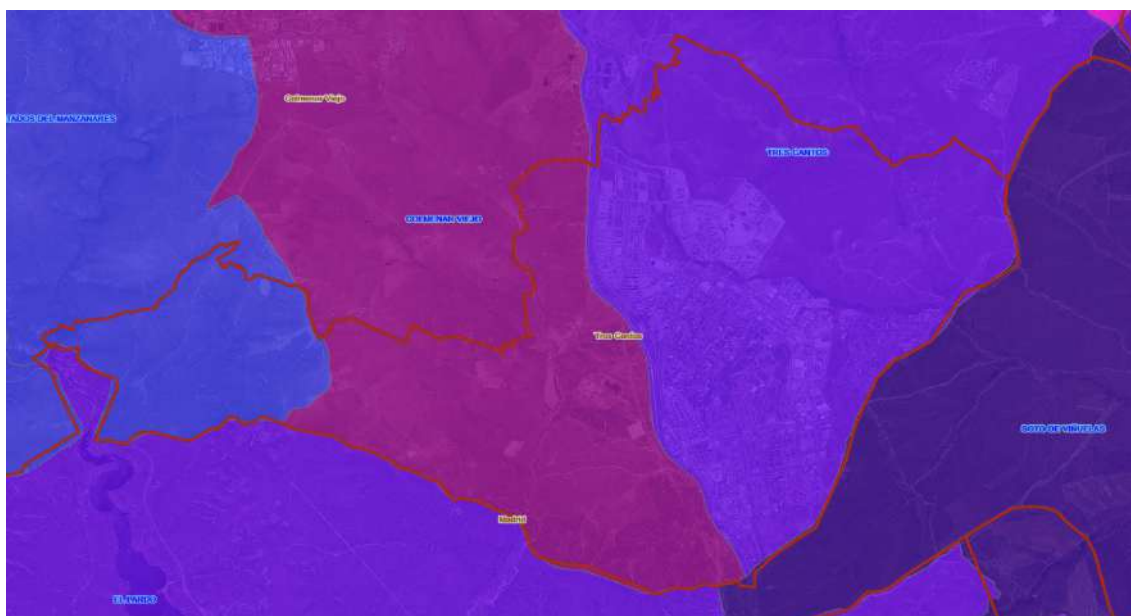
Pasemos ahora a analizar la calidad del paisaje según diversas variables:

Variable	Zona Oeste Calidad Media	Zona Central Calidad Alta	Zona Este Calidad Media-Baja
Altitud	Media	Media-Baja	Media-Baja
Fisiografía	Baja	Baja	Media-Baja
Vegetación	Media	Media-alta	Media-Baja
Elementos culturales	No	No	No
Agua superficial	Media-Baja	Baja	Baja
Vegetación y usos del suelo	Media	Media-Alta	Media-Baja
Singularidad y rareza	Media-Alta	Media-Baja	Media-Baja

La tabla muestra que la calidad del paisaje en el municipio es, en general, media, con ligeras diferencias entre zonas. La zona central destaca como la de mayor calidad relativa, gracias a mejores valores en vegetación y usos del suelo, mientras que la zona oeste presenta una calidad media con algunos elementos más favorables como la singularidad. Por el contrario, la zona este es la más desfavorable, con valores de calidad media-baja en la mayoría de variables. En conjunto, se observa una cierta homogeneidad en aspectos como la ausencia de elementos culturales y la baja presencia de agua superficial, lo que limita la calidad paisajística global.

Fragilidad del paisaje

El paisaje se divide en tres zonas atendiendo a su fragilidad. La zona oeste, coincidente con aquella que posee una calidad Media, posee una fragilidad Media-Baja; la zona Central, de calidad Alta, posee una fragilidad Media-Alta; y la zona Este, de calidad Media-Baja, tiene una fragilidad Media.



Fragilidad del paisaje. Izquierda: media-baja, centro: media-alta, derecha: media.

Imagen del visor SIT de la Comunidad de Madrid

Estas zonas de distinta fragilidad se desglosan de la siguiente manera:

Variable	Zona Oeste Fragilidad Media-Baja	Zona Central Fragilidad Media-Alta	Zona Este Fragilidad Media
Sociocultural	Media-Baja	Alta	Media-Alta
Biofísicos	Media-Baja	Media	Media-Alta
Visibilidad	Media-Alta	Media	Baja

La zona central presenta la mayor fragilidad, especialmente por la elevada presión sociocultural y valores biofísicos medios, lo que indica una mayor sensibilidad ante posibles impactos. La zona este muestra una fragilidad intermedia, con valores medio-altos tanto en factores socioculturales como biofísicos, aunque con menor visibilidad, lo que puede reducir parcialmente su exposición. Por su parte, la zona oeste es la menos frágil (media-baja), ya que presenta valores más bajos en los factores socioculturales y biofísicos, aunque su mayor visibilidad puede hacerla vulnerable desde el punto de vista perceptivo.

En conjunto, la zona central aparece como la más delicada y la que requiere mayor atención en la planificación.

1.7 INFORMACIÓN SOBRE OTROS DOCUMENTOS

1.7.1 PROYECTO CIUDAD

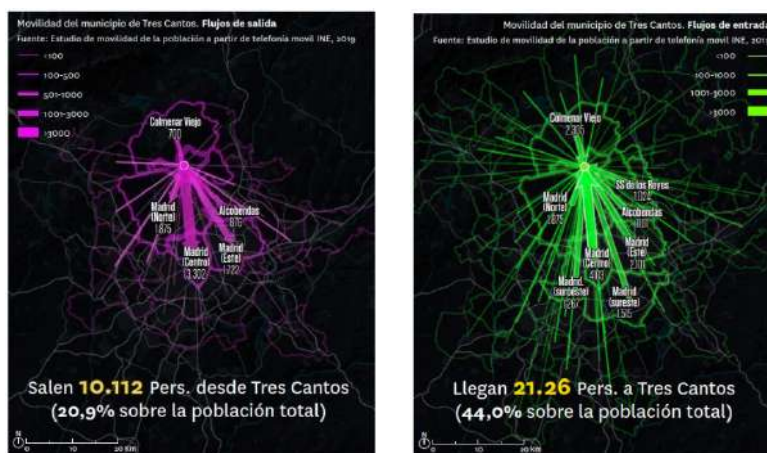
La Fundación Metrópoli ha llevado a cabo la redacción del llamado “Proyecto Ciudad”. Se trata de un documento participativo en el que, a partir de dos sesiones en las que representantes políticos, funcionarios de diversos organismos públicos, asociaciones, grupos sociales y empresarios establecen prioridades y niveles de interés sobre diferentes aspectos de la ciudad de Tres Cantos, se realiza un análisis y una propuesta, basada sobre todo en las fortalezas de esta “Ciudad Planificada”.



Los principales objetivos de este “Proyecto Ciudad” son los siguientes:

- Lograr el crecimiento de la ciudad hasta alcanzar los 100.000 habitantes, de forma que el municipio tenga la posibilidad de disponer de servicios sanitarios, educativos, sociales, administrativos, etc., acorde con los municipios de esta densidad.
- Conseguir un equilibrio residencia – trabajo, reduciendo los desplazamientos por motivos laborales, que son muy elevados, y fomentando la movilidad sostenible.

Según datos recopilados, casi el 50% de los trabajadores de Tres Cantos no residen allí, y además, muchos residentes trabajan fuera.



- Potenciar el entorno natural y paisajístico del municipio.

Para lograr estos objetivos principales, se realizan diversas propuestas concretas, divididas en varias categorías. A continuación se resumen estas propuestas:

- Estructura ecológica

El entorno natural y paisajístico es uno de los principales atractivos. Se busca potenciar las vistas y promover la diversidad de paisajes. Para ello, se propone:

- El Gran Anillo Verde. Se plantea desarrollar un cinturón verde de 17 kilómetros lineales en torno a la ciudad. Este integraría zonas de vegetación variada, huertos, zonas peatonales y para bicicletas, deporte al aire libre, miradores, zonas de picnic, parques infantiles, parques caninos, zonas de ocio, etc.
- Corredores ecológicos. Se propone la mejora medioambiental de las zonas próximas a los dos arroyos que recorren el municipio de norte a sur.
- Malla verde inteligente: se trata de potenciar los espacios verdes de la trama urbana, mediante arbolado urbano, parques y jardines, zonas de estancia o donde practicar deporte al aire libre, zonas para los niños, etc. Con esto se busca reducir el efecto “isla de calor” y reducir el CO2.
-



- Corredor M-607

La carretera M-607 atraviesa el término municipal bordeando la ciudad por el oeste. En lo relativo a este vial, se proponen las siguientes actuaciones:

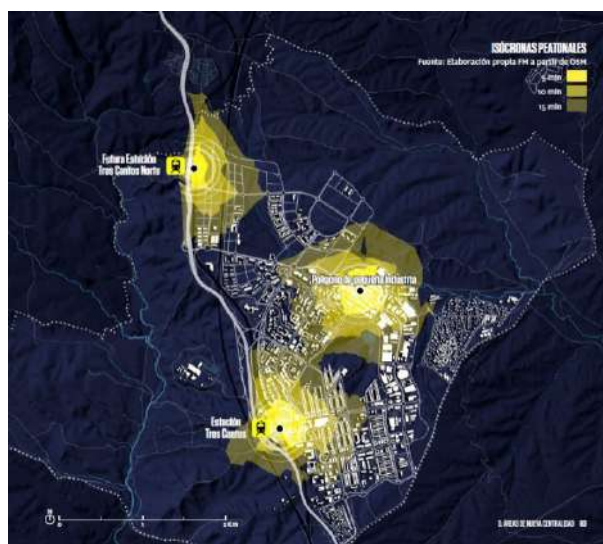
- Eje de movilidad sostenible. Se plantea dar continuidad a las vías de servicio actuales con un viario continuo en el borde de la ciudad, que de acceso a zonas ahora desconectadas, reduzca la congestión de la carretera e incorpore carriles de transporte público (que sean continuación del futuro carril bus-VAO)
- Eje verde: se refiere a la estrategia de reforestación de zonas que han quedado abandonadas en torno a esta carretera. Se pretende dar continuidad al paisaje de pinares que existe al sur de la ciudad. Además, crearán barreras frente al ruido y a la contaminación.
- Conectores urbanos. Se trata de conectar los ámbitos del municipio separados por la M-607. Para ellos se propone actuar sobre los pasos elevados existentes y la creación de nuevos pasos verdes.



- Áreas de nueva centralidad

Se proponen los siguientes focos:

- Estación central. Mejorar la actual estación de cercanías, mediante el aumento de la accesibilidad, la mejora de la conectividad de la estación con la ciudad, la mejora del espacio público que lo rodea, y la densificación del área.
- Distrito N. diseñar una nueva estación en la zona norte, para dar servicio a los crecimientos urbanos previstos. Debe plantearse como un nuevo nodo multimodal.
- Distrito 4.0. se trata de un polígono de pequeñas empresas, en el que se pretende introducir nuevos usos (residencial, dotacional, terciario, etc.) para conseguir una mezcla de usos, de forma que haya actividad a tiempo completo, y no únicamente durante el día, quedando abandonado por la noche.



- Futuro Norte

Se prevé un gran ámbito de crecimiento, que está actualmente en desarrollo. Sobre este ámbito:

- Paraninfo. Se trata de una zona en ejecución, donde se propone la existencia de vías reservadas para el transporte público, equipamientos culturales y educativos, calles comerciales, viviendas para jóvenes y variedad en la tipología residencial.
- Metropolitan Park. Se ubica en torno al arroyo Bodonal, y constituye el arco este del Gran Anillo Verde. Se plantea como un parque urbano que incluya equipamientos, zonas arboladas, etc.
- Confluencia y Fusión: se trata de dos zonas sobre las que se propone una propuesta de desarrollo. Confluencia, de unas 70ha, y Fusión, de unas 200ha. El uso predominante será, en ambas zonas, el residencial, aunque habrá mezcla de usos, y el espacio se organizará en grandes supermanzanas.



- Renovación urbana

Este objetivo se centra en la mejora de ámbitos consolidados, mediante:

- Supermanzanas. Se trata de una estructura de viales mediante una jerarquía de dos niveles: viales estructurantes (nivel 1) en los perímetros de las

persigue la sostenibilidad de las entidades locales, en base a 10 indicadores referidos a distintas variables de carácter territorial, ambiental, tecnológico, económico y político-social.

La Agenda Urbana de Tres Cantos establece para cada indicador una descripción de la situación actual y un apartado sobre debilidades, fortalezas y objetivos. Resumidamente, aquellos que están relacionados con el planeamiento, son:

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1; ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D1. Fragmentación y pérdida de hábitats naturales. D2. Escasez de áreas verdes urbanas. D3. Vulnerabilidad ante eventos climáticos extremos. A1. Impacto ambiental de la urbanización. A2. Pérdida de biodiversidad. A3. Estrés hídrico y gestión inadecuada del agua.	F1. Entorno natural privilegiado. F2. Conciencia medioambiental. F3. Proximidad a espacios naturales protegidos. F4. Desarrollo urbanístico planificado.	O1. Promoción de la movilidad sostenible. O2. Conservación y restauración de ecosistemas. O3. Desarrollo de infraestructuras verdes. O4. Fomento de la educación ambiental y la participación comunitaria. R1. Fomento de la actividad física al aire libre R2. Mejora de espacios de esparcimiento familiar. R3. Mejora de la conectividad peatonal R4. Incremento de áreas verdes y ajardinamiento.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2; EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE.		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D4. Dependencia del automóvil. D5. Falta de espacios públicos. D6. Escasez de espacios de ocio y deporte públicos. A4. Presión sobre la infraestructura existente. A5. Vulnerabilidad ante el cambio climático. A6. Estado deteriorado de las infraestructuras urbanas.	F5. Amplia oferta de servicios. F6. Buena accesibilidad. F7. Capacidades técnicas y de planificación. F8. Conciencia ambiental y social.	O5. Mejora de la infraestructura verde. O6. Promoción del transporte sostenible. O8. Creación de nuevos espacios de ocio y deportes públicos. R5. Creación de grandes parques urbanos. R6. Modernización de las infraestructuras públicas. R7. Promoción de la movilidad sostenible. R8. Adaptación al cambio climático.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3; PRVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA.		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
<p>D7. Necesidad de mejorar la calidad acústica y del aire en zonas específicas.</p> <p>D8. Elevada dependencia del vehículo privado.</p> <p>D9. Efectos significativos demostrados del cambio climático sobre el municipio.</p> <p>A7. Vigilancia y control sobre la calidad del aire y la contaminación acústica.</p> <p>A8. Falta de Planes Estratégicos o Políticas Municipales que guíen el cambio a largo plazo.</p> <p>A9. Dependencia de los combustibles fósiles.</p>	<p>F9. Calidad favorable del aire.</p> <p>F10. Compromiso institucionalizado con un modelo sostenible de ciudad.</p> <p>F11. Inversión pública en el impulso de la eficiencia energética y la sostenibilidad.</p> <p>F12. Presencia de empresas e instituciones comprometidas con la sostenibilidad.</p>	<p>O9. Acceso a fondos europeos y nacionales para la financiación de proyectos.</p> <p>O10. Aumento de la concienciación y sensibilización sobre la necesidad de transformar el modelo de ciudad.</p> <p>O11. Colaboración con otros municipios y entidades.</p> <p>O12. Implementación de políticas de economía circular.</p> <p>R9. Disminuir el consumo energético.</p> <p>R10. Reducir las emisiones contaminantes del tráfico rodado.</p> <p>R11. Implementar medidas de adaptación al cambio climático.</p> <p>R12. Implementar medidas de control del ruido en zonas críticas.</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4; HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FORTALECER LA ECONOMÍA.		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
<p>D10. Dependencia de fuentes de agua externa.</p> <p>D11. Falta de infraestructuras para la reutilización.</p> <p>D12. Consumo indeterminado de agua.</p> <p>A10. Impacto del cambio climático.</p>	<p>F15. Compromiso con la sostenibilidad.</p>	<p>O14. Inversión en infraestructuras hídricas.</p> <p>R13. Inversión en infraestructuras para la gestión sostenible del agua y los residuos</p>

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5; FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D14. Concentración del tráfico en puntos clave. D15. Necesidad de mejora de accesibilidad peatonal. D16. Intermodalidad limitada. A13. Aumento del parque automovilístico. A14. Crecimiento urbano descontrolado.	F17. Planificación urbana favorable.	O17. Mejora de la intermodalidad. O18. Implementación de medidas disuasorias del uso del vehículo privado. O19. Desarrollo de infraestructuras de movilidad sostenible. R17. Reducir la congestión y contaminación. R18. Planificar el crecimiento urbano de forma sostenible. R19. Fomentar alternativas de transportes atractivas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6; FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD

DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D19. Falta de diversidad en la oferta de actividades.	F19. Ampliar oferta deportiva y de ocio.	R23. Inclusión de poblaciones vulnerables.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7; IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D21. Concentración económica en el sector servicios.	F25. Crecimiento de las unidades productivas.	O24. Desarrollo de infraestructuras innovadoras.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 8; GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D23. Dependencia del mercado de segunda mano. D24. Falta de diversificación en la oferta de vivienda. D25. Envejecimiento del parque de viviendas.	F27. Buenas conexiones de transporte. F28. Alta demanda de vivienda. F29. Entorno natural y calidad de vida. F30. Oferta de vivienda de calidad.	O27. Desarrollo de nuevas áreas residenciales. O28. Colaboración con el sector privado. O30. Promoción del municipio. R29. Gestión del crecimiento urbano. R30. Sostenibilidad y eficiencia energética. R31. Renovación urbana y regeneración de barrios. R32. Diversificación del mercado.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 9; LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D26. Dependencia de la infraestructura tecnológica existente.	F31. Infraestructuras tecnológicas avanzadas.	O34. Inversión en infraestructura digital.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 10; MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA		
DEBILIDADES Y AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES Y RETOS
D29. Dificultad para llegar a algunos sectores de la población.	F35. Marco legal sólido. F36. Diversidad de canales de participación.	R37. Garantizar el seguimiento de las propuestas ciudadanas. R38. Fomentar y consolidar una cultura participativa.

Los objetivos estratégicos se concretan en las 10 siguientes acciones, relacionadas directa o indirectamente con la ordenación urbanística.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS AUE	PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PLAN DE ACCIÓN
<p>1. ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO.</p>	<p>Ficha 1.1. Metropolitan Park. Un espacio para el deporte, el ocio y la familia. Ficha 1.2. Urbanización de la parcela dotacional Pararínfo.</p>
<p>2. EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE.</p>	<p>Ficha 2.1. Mejora de la infraestructura de servicios en el Polígono industrial y empresarial. Ficha 2.2. Dotación de equipamientos y servicios de la parcela Pararínfo. Ficha 2.3. Complejo deportivo Parque Norte. Ficha 2.4. Mejora de las dotaciones y servicios públicos.</p>
<p>3. PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA.</p>	<p>Ficha 3.1. Creación de Zona de Bajas Emisiones. Ficha 3.2. Impulso del autoconsumo en edificios municipales.</p>
<p>4. HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR.</p>	<p>Ficha 4.1. Optimización y gestión sostenible del agua.</p>
<p>5. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.</p>	<p>Ficha 5.1. Impulso de la movilidad sostenible.</p>

CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN SOBRE EL DESARROLLO URBANO

2.1. ESTRUCTURA URBANA DE TRES CANTOS

2.1.1. ANTECEDENTES. EL PLAN GENERAL VIGENTE

El vigente Plan General de Tres Cantos tuvo su inicio en 1994, siendo aprobado definitivamente mediante acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid de fecha 7 de mayo de 2003 (casi 10 años después) y posterior de 29 de marzo de 2005, esta última relativa a los ámbitos UE.5 y ZO.10, cuya aprobación definitiva había quedado aplazada.

Como antecedentes cabe mencionar el anterior PG, de 1986 (que modificó muchas de las determinaciones de los planes parciales primigenios), así como las modificaciones puntuales tramitadas en vigencia de dicho PG, que supusieron el incremento del número de viviendas del municipio en aproximadamente 3.500 unidades, transformando usos terciarios faltos de demanda.

Los motivos para la redacción del vigente PG3C, eran:

- 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.

Tras un diagnóstico urbanístico, tanto del medio físico y sus unidades ambientales, como del suelo urbano, la estructura económica del TM (suelo terciario e industrial), la demografía, la oferta de vivienda (agotada), el equipamiento colectivo (suficiente globalmente pero con problemas de distribución por zonas), el tráfico y aparcamiento, las infraestructuras, la evolución y desarrollo del planeamiento en 3C; se analizan las proyecciones de desarrollo y se cuantifican las necesidades del TM. Destacan:

Vivienda:

Se partían de 12.819 existentes + 720 de la UA5+ 210 sin construir = 13.749 viviendas aprobadas por el planeamiento vigente. El incremento previsto es de máximo teórico de 5.309 viviendas (distribuidas la mayor parte en suelo urbanizable, con 4.000uds), totalizando 19.058 viviendas más 466 apartamentos (criterio de flexibilidad), total **19.524 viviendas**, como techo del PG.

Población:

En base a las viviendas existentes y dimensionadas, se estima una capacidad total de **57.060 habitantes**, suponiendo un incremento total de 18.090 nuevos habitantes en desarrollo del PG. Se considera una ratio de 3,1 hab/vivienda y una ocupación máxima del 95%. Se incluye como determinación del PG que el mismo deberá ser revisado en el caso de que se supere la barrera poblacional de los 55.000 habitantes.

Llama la atención que las proyecciones del vigente PG3C se hacen para el horizonte de 2010, es decir, considerando 8-10 años de vigencia. La realidad es que han transcurrido ya más de 20 años desde su aprobación definitiva y algo más de 30 desde que se iniciara su redacción. Esto nos puede dar una idea de los plazos reales de redacción, tramitación y horizonte de vigencia del planeamiento general en nuestra región.

Criterios y objetivos:

- 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 PG 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.

Clasificación del suelo

Suelo urbano

El suelo urbano se divide en 24 áreas homogéneas, cada una con un uso global, y admisibilidad de usos pormenorizados, coeficientes de edificabilidad, condiciones de ordenación y ejecución. Cada Área Homogénea se divide en zonas de ordenación pormenorizada.

En base a la ley del suelo, se definen dos grupos de ámbitos de actuación:

- Suelos de desarrollo sistemático (actuales actuaciones integradas), en suelo urbano no consolidado, a través de unidades de ejecución (UE).
- Suelos de desarrollo asistemático (actuales actuaciones aisladas), en los que ya se ha cumplido con los deberes de cesión y equidistribución, agrupados en Zonas de Ordenación (ZO).

En suelo urbano consolidado de actuación directa, se señalan las Ordenanzas que regulan sus condiciones de parcela y edificación:

Ordenanza	Denominación
1	Edificación en manzana cerrada (MC)
2	Edificación en bloque abierto (BA)
4	Edificación unifamiliar extensiva (RUE)
5	Edificación unifamiliar intensiva (RUI)
6	Actividades económicas: industria (IND)
7	Actividades económicas: oficinas (TER)
8	Actividades económicas: comercio y servicios (COM)
9	Equipamientos sociales (CD)
10	Espacios libres de uso público (LUP)
11	Infraestructuras y servicios públicos (S)
12	Aparcamiento (PK)
13	Vía pública

Para los ámbitos de suelo urbano consolidado que requieren una acción urbanística de desarrollo (Zonas de Ordenación), como para los ámbitos de suelo urbano no consolidado (UEs) se describen las condiciones de ordenación en las correspondientes fichas.

Suelo urbanizable

El Plan General delimita un único Sector y Área de Reparto de Suelo Urbanizable Sectorizado, denominado como AR "Nuevo Tres Cantos", previsto para comenzar su desarrollo en el primer año de vigencia del Plan General.

Se propone el crecimiento hacia el norte. La propuesta abarca 329 ha ordenadas, de las cuales unas 77 se destinan a uso residencial, 72 a actividades productivas, uso industrial y terciario, 11 a servicios y actividades comerciales, y 43 a equipamientos y dotaciones. El resto serán zonas verdes, dotaciones y viario.

Dentro del nuevo desarrollo, se propuso ubicar la zona residencial en la zona centro-este del nuevo sector, por los siguientes motivos:

- Conveniencia de vincular el suelo productivo (industrial y terciario) al corredor de la M-607, ferrocarril y TAV
- Evitar cruce de tráfico de vehículos pesados y de uso residencial (que ocurriría si se ubicara al noreste)
- La consideración sobre el crecimiento a largo plazo (25-40 años) y por tanto la necesidad de orientar su desarrollo residencial al norte y nordeste.
- La lógica de la continuidad del crecimiento residencial sobre la proyección de la actual avda. de Colmenar Viejo, para lo que la ordenación prevé una ordenanza de transformación del tramo del polígono industrial que actualmente dificulta esta continuidad residencial.

En cuanto a la gestión, el sistema de actuación utilizado es el de expropiación.

En la memoria del plan general vigente se justifica:

- El cumplimiento de los estándares legales para redes públicas generales y supramunicipales
- El cálculo de coeficientes de homogenización.
- Los cálculos de edificabilidad y aprovechamiento.

- El diseño de la edificación bioclimática o energéticamente eficiente.
- La vivienda de protección pública.

No se clasifica suelo urbano no sectorizado, ya que se considera que la expectativa de transformación a suelo urbano sin tener una viabilidad clara, impediría el mantenimiento de la actividad agropecuaria, considerada de interés socioeconómico.

Suelo no urbanizable de protección

En función de sus valores y características, y teniendo en cuenta el régimen aplicable en relación con las mismas, el SNUP se divide en:

- Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (PRCAM)
 - o SNUP/A1 Reserva Natural Integral
 - o SNUP/B2 Parque Comarcal Agropecuario productor
 - o SNUP/B3 Parque Comarcal Agropecuario a regenerar.
- SNUP/VP Vías Pecuarias
- SNUP/R Suelo Protegido de Ribera.
- SNUP/Fr Suelo Protegido Franja Protección de la ZEPA del Soto de Viñuela
- SNUP/Agr Aprobación definitiva aplazada según acuerdo de Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, de 7 de mayo de 2003.

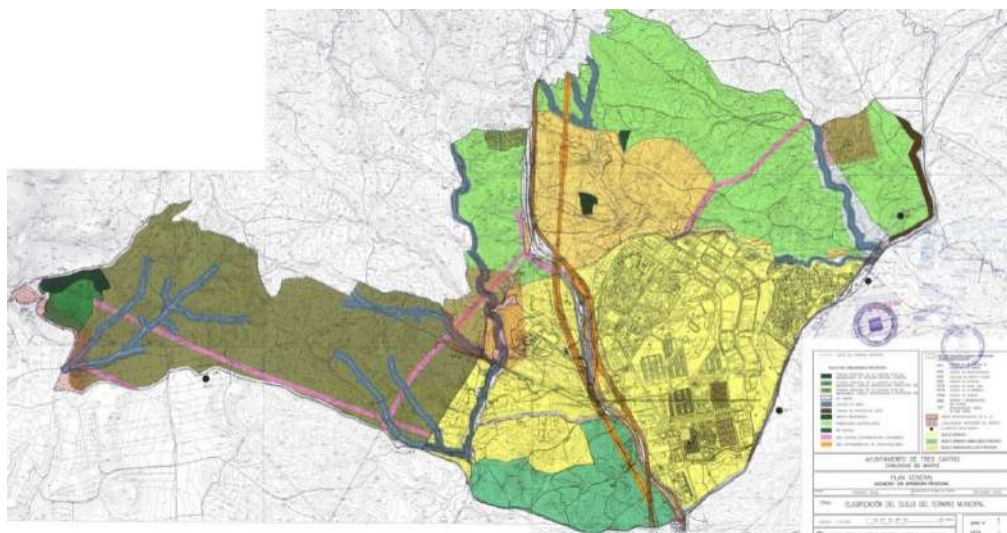
Además, se aplican adicionalmente tres tipos de protección:

- ARQ suelo sujeto a normativa de protección arqueológica por la Comunidad de Madrid.
- CAT elementos protegidos por su valor histórico.
- RG/RS Aprobación definitiva aplazada según acuerdo de Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, de 7 de mayo de 2003.

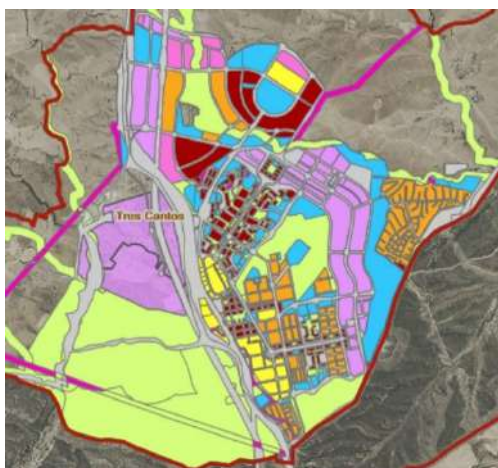
Cifras del PG

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.



Plano de clasificación del PG vigente



Ordenanzas. Uso predominante. Visor SIT de la CM



Plano general de ordenación y usos pormenorizados del Plan Parcial Sector "AR Nuevo Tres Cantos"

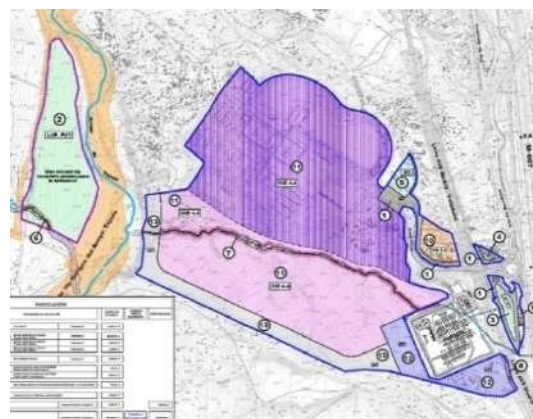
En desarrollo del PG3C se han tramitado diversas modificaciones de planeamiento, planes parciales y especiales, si bien no han alterado la estructura general del municipio, limitándose principalmente: al desarrollo pormenorizado de diversos ámbitos, a la modificación no sustantiva de algunos suelos o zonas concretas para su mejora y al desarrollo y planificación de infraestructuras, dotaciones o espacios libres, tanto municipales como supramunicipales.

Resaltar los ámbitos de desarrollo de suelo industrial al oeste de la M-607:

- UE.5, cuyo plan parcial de reforma interior (PPRI) fue aprobado definitivamente el 20/3/2024. El uso principal es industrial, en concreto el de Centro de Datos. El Proyecto de Urbanización ha sido aprobado definitivamente.
- ZO.10, sobre el que se está tramitando un plan especial de mejora urbana, habiendo sido aprobado inicialmente el 18/5/2024. Su uso principal es industrial.



UE.5



ZO.10

2.1.2. DESARROLLO DEL PLAN GENERAL VIGENTE

El vigente PG3C parte de una ciudad con un elevado grado de consolidación, estableciendo como ámbitos de nuevo desarrollo principalmente los siguientes:

- SUZS AR Nuevo Tres Cantos, de uso principal residencial.
- Unidades de ejecución en SUNC: UE.1 a UE.6.
- Zonas de Ordenación en SUC: ZO.1 a ZO.15.

El desarrollo y características principales de los ámbitos en la actualidad es el siguiente:

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO			
DENOMINACIÓN	SUPERFICIE	USO PRINCIPAL	DESARROLLO
AR NUEVO TRES CANTOS	3.292.813 m ²	Residencial	En ejecución

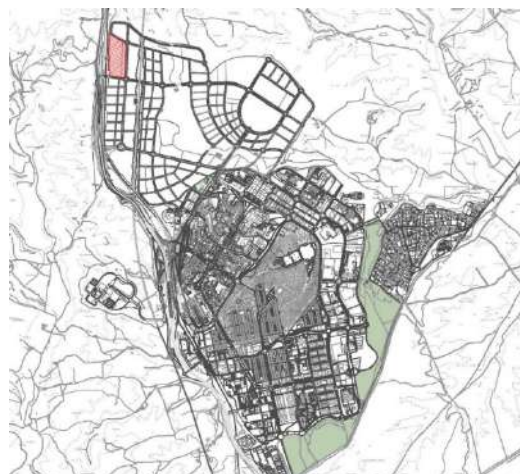
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO			
DENOMINACIÓN	SUPERFICIE	USO PRINCIPAL	DESARROLLO
UE.1	48.106 m ²	Residencial	Ejecutada
UE.2	43.069 m ²	Residencial	Ejecutada
UE.3	3.299 m ²	Residencial	Ejecutada
UE.4	13.993 m ²	Residencial	A desarrollar
UE.5	552.580 m ²	Industrial	A desarrollar
UE.6	12.546 m ²	Residencial	Ejecutada

SUELO URBANO CONSOLIDADO			
DENOMINACIÓN	SUPERFICIE	USO PRINCIPAL	DESARROLLO
ZO.1	1.813 m ²	Residencial	A desarrollar
ZO.2	2.535 m ²	Residencial	A desarrollar
ZO.3	25.052 m ²	Industrial	A desarrollar
ZO.4	3.147 m ²	Terciario	Ejecutado
ZO.5	3.809 m ²	Zona verde	Ejecutado
ZO.6	589.201 m ²	Zona verde	A desarrollar
ZO.7	42.143 m ²	Infraestructura	A desarrollar
ZO.8	548.166 m ²	Equipamiento	A desarrollar
ZO.9	4.930 m ²	Industrial	A desarrollar
ZO.10	543.472 m ²	Industrial	Ejecutado
ZO.11	31.684 m ²	Terciario	Ejecutado
ZO.12			
ZO.13	28.361 m ²	Industrial	Ejecutado
ZO.14	6.447 m ²	Industrial	A desarrollar
ZO.15	10.092 m ²	Residencial	Ejecutado

Otras actuaciones de iniciativa municipal a destacar son las correspondientes al Parque Norte del AR Nuevo Tres Cantos y especialmente a la nueva Estación Norte de Cercanías, ambas intervenciones ordenadas mediante plan especial, los cuales cuentan, respectivamente, con aprobación definitiva de 27/5/2021 e inicial de 4/9/2024.



Parque Norte



Estación Norte de Cercanías

La cuantificación del desarrollo del PGOU se recoge en el volumen 2 –Diagnóstico–.

Los instrumentos de planeamiento aprobados, en desarrollo o modificación del PGOU, son los siguientes (ver contenido web municipal, área de urbanismo y visor SIT de planeamiento de la Comunidad de Madrid):

Planeamiento general:

Ámbito	Denominación	Fecha aprobación
UE.5 y ZO.10	Aprobación definitiva de loa ámbitos UE.5 y ZO.10 (cumplimiento de condiciones)	13/4/2005
ZO.6	Nueva zona de ordenación ZO.6 (Parque Central)	22/2/2005
ZO.16	Nueva zona de ordenación ZO.16 (antigua UA.5)	22/2/2005
	Plaza de la Estación, 1	16/1/2014
ZO.6	Zona de Ordenación ZO.6 (Parque Central)	16/1/2014
	Avenida de los Labradores, 9	16/1/2014
	Ronda de la Luna, 1 (aparcamiento de la estación)	16/1/2014
	Ronda de Valdecarrizo, 1	16/1/2014
	Ronda de Valdecarrizo, 4 y 6 (Laboratorios Normon)	16/1/2014
AR Nuevos Tres Cantos	modificación la cláusula de flexibilidad en apartamentos en el ámbito del Sector “AR Nuevo Tres Cantos”	6/11/2014
	Subsanación del error detectado en el ámbito de las parcelas de uso terciario en ronda de Poniente, 18 y 20, y plaza del Toro, 1	29/1/2015
AR Nuevos Tres Cantos	Delimitación de una actuación de dotación en la manzana TC1-RLE1.	En tramitación

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

Corrección error material:

Ámbito	Denominación	Fecha aprobación
UE.2	Subsanación error ficha UE.2	31/3/2004
ZO.14	Subsanación error ficha ZO.14	27/4/2004

Planeamiento de desarrollo (plan parcial):

Ámbito	Denominación	Fecha aprobación
AR N3C	Plan Parcial del AR Nuevo Tres Cantos	16/2/2006
UE.5	Plan Parcial de la UE.5	20/3/2024

Planeamiento de desarrollo (plan especial):

Ámbito	Denominación	Fecha aprobación
ZO.8	Plan Especial ZO.8	15/12/2025
	Plan Especial R.SUP.VIS.CAM.2	21/3/2024
	Plan Especial R.SUP.VIS.CAM.1	21/3/2024
	Plan Especial TPT1 y TPT2	23/2/2023
	Plan Especial Peña Trevinca 7, EBAR	26/11/2022 (BOCM)
	Plan Especial Parque Norte RG.32 y ZV1 a ZV8	27/5/2021
	Plan Especial RGE 4B	25/10/2018
	Plan especial de control e incidencia ambiental de usos en dos manzanas: PP1C-2A S1 P1 A P11 y PP1A S8 P1 A P13	25/5/2017
	Plan especial parcelas de la C/ Isaac Newton nº1 y nº2 del Parque Tecnológico de Madrid	29/5/2014
	Plan Especial RGE.4A y RGE.4B	29/11/2012
	Plan Especial parcela RU.2	28/6/2012
	Plan Especial parcela I.C.3	25/1/2012
	Plan Especial parcela TPT3	28/3/2012
	Plan Especial parcela RU.21	29/2/2012
	Plan Especial parcela RU.1	29/2/2012
	Plan Especial definición y ordenación ejes comerciales	25/1/2012
	Plan Especial de ampliación y remodelación de la estación depuradora	30/9/2008
UE.1	Plan Especial UE.1. "Charnela Av. Colmenar Viejo". Parcelas 1.6A y 1.6B	28/6/2010
	Plan Especial de actualización y mejora de la ordenación urbanística del término municipal	31/1/2013
	Plan Especial parcela R.SUP.VIS.CAM.2	28/5/2009
	Plan Especial parcela R.SUP.VIS.CAM.1	28/5/2009
	Plan Especial de modificación y mejora de la ordenación pormenorizada en el parque sur y nudo viario Puerta de Madrid-Av Almenara	29/4/2010
UE.2	Plan Especial UE.2	25/10/2012

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

		(BOCM)
	Plan Especial suministro de Agua de riego con agua reutilizable de la CAM	30/9/2008
	Plan Especial vías ciclistas y peatonales. Plan CIMA de la CAM	30/9/2008
	Plan Especial parcelas RC.VPPB.1.1 y RC.VPPB.1.2	30/10/2008
	Plan Especial construcción integrado de Tratamiento de Residuos de Construcción y Demolición de la CAM	29/5/2007
UE.1	Plan Especial UE.1 "Charnela – Av. Colmenar Viejo"	30/6/2005
	Plan Especial de regulación del régimen de usos y de implantación del uso residencial	En redacción

Nota: se reflejan en azul los PE relativos a infraestructuras.

Respecto de las superficies de suelo y edificables, de los usos lucrativos, el PGOU arroja las siguientes cifras:

SUPERFICIES DE SUELO LUCRATIVO Y SUPERFICIE EDIFICABLE											
USO	ORDENANZA Y GRADOS	SUELO URBANO		UES		Z010		SUZS		TOTALES	
		SUPERFICIE SUELO (m2)	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2c)	SUPERFICIE SUELO (m2)	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2c)	SUPERFICIE SUELO (m2)	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2c)	SUPERFICIE SUELO (m2)	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2c)	SUPERFICIE SUELO (m2)	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2c)
RESIDENCIAL	MANZANA CERRADA	34.108	110.120	0	0	0	0	0	0	34.108	110.120
		41.235	175.914	0	0	0	0	0	0	41.235	175.914
		75.343	286.034	0	0	0	0	0	0	75.343	286.034
	BLOQUE ABIERTO	62.061	256.961	0	0	0	0	0	0	62.061	256.961
		274.777	890.883	0	0	0	0	0	0	274.777	890.883
		113.279	423.780	0	0	0	0	0	0	113.279	423.780
		21.337	49.640	0	0	0	0	0	0	21.337	49.640
		471.455	1.621.264	0	0	0	0	0	0	471.455	1.621.264
	BLOQUE DE DOBLE CRUJÍA	18.674	95.518	0	0	0	0	0	0	18.674	95.518
		6.006	33.985	0	0	0	0	0	0	6.006	33.985
		24.680	129.503	0	0	0	0	0	0	24.680	129.503
	UNIFAMILIAR EXTENSIVA	402.849	115.754	0	0	0	0	0	0	402.849	115.754
		70.678	28.993	0	0	0	0	0	0	70.678	28.993
		473.527	144.747	0	0	0	0	0	0	473.527	144.747
	UNIFAMILIAR INTENSIVA	544.847	586.370	0	0	0	0	0	0	544.847	586.370
		5.127	8.464	0	0	0	0	0	0	5.127	8.464
		64.322	67.106	0	0	0	0	0	0	64.322	67.106
		614.295	661.940	0	0	0	0	0	0	614.295	661.940
	COLECTIVA	0	0	0	0	0	0	147.268	220.902	147.268	220.902
		0	0	0	0	0	0	96.637	111.767	96.637	111.767
		0	0	0	0	0	0	355.288	413.948	355.288	413.948
	BAJA DENSIDAD	0	0	0	0	0	0	599.193	746.617	599.193	746.617
		0	0	0	0	0	0	30.400	24.751	30.400	24.751
0		0	0	0	0	0	30.400	24.751	30.400	24.751	
UNIFAMILIAR	0	0	0	0	0	0	244.513	158.934	244.513	158.934	
	0	0	0	0	0	0	57.260	10.597	57.260	10.597	
	0	0	0	0	0	0	301.773	169.531	301.773	169.531	
TOTAL RESIDENCIAL	1.659.301	2.843.488	0	0	0	0	931.366	940.899	2.590.667	3.784.387	
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	INDUSTRIA	11.317	14.450	0	0	0	0	0	0	11.317	14.450
		248.132	203.669	0	0	0	0	0	0	248.132	203.669
		784.293	633.469	0	0	0	0	0	0	784.293	633.469
		1.043.742	851.588	446.376	123.782	400.906	106.039	0	0	1.891.024	1.881.409
	INDUSTRIAL NIDO	0	0	0	0	0	0	37.160	35.302	37.160	35.302
		0	0	0	0	0	0	37.160	35.302	37.160	35.302
		0	0	0	0	0	0	79.834	47.823	79.834	47.823
	COMPLEJO INDUSTRIAL	0	0	0	0	0	0	79.834	47.823	79.834	47.823
		212.929	196.855	0	0	0	0	0	0	212.929	196.855
		122.052	191.541	0	0	0	0	0	0	122.052	191.541
	OFICINAS	9.928	51.127	0	0	0	0	0	0	9.928	51.127
		51.318	99.549	0	0	0	0	0	0	51.318	99.549
		396.228	539.072	0	0	0	0	0	0	396.228	539.072
	TERCIARIO GENÉRICO	0	0	0	0	0	0	122.822	100.029	122.822	100.029
		0	0	0	0	0	0	122.822	100.029	122.822	100.029
		0	0	0	0	0	0	142.588	87.808	142.588	87.808
	TERCIARIO PARQUE TECNOLÓGICO	0	0	0	0	0	0	142.588	87.808	142.588	87.808
24.662		67.369	0	0	0	0	0	0	24.662	67.369	
24.265		47.508	0	0	0	0	0	0	24.265	47.508	
COMERCIO Y SERVICIOS	48.928	114.877	0	0	0	0	0	0	48.928	114.877	
	1.488.897	1.505.537	446.376	123.782	400.906	106.039	382.404	270.962	2.718.583	2.006.320	
TOTAL SUELO LUCRATIVO	3.148.198	4.349.025	446.376	123.782	400.906	106.039	1.313.770	1.211.861	5.309.250	5.790.707	

Como puede comprobarse, la intensidad neta media es algo mayor de 1 m²/m² (1,09 m²/m²) siendo mayor que 1 m²/m² en el centro urbano (1,38 m²/m²), algo inferior a 1 m²/m² en el AR Nuevo Tres Cantos y alrededor de 0,25 m²/m² en los ámbitos al oeste de la M-607, por la menor capacidad de acogida de estos suelos.

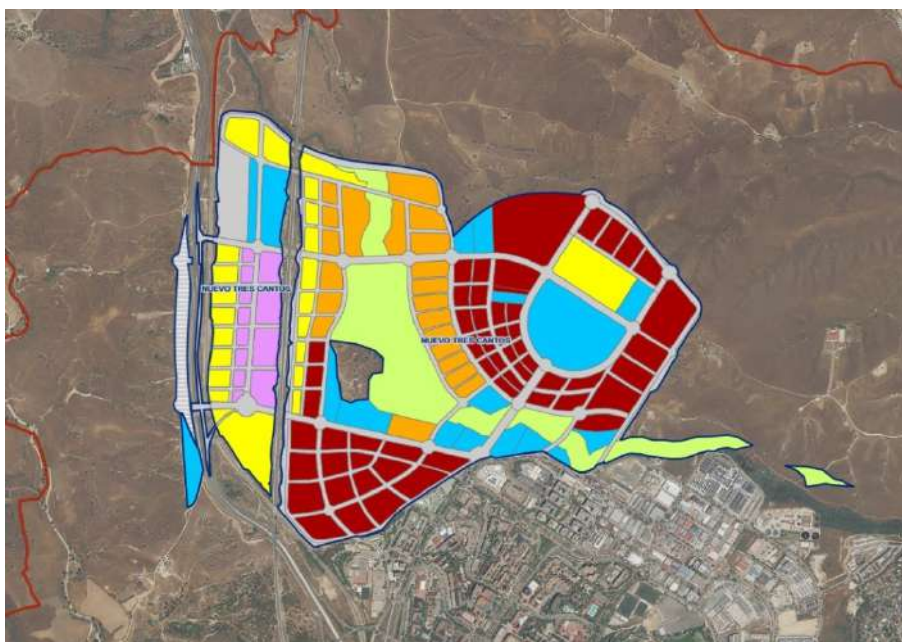
2.1.3. ESTRUCTURA URBANA ACTUAL

A nivel de estructura urbana, Tres Cantos destaca por su carácter de “Ciudad Planificada”, que se visualiza, entre otras consideraciones, por las siguientes cualidades:

- Planificación de conjunto, procedente de la ACTUR de 1970 y los posteriores planes parciales de desarrollo hacia el año 80 (1A, 1B, 3C, 1C-2A y 2D), inspirados, parece ser, en las “new town” inglesas.
- Notable diseño urbano, en especial en los sectores primigenios, consecuencia principalmente de una planificación global en “supermanzanas” que se ordenan a menor escala, mediante estudio de detalle, el cual diseña el espacio urbano distribuyendo zonas edificables y espacios libres y dotacionales, ambos interconectados, generándose entramados de alta calidad ambiental.
- Equilibrio de usos y tipologías, residenciales unifamiliares y colectivas, industriales, tecnológicas, usos terciarios y dotacionales.
- Jerarquía viaria que organiza el tráfico y ordena adecuadamente la trama urbana.
- Calidad y suficiencia de la red de espacios libres, que confiere calidad ambiental y enriquece la escena urbana.



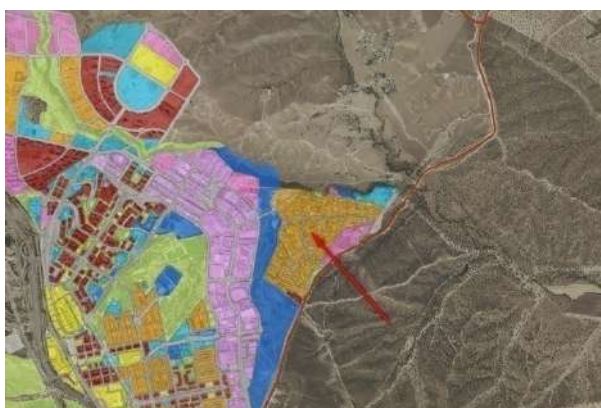
En el año 2006 se aprobó definitivamente el Plan Parcial para el sector “AR Nuevo Tres Cantos”, situado al norte del término. Estas cualidades de ciudad planificada no se han mantenido en este nuevo desarrollo, por lo que el nuevo PG debe tomar como referencia la ciudad consolidada con todas sus cualidades descritas anteriormente para reforzar la identidad de Tres Cantos y no perder este carácter que la representa.



Sector AR Nuevo Tres Cantos. Imagen obtenida del Visor SIT.

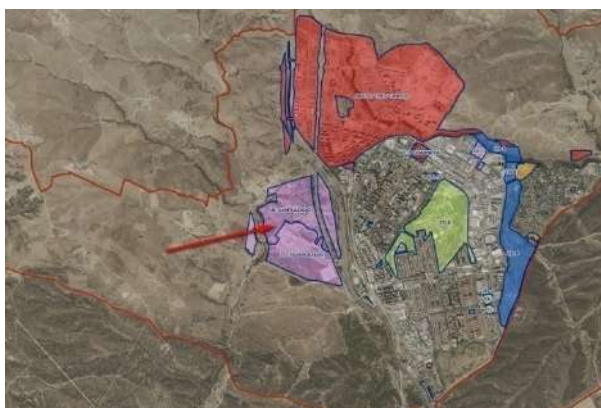
Por tanto, la trama urbana se encuentra concentrada en la zona central del municipio, creciendo hacia el norte, y con la mayor parte de su superficie al este de la carretera M-607 y las vías de AVE y cercanías. No obstante, encontramos algunas zonas de interés separadas de algún modo de este núcleo:

- Urbanización Soto de Viñuelas: Conjunto de viviendas unifamiliares situadas al este del núcleo y separadas del mismo por una franja de edificios industriales y por una zona verde calificada como equipamiento deportivo.



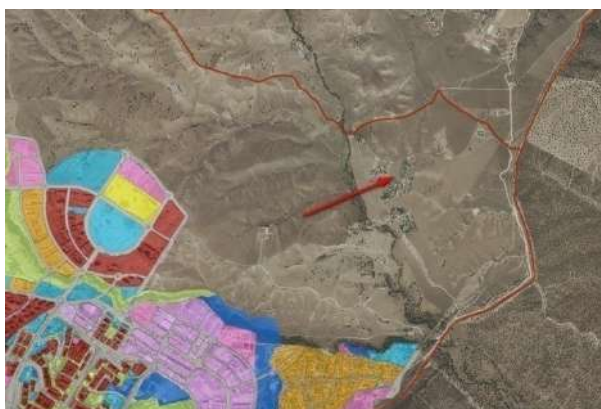
Soto de Viñuelas. Imagen obtenida del Visor SIT.

- UE.5 y ZO-10. Se trata de dos ámbitos de actuación (unidad de ejecución y zona de ordenación) de uso industrial, situadas en suelo urbano no consolidado, al otro lado de la carretera, y cuyas figuras de planeamiento han sido aplazadas.



UE.5 y ZO-10. Imagen obtenida del Visor SIT.

- La Moraleja: urbanización ilegal en la zona noreste del municipio, construida sobre suelo no urbanizable de protección. Consisten en una red viaria y un conjunto de unas 30 viviendas unifamiliares aisladas.



La Moraleja. Imagen obtenida del Visor SIT.

Situaciones básicas de suelo

El artículo 21 del 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, establece lo siguiente:

Artículo 21. Situaciones básicas del suelo.

1. *Todo el suelo se encuentra, a los efectos de esta ley, en una de las situaciones básicas de suelo rural o de suelo urbanizado.*

2. *Está en la situación de suelo rural:*

a) En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.

b) El suelo para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado, hasta que termine la correspondiente actuación de urbanización, y cualquier otro que no reúna los requisitos a que se refiere el apartado siguiente.

3. Se encuentra en la situación de suelo urbanizado el que, estando legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.

b) Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.

c) Estar ocupado por la edificación, en el porcentaje de los espacios aptos para ella que determine la legislación de ordenación territorial o urbanística, según la ordenación propuesta por el instrumento de planificación correspondiente.

4. También se encuentra en la situación de suelo urbanizado, el incluido en los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano o asimilada y cuando, de conformidad con ella, cuenten con las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto.

La diferenciación del suelo en rural o urbanizado, tal como se define en el Artículo 21, constituye un marco fundamental para la ordenación del municipio. Esta distinción permite identificar claramente las áreas donde se pueden planificar nuevas actuaciones urbanísticas y aquellas en las que la edificación y los usos están restringidos debido a la protección ambiental, la presencia de patrimonio, los riesgos naturales o los valores agrícolas y paisajísticos. En este sentido, la consideración de las situaciones básicas del suelo aporta criterios objetivos para la gestión del crecimiento urbano, la distribución de dotaciones e infraestructuras, y la integración del desarrollo con el entorno protegido.

Se muestra a continuación una tabla comparativa de la superficie de suelo urbanizado y rural:

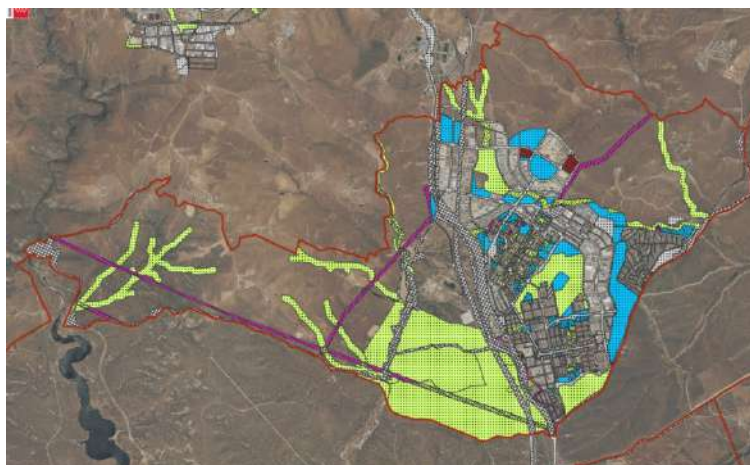
Suelo urbanizado	12.506.086 m ²	Suelo rural	25.453.847 m ²
Suelo urbano	10.610.228 m ²	Suelo no urbanizable de protección	24.056.892 m ²
Suelo urbanizable (excepto UE4, UE5, ZO10)	1.895.858 m ²	Suelo urbanizable: UE4	10.600 m ²
		Suelo urbanizable: UE5	642.778 m ²
		Suelo urbanizable: ZO10	743.577 m ²

El suelo rural representa aproximadamente dos tercios del total municipal (67,05%) mientras que el suelo urbanizado supone cerca de un tercio (32,95%).

Redes Públicas

Las redes e infraestructuras del municipio constituyen un elemento esencial de la estructura urbana, ya que condicionan la localización de nuevas actuaciones, la densidad de ocupación y la prestación de servicios urbanos. La planificación y el desarrollo del PGOU se apoyan en la

identificación de estas redes para asegurar la conectividad urbana, la accesibilidad a los servicios y la integración ambiental de las actuaciones urbanísticas.



Redes. Imagen obtenida del Visor SIT.

Se muestra a continuación una tabla de superficies de las redes existentes según su tipología y su jerarquía:

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		
	DCs			1.618	9.836	
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			2.004.739		
	LUP.PU3			152.132		
	LUP.PR					
	ZV				251.511	
VP			1.378.271			
TOTAL ESPACIOS LIBRES Y DE USO PÚBLICO			1.378.271	5.653.476	380.441	
TOTAL			2.845.799	8.097.401	739.699	8.147.757

Nota: no se han sumado los valores en gris por no ser de uso público.

2.2. MORFOLOGIA Y TEJIDO URBANO

2.2.1. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

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. A continuación se muestra un resumen del mismo, destacando los aspectos determinantes para la redacción del nuevo Plan General.

El resumen se ha estructurado en tres bloques:

- A. Introducción y aspectos generales
- B. Diagnóstico
- C. Plan de acción, dividido en 8 estrategias.

Con independencia del PMUS, cabe señalar que, con fecha febrero de 2026, el Ayuntamiento aprueba la ORDENANZA DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN DE TRES CANTOS, cuyos objetivos, según se señala en la misma, son:

- Regular el uso de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución del espacio para la movilidad de todos los usuarios, estableciendo equilibrios necesarios entre la fluidez del tráfico rodado con el uso peatonal y ciclista.
- El establecimiento de medidas para el estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos.
- Prestar especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, con el fin de favorecer su integración social.
- Regular la inmovilización y retirada de los vehículos en los casos previstos en la normativa de aplicación.
- Regular el cierre de las vías urbanas y otras medidas especiales de regulación y ordenación del tráfico cuando se considere necesario, incluyendo la posibilidad de prohibir o restringir la circulación de determinados vehículos en las vías urbanas por motivos culturales, económicos, ambientales o razones de seguridad.

Como información actualizada respecto del PMUS2022, también destaca la puesta en funcionamiento en 2023 de la línea 717 Madrid (Plaza de Castilla) - Tres Cantos Norte, que circula todos los días de la semana.

A. INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS GENERALES

OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PMUS DE TRES CANTOS

El Ayuntamiento de Tres Cantos promovió en el año 2022 la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en respuesta a los impactos negativos del modelo actual de movilidad sobre el medio ambiente, la economía y la sociedad. Su finalidad es avanzar hacia un modelo de ciudad más sostenible, moderna y orientada a mejorar la calidad de vida de ciudadanos y visitantes.

Los principales beneficios que el PMUS puede aportar a la ciudad son:

- Reducción del tráfico rodado y de sus efectos (ruido, contaminación, emisiones y accidentes).
- Disminución del consumo de energías no renovables, fomentando alternativas sostenibles.
- Reducción de los tiempos de desplazamiento.
- Mejora y optimización del transporte público.
- Incremento de la accesibilidad universal, especialmente para personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud pública mediante la reducción de la contaminación y el fomento de modos activos.
- Mejora de la calidad medioambiental.

El PMUS se desarrolla conforme a la normativa y estrategias vigentes, incluyendo la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, la Ley de Economía Sostenible (Ley 2/2011) y las directrices del IDAE y la Comisión Europea.

OBJETIVOS DEL PMUS DE TRES CANTOS

El objetivo principal del PMUS es identificar las deficiencias del modelo de movilidad actual y planificar actuaciones que permitan su mejora hacia un sistema más eficiente y sostenible.

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.

MARCO ESTRATÉGICO

El PMUS de Tres Cantos se enmarca en las políticas europeas y nacionales de movilidad sostenible, destacando la Estrategia Europa 2020, la Agenda 2030 (ODS 11) y diversas iniciativas para reducir emisiones y fomentar una movilidad baja en carbono. En España, la referencia principal es la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, junto a distintas leyes y planes sectoriales, aunque no existe un marco legal estatal específico para la movilidad urbana. A nivel local, el municipio cuenta con normativa propia en urbanismo, medioambiente, movilidad y aparcamiento. El Ayuntamiento está comprometido con los ODS, desarrollando actuaciones como fomento de la movilidad eléctrica, uso de la bicicleta, mejora de la accesibilidad y calidad ambiental, reforzadas mediante la elaboración del PMUS.

B. DIAGNÓSTICO

CENTROS DE ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES

Se identifican diversos equipamientos y áreas que generan y atraen desplazamientos en el municipio:

1. Equipamientos sanitarios. Tres Cantos cuenta con numerosos centros médicos, aunque no dispone de hospital. Destacan varios centros de salud, clínicas privadas y centros especializados distribuidos por el municipio.
2. Equipamientos educativos. Existe una amplia oferta educativa pública y privada que abarca educación infantil, primaria y secundaria, incluyendo colegios e institutos repartidos por distintos sectores de la ciudad.
3. Actividades productivas y centros administrativos. La actividad económica se concentra en tres áreas principales: la Zona Industrial Este, el Parque Tecnológico de Madrid y Madrid Content City. Los principales centros administrativos incluyen el Ayuntamiento, fuerzas de seguridad, oficina de Correos, juzgado de paz y registro civil.
4. Equipamientos culturales. Los principales focos culturales son el Centro Cultural Adolfo Suárez y las bibliotecas municipales, que actúan como puntos de atracción ciudadana.
5. Equipamientos deportivos. El municipio dispone de una amplia red de instalaciones deportivas, como polideportivos, centros deportivos, clubes y otras instalaciones especializadas.
6. Áreas comerciales y de ocio. Predominan los comercios de proximidad y establecimientos de hostelería distribuidos por el núcleo urbano, complementados por dos centros comerciales principales que incluyen ocio y restauración.
7. Zonas verdes. El principal espacio verde es el Parque Central, de gran extensión y dotación, junto a otros parques relevantes distribuidos por el municipio que también generan desplazamientos.

ENCUESTAS, INVENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

Para la actualización del PMUS se realizó una campaña de recogida de datos basada en encuestas e inventarios. Se llevó a cabo una encuesta online de movilidad, complementada con estudios regionales y locales, que permitió analizar los hábitos de desplazamiento de la población. Asimismo, se elaboraron inventarios de la red viaria, itinerarios peatonales, infraestructuras ciclistas y paradas de transporte público, con el fin de evaluar la oferta de transporte y las condiciones de accesibilidad del municipio.

La población encuestada presenta una distribución de género equilibrada, con ligera mayoría femenina, y predominio de población joven-adulta. Destaca un alto nivel educativo, mayoritariamente universitario, y una elevada proporción de población ocupada, con diferencias de género en empleo y tareas de cuidados.

Para el análisis de la movilidad, el municipio se ha dividido en distintas zonas urbanas que responden a su estructura territorial, lo que permite una mejor caracterización de los desplazamientos.

En este contexto, se consideran viajes aquellos desplazamientos de al menos 5 minutos. Los datos indican que los habitantes realizan cerca de 3 viajes diarios por persona, con predominio

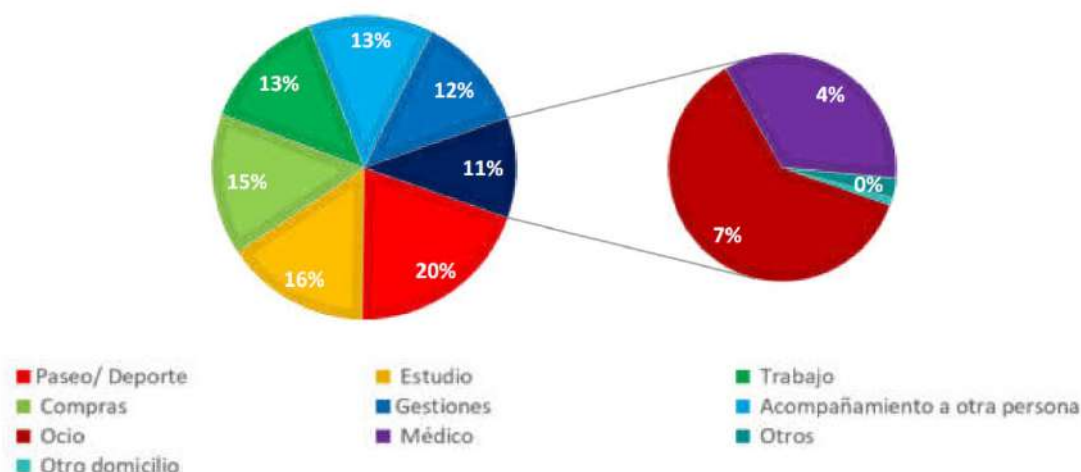
de trayectos internos y de proximidad. La mayoría de los desplazamientos tienen una duración inferior a 20 minutos y se realizan de forma habitual, principalmente en días laborables.

Por último, la distribución temporal de los viajes muestra picos en horas punta, especialmente a primera hora de la mañana y en la franja de tarde, coincidiendo con los desplazamientos por motivos laborales, educativos y de ocio.

MOTIVO Y CARACTERÍSTICAS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

El principal motivo de desplazamiento es el ocio activo (pasear o hacer deporte), seguido de compras, estudios y trabajo, que en conjunto representan una parte importante de la movilidad diaria. También destacan los viajes por acompañamiento, mientras que los desplazamientos por ocio general y motivos de salud tienen menor peso.

Gráfica 43. Motivos de los desplazamientos de las personas encuestadas



Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (Comunidad de Madrid).

Imagen obtenida del PMUS

Por género, los patrones son similares, aunque los hombres realizan ligeramente más desplazamientos por ocio activo y estudios, mientras que las mujeres presentan mayor peso en viajes por compras, acompañamiento y motivos de salud.

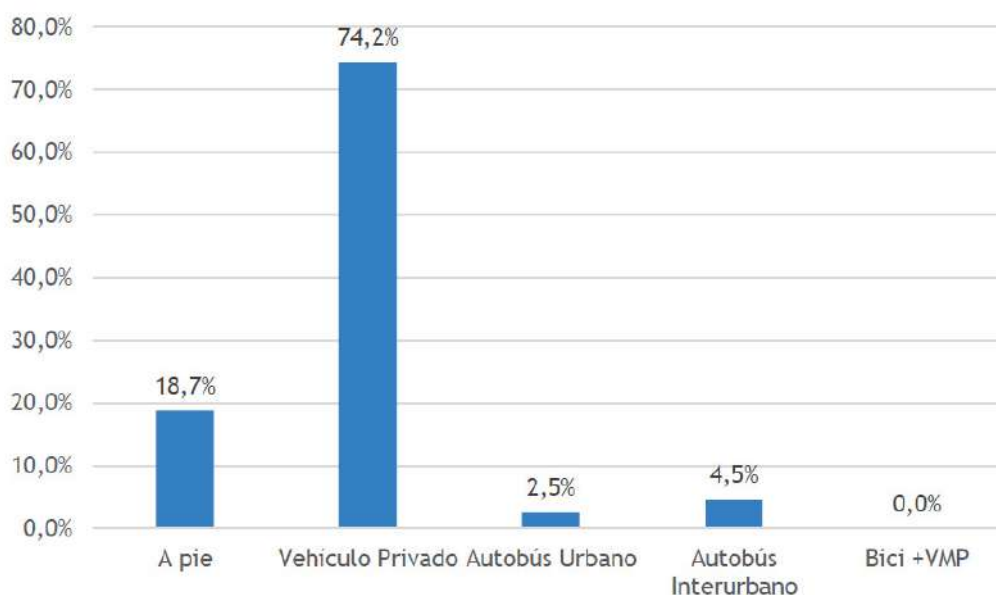
En cuanto a la edad, la mayor parte de los desplazamientos corresponde a la población activa (35-64 años), seguida de los jóvenes (16-34), mientras que las personas mayores de 65 años son las que menos se desplazan.

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. Las mujeres optan más por desplazarse a pie, mientras que los hombres utilizan en mayor medida el vehículo privado.

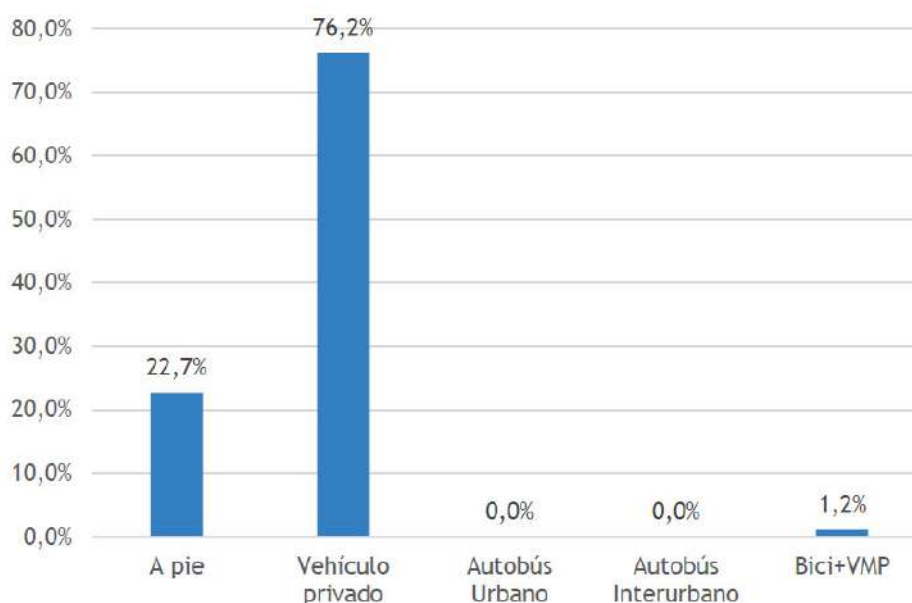
El modo de transporte varía según el motivo del viaje: caminar predomina en desplazamientos por ocio, compras o salud, mientras que el vehículo privado es mayoritario en viajes por trabajo y acompañamiento.

Gráfica 51. Modo de los viajes por trabajo.



Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (Comunidad de Madrid).

Gráfica 55. Modo de los viajes por acompañamiento a otras personas



Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (Comunidad de Madrid).

Imágenes obtenidas del PMUS

En general, los modos sostenibles tienen mayor peso en desplazamientos de proximidad, mientras que el uso del coche se asocia a viajes obligados o más específicos.

MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Parque automovilístico

El parque móvil de Tres Cantos ha crecido de forma significativa en la última década, con un aumento cercano al 21%, impulsado principalmente por el incremento de turismos. Este crecimiento sigue una tendencia similar al aumento de la población.

La gran mayoría de los vehículos son turismos (más del 80%), seguidos a distancia por motocicletas y vehículos comerciales, mientras que el resto tiene una presencia muy reducida. En cuanto al tipo de combustible, predominan claramente los combustibles fósiles (gasóleo y gasolina), con una presencia todavía muy limitada de alternativas más sostenibles.

Índice de motorización

Tres Cantos presenta un índice de motorización de 630 vehículos por cada 1.000 habitantes, similar a la media nacional. Los turismos son predominantes, con un peso muy superior al resto de tipos de vehículos.

En términos evolutivos, el índice ha mostrado una tendencia creciente en los últimos años, con un ligero descenso en 2020 debido a la pandemia, seguido de una recuperación posterior.

Disponibilidad de vehículo privado

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. Se observan diferencias de género, siendo más frecuente que las mujeres no dispongan de carnet ni de vehículo propio.

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.

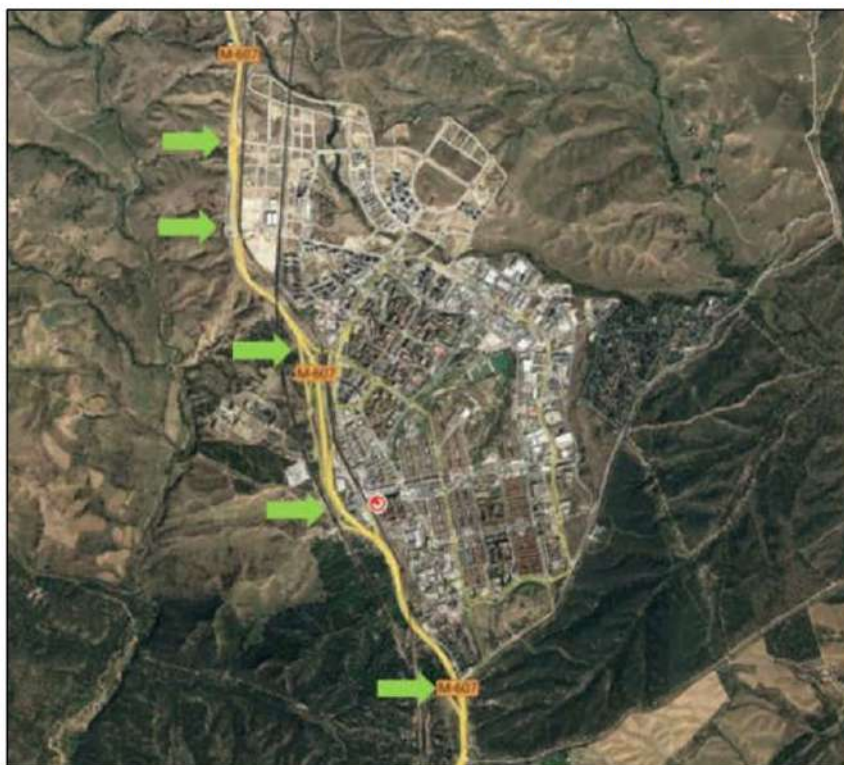
RED VIARIA Y TRÁFICO

Accesos a la ciudad

El acceso al municipio de Tres Cantos se realiza exclusivamente a través de la autovía autonómica M-607. En sentido desde Madrid, existen cinco salidas que permiten la entrada al municipio:

- Salida 21: acceso a Tres Cantos sur, Soto de Viñuelas y el Parque Tecnológico de Madrid (PTM).
- Salida 23: acceso a Tres Cantos centro y a la estación de ferrocarril.
- Salida 24: acceso a Tres Cantos norte y a la Avenida de los Montes.
- Salida 25: acceso a Tres Cantos y a la Avenida de España.
- Salida 26: acceso a Tres Cantos y a la Gran Vía de Tres Cantos.

Gráfica 59. Detalle de accesos a/desde Tres Cantos desde/a la M-607.



Fuente: elaboración propia con datos de Google Earth.

Imagen obtenida del PMUS

En sentido contrario, desde Colmenar Viejo, el acceso al municipio se realiza a través de dos salidas:

- Salida 26: acceso a Tres Cantos y a la Avenida de España.
- Salida 24: acceso a Tres Cantos, zona industrial y estación de ferrocarril.

Para los desplazamientos de salida desde Tres Cantos hacia la M-607 en dirección Madrid, se utilizan los mismos puntos de conexión anteriormente mencionados. Por su parte, para incorporarse a la autovía en dirección Colmenar Viejo, los accesos se realizan a través de la Gran Vía de los Montes, la Avenida del Parque y la Avenida de Mariano Aragón García.

Ejes viarios principales

Tres Cantos cuenta con una red viaria planificada con amplias avenidas que estructuran y conectan el municipio. Los principales ejes son:

- Avenida del Parque: principal vía de la ciudad, articula los accesos norte-sur y concentra gran parte del tráfico. Dispone de varios carriles por sentido, mediana central y amplias aceras.
- Avenida de la Industria: eje de la zona industrial, con importante presencia de tráfico pesado y características similares de gran capacidad.
- Avenida de los Montes: eje transversal que conecta con la M-607 y con equipamientos como centros educativos, combinando tramos urbanos e interurbanos.

- Avenida de Colmenar Viejo: vertebrada la Fase I, con gran anchura, bulevar central y abundantes espacios de aparcamiento.
- Avenida de los Encuartes: conecta distintas fases de la ciudad y facilita el acceso a equipamientos principales como el Ayuntamiento o la estación.
- Avenida de Viñuelas: eje principal de la Fase II, con gran capacidad viaria y múltiples espacios de estacionamiento.
- Avenida de los Labradores: eje transversal este-oeste que conecta con la estación y otras avenidas principales.
- Calle del Viento: vía clave para el acceso a la estación y conexión con la M-607, pese a su menor longitud.
- Avenida de España: eje reciente que conecta Nuevo Tres Cantos con la M-607 y mejora la accesibilidad a la zona industrial.

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.

Congestión y demanda de tráfico

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. El análisis se basa en datos de aforos obtenidos mediante cámaras instaladas en los principales accesos.

Los mayores volúmenes de tráfico se registran en las salidas 21 (sur) y 24 (norte), mientras que las salidas 23, 25 y 26 presentan intensidades menores. Se observa una clara reducción del

tráfico durante los fines de semana, lo que evidencia el peso de los desplazamientos laborales. Además, existen desequilibrios entre entradas y salidas debido a la configuración de los enlaces.

Tabla 19. Resumen de la demanda de tráfico en los accesos de Tres Cantos.

DEMANDA DE TRÁFICO	IMD Laboral		IMD Festivo		IM Semanal	
	Entran	Salen	Entran	Salen	Entran	Salen
VÍAS DE ACCESO						
Av. del Parque (Sur)	11.778	13.361	5.641	6.641	70.157	80.018
Av. M. Aragón García	7.90	1.109	239	575	4.425	6.694
ENLACE PK 21	12.568	14.470	5.880	7.216	74.582	86.712
Ronda Europa	1.381	2.205	953	1235	8814	13.487
Nudo Central	3.033	-	1.664	-	18495	-
ENLACE PK 23	4.414	2.205	2.617	1235	27.308	13.487
Av. del Parque (N)	6.033	7.322	3.444	4.121	37.072	44.875
Av. de los Montes	5.381	8.475	2.515	4.095	31.932	50.520
ENLACE PK 24	11.414	15.797	5.959	8217	69.004	95.395
Avenida de España	6.708	1597	3.450	709	40.413	9.397
ENLACE PK 25	6.708	1597	3.450	709	40.413	9.397
Gran Vía Tres Cantos	232	3.331	96	1487	1354	19.633
ENLACE PK 26	232	3.331	96	1.487	1.354	19.633

Fuente: Ayuntamiento de Tres Cantos

Imagen obtenida del PMUS

ESTACIONAMIENTO

Oferta y reservas de aparcamiento

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.



Aparcamiento disuasorio junto a la estación de ferrocarril de Tres Cantos. Fuente: *google maps*

Para regular la demanda, se ha implantado un sistema de estacionamiento limitado con zonas blanca (para residentes) y azul (uso general gratuito con limitación horaria), especialmente en el aparcamiento disuasorio de la estación y en otras áreas del municipio. No obstante, la falta de señalización clara sobre la gratuidad genera confusión entre los usuarios.

El control del estacionamiento corresponde a la policía local, con posibilidad de sanción y retirada de vehículos.

Además, el municipio cuenta con 209 plazas reservadas para personas con movilidad reducida distribuidas por todo el término municipal.

Lugares habituales de estacionamiento

La mayoría de la población dispone de plaza de garaje en su residencia, lo que hace que el estacionamiento se realice principalmente en garajes privados, tanto en propiedad como en alquiler. No obstante, una parte significativa de los vehículos se estaciona en la vía pública, mientras que otros se guardan en espacios alternativos como almacenes o trasteros, especialmente en el caso de bicicletas y vehículos de movilidad personal.

MOVILIDAD PEATONAL

Infraestructura 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. En muchas zonas, especialmente en desarrollos más antiguos, existen itinerarios interiores exclusivamente peatonales que refuerzan esta accesibilidad, aunque en áreas más recientes como Nuevo Tres Cantos este protagonismo es menor.

Las condiciones generales del municipio, tanto por distancias como por una orografía poco exigente, permiten que muchos desplazamientos cotidianos puedan realizarse a pie, especialmente en las principales zonas comerciales y de servicios. No obstante, la falta de señalización de rutas e itinerarios peatonales hacia los principales puntos de interés puede dificultar estos desplazamientos.

Condiciones de accesibilidad y transitabilidad

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. Asimismo, en general se respetan los requisitos relativos a pendientes, pavimentos e iluminación.

En los pasos peatonales se ha avanzado en la eliminación de barreras, mediante rebajes de bordillo, pasos sobreelevados y la incorporación de pavimentos podotáctiles, mejorando la accesibilidad universal.

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.

Hábitos y percepciones del peatón

Caminar es un modo de desplazamiento muy relevante en Tres Cantos, representando aproximadamente la mitad de los viajes, realizándose en la mayoría de los casos de forma diaria, especialmente entre mujeres y en los grupos de mayor y menor edad.

En cuanto a la percepción de seguridad, existe una mayor preocupación frente al tráfico motorizado que frente a bicicletas o vehículos de movilidad personal, lo que refleja una sensación de riesgo asociada principalmente a los vehículos a motor.

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

Infraestructura ciclista

El crecimiento de la población en Tres Cantos ha favorecido el aumento del uso de la bicicleta, tanto para desplazamientos cotidianos como para ocio y deporte, impulsado por una cultura ciclista consolidada en la ciudad.

En respuesta, el municipio ha ampliado su red de infraestructuras ciclistas, extendiéndola por ejes principales y secundarios. 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.

Oferta de la infraestructura ciclista

Tres Cantos dispone de una red ciclista de más de 32 km, compuesta principalmente por carriles bici, ciclocarriles y algunos caminos compartidos, 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.

Gráfica 90. Plano de la actual red ciclista de Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

No obstante, 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. La tipología predominante es el carril bici, que reduce la interacción con otros modos, aunque en algunos casos la señalización de ciclocarriles es deficiente.

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. Estas situaciones se concentran especialmente en grandes avenidas e intersecciones, donde se producen más conflictos entre vehículos y ciclistas.

Gráfica 93. Situaciones de tráfico conflictivo con los ciclistas en Tres Cantos.



Fuente Plan Director Ciclista y VMP de Tres Cantos (2020).

Imagen obtenida del PMUS

Oferta de estacionamiento de bicicletas

La oferta de aparcabicis en Tres Cantos es limitada y se distribuye en diferentes tipologías, incluyendo instalaciones públicas, privadas y en vía pública. Destacan un aparcamiento cerrado en la estación de Cercanías y varios aparcabicis tipo U invertida en equipamientos y comercios.

En general, la dotación resulta insuficiente para el tamaño del municipio, aunque se prevé la ampliación de estas instalaciones en zonas con mayor demanda, como áreas deportivas y principales avenidas.

Hábitos y percepciones de los ciclistas

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, aunque entre sus usuarios existe cierta frecuencia de uso, principalmente semanal o varias veces por semana. Su utilización es ligeramente mayor en hombres y presenta variaciones según la edad.

La bicicleta convencional es el medio más utilizado, seguida a gran distancia por el patinete eléctrico y la bicicleta eléctrica. En cuanto a la seguridad, una parte importante de los usuarios percibe inseguridad frente al tráfico motorizado, lo que condiciona su uso.

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

En Tres Cantos operan 5 líneas urbanas, 5 interurbanas diurnas y 1 nocturna, gestionadas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

- Líneas urbanas (Alsa):
 - Línea 1: Estación FF.CC. – Av. Viñuelas – Av. Colmenar – Estación
 - Línea 2: Estación FF.CC. – Av. Colmenar – Av. Viñuelas – Estación
 - Línea 3: Soto de Viñuelas – Estación FF.CC. – Soto de Viñuelas
 - Línea 4: Nuevo Tres Cantos – Estación FF.CC. – Nuevo Tres Cantos
 - Línea 5: Nuevo Tres Cantos – Estación FF.CC. – Av. Viñuelas

Gráfica 109. Líneas de autobuses urbanos de Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

- Líneas interurbanas diurnas:
 - 712: Madrid (Plaza Castilla) – Tres Cantos (Av. Encuartes) – (Alsa)
 - 713: Madrid (Plaza Castilla) – Tres Cantos (Av. del Parque) – (Alsa)
 - 716: Madrid – Tres Cantos – Soto de Viñuelas – (Alsa)
 - 723: Colmenar Viejo – Tres Cantos – (Interbus)
 - 827: Madrid (Canillejas) – Alcobendas – UAM – Tres Cantos – (Montes)
 - 717 Plaza de Castilla – Nuevo Tres Cantos (a partir de 2023 y por tanto no recogida en el PMUS)

Gráfica 110. Líneas de autobuses interurbanos que operan en Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

- Línea interurbana nocturna:
 - N701: Madrid (Plaza Castilla) – Tres Cantos – (Alsa)

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.

En cuanto a tarifas, Tres Cantos se encuentra en la zona B2, aplicándose los títulos habituales (billete sencillo, bono de 10 viajes, abonos mensuales y anuales), con descuentos para distintos colectivos.

Paradas

La red de autobuses de Tres Cantos cuenta con un total de 136 paradas, de las cuales casi la mitad permiten conexión entre líneas urbanas e interurbanas. El resto se reparte entre paradas exclusivamente interurbanas y, en menor medida, urbanas.

En cuanto a la conectividad, la mayoría de las paradas dispone de correspondencia entre varias líneas, predominando aquellas con 2 o 3 líneas. También existen paradas con mayor nivel de conexión, aunque en menor número, lo que indica una red con un grado de intermodalidad moderado.

Accesibilidad de las paradas

La mayoría de las paradas de transporte público de Tres Cantos cumple con la normativa vigente en materia de accesibilidad, aunque todavía existen algunas que presentan deficiencias.

No obstante, se están llevando a cabo actuaciones de mejora para adaptar estas paradas, con el objetivo de alcanzar una accesibilidad universal en toda la red.

Tiempos de acceso a las paradas

El análisis de accesibilidad peatonal a las paradas, realizado mediante SIG, muestra que la red de transporte público de Tres Cantos presenta una ubicación adecuada y eficiente. La mayor parte del núcleo urbano se encuentra a menos de 5 minutos a pie de una parada, cubriendo prácticamente todas las zonas residenciales y comerciales.

A distancias de 10 y 15 minutos, la cobertura es prácticamente total, quedando únicamente sin servicio algunas áreas periféricas, zonas verdes o sectores aún no desarrollados. En conjunto, todo el núcleo urbano dispone de al menos una parada a menos de 10 minutos caminando, lo que indica una buena accesibilidad general.

El análisis por áreas de influencia confirma esta cobertura: aproximadamente el 22% del municipio se encuentra a menos de 100 metros de una parada, cerca del 59% a menos de 200 metros y más del 87% a menos de 300 metros, reflejando una red bien distribuida y accesible.

Caracterización de la demanda

La demanda del transporte público en Tres Cantos muestra un comportamiento diferenciado entre líneas urbanas e interurbanas. En las líneas urbanas, las más utilizadas son la L1 y L2, seguidas de la L4, mientras que la L3 presenta menor demanda y la L5, que solo opera en fines de semana, tiene un uso muy reducido. En conjunto, la demanda urbana se mantiene estable durante la semana laboral, en torno a los 2.200 usuarios diarios.

En las líneas interurbanas, las de conexión directa con Madrid (712 y 713) concentran la mayor demanda, seguidas de la 716, mientras que la línea nocturna N-701 tiene un uso menor y más concentrado en determinados días. La demanda diaria en días laborables ronda los 10.000 usuarios.

En cuanto a la distribución horaria, las líneas urbanas presentan picos en horas de entrada y salida laboral y escolar, mientras que las interurbanas concentran su demanda en horas punta asociadas a desplazamientos con Madrid, tanto por la mañana como por la tarde.

Finalmente, el uso del transporte está dominado por el abono transporte, utilizado por la gran mayoría de los usuarios, frente a un uso minoritario del billete sencillo.

Servicio de Cercanías Renfe

La estación de Tres Cantos cuenta con servicio de Cercanías Madrid a través de la línea C4 (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.

Servicio de taxi

Tres Cantos dispone de 38 licencias de taxi integradas en el Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid, lo que permite prestar servicios tanto urbanos como interurbanos dentro de los municipios adheridos.

El municipio cuenta con tres paradas principales situadas en la estación de ferrocarril, la Avenida de Colmenar Viejo y la Avenida de Viñuelas.

Intermodalidad

El principal nodo de intercambio modal en Tres Cantos es la estación de ferrocarril, donde se concentran las conexiones entre distintos modos de transporte.

Las principales combinaciones son el acceso a pie, el uso de la bicicleta (con aparcamiento específico), la conexión con autobuses urbanos e interurbanos, y la disponibilidad de taxis en la propia estación. Esto refuerza el papel de la estación como elemento clave en la movilidad del municipio.

Gráfica 143. Detalle de líneas de autobús que pasan por la estación de ferrocarril de Tres Cantos.



Fuente: CRTM.

Imagen obtenida del PMUS

Hábitos y percepciones 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 quienes lo utilizan, el uso es mayoritariamente ocasional: el 49% lo emplea una vez por semana, el 39% a diario y el 12% entre 2 y 3 veces por semana.

Por género, las mujeres hacen un uso más frecuente, con un 42% de uso diario frente al 34% de los hombres. Por edad, destacan los jóvenes (16-34 años) como principales usuarios diarios, mientras que los mayores de 65 años lo utilizan de forma muy puntual.

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.

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

La distribución de mercancías es un elemento clave en la movilidad urbana y en el desarrollo económico, pero también genera impactos importantes en el tráfico, la contaminación y la seguridad vial.

En Tres Cantos, los principales problemas están relacionados con la congestión viaria, provocada en gran parte por el estacionamiento irregular de vehículos de reparto. Esto se debe, sobre todo, a la ocupación indebida de las zonas de carga y descarga por vehículos particulares y a la escasez de espacios habilitados.

Actualmente, el municipio no cuenta con una ordenanza específica para regular esta actividad. Existen 29 zonas reservadas para carga y descarga, con limitación de 30 minutos y horarios de funcionamiento de 9:00 a 13:00 y de 17:00 a 20:00.

Del análisis realizado se extraen las siguientes conclusiones:

- Existe un alto grado de indisciplina tanto por parte de transportistas como de conductores particulares.
- Es frecuente la ocupación indebida de las plazas, lo que obliga a realizar estacionamientos en doble fila, aceras o zonas no permitidas.
- Incluso cuando hay plazas disponibles, algunos repartidores optan por parar en segunda fila por comodidad.
- Se detectan prácticas inseguras como estacionar en esquinas o pasos de peatones.
- Estas situaciones generan congestión, reducen la velocidad del tráfico y afectan negativamente a la seguridad y calidad del espacio urbano.
- La señalización y el estado de las plazas es, en general, adecuado.
- Existen zonas donde sería necesario habilitar nuevas áreas de carga y descarga.

En conjunto, se pone de manifiesto la necesidad de mejorar el control y la gestión de estas zonas para optimizar su funcionamiento.

MOVILIDAD ESCOLAR

En 2021, el Ayuntamiento de Tres Cantos realizó una encuesta de movilidad escolar en los centros educativos del municipio con el objetivo de analizar los desplazamientos hacia y desde los colegios e identificar problemas y necesidades.

Se recogieron un total de 1.490 encuestas, con una mayor participación de madres (58%) frente a padres (42%). Cabe destacar que el 92% de las personas encuestadas reside en Tres Cantos, lo que garantiza la representatividad de los resultados para analizar la movilidad interna escolar.

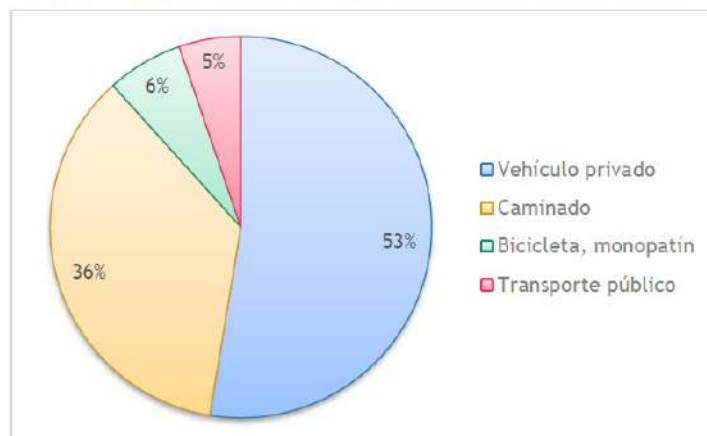
En cuanto a la participación por centros educativos, el mayor número de respuestas corresponde al Humanitas B. School (22%), seguido del colegio Nuestra Señora de la Merced (16%). Entre los centros públicos de educación infantil y primaria destacan el CEIP Aldebarán y el CEIP Ciudad de Columbia, ambos con un 8% de participación.

En el ámbito de la educación secundaria, los centros con mayor representación son el IES José Luis Sampedro (5%) y el IES Jorge Manrique (4%).

Caracterización de los desplazamientos

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%.

Gráfica 153. Reparto modal del desplazamiento a los centros educativos.



Fuente: Ayuntamiento de Tres Cantos.

Imagen obtenida del PMUS

Este reparto modal está fuertemente condicionado por la distancia entre el domicilio y el centro educativo. Así, 8 de cada 10 usuarios del coche residen a más de 2 km, distancia a partir de la cual el vehículo privado se convierte en la opción predominante. No obstante, destaca que un 23% utiliza el coche pese a vivir a menos de 2 km. Además, un 18% de los encuestados reside a más de 5 km dentro del propio municipio.

En cuanto a los tiempos de desplazamiento, la mayoría de los trayectos se sitúan entre 5 y 10 minutos (64%), seguidos de los de 10 a 15 minutos (19%), lo que refleja una movilidad relativamente cercana pero condicionada por las horas punta de entrada y salida escolar.

Otro rasgo característico es el alto grado de acompañamiento: el 90% del alumnado acude al centro acompañado por una persona adulta, mientras que el 10% lo hace con hermanos mayores.

Seguridad vial en la movilidad escolar

El elevado uso del vehículo privado en los entornos escolares genera una importante sensación de inseguridad vial, especialmente para peatones y ciclistas, lo que a su vez fomenta aún más el uso del coche en estos desplazamientos.

En el caso de la movilidad peatonal, los principales riesgos identificados están directamente relacionados con el tráfico motorizado. El 80% de las respuestas asocian el peligro con el coche, destacando las velocidades elevadas (28%), el estacionamiento indebido (21%) y la falta de visibilidad (18%), esta última muy vinculada a vehículos mal aparcados. También se señalan problemas como el exceso de tráfico y la peligrosidad de algunos pasos de peatones.

En cuanto a la movilidad ciclista, existe una percepción mayoritaria de inseguridad, ya que el 54% considera que no es seguro desplazarse en bicicleta o VMP hacia los centros educativos, frente al 46% que sí lo considera seguro.

Respecto al estacionamiento de bicicletas y VMP, la mayoría del alumnado dispone de espacios habilitados dentro de los centros (80%), lo que refleja ciertas iniciativas en favor de la movilidad sostenible. Sin embargo, un 11% estaciona en la vía pública, lo que pone de manifiesto la falta de infraestructuras adecuadas en algunos casos.

Estacionamiento en el entorno de los centros educativos

El análisis del estacionamiento en los accesos a los centros educativos evidencia problemas relevantes, especialmente durante las horas punta de entrada y salida.

En las entradas, el 56% de las personas encuestadas estaciona correctamente (29% sin dificultades y 27% buscando aparcamiento). Sin embargo, un 43% realiza prácticas inadecuadas, como parar en la calle (23%), estacionar en doble fila cerca de la entrada (14%) o hacerlo en zonas apartadas pero fuera de los espacios habilitados (6%).

En las salidas, la situación mejora ligeramente, con un 63% de estacionamientos correctos. No obstante, persisten comportamientos indebidos: el 16% aparca en doble fila junto a la entrada, el 11% realiza paradas en la vía obstaculizando el tráfico y el 6% estaciona en doble fila en zonas alejadas.

En conjunto, estos datos reflejan 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 Tres Cantos, actualmente no existe una red pública de puntos de recarga eléctrica en la vía pública. Sin embargo, sí hay disponibilidad de infraestructuras de recarga en establecimientos comerciales, con un total de 29 conectores distribuidos en diferentes ubicaciones como centros comerciales, supermercados, hoteles y estaciones de servicio.

El Ayuntamiento tiene previsto implantar 6 puntos de recarga eléctrica en el espacio público, lo que supondrá un avance en la infraestructura de movilidad sostenible.

En cuanto a combustibles alternativos, el municipio cuenta con una gasinera en la M-607 que suministra GNC y GNL, así como dos estaciones de servicio cercanas que ofrecen GLP (autogás).

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

Seguridad vial

La siniestralidad vial en Tres Cantos muestra una tendencia general descendente entre 2015 y 2020, con un repunte puntual en 2018. Los únicos fallecidos registrados en este periodo fueron peatones, lo que evidencia su vulnerabilidad, al igual que la de los ciclistas.

Sin embargo, en 2022 (primer cuatrimestre) se observa un empeoramiento de los datos, con 75 accidentes y 28 heridos leves. Las vías con mayor accidentalidad son la Avenida de los Artesanos, la Avenida del Parque y la Avenida de la Industria.

Contaminación acústica

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.

Contaminación atmosférica

El vehículo privado es el principal responsable de la contaminación del aire (NO₂, PM10, PM2,5, etc.), con efectos negativos en la salud (problemas respiratorios, irritación, etc.) y el medio ambiente.

Los datos medidos en Tres Cantos (2021) muestran valores generalmente dentro de los límites legales, aunque se registraron superaciones puntuales en partículas PM10, probablemente asociadas a episodios de polvo sahariano.

Diagnóstico ambiental y emisiones

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

Se estima que:

- Las emisiones anuales ascienden a 13,1 millones de kg de CO₂
- Lo que equivale a 269,5 kg de CO₂ por habitante/año
- El consumo energético total alcanza 4.320 toneladas equivalentes de petróleo (TEP)

Conclusión general

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).

Principales 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

Planteamiento general del PMUS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Tres Cantos busca cambiar el modelo de movilidad hacia uno más sostenible, equilibrando:

- Necesidades de desplazamiento
- Desarrollo económico
- Protección ambiental

Se basa en diagnóstico técnico y participación ciudadana, planteando actuaciones a 10 años.

Los principios clave son:

- Centrado en las personas
- Seguridad (especialmente peatones y ciclistas)
- Uso del espacio urbano más allá del coche
- Respeto ambiental y reducción de emisiones

Objetivos principales:

- Fomentar movilidad peatonal y ciclista

- Mejorar el transporte público
- Reducir uso del vehículo privado
- Impulsar movilidad eléctrica
- Mejorar seguridad vial
- Reducir contaminación y consumo energético

Objetivos específicos:

- Mejorar accesibilidad, seguridad y conexión de la ciudad
- Optimizar transporte público e intermodalidad
- Regular tráfico y aparcamiento
- Impulsar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)
- Fomentar movilidad sostenible (caminos escolares, coche compartido...)
- Adaptar nuevos desarrollos urbanos
- Garantizar accesibilidad universal
- Promover educación y participación ciudadana

Estrategias del plan:

- 1. Movilidad peatonal
- 2. Movilidad ciclista y VMP
- 3. Transporte público
- 4. Tráfico y aparcamiento
- 5. Movilidad según motivo (trabajo, escuela...)
- 6. Movilidad sin emisiones
- 7. Distribución de mercancías
- 8. Gestión y promoción sostenible

En conclusión, el plan busca reducir el protagonismo del coche y avanzar hacia una ciudad más segura, sostenible y centrada en las personas.

1.-ESTRATEGIA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y DEL ESPACIO PÚBLICO

La movilidad peatonal se plantea como el elemento central del modelo urbano, organizando el territorio y los desplazamientos. Se busca transformar la ciudad hacia un modelo más sostenible, donde el peatón tenga prioridad frente al vehículo.

El objetivo es crear una red peatonal continua, segura y accesible, que conecte viviendas, servicios, empleo y transporte, eliminando barreras y mejorando la calidad del espacio público.

Plan integral de accesibilidad

Se concibe como una herramienta clave del urbanismo, basada en:

- Accesibilidad universal y diseño para todos
- Integración en todas las políticas urbanas (no actuaciones aisladas)
- Consideración de todos los perfiles (niños, mayores, personas con discapacidad)

Metodológicamente incluye:

- Diagnóstico de la situación
- Evaluación de la caminabilidad
- Propuestas y priorización de actuaciones
- Coordinación e implementación

En la práctica, implica que toda intervención urbana debe diseñarse desde criterios de accesibilidad desde el inicio.

Diseño urbano y buenas prácticas

Se propone crear un catálogo de diseño urbano común, para garantizar coherencia en toda la ciudad.

Ámbitos clave para urbanismo:

- Viario y espacio público:
 - Jerarquización de calles (20/30/50 km/h)
 - Reasignación del espacio (menos coche, más peatón y bici)
 - Calmado de tráfico (badenes, pasos elevados)
- Aceras y espacios peatonales
 - Continuidad sin obstáculos
 - Zonas estanciales integradas
 - Mobiliario bien ubicado
- Cruces e intersecciones
 - Reducción de distancias de cruce (orejas, refugios)
 - Mejora de visibilidad
 - Prioridad peatonal
- Materiales y diseño
 - Pavimentos accesibles y antideslizantes
 - Uso de elementos podotáctiles
 - Materiales de bajo impacto (ej. acústico)
- Integración ciclista
 - Diseño de vías ciclables
 - Aparcabicis bien ubicados

En general, el objetivo es diseñar la ciudad pensando primero en el peatón.

Red de itinerarios peatonales

Se plantea crear una red peatonal conectada en toda la ciudad, incluyendo zonas actuales y futuros desarrollos. Se basa en el concepto “8-80”, es decir, válida para todas las edades.

Se estructura en 4 niveles jerárquicos, clave para planificación:

Red estructurante

- Ejes principales de movilidad
- Soporte de intermodalidad

- Grandes avenidas

Red complementaria

- Conecta equipamientos con la red principal
- Función distributiva

Red básica

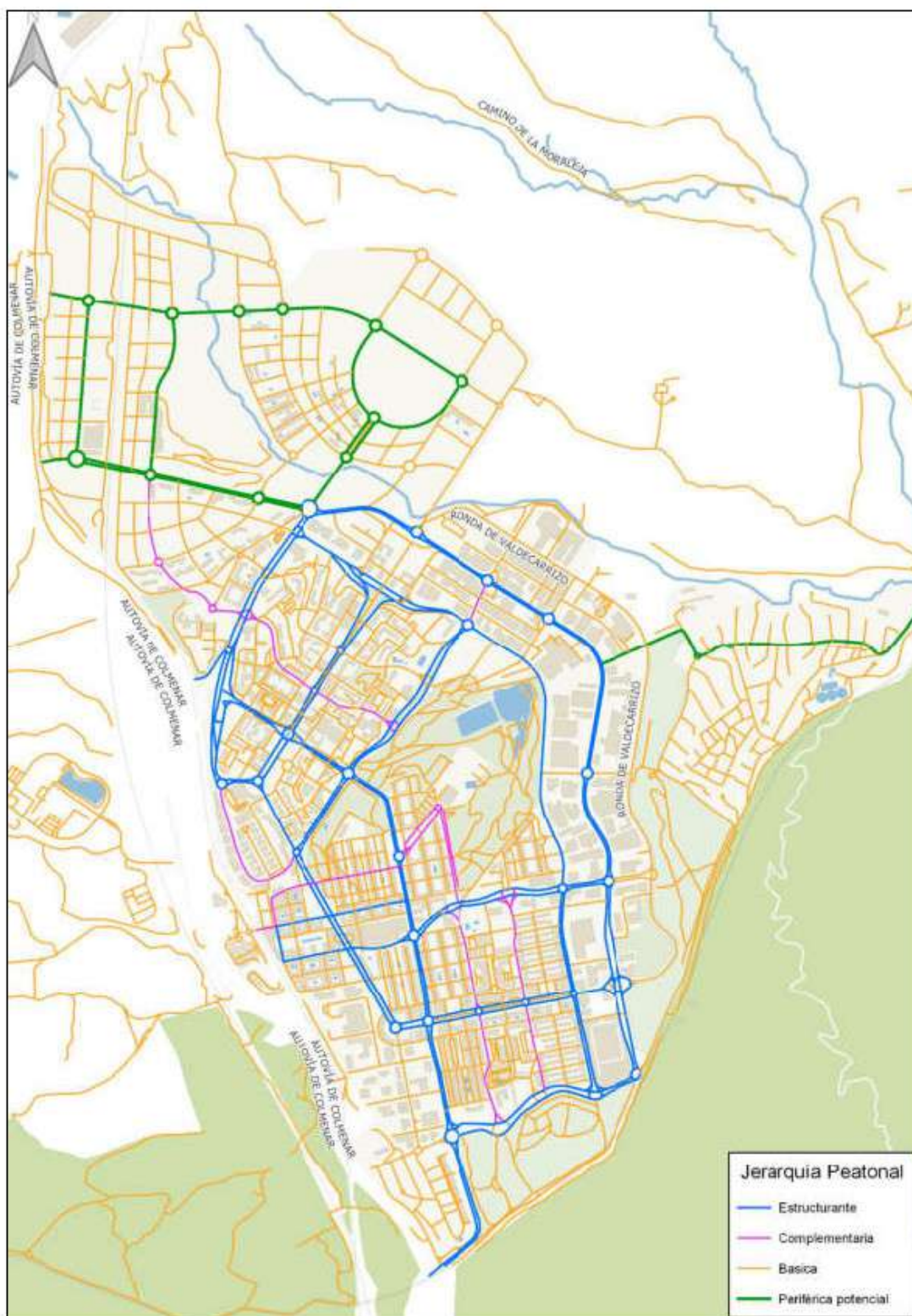
- Calles residenciales
- Movilidad local y de corto alcance

Red periférica potencial

- Zonas en desarrollo (Nuevo Tres Cantos, Soto de Viñuelas)
- Ejes futuros de crecimiento urbano

Esto permite planificar la ciudad con lógica jerárquica, como en el viario.

Gráfica 168. Jerarquización de la red peatonal propuesta en Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia

Imagen obtenida del PMUS

Criterios generales de diseño

Los itinerarios deben:

- Ser accesibles, seguros y continuos
- Adaptarse a todas las personas (accesibilidad universal)
- Evitar obstáculos y mejorar la visibilidad
- Integrarse con el entorno (arbolado, zonas de descanso)

Además, se establecen criterios técnicos según el tipo de vía:

- Anchura de aceras (mayor en vías principales)
- Limitación de pendientes
- Mejora de pasos de peatones (visibilidad, semáforos, tecnología)
- Instalación de mobiliario sin obstaculizar el paso
- Uso de pavimentos adecuados (antideslizantes, podotáctiles)

Nuevas zonas con arbolado

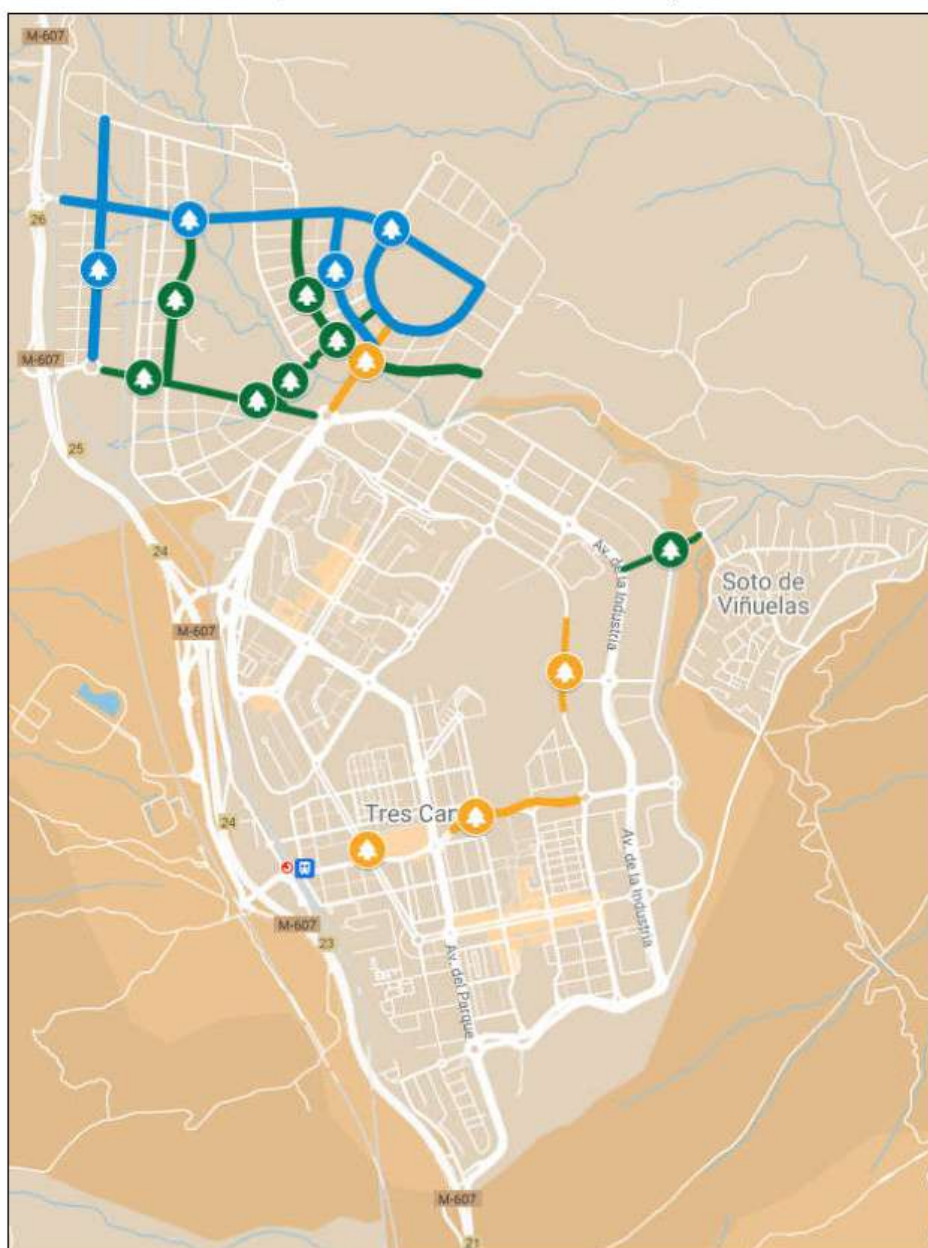
Tres Cantos cuenta actualmente con bastantes zonas arboladas, pero se propone reforzar y ampliar la infraestructura verde para mejorar confort, sombra y calidad ambiental.

Se plantea en tres fases:

- Fase 1 (refuerzo en zonas existentes):
 - Completar tramos con déficit o discontinuidades
 - Ejemplos: Av. de los Artesanos, Av. de los Encuartes (Plaza del Ayuntamiento), Av. de los Montes, Av. de Labradores
- Fase 2 (corto plazo):
 - Incorporar arbolado en zonas periféricas sin cobertura
 - Ejemplos: C/ Batanes, Av. de España, Av. de Madrid, Av. 21 de marzo, C/ Dinamarca, Av. Comunidad Valenciana
- Fase 3 (medio-largo plazo):
 - Asociado a nuevos desarrollos urbanos y equipamientos
 - Ejemplos: Av. San Isidro Labrador, Gran Vía de Tres Cantos, Av. Juan Pablo II, C/ Letonia

En conjunto, es una medida clave para urbanismo climático y mejora del espacio público.

Gráfica 170. Ubicación de los nuevos tramos de arbolado por fases.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

Pasos de peatones

Se detecta un problema frecuente: confusión entre pasos peatonales y ciclistas, con invasión de espacios.

Propuestas principales:

- Separar claramente pasos peatonales y pasos ciclistas
- Mejorar señalización vertical (peatones y ciclistas) y horizontal (marcas diferenciadas)
- Uso opcional de colores para reforzar visibilidad
- Uso de pinturas resistentes al tráfico para reducir mantenimiento

- Implantación de pasos de peatones inteligentes (mínimo 12) con iluminación LED y mayor seguridad nocturna

Gráfica 174. Plano de ubicación de los pasos peatonales inteligentes.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

Implantación del Metrominuto en Tres Cantos

Se propone implantar el Metrominuto como herramienta para fomentar los desplazamientos a pie. Este consiste en un plano que muestra los tiempos y distancias caminando entre distintos puntos clave de la ciudad, facilitando que la ciudadanía perciba que muchos trayectos cotidianos pueden realizarse andando.

Esta iniciativa, inspirada en experiencias exitosas como la de Pontevedra, ha demostrado ser eficaz para cambiar hábitos de movilidad. En el caso de Tres Cantos, se plantea adaptar el diseño a la ciudad, señalizando los principales destinos (centros comerciales, equipamientos, estaciones, etc.) mediante postes físicos distribuidos por el municipio.

Además, se recomienda complementar esta medida con difusión digital —a través de web municipal y redes sociales— para facilitar su consulta desde dispositivos móviles. El objetivo final es aumentar la caminabilidad y hacer visible la proximidad real entre los distintos puntos urbanos.

Rutas peatonales propuestas

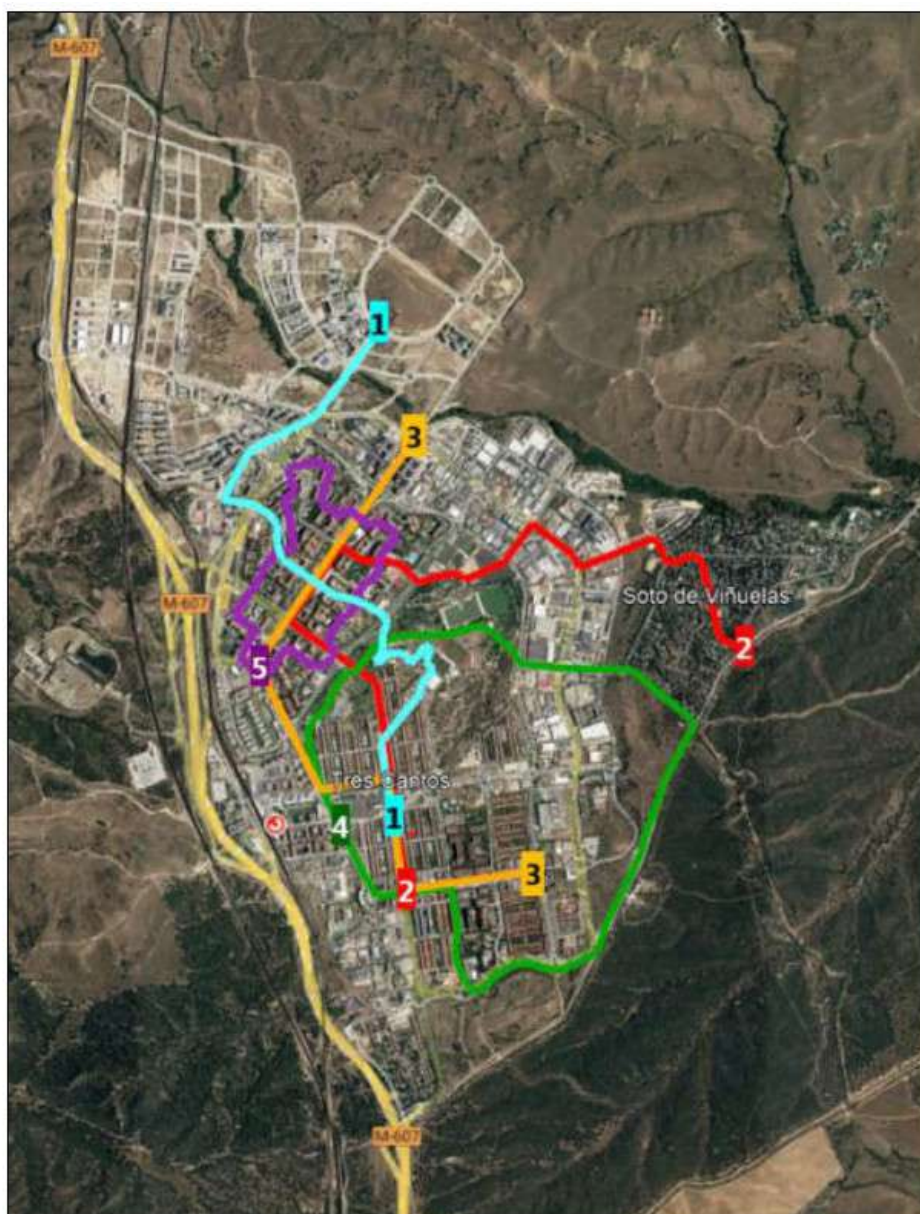
De forma complementaria al Metrominuto, se plantean cinco rutas peatonales temáticas que buscan fomentar el uso del espacio público y los desplazamientos a pie tanto por motivos cotidianos como de ocio.

Estas rutas están diseñadas bajo el enfoque “8-80”, es decir, pensadas para ser accesibles y atractivas tanto para niños como para personas mayores. No solo tienen una función recreativa, sino también estructurante, ya que ayudan a conectar distintas zonas de la ciudad y a consolidar ejes peatonales.

- La Ruta 1 (Nuevo Tres Cantos) tiene un recorrido norte-sur y conecta el centro comercial con los nuevos desarrollos urbanos, favoreciendo la integración de las zonas de expansión con el resto de la ciudad.
- La Ruta 2 (Soto de Viñuelas) establece una conexión este-oeste entre el núcleo urbano y esta zona residencial, mejorando la accesibilidad peatonal hacia áreas periféricas.
- La Ruta 3 (De compras) articula un eje comercial peatonal que recorre distintas zonas de actividad económica, con el objetivo de potenciar el comercio local mediante el incremento del tránsito peatonal.
- La Ruta 4 (Zonas verdes) es un itinerario circular que conecta los principales parques y espacios naturales, promoviendo hábitos saludables y el uso recreativo del espacio público.
- La Ruta 5 (Entorno de Av. Colmenar) también tiene carácter circular y enlaza diversos equipamientos urbanos, como centros educativos, instalaciones deportivas y servicios sanitarios.

En conjunto, estas rutas permiten estructurar la movilidad peatonal más allá de la mera funcionalidad, integrando aspectos sociales, económicos y ambientales.

Gráfica 176. Itinerarios peatonales propuestos en Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

Nueva conexión peatonal con Soto de Viñuelas

Gráfica 177. Conexiones actuales existentes con Soto de Viñuelas.



Fuente: Google Earth.

Imagen obtenida del PMUS

El análisis realizado detecta una clara falta de conectividad peatonal entre Tres Cantos y Soto de Viñuelas, actualmente limitada a dos accesos poco eficientes. Para resolver esta situación, se propone la creación de una nueva conexión directa en un punto estratégico cercano a la calle de la Imprenta y la Ronda de Valdecarrizo.

Esta intervención consiste en un vial exclusivo para peatones y ciclistas de aproximadamente 120 metros de longitud, con una sección total de 5 metros. De esta sección, 2,5 metros se destinan al tránsito peatonal y otros 2,5 metros a un carril ciclista bidireccional.

Gráfica 178. Nueva conexión peatonal y ciclista con Soto de Viñuelas.



Fuente: Google Earth.

Imagen obtenida del PMUS

Además de mejorar la accesibilidad, esta conexión adquiere especial relevancia por su cercanía a una parada de transporte público (líneas urbanas e interurbanas), lo que la convierte en un potencial nodo de intermodalidad. De este modo, se favorece la combinación de modos de transporte y se contribuye a reducir el uso del vehículo privado en desplazamientos internos.

Fomento del urbanismo táctico

Se plantea incorporar progresivamente soluciones de urbanismo táctico como herramienta para mejorar el espacio público de forma rápida, flexible y reversible. Estas intervenciones permiten ensayar nuevos usos del espacio urbano sin necesidad de grandes inversiones iniciales.

Entre las actuaciones propuestas destacan la instalación de parklets, zonas de descanso, mobiliario urbano y elementos de vegetación. Los parklets, en particular, consisten en pequeñas extensiones de la acera que ocupan plazas de aparcamiento, generando espacios estanciales para la ciudadanía.

Estas intervenciones deben cumplir ciertos criterios básicos de diseño:

- Deben ser accesibles para todas las personas y situarse a la misma cota que la acera,
- Han de integrarse visualmente en el entorno urbano,
- Deben emplear materiales resistentes y antideslizantes,
- Se recomienda incorporar vegetación para mejorar la calidad ambiental.

Aunque en algunos casos pueden asociarse a actividades de hostelería, el planteamiento general es que funcionen como espacios públicos de estancia, contribuyendo a humanizar la calle.

Se identifican diversas calles donde estas actuaciones pueden ser especialmente efectivas, como C/ Comercio, C/ Viento o la Avenida de Colmenar, entre otras zonas con alta actividad urbana.

2.-ESTRATEGIA DE DINAMIZACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y EN VMP

La estrategia parte de la idea de que la bicicleta y los vehículos de movilidad personal pueden desempeñar un papel mucho más relevante en la movilidad diaria de Tres Cantos. Se consideran modos especialmente adecuados desde el punto de vista social, económico y ambiental, ya que son asequibles, no generan emisiones directas ni ruido y, además, tienen beneficios para la salud.

No obstante, el diagnóstico del PMUS muestra que su uso sigue siendo minoritario. Las causas principales son la fragmentación de la red ciclista, la percepción de inseguridad, la existencia de puntos conflictivos y la falta de aparcamientos adecuados. Por ello, se plantea una estrategia orientada a convertir la bicicleta y los VMP en modos de transporte cotidianos, mediante una red ciclista continua, segura y bien conectada con los principales focos de atracción de viajes y con el transporte público.

Mejora de la red de infraestructuras ciclistas

La propuesta de mejora de la red ciclista se apoya en tres grandes líneas de actuación. En primer lugar, se plantea unificar las redes ciclistas existentes, actualmente dispersas y poco conectadas entre sí. La red actual presenta discontinuidades entre sectores de la ciudad, lo que desincentiva el uso de la bicicleta y genera situaciones inseguras, especialmente en intersecciones, glorietas o pasos entre zonas sin continuidad ciclista. La solución propuesta pasa por construir nuevas conexiones y reforzar la señalización, el balizamiento y los elementos de protección.

En segundo lugar, se propone ampliar la cobertura ciclista hacia las zonas que hoy presentan mayores déficits, especialmente la zona industrial y los nuevos desarrollos de Nuevo Tres Cantos. Esta ampliación se vincula además a futuros equipamientos de gran capacidad de atracción, como la futura estación de Cercanías Tres Cantos Norte, Madrid Content City, la Ciudad del Cine, el campus universitario o el Paraninfo. El objetivo es que el crecimiento urbano futuro incorpore la bicicleta como modo principal desde el inicio.

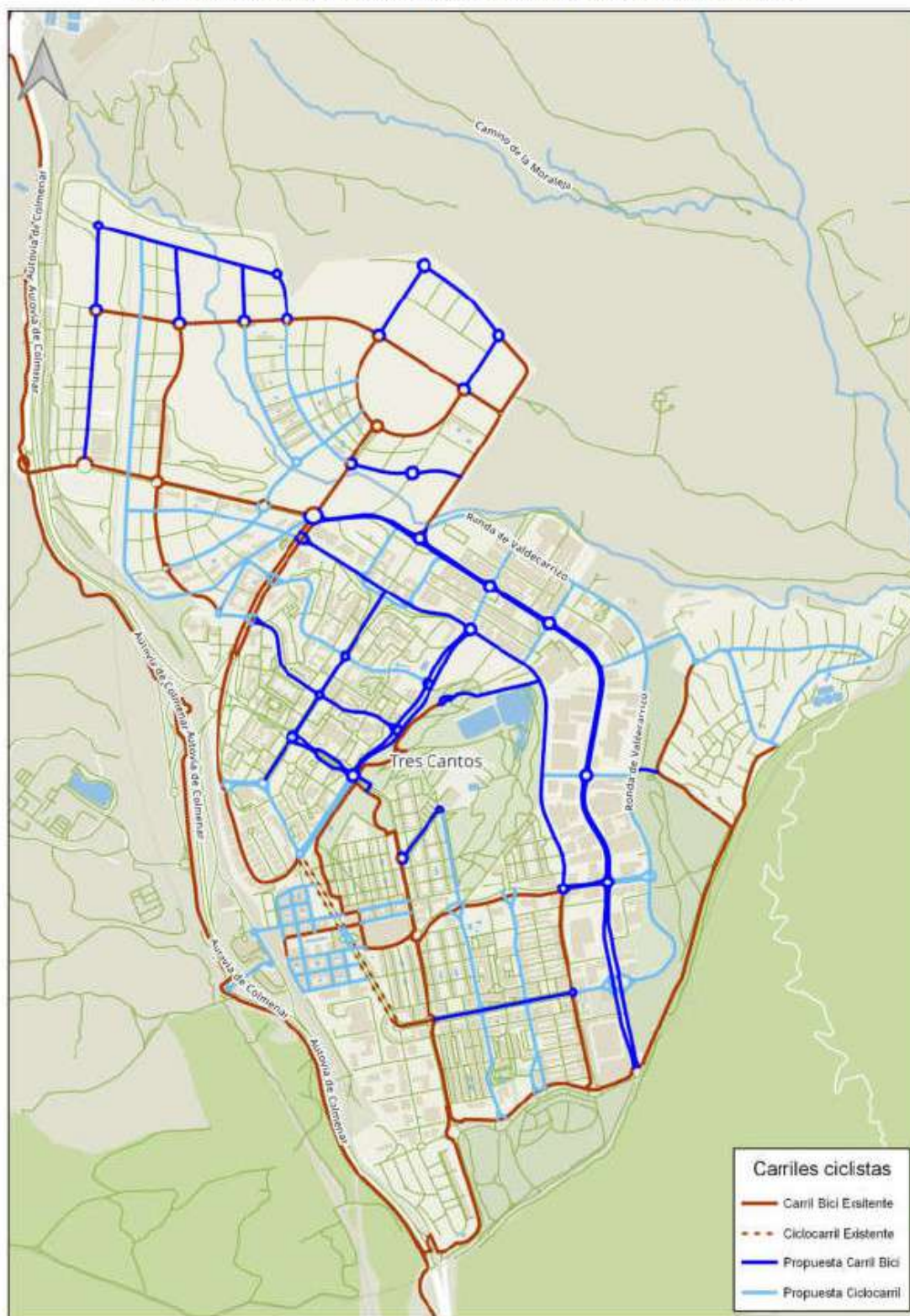
En tercer lugar, se plantea actuar sobre los puntos críticos de conflicto, donde actualmente la convivencia con el tráfico motorizado resulta problemática. Según el documento, muchos de estos problemas derivan de la escasa señalización, de la falta de conexión entre tramos ciclistas y de la inseguridad que perciben los usuarios.

En cuanto a las tipologías, la estrategia propone mantener dos modelos principales de vía ciclista, ya presentes en Tres Cantos:

- El carril bici segregado bidireccional, pensado para vías estructurantes o complementarias con espacio suficiente y capacidad para absorber el tráfico motorizado sin agravar la congestión.
- El ciclocarril, implantado sobre calzada y limitado a 30 km/h, orientado a calles secundarias, residenciales o de tráfico moderado, donde se busca una convivencia más calmada entre coche y bicicleta.

La propuesta incorpora 40,01 km nuevos de infraestructura ciclista, lo que supone una ampliación muy significativa de la red. Los sectores con mayor crecimiento previsto son la zona industrial y Nuevo Tres Cantos, que juntos concentran más de la mitad de la ampliación total. También se plantean mejoras en la zona centro, Viñuelas, Fase I y Soto de Viñuelas. Desde el punto de vista tipológico, el 59% de la ampliación correspondería a ciclocarriles y el 41% a carriles bici.

Gráfica 182. Plano de la propuesta de infraestructura ciclistas en Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.

Imagen obtenida del PMUS

En términos urbanísticos, esta estrategia es relevante porque no solo amplía recorridos, sino que vertebra el municipio, conecta sectores hoy fragmentados y anticipa la movilidad de los nuevos desarrollos urbanos.

Dotación de puntos para el estacionamiento de bicicletas

La red ciclista se concibe inseparable de una red de aparcabicis suficiente, bien distribuida y segura. El documento insiste en que la falta de estacionamientos adecuados es uno de los principales obstáculos para el uso cotidiano de la bicicleta, ya que muchos usuarios necesitan dejarla cerca del destino y en condiciones de seguridad.

Se establecen varios criterios básicos para la implantación de aparcabicis. En cuanto a la ubicación, deben situarse preferentemente a menos de 50 metros del destino y nunca a más de 100 metros. También se considera importante que estén bien visibles y en zonas iluminadas, ya que esto refuerza la seguridad frente a robos, vandalismo o agresiones. Desde el punto de vista del diseño urbano, se plantea incluso aprovechar plazas actualmente destinadas al coche para transformarlas en estacionamientos ciclistas, de manera que el espacio público empiece a reflejar una nueva jerarquía de movilidad.

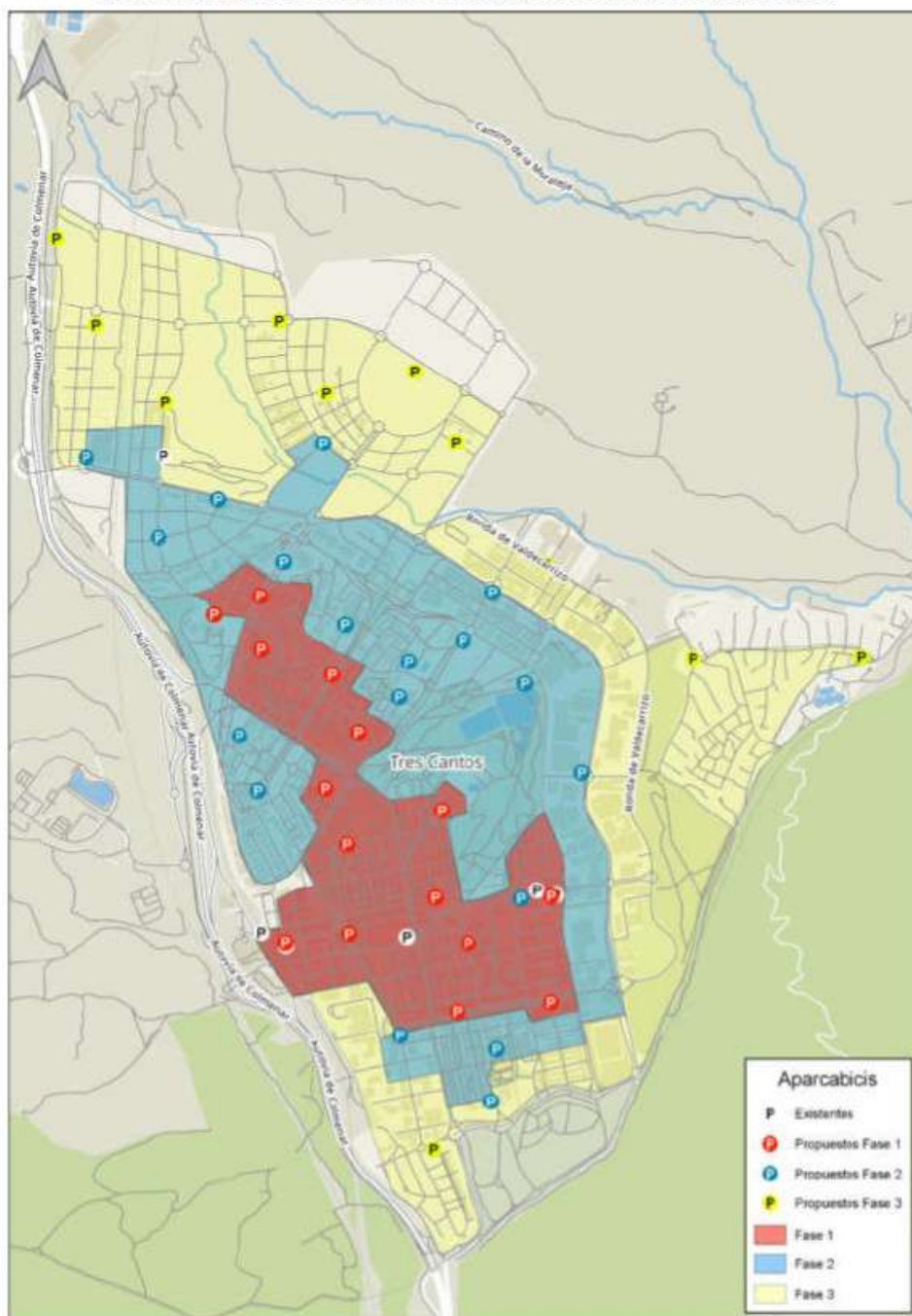
Respecto a la seguridad y comodidad, los aparcabicis deben permitir maniobrar sin dificultad, no dañar la bicicleta, adaptarse a distintos tipos de cuadro y rueda, y no interferir en la accesibilidad peatonal. En cuanto a la tipología, se considera que el modelo más adecuado para estacionamientos de corta duración es el soporte tipo U invertida, por ser económico, seguro, homogéneo y fácil de usar. Para estacionamientos de larga duración, especialmente en nodos de transporte o equipamientos con estancias prolongadas, se propone recurrir a modelos cerrados y seguros.

La propuesta prioriza la dotación de aparcabicis en los principales focos generadores de movilidad:

- La estación de ferrocarril de Tres Cantos, donde ya existe una alta ocupación del aparcamiento seguro actual.
- La futura estación intermodal de Tres Cantos Norte.
- Centros comerciales y supermercados.
- Centros educativos y deportivos.
- Centros sanitarios.
- Áreas empresariales, industriales y parques tecnológicos.

En total, se propone incorporar 334 nuevas plazas de aparcabicis distribuidas en tres fases. La fase 1 se centra en las zonas más céntricas y en la ampliación de la estación y la biblioteca; la fase 2 cubre áreas intermedias; y la fase 3 se dirige a zonas periféricas y desarrollos futuros, especialmente Nuevo Tres Cantos. Sumadas a las 65 plazas existentes, la ciudad alcanzaría una oferta total de 399 plazas, de las cuales el 82% serían de tipo U invertida y el 18% de tipo cerrado y seguro.

Gráfica 186. Propuesta de puntos de estacionamiento de bicicletas en Tres Cantos.



Fuente: elaboración propia.
Imagen obtenida del PMUS

Zonas de espera para bicicletas y VMP en intersecciones

El documento plantea incorporar zonas de espera adelantada en intersecciones semaforizadas para bicicletas, motos y VMP. Esta medida responde a una cuestión de seguridad vial y también de legibilidad del espacio urbano.

La justificación principal es que, a medida que aumente el uso de estos modos, parte de los nuevos usuarios serán personas con poca experiencia en circulación urbana, que pueden sentirse inseguras al compartir espacio con vehículos motorizados, especialmente en

ciclocalles o ciclocarriles. Las zonas de espera adelantada permiten que bicicletas y VMP se sitúen delante del tráfico motorizado en la detención semafórica y accedan antes a la intersección, reduciendo conflictos y mejorando su visibilidad.

Se trata de una medida puntual pero muy útil para consolidar la seguridad de la red y facilitar el cambio modal.

Implantación de un sistema de préstamo de bicicletas

Se propone implantar en Tres Cantos un sistema de préstamo de bicicletas eléctricas, orientado tanto a residentes como a visitantes, con el fin de ofrecer una alternativa de movilidad sostenible y reducir la dependencia del coche privado.

El modelo planteado se basa en una red de estaciones de recogida, estacionamiento y recarga, gestionadas por un operador público o privado. El texto subraya que la implantación debe hacerse de manera progresiva y con una regulación adecuada, ya que la falta de control y de sostenibilidad económica ha sido una de las causas del fracaso de sistemas similares en otras ciudades.

Entre las buenas prácticas que se destacan figuran:

- La conveniencia de un sistema abierto y visible, que anime a usarlo.
- La necesidad de ubicar estaciones en lugares concurridos.
- La integración con el transporte público, idealmente mediante títulos compartidos.
- La definición de tarifas diferenciadas para usuarios habituales y ocasionales.

Tomando como referencia estándares europeos, el sistema recomendado para Tres Cantos incluiría 70 bicicletas eléctricas, 8 estaciones y 120 plazas de estacionamiento, además de una pequeña flota de reserva. También se plantea que las estaciones sean energéticamente autónomas, mediante soluciones fotovoltaicas modulares y fácilmente trasladables, lo que reduce obra civil y facilita futuras adaptaciones.

Las ubicaciones propuestas para las estaciones se distribuyen en puntos estratégicos del municipio, como:

- La estación de ferrocarril.
- La Plaza de la Constitución.
- La Plaza de la Encina.
- La Avenida de Viñuelas.
- La Plaza del Péndulo.
- La Plaza de la Chimenea.
- La Avenida 21 de Marzo.
- La Avenida de Colmenar.

En términos urbanísticos y de movilidad, esta medida resulta especialmente relevante porque puede actuar como elemento de conexión entre barrios, transporte público y nuevos desarrollos urbanos, además de reforzar la intermodalidad.

3.-ESTRATEGIA DE MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Esta estrategia plantea que la mejora del transporte público debe ser uno de los ejes principales del nuevo modelo de movilidad, ya que su calidad y adaptación a la demanda son determinantes para que la ciudadanía lo perciba como una alternativa real al coche privado. El documento subraya que el autobús solo resultará atractivo si ofrece una buena cobertura, frecuencias fiables, información clara, accesibilidad universal y vehículos modernos, cómodos y seguros.

Además, se insiste en la necesidad de reforzar la intermodalidad con otros modos sostenibles, como la bicicleta, los desplazamientos a pie y el ferrocarril, de manera que el transporte público no se entienda de forma aislada, sino como parte de una red integrada.

Implantación de un servicio de transporte público de altas prestaciones

Operación del servicio

Se propone redactar un estudio de reordenación del transporte público que permita revisar la red actual y adaptarla tanto a la demanda existente como a los futuros crecimientos urbanos, incluyendo la nueva estación de Tres Cantos Norte. La idea es avanzar hacia una red más eficiente, sostenible y capaz de responder mejor a las necesidades reales de desplazamiento de la población.

Como propuesta principal, el plan plantea la creación de dos líneas circulares de altas prestaciones, operadas con autobuses eléctricos de última generación. Estas líneas seguirían recorridos similares a los de las actuales líneas urbanas 1 y 2, aunque una de ellas podría extenderse hacia la Avenida de la Industria, Plaza Gutiérrez Montiel, Avenida de los Montes y Calle de la Maliciosa. Con ello se mejoraría especialmente el acceso en transporte público a la zona escolar de la Avenida de los Montes, donde hoy se concentran numerosos problemas de tráfico en horas punta.

El documento considera clave que estas líneas tengan una frecuencia elevada, de modo que en hora punta los tiempos de espera no superen los 8 minutos.

Junto a esta propuesta principal, se incluyen otras medidas complementarias. Por un lado, se plantea que algunas líneas interurbanas actuales o futuras puedan entrar o salir de Tres Cantos a través de los enlaces de Nuevo Tres Cantos, con el fin de hacer los trayectos más directos y eficaces. Por otro, para la línea urbana 3, que conecta con Soto de Viñuelas, se propone estudiar una operación más flexible mediante microbuses: con horarios fijos en horas punta y, fuera de esos periodos, mediante un servicio a demanda coordinado a través de aplicación, teléfono o canales similares.

Desde el punto de vista urbanístico y funcional, esta propuesta es importante porque no se limita a renovar vehículos, sino que replantea la estructura del servicio, incorporando nuevas centralidades, respondiendo al crecimiento urbano y reforzando la conexión entre barrios, estación y áreas de actividad.

Paradas

En relación con las paradas, se establecen criterios de mejora muy claros. Siempre que sea posible, deberán contar con marquesina y estar dotadas de banco, apoyo isquiático, horarios actualizados, tarifas y condiciones generales del servicio. También se prevé incorporar carteles con información esquemática sobre la red y, en las paradas principales, teleindicadores con tiempos de llegada, incidencias y avisos en tiempo real.

Cuando no sea posible instalar marquesina por falta de espacio, al menos deberá existir un poste de parada con toda la información necesaria. En todos los casos, el diseño debe garantizar accesibilidad universal, tanto en la parada como en sus accesos.

Se especifican además medidas concretas de accesibilidad:

- Pavimentos podotáctiles diferenciados para personas con discapacidad visual
- Señalética accesible y comprensible también para personas con dificultades cognitivas
- Información en Braille y sistemas sonoros
- Espacios adecuados para personas con movilidad reducida

En conjunto, se busca que la parada deje de ser un elemento mínimo y pase a concebirse como una infraestructura urbana de calidad, cómoda, segura y bien integrada en el espacio público.

Características de la flota

El documento señala que la flota actual está muy basada en vehículos diésel y que solo existen algunas unidades híbridas, por lo que se plantea una renovación progresiva hacia tecnologías menos contaminantes. Entre las opciones propuestas figuran los autobuses eléctricos, vehículos a gas natural y, de forma experimental, incluso el hidrógeno.

Los nuevos vehículos deberán ser modernos, confortables, accesibles y equipados con tecnologías actuales, como wifi y pantallas de información al viajero. Estas pantallas no solo servirían para informar sobre el servicio, sino también como soporte de campañas institucionales o publicidad.

Asimismo, se plantea implantar un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), con equipos embarcados en todos los vehículos y un centro de control desde el que se puedan supervisar recorridos, regular horarios, resolver incidencias e informar a los usuarios en tiempo real.

Mejora del sistema de información a la persona viajera

La estrategia considera que la información en tiempo real es esencial para mejorar la fiabilidad percibida del servicio. Por ello, se propone desarrollar una aplicación móvil o plataforma web que permita consultar:

- Tiempos de llegada a parada
- Ubicación en tiempo real de los autobuses
- Frecuencias y recorridos de cada línea
- Posibles incidencias del servicio

También se prevé que los usuarios puedan comunicar anomalías y participar de forma más activa en la mejora del transporte público. Como medida complementaria, se propone

incorporar códigos QR en las paradas para acceder rápidamente a la información del servicio desde el móvil.

Esta línea de actuación resulta especialmente relevante porque mejora la experiencia de uso sin requerir necesariamente grandes obras, y contribuye a hacer el transporte público más competitivo frente al vehículo privado.

Intercambiadores e intermodalidad

Uno de los elementos más importantes de esta estrategia es la futura estación Tres Cantos Norte, ya en fase de proyecto. El documento considera que este nuevo apeadero permitirá transformar notablemente la movilidad del municipio, porque su entorno ofrece más posibilidades de crecimiento y ordenación que la estación actual.

Se prevé que esta nueva estación sirva para:

- Mejorar la accesibilidad de Nuevo Tres Cantos
- Dar servicio a nuevos desarrollos como Madrid Content City y el campus universitario
- Reorganizar tanto líneas urbanas como interurbanas, e incluso lanzaderas hacia la zona industrial.

El entorno de esta estación deberá concebirse como un auténtico intercambiador modal, con:

- Aparcamiento disuasorio
- Plazas PMR
- Puntos de recarga eléctrica
- Espacios para carsharing
- Dársenas de autobús
- Aparcabicis seguros
- Parada de taxi
- Servicio de préstamo de bicicletas
- Itinerarios accesibles
- Señalización integral del recinto

Además, se indica que la estación actual también deberá mejorar progresivamente con criterios similares, y que sería conveniente disponer de aparcabicis en las principales paradas de autobús para favorecer el intercambio bici-bus.

Desarrollo de medidas de seguridad, con especial atención a colectivos vulnerables

La estrategia también incorpora una dimensión social y de seguridad, con especial atención a mujeres, niñas y otros colectivos vulnerables. Se plantea que el diseño y ubicación de las paradas, así como las condiciones de iluminación y visibilidad, deben contribuir a que el autobús sea percibido como un entorno seguro.

Entre las medidas más destacadas se propone estudiar la implantación de paradas a demanda para mujeres en determinados horarios y líneas, siguiendo modelos ya aplicados en otras

ciudades. Este sistema permitiría solicitar una bajada intermedia entre paradas oficiales, siempre bajo determinadas condiciones de seguridad vial y operativa.

Más allá de esta medida concreta, el enfoque general es que el transporte público debe responder no solo a criterios de eficiencia, sino también de seguridad urbana, inclusión y equidad.

4.-ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN SOBRE EL VIARIO URBANO Y EL ESTACIONAMIENTO

Esta estrategia parte de un problema central del diagnóstico: el elevado uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos, con efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad peatonal y el medio ambiente. El predominio del coche reduce el espacio disponible para las personas, dificulta los recorridos a pie y limita la calidad urbana de las calles.

Frente a ello, el PMUS plantea una serie de medidas orientadas a redistribuir el espacio público y a favorecer modos de transporte más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta o utilizar el transporte público. La idea de fondo es que el viario deje de estar diseñado principalmente para facilitar la circulación rápida del coche y pase a responder a criterios de seguridad, sostenibilidad y habitabilidad urbana.

Gestión integral del tráfico con criterios de sostenibilidad y seguridad

Modificación de la sección en algunos viarios

Una de las propuestas principales consiste en actuar sobre aquellos viarios donde la sección actual favorece velocidades elevadas, especialmente en calles con dos carriles por sentido, que generan un “efecto autovía”. El documento plantea que esta configuración induce a circular más rápido, aumentando tanto la contaminación como el riesgo de accidente.

Para corregir esta situación, se propone reducir la sección de determinadas calles mediante dos fórmulas. En los casos donde exista banda de aparcamiento en línea, se plantea ampliar aceras y, si procede, incorporar carril bici, reorganizando el aparcamiento en oblicuo o espiga y dejando un único carril de circulación. En aquellas calles sin aparcamiento lateral, se propone ampliar el espacio peatonal o, en su caso, introducir una mediana central con paseo peatonal y carril bici segregado.

No obstante, el plan admite que algunos ejes con funciones más específicas, como ciertos tramos de la Avenida de la Industria, puedan mantener la configuración actual de 2+2 carriles.

Desde el punto de vista urbanístico, esta medida es importante porque supone una redefinición de la sección viaria, con menos protagonismo para el tráfico motorizado y más espacio para peatones, bicicletas y estancia urbana.

Implantación de zonas 20

Otra medida destacada es la implantación de zonas limitadas a 20 km/h, especialmente en entornos con gran presencia peatonal o sensibilidad urbana. El documento señala que estas

zonas han demostrado ser eficaces en otras ciudades para reducir tanto la velocidad como la siniestralidad.

Se propone su aplicación en espacios como los entornos escolares o áreas con alta actividad peatonal en avenidas como Colmenar o Viñuelas. Para ello sería necesario reforzar la señalización con elementos visibles en todos los accesos, tanto verticales como horizontales.

Esta medida tiene relevancia urbanística porque introduce una jerarquía de uso del espacio donde la prioridad ya no recae en la velocidad del vehículo, sino en la seguridad y convivencia entre modos.

Rediseño de los accesos rodados a vías residenciales

El plan considera necesario intervenir en los puntos de transición entre grandes avenidas y calles residenciales. En estos accesos, se propone reducir la superficie destinada al coche y ampliar el espacio dedicado a aceras y zonas verdes.

El objetivo es que el cambio entre una vía principal y una calle residencial sea también perceptible desde el diseño urbano, reforzando la idea de que en estos ámbitos debe primar la movilidad local, la seguridad peatonal y la calidad ambiental. Según el documento, esta medida mejoraría la seguridad vial, el tránsito peatonal y la ordenación del espacio asociado al aparcamiento.

Medidas de calmado de tráfico

El documento revisa distintas medidas de calmado de tráfico y considera que los reductores tradicionales, como bandas transversales o “speed humps”, tienen limitaciones por desgaste y mantenimiento. Por ello, apuesta de forma preferente por los pasos de peatones sobreelevados en aquellos puntos donde se haya detectado exceso de velocidad.

Esta solución se considera más eficaz y además mejora la seguridad peatonal, al reforzar el cruce y obligar al vehículo a moderar la velocidad. También se mencionan otras soluciones complementarias, como nuevas marcas viales o trazados en zig-zag, para generar un entorno de conducción más calmado.

En términos urbanísticos, se trata de una intervención relevante porque convierte el calmado del tráfico en un elemento integrado del diseño de calle, y no solo en una solución puntual de carácter técnico.

Política sancionadora

Junto a las actuaciones físicas sobre el viario, el PMUS plantea reforzar el control y la sanción frente a incumplimientos como exceso de velocidad, giros indebidos, pasos en rojo o accesos no autorizados. Para ello se propone recurrir tanto a campañas periódicas con radares móviles como a dispositivos fijos, cámaras o sistemas de control del acceso a futuras zonas de bajas emisiones.

También se prevé dotar a la policía local de tecnología embarcada para controlar estacionamientos indebidos, doble fila, ocupación de plazas reservadas o incumplimientos en zonas reguladas.

La importancia de esta medida radica en que las transformaciones físicas del espacio urbano necesitan ir acompañadas de una gestión efectiva que garantice su cumplimiento.

Gestión inteligente de tráfico

El documento plantea implantar una plataforma de gestión inteligente tipo “Smart City Tres Cantos”, que permita supervisar y coordinar distintos servicios urbanos, especialmente el tráfico y la movilidad. Esta plataforma integraría información sobre circulación, peatones, accesos restringidos, estado de conservación de las vías y sistemas ya existentes, como cámaras, semáforos o espiras.

El objetivo es mejorar la toma de decisiones mediante datos en tiempo real y avanzar hacia una gestión más eficiente e integrada de la ciudad. Urbanísticamente, esta propuesta introduce una dimensión de gestión avanzada que complementa las actuaciones físicas sobre el espacio público.

Adecuación de la regulación del estacionamiento al nuevo escenario de movilidad

El plan considera necesario revisar la regulación del estacionamiento en superficie para adaptarla al nuevo modelo de movilidad. La propuesta se apoya en ampliar y redefinir las zonas blanca y azul existentes.

Por un lado, se prevé delimitar nuevas zonas blancas reservadas para residentes acreditados, con un tiempo máximo de estancia de 48 horas. Por otro, se plantean nuevas zonas azules gratuitas con limitación horaria, donde cualquier vehículo podría aparcar durante un máximo de dos horas dentro del horario regulado.

Las calles donde se considera especialmente necesaria esta regulación son Ronda de la Luna, Calle Viento, Calle Comercio, Avenida de los Encuartes, Avenida de Colmenar, Avenida de Viñuelas y Avenida de la Industria.

Además, se subraya la necesidad de mejorar la señalización, dejando clara la gratuidad de la zona azul, e incorporar sistemas de control como parquímetros o aplicaciones móviles. Estas medidas deberían acompañarse de una actualización de la ordenanza municipal correspondiente.

Desde una perspectiva urbanística, la propuesta es relevante porque el estacionamiento pasa a entenderse como una herramienta de gestión de la movilidad, y no solo como una oferta pasiva de espacio para coches.

Mejora integral de la señalización viaria de la ciudad

Por último, el documento considera que la señalización actual de Tres Cantos es insuficiente y, en algunos casos, obsoleta, lo que dificulta la orientación y la movilidad en todos los modos de

transporte. Por ello se propone redactar y ejecutar un Proyecto de Adecuación Integral de la Señalización de la ciudad.

Este proyecto debería incluir:

- Señalización general para el tráfico viario
- Señalización específica para bicicletas y sus infraestructuras
- Señalización peatonal de proximidad e itinerarios temáticos
- Señalización de usos regulados, como carga y descarga o plazas reservadas
- Paneles informativos urbanos con mapas, itinerarios, aparcabicis, pendientes, zonas verdes y principales destinos.

La señalización deja así de entenderse como un elemento meramente funcional para convertirse en una infraestructura de apoyo a la movilidad sostenible, la orientación urbana y la legibilidad del espacio público.

5.- ESTRATEGIA DE ADECUACIÓN DE LA MOVILIDAD SEGÚN MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO

Esta estrategia parte de la idea de que no todos los desplazamientos presentan los mismos problemas ni requieren las mismas soluciones. Por ello, el PMUS propone medidas específicas para tres ámbitos donde la movilidad en Tres Cantos presenta rasgos especialmente marcados: los accesos a centros escolares, los desplazamientos al trabajo y la circulación de vehículos pesados.

El objetivo general es adaptar las actuaciones al motivo del viaje, corrigiendo situaciones de congestión, inseguridad o ineficiencia allí donde se concentran con más intensidad.

Movilidad a centros escolares

El documento identifica la movilidad escolar como uno de los ámbitos más problemáticos, debido a la elevada dependencia del vehículo privado para acompañar a menores. Esta situación genera congestión en las horas de entrada y salida, estacionamientos indebidos, maniobras inseguras, ruido y un aumento del riesgo de atropello en entornos especialmente sensibles.

Frente a ello, se propone impulsar una red de caminos escolares seguros, apoyándose además en el proyecto ya redactado por el Ayuntamiento en 2022. La estrategia combina intervenciones físicas en el espacio urbano con medidas organizativas, educativas y de control.

Entre las actuaciones principales destacan la mejora de accesos peatonales a los centros, la ampliación y adecuación de aceras, la reducción de distancias de cruce, la instalación de señalización específica de itinerarios escolares y la integración de la bicicleta en los accesos preferentes, incluyendo aparcabicis seguros en los centros. También se plantea el desarrollo de modelos organizativos como el pedibús y el bicibús, mediante recorridos acompañados y puntos de encuentro, especialmente útiles para alumnado de menor edad.

El plan propone además reducir el protagonismo del coche en las inmediaciones de los colegios, habilitando áreas seguras de parada y aparcamiento, con posibilidad de

acompañamiento desde puntos “kiss & go”. A ello se suman la mejora del transporte público hacia los centros, el fomento del vehículo compartido cuando el uso del coche resulte imprescindible, el refuerzo de la presencia policial en horas punta y campañas de sensibilización dirigidas a familias, alumnado y personal educativo.

También se incluyen acciones participativas y educativas, como talleres, charlas y actividades lúdicas del tipo “Juego de la Serpiente”, orientadas a cambiar hábitos de movilidad desde edades tempranas.

Situaciones particulares en centros concretos

El documento dedica un apartado específico a tres colegios donde los problemas de acceso requieren intervenciones más concretas.

En el caso del Colegio Nuestra Señora de la Merced, se plantea prohibir determinados giros, modificar la sección de calles próximas eliminando carriles, ampliar aceras, reorganizar el estacionamiento y actuar sobre la glorieta anexa para restringir ciertos movimientos, salvo para emergencias. También se prevén pasos sobreelevados y zona 20 escolar.

Para el Colegio Humanitas, se proponen actuaciones similares: reducción de carriles, ampliación de aceras, reorganización del tráfico en Avenida de los Actores y Avenida de Castilla y León, modificación de la glorieta de acceso y establecimiento de zona 20 con pasos sobreelevados.

En el caso de King’s College, las medidas son más amplias y afectan también a Soto de Viñuelas. Se plantea restringir el acceso en horas punta a determinados usuarios acreditados, establecer sentido único en parte del Paseo de los Andes, habilitar un nuevo acceso al colegio por el norte, acondicionar la carretera perimetral y crear una zona de intercambio modal en Batanes–Ronda de Valdecarrizo, desde donde autobuses lanzadera trasladarían al alumnado al centro.

Estas propuestas reflejan una aproximación muy urbanística, basada en la modificación del viario, la jerarquización de accesos y la reducción del impacto del coche en entornos escolares.

Movilidad por trabajo

El PMUS identifica la movilidad al trabajo como uno de los principales generadores de desplazamientos diarios, especialmente concentrados en horas punta. En el caso de Tres Cantos, esta cuestión tiene una relevancia especial por la presencia de más de 3.000 empresas y por la concentración de actividad en la Avenida de la Industria y el Parque Tecnológico de Madrid.

La principal propuesta es impulsar Planes de Transporte al Trabajo (PTT), entendidos como conjuntos de medidas diseñadas con participación de empresas y trabajadores para racionalizar los desplazamientos al centro de trabajo, no solo de empleados, sino también de clientes, visitas y proveedores.

El Ayuntamiento tendría aquí un papel de impulso, asesoramiento y, en su caso, apoyo económico, especialmente orientado a las empresas de mayor tamaño. También se contempla la posibilidad de planes agrupados para pequeñas empresas, coordinados por el propio Ayuntamiento o por asociaciones empresariales.

El documento destaca que los PTT ofrecen ventajas para todos los agentes implicados: para la empresa, al mejorar accesibilidad, puntualidad e imagen y reducir costes de aparcamiento; para los trabajadores, al disminuir estrés, accidentes y costes de viaje; y para la sociedad, al reducir congestión, emisiones y consumo energético.

Entre las medidas que pueden formar parte de un PTT se incluyen programas de coche compartido, reducción de plazas de aparcamiento, instalación de aparcabicis y duchas en empresas, ayudas para adquirir bicicletas, lanzaderas desde estaciones de Cercanías, coordinación con líneas urbanas e interurbanas, incentivos fiscales o laborales, plazas para recarga de vehículos eléctricos, horarios flexibles, teletrabajo y campañas de difusión y participación.

Vehículo compartido (Carpooling)

Dentro de la movilidad laboral, el documento desarrolla con más detalle la propuesta de carpooling, es decir, compartir coche entre trabajadores con horarios o recorridos similares. Se considera una medida especialmente útil para reducir el número de vehículos en circulación, los costes de desplazamiento y la congestión, además de tener beneficios ambientales y sociales.

Para fomentarla, se plantean posibles incentivos como vales de combustible, reserva de plazas de aparcamiento o incluso vehículos de empresa para trayectos compartidos. También se sugiere reforzar la promoción de plataformas ya existentes e incluso estudiar una aplicación específica para Tres Cantos, orientada a trabajadores y otros usuarios habituales que se desplazan al municipio.

Transporte público colectivo privado

Otra medida orientada a la movilidad al trabajo es la implantación de servicios lanzadera privados o compartidos entre empresas, especialmente útiles para conectar estaciones de Cercanías con el polígono industrial o el Parque Tecnológico.

Aunque se reconoce que su implantación puede tener cierto coste, se considera una opción muy competitiva frente al coche privado si existe suficiente masa crítica de usuarios y si varias empresas colaboran en su financiación. El texto destaca la necesidad de estudios previos para ajustar horarios, puntos de recogida y capacidad de los vehículos.

Gestión de los aparcamientos de las empresas

El plan propone que las propias empresas desarrollen políticas de gestión de aparcamiento coherentes con los objetivos de movilidad sostenible. La idea es priorizar las plazas disponibles para trabajadores que compartan coche, usen vehículos menos contaminantes o presenten determinadas circunstancias justificadas.

Además, se plantea que parte de las plazas actuales puedan transformarse en aparcabici o puntos de recarga eléctrica. Esto supone trasladar también al ámbito empresarial la lógica de reasignación del espacio y de fomento de modos más sostenibles.

Ordenación de los accesos de camiones al municipio

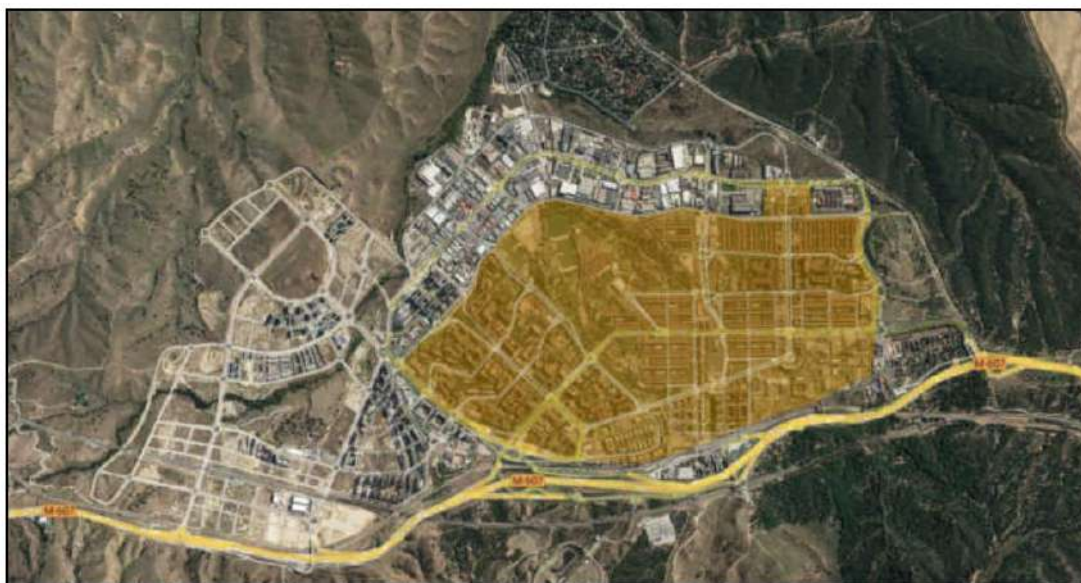
Por último, la estrategia aborda la circulación de vehículos pesados. El documento señala que la ordenanza municipal vigente está desactualizada y no incorpora adecuadamente los nuevos desarrollos urbanos. Por ello se propone su revisión para redefinir los itinerarios permitidos de entrada y salida al municipio.

La propuesta consiste en canalizar el acceso de camiones a través de determinadas salidas de la M-607:

- En sentido norte, por las salidas 21, 25 y 26
- En sentido sur, por la salida 26

Con ello se eliminaría el paso por la Avenida de los Montes, manteniendo en cambio itinerarios por la Avenida de la Industria y por los nuevos ejes de Avenida de España, San Isidro Labrador y parte de la Gran Vía. El objetivo es alejar el tráfico pesado de áreas urbanas más sensibles y concentrarlo en corredores más adecuados para este tipo de movilidad.

Gráfica 222. Área con restricciones para vehículos pesados según ordenanza en vigor.



Fuente: elaboración propia con soporte Google.

Gráfica 223. Propuesta de nuevo área con restricciones para vehículos pesados.



Fuente: elaboración propia con soporte Google.

Imagen obtenida del PMUS

Respecto de este punto, al margen del PMUS, la nueva Ordenanza de Circulación de febrero de 2026, regula los accesos de los camiones al municipio.

6.- ESTRATEGIA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD CERO EMISIONES

Esta estrategia parte del impacto negativo que genera el uso generalizado de vehículos de combustión sobre la salud, la calidad del aire y el medio ambiente. El documento recuerda que el transporte es uno de los principales responsables de las emisiones contaminantes urbanas y vincula esta estrategia con el marco normativo reciente, especialmente con la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, que obliga a implantar zonas de bajas emisiones en ciudades de más de 50.000 habitantes o próximas a ese umbral, como es el caso de Tres Cantos.

En este contexto, la estrategia plantea una transición progresiva hacia una movilidad menos contaminante, apoyada en tres grandes líneas: la futura implantación de una zona de bajas emisiones, el despliegue de infraestructura pública de recarga eléctrica y el impulso a la electrificación de flotas y servicios de movilidad compartida.

Establecimiento de las bases para una zona de bajas emisiones

El documento propone sentar las bases para implantar una zona de bajas emisiones (ZBE) en Tres Cantos, entendida como un ámbito donde se restrinja el acceso, circulación y estacionamiento de determinados vehículos según su nivel de emisiones. El objetivo principal sería mejorar la calidad del aire, reducir el ruido, favorecer la descarbonización de la movilidad urbana e impulsar modos más sostenibles y activos.

Se plantea que la ZBE podría abarcar una o varias áreas del municipio, mencionándose como posibles ámbitos los entornos de las avenidas de Colmenar, Viñuelas o Actores-Montes. El

perímetro debería diseñarse de forma que las calles que lo delimitan no quedasen afectadas por las restricciones, de modo que la limitación se concentre en el viario interior.

Para su implantación sería necesaria una ordenanza específica, apoyada en la clasificación ambiental de la DGT, distinguiendo entre vehículos con etiquetas 0, ECO, C y B, y sin distintivo. Además, se prevé un sistema de control de accesos mediante señalización específica, campañas informativas previas, cámaras, sensores, bases de datos y sistemas de gestión de infracciones. El documento destaca también que existen ayudas estatales para apoyar económicamente este proceso.

Desde el punto de vista urbanístico, la ZBE se plantea no solo como una restricción de tráfico, sino como una herramienta para redefinir el uso del espacio urbano y orientar futuras estrategias de ciudad.

Definición de una red de puntos de recarga eléctrica

Consideraciones generales

La estrategia considera fundamental disponer de una red pública de recarga eléctrica para favorecer el cambio hacia vehículos menos contaminantes. Aunque Tres Cantos ya cuenta con puntos de recarga en establecimientos privados de acceso público, se propone crear una red municipal propia, que complemente la oferta existente y facilite un despliegue más ordenado y coherente con la demanda.

El texto enmarca esta actuación dentro de las directrices europeas y nacionales sobre combustibles alternativos, recordando que la disponibilidad de infraestructura es una condición básica para que aumente la penetración del vehículo eléctrico.

Dimensionado de la red

Siguiendo recomendaciones técnicas, el plan propone que la red pública municipal se implante en una primera fase mediante 3 a 5 puntos de recarga semirrápida de 22 kW con dos tomas cada uno. En concreto, se recogen tres ubicaciones inicialmente previstas por el Ayuntamiento:

- Avenida de Colmenar, frente al Centro Comercial El Zoco.
- Avenida de Viñuelas, junto al entorno de Alcampo.
- Plaza del Ayuntamiento, junto al Centro Cultural Adolfo Suárez.

Además, se plantean tres emplazamientos adicionales para fases posteriores:

- Polideportivo de La Luz.
- Plaza de la Escuadra, en Avenida de la Industria.
- Calle Isaac Newton, junto al acceso al PTM.

El documento desarrolla con bastante detalle las características técnicas que deben cumplir estos puntos de recarga, aunque la idea principal es que sean estaciones semirrápidas, seguras, monitorizables, conectadas a sistemas de gestión remota y adecuadamente señalizadas.

Factores de éxito del proyecto

El éxito de la red de recarga dependerá de varios factores. En primer lugar, de la inversión inicial y de los costes de explotación, que varían según el tipo de instalación, la obra civil necesaria y la gestión energética. En segundo lugar, del modelo de ingresos que se adopte, pudiendo cobrarse por tiempo, por energía o mediante otras fórmulas.

El documento expone dos modelos de negocio principales:

- Gestión pública directa, en la que el Ayuntamiento instala y explota los puntos.
- Cesión de espacio a operadores privados, de manera que una empresa concesionaria asume parte o toda la inversión y explotación.

También se insiste en que la implantación de la red debe ir acompañada de herramientas de pago, reserva y atención al usuario, mediante apps, QR u otros sistemas de identificación.

Otros factores a tener en cuenta

El texto subraya que no basta con instalar puntos de recarga. Para que aumente el uso del vehículo eléctrico también es necesario reducir las barreras que frenan su adopción, entre ellas:

- La falta de información fiable sobre funcionamiento, autonomía y ayudas disponibles
- El mayor coste inicial de adquisición
- La percepción de autonomía limitada

Por ello se proponen campañas de información, eventos de promoción y acciones municipales que ayuden a familiarizar a la ciudadanía con estas tecnologías y con sus ventajas.

Migración hacia la electrificación de flotas públicas o afines

La estrategia propone que el Ayuntamiento actúe como ejemplo, impulsando la electrificación de las flotas vinculadas directa o indirectamente a la administración local. Esto incluye tanto vehículos municipales propios como los de empresas adjudicatarias de servicios públicos.

Se plantea introducir criterios mínimos o puntuaciones específicas en los pliegos de contratación para favorecer vehículos eléctricos, híbridos o impulsados por energías alternativas en servicios como limpieza, mantenimiento, residuos o policía local. Se trata de una medida relevante porque convierte la contratación pública en una herramienta de transformación de la movilidad.

Además, el documento propone medidas de discriminación positiva para estos vehículos mientras su presencia siga siendo reducida, como:

- Acceso preferente a zonas restringidas,
- Ventajas en carga y descarga,
- Plazas reservadas en aparcamientos públicos,
- Apoyo a empresas para acogerse a ayudas como el Plan MOVES,
- Reducciones en licencias para taxistas que utilicen vehículos eléctricos.

También se sugiere adaptar la ordenanza fiscal para bonificar de forma más intensa a los vehículos con etiqueta 0 y ECO, y revisar el tratamiento del estacionamiento regulado para favorecer a los menos contaminantes.

Implantación de sistemas de vehículos eléctricos compartidos

El documento incorpora también el carsharing como herramienta para reducir la dependencia del coche en propiedad. Se considera una medida especialmente interesante porque permite sustituir costes fijos del automóvil por un uso puntual y flexible, y porque favorece un cambio cultural en la relación de la ciudadanía con el vehículo privado.

La propuesta pasa por facilitar la llegada de operadores de coche compartido al municipio y crear condiciones favorables para su implantación. Entre las medidas sugeridas figuran:

- Reservar plazas de aparcamiento específicas para carsharing,
- Favorecer puntos de recarga eléctrica,
- Estudiar su integración con tarifas del transporte público,
- Poner en marcha incentivos como un bono de movilidad sostenible para quien achatarre un vehículo antiguo y destine ese valor a transporte público o movilidad compartida.

El texto menciona varios operadores ya presentes en la Comunidad de Madrid, lo que indica que la estrategia no parte de cero, sino que aspira a extender este modelo también a Tres Cantos.

7.- ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Esta estrategia parte de que la distribución urbana de mercancías tiene una incidencia muy importante en la movilidad de la ciudad. Las operaciones de carga y descarga afectan no solo a la circulación general, sino también, de forma indirecta, a la movilidad peatonal y ciclista. Además, el crecimiento del comercio electrónico y de los repartos domiciliarios está aumentando la presión sobre el viario y sobre el espacio público.

El documento señala que esta situación está generando efectos negativos como el incumplimiento de horarios, el estacionamiento en lugares no autorizados, la insuficiencia de plazas en determinadas zonas, el aumento de la congestión, molestias a la ciudadanía y una degradación progresiva del espacio urbano. Por ello, se plantea una gestión más ordenada y eficiente de esta actividad, con el objetivo de mejorar la operativa, reducir emisiones y ruido, y minimizar conflictos con el resto de usos urbanos.

MODERNIZACIÓN DE LA OPERATIVA DE CARGA Y DESCARGA

La propuesta plantea actualizar la red de zonas reservadas para carga y descarga, adaptándola a las necesidades actuales del municipio. Para ello se propone un protocolo de actuación que comience con un inventario completo de las plazas existentes y continúe con una propuesta técnica preliminar de redistribución, horarios, condiciones de acceso y posibles mejoras tecnológicas.

Uno de los criterios principales es que las plazas se sitúen a una distancia razonable del destino de la mercancía, preferiblemente a menos de 50 metros. También se plantea revisar el número de plazas por zona, su ubicación y sus horarios en función de la demanda real. Incluso se contempla la posibilidad de autorizar nuevas plazas a petición de comerciantes, o reservar plazas específicas para determinados establecimientos si su volumen de actividad lo justifica.

El plan prevé, además, ejecutar las obras necesarias, reforzar la señalización y ajustar los calendarios de uso. Como norma general, la carga y descarga debería realizarse en días laborables y durante el tiempo estrictamente imprescindible, con un máximo de 30 minutos.

En cuanto a la gestión, se propone que solo puedan usar estas plazas los titulares de una tarjeta específica, normalmente para vehículos de menos de 3.500 kg. También se prevén permisos adicionales para operar dentro de zonas peatonales y un mayor control del cumplimiento de la normativa, acompañado de sanciones ágiles y efectivas. Asimismo, se plantea realizar auditorías periódicas para detectar zonas infrutilizadas y reducir su tamaño, su horario o incluso suprimirlas si fuera necesario.

Sistema inteligente de control y gestión

A medio y largo plazo, el documento propone implantar un sistema inteligente de control, regulación y reserva de plazas de carga y descarga. Mediante señales inteligentes y una aplicación móvil para transportistas, este sistema permitiría gestionar la ocupación en tiempo real, emitir tickets digitales con tiempo de estancia limitado y adaptar las condiciones de uso según la zona, el tipo de vehículo o incluso su etiqueta ambiental.

Esta medida permitiría una regulación más flexible y precisa del estacionamiento profesional y, además, podría integrarse con otros tipos de plazas reguladas, como las reservadas para PMR o estacionamiento general.

Taquillas inteligentes para reparto

Otra propuesta destacada es la implantación de taquillas inteligentes autoservicio para recogida de paquetes, con el fin de reducir intentos fallidos de entrega a domicilio y disminuir la circulación de vehículos de reparto por la ciudad. Estas instalaciones permitirían que el usuario recogiera sus compras en un punto próximo a su domicilio, con más flexibilidad horaria y menos impacto sobre el tráfico urbano.

El documento considera más adecuada una red abierta que pueda ser utilizada por distintos operadores logísticos y plataformas de venta, en lugar de sistemas cerrados vinculados a una sola empresa. No obstante, para que esta medida sea realmente efectiva, se plantea acompañarla de restricciones de acceso o limitaciones horarias para el reparto convencional en determinadas zonas.

Creación de una microplataforma de distribución de última milla

Se propone estudiar la implantación de una microplataforma logística de distribución de última milla en el entorno de la Avenida San Isidro Labrador, aprovechando su proximidad a las

conexiones con la M-607. Esta instalación actuaría como centro logístico local, concentrando la recepción y expedición de mercancías con origen o destino en Tres Cantos.

La ventaja de este modelo es que permite centralizar el reparto y realizar la distribución final con vehículos más pequeños y menos contaminantes, como furgonetas eléctricas, bicisargas o vehículos de combustibles alternativos. De este modo se reduciría el número de vehículos pesados dentro del núcleo urbano, disminuiría el tráfico de agitación y se mejoraría la eficiencia de las rutas.

El documento advierte, no obstante, que esta medida requeriría un estudio de viabilidad previo, tanto desde el punto de vista de la gestión como de la evaluación económica y financiera.

Regulación de la carga y descarga

Para ordenar de forma adecuada toda esta actividad, el plan propone redactar y aprobar una ordenanza específica de carga y descarga. Esta norma debería regular, al menos, la ubicación y características de las plazas reservadas, los horarios y tiempos máximos de operación, la señalización, las condiciones de acceso, el procedimiento para autorizaciones y reservas, y los límites de peso y dimensiones de los vehículos.

También se propone diferenciar horarios según el tipo de entorno, con mayores restricciones en zonas de prioridad peatonal, y limitar determinadas franjas a vehículos con mejores etiquetas ambientales. La ordenanza debería establecer además las condiciones para autorizaciones excepcionales, por ejemplo en mudanzas o situaciones especiales, así como el régimen de infracciones y sanciones.

Como aspecto interesante, el documento plantea incluso la posibilidad de introducir incentivos para transportistas que colaboren con una distribución más sostenible, por ejemplo utilizando vehículos ecológicos, ajustando mejor las cargas o repartiendo en periodos valle.

8.- ESTRATEGIA DE GESTIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Esta estrategia parte de la necesidad de coordinar todas las medidas del PMUS y de implicar de forma estable al Ayuntamiento, a la ciudadanía y a los distintos agentes sociales y económicos en el cambio de modelo de movilidad. El documento entiende que la movilidad sostenible no puede depender solo de actuaciones aisladas, sino que requiere una estructura de gestión, un marco normativo claro y un sistema continuo de comunicación, participación y seguimiento.

En este sentido, la estrategia se orienta a crear herramientas organizativas y regulatorias que permitan implantar, armonizar y evaluar las medidas previstas en el plan, garantizando además que exista una relación constante entre movilidad, urbanismo, medio ambiente y participación ciudadana.

Gestión y armonización de la movilidad sostenible

El PMUS propone la creación de un Comité de Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible, coordinado por la concejalía competente en movilidad o medio ambiente, e

integrado por responsables técnicos y políticos de las distintas concejalías implicadas. Este comité podría contar además con asesoramiento experto y con participación de colectivos sociales y económicos del municipio.

Su función sería coordinar de forma transversal todos los aspectos relacionados con la movilidad y la accesibilidad urbana. Entre sus tareas se incluyen apoyar la implantación del PMUS, mantener la coherencia entre movilidad y planificación urbana, jerarquizar y priorizar actuaciones según su importancia y disponibilidad presupuestaria, y supervisar el seguimiento y evaluación de las medidas.

También tendría un papel relevante en materia de información y participación, canalizando sugerencias y quejas ciudadanas, difundiendo cambios en transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, y desarrollando programas de evaluación periódica a partir de indicadores. A ello se suman tareas de carácter más estratégico, como proponer soluciones correctoras, asesorar sobre ayudas a la transición energética, promover campañas de concienciación, elaborar informes con perspectiva de género, diseñar planes específicos de movilidad para eventos o empresas, y coordinar iniciativas de movilidad compartida.

De forma complementaria, el documento plantea la creación de una Oficina Municipal de Movilidad, que actuaría como punto de referencia para la ciudadanía en materia de información, asesoramiento y resolución de dudas. Esta oficina reforzaría el componente operativo y cercano de la estrategia.

Desde una perspectiva urbanística e institucional, esta propuesta es importante porque dota al PMUS de una estructura de gobernanza estable, evitando que las medidas queden dispersas entre distintas áreas municipales o dependan solo de iniciativas puntuales.

Redacción de una ordenanza específica de movilidad sostenible

El documento plantea la necesidad de aprobar una ordenanza específica de movilidad sostenible, capaz de ofrecer un marco regulador amplio, estable y flexible para ordenar la convivencia entre modos de transporte, regular los nuevos usos del viario y responder a los retos presentes y futuros de la ciudad.

La futura ordenanza debería incluir, al menos, aspectos como:

- Normas generales de convivencia y disciplina viaria
- Bases regulatorias para la futura zona de bajas emisiones
- Nuevos límites de velocidad según el tipo de viario
- Criterios de señalización y uso compartido del viario
- Regulación de espacios peatonales y de los elementos que se disponen en ellos
- Adaptación local de la normativa estatal de tráfico
- Exigencias mínimas de dotación de espacios de circulación y estacionamiento según los usos del suelo
- Regulación actualizada de bicicletas y VMP
- Clasificación de vehículos
- Medidas preventivas, control, inmovilización, retirada y régimen sancionador

El texto subraya que esta ordenanza debe tramitarse con consulta pública previa, para garantizar la transparencia y la participación de la ciudadanía y de los colectivos más afectados.

En términos urbanísticos, esta ordenanza resulta especialmente relevante porque serviría para traducir en reglas concretas muchos de los principios del PMUS, consolidando un nuevo marco de uso del espacio público y de jerarquía entre modos de transporte.

Plan de comunicación y seguimiento

La estrategia considera fundamental acompañar la implantación del PMUS con un plan de comunicación y seguimiento. El objetivo es doble: por un lado, mejorar la aceptación social de las medidas; por otro, evaluar periódicamente su grado de cumplimiento y corregir desviaciones cuando sea necesario.

Se propone la elaboración de informes anuales de seguimiento, apoyados en indicadores y en nuevas campañas de recogida de datos, para comprobar si las medidas implantadas están produciendo los resultados esperados.

En materia de comunicación, el documento plantea actuaciones dirigidas al conjunto de la población, combinando campañas puntuales con sistemas permanentes de información. Entre las acciones propuestas figuran la difusión en medios locales, la organización de jornadas y talleres, actividades en centros educativos y la utilización de material divulgativo. También se insiste en aprovechar todo el potencial de internet y de las aplicaciones móviles para promover hábitos de movilidad más sostenibles.

Además, se considera necesario establecer un canal permanente de información y participación ciudadana sobre el desarrollo del PMUS, de forma que exista un diálogo activo y transparente entre la población y el equipo gestor.

Junto a ello, se propone desarrollar campañas formativas y de sensibilización sobre temas como seguridad vial, transporte público, intermodalidad, movilidad activa, VMP, sostenibilidad ambiental o actividades específicas ligadas a eventos como la Semana Europea de la Movilidad.

La finalidad última de esta línea de actuación es hacer visible el PMUS, facilitar su comprensión y reforzar una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible en Tres Cantos.

RESUMEN DE ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS

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

PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE ESTRATEGIAS, ESTIMACIÓN DE INVERSIONES Y PRIORIZACIÓN DE PROPUESTAS

El documento incluye un apartado específico de programación temporal de estrategias, estimación de inversiones y priorización de propuestas, en el que se definen los plazos de ejecución de las distintas actuaciones planteadas en el PMUS, se realiza una estimación económica de las inversiones necesarias para su desarrollo y se establece un orden de prioridad entre las propuestas, con el objetivo de facilitar una implantación progresiva, realista y alineada con la disponibilidad presupuestaria y la importancia estratégica de cada medida.

A continuación se recogen aquellas propuestas que tienen prioridad alta:

- 1.-Estrategia de mejora de la movilidad peatonal y del espacio público:
Red de itinerarios y espacios peatonales
- 2.- Estrategia de dinamización de la movilidad ciclista y en VMP
Mejora de la red de infraestructuras ciclistas
Dotación de puntos para el estacionamiento de bicicletas
Implantación de un sistema de préstamo de bicicletas y patinetes eléctricos
- 3.- Estrategia de modernización del servicio de transporte público
Implantación de un servicio de transporte público urbano de altas prestaciones
Intercambiadores e intermodalidad
Desarrollo de medidas de seguridad, con especial atención a colectivos vulnerables
- 4.-Estrategia de actuación sobre el viario urbano y el estacionamiento
Gestión integral del tráfico con criterios de sostenibilidad y seguridad
Mejora integral de la señalización viaria de la ciudad
- 5.-Estrategia de adecuación de la movilidad según motivo de desplazamiento
Movilidad a centros escolares
Ordenación de los accesos de camiones al municipio
- 6.-Estrategia de fomento de la movilidad cero emisiones.
Establecimiento de las bases para una Zona de Bajas Emisiones
Definición de una red de puntos de recarga eléctrica
Migración hacia la electrificación de flotas públicas o afines
- 7.-Estrategia de gestión sostenible de la distribución urbana de mercancías
Regulación de la carga y descarga
- 8.-Estrategia de gestión y promoción de la movilidad sostenible
Gestión y armonización de la movilidad sostenible
Redacción de una ordenanza específica de movilidad sostenible
Plan de comunicación y seguimiento

Como finalización de este capítulo de movilidad, cabe señalar que desde la aprobación del PMUS, se han incrementado el número de kilómetros de carril bici en la avenida de los Artesanos, avenida de los Encuartes y avenida de Viñuelas. Además, se ha implantado una nueva línea de autobuses (717).

2.2.2. DISTRIBUCIÓN DE USOS

A nivel de estructura urbana, Tres Cantos destaca por su carácter de “Ciudad Planificada”, con una distribución de usos que refleja una planificación integral y coherente. La configuración urbana original procede del Plan ACTUR de 1970, y de los posteriores planes parciales de desarrollo de los años 80 (sectores 1A, 1B, 3C, 1C-2A y 2D), que establecieron los criterios básicos para la ordenación residencial, industrial y de dotaciones.

La ciudad se organiza mediante supermanzanas que integran distintos tipos de uso y jerarquizan el espacio urbano, generando una trama interconectada de alta calidad ambiental. Esta planificación permite:

- Equilibrio de usos: convivencia de áreas residenciales unifamiliares y colectivas, espacios industriales y tecnológicos, zonas terciarias y dotacionales.

- Jerarquía viaria: la red de calles principales y secundarias organiza el tráfico, facilita la accesibilidad interna y conecta adecuadamente los distintos sectores.
- Conectividad y continuidad urbana: los diferentes usos se interrelacionan, creando una ciudad funcional y coherente, en la que la proximidad de viviendas, servicios y equipamientos favorece la calidad de vida y la sostenibilidad urbana.

En conjunto, la distribución de usos constituye un factor determinante para la planificación futura, ya que condiciona la densidad, la localización de nuevas actuaciones y la integración de nuevas dotaciones con la trama urbana existente.

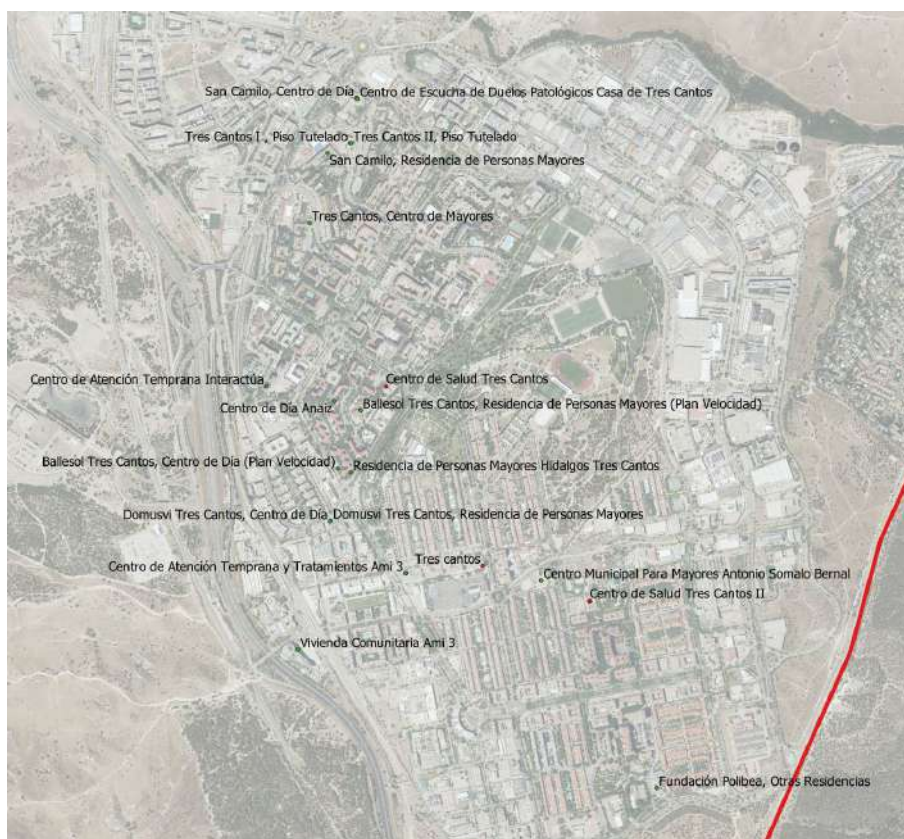
2.2.3. DOTACIONES Y ZONAS VERDES

Tres Cantos dispone de una red de dotaciones y espacios libres de notable calidad, que refuerzan la estructura urbana planificada y contribuyen a la calidad ambiental y paisajística del municipio. Estas dotaciones se distribuyen de manera coherente dentro de las supermanzanas, garantizando la accesibilidad desde los distintos sectores residenciales y la integración con los espacios verdes.

Dotaciones

A continuación se muestran las dotaciones y equipamientos principales existentes:

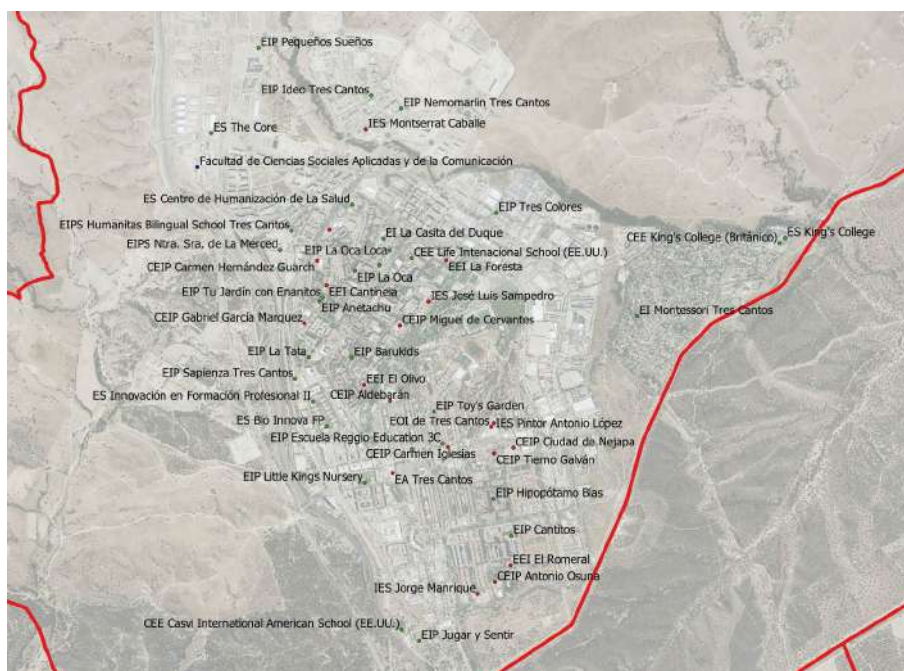
- Equipamientos sanitarios. Existen numerosos centros médicos en la localidad, aunque carece de hospital. Los más relevantes son los siguientes:
 - Centro de salud Tres Cantos, en Sector Oficios 12.
 - Centro de salud Embarcaciones, en Sector Embarcaciones 36.
 - Centro médico Descubridores, en Sector Descubridores 44.
 - Centro de radiología y ecografía Tres Cantos, en Sector Descubridores 43.
 - Clínica Roiz, en Sector Literatos 25.
 - Centro médico Quirónsalud Tres Cantos, en Calle del Viento 10.
 - Centro médico Tres Cantos, en Avenida de Viñuelas 20.
 - Centro médico Iza, en Calle Añil 3.



Equipamientos sanitarios. Datos obtenidos de nomecalles. Elaboración propia

- Equipamientos educativos. En Tres Cantos existen numerosos centros educativos, que ofertan plazas para educación infantil, primaria y secundaria, tanto públicos como privados. Los más importantes son los que se citan a continuación:
 - CEIP García Márquez, en Sector Músicos 11.
 - CEIP Aldebarán, en Calle La Salvia 1.
 - CEIP Miguel de Cervantes, en Sector Literatos 11.
 - CEIP Antonio Osuna, en Sector Islas 26.
 - CEIP Ciudad de Nejapa, en Avenida de los Labradores 26.
 - CEIP Ciudad de Columbia, en Sector Pueblos 19.
 - CEIP Tierno Galván, en Sector Embarcaciones 34.
 - CEIP Carmen Hernández Guarch, en Sector Descubridores 26.
 - CEIP Carmen Iglesias, en Avenida de los Labradores 13.
 - I.E.S. Montserrat Caballé.
 - I.E.S. Jorge Manrique.
 - I.E.S. Pintor Antonio López.
 - I.E.S. José Luis Sampedro.
 - Colegio Humanitas Biligüal School, en Avenida de los Actores 1.
 - Colegio Nuestra Señora de la Merced, en Calle del Fuego 9.
 - CASVI International American School., en Calle del Gavilán 2.
 - Kings College, en Paseo de los Andes 35 (Soto de Viñuelas).
 - Life International School, en Sector Foresta 23.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS



Equipamientos educativos. Datos obtenidos de nomecalles. Elaboración propia.

- Centros administrativos. Destacan los siguientes:
 - Ayuntamiento
 - Comandancia de la Guardia Civil de Madrid
 - Policía local
 - Parque de Bomberos



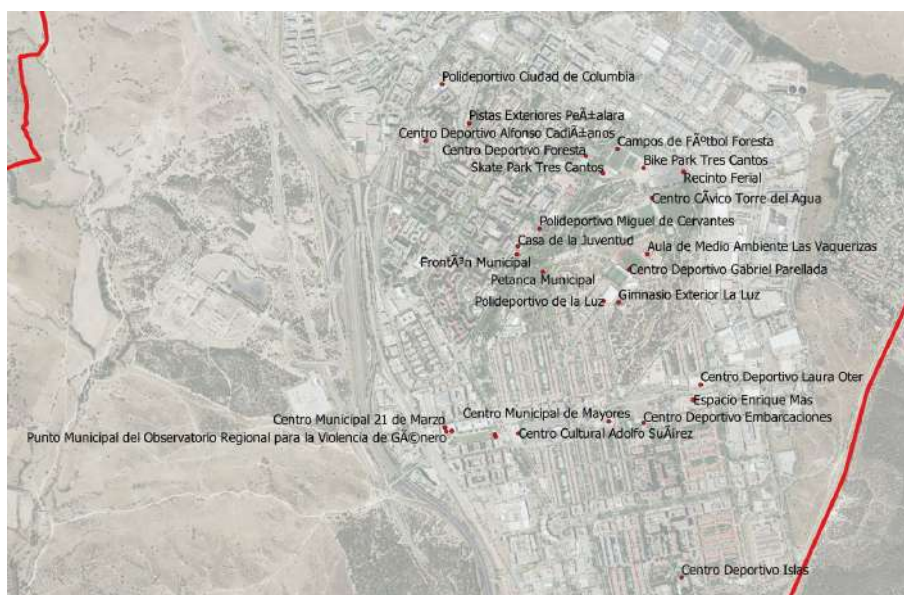
Centros administrativos. Datos obtenidos de nomecalles. Elaboración propia.

- Equipamientos culturales. Se citan a continuación los principales equipamientos culturales:
 - Centro Cultural Adolfo Suárez
 - Biblioteca Municipal Lope de Vega
 - Biblioteca Municipal Fundación Caja Madrid



Equipamientos culturales. Datos obtenidos de nomecalles. Elaboración propia.

- Equipamientos deportivos. En cuanto a la dotación deportiva, destacan los siguientes:
 - Polideportivo Ciudad de Columbia, en Sector Pueblos19.
 - Polideportivo Foresta, en Calle del Pico del Indio s/n.
 - Polideportivo de La Luz, en Avenida de la Luz s/n.
 - Polideportivo Miguel de Cervantes, en Sector Literatos 11.
 - Polideportivo Alfonso Cadiñanos, en Sector Descubridores 22.
 - Centro deportivo Gabriel Parellada, en Avenida de la Luz 6.
 - Centro deportivo Laura Oter, en Avenida de los Labradores 17.
 - Centro deportivo Embarcaciones, en Sector Embarcaciones 35.
 - Centro deportivo Islas, en Sector Islas 25.
 - Club Natación Tres Cantos, en Avenida de la Luz 6.
 - Frontón José Luís Álvarez Santaolalla, en Sector Literatos 12.
 - Hípica de Tres Cantos, en Calle del Caballo 4.



Equipamientos deportivos. Datos obtenidos de nomecalles. Elaboración propia.

Se muestra a continuación una tabla resumen donde se recogen todas las dotaciones del término, numeradas según el tipo de red. Esta numeración corresponde con la del plano I.6 Redes Públicas.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

Nº	DENOMINACIÓN	TIPO DE DOTACIÓN	RC	Superficie suelo (m2)	Superficie construida (m2c)	Ordenanza	Estado
RS DC 1	PARCELA DOTACIÓN COMUNITARIA	GENÉRICA	0079101VK4907N	115.633		DC	No Ejecutado
RG DC 1	ARN3C	GENÉRICA	0268501VK4906N	13.013		DC	No Ejecutado
RG DC 2	ARN3C	GENÉRICA	8680101VK3988S	16.112		DC	No Ejecutado
RG DC 3	ARN3C	GENÉRICA	8779401VK3987N	42.108		DC	No Ejecutado
RG DC 4	PARROQUIA SAN PABLO VI Y OTROS	RELIGIOSA	9875601VK3997N	7.658	292	DC	Parcialmente Ejecutado
RG DC 5	AYUNTAMIENTO	ADMINISTRATIVA	9746502VK3994N	3.536	8.289	DCa	Ejecutado
RG DC 6	PARANINFO ARN3C	CULTURAL	0173501VK4907S	135.596		DCc	No Ejecutado
RG DC 7	ARN3C	CULTURAL	9868501VK3996N	15.237		DCc	No Ejecutado
RG DC 8	CENTRO CULTURAL Y TEATRO MUNICIPAL	CULTURAL	9947701VK3994N	4.609	7.607	DCc	Ejecutado
RG DC 9	ARN3C	DEPORTIVA	0168101VK4906N	5.119		DCd	No Ejecutado
RG DC 10	CENTRO DEPORTIVO, PISCINA MUNICIPAL, PISTAS DE TENIS	DEPORTIVA	0260601VK4906S	19.786	4.616	DCd	Ejecutado
RG DC 11	POLIDEPORTIVO	DEPORTIVA	0454701VK4905S	14.260	6.922	DCd	Ejecutado
RG DC 12	CENTRO DEPORTIVO, PISTAS DE PADEL, PATINAJE	DEPORTIVA	0849401VK4904N	11.543	7.199	DCd	Ejecutado
RG DC 13	NO CONSTRUIDO, ESPACIO LIBRE EN TORNO A EDAR	DEPORTIVA	1264401VK4916S	143.171		DCd	Ejecutado
RG DC 14	PARQUE DE SOTO DE VIÑUELAS	DEPORTIVA	1343601VK4914S	405.358		DCd	Ejecutado
RG DC 15	CIRCUITO RC	DEPORTIVA	1347905VK4914N	41.464		DCd	Ejecutado
RG DC 16	ARN3C	DEPORTIVA	9169501VK3996N	30.181		DCd	No Ejecutado
RG DC 17	IES JORGE MANRIQUE	EDUCATIVA	0538301VK4903N	17.077	6.605	DCe	Ejecutado
RG DC 18	IES PINTOR ANTONIO LÓPEZ Y PISTAS DE ATLETISMO	EDUCATIVA	0649301VK4904N	21.248	8.108	DCe	Ejecutado
RG DC 19	ARN3C	EDUCATIVA	9668501VK3996N	11.673		DCep	No Ejecutado
RG DC 20	ARN3C	EDUCATIVA	9678901VK3997N	12.678		DCep	No Ejecutado
RG DC 21	ARN3C	EDUCATIVA	9968501VK3996N	13.653		DCep	No Ejecutado
RG DC 22	ARN3C	EDUCATIVA	9568501VK3996N	12.245		DCes	No Ejecutado
RG DC 23	ARN3C	EDUCATIVA	9778401VK3997N	19.057		DCes	No Ejecutado
RG DC 24	CLUB DE PADL Y GIMNASIO EN ARN3C	DEPORTIVA	9071101VK3997S	19.695	18.911	DCr	Ejecutado
RG DC 25	CENTRO DE SALUD TRES CANTOS	SANITARIA	9855101VK3995S	1.618	1.085	DCs	Ejecutado

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

RL DC 1	SOLAR VACÍO	GENÉRICA	0044501VK4904S	3.089		DC	No Ejecutado
RL DC 2	ESPACIO LIBRE CON QUIOSCO	GENÉRICA	0151101VK4905S	1.563		DC	Ejecutado
RL DC 3	ARN3C	GENÉRICA	0165306VK4906N	2.618		DC	No Ejecutado
RL DC 4	ESPACIO LIBRE VALLADO	GENÉRICA	0254901VK4905S	3.040		DC	Ejecutado
RL DC 5	EN CONSTRUCCIÓN EN 2023	GENÉRICA	0265106VK4906N	2.603	18.350	DC	No Ejecutado
RL DC 6	CENTRO ASOCIADO A LA RED DE ATENCIÓN A LA DEPENDENCIA CM	SOCIAL	0840801VK4904S	2.602	6.836	DC	Ejecutado
RL DC 7	EN CONSTRUCCIÓN EN 2023	GENÉRICA	1039401VK4913N	2.039		DC	No Ejecutado
RL DC 8	PARQUE INFANTIL	GENÉRICA	9364201VK3996S	5.019		DC	Ejecutado
RL DC 9	ESPACIO LIBRE	GENÉRICA	9556901VK3995N	3.243		DC	Ejecutado
RL DC 10	COLEGIO HUMANITAS	EDUCATIVA	9566301VK3996N	14.726	13.026	DC	Ejecutado
RL DC 11	IES MONTSERRAT CABALLE	EDUCATIVA	9770201VK3997S	16.248	3.537	DC	Ejecutado
RL DC 12	IGLESIA EVANGÉLICA BAUTISTA EL BUEN PASTOR	RELIGIOSA	9964101VK3996S	1.653	605	DC	Ejecutado
RL DC 13	PARQUE INFANTIL Y PISTAS DEPORTIVAS	GENÉRICA		5.085		DC	Ejecutado
RL DC 14	ESPACIO LIBRE VALLADO	GENÉRICA	9951901VK3995S	3.269		DC	No Ejecutado
RL DC 15	UES	GENÉRICA		19.443		DC	No Ejecutado
RL DC 16	ZO.10	GENÉRICA		5.049		DC	Ejecutado
RL DC 17	RESIDENCIA PARA MAYORES BALLE SOL	SOCIAL	9754101VK3995S	9.391	9.381	DCa	Ejecutado
RL DC 18	BIBLIOTECA MUNICIPAL LOPE DE VEGA	CULTURAL	0849302VK4904N	3.014	4.142	DCac	Ejecutado
RL DC 19	CENTRO DE MAYORES TRES CANTOS	SOCIAL	9561302VK3996S	888	604	DCc	Ejecutado
RL DC 20	CASA DE LA JUVENTUD	SOCIAL	9956601VK3995N	1.296	794	DCc	Ejecutado
RL DC 21	PARROQUIA DE SANTA MARÍA MADRE DE DIOS	RELIGIOSA	0442401VK4904S	3.163	2.271	DCc	Ejecutado
RL DC 22	CLUB GIMNÁSTICO Y CLUB DE GIMNASIA RÍTMICA	DEPORTIVA	0435202VK4903N	4.713	3.066	DCd	Ejecutado
RL DC 23	CENTRO DEPORTIVO EMBARCACIONES	DEPORTIVA	0547401VK4904N	16.302	4.945	DCd	Ejecutado
RL DC 24	CENTRO DEPORTIVO ISLAS	DEPORTIVA	0739401VK4903N	6.819	1.700	DCd	Ejecutado
RL DC 25	NORTE SOTO VIÑUELAS	DEPORTIVA	2162167VK4926S	10.807		DCd	No Ejecutado
RL DC 26	GIMNASIO COLEGIO GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ	DEPORTIVA	9357902VK3995N	1.254	609	DCd	Ejecutado
RL DC 27	CENTRO DEPORTIVO ALFONSO CADIÑANOS SANZ	DEPORTIVA	9561301VK3996S	4.192	1.586	DCd	Ejecutado
RL DC 28	RESIDENCIA HIDALGOS, RESIDENCIA PARA MAYORES	SOCIAL	9753501VK3995S	5.279	11.589	DCd	Ejecutado
RL DC 29	FRONTÓN JOSÉ LUIS ÁLVAREZ SANTAOLALLA	DEPORTIVA	9955301VK3995N	2.912	1.019	DCd	Ejecutado
RL DC 30	IES JOSÉ LUIS SAMPEDRO	EDUCATIVA	0159601VK4905N	16.648	8.335	DCe	Ejecutado
RL DC 31	COLEGIO PÚBLICO CARMEN IGLESIAS	EDUCATIVA	0348301VK4904N	10.877	4.948	DCe	Ejecutado
RL DC 32	ESCUELA INFANTIL LA FORESTA	EDUCATIVA	0362702VK4906S	2.972	735	DCe	Ejecutado
RL DC 33	CEIP ANTONIO OSUNA	EDUCATIVA	0639601VK4903N	10.291	5.643	DCe	Ejecutado
RL DC 34	CEIP TIerno GALVÁN Y CLUB PATINAJE ARTÍSTICO	EDUCATIVA	0648901VK4904N	13.150	5.556	DCe	Ejecutado
RL DC 35	ESCUELA DE EDUCACIÓN INFANTIL EL ROMERAL	EDUCATIVA	0740401VK4904S	2.779	722	DCe	Ejecutado
RL DC 36	CEIP CIUDAD DE NEJAPA	EDUCATIVA	0849301VK4904N	11.149	6.720	DCe	Ejecutado
RL DC 37	COLEGIO NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED	EDUCATIVA	9263101VK3996S	26.564	23.410	DCe	Ejecutado
RL DC 38	CEIP GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ	EDUCATIVA	9357901VK3995N	8.627	4.100	DCe	Ejecutado
RL DC 39	E.I. CANTINELA	EDUCATIVA	9460701VK3996S	2.909	1.052	DCe	Ejecutado
RL DC 40	CEIP CARMEN HERNÁNDEZ GUARCH	EDUCATIVA	9461401VK3996S	9.718	5.482	DCe	Ejecutado
RL DC 41	CEIP CIUDAD DE COLUMBIA, PISTAS DE ATLETISMO.	EDUCATIVA	9563403VK3996S	9.184	4.377	DCe	Ejecutado
RL DC 42	ESCUELA DE EDUCACIÓN INFANTIL EL OLIVO	EDUCATIVA	9753801VK3995S	3.332	934	DCe	Ejecutado
RL DC 43	COLEGIO PÚBLICO ALDEBARÁN	EDUCATIVA	9952201VK3995S	10.625	5.392	DCe	Ejecutado
RL DC 44	CEIP MIGUEL DE CERVANTES, POLIDEPORTIVO	EDUCATIVA	9957701VK3995N	11.206	8.839	DCe	Ejecutado
RL DC 45	ARN3C	EDUCATIVA		19.834		DCe	No Ejecutado
RL DC 46	CENTRO MUNICIPAL DE MAYORES ANTONIO SOMALO BERNAL Y SOLAR VACÍO	DOCIAL	0347501VK4904N	5.791	4.327	DCs	Parcialmente Ejecutado
RL DC 47	CENTRO DE SALUD EMBARCACIONES	SANITARIA	0546501VK4904N	4.045	3.525	DCs	Ejecutado
TOTAL				1.494.344	247.791		

Zonas verdes

En la página web del Ayuntamiento encontramos un plano de distribución de parques, jardines y zonas infantiles:



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

1.-Metropolitan Park. La Ciudad de los Niños.

El parque combina una amplia zona verde y de espacios libres con áreas destinadas al juego infantil. Cuenta con praderas y dehesas con encinas originales que suman unos 16.000 m² para el esparcimiento, además de caminos accesibles rodeados de arbolado que generan sombra y espacios estanciales con bancos. Todo ello se integra con una gran zona de juegos de 12.000 m², organizada en áreas temáticas e inclusivas para niños de todas las edades, creando un entorno que favorece tanto el ocio familiar como el contacto con la naturaleza. Cuenta con 1.106 árboles.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

3.- Parque Sur. Parques Urbanos

Se trata de un parque forestal de unas 30 hectáreas con predominio de vegetación mediterránea, destacando pinos, encinas, alcornoques y especies arbustivas como enebros y lavandas. Su proximidad a la ZEPA del Soto de Viñuelas favorece una elevada riqueza faunística, con numerosas especies de aves. El espacio, accesible desde la Avenida de Almenara y recorrido por senderos, ofrece un entorno natural próximo al núcleo urbano, adecuado para el ocio y la educación ambiental. Además, integra usos sociales y comunitarios como huertos urbanos, equipamientos ambientales y asociaciones locales, y se conecta con otros espacios naturales cercanos como el Parque Este y el Monte de Viñuelas. Cuenta con 2.953 ejemplares arbóreos.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

4.- Paraninfo. Zona Norte

Paraninfo se proyecta como una gran zona dotacionales, de 135.000 m² que combinará amplias zonas ajardinadas con sendas peatonales, áreas estanciales, espacios infantiles y plantaciones adaptadas al terreno. Este espacio se concibe no solo como área de ocio al aire libre, sino también como un importante nodo de equipamientos públicos, integrando instalaciones culturales, educativas, deportivas y de ocio como biblioteca, teatro, escuela infantil o piscina cubierta. Todo ello se diseña de forma integrada con el paisaje, aprovechando la topografía y fomentando un entorno accesible, sostenible y orientado a la convivencia y al uso ciudadano.



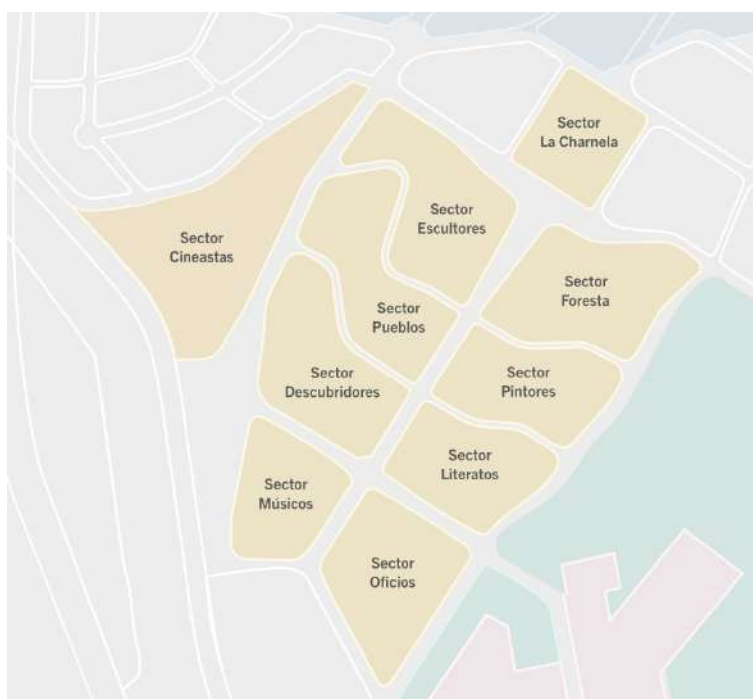
Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

5.-Primera Fase

En la Primera Fase encontramos los siguientes sectores:



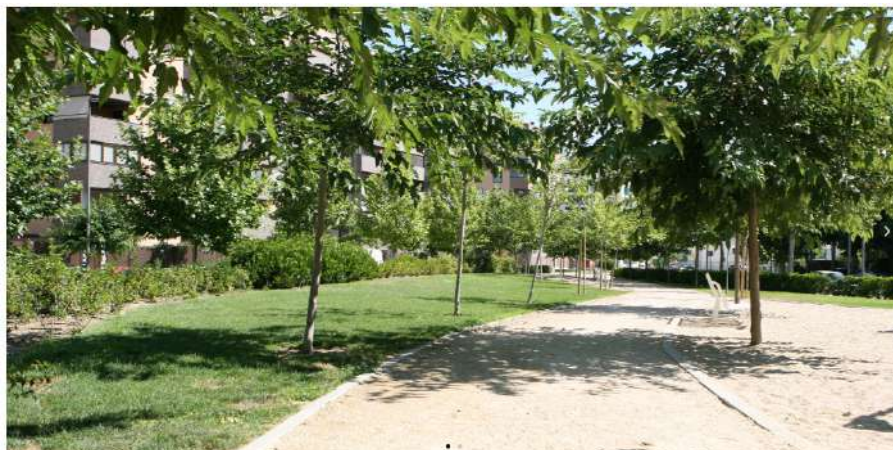
Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

Dentro de cada sector encontramos espacios libres de diferentes características:

- Sector Cineastas

Se trata de una zona residencial reciente que destaca por la integración de arbolado urbano, con cerca de 1.000 árboles (principalmente tilos) que aportan sombra, valor paisajístico y calidad ambiental a las calles, además de un atractivo estacional por su floración y coloración otoñal. Estas zonas verdes lineales contribuyen a mejorar el confort urbano y el entorno de convivencia,

en un ámbito que combina uso residencial con equipamientos educativos y de servicios.



- Sector Escultores

El sector Escultores destaca por su abundante arbolado urbano, con unos 580 árboles (principalmente plátanos de sombra y pinos) que estructuran amplias avenidas y favorecen el confort ambiental. Además, cuenta con praderas de césped y espacios abiertos rodeados de vegetación que facilitan el ocio y el paseo en un entorno accesible. Estas zonas verdes se integran con áreas recreativas y equipamientos, configurando un espacio urbano equilibrado entre uso residencial, dotacional y disfrute al aire libre.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Pueblos

Este sector combina actividad comercial y espacios urbanos con una importante presencia de zonas verdes, que incluyen amplias praderas de césped, áreas ajardinadas y espacios deportivos al aire libre. Destaca por su abundante arbolado, con cerca de 1.000 árboles de gran porte y diversidad de especies, que aportan valor paisajístico y ambiental. Además, se trata de un entorno accesible y sostenible, con riego mediante agua reciclada, lo que refuerza la calidad y el mantenimiento de sus espacios verdes.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Descubridores

El sector Descubridores, uno de los más antiguos de la ciudad, destaca por la consolidación de sus zonas verdes, con plazas y paseos peatonales arbolados que albergan cerca de 1.000 ejemplares de diversas especies. Su arbolado maduro, con más de 40 años, aporta un importante valor paisajístico y ambiental, resaltando especialmente la avenida de liquidámbar, que ofrece un notable atractivo estacional por su variada coloración en otoño.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Músicos

Se trata de un espacio singular de carácter lúdico integrado en el entorno urbano, tematizado con elementos musicales y orientado al juego infantil. Aunque su protagonismo recae en el diseño y las áreas de juego, contribuye al conjunto de espacios públicos de ocio al aire libre, complementando las zonas verdes y de estancia del entorno.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector La Charnela

El sector Charnela es un espacio urbano que integra áreas de ocio al aire libre, con tres zonas infantiles y una zona multideportiva de uso libre. Aunque no destaca especialmente por grandes superficies verdes, estos espacios abiertos contribuyen al uso público y a la calidad del entorno, favoreciendo la actividad y la convivencia vecinal.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Foresta

Este sector destaca por su abundante arbolado, con más de 800 árboles de diversas especies que aportan sombra y calidad ambiental a paseos y espacios interiores. Se combinan zonas ajardinadas y amplias plazas arboladas, con un notable valor paisajístico reforzado por la variación estacional del arbolado. Además, integra grandes praderas asociadas a instalaciones deportivas al aire libre, configurando un entorno que une zonas verdes, ocio y actividad física en un espacio accesible y bien estructurado.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Pintores

El sector Pintores destaca por la presencia del Parque Antonio López, un gran espacio verde que actúa como eje central del ámbito y se integra con amplias zonas peatonales. Este parque y su entorno albergan más de 700 árboles de diversas especies, que aportan sombra, valor paisajístico y diversidad vegetal. En conjunto, configura un entorno natural dentro del tejido urbano, orientado al paseo, el descanso y el disfrute de espacios libres de calidad.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Literatos

Este sector cuenta con un notable arbolado, con más de 600 ejemplares de diversas especies que aportan valor paisajístico, sombra y variedad estacional al entorno urbano. Las zonas ajardinadas se complementan con espacios públicos como la plaza Antonio Gala, que incorpora elementos de agua que enriquecen el uso y disfrute del espacio exterior. En conjunto, se configura un ámbito con presencia de zonas verdes integradas en el tejido urbano, vinculadas a áreas de ocio y equipamientos.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Oficios

El sector Oficios, uno de los más antiguos del municipio, destaca por la presencia de amplias zonas arboladas que estructuran el espacio urbano entre viviendas y calles peatonales. Con cerca de 900 árboles de diversas especies, estos espacios verdes aportan sombra, calidad ambiental y valor paisajístico, configurando un entorno consolidado donde el arbolado tiene un papel fundamental en la habitabilidad y el uso del espacio público.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

6.-Zona Centro

La zona central, una de las más recientes del Tres Cantos consolidado, combina un importante papel como núcleo de servicios con una notable presencia de espacios libres y arbolado urbano. Cuenta con más de 2.000 árboles de diversas especies que aportan sombra y calidad ambiental a amplias zonas peatonales, plazas y avenidas, muchas de ellas próximas al Parque Central. Destacan espacios como la Plaza de la Constitución y la Plaza Central, que integran áreas estanciales, arbolado y zonas infantiles inclusivas, así como pequeñas áreas de juego distribuidas en travesías residenciales, generalmente sombreadas y bien integradas en el entorno. En conjunto, se configura un espacio urbano donde las zonas verdes, aunque de carácter más urbano que natural, tienen un papel clave en la habitabilidad, el ocio y la vida social.



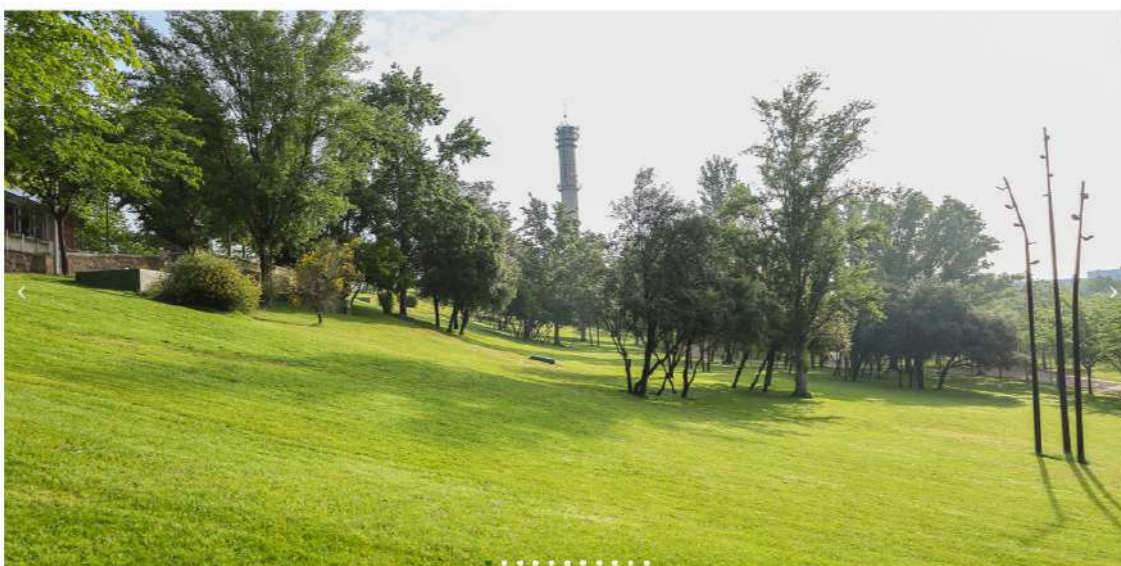
Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

7.-Parque Central

El Parque Central es el principal pulmón verde de Tres Cantos, con una extensión de 45 hectáreas que lo convierten en el mayor espacio natural del municipio. Alberga un lago artificial y una gran diversidad de zonas ajardinadas, incluyendo un jardín temático con diferentes tipologías vegetales y un área semiforestal que refuerza su carácter natural. Cuenta con más de 8.000 árboles, así como sendas peatonales y carril bici que favorecen el paseo y el contacto con la naturaleza. Además, combina estas amplias zonas verdes con espacios de ocio y deporte, integrando áreas infantiles, deportivas y estanciales, lo que lo convierte en un espacio clave para el esparcimiento y la calidad ambiental de la ciudad.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

8.-Soto de Viñuelas. Residencial

Esta urbanización, situada al este del municipio, destaca por su marcado carácter natural, con cerca de 2.000 árboles (principalmente pinos de gran porte) que estructuran sus calles y aportan un alto valor paisajístico. Su entorno inmediato, en contacto con el Monte y el Soto de Viñuelas (ZEPA), refuerza su importancia ecológica, con presencia de biodiversidad y corredores naturales asociados a arroyos. Además, cuenta con diversos espacios verdes y de ocio como el Parque del Caballo, con amplias áreas recreativas y deportivas, y pequeñas áreas infantiles integradas en praderas y zonas arboladas. En conjunto, se configura como un ámbito residencial con una fuerte integración en el medio natural y una elevada calidad ambiental.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

9.-Segunda Fase

En la Segunda Fase encontramos los siguientes sectores:



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector América

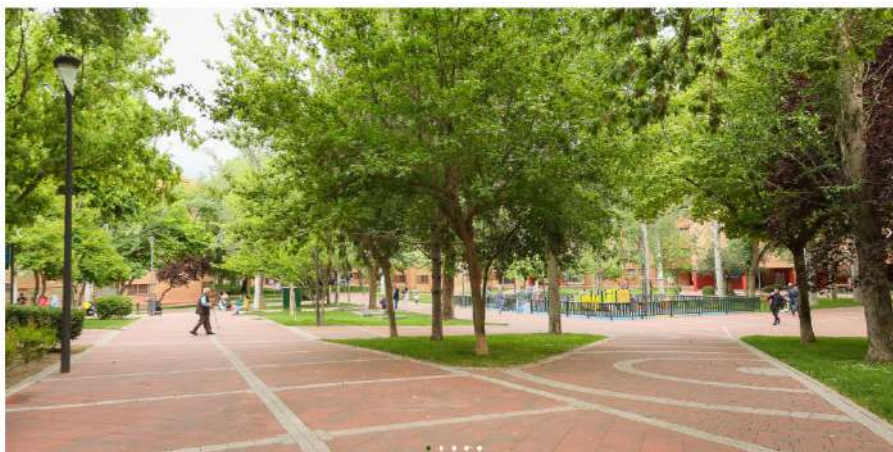
El sector América, de carácter residencial, presenta una menor presencia de zonas verdes en comparación con otros ámbitos, con un total de algo más de 300 árboles distribuidos en su interior. Este arbolado contribuye a la calidad ambiental y al acompañamiento de los espacios urbanos, aunque sin configurar grandes áreas verdes, en un entorno dominado por viviendas adosadas y equipamientos próximos.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Embarcaciones

El sector Embarcaciones destaca por la presencia de amplias zonas verdes bien integradas en el tejido urbano, con praderas de césped, áreas ajardinadas y cerca de un millar de árboles de diversas especies que aportan calidad paisajística y sombra. Estos espacios se combinan con áreas de descanso, zonas infantiles y deportivas, así como una gran plaza peatonal que actúa como punto de encuentro. En conjunto, configura un entorno equilibrado donde las zonas verdes tienen un papel relevante en el ocio, la vida social y la calidad ambiental del sector.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Planetas

Se trata de una zona residencial de chalets adosados en la que la presencia de zonas verdes es limitada, predominando el carácter urbano. El arbolado (580 ejemplares) y los espacios libres tienen un papel más complementario, asociados a calles y entornos de equipamientos, sin destacar grandes áreas verdes, en un ámbito marcado por usos residenciales y dotacionales.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Mares

Se trata de una zona residencial de chalets adosados con una presencia moderada de arbolado, en torno a 300 ejemplares, que contribuyen a mejorar el entorno urbano y aportar sombra. Sin embargo, no destacan grandes zonas verdes, predominando un carácter residencial donde los espacios libres y la vegetación tienen un papel complementario asociado a calles y equipamientos.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Islas

El sector Islas destaca por la presencia de un gran parque sectorial que articula amplias zonas verdes con praderas, áreas ajardinadas y elementos de agua como una fuente con cascada y un pequeño estanque, lo que incrementa su valor paisajístico. Cuenta con más de 700 árboles de diversas especies que aportan sombra y diversidad vegetal. Estas zonas verdes se integran con espacios de ocio, deporte y equipamientos, configurando un entorno equilibrado donde la naturaleza tiene un papel relevante en la calidad urbana y el uso social del espacio.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

- Sector Océanos

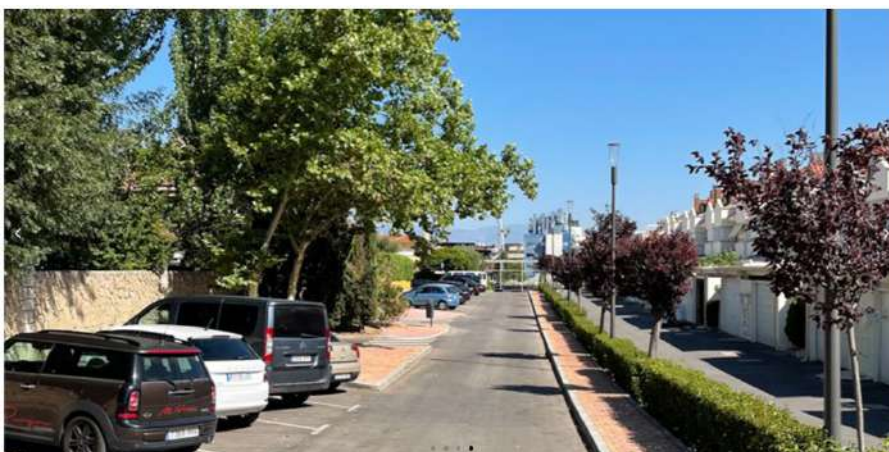
Se trata de una zona residencial de chalets adosados con una presencia moderada de arbolado, en torno a 600 ejemplares, que contribuyen a la calidad ambiental y al confort urbano. No cuenta con grandes zonas verdes estructurantes, predominando un carácter residencial donde la vegetación se distribuye de forma dispersa, asociada a calles y espacios próximos a equipamientos.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

10.-El Pinar

El residencial del Pinar destaca por su privilegiada integración en el entorno natural, al estar rodeado por dos grandes zonas verdes del municipio —el Parque Sur y el Monte del Pardo—, lo que le confiere un alto valor ambiental y paisajístico. Además, en su interior cuenta con zonas verdes propias y más de 500 árboles, que refuerzan la presencia de vegetación y contribuyen a la calidad del espacio residencial y al contacto directo con la naturaleza.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

11.- Valdeloshielos. Parque forestal

Se trata de un entorno natural de alto valor ecológico situado muy próximo al casco urbano, que destaca por su buen estado de conservación y su elevada biodiversidad, con predominio de encinas y retamas y presencia de fauna asociada. Además, actúa como corredor natural y espacio de uso público, al estar atravesado por importantes rutas senderistas y ciclistas vinculadas al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Su relevancia ambiental se ve reforzada por iniciativas de reforestación recientes, orientadas a la regeneración del ecosistema, el aumento de la biodiversidad y la mejora de su resiliencia, consolidándolo como un espacio clave dentro de la infraestructura verde del municipio.



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos



Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

AYUNTAMIENTO TRES CANTOS

Ruta 2 · Naturaleza tricantina

Valdeloshielos

El berrido del ciervo, el canto del abejaruco, el silbido del autillo o el croar de los anfibios... Ya sea de día o de noche, primavera u otoño, el sonido de la naturaleza tricantina está presente en todo el circuito, ideal para hacerlo en familia.

CROQUIS DE LA RUTA

CAZA DE TESOROS
En esta ruta podrás encontrar tres tesoros. En el apartado "La caza del tesoro" tienes toda la información.

Resumen de ruta

Cuatro parámetros para definir el sendero.

EN BICICLO A PIE

TESOROS

CIRCULAR (5,1 KM)

TIEMPO: 2H (A PIE)

DESCARGA EL TRACK DE LA RUTA

VISUALIZA LA RUTA

NO TE PIERDAS

SAPO PARTERO IBÉRICO
(Alytes cisternasii)

En primavera cientos de anfibios ponen sus huevos en el curso del Arroyo de Tejada. El más singular es el sapo partero, ya que es el macho quien los lleva a cuevas.

CULEBRA DE ESCALERA
(Zamenis scalaris)

Las serpientes son fundamentales para la salud del ecosistema y el Muro del Pardo es buen ejemplo de ello. Son inofensivas: si tú no las molestas, ellas tampoco.

ABEJARUCO EUROPEO
(Merops apiaster)

Estas coloridas aves vienen de África en primavera, anidan en agujeros en los terraplenes y cazan cientos de insectos.

PERFIL DE RUTA Y MIDE

MIDE - info en la última página

Horario	200 h	2	Severidad del medio natural
Temperatura de subida	107 m	3	Orientación en el itinerario
Temperatura de bajada	107 m	2	Dificultad en el desplazamiento
Intensidad horizontal	6,18 km	4	Cantidad de volúmenes recomendada
Tipo de recorrido	Circular		

Fuente: página web del Ayuntamiento de Tres Cantos

Se muestra a continuación una tabla resumen donde se recogen todos los espacios libres del municipio, numeradas según el tipo de red. Esta numeración corresponde con la del plano I.6 Redes Públicas.

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

Nº	DENOMINACIÓN	RC	Superficie suelo (m2)	Superficie construida (m2c)	Ordenanza	Estado
RG ZV 1	PARQUE CENTRAL TRES CANTOS ZONA A.	0454702VK4905S	589.602	69.337	LUP.2	Ejecutado
RG ZV 2	PARQUE DE LOS ALCONRNOQUES. PARQUE	0736901VK4903N	289.878		LUP.2	Ejecutado
RG ZV 3	PARQUE CENTRAL TRES CANTOS ZONA B.	99522Z9VK3995S	80.979		LUP.2	Ejecutado
RG ZV 4	VALDELOHIELOS. PARQUE URBANO ABIERTO	9040102VK3974S	2.272.620		LUP.PU1	Ejecutado
RG ZV 5	PARQUE CAM. PARQUE URBANO FORESTAL	9040101VK3903S	1.886.755	2.543	LUP.PU2	Ayto Madrid
RG ZV 6	ZONA ENTRE CARRETERA Y VÍAS. PARQUE	9040104VK3984S	117.984		LUP.PU2	Ayto Madrid
RG ZV 7	ZONA ENTRE CARRETERA Y VÍAS. PARQUE	9040109VK3903S	152.132	1.464	LUP.PU3	Ayto Madrid
RG ZV 8	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	9274701VK3997S	251.511		ZV	Ejecutado
RL ZV 1	ZONA LIBRE	9364203VK3996S	468		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 2	PARQUE PLAZA CENTRAL (AYUNTAMIENTO)	9746501VK3994N	8.546		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 3	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR CINEASTAS		1.138		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 4	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR CINEASTAS		222		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 5	ZONA LIBRE Y PARQUE INFANTIL BOMBEROS		537		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 6	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR CINEASTAS		5.890		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 7	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR ESCULTORES		12.190		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 8	PARQUE INFANTIL FASE 1 SECTOR LA		515		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 9	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR LA CHARNELA		426		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 10	PARQUE INFANTIL FASE 1 SECTOR LA		487		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 11	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR DESCUBRIDORES		18.984		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 12	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR PUEBLOS		15.764		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 13	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR FORESTA		17.090		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 14	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR PINTORES		14.208		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 15	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR LITERATOS		15.277		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 16	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR OFICIOS		7.029		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 17	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR OFICIOS		11.986		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 18	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR OFICIOS		1.714		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 19	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR MÚSICOS		13.217		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 20	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DE LA		813		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 21	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DE LA		1.019		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 22	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DE LA		1.029		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 23	PLAZA DE LA ESTACIÓN		4.628		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 24	ZONA LIBRE ZONA CENTRO		6.265		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 25	ZONA LIBRE ZONA CENTRO Y PLAZA DE LA		11.981		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 26	ZONA LIBRE ZONA CENTRO		317		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 27	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR		26.913		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 28	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DEL		1.060		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 29	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DEL TORNADO) Y PARQUE I		781		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 30	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DEL		703		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 31	ZONA LIBRE JUNTO A ROTONDA		679		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 32	ZONA LIBRE JUNTO A ROTONDA		1.179		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 33	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR MARES		1.065		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 34	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR MARES		2.338		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 35	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR MARES		1.202		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 36	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR ISLAS Y PARQUE		19.653		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 37	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR OCÉANOS		1.143		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 38	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR AMÉRICA		704		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 39	ZONA LIBRE ZONA CENTRO		2.418		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 40	ZONA LIBRE ZONA CENTRO		3.180		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 41	ZONA LIBRE ZONA CENTRO		860		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 42	ZONA LIBRE ZONA EL PINAR		642		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 43	ZONA LIBRE ZONA EL PINAR		209		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 44	ZONA LIBRE ZONA EL PINAR		328		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 45	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR LA CHARNELA		6.583		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 46	ZONA LIBRE FASE 2 SECTOR MARES		1.540		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 47	ZONA LIBRE ZONA CENTRO (TRAVESÍA DEL		1.653		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 48	ZONA LIBRE ZONA CENTRO	9746504VK3994N	1.477		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 49	ZONA LIBRE ZONA CENTRO	9746506VK3994N	1.477		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 50	ZONA LIBRE NUEVO TRES CANTOS PARCELA		22.118		LUP.1	Ejecutado
RL ZV 51	ZONA LIBRE ZONA EL PINAR	0035901VK4903N	323		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 52	PARQUE ANTONIO LÓPEZ FASE 1 SECTOR	0159007VK4905N	14.504		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 53	PISTAS DE TENIS, PARQUE INFANTIL Y	0851103VK4905S	10.627		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 54	CASETA SOTO DE VIÑUELAS	1757122VK4915S	30	30	LUP.2	Ejecutado
RL ZV 55	PLAZA DEL PARQUE. FASE 1 SECTOR	92631Z9VK3996S	25.789		LUP.2	Ejecutado

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

RL ZV 56	PARQUE DEL GORILA. FASE 1 SECTOR	9364204VK3996S	3.675		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 57	PARQUE INFANTIL OFICIOS. FASE 1 SECTOR	9656801VK3995N	2.812		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 58	PARQUE INFANTIL OFICIOS. FASE 1 SECTOR	9656802VK3995N	13	13	LUP.2	Ejecutado
RL ZV 59	PARQUE INFANTIL OFICIOS. FASE 1 SECTOR	9656803VK3995N	25	25	LUP.2	Ejecutado
RL ZV 60	PLAZA DE ANTONIO GALA. FASE 1 SECTOR	9758802VK3995N	2.515		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 61	PISTAS EXTERIORES PEÑALARA. FASE 1	9762201VK3996S	5.050		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 62	PARQUE CORNAGO Y PARQUE INFANTIL.	9849201VK3994N	5.786		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 63	PARQUE CENTRO DE ZALUD Y PARQUE	9854901VK3995S	4.035		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 64	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR PUEBLOS	9662103VK3996S	1.529		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 65	PLAZA AJARDINADA FASE 1 SECTOR PUEBLOS		1.059		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 66	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR ESCULTORES		2.195		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 67	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR ESCULTORES		703		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 68	PARQUE INFANTIL ESCULTORES. FASE 1		1.731		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 69	ÁREA DE JUEGOS INFANTILES SECTOR		2.118		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 70	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR PUEBLOS		567		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 71	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR DESCUBRIDORES		653		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 72	PARQUE INFANTIL DESCUBRIDORES. FASE 1		1.260		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 73	PLAZA ARBOLADA. FASE 1 SECTOR		1.255		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 74	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR FORESTA		1.901		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 75	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR FORESTA		1.332		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 76	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR DESCUBRIDORES		1.933		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 77	CANCHAS DE BALONCESTO Y VOLLEY PLAYA.		6.314		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 78	PARQUE Y ZONA DE JUEGOS INFANTILES FORESTA. FASE 1 SECTOR		6.206		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 79	PLAZA Y PARQUE INFANTIL DE MAESTRO RODRIGO. FASE 1 SECTO		3.086		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 80	ZONA LIBRE FASE 1 SECTOR PINTORES		1.656		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 81	ZONA LIBRE. FASE 1 SECTOR LITERATOS		1.605		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 82	ZONA LIBRE. FASE 1 SECTOR LITERATOS		1.089		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 83	ZONA LIBRE. FASE 1 SECTOR LITERATOS		6.524		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 84	ZONA LIBRE. FASE 1 SECTOR LITERATOS		1.815		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 85	ZONA LIBRE OFICIOS. FASE 1 SECTOR OFICIOS		638		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 86	PARQUE INFANTIL CI. FASE 1 SECTOR		2.692		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 87	PARQUE INFANTIL CI. FASE 1 SECTOR		695		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 88	PARQUE SOTO DE VIÑUELAS		2.697		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 89	PARQUE DE JUEGOS INFANTILES. SOTO DE		5.757		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 90	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS		1.502		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 91	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS		454		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 92	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS		1.119		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 93	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS		504		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 94	PARQUE AZUL. FASE 2 SECTOR		7.027		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 95	PARQUE SECTOR ISLAS. FASE 2 SECOTR ISLAS		1.925		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 96	PARQUE DE LOS PATOS. FASE 2 SECOTR		6.580		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 97	ZONA LIBRE EL PINAR		276		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 98	ZONA LIBRE EL PINAR		14.350		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 99	PARQUE Y PARQUE INFANTIL FASE 1 SECTOR		7.140		LUP.2	Ejecutado
RL ZV 100	ZV UES		27.142		LUP.2	No ejecutado
RL ZV 101	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS. ARROYO	1264414VK4916S	1.698		LUP.PR	Ejecutado
RL ZV 102	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS. ARROYO	1264415VK4916S	1.854		LUP.PR	Ejecutado
RL ZV 103	ZONA LIBRE SOTO DE VUÑUELAS. ARROYO	2162166VK4926S	3.036		LUP.PR	Ejecutado
RL ZV 104	ZV ZO10. PARQUE URBANO ABIERTO		71.036		LUP.PU1	No ejecutado
RL ZV 105	ZV ZO10. PARQUE URBANO ABIERTO		2.958		LUP.PU1	No ejecutado
RL ZV 106	ZV ZO10. PARQUE URBANO ABIERTO		1.127		LUP.PU1	No ejecutado
RL ZV 107	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	0069201VK4906N	23.498		ZV	Ejecutado
RL ZV 108	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	0169401VK4906N	4.475		ZV	Ejecutado
RL ZV 109	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	0268101VK4906N	21.388		ZV	Ejecutado
RL ZV 110	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	0668901VK4906N	58.384		ZV	Ejecutado
RL ZV 111	ZV ARN3C	9181701VK3998S	16.737		ZV	No ejecutado
RL ZV 112	ZV ARN3C	9279801VK3997N	33.995		ZV	No ejecutado
RL ZV 113	METROPOLITAN PARK. PARQUE URBANO	9769301VK3996N	22.439		ZV	Ejecutado
RL ZV 114	ZV ARN3C	1367901VK4916N	13.693		ZV	No ejecutado
TOTAL			6.391.638	73.412		

Nota: no se han sumado los valores en gris por no ser de uso público.

2.3. PAISAJE URBANO

2.3.1. ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

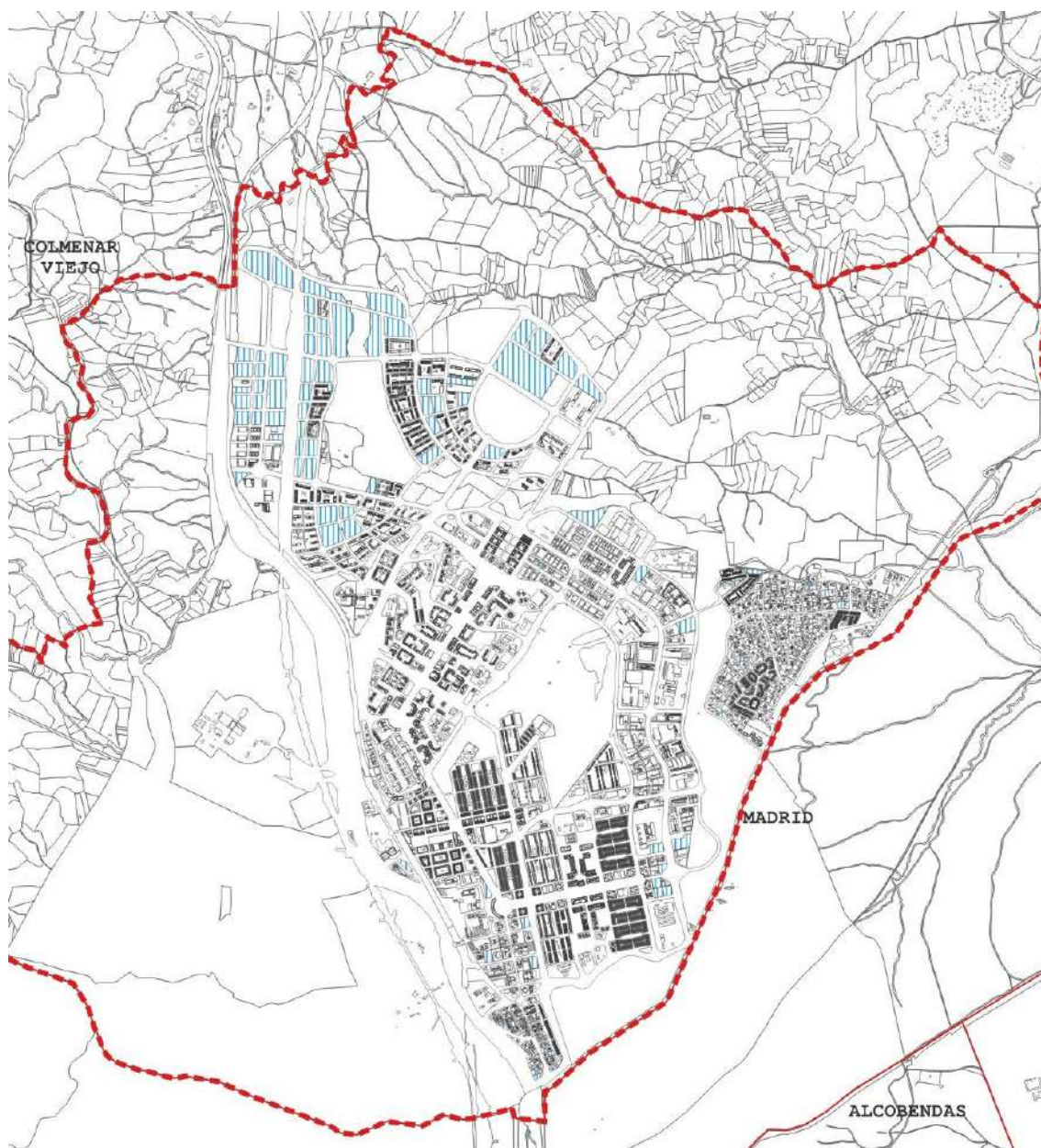
En la siguiente imagen se puede observar un plano de las edificaciones existentes en Tres Cantos grafizadas según su altura. Esto nos permite ver las zonas de la ciudad que poseen menor y mayor altura, centrándose estas últimas en la fase 1 y el Sector AR Nuevo Tres Cantos.



2.3.2. SUELO VACANTE

A continuación se muestra una imagen de las parcelas vacantes en el suelo urbano y urbanizable. Tal y como puede apreciarse, la mayor parte y las de mayor tamaño se

concentran en el Sector AR Nuevo Tres Cantos, mientras que las que se sitúan en el suelo urbano consolidado son escasas y de un tamaño muy reducido.



2.3.3. AMBITOS URBANOS DEGRADADOS

Debido a la relativamente reciente creación de la ciudad de Tres Cantos, no existen zonas de especial degradación a destacar. No obstante, en el documento de diagnóstico se describirán ciertas zonas algo más vulnerables, como es por ejemplo la Charnela Sur.



Charnela sur

2.3.4. ESTADO DE LA EDIFICACIÓN

El municipio de Tres Cantos, al tratarse de una localidad de desarrollo relativamente reciente, presenta un estado general de la edificación aceptable y consolidado, sin registrarse inmuebles en ruina ni situaciones de degradación grave.

En la zona consolidada, especialmente en los sectores primigenios desarrollados a partir de los planes de los años 70 y 80, es posible apreciar el paso del tiempo en algunos edificios, aunque estas señales de envejecimiento son moderadas y no comprometen la funcionalidad ni la seguridad de las construcciones.

En términos generales, la calidad constructiva, el mantenimiento de las edificaciones y la planificación inicial orientada a la durabilidad hacen que el estado de la edificación en Tres Cantos sea bueno, constituyendo una base sólida para la planificación urbana futura y para la integración de nuevas actuaciones dentro del tejido urbano existente.

2.3.5. CONEXIÓN ENTRE ZONAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO

La estructura urbana de Tres Cantos se caracteriza por una planificación integrada de los espacios verdes y el espacio público, basada en la creación de supermanzanas que combinan áreas edificadas con espacios libres y dotacionales. Esta organización permite que los parques, jardines, vías verdes y corredores ecológicos estén interconectados con plazas, calles peatonales y áreas de uso colectivo, facilitando la accesibilidad y el disfrute por parte de la ciudadanía.

La red de espacios verdes no solo cumple una función ambiental, sino que también articula la movilidad peatonal y ciclista, conectando barrios, dotaciones y equipamientos urbanos. Esta

conexión fortalece la cohesión social, promueve actividades al aire libre y contribuye a la calidad de vida y a la sostenibilidad urbana.

Asimismo, los espacios verdes sirven como corredores ecológicos que integran zonas protegidas, suelos forestales y vías pecuarias con el entorno urbano, garantizando la continuidad del paisaje y la biodiversidad.

2.4. VIVIENDAS

2.4.1. ASPECTOS GENERALES

El municipio de Tres Cantos, al igual que el conjunto de la Comunidad de Madrid, presenta una creciente necesidad de vivienda, derivada tanto del aumento de población como de la presión del mercado residencial en el área metropolitana de Madrid. La proximidad a la capital, la calidad urbana del municipio y su buena conexión mediante transporte público y viario convierten a Tres Cantos en un área especialmente demandada para uso residencial, lo que genera tensiones en la oferta de vivienda y la necesidad de planificar nuevos desarrollos.

A esta demanda cuantitativa se suma una transformación en la estructura de los hogares, caracterizada por una mayor diversidad: reducción del tamaño medio de las familias, incremento de hogares unipersonales, envejecimiento de la población y aparición de nuevos modelos de convivencia. Estas tendencias requieren una oferta residencial más flexible y diversa, capaz de adaptarse a distintas necesidades sociales y económicas.

En este contexto, la planificación de la vivienda en el municipio debe incorporar una serie de criterios fundamentales:

- Diversidad tipológica y social: promover una oferta equilibrada de vivienda colectiva y unifamiliar, así como distintos tamaños y tipologías que respondan a la heterogeneidad de los hogares.
- Calidad ambiental y eficiencia energética: incorporación de criterios bioclimáticos en el diseño de las edificaciones, favoreciendo la orientación adecuada, la ventilación natural, el aprovechamiento de la energía solar y la reducción del consumo energético.
- Integración de usos: evitar la generación de áreas monofuncionales o “islas residenciales”, fomentando la mezcla de usos (residencial, terciario, dotacional) que favorezca la actividad urbana, reduzca desplazamientos y mejore la calidad de vida.
- Relación con el espacio público: garantizar la conexión de las viviendas con redes de espacios libres, zonas verdes y equipamientos, asegurando accesibilidad, cohesión social y bienestar urbano.
- Sostenibilidad y calidad urbana: diseñar entornos residenciales que prioricen al peatón, integren la movilidad sostenible y mantengan la calidad paisajística característica del municipio.

En conjunto, la planificación de la vivienda en Tres Cantos debe orientarse no solo a satisfacer la demanda existente, sino a configurar un modelo urbano equilibrado, inclusivo y sostenible, en el que la calidad de vida, la eficiencia ambiental y la cohesión social sean elementos centrales.

2.4.2. PARQUE DE VIVIENDA

El parque de viviendas de Tres Cantos se caracteriza por su relativa homogeneidad y buen estado de conservación, como consecuencia de su desarrollo reciente y planificado, iniciado a partir de la década de 1970. Esta circunstancia diferencia al municipio de otros entornos metropolitanos con tejidos más antiguos y heterogéneos.

Las cifras que se presentarán en apartados posteriores, relativos al parque de viviendas del municipio de Tres Cantos, han sido obtenidas a partir de datos catastrales (descargados en enero de 2026), procediéndose posteriormente a su tratamiento y análisis mediante Sistemas de Información Geográfica (SIG).

Estado de la edificación residencial

En términos generales, el parque residencial presenta un estado de conservación bueno, sin presencia significativa de infravivienda ni situaciones de ruina. En los sectores más antiguos puede apreciarse el paso del tiempo, si bien este envejecimiento es moderado y no compromete las condiciones de habitabilidad ni la calidad constructiva de las edificaciones.

Antigüedad del parque de viviendas

Se ha elaborado una tabla de clasificación del parque residencial del municipio de Tres Cantos en función de la antigüedad de las edificaciones, tomando como referencia los principales hitos normativos en materia de eficiencia energética en España. De este modo, las viviendas se agrupan en cinco periodos: anteriores a 1979 (previos a la NBE-CT-79), entre 1979 y 2005 (vigencia de la normativa térmica básica), entre 2006 y 2012 (primer periodo del Código Técnico de la Edificación), entre 2013 y 2018 (fase de endurecimiento de los requisitos energéticos), y posteriores a 2019 (adaptadas a los estándares actuales de edificios de consumo casi nulo). Esta clasificación permite analizar el parque edificatorio en relación con su comportamiento energético y su adecuación a las distintas exigencias normativas.

NÚMERO DE VIVIENDAS POR FECHA DE CONSTRUCCIÓN	
FECHA	VIVIENDAS
Anteriores a 1979	100
1979-2005	13.241
2006-2012	2.304
2013-2018	1.762
2019-2026	3.063
Total	20.470

Como puede observarse, el 65% de las viviendas se ejecutó en la época comprendida entre 1979 y 2005, por lo que poseen unas características constructivas que, si bien no cumplen con los requisitos actuales en lo referente a eficiencia energética, al menos cuenta con un aislamiento térmico básico para el cumplimiento del coeficiente de transmisión térmica global (K_G). Este dato se tendrá en cuenta en el estudio de propuestas orientadas a la sostenibilidad y eficiencia definidos en la normativa vigente.

Tipologías edificatorias

El parque residencial de Tres Cantos se caracteriza por una diversidad tipológica organizada conforme a las ordenanzas urbanísticas vigentes, lo que permite una adecuada adaptación a las distintas formas de ocupación del suelo y a las necesidades residenciales del municipio.

Entre las principales tipologías edificatorias se distinguen:

- Edificación en manzana cerrada (MC), que configura frentes urbanos continuos y define espacios interiores de manzana, contribuyendo a la consolidación de la trama urbana y a la creación de espacios semiprivados.
- Edificación en bloque abierto (BA), organizada en volúmenes exentos dentro de parcelas, que favorece la ventilación, la iluminación natural y la presencia de espacios libres asociados, siendo una de las tipologías predominantes en el municipio.
- Edificación en bloque de doble crujía (BDC), que combina compacidad edificatoria con eficiencia en la distribución interior de las viviendas, optimizando el aprovechamiento del suelo.
- Edificación unifamiliar extensiva (RUE), caracterizada por viviendas aisladas o pareadas en parcelas de mayor tamaño, con baja densidad y una fuerte relación con el espacio libre privado.
- Edificación unifamiliar intensiva (RUI), que permite una mayor densidad mediante tipologías adosadas o en hilera, manteniendo una escala residencial y una adecuada integración en el tejido urbano.

Esta combinación de tipologías responde al modelo de ciudad planificada, permitiendo un equilibrio entre densidad, calidad ambiental y diversidad residencial. Asimismo, facilita la adaptación del parque de viviendas a distintos perfiles de población y contribuye a la configuración de un entorno urbano variado y funcional.

La distribución de estas tipologías en el municipio se refleja en los planos de información del PGOU, que permiten analizar su implantación y su relación con el resto de elementos de la estructura urbana.

Número de viviendas

A continuación se presenta la tabla de número de viviendas por ordenanza, que refleja la estructura y composición del parque residencial de Tres Cantos:

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO - SECTOR AR NUEVO TRES CANTOS					
DENOMINACIÓN	NOMBRE	SUPERF. [m2]	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

NUEVO PLAN GENERAL DE TRES CANTOS

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO - UNIDADES DE EJECUCIÓN						
DENOMINACIÓN		NOMBRE	SUPERF. [m2]	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		
	UE-1.5b		2.214	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	122	122
Parcelas públicas	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

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 PLURIFAMILIA		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								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 modifica el uso terciario por uso residencial (libre y protegida) y espacios libres, reordenando la manzana para dotarla de una mejor funcionalidad y valor ambiental.

2.5. RELACIÓN DE BIENES DE PATRIMONIO PÚBLICO DE SUELO

El presente apartado recoge los bienes de suelo de titularidad pública existentes en el municipio de Tres Cantos, entendidos como aquellos terrenos que pertenecen al Ayuntamiento y que forman parte del dominio público urbano o rural. Estos bienes incluyen viales, parques, zonas verdes, equipamientos, infraestructuras y otros espacios destinados al uso colectivo.

El Ayuntamiento dispone de un inventario municipal, elaborado en el año 2008, que recoge estos suelos de titularidad pública. Se compone de un plano y unas tablas de elementos. Esta documentación se tendrá en cuenta a la hora de elaborar la memoria económica del Plan General.

2.6. ACTIVIDADES ECONÓMICAS

2.6.1. ASPECTOS GENERALES

El municipio de Tres Cantos cuenta con un tejido económico diversificado, tal como se detalla en el estudio socioeconómico previo, que analiza aspectos como la distribución de empresas, sectores de actividad, lugar de trabajo de los habitantes o renta per cápita media de hogares y personas.

El planeamiento urbano distingue claramente:

- Zonas industriales y tecnológicas, concentradas principalmente en los polígonos previstos por los planes parciales, que permiten compatibilizar actividad económica con la residencia cercana y facilitan la conexión con redes de transporte y servicios.
- Áreas terciarias y de servicios, ubicadas de manera estratégica para servir tanto al conjunto del municipio como a sectores específicos, garantizando accesibilidad y conexión con la trama urbana.
- Localización de actividades económicas singulares o estratégicas, que condicionan la ordenación del suelo y requieren protección frente a usos incompatibles, así como integración con la infraestructura urbana y vial.

La identificación de estas áreas económicas en los planos permite visualizar su implantación, extensión y relación con el resto de usos del suelo, constituyendo una herramienta fundamental para la planificación futura, la gestión del desarrollo urbano y la coordinación entre crecimiento residencial y actividad económica.



2.6.2. TIPOLOGÍAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El planeamiento urbanístico del municipio distingue tres tipologías principales de actividades económicas, cada una con características y requisitos específicos que condicionan la ordenación del suelo y la planificación de nuevos desarrollos:

- **Industria (IND):** Comprende los polígonos industriales y tecnológicos del municipio, donde se concentran actividades productivas y logísticas. Estas áreas requieren una implantación ordenada, adecuada conexión con la red viaria y separación de usos residenciales para minimizar impactos ambientales y garantizar la funcionalidad de la actividad económica.
- **Oficinas (TER):** Agrupa actividades terciarias, principalmente oficinas, que pueden situarse tanto en sectores específicos de la ciudad como integradas en zonas mixtas.

Su ubicación estratégica favorece la proximidad a áreas residenciales, transporte público y servicios, garantizando accesibilidad y contribuyendo a la vitalidad urbana.

- Comercio y servicios (COM): Incluye equipamientos comerciales, pequeños negocios y servicios de proximidad. La ordenación de estos usos busca garantizar cobertura para la población, favorecer la mezcla de usos y evitar la creación de áreas monofuncionales, contribuyendo así a un modelo urbano dinámico y sostenible.

La distribución y extensión de estas tipologías se refleja en los planos de información del PGOU, que permiten analizar la relación de las actividades económicas con la trama urbana, los espacios residenciales y las redes de transporte. Esta información constituye una herramienta fundamental para planificar el desarrollo económico del municipio, asegurar la compatibilidad de usos y mantener un equilibrio entre crecimiento urbano y actividad productiva.

CONSIDERACIÓN FINAL

Con la presente Memoria de Información se considera que se han abordado los principales aspectos territoriales, urbanísticos, ambientales y socioeconómicos que caracterizan el municipio de Tres Cantos, proporcionando una base sólida para la elaboración del diagnóstico estratégico municipal.

En Madrid, abril de 2026

El equipo redactor:

Gestión de Planeamiento y Arquitectura SL (GPA SL)

Juan Guzmán Pastor, arquitecto.