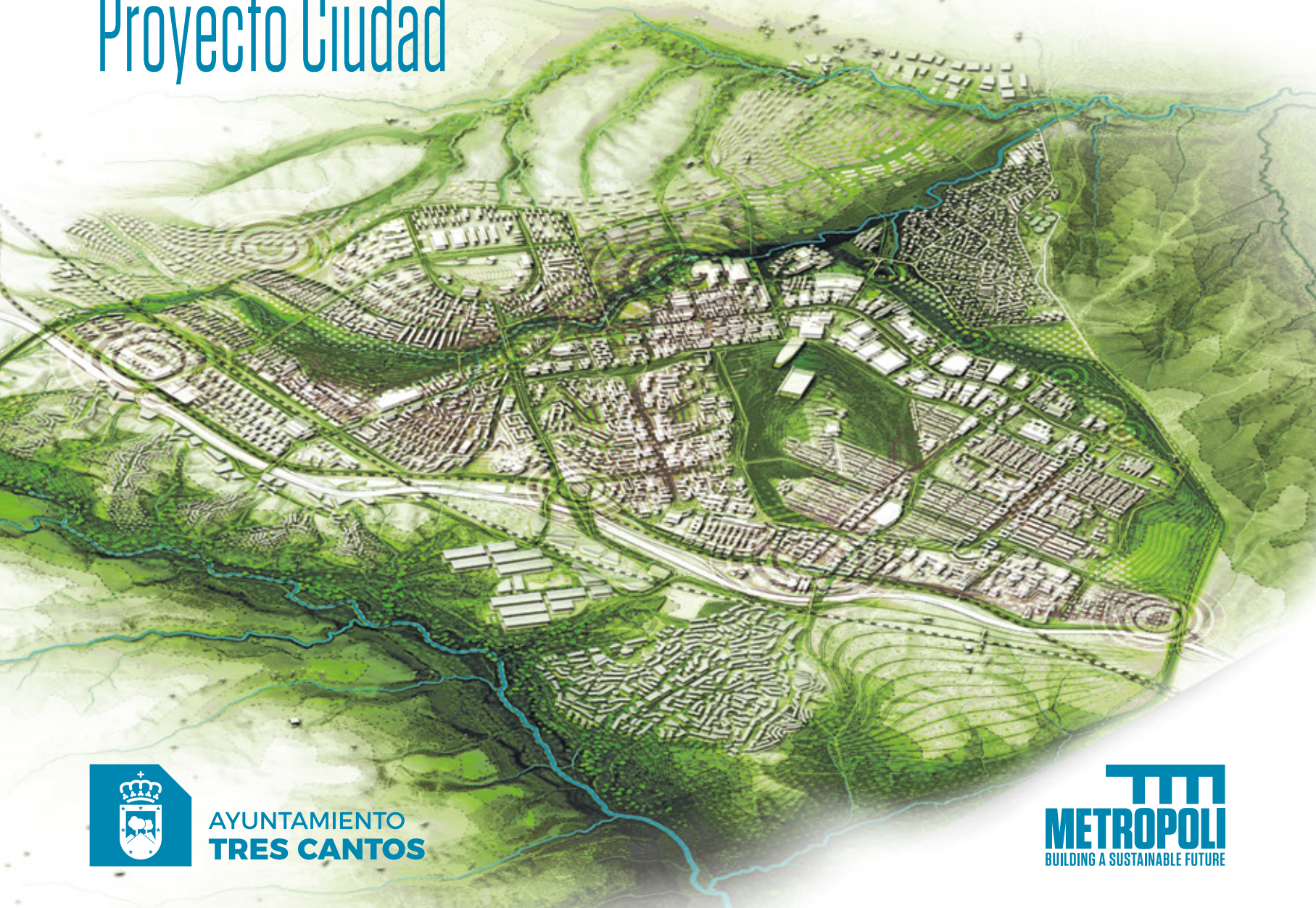


# TRES CANTOS

## Proyecto Ciudad



AYUNTAMIENTO  
**TRES CANTOS**

**TTM**  
**METROPOLI**  
BUILDING A SUSTAINABLE FUTURE

# TRES CANTOS

Proyecto Ciudad



AYUNTAMIENTO  
**TRES CANTOS**



# TRES CANTOS

## Proyecto Ciudad

### Año de edición:

2024

### ISBN:

978-84-09-59078-0

### D.L.:

M-5311-2024

### LÍDER INSTITUCIONAL:

**Ayuntamiento de Tres Cantos**

Pl. del Ayuntamiento, 1, 28760 Tres Cantos, Madrid

<https://web.trescantos.es/>

### KNOWLEDGE AND STRATEGIC PARTNER:

**Fundación Metropoli**

Av. de Bruselas, 28, 28108 Alcobendas, Madrid

<https://www.fmetropoli.org/>

### EDICIÓN Y DISEÑO:

Concepto, contenido y diagramación:

Fundación Metrópoli

### IMPRESIÓN:

**Grupo Monterreina**

C/Cabo de Gata, 1-3, Área empresarial Andalucía, 28320 Pinto, Madrid

<https://monterreina.com/>



### SOCIOS ESTRATÉGICOS:

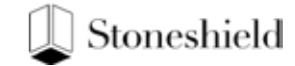
FCC

SANJOSE Constructora

Urcosa

Stoneshield

Autonomy



### PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO:



### Equipo de Diseño Urbano y Territorial ECOBOX Madrid:

#### DIRECCIÓN

**Alfonso Vegara**

Fundador y presidente

#### COORDINACIÓN

**Gabriel Escobar**

Director de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

**Kattalín Aurtenetxe**

Director de Diseño Urbano y Paisaje

**María Díez**

Especialista en SIG y Análisis Territorial

**Manuel Gavaldón**

Desarrollo de Negocios

**Juan Nuñez**

Arquitecto miembro de la IAC

#### COLABORADORES

Laura García

Manuel Galián

Laura Fernández

Mª del Pilar Rodríguez

Elvira Khairullina

Naiara Vegara

Juan Fernández

Ana Gorroño

Alfonso Vegara G.

## PRESENTACIÓN. **Cuando poder es querer**



En Tres Cantos tenemos por costumbre abanderar la innovación tecnológica y ser pioneros en todo aquello que vaya seguido de la expresión “es el futuro”. De hecho, nos gusta intentar que sea el presente.

Es algo que está en el ADN de nuestro municipio, que por algo es el más moderno de la Comunidad de Madrid. Ser una joven de apenas 33 años le permite a Tres Cantos algunas licencias que a otras ciudades, cada una con sus valores y sus encantos, les resultan inalcanzables.

Una de ellas es su diseño urbanístico. Los primeros tricantinos -y los últimos en llegar por igual-, han podido desarrollar sus proyectos de vida y de negocio en una ciudad bien pensada, planificada desde el inicio, al estilo de las “*new towns*” británicas o las “*nouvelles villes*” francesas. Ellos y sus

familias, como los miles de trabajadores que cada día vienen de otros lugares, encuentran espacios para caminar, para el ocio, para el deporte al aire libre o simplemente para vivir, alejados del caos circulatorio y urbanístico que atenaza a otras ciudades con cientos de años a sus espaldas, víctimas de una falta de planificación y de décadas y décadas de un crecimiento exponencial desordenado.

Si bien es cierto que en alguna etapa de su corta vida no se supo mantener ese espíritu, Tres Cantos es también ya una ciudad adulta y madura, capaz de pensar en cómo quiere ser mañana. Es el momento, estamos convencidos, de fijar el rumbo hacia las coordenadas que marcan lo que queremos ser, partiendo de lo que somos.

Por eso es tan ilusionante este proyecto en el que nos acompaña la Fundación

Metrópolis. Un ejercicio de reflexión colectiva que, sabiamente orientados por quienes tienen experiencia en hacerlo, nos lleve a donde queremos ir.

Porque esa es precisamente la pregunta, el punto de partida. Sabemos, porque así nos lo han dicho los vecinos que han participado generosamente en los foros convocados al efecto, que queremos ser una ecociudad. Un lugar moderno pero sostenible. Más que una “*Smart city*”, una “*Wise city*”. Porque podríamos pensar en una ciudad inteligente al uso, llena de tecnologías que nos faciliten la vida y nos resuelvan problemas cotidianos con sólo apretar un botón, marcar una dirección, llenar la nevera ordenándolo desde la propia nevera, pagar los tributos o solicitar subvenciones desde nuestro cómodo sofá o trasladarnos de un extremo de la ciudad con una movilidad sostenible y respetuosa. Pero todo eso no es suficiente.

Tres Cantos ya es inteligente y puede serlo mucho más, no cabe duda. Trabajaremos siempre por ello.

Pero Tres Cantos es y quiere ser cada día más, una ciudad humana. Conservar los valores que nos hacen sentirnos orgullosos cada vez que se nos reclama desde cualquier lugar del mundo, aliviando a quienes puedan necesitar nuestro apoyo. Y sobre todo aquí, sin salir de nuestro término municipal. Siendo ese crisol de culturas, razas y religiones que ya somos (más de cien nacionalidades). Un lugar donde nadie es extraño y a nadie se le pregunta de dónde viene, en qué cree ni a quién elige amar. Queremos seguir estando muy orgullosos del desarrollo económico y el bienestar que hemos logrado con el esfuerzo de ya más de 53.000 vecinos.

Y queremos que el futuro sea aún mejor, pero sin perder de vista que ha de serlo

para todos, sin dejar a nadie atrás. Porque sólo así, siendo esa ciudad inteligente y humana, tecnológica y solidaria, accesible y sostenible, creadora de talento y acogedora, podremos seguir abanderando el progreso, la innovación y la calidad de vida. Afrontando sin temor los retos que el futuro nos plantee. Con la seguridad de que estamos donde nos gusta estar, sin dejar de ser lo que queremos seguir siendo.

**Jesús Moreno García**  
Alcalde de Tres Cantos

# ÍNDICE

---

<b>A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD</b>	<b>10</b>	<b>E. FUTURO NORTE</b>	<b>76</b>
1. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PROYECTO CIUDAD	12	14. COMUNIDAD DEL PARANINFO	82
2. TRES CANTOS EN EL TRIÁNGULO METROPOLITANO DE LA INNOVACIÓN	18	15. METROPOLITAN PARK	84
3. LA CIUDAD DEL EMPLEO. DESEQUILIBRIOS RESIDENCIA-EMPLEO Y MOVILIDAD METROPOLITANA	26	16. CONFLUENCIA Y FUSIÓN	88
4. ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS DEL PROYECTO DE CIUDAD	34	<b>F. RENOVACIÓN URBANA</b>	<b>98</b>
<b>B. ESTRUCTURA ECOLÓGICA</b>	<b>42</b>	17. SUPERMANZANAS	100
5. EL GRAN ANILLO DE TRES CANTOS	46	18. SALÓN URBANO	106
6. CORREDORES ECOLÓGICOS	48	<b>G. PAISAJES DEL MANZANARES</b>	<b>110</b>
7. MALLA VERDE INTELIGENTE	50	19. DISTRITO G	114
<b>C. CORREDOR 607</b>	<b>52</b>	20. THE VILLAGE	118
8. EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	54	<b>H. SMART 3C</b>	<b>122</b>
9. EJE VERDE	56	21. SOLUCIONES URBANAS PARA UNA CIUDAD SOSTENIBLE	124
10. CONECTORES URBANOS	58	<b>ANEXO. LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>128</b>
<b>D. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD</b>	<b>60</b>		
11. ESTACIÓN CENTRAL	64		
12. DISTRITO N	66		
13. DISTRITO 4.0	70		

# A

# HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

1. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PROYECTO CIUDAD
2. TRES CANTOS EN EL TRIÁNGULO METROPOLITANO DE LA INNOVACIÓN
3. LA CIUDAD DEL EMPLEO.  
DESEQUILIBRIOS RESIDENCIA-EMPLEO Y MOVILIDAD METROPOLITANA
4. ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS DEL PROYECTO DE CIUDAD



## 1. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PROYECTO CIUDAD

La breve historia de Tres Cantos no está exenta de singularidades. Se trata del único ejemplo desarrollado en España de las “*New Towns*” que se concibieron en diferentes países europeos durante la segunda mitad del siglo XX para hacer frente a los intensos procesos de urbanización que se desarrollaron en estos años. Concebida como un ámbito de descongestión del crecimiento madrileño nunca llegó a desarrollar plenamente esta función. Sin embargo, 40 años después de la llegada de sus primeros vecinos, aunque su crecimiento demográfico ha sido inferior al previsto, la ciudad se ha consolidado como uno de los principales centros empresariales de la Comunidad de Madrid.

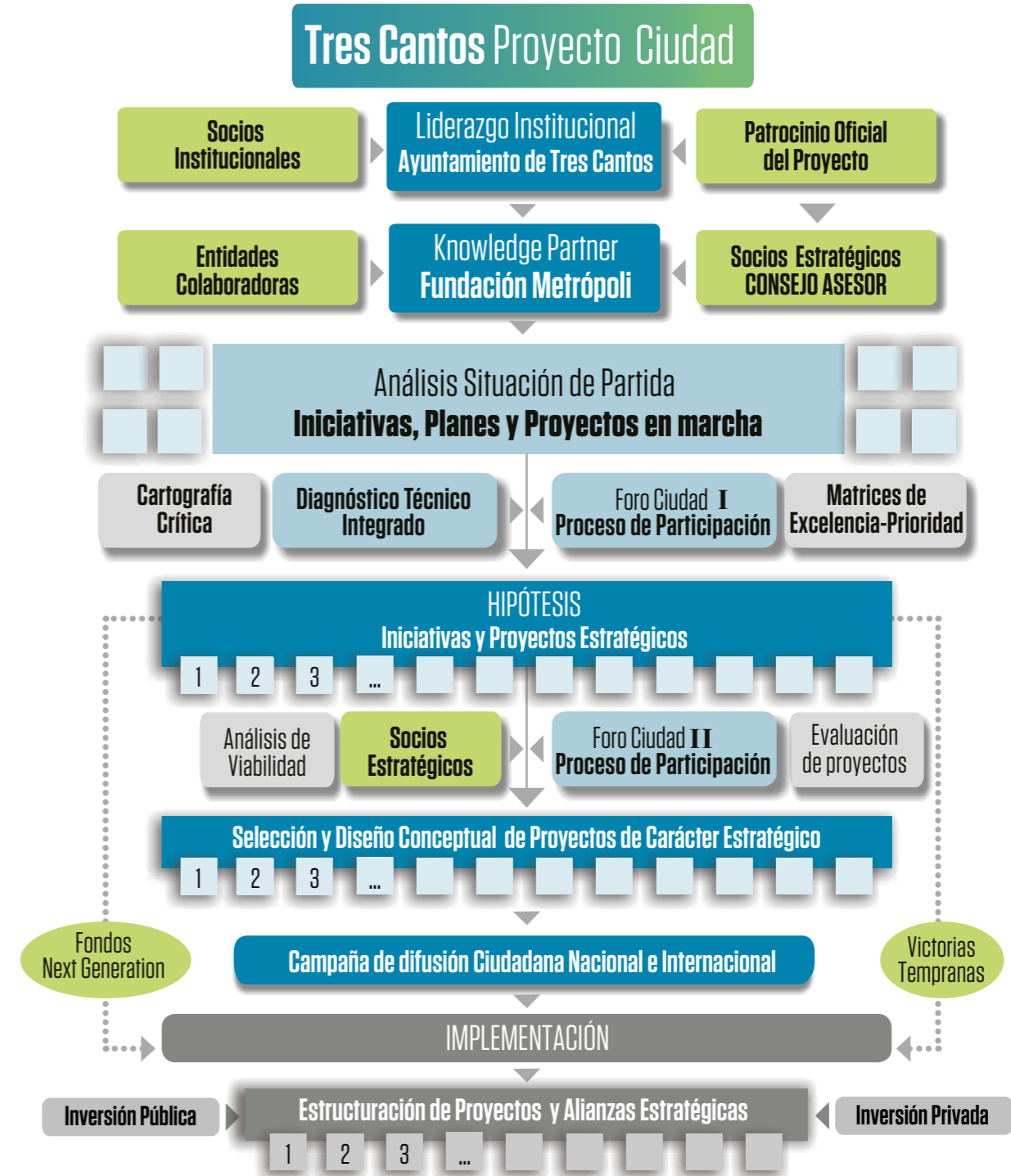
La corta historia de Tres Cantos es una historia de éxito. La ciudad es hoy una referencia que puede enorgullecerse de su modelo de gobernanza, su dinamismo económico, la excelencia de sus equipamientos y de la calidad de sus espacios públicos, de sus zonas residenciales y sus espacios de actividad productiva. Son elementos que, en conjunto, forman una oferta urbana caracterizada por la elevada calidad de vida y la diversidad de opciones para sus ciudadanos y para los que acuden a ella a trabajar.

El caso de Tres Cantos es único en el Área Metropolitana y en el urbanismo español. En el resto de la región los procesos de expansión urbana se han dado a partir del crecimiento de núcleos preexistentes, muchas veces

pequeños asentamientos de carácter marcadamente rural. Ello ha condicionado su desarrollo, a veces con escasa planificación, con una fuerte dicotomía entre los centros históricos donde se mantiene una trama tradicional sobre la que se superponen nuevas edificaciones heterogéneas, polígonos industriales implantados con frecuencia apresuradamente y que solo al cabo de los años incorporaron los equipamientos y las zonas verdes que demandaba la mejora de la calidad de vida de sus vecinos.

En contraste, el urbanismo de Tres Cantos se caracteriza por una notable homogeneidad y por darse en el marco de un proceso de desarrollo planificado, aunque con cambios desde su mismo nacimiento

Pese a ser el municipio de más reciente creación de la Comunidad Tres Cantos, ha alcanzado un rápido protagonismo territorial. Superados ya los 53.000 habitantes, la ciudad destaca por su dinamismo económico y su calidad de vida. Se sitúa entre los 20 municipios españoles con mayor renta bruta per cápita y es el tercer municipio de la Comunidad con mayor peso de empleos en sectores de alta tecnología. La ciudad se localiza en el Parque Natural de la Cuenca Alta del Manzanares y se cuenta entre las que tienen un mayor número de árboles por habitante de toda España.



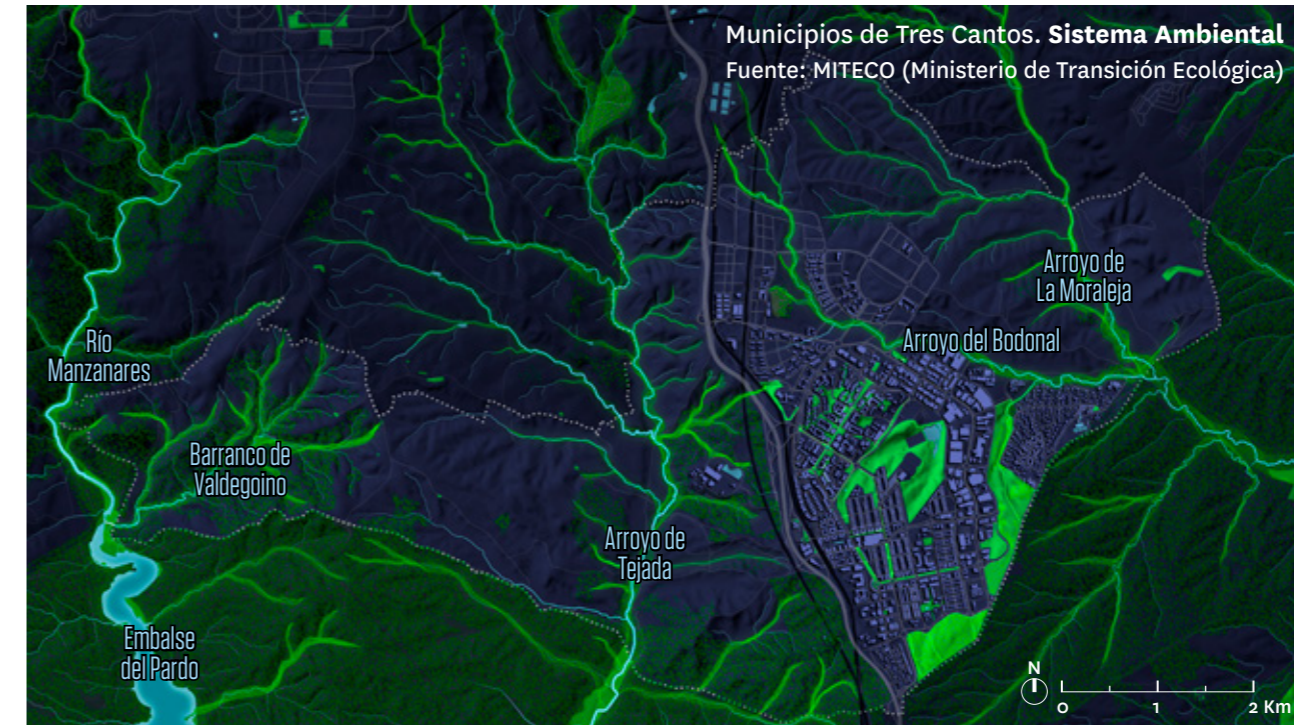
# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



Tres Cantos se enfrenta a muchos de los retos en materia de movilidad, desarrollo urbano sostenible, mantenimiento y mejora de su competitividad económica, capacidad de atracción de talento, etc. que están marcando las iniciativas urbanas en las ciudades europeas más innovadoras. También enfrenta al desafío de lograr un mayor crecimiento que permita fortalecer su oferta urbana, aumentar su protagonismo en el sistema de ciudades metropolitano y garantizar vivienda asequible a los jóvenes residentes de la ciudad durante los próximos años. A la vez, dispone de muchas de las condiciones necesarias para configurar una Ecociudad de referencia de los nuevos espacios urbanos sostenibles y saludables, en diálogo con su entorno natural, con una alta calidad de vida y una economía en

crecimiento. Un lugar pionero en el uso de tecnologías de descarbonización y cuyo desarrollo hará énfasis tanto en la rehabilitación y mejora del parque inmobiliario existente como en la propuesta de espacios y tipologías concebidos para las nuevas formas de vivir, trabajar y divertirse.

El Proyecto Ciudad busca, a partir de las fortalezas y singularidades específicas de Tres Cantos, identificar y facilitar los procesos de transformación urbana. Se dirige a descubrir las principales oportunidades urbanas y económicas del municipio desde una perspectiva estratégica, con una filosofía altamente participativa, y cuyos resultados se plasman en proyectos y actuaciones concretas no sometidas a las rigideces y plazos que limitan



con frecuencia la capacidad del planeamiento municipal para convertirse en un elemento de dinamización local. Se trata, ante todo, de identificar las actuaciones clave que permiten definir un perfil urbano de futuro a partir de las fortalezas y ventajas competitivas de la ciudad.

El Proyecto Ciudad de Tres Cantos es un instrumento para liderar los procesos de transformación urbana y territorial. Sus resultados permitirán inspirar el desarrollo de los planes y proyectos de las administraciones públicas, identificar oportunidades para la intervención del sector privado y definir actuaciones para la cooperación entre diferentes territorios, entre los distintos niveles administrativos y en el ámbito público-privado. Disponer

de esta estrategia urbana y de los proyectos para su desarrollo proporcionará una situación más ventajosa en los procesos de negociación con otras administraciones, para la implementación de proyectos de infraestructuras y de desarrollo económico y social y facilitará el acceso a fondos de financiación de la Unión Europea.

Contar con un Proyecto Ciudad basado en la vocación del territorio, con un fuerte respaldo social y en correspondencia con las grandes opciones estratégicas de desarrollo económico va a permitir orientar, en función de objetivos comunes y consensuados, la actuación de las iniciativas locales tanto públicas como privadas, alinear las actuaciones sectoriales y acordar las intervenciones



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

en la ciudad desde los ámbitos regional y nacional. Es, además, un elemento estratégico para dar a conocer las oportunidades de desarrollo de la ciudad, atraer nuevas inversiones e impulsar dinámicas vinculadas a la innovación y a los sectores emergentes que están liderando la economía internacional.

El punto de partida para el diseño de las propuestas que aquí se recogen lo constituyen las estrategias de desarrollo urbano elaboradas por el Ayuntamiento de Tres Cantos a lo largo de los últimos años, como el propio Plan General de Ordenación Urbana y las diferentes iniciativas, estudios, estrategias y procesos participativos impulsados por el municipio, así como las actuaciones planteadas desde el sector privado.

Estos planes y programas, junto con las abundantes bases de datos e informes disponibles, han permitido formular un diagnóstico técnico de los diferentes aspectos de la realidad urbana.

A partir de estas referencias, han sido sobre todo las aportaciones recibidas en los procesos de participación desarrollados los que han orientado la formulación de las propuestas que se recogen en este libro. Las opiniones expresadas por los participantes en el Foro Ciudad sobre su valoración de la situación actual de la ciudad y sus prioridades de futuro han determinado cuáles son las ideas fuerza y las orientaciones clave para las propuestas en las que se concreta el Proyecto Ciudad.

Se han celebrado tres reuniones del Foro Ciudad<sup>1</sup>. La primera de ellas, realizada en los momentos iniciales de elaboración del Proyecto, tenía como objetivo recoger las opiniones, valoraciones y puntos de vista de los participantes con respecto a la situación actual de Tres Cantos. El resultado de esta reunión, en la que se cumplimentó un amplio cuestionario sobre la ciudad en sus diferentes aspectos, fue un Diagnóstico Percibido que permitió detectar los componentes de excelencia y las prioridades más valoradas por el Foro. En la segunda convocatoria del Foro Ciudad se presentaron las Hipótesis de Proyectos Estratégicos

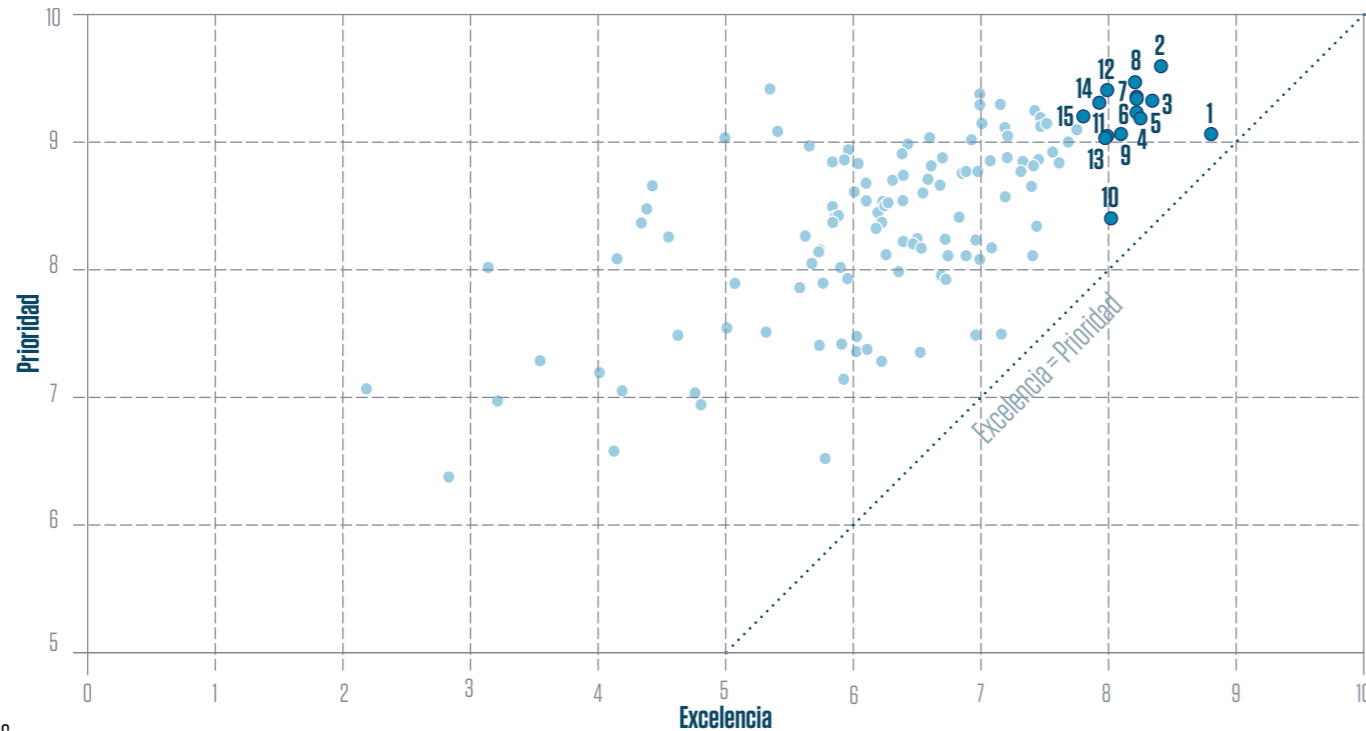
como propuestas iniciales que se sometieron a la valoración de los participantes con objeto de conocer el grado de respaldo de cada una de ellas. Como conclusión, en una convocatoria final, se dio a conocer el resultado final de las investigaciones desarrolladas.

El resultado del Foro 2 ha permitido abordar las fases finales y las conclusiones del trabajo realizado y que se sintetizan en esta publicación. Así, se ha procedido al ajuste de los proyectos planteados para los diferentes ámbitos urbanos en función de las sugerencias expresadas por el Foro. A partir de este ajuste se han desarrollado los diferentes proyectos avanzando en su definición y caracterizando de forma preliminar sus objetivos, estructura y contenidos.

<sup>1</sup> En el Anexo de esta publicación se recogen los resultados de los Procesos de Participación del Proyecto Ciudad

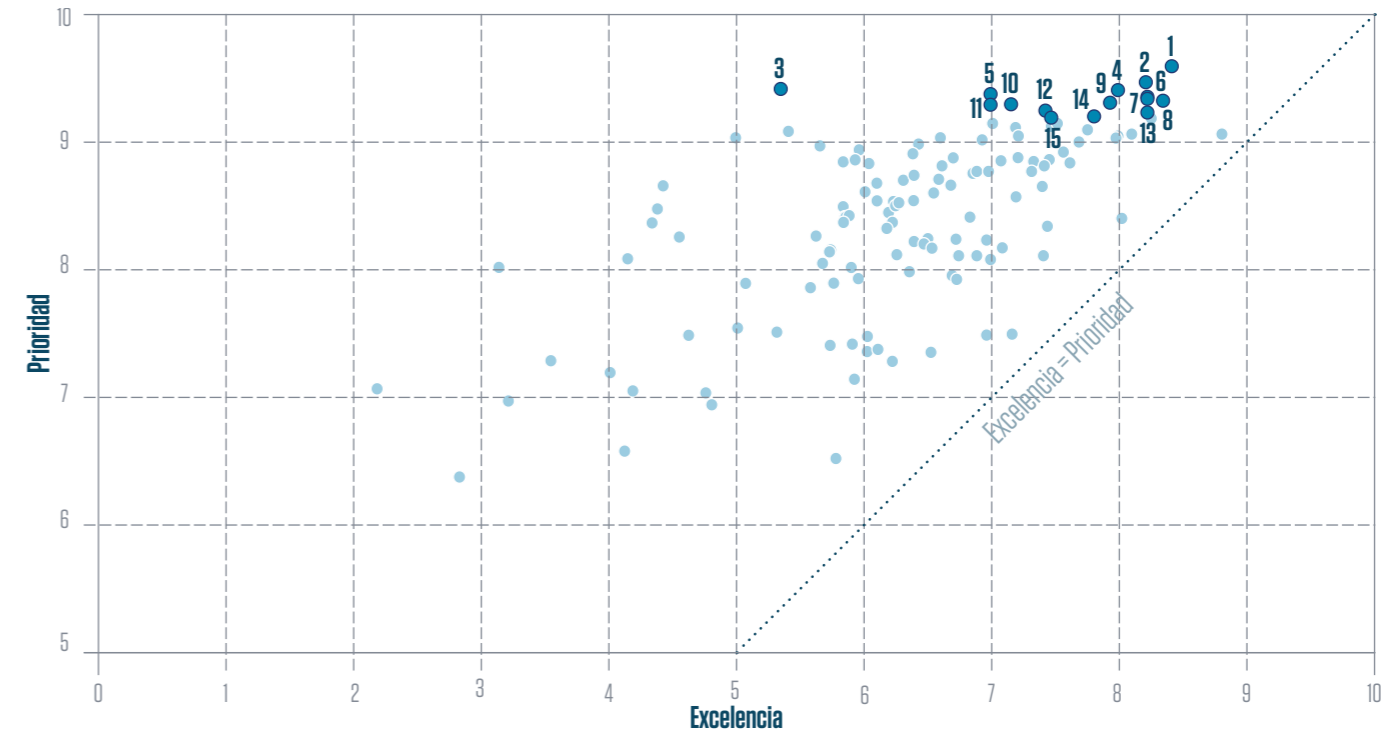
## MATRIZ DE EXCELENCIA

1. Abastecimiento de agua
2. Calidad de vida
3. Limpieza urbana
4. Ciudad caminable
5. Mantenimiento de zonas verdes
6. Parques y zonas verdes urbanas
7. Arbolado y vegetación en el espacio público
8. Calidad ambiental
9. Zonas peatonales
10. Localización en relación con los espacios naturales
11. Recogida de basuras
12. Seguridad ciudadana
13. Existencia de calles y plazas como lugares de encuentro
14. Calidad del paisaje y del entorno ambiental de la ciudad
15. Iluminación en el espacio público



## MATRIZ DE EXCELENCIA

1. Calidad de vida
2. Calidad ambiental
3. Espacios para servicios sanitarios y de salud
4. Seguridad ciudadana
5. Accesibilidad y conectividad
6. Parques y zonas verdes urbanas
7. Arbolado y vegetación en el espacio público
8. Limpieza urbana
9. Calidad del paisaje y del entorno ambiental de la ciudad
10. Educación
11. Conexión con Madrid
12. Calidad de los equipamientos públicos
13. Mantenimiento de zonas verdes
14. Iluminación en el espacio público
15. Fortaleza de la economía local



## A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

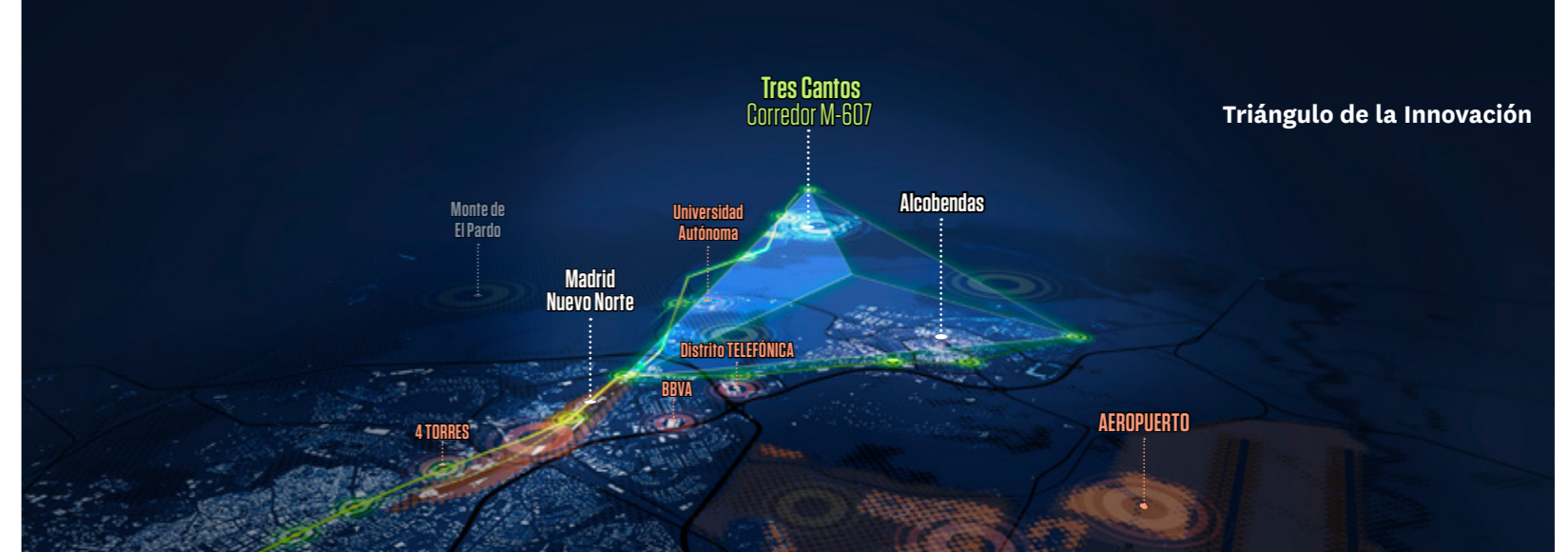
# 2. TRES CANTOS EN EL TRIÁNGULO METROPOLITANO DE LA INNOVACIÓN

Madrid y su Área Metropolitana constituyen la segunda mayor aglomeración de la Unión Europea y el principal nodo urbano y económico del sur del continente. A lo largo de las últimas décadas, el proceso de expansión del área de influencia de la capital ha ido asociado a un importante dinamismo económico y demográfico y a una significativa

transformación de su estructura productiva. En una hora por carretera desde el centro de Madrid se concentra una población de algo más de 7 millones de habitantes y de 8,6 millones si consideramos también los espacios conectados por la Alta Velocidad ferroviaria con tiempos de viaje de 30 minutos.

Madrid, junto a su condición de centro político y administrativo, es el ámbito de mayor crecimiento económico de España con un peso cada vez mayor de los sectores terciarios más productivos y de las actividades intensivas en conocimiento. Es, además, una ciudad global con un papel relevante en los flujos de inversión internacionales, un significativo peso cultural y turístico y una elevada conectividad internacional que es clave para el mantenimiento de su competitividad.

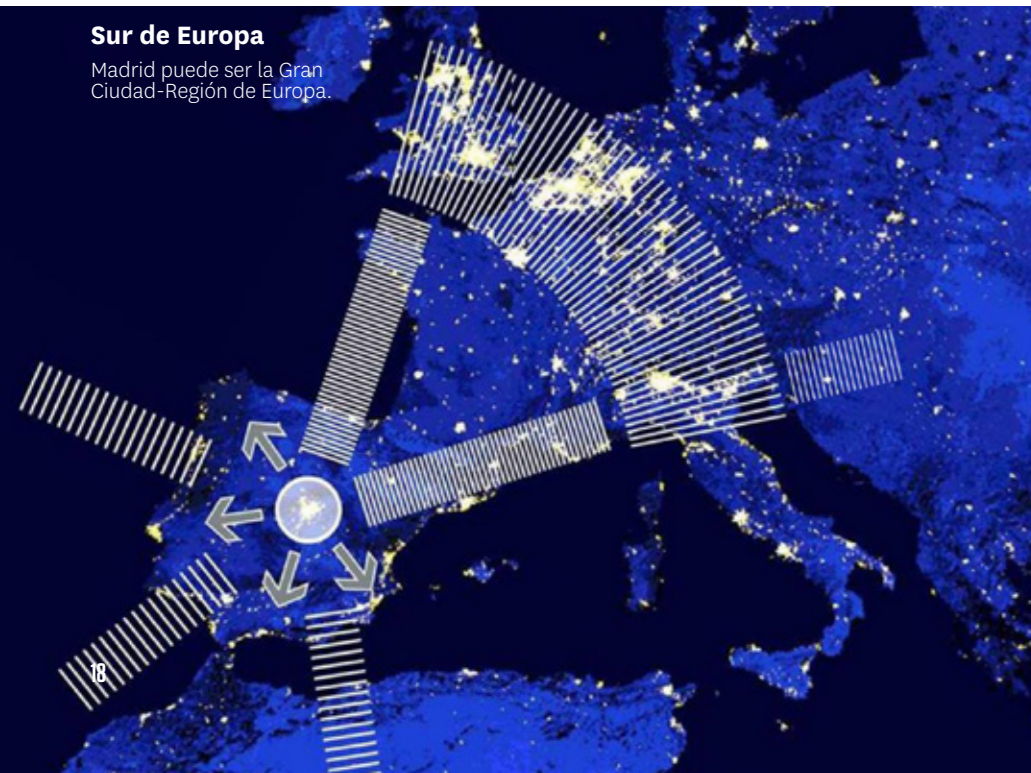
El actual modelo de desarrollo global se caracteriza por una creciente concentración de la población y de las actividades económicas, especialmente aquellas más productivas y más intensivas en capital y conocimiento, en torno a los grandes nodos urbanos con una capacidad de presencia global. Estos ámbitos atraen talento e inversiones a escala nacional e internacional, proporcionan una elevada conectividad y el acceso a un amplio y sofisticado complejo de servicios avanzados que son esenciales para la competitividad de las actividades productivas.



Triángulo de la Innovación



Empleos tecnológicos



Sur de Europa

Madrid puede ser la Gran Ciudad-Región de Europa.

# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

Estos son factores que explican por qué, pese a la caída de la natalidad y al envejecimiento de la población a nivel nacional, Madrid va a seguir creciendo en las próximas décadas. Tan solo entre 2010 y 2017, años marcados por una profunda crisis económica, el Área Metropolitana aumentó su población en 130.000 personas, algo más de un 3%, mientras que el conjunto de España apenas experimentó un crecimiento del 0,1%. El crecimiento demográfico se ve acompañado de una expansión de las zonas urbanizadas que crecen en una proporción mucho mayor que la población. Entre 2000 y 2006 la mancha urbana metropolitana creció un 20%, mientras que el aumento de la población fue de un 12%. Nuevas funciones y servicios, mayor proporción de espacio público, mayor tamaño de las viviendas y nuevos espacios productivos contribuyen a este proceso de expansión. De este modo, el espacio funcional de Madrid ha evolucionado para convertirse en una extensa Región Metropolitana. En este proceso, ámbitos hasta hace poco periféricos localizados en la denominada “primera corona” metropolitana, donde se ubica Tres Cantos, pasan a ocupar una posición muy central en esta nueva estructura territorial. Configurar espacios urbanos sostenibles, competitivos, atractivos e inclusivos, capaces de aprovechar las oportunidades asociadas a esta creciente centralidad de nuestra ciudad es uno de los objetivos fundamentales del Proyecto Ciudad.

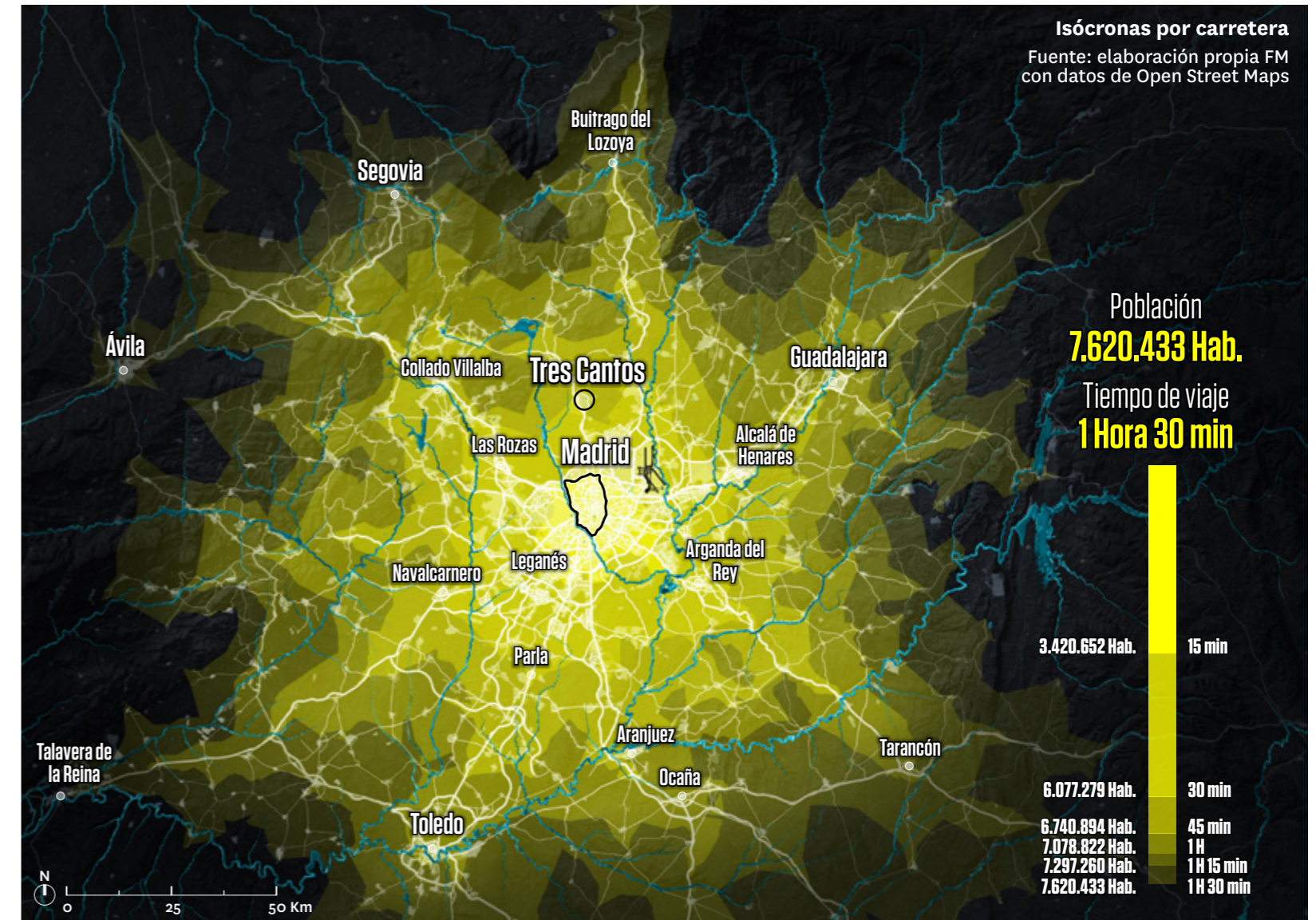
El futuro de Tres Cantos debe plantearse necesariamente en el contexto del Área Metropolitana y de los importantes cambios que va a experimentar la zona norte en los próximos años. Es el conjunto de los servicios e infraestructuras de nivel internacional, la dimensión demográfica y económica y la oferta de recursos productivos del espacio metropolitano madrileño lo que ha determinado el crecimiento del municipio y el principal factor que va a determinar su desarrollo y su

carácter en el futuro. La presencia de Madrid condiciona la funcionalidad de la ciudad, sus dinámicas de movilidad y muchas de sus características socioeconómicas, la oferta de servicios públicos y privados, etc.

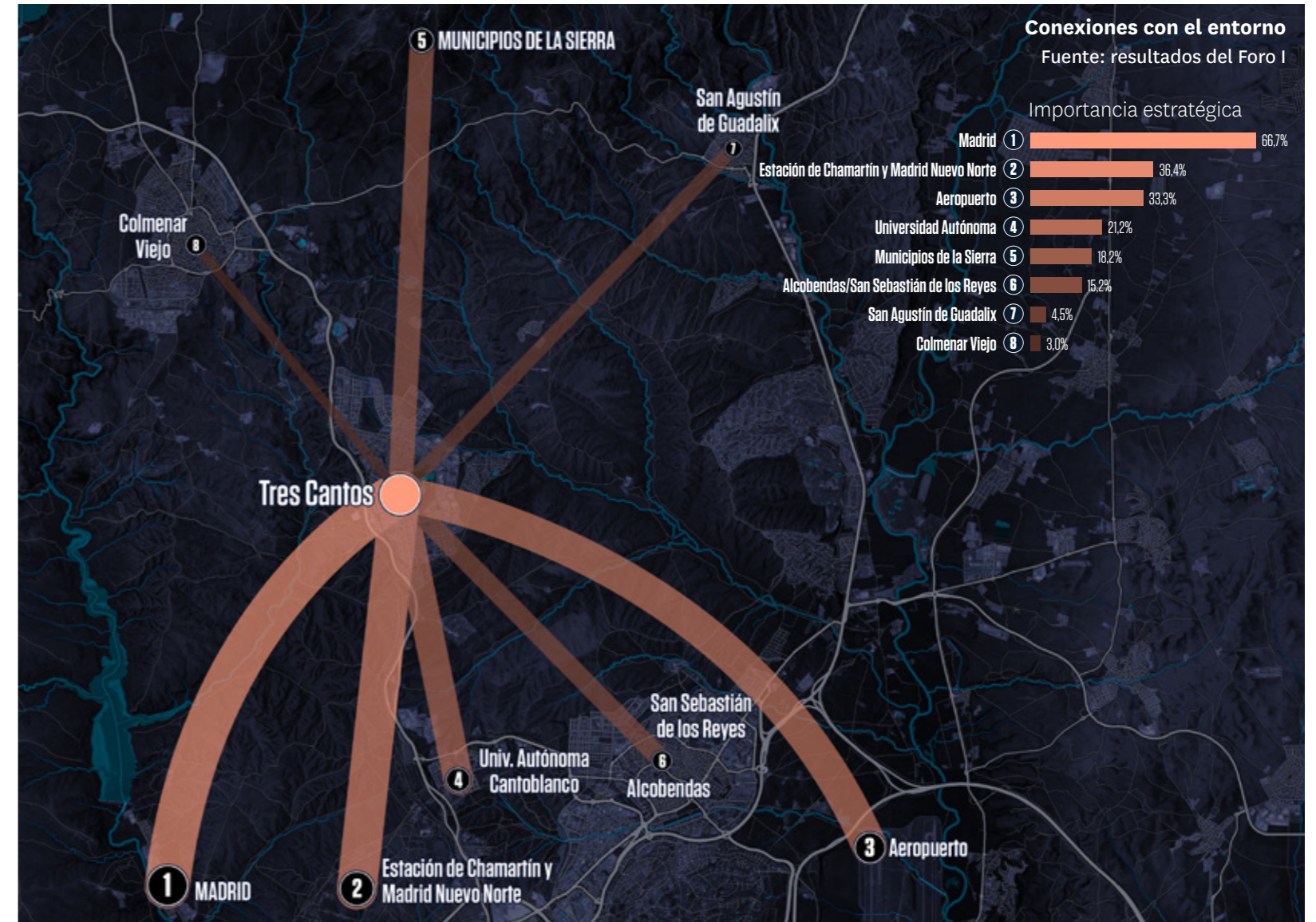
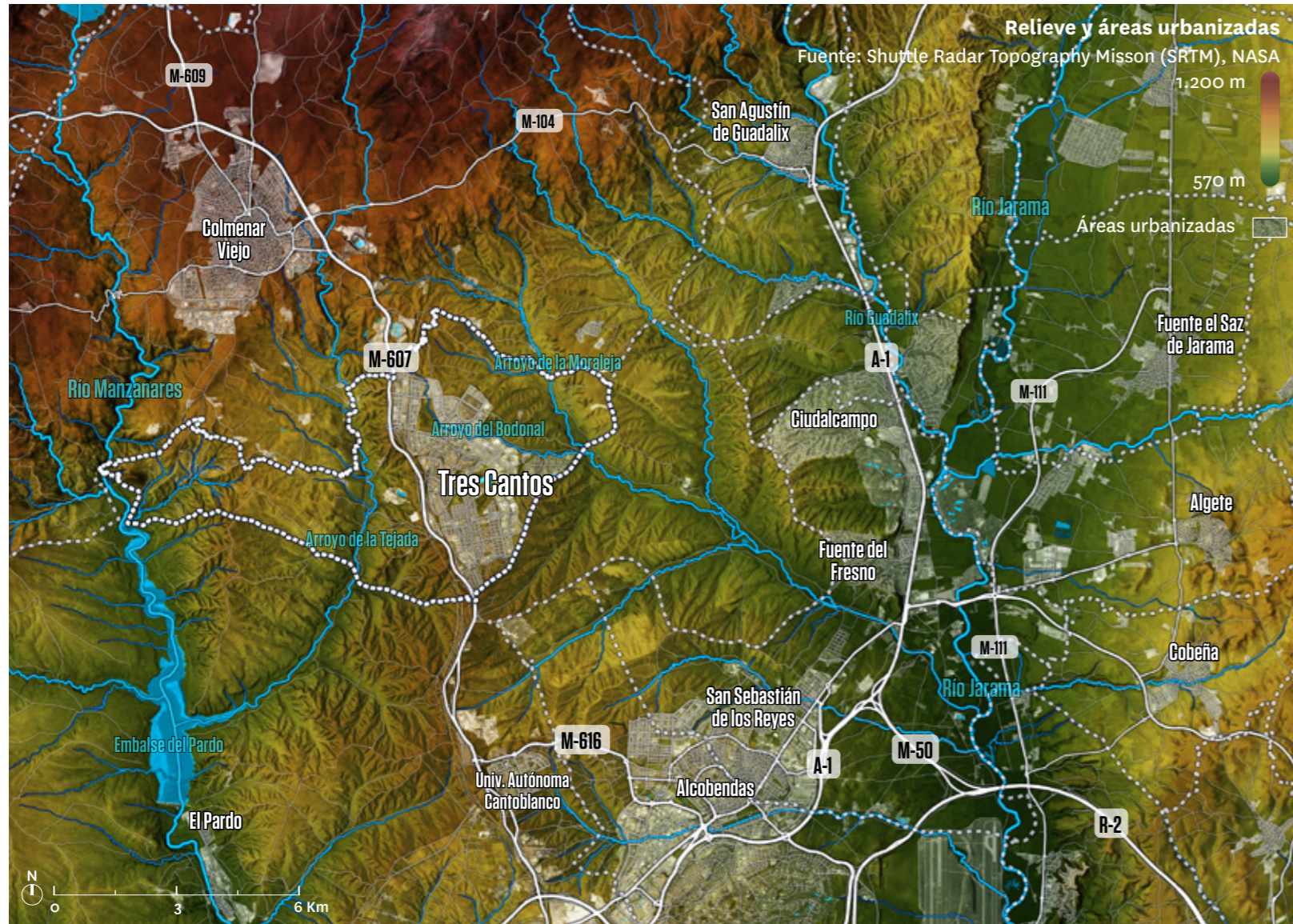
Son evidentes las ventajas de formar parte de un espacio urbano de estas características y Tres Cantos ha sabido aprovecharlas. Tres Cantos es el octavo municipio con mayor renta neta media por habitante de España y el sexto de la Comunidad de Madrid. Su tasa de paro es del 4,8%, casi lo que técnicamente se considera pleno empleo, inferior en 9 puntos a la media nacional y en 7 a la de la Comunidad de Madrid. Es, tras sus vecinos de Madrid y Alcobendas, con una población mucho mayor, el tercer municipio de la Comunidad Autónoma por número de empleos en sectores de alta tecnología.

La localización de la ciudad ha sido un elemento importante para alcanzar estos logros. Aunque gran parte de la inversión pública se ha dirigido durante las últimas décadas a corregir los déficits de las zonas del sur metropolitano, lo cierto es que todavía persiste la característica división entre el Madrid “Norte” y el “Sur”. El eje de la Castellana concentra la mayor parte de las grandes sedes corporativas, centros financieros, ministerios y empresas internacionales del Área Metropolitana. Las Cuatro Torres son el emblema de un progresivo desplazamiento hacia el norte de la Castellana del centro económico de la capital, y de España, que ha avanzado en los últimos 50 años desde Recoletos y Colón hacia Cuzco y la Plaza de Castilla y cuyo futuro se plantea en torno a la Operación Madrid Nuevo Norte, con respecto a la cual, Tres Cantos ocupa un posición estratégica.

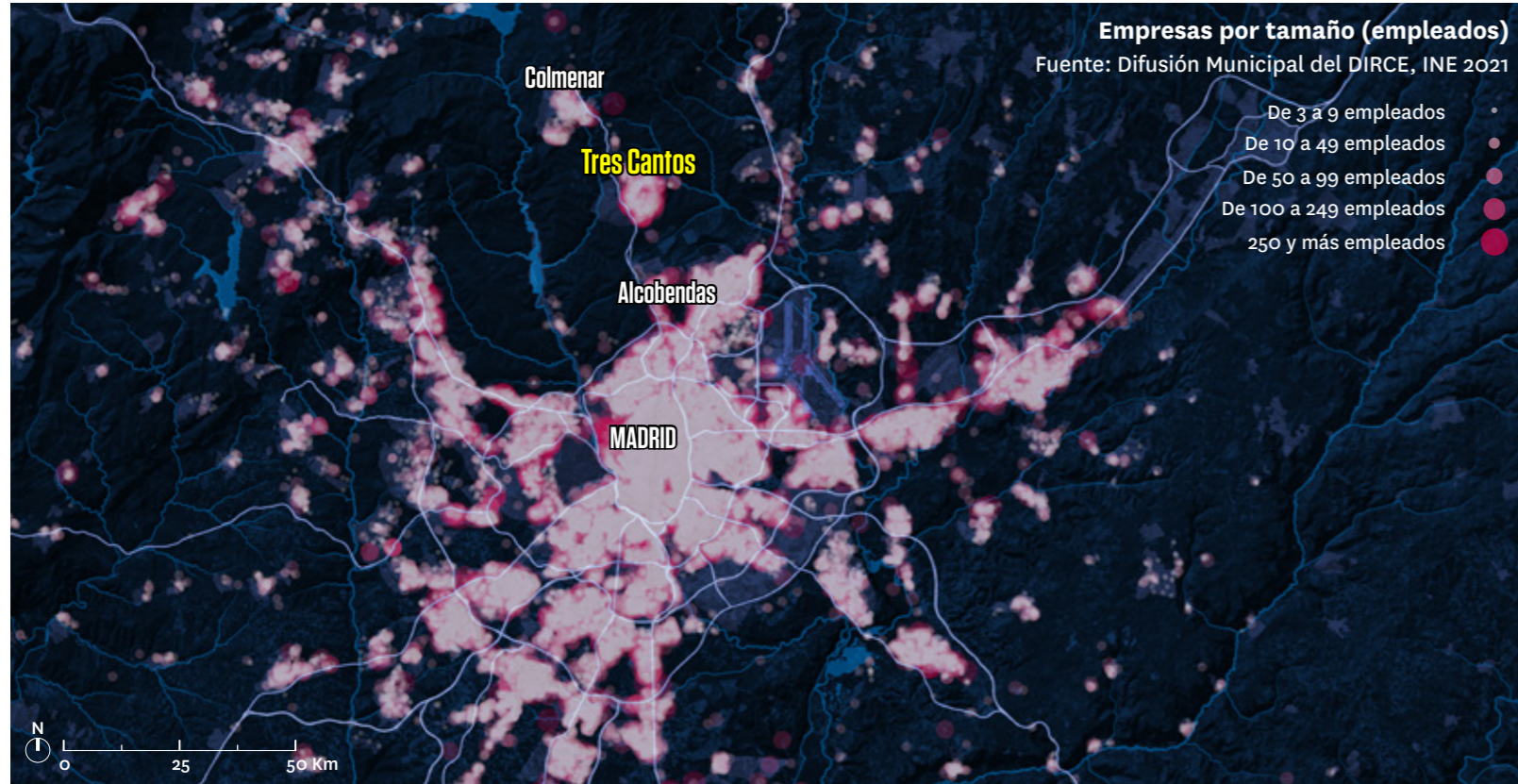
De este modo, Tres Cantos se emplaza en el ámbito de mayor dinamismo del Madrid “global” que integra las



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

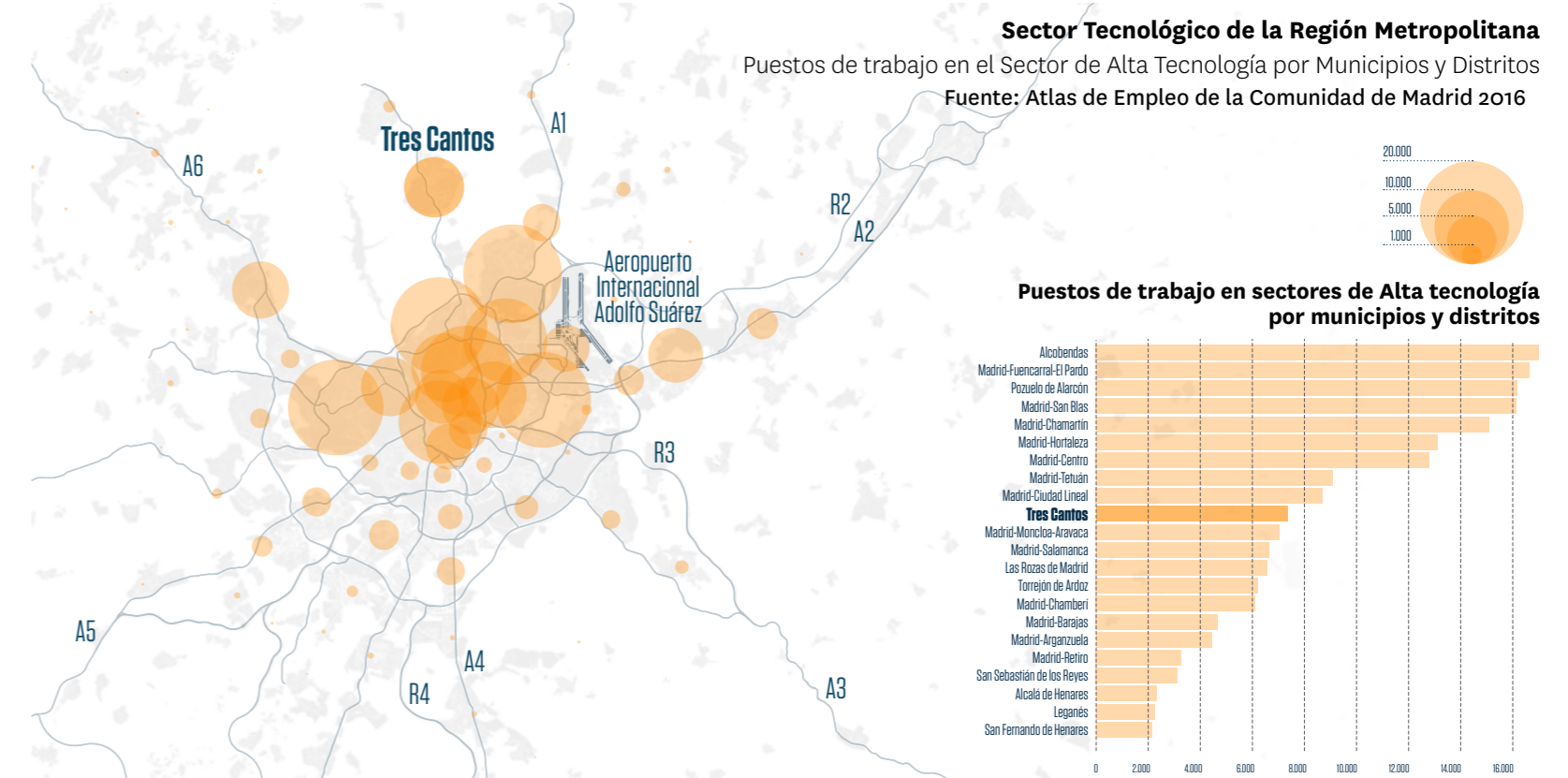


# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



actividades económicas más avanzadas e innovadoras. A lo largo del corredor del norte metropolitano, desde Pozuelo al oeste, y a lo largo de la M-40, la carretera de Colmenar, el norte del Paseo de la Castellana y la A-1 hasta Tres Cantos y el aeropuerto, se localizan gran parte de los principales centros de conocimiento, espacios corporativos y actividades económicas avanzadas de Madrid. Los datos de empleo en sectores de gran intensidad tecnológica muestran que la mayor concentración del Área Metropolitana se da en el triángulo Fuencarral-Tres Cantos-Alcobendas.

Tres Cantos se localiza en el centro de este Corredor de la Innovación madrileño, junto a la Universidad Autónoma y su Parque Científico. Un espacio con enormes ventajas por su localización para el impulso de sectores productivos innovadores, altamente competitivos y vinculados a la economía global. Se localiza a unos 20 minutos de la T4 del aeropuerto de Barajas y a unos 15 minutos de la estación de Alta Velocidad de Chamartín. La ciudad está rodeada de valiosos espacios naturales que incluyen el Monte del Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Tres Cantos acoge las sedes centrales de



grandes multinacionales, centros de I+D y empresas de alto nivel tecnológico.

Las dinámicas de fortalecimiento del arco norte metropolitano, y la creciente importancia de Tres Cantos en él, van a aumentar aún más en el futuro. Grandes actuaciones, como el nuevo desarrollo urbanístico de Valdebebas o los desarrollos logísticos y terciarios en torno al aeropuerto, van a reforzar la dimensión urbana y económica de la zona norte de Madrid. Sobre todo, el macroyecto de Madrid Nuevo Norte, con 10.500

viviendas y 350.000 empleos además de potentes infraestructuras de transporte, va a colocar a Tres Cantos en la vecindad del mayor proyecto de desarrollo urbano de Europa.

Todo ello sitúa a Tres Cantos en el corazón del Madrid del siglo XXI. En su entorno inmediato se va a consolidar un espacio con fuertes crecimientos demográficos y de las actividades económicas y se localizan los principales nodos de conectividad nacional e internacional de España.

# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

## 3. LA CIUDAD DEL EMPLEO. DESEQUILIBRIOS RESIDENCIA-EMPLEO Y MOVILIDAD METROPOLITANA

Estos favorables datos son un exponente del éxito alcanzado por la ciudad en el campo del desarrollo económico y que se refleja en su oferta de equipamientos, zonas verdes y espacio público, la calidad de la mayor parte de sus zonas residenciales y en la capacidad de atracción de inversiones hacia sus áreas de actividad. Sin embargo, estos datos globales ocultan otros procesos que se ponen de manifiesto al analizar los flujos de población que se dan entre Tres Cantos y el resto del espacio metropolitano.

Atendiendo a los datos de afiliación a la Seguridad Social de diciembre de 2022, residían en Tres Cantos 20.729 afiliados, mientras que en los centros de trabajo localizados en el municipio estaban dadas de alta 40.656 personas. Es decir, casi el 50% de los trabajadores empleados en establecimientos situados en Tres Cantos no son residentes en el municipio. Estas cifras de movilidad inducidas por la diferencia entre empleo y residencia se incrementan si tomamos en cuenta que, a su vez, un alto porcentaje de los trabajadores residentes en Tres Cantos no trabajan en la ciudad. Así, según los datos ofrecidos por el Atlas de Movilidad Metropolitana de la Comunidad de Madrid para el año 2017, 12.249 vecinos se desplazan diariamente a otro municipio mientras que 23.872 no residentes llegan cada día a Tres Cantos. Son datos consistentes con los que ofrece la estadística de movilidad cotidiana del INE para noviembre de 2019 que dice que 12.191 residentes

del municipio se desplazan a diario fuera de él y 24.620 personas llegan a Tres Cantos. Los datos más recientes de esta encuesta corresponden a diciembre de 2021 y muestran todavía los efectos de la pandemia en cuanto a reducción de movilidad, con unas salidas diarias de 7.947 personas y unas llegadas de 10.166.

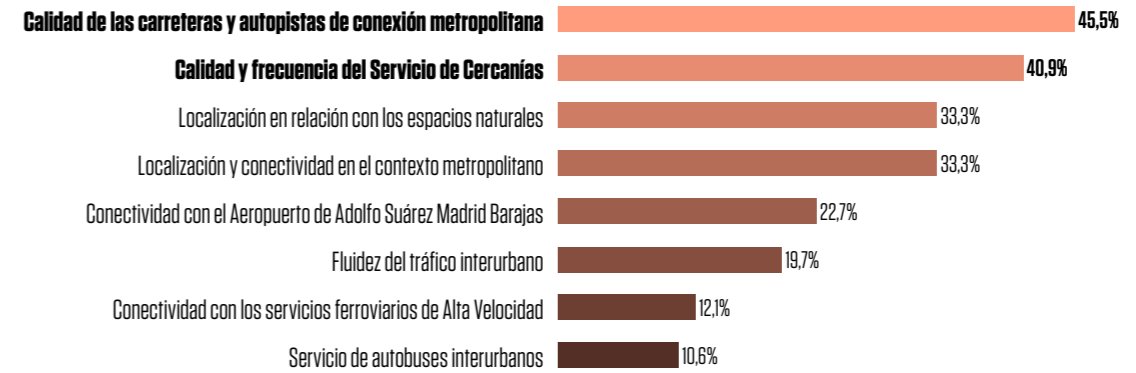
En resumen, unas 35.000 personas se desplazan habitualmente hacia o desde Tres Cantos a otros municipios. Algo más del 50% de los trabajadores residentes en la ciudad trabajan fuera de ella y aproximadamente el 50% de los puestos de trabajo situados en Tres Cantos están ocupados por personas que viven en otras localidades.

Madrid es el destino del 65% de los residentes que salen diariamente, al área Alcobendas-San Sebastián de los Reyes se dirigen el 15% y a Colmenar Viejo el 5,2% mientras que otro 15% se distribuyen entre otros 90 municipios de dentro y fuera de la CAM. En cuanto a la procedencia de los trabajadores no residentes en Tres Cantos, el 43% residen en el municipio de Madrid, el 9,9% en Colmenar Viejo, el 8,8% en Alcobendas-San Sebastián de los Reyes y el 40% llegan desde 186 municipios distintos de la Comunidad de Madrid, Toledo y Guadalajara.

Se da así la paradoja de que Tres Cantos, un municipio con el doble de empleos que de trabajadores, funciona

### Localización y conectividad metropolitana. Importancia Estratégica

Fuente: resultados del Foro I



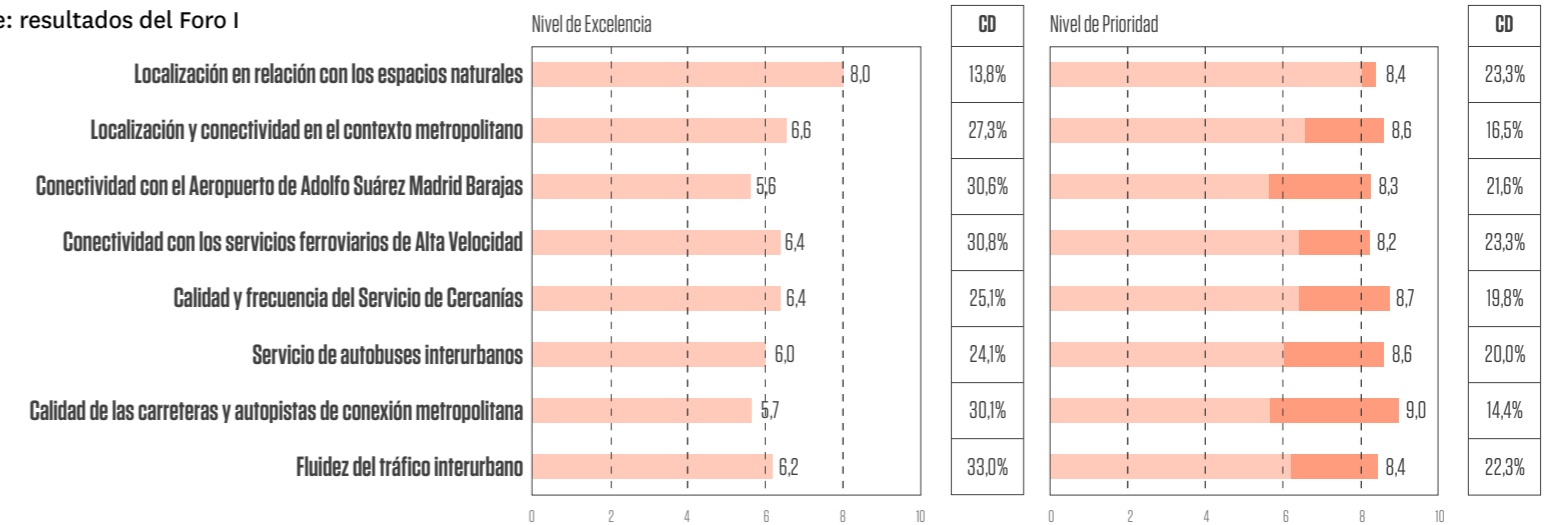
simultáneamente como gran centro empresarial que atrae a trabajadores de todo el Área Metropolitana y más allá y, a la vez, como “ciudad dormitorio” en la cual la mitad de su población laboral se desplaza diariamente a otros municipios para trabajar. El área industrial situada al este de la ciudad y el Parque Tecnológico son los principales centros de atracción de trabajadores foráneos, mientras

que la proporción de residentes que trabajan fuera es similar en todas las zonas de Tres Cantos. La importancia de estos desplazamientos hace de la movilidad uno de los elementos fundamentales a considerar en el diseño de propuestas de futuro para la ciudad<sup>2</sup>.

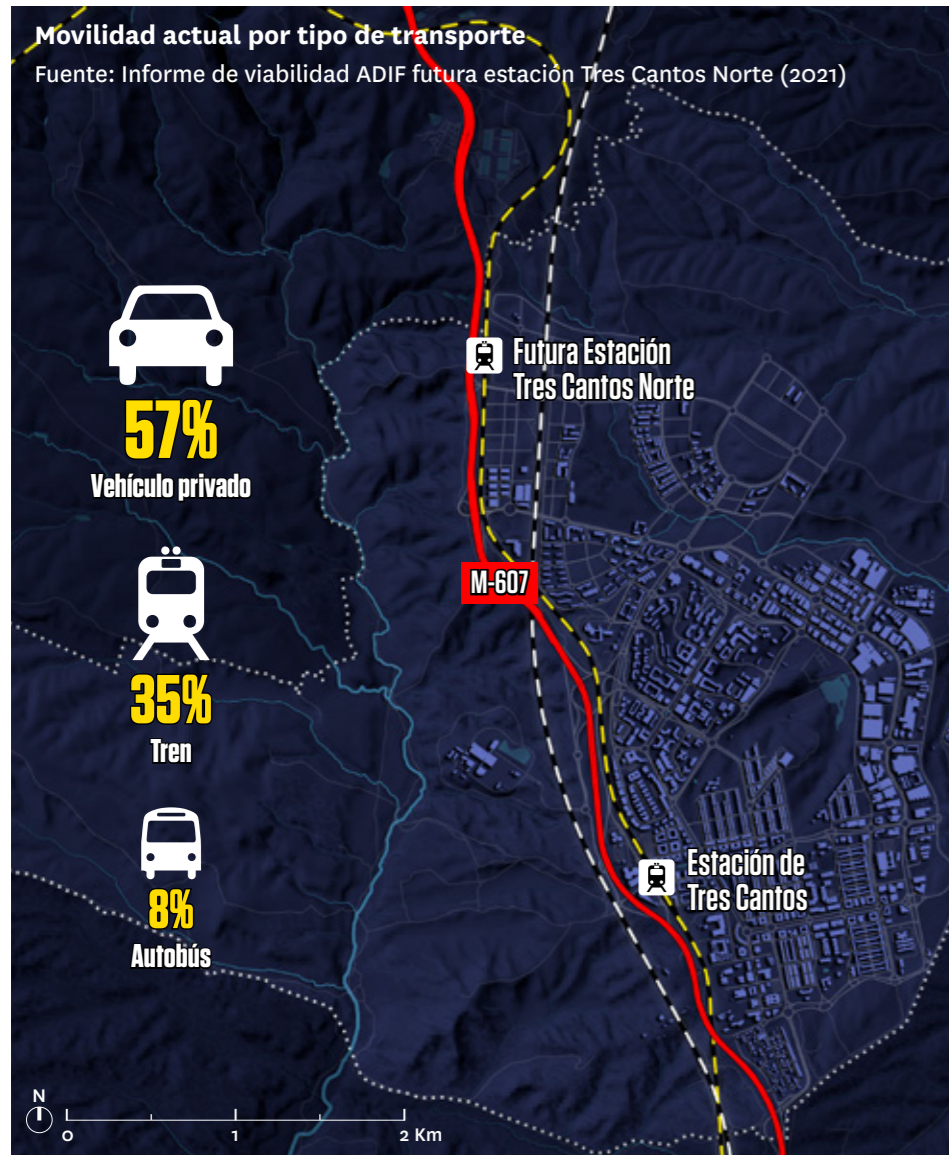
<sup>2</sup> La actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, recientemente aprobada, no considera la movilidad interurbana de Tres Cantos pese a ser el principal factor generador de viajes por lo que no hace ninguna referencia al uso de Cercanías ni al de los autobuses interurbanos.

### Localización y conectividad metropolitana

Fuente: resultados del Foro I



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



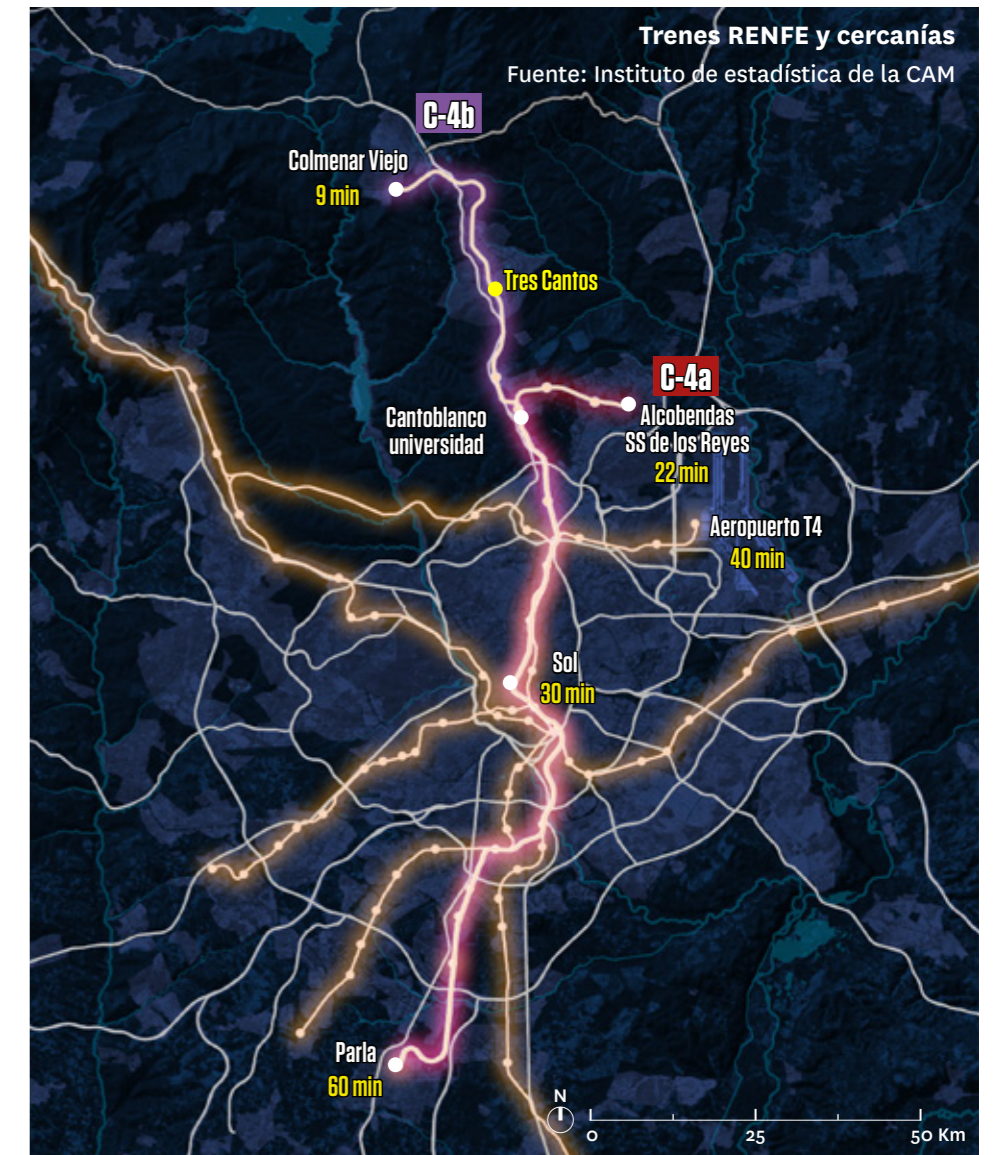
La línea C-4 de Cercanías conecta con Madrid desde la estación de Tres Cantos y permite acceder a Chamartín-Clara Campoamor en unos 20 minutos. Según los datos ofrecidos por Renfe para el año 2018, en un día laboral medio la estación tiene un movimiento de 7.833 viajeros que llegan y 7.845 de salida. Estos datos apuntan a que el ferrocarril de Cercanías supone en torno al 20% de los viajes interurbanos con origen o destino en Tres Cantos. El servicio de transporte público por carretera está cubierto por los autobuses gestionados por el Consorcio Regional de Transportes. Existen ocho líneas de autobús interurbano que conectan Tres Cantos con el intercambiador de Plaza de Castilla, una que da servicio a la conexión Tres cantos-Colmenar Viejo y otra que conecta Tres Cantos con la zona intermodal de Canillejas, con las diversas terminales del aeropuerto, con Alcobendas y con la Universidad Autónoma. Sin embargo, tan solo tres de estas líneas discurren por el interior de la ciudad, mientras que para las restantes las paradas están en la carretera M-607 con muy difícil acceso desde el área urbana. En conjunto, el sistema de autobuses metropolitanos proporciona una oferta de transporte caracterizada por un reducido número de líneas accesibles por los usuarios y a una gran incertidumbre en los tiempos de viaje que dependen de las condiciones del tráfico en la M-607.

En el proceso de participación se valora de forma muy positiva el servicio de cercanías y, en menor medida el de los autobuses metropolitanos mientras que la mejora de la comunicación con la llegada del metro está entre las prioridades estratégicas más importantes para el Foro junto con una mayor calidad en las relaciones por carretera entre Madrid y Tres Cantos.

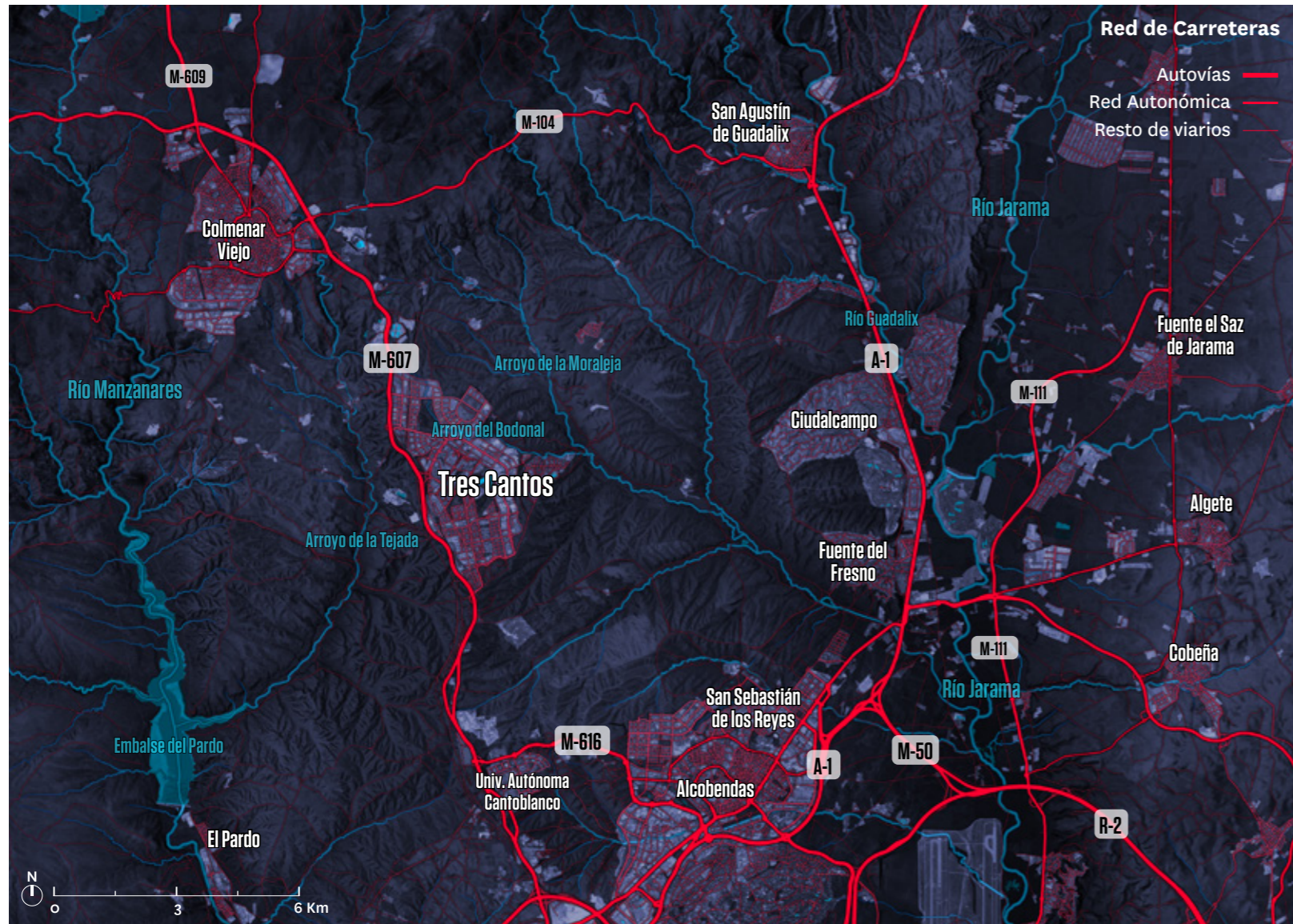
Este último punto responde al hecho de que, pese a esta oferta de transporte público, la mayor parte de los

viajes entre Madrid y Tres Cantos se desarrollan hoy por carretera utilizando principalmente la M-607. Esta vía es el principal eje de conexión de Madrid con los espacios del noreste metropolitano y con el norte de España y la frontera francesa y soporta tanto tráficos de largo recorrido como desplazamientos locales y metropolitanos. El resultado de esta superposición de necesidades de movilidad es una intensidad media diaria (IMD) que supera los 220.000 vehículos/día (incluyendo las vías de servicio) en el punto kilométrico 14, un volumen de tráfico que supera la capacidad de la vía en diversos momentos a lo largo del día generando importantes problemas de congestión que, con la M-607 durante las horas punta constituye uno de los principales problemas de la ciudad y uno de los riesgos más importantes para el atractivo y la competitividad de Tres Cantos como espacio de vida y trabajo. En el futuro, esta situación puede agravarse de forma muy importante ante los fuertes incrementos de la demanda de movilidad que van a suponer los grandes desarrollos urbanos mencionados. Este crecimiento se va a dar sobre un territorio cuyas infraestructuras de transporte están cercanas a su máxima capacidad y que presentan importantes limitaciones para su ampliación.

Así, parece imprescindible una profunda transformación en las pautas de movilidad metropolitana con objeto de asegurar a medio y largo plazo condiciones satisfactorias en la conexión de Tres Cantos con Madrid y el resto del Área Metropolitana. El desplazamiento de un porcentaje significativo de los viajes mediante vehículo privado hacia el uso de los sistemas de transporte colectivo aparece como una condición necesaria para evitar el colapso de la M-607 y de su punto de acceso a la ciudad en el ámbito Nudo de Manoteras-Chamartín-Plaza de Castilla donde también llegan los tráficos de la A-1. Cualquier política hacia un mayor uso del transporte público debe incorporar

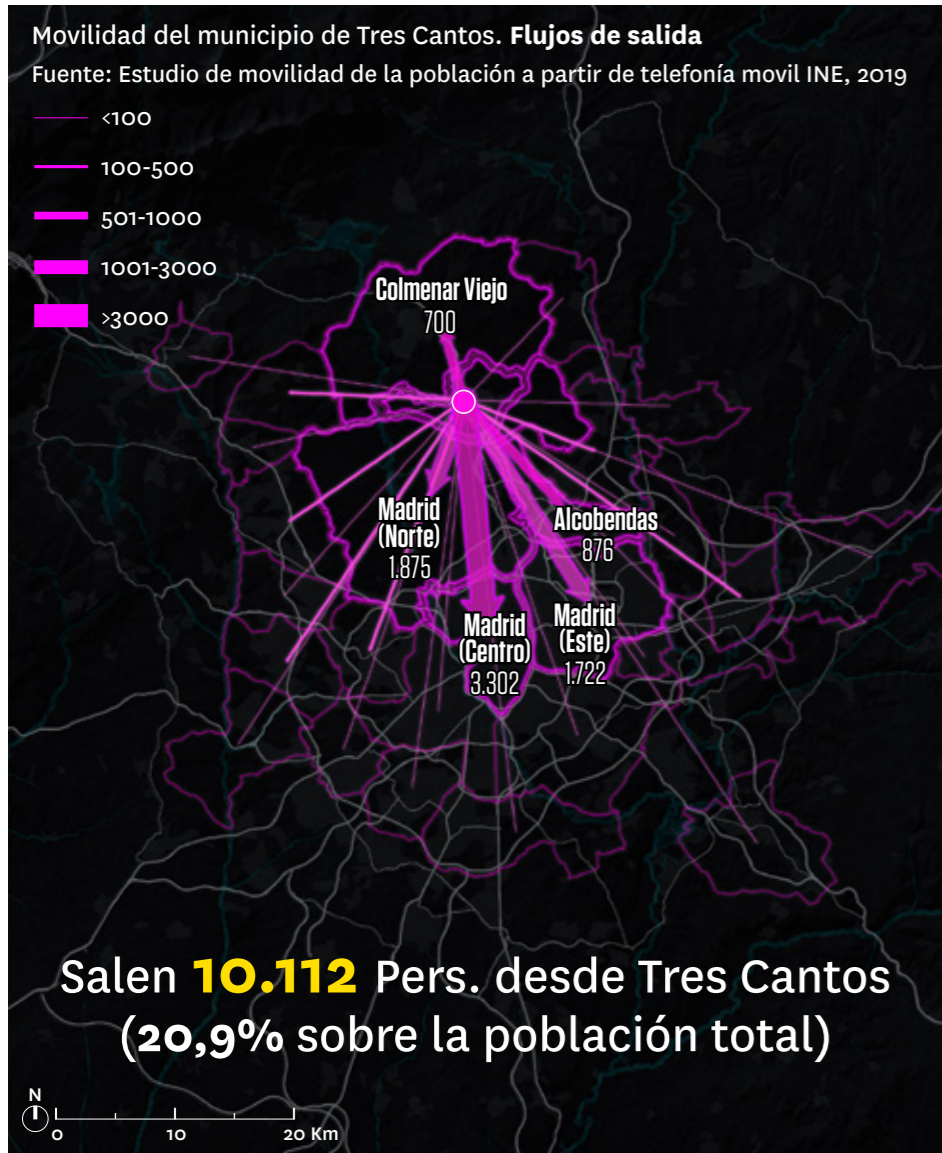


# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD





# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



importantes mejoras con objeto de atraer a los nuevos usuarios y ofrecer niveles de servicio con la calidad necesaria.

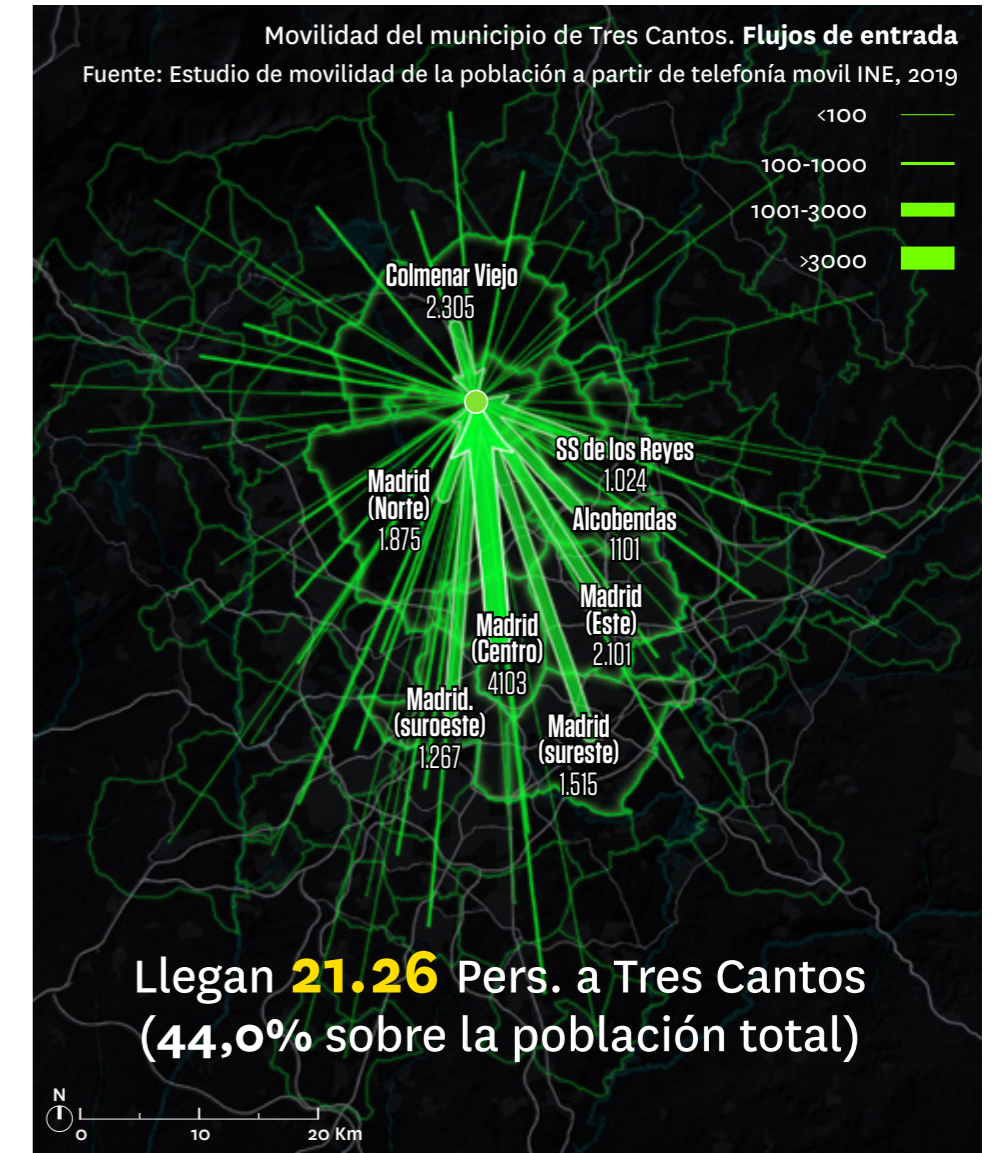
Esto implica actuaciones como el desarrollo de carriles reservados para autobuses y vehículos de transporte colectivo entre los intercambiadores del norte de Madrid (Plaza de Castilla y, en el futuro, Chamartín, Fuencarral y Herrera Oria) y los diferentes puntos de demanda a lo largo de la M-607 (Colmenar Viejo, Tres Cantos, El Goloso, Universidad Autónoma...). También debe conllevar un aumento importante de la calidad del servicio y de la frecuencia de trenes en los servicios de Cercanías. La mejora de las condiciones de acceso al transporte colectivo metropolitano por los usuarios de Tres Cantos es una acción de gran importancia para impulsar una mayor utilización de estos servicios. En cualquier caso es necesario desarrollar nuevas conexiones viarias de alta capacidad entre Tres Cantos y el resto del espacio metropolitano (por ejemplo hacia la A-1 al este y hacia el área Alcobendas-aeropuerto al sur) de tal forma que se disponga de alternativas al cuello de botella que ahora supone la M-607.

Junto a estas acciones, la otra estrategia clave pasa por reducir las necesidades de desplazamientos interurbanos cotidianos y ello requiere que Tres Cantos aumente significativamente su parque de vivienda y la cantidad, variedad y calidad de servicios públicos y privados. La mayor parte de las actuaciones de mejora de los sistemas de transporte colectivo y de las conexiones viales mencionadas anteriormente quedan fuera del ámbito de actuación municipal. En cambio, desde el ámbito local si se pueden abordar cambios estructurales que pueden ser decisivos a medio y largo plazo. Una reducción de las necesidades de desplazamiento por motivos de trabajo

debe constituir un objetivo central y proporciona el mecanismo más eficaz para lograr pautas de movilidad sostenible, que se traducen en mejoras de la calidad de vida de los ciudadanos, en el uso de los recursos públicos y en la competitividad de las empresas.

Lograr un mayor equilibrio entre residencia y trabajo aparece, por tanto, como uno de los objetivos principales para el Proyecto Ciudad. El objetivo es aumentar el número de trabajadores empleados en Tres Cantos que residen en la ciudad y desarrollar un tejido de equipamientos y servicios avanzados que faciliten que un mayor número de residentes no tengan que desplazarse fuera del municipio para acceder a estos elementos.

Junto a este enfoque estratégico es fundamental otorgar un importante protagonismo urbano a los puntos de acceso a los sistemas de transporte colectivo metropolitano en la estructura de la ciudad: fortalecimiento de la intensidad urbana y alta conectividad en el entorno de las estaciones de Cercanías y en los accesos a los autobuses metropolitanos. A la vez, creación de condiciones favorables, sin pérdida de opciones de movilidad, a la reducción de la importancia del vehículo privado y de su impacto en el espacio urbano limitando progresivamente su presencia mediante una estrategia integrada de mejora de la accesibilidad que facilite el movimiento de peatones y ciclistas y el acceso a sistemas de transporte colectivo.



## 4. ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS DEL PROYECTO DE CIUDAD

El futuro de Tres Cantos debe entenderse en el contexto del Área Metropolitana y del dinamismo de la zona norte. El Proyecto Ciudad es una propuesta para fortalecer el protagonismo de Tres Cantos en este espacio clave y dotar de un mayor protagonismo a la ciudad en el contexto y metropolitano. El Proyecto Ciudad propone un conjunto de iniciativas que dan respuesta a las demandas del Foro para el futuro de la ciudad y que, en conjunto, definen una estrategia urbana que consolide el papel de Tres Cantos como un lugar de centralidad en el norte metropolitano caracterizado por su atractivo como entorno de vida y trabajo. Un espacio sostenible que ofrece una alta calidad de vida para los vecinos del municipio y con capacidad para generar, fijar y atraer talento y empresas innovadoras que buscan espacios diferenciados, estimulantes y caracterizados por su excelencia urbana y ambiental.

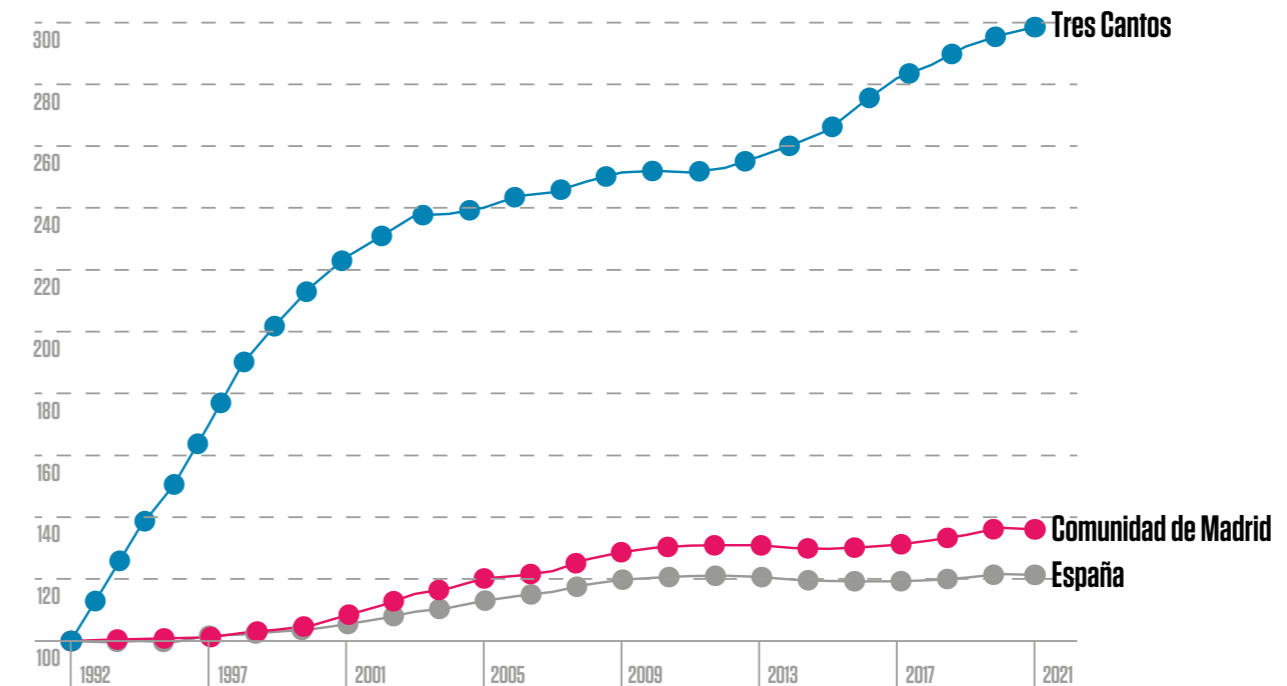
En esta estrategia el crecimiento de la ciudad aparece como un objetivo muy importante para el futuro de Tres Cantos. La ciudad nació como una de las ACTUR (Actuaciones Urbanísticas Urgentes) impulsadas a principios de los años 70 para la descongestión de Madrid creando una nueva área urbana planificada y preparada para acoger la creciente población metropolitana en un momento de máxima afluencia hacia las ciudades principales desde las zonas rurales de todo el país.

Sin embargo el éxito en este sentido ha sido muy limitado. Desde 1982, año en que se instalan los primeros residentes, Tres Cantos ha acogido menos del 2% del crecimiento demográfico del Área Metropolitana. Aunque la ciudad ha casi cuatriplicado su población desde 1991, momento de su constitución como municipio, su desarrollo ha sido más limitado que el previsto inicialmente. A ello han contribuido factores muy diversos como las crisis económicas e inmobiliarias de las décadas de 1980 y de 2010 que han conllevado periodos de estancamiento en el crecimiento demográfico y urbano de la ciudad, la progresiva especialización de su oferta inmobiliaria en un segmento de nivel adquisitivo medio-alto o las dificultades para desarrollar la expansión de los suelos urbanizables establecidos por el Plan General vigente. Tampoco ha sido ajena a este proceso la superficie ocupada por usos para actividades económicas y la progresiva reducción en las densidades que ha experimentado la ciudad. Si en los sectores originarios la densidad de población se encontraba en torno a los 200 hab/ha, esta ocupación intensiva del suelo se ha ido reduciendo hasta situarse en torno a los 50 hab/ha en los desarrollos más recientes.

De este modo, en algo más de 40 años la población de Tres Cantos ha alcanzado algo más de los 53.000 habitantes. Aunque la ciudad acoge un importantísimo

### Evolución población 1992-2021

Fuente: INE, Padrones de Población (<https://www.foro-ciudad.com/madrid/tres-cantos/habitantes.html#EvolucionTabla>)



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

sector productivo y cuenta con equipamientos y servicios públicos de calidad, este reducido contingente de población supone una limitación para el desarrollo de una oferta urbana más compleja, diversa y atractiva.

En la actualidad el municipio es el 25 con más habitantes de la Comunidad. Según se ha ido produciendo el crecimiento del área metropolitana durante las últimas décadas, se ha dado un proceso de transformación funcional en los ámbitos periféricos de este espacio. Así,

ciudades de rápido crecimiento durante la década de los 70 pero con escaso peso funcional han evolucionado incorporando elementos de centralidad y equipamientos y funciones de alto nivel.

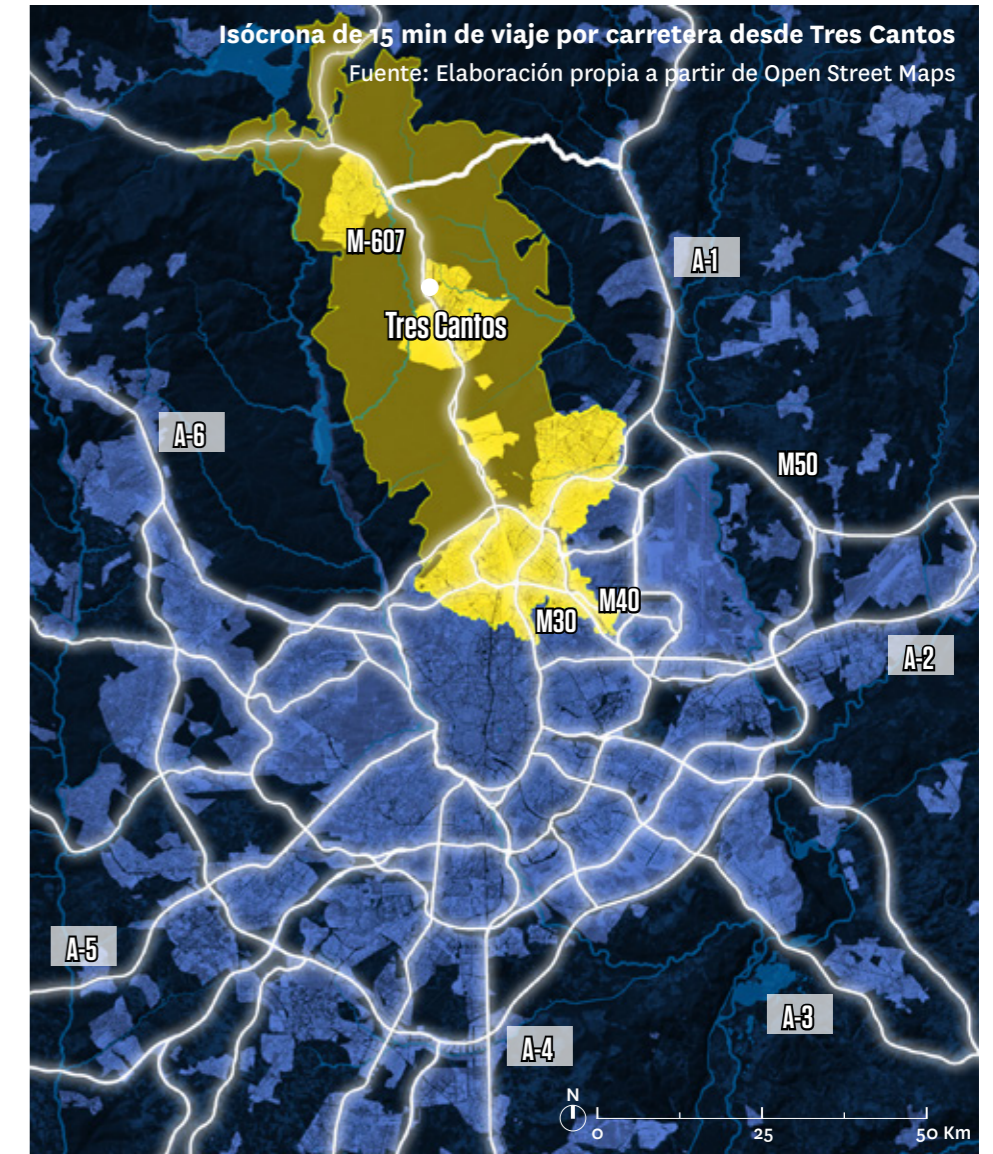
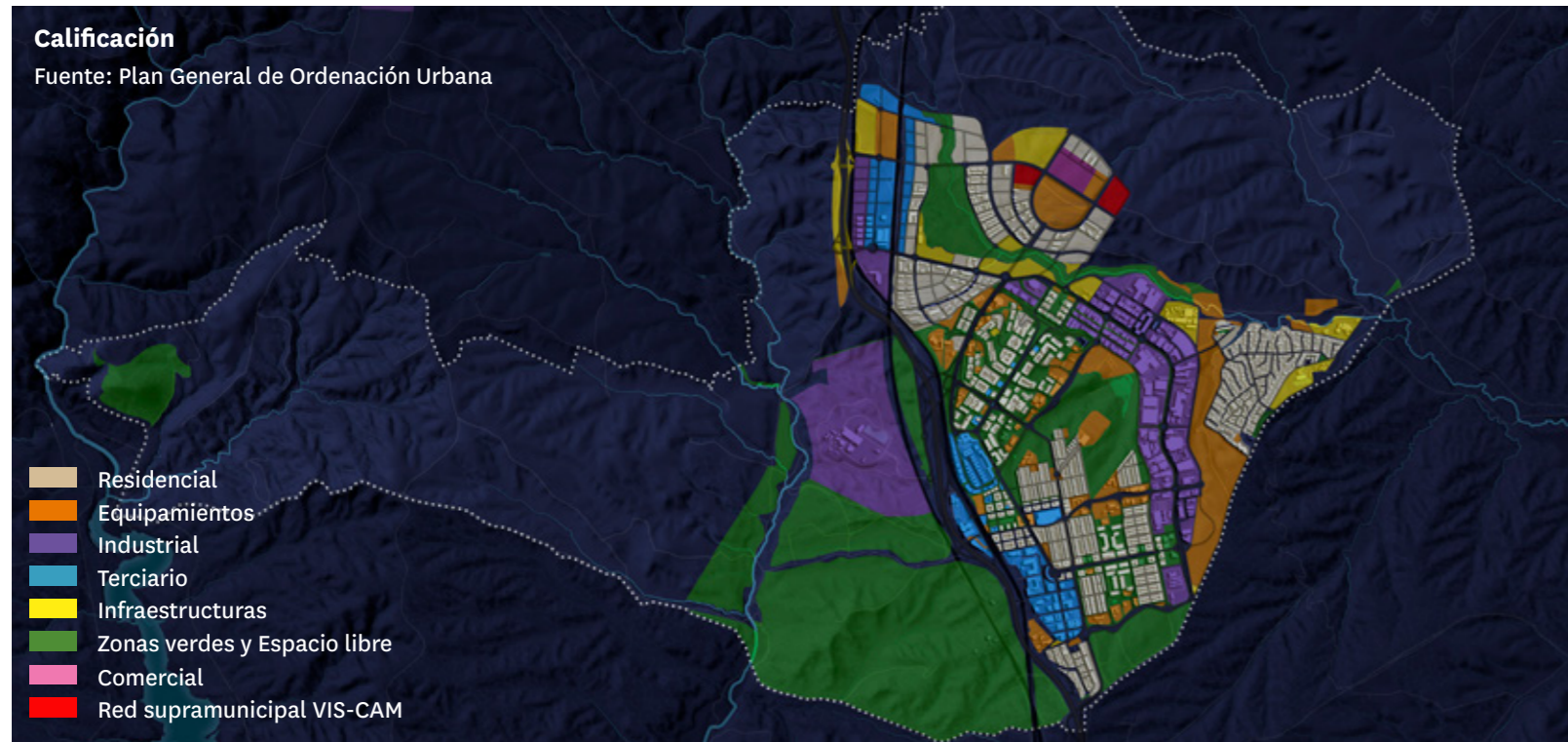
De este modo, de forma complementaria al nodo central madrileño que acoge el complejo de servicios y equipamientos de mayor nivel y orientación internacional, se ha desarrollado un sistema de nuevas centralidades periféricas que actúan como espacios de referencia y de

localización de funciones avanzadas en sus respectivos ámbitos. Son áreas urbanas como Móstoles-Alcorcón, Alcobendas-San Sebastián de los Reyes. Pozuelo-Majadahonda-Las Rozas o Alcalá-Torrejón, localizadas sobre las carreteras principales a una distancia media de unos 20 km del centro de Madrid y que superan en su mayoría los 250.000 habitantes.

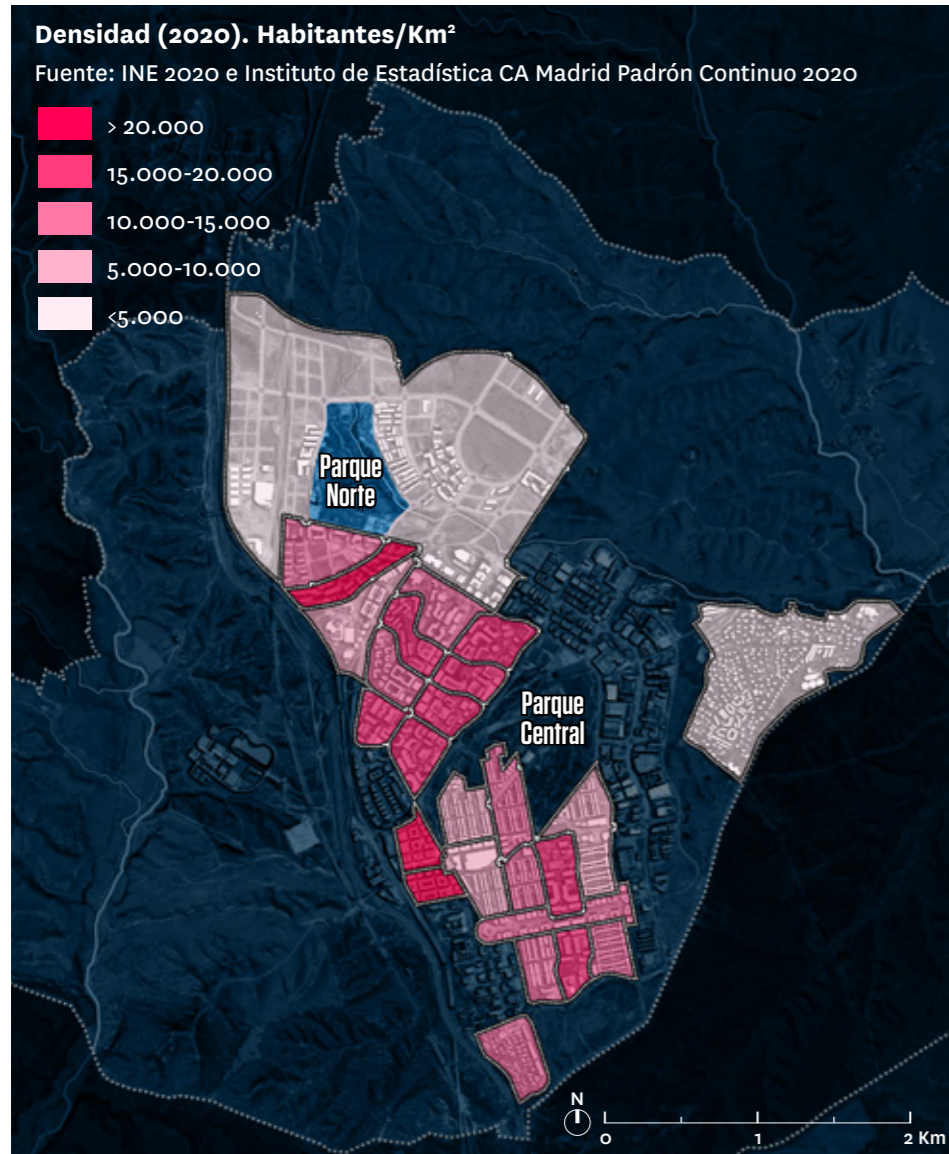
El corredor de la M-607 donde se localiza Tres Cantos es el único eje que carece de una armadura urbana de estas características, presentando un desarrollo urbano y funcional mucho menor que el resto de los corredores metropolitanos. La presencia de instalaciones altamente consumidoras de espacio, como la Universidad Autónoma o las zonas militares, y las afecciones ambientales han supuesto una importante limitación para el desarrollo urbano de este sector del Norte Metropolitano. Según este eje va ampliándose e incorporando nuevos núcleos de crecimiento como Soto del Real o el ámbito Guadalix-Miraflores que han triplicado su población en los últimos 25 años, empieza a plantearse la necesidad de un centro articulador con funciones urbanas avanzadas en este espacio.

Tres Cantos debe desarrollar este papel para consolidar un protagonismo metropolitano que en la actualidad tiene en el ámbito productivo pero no en la oferta de funciones y servicios urbanos que son claves para consolidar un centro diverso y con menor dependencia de otros espacios, para la satisfacción de muchas de las demandas de empresas y ciudadanos.

El objetivo a largo plazo debe ser superar los 100.000 habitantes en el municipio. Lograr esta cifra conlleva cambios significativos en el posicionamiento y las oportunidades de Tres Cantos. Implica un aumento de



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



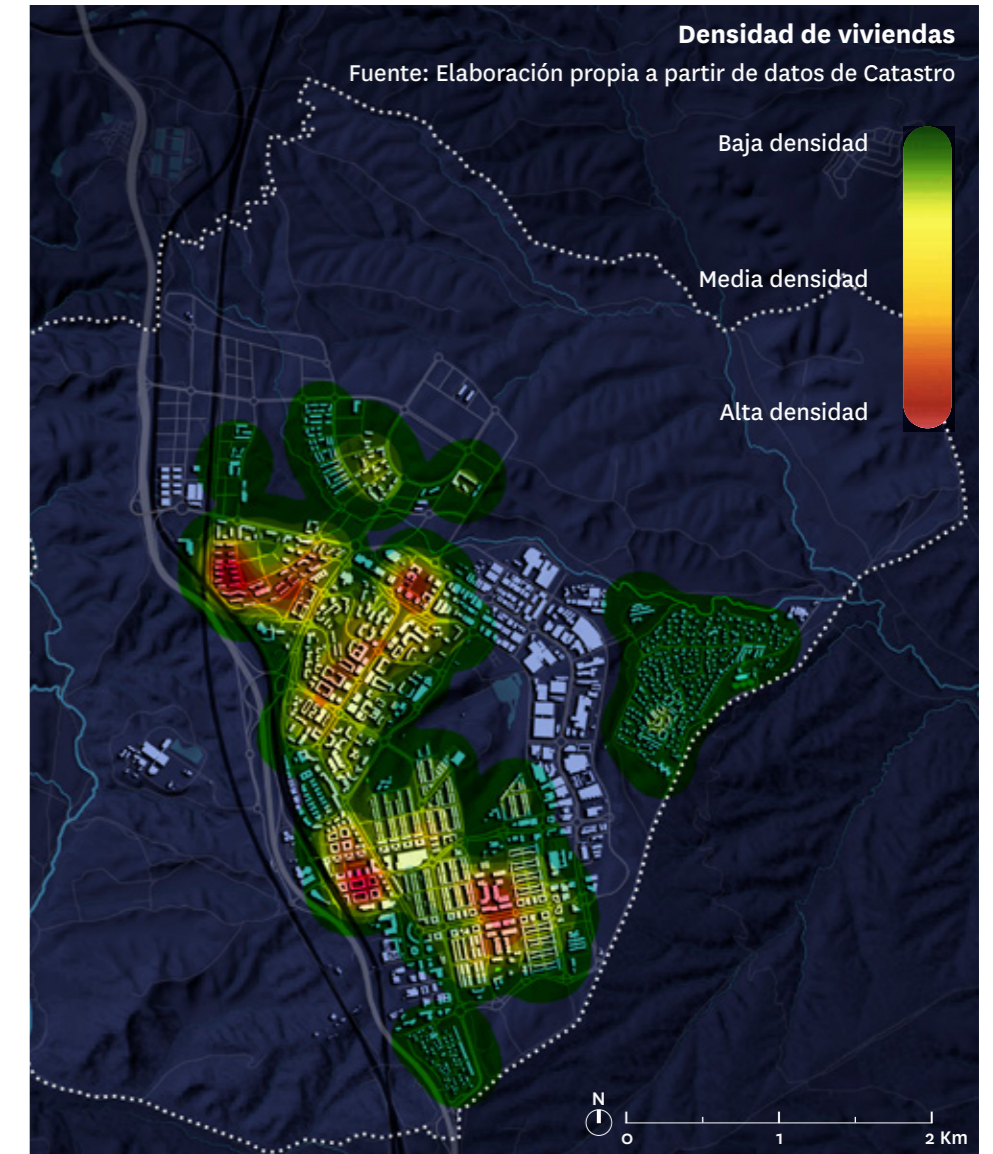
los recursos financieros y de la capacidad de actuación del municipio, mayores oportunidades para participar de recursos y programas europeos y en la atracción de iniciativas públicas regionales y nacionales. Este aumento de la población es necesario para que la ciudad acoja equipamientos de alto nivel que en la actualidad quedan fuera de su alcance por falta de masa crítica: hospital público y mayor diversidad de servicios sanitarios públicos y privados, educativos (escuela de idiomas, música, educación especial, formación profesional, enseñanza privada especializada...), servicios administrativos (delegación de hacienda, INEM, comisaría de policía, oficinas y servicios de la Comunidad de Madrid...) aumento y diversificación de la oferta comercial y de servicios personales, profesionales y empresariales, etc. Todo ello es clave para el magnetismo de la ciudad, el aumento de su complejidad productiva, el aumento de su rango urbano y, por tanto, de su atractivo para la localización de numerosas actividades y servicios públicos y la reducción de las necesidades de desplazamiento interurbano.

Este crecimiento demográfico de la ciudad es también muy importante en un contexto en el que el aumento de la oferta de viviendas es un elemento fundamental de cohesión social, calidad de vida y de sostenibilidad del desarrollo económico. Las ineficiencias del mercado de la vivienda, con escasez de oferta y precios muy superiores a los asequibles por la mayor parte de la población, están en el centro de lo que se ha denominado la nueva crisis urbana que afecta a espacios que habían logrado una posición de privilegio en etapas de desarrollo recientes. Muchas de las ciudades más dinámicas e innovadoras del mundo están viendo como su estructura social se fragmenta y se deteriora, mientras que cada vez son más intensos los procesos de deslocalización de actividades productivas

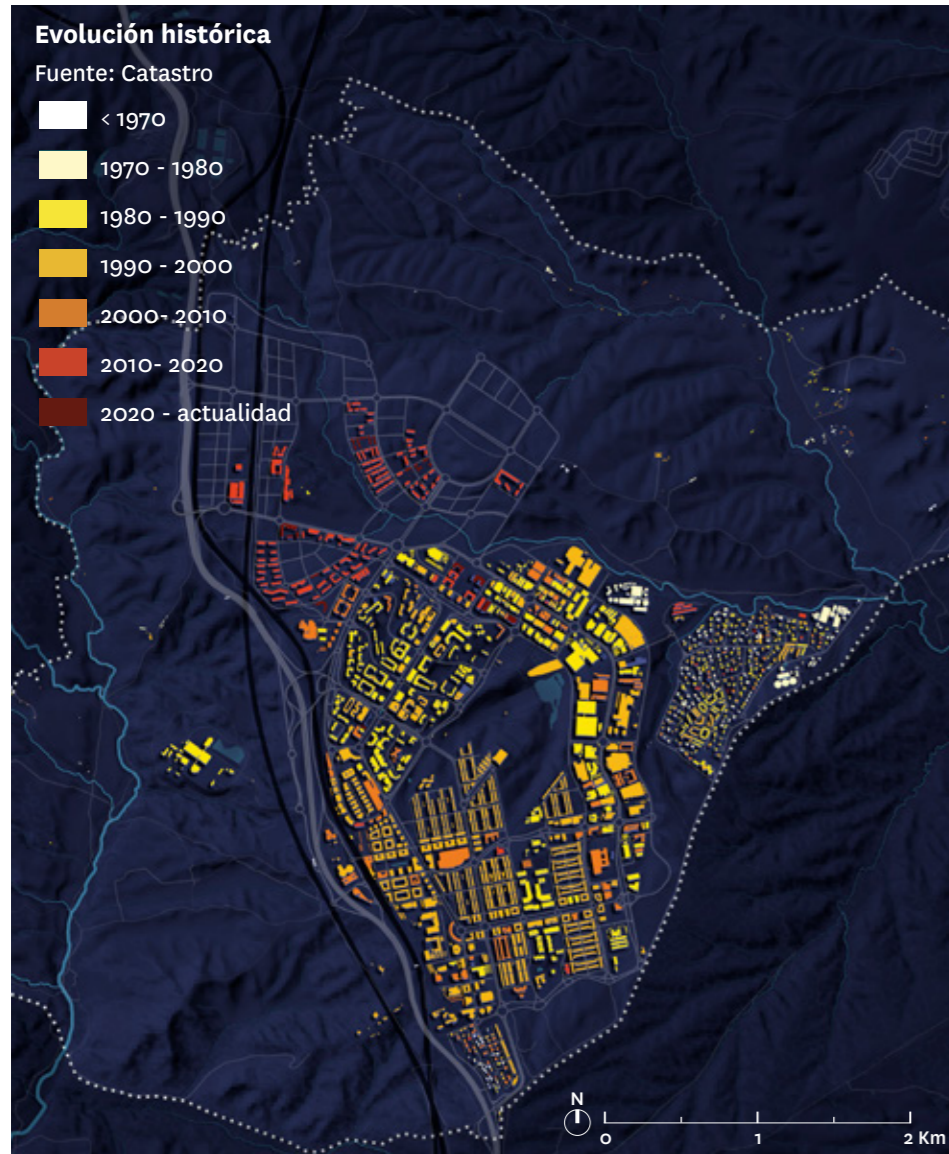
hacia lugares con menores costes de localización y donde la existencia de una oferta de vivienda asequible permita disponer de trabajadores cualificados con un menor gasto salarial.

Ya se ha hecho referencia anteriormente a las megatendencias que actúan a nivel global y que explican porque el Área Metropolitana de Madrid va a seguir siendo un importante polo de atracción de población y de crecimiento económico durante las próximas décadas. Se estima que en los próximos 15 años la región aumente su población en un millón de habitantes, lo que requerirá la construcción de entre 23.000 y 35.000 viviendas/año, según distintos estudios. Sea cual sea la cifra final de demanda, existe un acuerdo generalizado en que el mercado de la vivienda madrileño, ya fuertemente tensionado, experimentará déficits cada vez mayores en los próximos años. La falta de suelo y las dificultades para aumentar la oferta dada la complejidad de los procesos de planeamiento, a lo que se unen incertidumbres económicas y regulatorias hacen que este problema, que ya es el más importante en términos de calidad de vida para los residentes de la Comunidad, parece que se encuentra en las fases iniciales de una agudización mucho mayor en los próximos años. Preparar lo antes posible suelo para nuevos crecimientos urbanísticos que permitan el aumento de la oferta de vivienda aparece como la prioridad más urgente para la sostenibilidad del desarrollo madrileño.

Esta demanda se hace especialmente patente en municipios como Tres Cantos cuyo suelo urbanizable está ya completamente comprometido y el mercado experimenta crecimientos de precios constantes que hacen cada vez menos asequible el acceso a la vivienda para jóvenes y nuevas familias.



# A. HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD



En el contexto de un modelo de desarrollo urbano sostenible este crecimiento debe darse con el mínimo consumo de suelo posible. A ello contribuye que las posibilidades de expansión del núcleo actual son muy limitadas debido a restricciones ambientales que hay que respetar en cualquier caso.

Por tanto es imprescindible plantear modelos de crecimiento de alta calidad con densidades medias/altas que generen espacios con una gran intensidad urbana, que ahora están casi ausentes en la ciudad, para lo cual es clave establecer sistemas de movilidad que reduzcan al mínimo la ocupación de suelo por los viarios orientados al automóvil. Esta densidad es también necesaria para lograr los máximos objetivos en materia de sostenibilidad (eficiencia en la gestión energética y del agua, movilidad, reducción de costes de urbanización y mantenimiento...).

**Población actual: 52.500**

**Capacidad estimada con el suelo disponible: 65.000**

**Población potencial con nuevos desarrollos: 99.970**

Ámbito	Superficie total (HA)	Densidad de vivienda (viv/HA)	Nº viviendas	Población potencial
<i>Confluencia</i>	70,00	40,00	2.800,00	7.280,00
<i>Fusion District</i>	200,00	40,00	8.000,00	20.800,00
<i>The Village</i>	65,00	10,00	650,00	1.690,00
<i>Distrito G</i>	100,00	20,00	2.000,00	5.200,00
<b>TOTAL</b>			<b>13.450,00</b>	<b>34.970,00</b>

\*Tamaño medio familiar considerado de 2,6 personas por vivienda

Las propuestas que aquí se proponen se dirigen tanto a aumentar la capacidad de crecimiento del municipio como a preparar la ciudad actual y la futura, para mantenerse como un referente de espacio urbano con capacidad para dar respuesta a los desafíos ambientales, sociales y económicos de los próximos años. Se trata de construir lugares atractivos y estimulantes, competitivos, sostenibles e inclusivos. Un espacio de excelencia con protagonismo metropolitano. Un *living lab* donde ensayar e implantar innovaciones y elementos de cambio que van a ser la nueva referencia en los espacios de mayor calidad. Tratamiento de fachadas y paisajes urbanos, creación de nuevos elementos visuales, nuevas formas de movilidad sostenible, tratamiento vegetal integral del espacio urbano, transformación de las vías de borde, espacio

urbano de cero emisiones... La oportunidad para acometer una experiencia que debe aspirar a convertirse en una referencia internacional para la renovación y el desarrollo urbano. Tecnologías innovadoras, prioridades sociales y capacidad de las instituciones locales van a permitir impulsar nuevas opciones de conectividad y movilidad, de mejora del espacio público y de transformación de espacios, viviendas, servicios y actividades económicas. Una oportunidad para diferenciar y singularizar a Tres Cantos y hacer de la ciudad una referencia en el diseño de espacios urbanos para dar respuesta a las necesidades y demandas de la población y las actividades en el siglo XXI.

# B

## Estructura Ecológica

- 5. GRAN ANILLO DE TRES CANTOS
- 6. CORREDORES ECOLÓGICOS
- 7. MALLA VERDE INTELIGENTE

GRAN ANILLO  
TRES CANTOS

MALLA VERDE  
INTELIGENTE

CORREDORES  
ECOLÓGICOS



## B. ESTRUCTURA ECOLÓGICA

Situada en las rampas de la sierra Tres Cantos, el entorno natural y paisajístico de la ciudad constituye uno de sus principales atractivos y debe desarrollar un papel más importante en la oferta de una alta calidad de vida para los residentes.

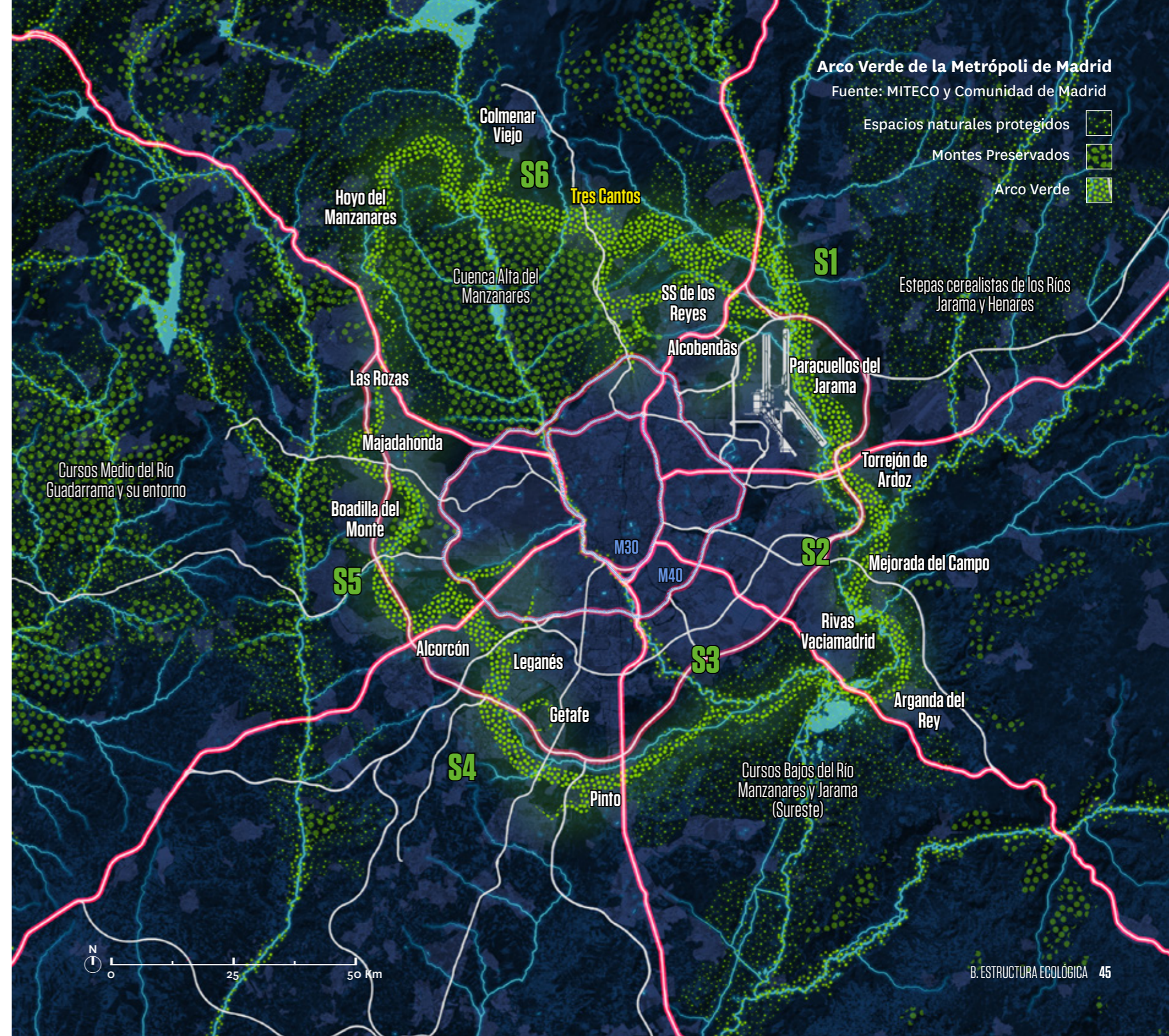
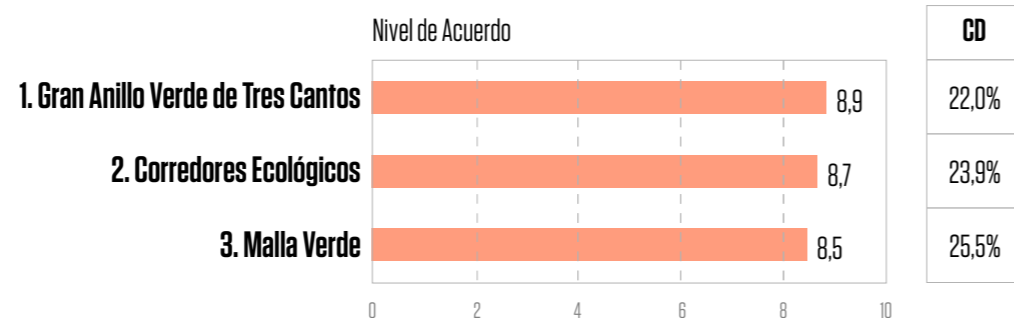
Tres Cantos se emplaza justo sobre la divisoria entre las cuencas del Manzanares y el Jarama, lo que le otorga una posición dominante sobre ambos valles con lo que ello implica en cuanto al potencial de vistas y a diversidad de paisajes. La ciudad constituye un enclave rodeado de áreas

de alto valor ambiental. Tanto el Monte de El Pardo como el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares se extienden hacia el sur y el oeste de la ciudad configurando un entorno valioso y atractivo con múltiples posibilidades de uso sostenible.

Así, las propuestas de este apartado se orientan a mejorar la calidad de los ecosistemas naturales, integrarlos en el desarrollo urbano y configurar una oferta ambiental que sea una de las señas de identidad de la calidad de vida de Tres Cantos y de su compromiso con la sostenibilidad.

### ESTRUCTURA ECOLÓGICA

Fuente: resultados del Foro II



### 5. EL GRAN ANILLO DE TRES CANTOS

El Gran Anillo es una propuesta para desarrollar un cinturón verde en torno a la ciudad. Este gran espacio ambiental actuará como una zona de transición entre la zona urbana y las áreas naturales del entorno y establecerá un gran pasillo verde en el corazón de la futura área urbana de Tres Cantos. Este sistema ambiental se desarrolla sobre los límites naturales que establecen de norte a sur, el arroyo del Bodonal por el este y el de Tejada por el oeste. La zona forestal que limita con la carretera del Soto de Viñuelas marca el borde sur y al norte se cierra por el límite municipal, justo en la divisoria entre las cuencas del Manzanares y el Jarama.

El Gran Anillo configura una gran infraestructura ambiental con 17 km de longitud. Será un espacio marcado ante todo por la presencia de arbolado con una variedad de tipologías como corresponde a la diversidad de ambientes que aparecen aquí: vegetación ribereña asociada a los cauces, plantaciones de pinares que proporcionen las condiciones adecuadas para que, con el tiempo se logre el desarrollo de zonas de encinar, parques urbanos en el entorno de las zonas construidas, caminos para peatones y ciclistas, espacios deportivos y de ocio al aire libre, equipamientos de educación ambiental, huertos urbanos, elementos de energías renovables, etc.

# 17 km

Vegetación de ribera

Bosquetes

Dehesas

Viveros

Huertos urbanos

Peatones y bicicletas

Deporte al aire libre

Miradores

Zonas de picnic

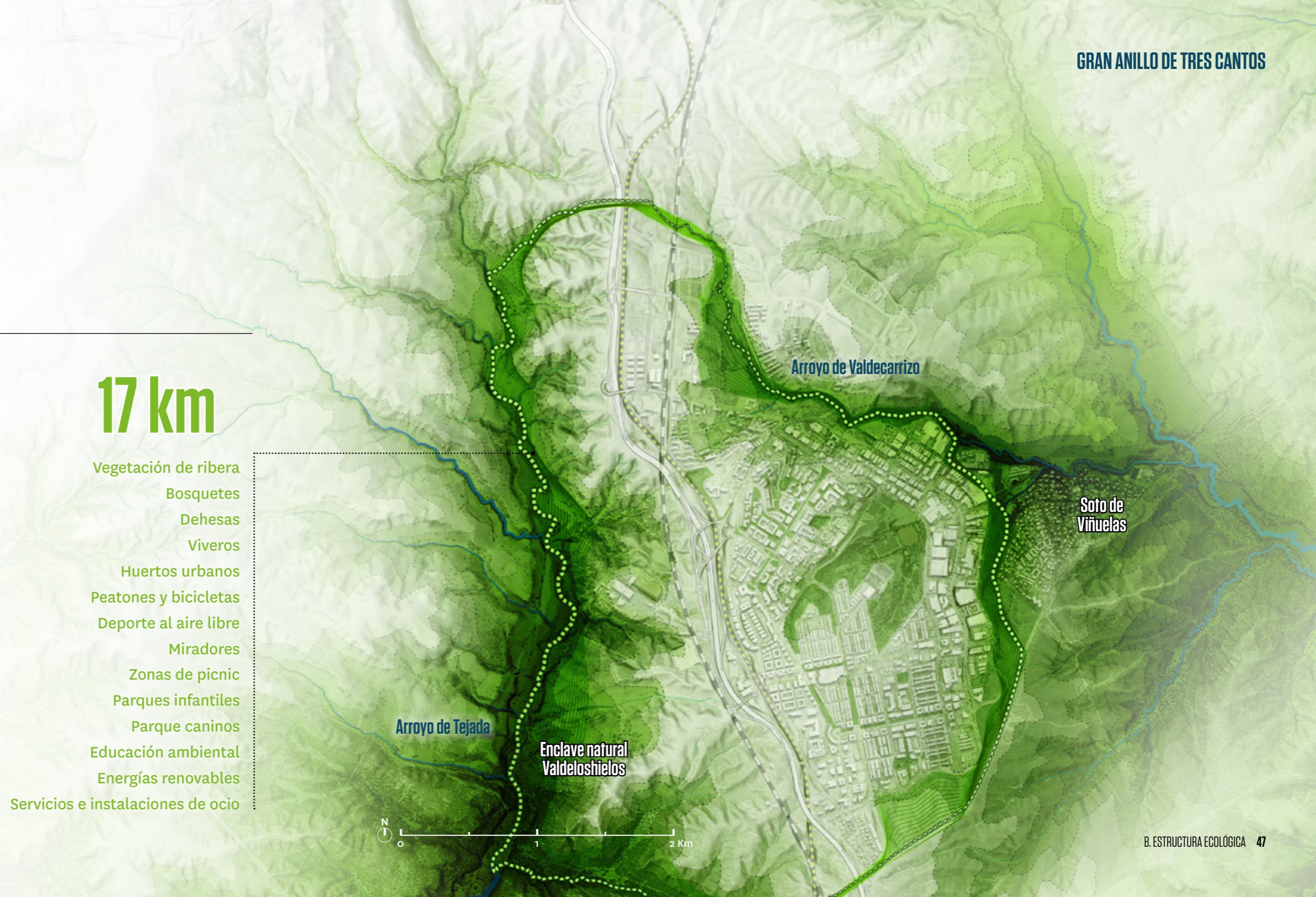
Parques infantiles

Parque caninos

Educación ambiental

Energías renovables

Servicios e instalaciones de ocio



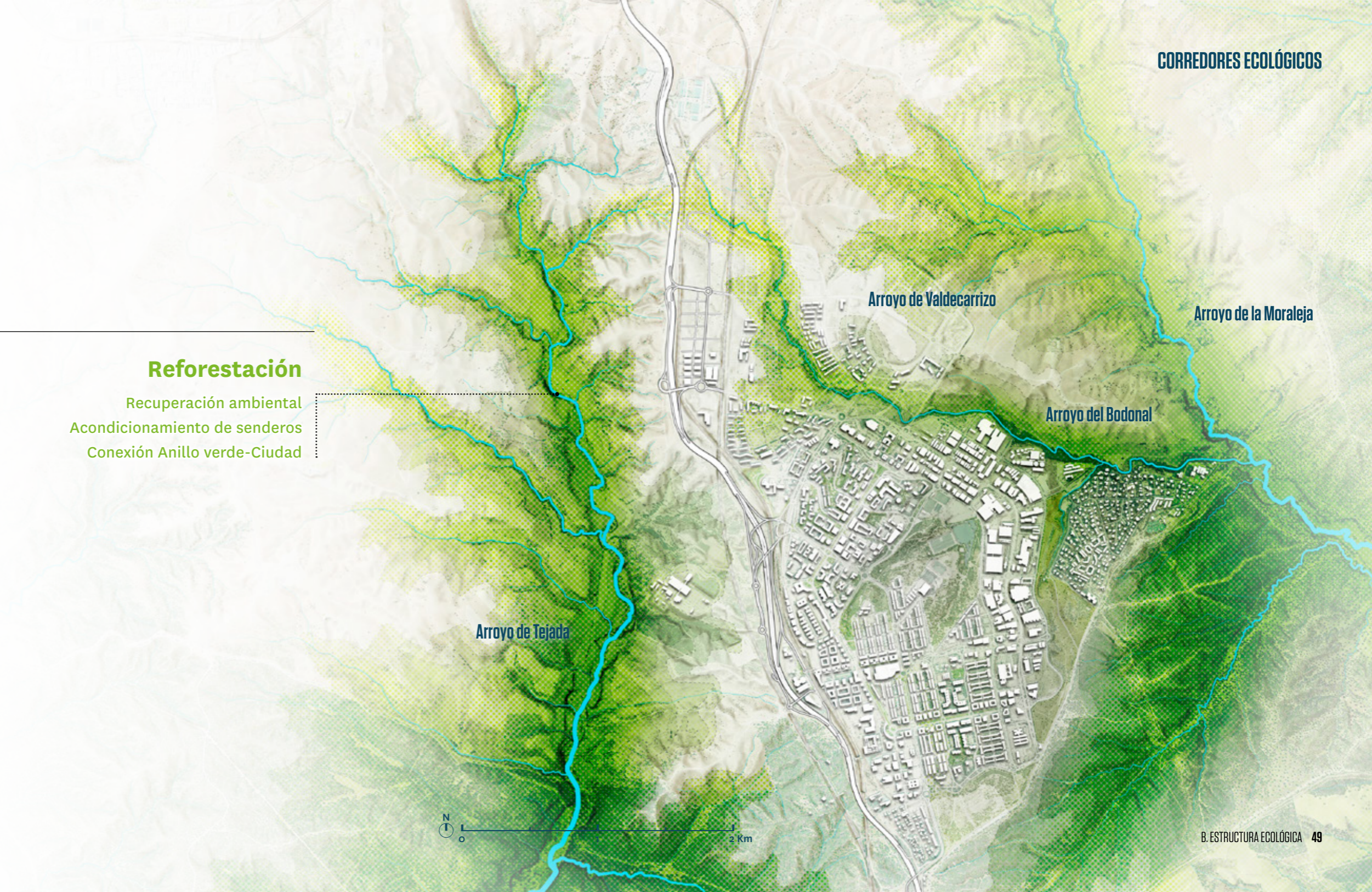


## 6. CORREDORES ECOLÓGICOS

Junto a los dos arroyos principales que discurren en sentido norte-sur se plantea una estrategia de mejora ambiental y adecuación para usos recreativos de los pequeños canales de drenaje que discurren por ambas cuencas a cada lado de la ciudad.

La recuperación de la vegetación de ribera y el acondicionamiento de senderos para peatones y bicicletas permiten ampliar las áreas de alta calidad ambiental y crear unos pasillos verdes en sentido este-oeste que conectarán la ciudad con el Gran Anillo y los sistemas naturales del entorno y garantizarán el funcionamiento hidráulico de estos arroyos en los períodos de lluvias, reduciendo los riesgos de desbordamiento.

**Reforestación**  
Recuperación ambiental  
Acondicionamiento de senderos  
Conexión Anillo verde-Ciudad



# 7. MALLA VERDE INTELIGENTE

El tercer componente clave de la futura Estructura Ecológica de Tres Cantos lo constituyen los numerosos y amplios espacios verdes insertos en la trama urbana (parques y jardines, zonas con vegetación y calles arboladas) que se conectan con los elementos de interés ambiental creando un sistema único e interconectado de espacios y ejes ambientales que discurren tanto por las zonas urbanas como por las del entorno del espacio construido. La Malla Verde incorpora tanto las zonas verdes y de parques actuales como las propuestas del Parque Metropolitano y su extensión por el este de la ciudad, los futuros espacios verdes del salón urbano y las calles interiores de las Supermanzanas o la recuperación de terrenos degradados en el entorno del eje de la M-607 y de las líneas de ferrocarril.

Se configura de este modo un gran sistema de espacios verdes que abarca la totalidad de la ciudad y de su entorno que proporciona una gran infraestructura ambiental con múltiples funciones. Este conjunto de zonas y ejes ocupados por arbolado y otros tipos de vegetación contribuirá decisivamente a reducir el efecto de “isla de calor” generado por los espacios construidos y a minimizar las oscilaciones térmicas de la ciudad. El aumento de las zonas arboladas contribuye a absorber CO<sub>2</sub> y mejora la regulación del ciclo hidrológico evitando arroyadas y

desbordamientos y aumentando la infiltración de agua hacia los acuíferos. Mejora la imagen de la ciudad y de su entorno generando un espacio urbano más atractivo y diverso. Contribuye a la mejora de la biodiversidad proporcionando hábitats que pueden ser reocupados por especies de fauna autóctonas. Crea un gran equipamiento de ocio y bienestar en contacto con la naturaleza que es una aportación fundamental para generar una ciudad más saludable y atractiva.

- Arbolado urbano
- Parques y jardines
- Deporte al aire libre
- Zonas de estancia
- Juegos de niños
- Bioclimatismo
- Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible
- Servicios e instalaciones de ocio



# C

## CORREDOR 607

8. EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

9. EJE VERDE

10. CONECTORES URBANOS



Las barreras generadas por la M-607 y las vías ferroviarias no solo han marcado un límite al crecimiento de la ciudad, sino que han generado un conjunto de espacios vacantes en el entorno de estas infraestructuras que presentan en general un estado de abandono. El objetivo de estas propuestas es definir iniciativas para la transformación y mejora de estos ámbitos a través de tres grandes líneas de intervención.

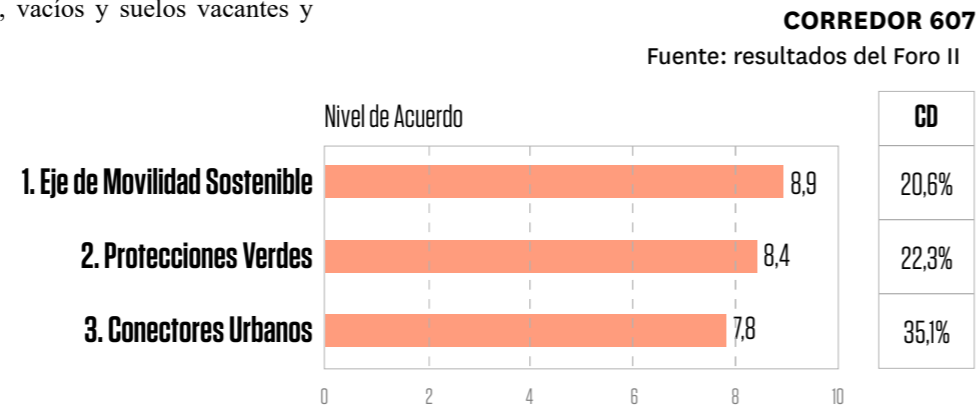
## 8. EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El desarrollo urbano ha dado lugar a una secuencia de conexiones desde la M-607 con las principales avenidas de la ciudad concebidas de manera independiente, sin que estos puntos estratégicos ni las zonas urbanas aledañas se comuniquen entre sí lo que dificulta una adecuada distribución de los tráficos entre los distintos puntos de acceso a la ciudad y la integración de los tráficos exteriores con los sistemas de movilidad urbana.

Se plantea dar continuidad a las vías de servicio actuales que funcionan como alimentadores de los puntos de conexión con la M-607 para configurar un viario continuo a lo largo del borde de la ciudad, para dotar de accesibilidad a zonas ahora desconectadas e integrando en el espacio urbano zonas empresariales, vacíos y suelos vacantes y

creando viarios alternativos que reduzcan la congestión en los puntos de acceso.

En estas vías de servicio la sección permitirá reservar carriles para los sistemas de transporte público que darán continuidad al carril bus-VAO a desarrollar en el futuro entre Colmenar Viejo y el norte de Madrid (Plaza de Castilla/Madrid Nuevo Norte). Carriles bici y vías peatonales formarán parte también de este sistema de vías de servicio concebidas con criterio de calles urbanas que enlazarán con los nodos de intercambio modal previstos en las áreas de nueva centralidad asociados a las estaciones de Cercanías.



## 9. EJE VERDE

La confluencia de grandes infraestructuras (autovía, ferrocarril convencional y ferrocarril de Alta Velocidad) a lo largo de este borde occidental de la ciudad ha generado un conjunto de espacios “sin control”: taludes y explanadas en zonas de afecciones de infraestructura, franjas de terreno inaccesibles por quedar confinadas como islotes entre los diversos ejes de transporte, zonas de borde marginales, etc. Todos estos espacios, situados además en los accesos y en la zona más visible de la ciudad, transmiten una imagen de descuido y abandono.

Se propone una estrategia general de reforestación de estos espacios dando continuidad al paisaje de pinares que existe al sur de Tres Cantos. Se logrará de este modo una percepción mucho más atractiva del carácter de la ciudad para los residentes del entorno de estas zonas, para quienes acceden a ella y para los que la divisan desde los

diferentes medios de transporte, se amplían los espacios ocupados por elementos naturales en el área urbana y se dota de un uso específico a estos espacios reduciendo el riesgo de usos inadecuados como abandono de basuras y escombros. Además, la creación de una densa pantalla arbolada entre los ejes de transporte y las zonas urbanas crea una barrera que permite reducir el impacto de ruidos y contaminación sobre los espacios habitados.



## 10. CONECTORES URBANOS

Especial importancia tienen los nuevos conectores que se proponen entre los dos ámbitos del municipio separados por la M-607. Como tantas ciudades en expansión que han dado el salto sobre barreras naturales o infraestructurales que limitaban su desarrollo, Tres Cantos necesita elementos de conexión con nuevas áreas con potencial de crecimiento urbano y con los espacios del término municipal localizados al oeste del municipio. Se propone, en primer lugar, actuar sobre los actuales pasos elevados existentes mejorando su imagen y las opciones para peatones y ciclistas, creación de elementos de sombra, etc.

Complementariamente se propone ampliar las posibilidades de interconexión sobre la M-607 con la implantación de un nuevo sistema de pasos verdes para peatones y ciclistas con elementos verdes que conecten los diferentes ejes urbanos con el carril ciclista Madrid-Colmenar y con los nuevos desarrollos urbanos propuestos al oeste de la M-607. Estos nuevos pasos para sistemas de movilidad sostenible permitirán dar continuidad a los sistemas verdes propuestos para el entorno urbano y a los principales ejes de la ciudad, así como conectar las estaciones de Cercanías como puntos clave de movilidad interurbana con las infraestructuras peatonales y ciclistas que conectan los diferentes ámbitos del municipio.



# D

## Áreas de Nueva Centralidad

11. ESTACIÓN CENTRAL

12. DISTRITO N

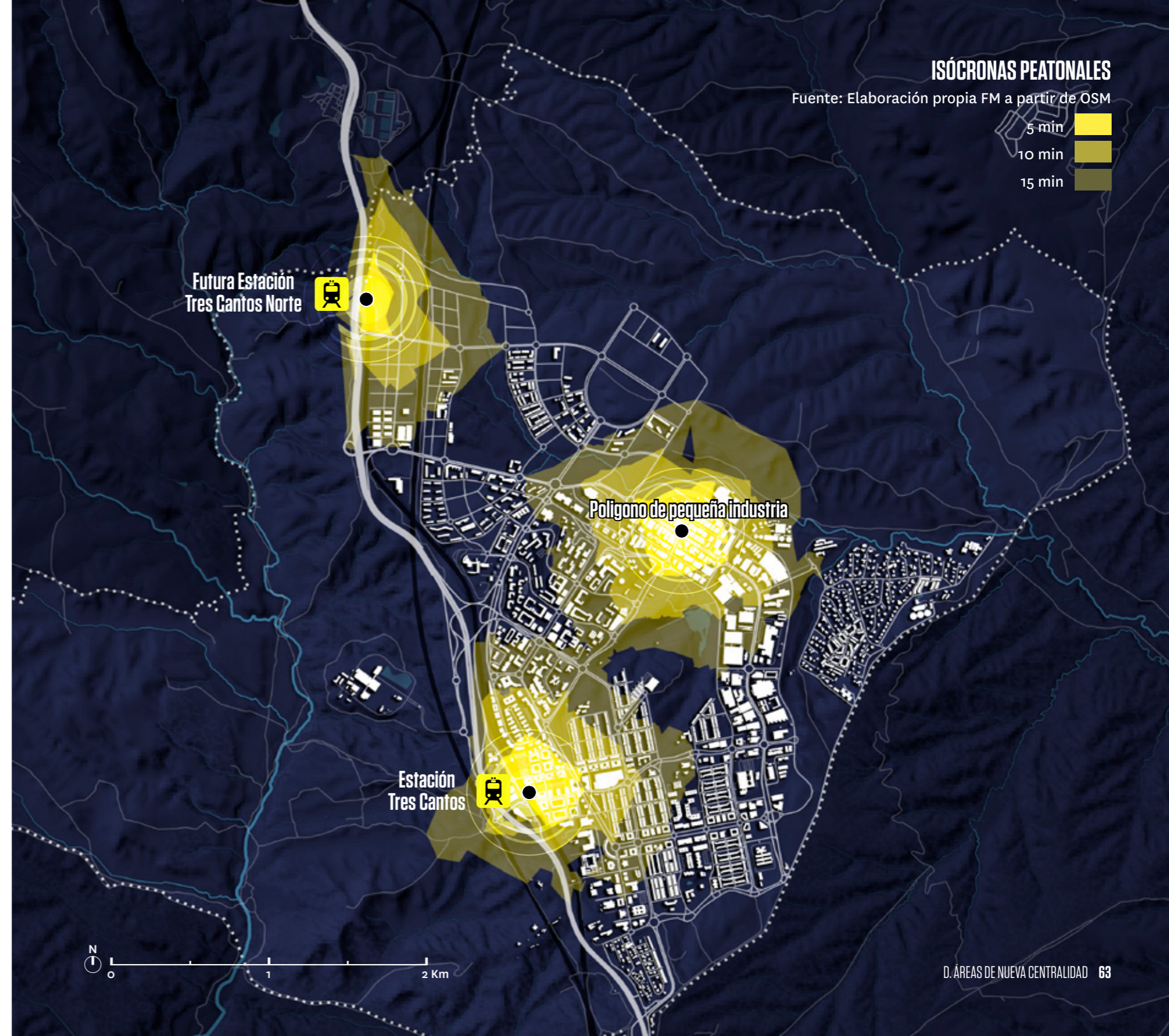
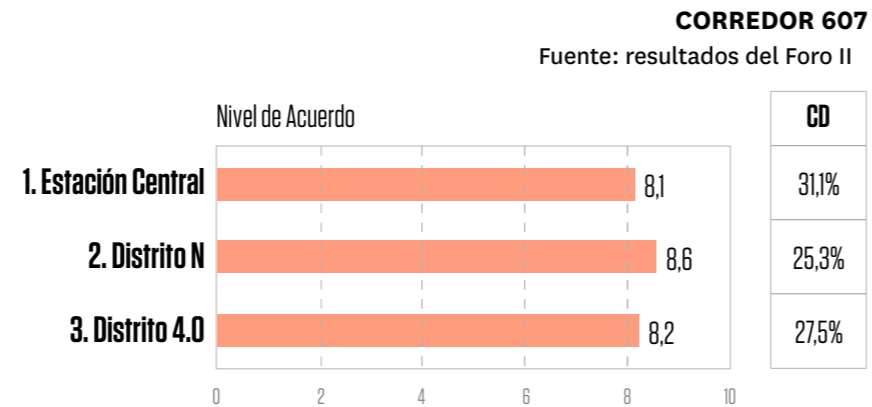
13. DISTRITO 4.0



# D. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

Las Áreas de Nueva Centralidad se plantean como nodos de intensidad urbana en emplazamientos estratégicos de la ciudad configurando ámbitos de concentración de actividades, equipamientos y residencia con un papel

clave en la creación de lugares de vitalidad y atracción ciudadana y espacios clave para la articulación de modos de movilidad sostenible.





## 11. ESTACIÓN CENTRAL

La estación de Cercanías de Tres Cantos es una pieza clave de la ciudad. El ferrocarril proporciona el enlace de transporte colectivo más eficaz y sostenible para las conexiones interurbanas de la ciudad. Permite evitar las retenciones que afectan a la carretera M-607 y da acceso directo al centro de Madrid y a los principales nodos de intercambio modal del Área Metropolitana. Como ya se ha señalado, en la actualidad los servicios de Cercanías captan en torno a un 20% de los desplazamientos con origen o destino en la ciudad. Aumentar de manera significativa este porcentaje requiere aumentar el atractivo del ferrocarril. Sin duda la mejora del nivel de servicio prestado por RENFE en cuanto a aumento de las frecuencias, cumplimiento de horarios y garantía del servicio es una condición imprescindible para lograr este objetivo.

El otro elemento clave para incentivar el uso del ferrocarril es aumentar la accesibilidad de la estación, mejorar su conectividad con el resto de la ciudad y hacer de la estación un área de centralidad que concentre funciones y servicios de alta demanda.

La propuesta de Nueva Centralidad en torno a la estación busca generar un ámbito atractivo y con una gran intensidad urbana y facilitar el uso de sistemas de movilidad sostenible. Se plantea una mejora del espacio público en torno a la estación, recuperando intersticios y espacios degradados, y aumentar la densidad de equipamiento, comercio y servicios

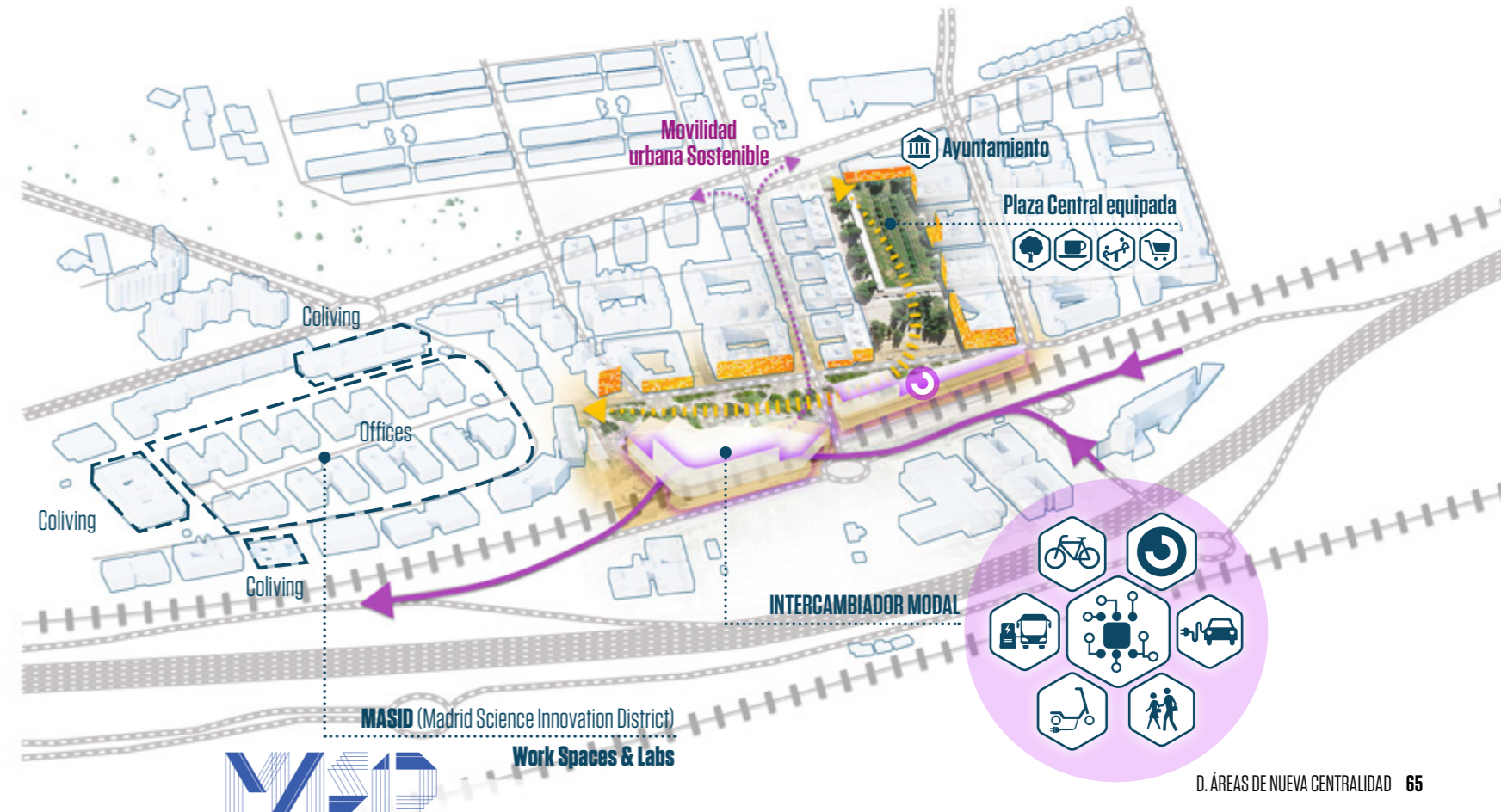
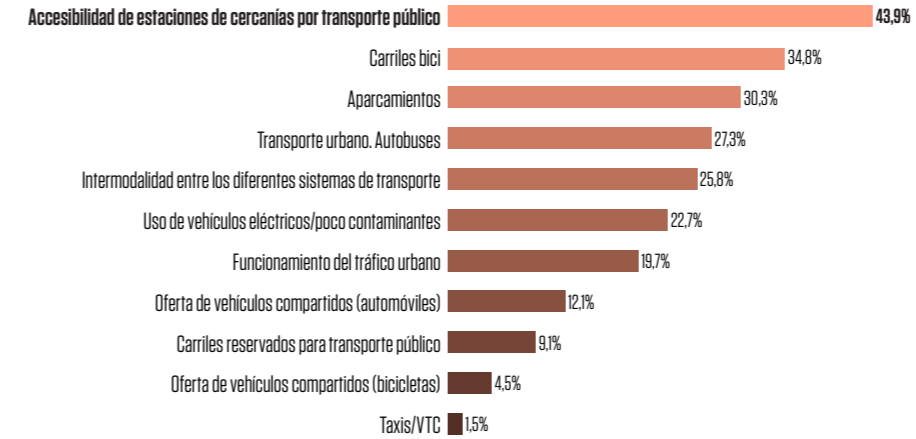
en su entorno. La estación quedará integrada en un espacio de intercambio modal (la Folie) en el emplazamiento del actual aparcamiento. La Folie actúa como “puerta” de la ciudad en la que junto a comercio y servicios se localizan los espacios de intercambio modal que marcan el paso entre los sistemas de movilidad de dentro y de fuera de la ciudad. Aquí convergerán los diferentes sistemas de movilidad (trenes de Cercanías, autobuses urbanos e interurbanos, minibuses eléctricos, aparcamiento de bicicletas y vehículos compartidos, recarga de vehículos eléctricos, aparcamientos de rotación...), espacios para la acogida de servicios logísticos de última milla, comercio y servicios, etc.

La propuesta incluye la mejora de los espacios públicos en torno a la estación. Se busca crear un ambiente amigable y seguro para los peatones, con aceras amplias, zonas verdes y áreas de descanso. También se plantea la creación de nuevas conexiones peatonales y ciclistas que faciliten el acceso a la estación.

En cuanto a la densificación del área, se propone una mayor concentración de equipamiento, comercio y servicios en el entorno de la estación. Esto incluiría la creación de nuevos espacios comerciales, restaurantes y servicios, así como la mejora de los existentes. La idea es crear un entorno urbano vibrante y animado que sea atractivo tanto para los residentes como para los visitantes.

### Localización y conectividad metropolitana. Importancia Estratégica

Fuente: resultados del Foro I



**ESTACIÓN CENTRAL**  
Área de nueva Centralidad

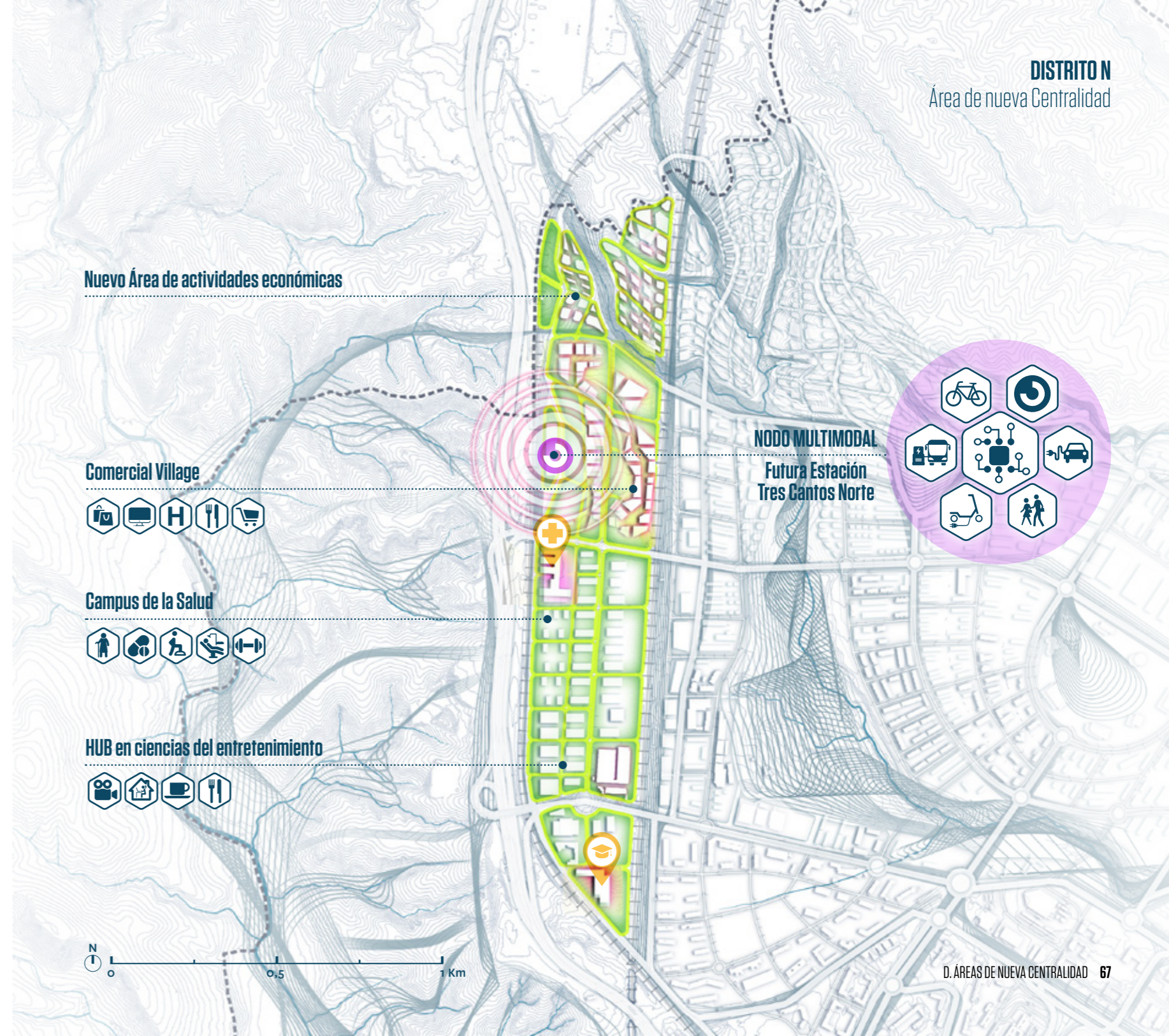
## 12. DISTRITO N

La nueva estación de Cercanías prevista en la zona norte del municipio deberá desarrollar un importante papel como área de centralidad en un área poco conectada con las zonas más consolidadas de la ciudad. Además va a ser un elemento clave para proporcionar un sistema de movilidad sostenible para los nuevos desarrollos previstos en el norte de la ciudad para los próximos años.

Al igual que en el caso de la Estación Central, se plantea que este nodo de conectividad funcione como un gran punto de intercambio modal (trenes, bicicletas, peatones, autobuses urbanos e interurbanos, aparcamientos, etc.). Para maximizar su atractivo y su funcionalidad se propone aumentar la densidad de usos en su entorno, crear espacios públicos atractivos y, junto a los grandes equipamientos sanitarios y educativos previstos, implantar espacios

comerciales y de ocio, residencia, oficinas y equipamientos configurando un área de mezcla de usos con una gran vitalidad y una intensa actividad tanto en días de trabajo como en fines de semana.

La localización en el entorno de espacios que generan una elevada afluencia de usuarios, como *Content City* o proyectos ya en marcha para la construcción de un nuevo hospital, son elementos importantes a integrar en esta propuesta generando un nodo centrado en la estación intermodal y los servicios comerciales de su entorno inmediato y que incorporaría también espacios de actividades económicas para oficinas y funciones terciarias y ámbitos de desarrollo productivo vinculados a la salud y al entretenimiento.



# D. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD



## 13. DISTRITO 4.0

En el noreste de la ciudad el polígono de la pequeña empresa aparece como un espacio que está experimentando importantes transformaciones al acoger de manera creciente actividades terciarias muy diversas. Es un ámbito que presenta una muy elevada conectividad dentro de la estructura urbana y con una posición limítrofe con tejidos urbanos muy diversos: los grandes espacios dotacionales que se están desarrollando en el ámbito del Paraninfo; las zonas residenciales consolidadas de la Fase I; los desarrollos en marcha de la Zona Norte; el polígono industrial. Este espacio, además, está situado frente al único ámbito en el que es posible desarrollar un nuevo crecimiento urbano ambientalmente compatible y contiguo a la ciudad actual. Por otra parte, es el espacio menos valorado de la ciudad actual y para el que se consideran más prioritarias el desarrollo de acciones de renovación urbana.

El Distrito 4.0 trata de aprovechar estas oportunidades locacionales para desarrollar un área de centralidad en el noreste de la ciudad propiciando un espacio caracterizado por la intensidad urbana y la mezcla de usos en el que localizar servicios y elementos de atracción en este ámbito. El nuevo espacio será el resultado de la progresiva transformación del polígono de la pequeña industria mediante actuaciones de creación de espacio público,

introducción de nuevos usos residenciales, dotacionales y terciarios, mejora de la imagen urbana, reorganización de viarios, identificación de espacios de oportunidad, etc.

Durante mucho tiempo ha predominado un enfoque del planeamiento basado en la zonificación que definía usos específicos para cada ámbito, segregando los diferentes espacios en función de usos específicos a desarrollar en cada lugar. Frente a este enfoque numerosas experiencias están demostrando las ventajas que se derivan de la concepción de los espacios urbanos como lugares de mezcla de usos donde coexisten e interaccionan diferentes funciones y actividades. El desarrollo de estos espacios mixtos, que no son otra cosa que la recuperación del concepto de ciudad tradicional como lugar de mezcla e interacción de personas y actividades, integra en un mismo ámbito usos residenciales, comerciales, industria, almacenes, cultura, ocio, equipamientos, actividades institucionales, etc.

Las ventajas de este modelo son evidentes en muchos aspectos. Frente al uso “a tiempo parcial” de los espacios industriales tradicionales, que permanecen vacíos durante las noches o los fines de semana, los espacios con mezcla de usos son ámbitos que permiten un uso mucho más intensivo y eficaz del suelo, reduciendo la necesidad



# D. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

## Áreas Homogéneas

Nivel de Excelencia

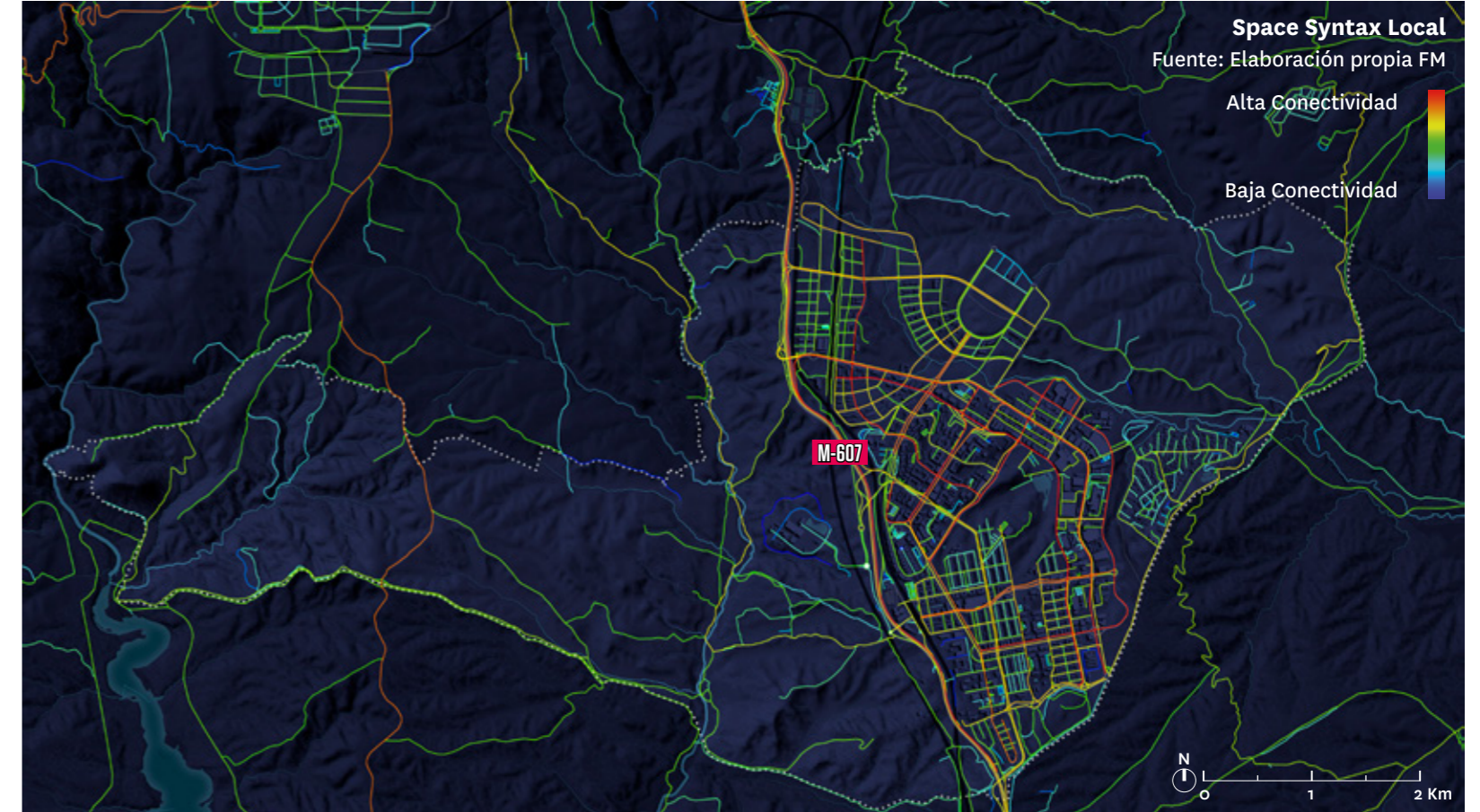
Fuente: resultados del Foro I



de expansión de las zonas urbanizadas y aumentando el aprovechamiento de un recurso que es especialmente escaso y caro en las zonas centrales de las grandes áreas urbanas. Proporcionan una valiosa estructura para lograr una relación más próxima entre residencia y trabajo, uno de los objetivos de futuro fundamentales para Tres Cantos, lo que reduce la necesidad de desplazamientos de larga distancia y ofrece la oportunidad de andar o usar la bicicleta o de introducir servicios de transporte más eficaces, baratos y adaptados a la demanda incluyendo servicios de alta tecnología como vehículos automatizados. Una mayor densidad e intensidad de uso se traduce también en unos menores costes de mantenimiento y prestación de servicios por parte de los ayuntamientos y unos ingresos mayores como consecuencia del aumento de pagadores de tasas e impuestos locales. Son ámbitos que pueden hacer más asequibles viviendas y zonas productivas a través de una oferta de espacios, tanto residenciales como de

actividad, suficientemente diversa lo que se traduce en oportunidades de localización de personas y empresas de muy diferente carácter y poder adquisitivo.

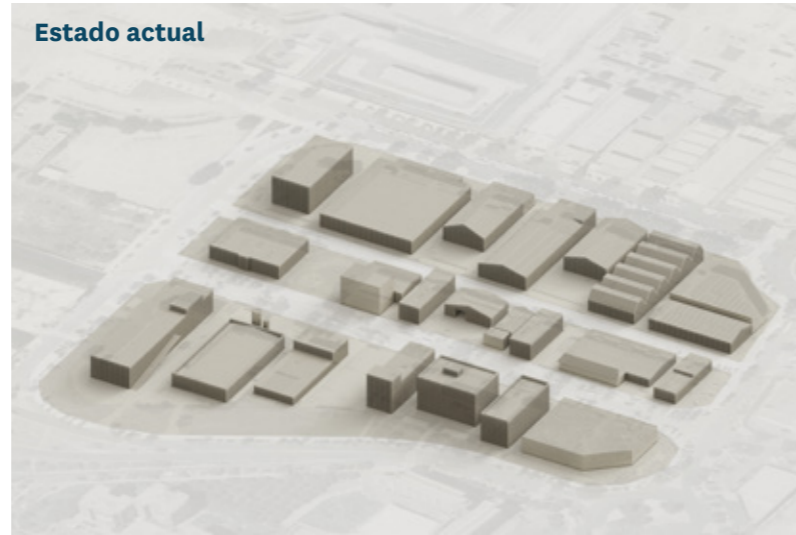
Cada vez más los espacios con mezcla de usos están mostrándose como elementos muy importantes para fortalecer el tejido productivo y aumentar la competitividad de las ciudades para la atracción de empresas intensivas en conocimiento. Para estas actividades, la atracción de trabajadores altamente cualificados es fundamental y sus demandas inmobiliarias muestran que el carácter del lugar tiene una importancia cada vez mayor en sus decisiones de localización. Son los distritos vivos, con variedad de opciones comerciales, de ocio y residencia, con equipamientos, zonas verdes, calidad del espacio público, vida de calles y diversidad de usos los que se demandan configurando espacios para “vivir, trabajar, aprender, jugar” utilizando la expresión acuñada en Singapur para



este tipo de espacios. Este tipo de espacios son también lugares para la localización de pequeñas empresas especializadas, *start-up* y profesionales que configuran un ecosistema de innovación vinculado a las estructuras empresariales de mayor dimensión y que suponen un tejido productivo estrechamente vinculado a la economía

local. Este conjunto de actividades se vincula a los nuevos tipos de espacios productivos que surge principalmente en los espacios mixtos y que se caracteriza por la presencia cada vez mayor de espacios de trabajo flexibles y oficinas compartidas.

# D. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD



# E

## Futuro Norte

14. COMUNIDAD DEL PARANINFO

15. METROPOLITAN PARK

16. CONFLUENCIA Y FUSIÓN



CONFLUENCIA

COMUNIDAD DEL  
PARANINFO

FUSION DISTRICT

METROPOLITAN  
PARK



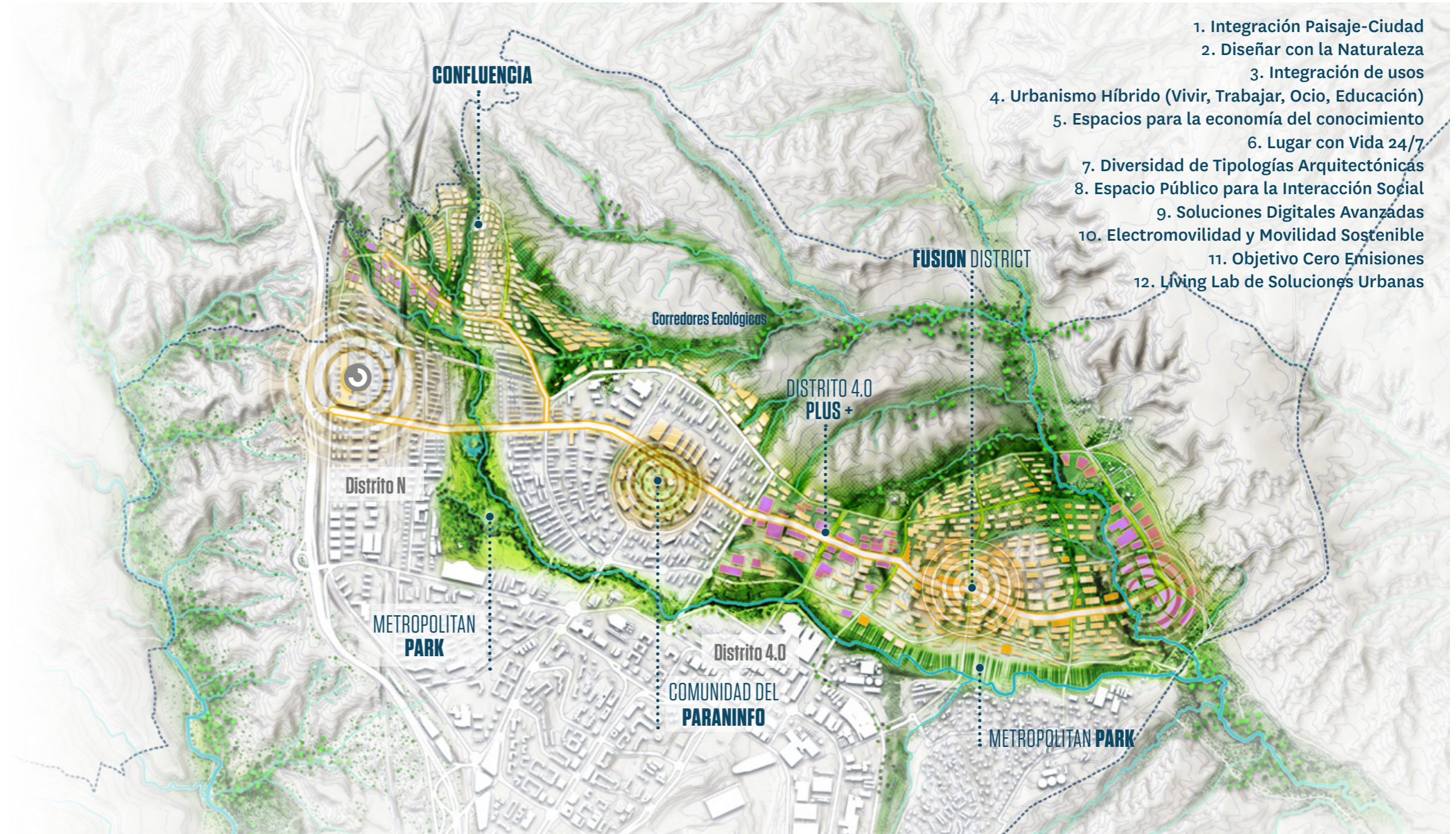
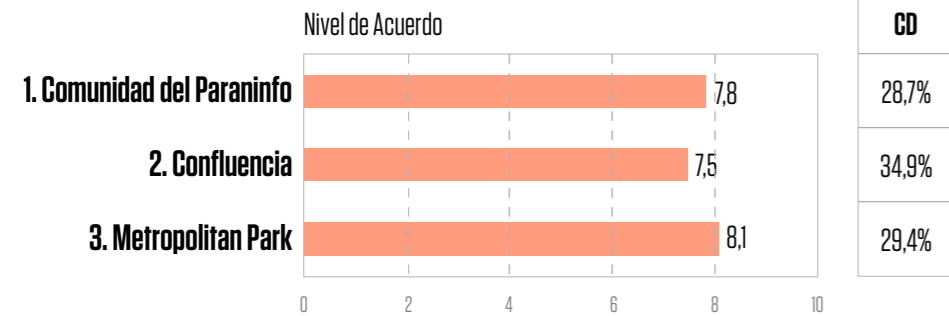


# E. FUTURO NORTE

Futuro Norte se plantea como el gran ámbito de crecimiento futuro de la ciudad. Incorpora espacios cuyo desarrollo ya está en marcha, como el Metropolitan Park y el Paraninfo y las áreas de nuevos crecimientos concebidas como espacios de media y alta densidad, con objeto de lograr una elevada intensidad urbana que permita priorizar la movilidad peatonal y los servicios de proximidad, generando Ecomunidades concebidas desde su inicio de acuerdo con las ideas de urbanismo sostenible y Ciudad de los 15 minutos.

## FUTURO NORTE

Fuente: resultados del Foro II



## 14. COMUNIDAD DEL PARANINFO

El ámbito del Paraninfo va a ser uno de los grandes hitos urbanos de Tres Cantos, tanto por su ubicación en una altura que domina el resto de la ciudad como por el carácter singular de los equipamientos y espacios que va a albergar. Se propone un diseño que favorece la aparición de un espacio urbano vital y atractivo en torno a estos elementos dotacionales propiciando la intensidad de los usos residenciales en las zonas colindantes con el área central y un eje de actividad urbana que denominamos Salón Urbano.

Este Salón Urbano se desarrollará sobre el eje central de la Gran Vía de Tres Cantos, que conecta directamente con el Distrito N y la futura estación de Cercanías, como un espacio para el uso colectivo que incorporaría vías reservadas para sistemas de transporte colectivo, usos comerciales y de ocio a pie de calle y amplios espacios peatonales arbolados aptos para el paseo como para la acogida de actividades ciudadanas muy diversas: juegos de niños, terrazas, bancos y paseos...

Se sugiere reforzar el carácter residencial de los usos entorno al espacio central dotacional del Paraninfo aumentando, especialmente, la oferta de vivienda en alquiler y de vivienda para jóvenes en un entorno con una cierta diversidad tipológica en cuanto a la oferta residencial.

### Paraninfo

El corazón de barrio (equipamientos culturales y educativos)

### Salón urbano

Eje de Intensidad Urbana (calle comercial)

### Viviendas para jóvenes

(Cambio de uso de algunas parcelas para equipamientos)

### Variedad de Tipologías Residenciales

Viviendas adosadas

Vivienda de bloque cerrado

Vivienda bloque abierto



## 15. METROPOLITAN PARK

El Metropolitan Park es una iniciativa en marcha que se desarrolla a lo largo del curso del arroyo del Bodonal y forma el arco este del Gran Anillo Verde. Tiene un carácter de parque urbano muy integrado con su entorno y va adquiriendo un perfil más natural, con masas forestales en sus tramos central y meridional siendo el elemento ambiental articulador para los futuros desarrollos urbanos.

La amplitud de este espacio permite incorporar diversos equipamientos para facilitar su utilización por una gran variedad de usuarios: zonas arboladas, recuperación de pequeños cauces, circuitos deportivos, huertos urbanos, centros de formación ambiental, paseos peatonales y ciclistas, zonas de juegos infantiles. Se propone la localización de instalaciones de arquitectura abierta con elementos de captación de energía en algunos puntos para generar nodos de interés y localización de servicios, espacios para eventos al aire libre, etc.

Se define así una pieza verde de carácter lineal que aportará a los nuevos espacios de desarrollo urbano, y al conjunto de la ciudad, un importante espacio libre y ambientalmente valioso en un ámbito que hoy carece de condiciones adecuadas para su uso. Metropolitan Park permite consolidar un espacio de ocio y de contacto con la naturaleza convirtiendo una zona hoy marginal en un espacio central en las iniciativas de transformación urbana y en un elemento de atracción para toda la población de Tres Cantos.



# E. FUTURO NORTE

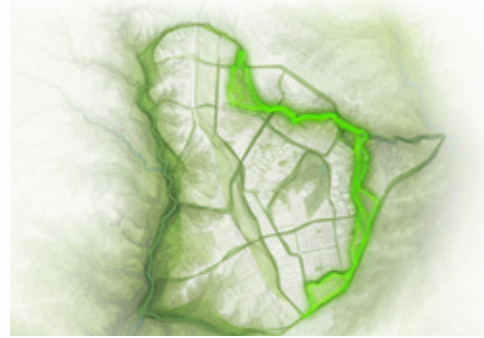
Parque de Ribera



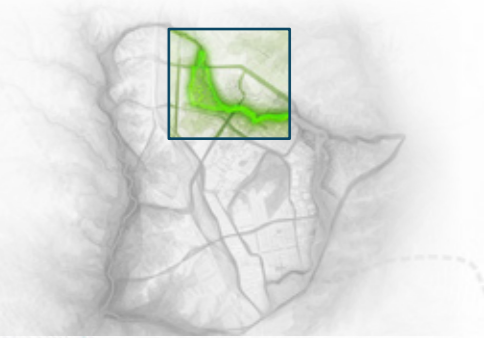
Zona Verde Deportiva



Metropolitan Park



Localización



## PROGRAMA

- Caminos del Agua
- Islas de la Energía
- Sendas
- Parque equipado
- Educación, ocio y deporte
- Tipologías residenciales diversas

Islas energéticas



Conectores Transversales



Islas de la energía

Sendas

Caminos del agua

Equipamientos



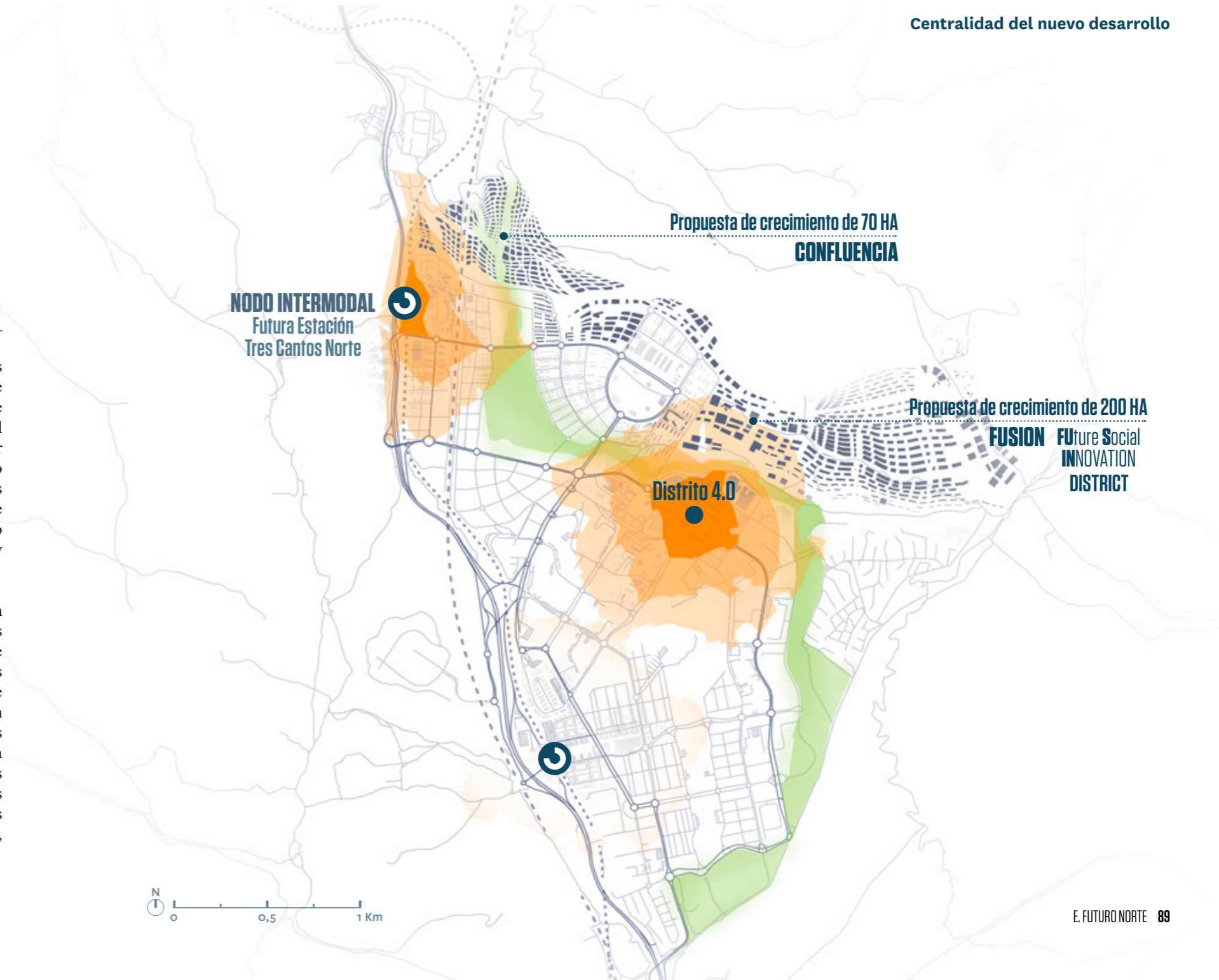
## 16. CONFLUENCIA Y FUSIÓN

Como se ha indicado previamente, el crecimiento residencial de Tres Cantos es muy necesario para lograr un mayor equilibrio entre residencia y empleo, aumentar la masa crítica de la ciudad para fortalecer su sistema de servicios públicos y privados y para hacer frente a las crecientes demandas de vivienda. Se propone que una parte significativa de este crecimiento futuro se localice en espacios situados al norte y noreste de la ciudad dando continuidad y complementando la zona del Nuevo Tres Cantos. Se propone el desarrollo de estos espacios como dos ámbitos urbanos diferenciados y a implementar de manera independiente, denominándose Confluencia a las nuevas zonas de crecimiento urbano entre la M-607 y el borde este del Paraninfo y Fusión a los espacios localizados al norte del Metropolitan Park hasta el Soto de Viñuelas.

Estos nuevos desarrollos se articulan mediante un eje verde, el Metropolitan Park, y un eje urbano que resulta de la extensión de la Gran Vía de Tres Cantos para la que se plantea el mantenimiento de su carácter de Salón Urbano, de acuerdo con los criterios mencionados (transporte colectivo, fachadas activas y vida de calle con espacio público amplio y atractivo).

Aunque el uso dominante es el residencial los nuevos desarrollos se plantean como espacios con una importante mezcla de usos, primándose las áreas terciarias y de oficinas en los sectores más próximos a la M-607 y el futuro Distrito N. En cualquier caso es necesario mantener servicios de proximidad para los residentes (comercio de barrio, ocio, equipamientos educativos, sanitarios y sociales, espacios culturales, servicios personales de diferente tipo, oficinas administrativas...) y un cierto tejido de actividades económicas, desde oficinas y despachos profesionales a pequeños talleres y almacenes.

El conjunto de los nuevos desarrollos se organizan en grandes Supermanzanas o Células de Vida Urbana. Las Células quedan delimitadas por una red vial estructurante que constituyen los ejes principales. Estos ejes principales serán los elementos básicos del sistema de movilidad e incorporando espacio público aceras amplias, iluminación y mobiliario urbano, arbolado, etc. El diseño de estos ejes estructurantes debe buscar configuraciones de fachada con comercios y actividades orientadas a la calle en las plantas bajas con objeto de generar vías urbanas atractivas y dotadas de vitalidad. En torno a estas vías principales debe priorizarse la localización de equipamientos,

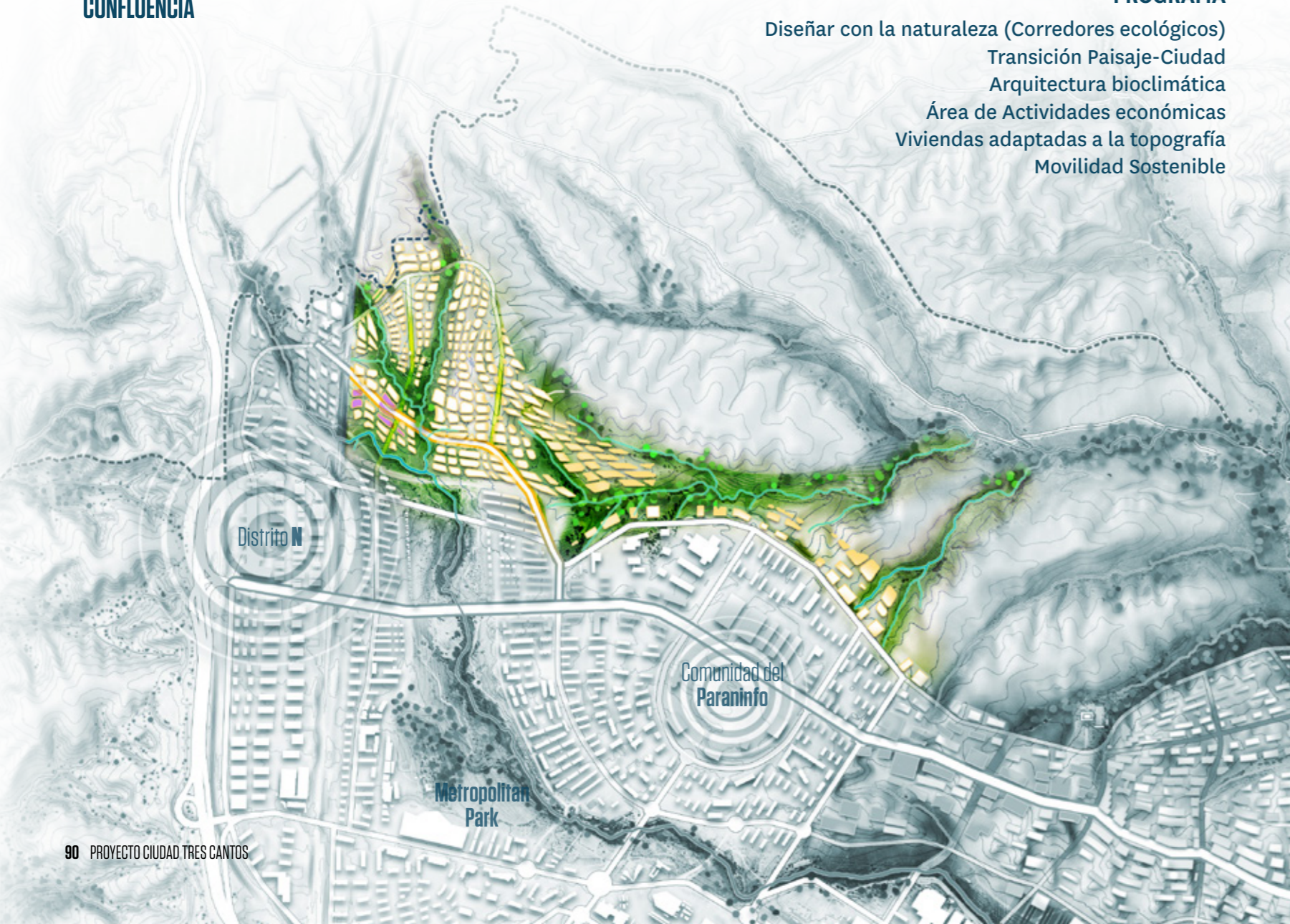


# E. FUTURO NORTE

## CONFLUENCIA

### PROGRAMA

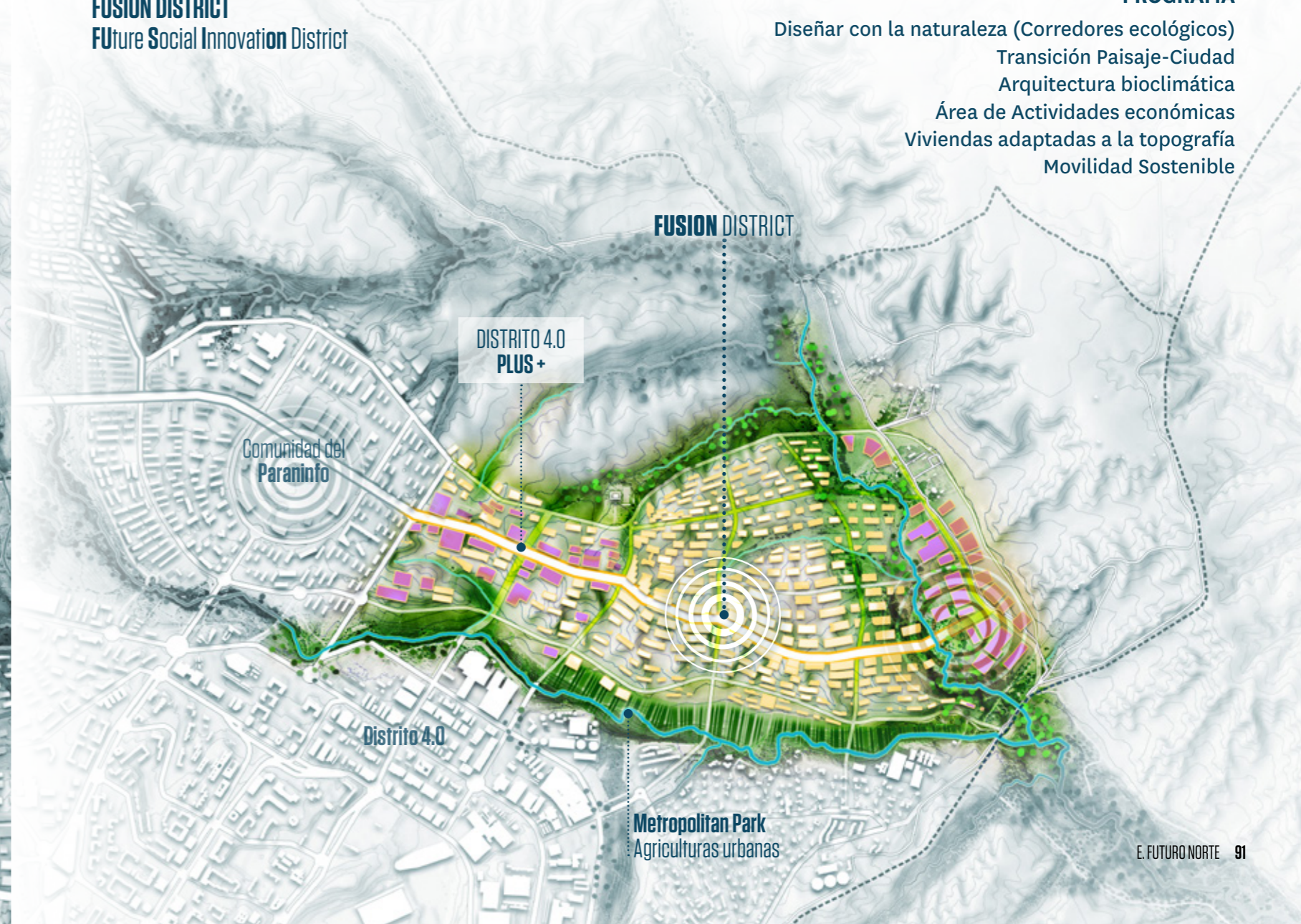
- Diseñar con la naturaleza (Corredores ecológicos)
- Transición Paisaje-Ciudad
- Arquitectura bioclimática
- Área de Actividades económicas
- Viviendas adaptadas a la topografía
- Movilidad Sostenible



## FUSION DISTRICT Future Social Innovation District

### PROGRAMA

- Diseñar con la naturaleza (Corredores ecológicos)
- Transición Paisaje-Ciudad
- Arquitectura bioclimática
- Área de Actividades económicas
- Viviendas adaptadas a la topografía
- Movilidad Sostenible



Sección, Media densidad



Sección. Corredores Ecológicos



Sección, Mezcla de usos

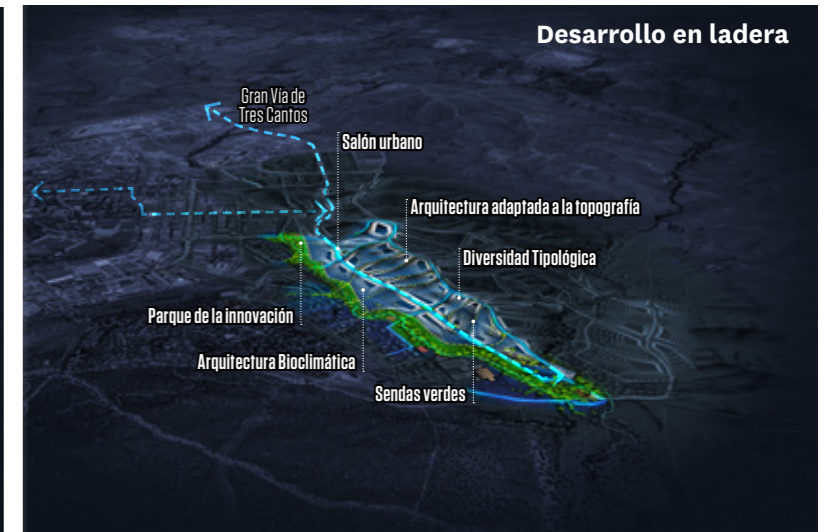
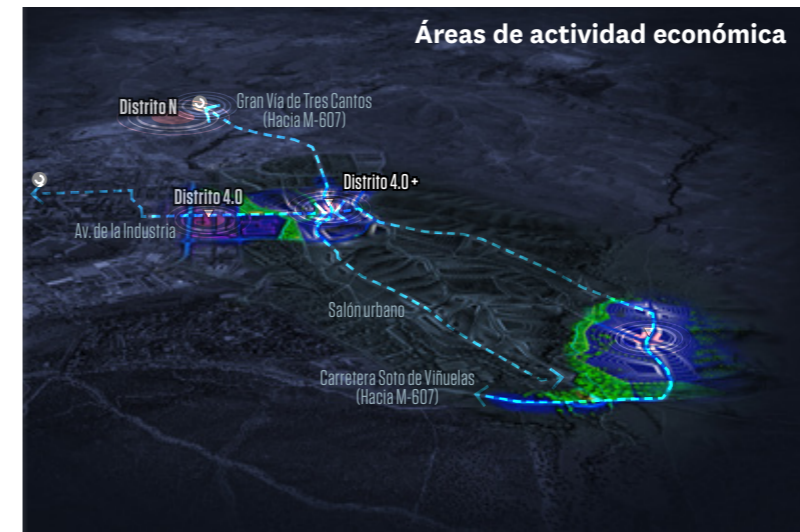
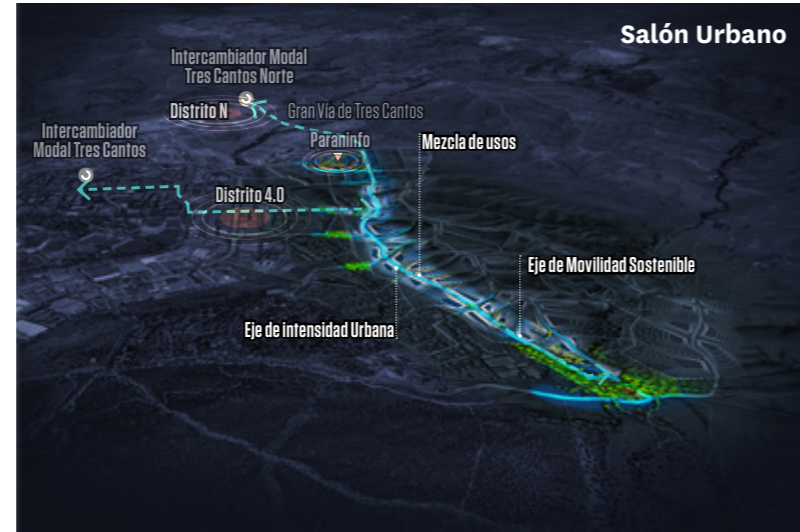
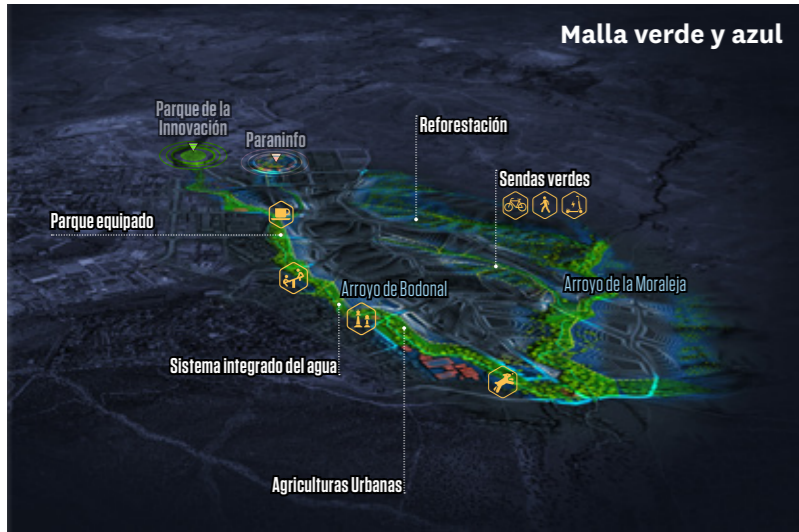
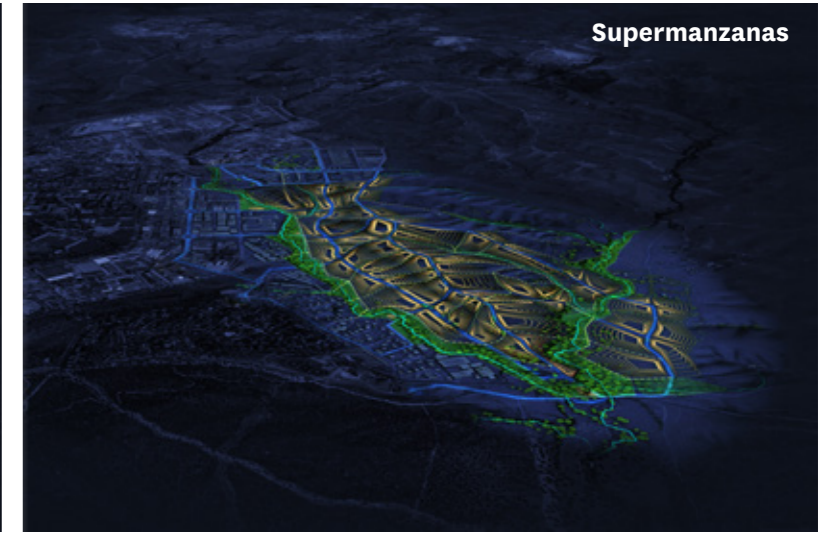
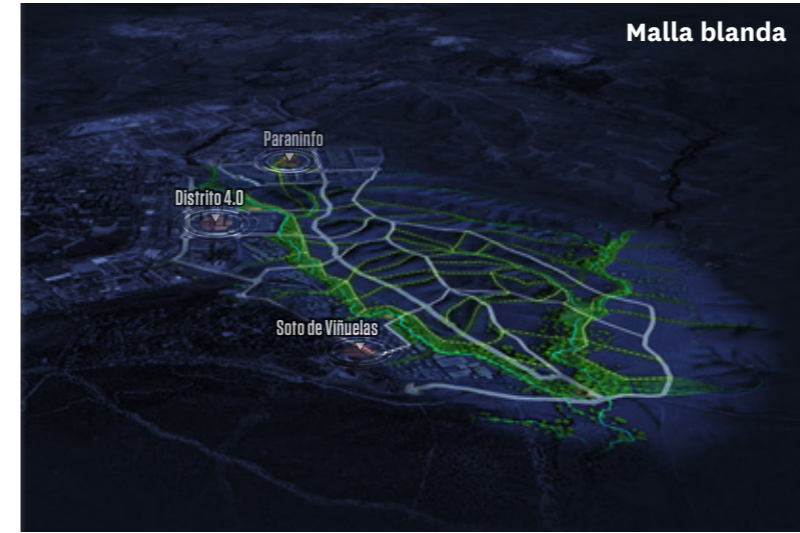
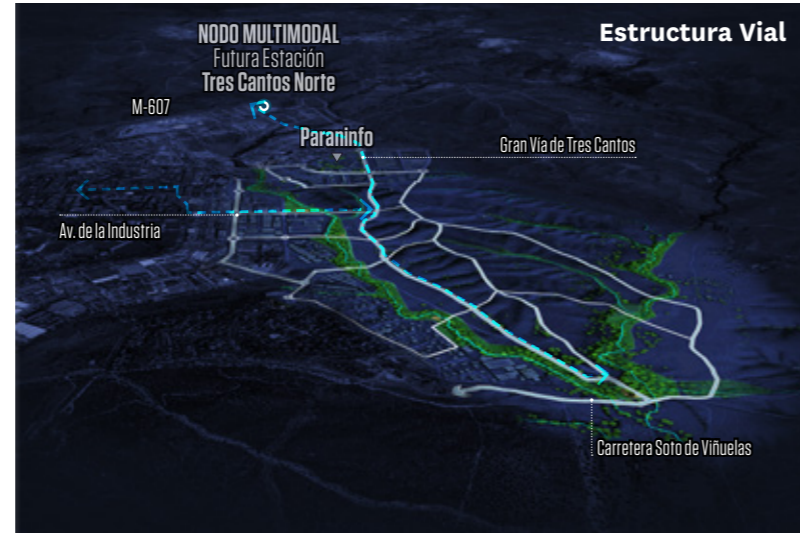


servicios y actividades económicas y el desarrollo de una mayor densidad edificatoria y residencial. Son los ejes más accesibles con opción para la circulación del vehículo privado y con oferta de transporte colectivo y deben funcionar como los espacios de mayor intensidad urbana de este ámbito.

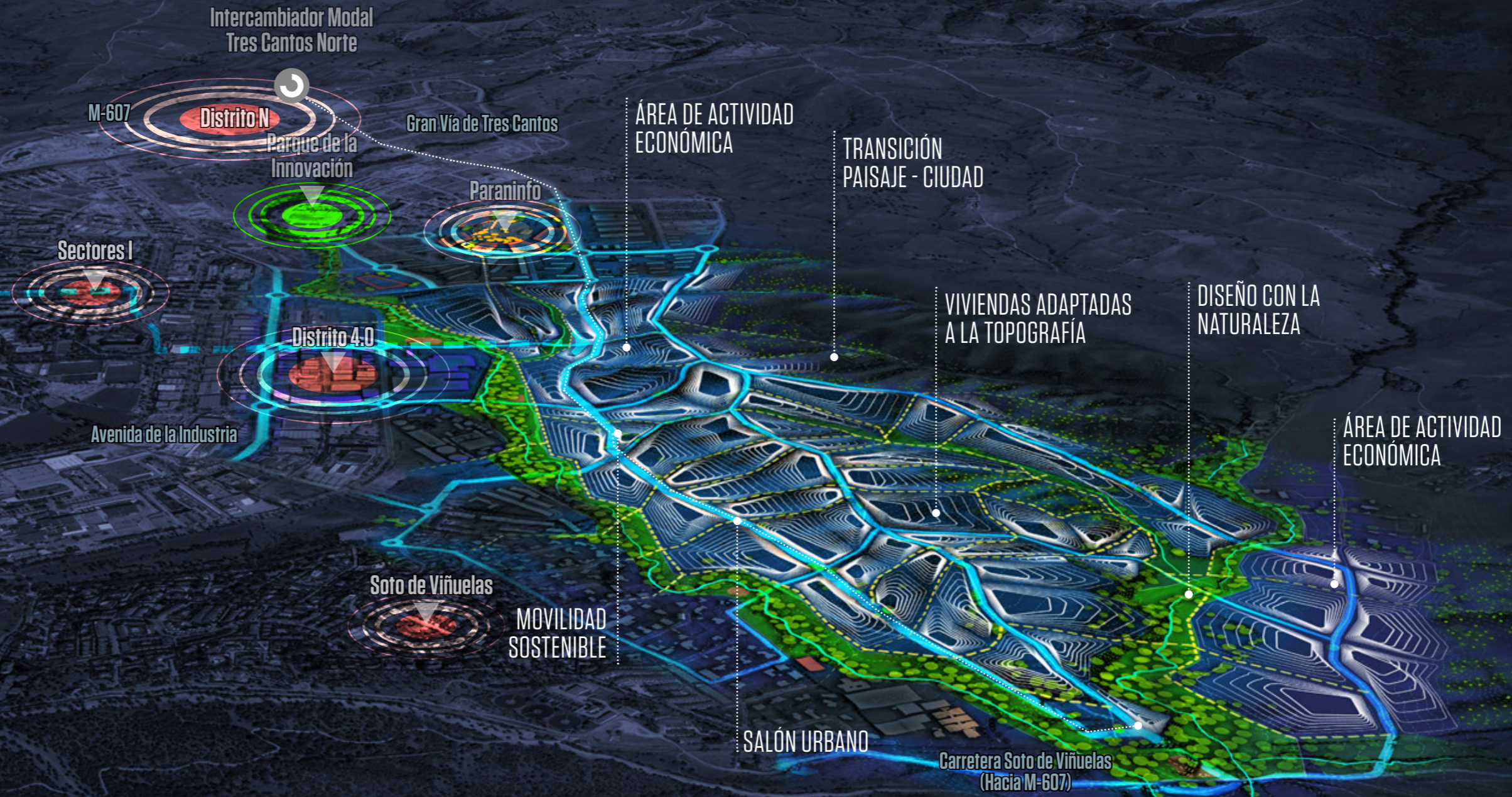
Cada Célula define un ámbito de ordenación específico. Esta ordenación establecerá la red de movilidad interna de cada Célula y los elementos que integran el sistema de espacios públicos, las edificaciones y usos. En el interior de cada Célula se busca diseñar un espacio urbano con redes viales orientadas a sistemas de movilidad sostenible, desde calles de coexistencia a vías exclusivas para peatones y bicicletas, etc. que funcionan, además como ejes verdes y de espacio público. Estos espacios interiores

pueden acoger equipamientos y servicios de barrio y ofrecer espacio de aparcamiento para residentes. También pueden localizarse en estos lugares microplataformas logísticas y puntos de distribución mediante consignas a la escala de Célula que concentren las actividades de reparto y movimiento de mercancías y envíos de comercio minimizando el impacto de estas actividades sobre la movilidad de cada ámbito y maximizando la eficacia de una actividad con un crecimiento cada vez mayor.

# E. FUTURO NORTE







# F

## Renovación Urbana

- 17. SUPERMANZANAS
- 18. SALÓN URBANO



Junto a la propuesta de nuevos desarrollos y la transformación de espacios estratégicos de la estructura urbana se plantean diversas iniciativas de mejora urbana en los ámbitos más consolidados de la ciudad. El objetivo es aumentar el atractivo y la sostenibilidad de estos lugares adaptándolos a las demandas y desafíos actuales.

## 17. SUPERMANZANAS

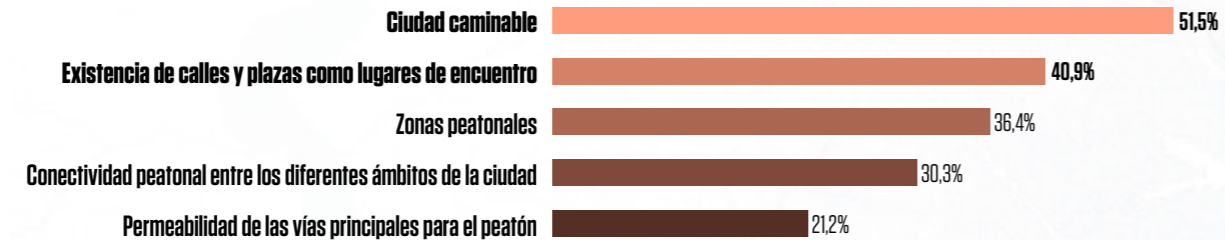
Las Supermanzanas constituyen una propuesta para la reorganización de la movilidad y del espacio público en las zonas ya consolidadas de la ciudad y se plantean como un modelo de organización del desarrollo urbano para los futuros crecimientos. En esta nueva estructura las vías principales actuarán como principales ejes de movilidad y delimitarán cada una de las Supermanzanas. El interior de estas Supermanzanas dispondrá de una movilidad interna blanda, con prioridad para el peatón, calles de coexistencia, transporte público de bajo impacto y circulación de vehículo privado exclusivamente para residentes. Cada supermanzana define un ámbito de actuación para el desarrollo de iniciativas de mejora y renovación: espacio público (pavimentos, iluminación, mobiliario, arbolado...), dinamización del pequeño

comercio, transporte sostenible, mejora de la accesibilidad, renovación de fachadas y mejora de eficiencia energética de edificios, etc.

Aunque la mayor parte de los viajes en el interior de la ciudad se realizan a pie, en los desplazamientos que tienen como origen o destino zonas exteriores al municipio el medio de transporte más frecuente es el vehículo privado. La transformación de estas pautas de tráfico es una de las demandas más claramente expresadas en los procesos de participación del Proyecto Ciudad, siendo el logro de una ciudad caminable una de las propuestas que se han considerado más prioritarias por parte del Foro de entre todas las iniciativas planteadas. En todo el mundo la movilidad y el papel del vehículo privado están

### Conectividad peatonal. Importancia Estratégica

Fuente: resultados del Foro I



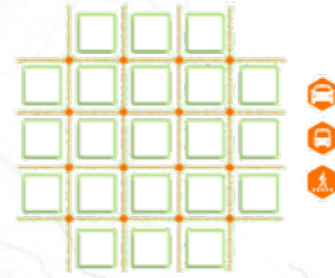
**SUPERMANZANAS**  
 Supermanzana existente   
 Supermanzana propuesta



# F. RENOVACIÓN URBANA

## Viario existente

### Modelo Actual

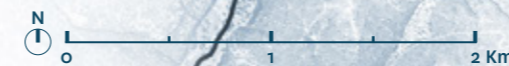
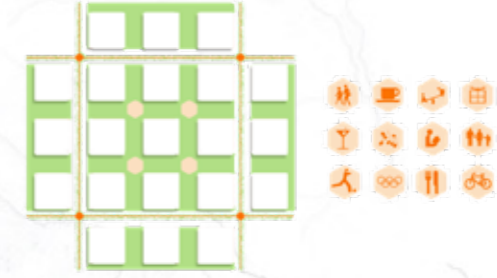


### Viario sin jerarquía



## Jerarquía vial propuesta

### Modelo Supermanzanas



# F. RENOVACIÓN URBANA

en el corazón del actual debate urbano, especialmente en relación con las áreas centrales de las ciudades. Las numerosas experiencias existentes han mostrado que reducir el papel de automóvil en este tipo de espacios aporta grandes ventajas. Se reduce la contaminación atmosférica y el nivel de ruido, lo que se traduce en mejoras del confort y la salud de los ciudadanos, se dispone de nuevos espacios para aumentar y mejorar el espacio público y la imagen de la calle como lugar central de la vida urbana y se hacen posibles nuevas actividades que dotan de interés y atractivo a estos lugares, aumenta la afluencia a los comercios a pie de calle al sustituir coches que pasan de largo por peatones que pueden pararse y entrar. La implantación de modelos que favorezcan caminar y el uso de la bicicleta se asocian a beneficios para la salud en una sociedad en la que el sedentarismo es una de las causas más importantes de enfermedad. El desarrollo de esquemas de desplazamiento, tráfico y transporte público innovadores y atractivos, apoyados en una combinación de diseño urbano, regulación y uso de nuevas tecnologías es un factor muy importante para la proyección exterior de

Tres Cantos como ciudad innovadora y sostenible y para fortalecer el carácter de la ciudad como lugar atractivo para vivir, trabajar y disfrutar.

El esquema que se propone se estructura en torno a la segregación de tráficos y a la organización de los distintos modos de transporte en función del carácter de las vías, otorgando con carácter general un nuevo protagonismo a los desplazamientos a pie y en bicicleta y priorizando el transporte colectivo sobre el vehículo individual.

Las Supermanzanas establecen una jerarquía de las vías urbanas en dos niveles. Las Vías Estructurantes admiten la circulación de todo tipo de vehículos. Son calles anchas, con más de un carril de circulación por sentido para las que se propone adaptar su sección para adecuarlas a las nuevas orientaciones que se plantean para los sistemas de movilidad: ampliación de las aceras, implantación de carriles reservados para ciclista, cuando todavía no exista, y para sistemas de transporte público y vehículos de emergencias y limitación de los carriles para vehículos

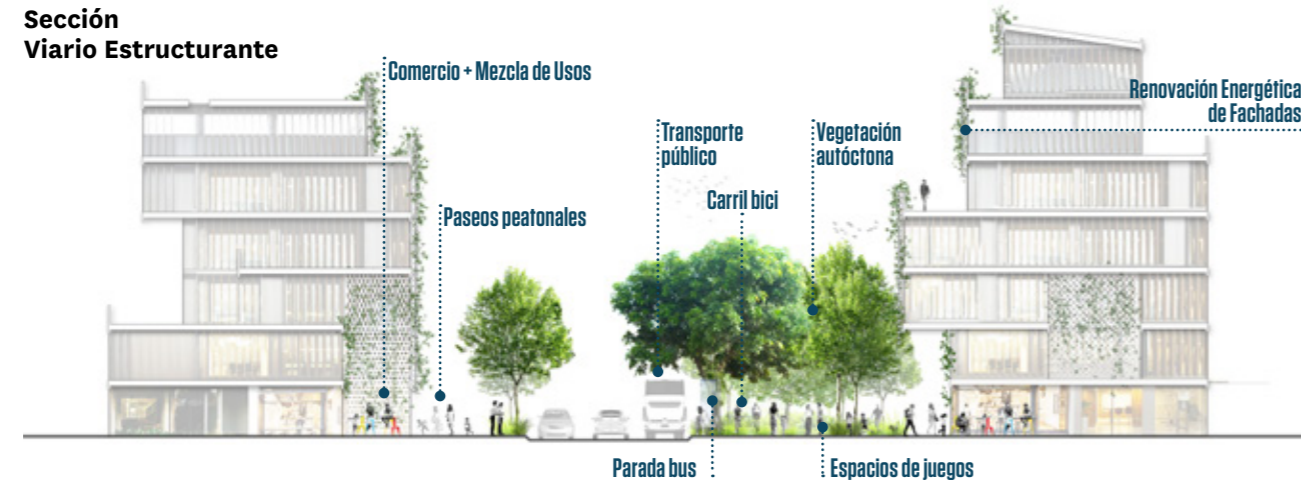
privados a un máximo de uno por cada sentido. Estas Vías Estructurantes conectan con las vías de conexión exterior, las áreas de centralidad y los puntos de acceso a los sistemas de transporte colectivo de alta capacidad. Esta nueva configuración de las vías reduce la velocidad de los coches, preserva la seguridad de peatones y ciclistas y da protagonismo al transporte público. Es importante que, paulatinamente, la flota de vehículos de transporte público esté compuesta por vehículos eléctricos con cero emisiones.

Estas Vías Estructurantes definen el perímetro de las Supermanzanas. En el interior de estas se desarrollará un sistema de calles de coexistencia o de tráfico compartido, que puede ser utilizado tanto por peatones como por ciclistas o vehículos, siendo el diseño urbano el principal elemento de gestión del tráfico. La eliminación de aceras y el uso de pavimentos para peatones en toda la extensión de la calle elimina la idea de que existen zonas para vehículos y zonas para peatones y todo ello pasa a ser espacio público de uso común con una velocidad limitada a 20 Km/h para

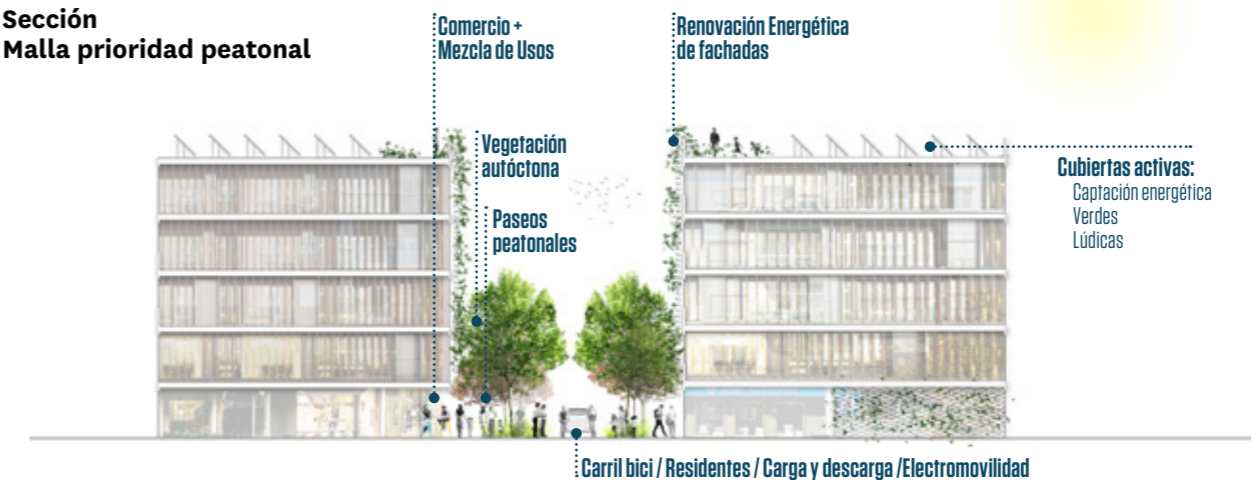
los coches como elemento fundamental de convivencia. La menor sección de estas calles vecinales y la necesidad de acomodar los diferentes sistemas de movilidad requiere establecer algunas limitaciones al acceso con vehículo al interior de las Supermanzanas pudiendo circular por estos ámbitos los residentes y personas con empleo en la zona con un tiempo limitado de parada en la calle y el resto de los usuarios, siempre que su destino sea un aparcamiento subterráneo.

La eliminación del aparcamiento en la calle para los no residentes en el interior de las Supermanzanas es un elemento esencial para desincentivar el uso del vehículo privado y crear las condiciones necesarias para ampliar y mejorar el espacio público. La regulación de la carga y descarga y de las labores de reparto debe buscar reducir la dimensión de los vehículos (máximo 7,5 toneladas), acotar los horarios de esta actividad y los tiempos de parada en los lugares prefijados e incorporar nuevos sistemas para la distribución de paquetería (bicicletas de carga, furgonetas eléctricas, puntos de recogida de paquetes...).

## Sección Viario Estructurante



## Sección Malla prioridad peatonal



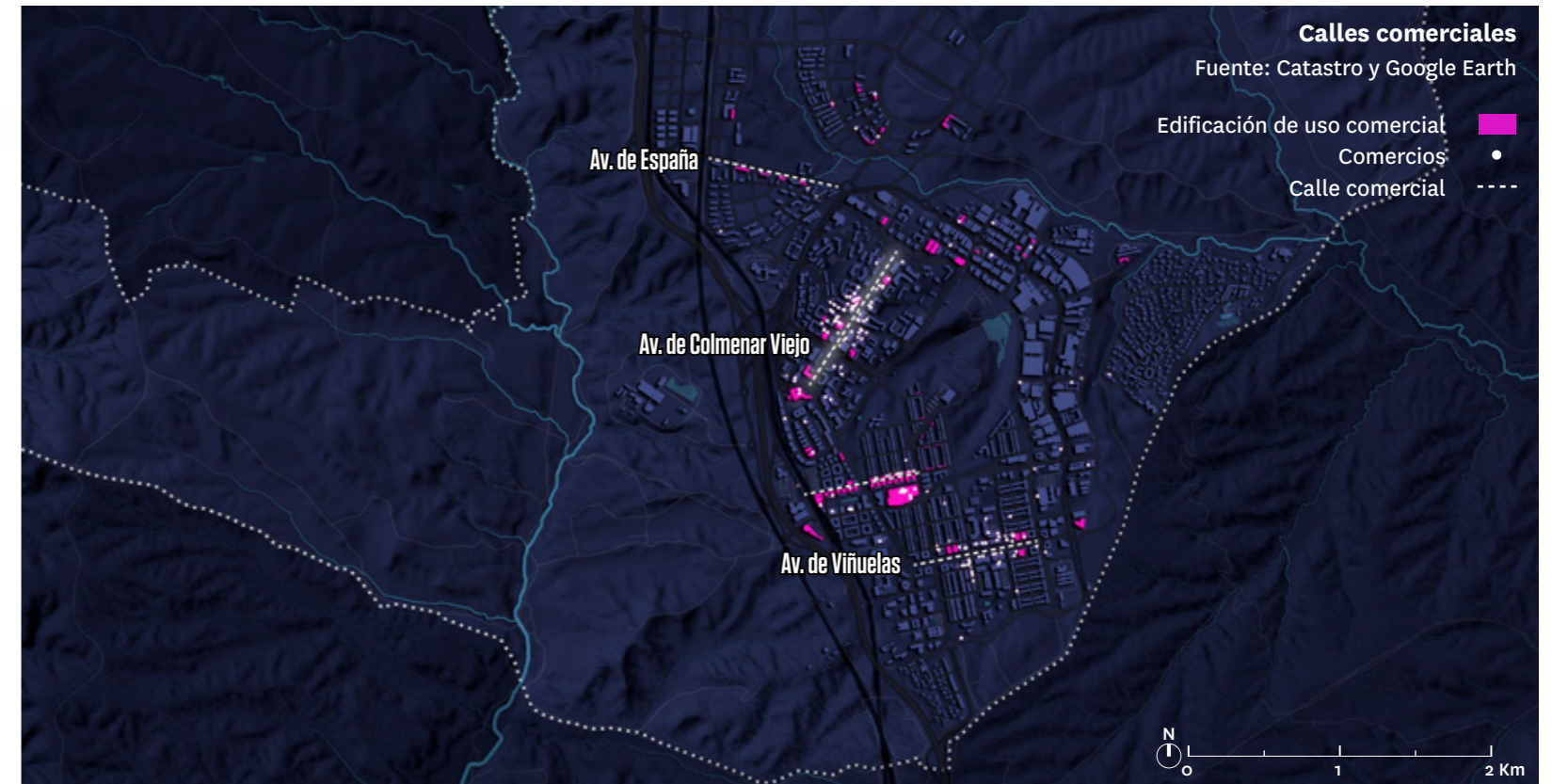
# 18. SALÓN URBANO

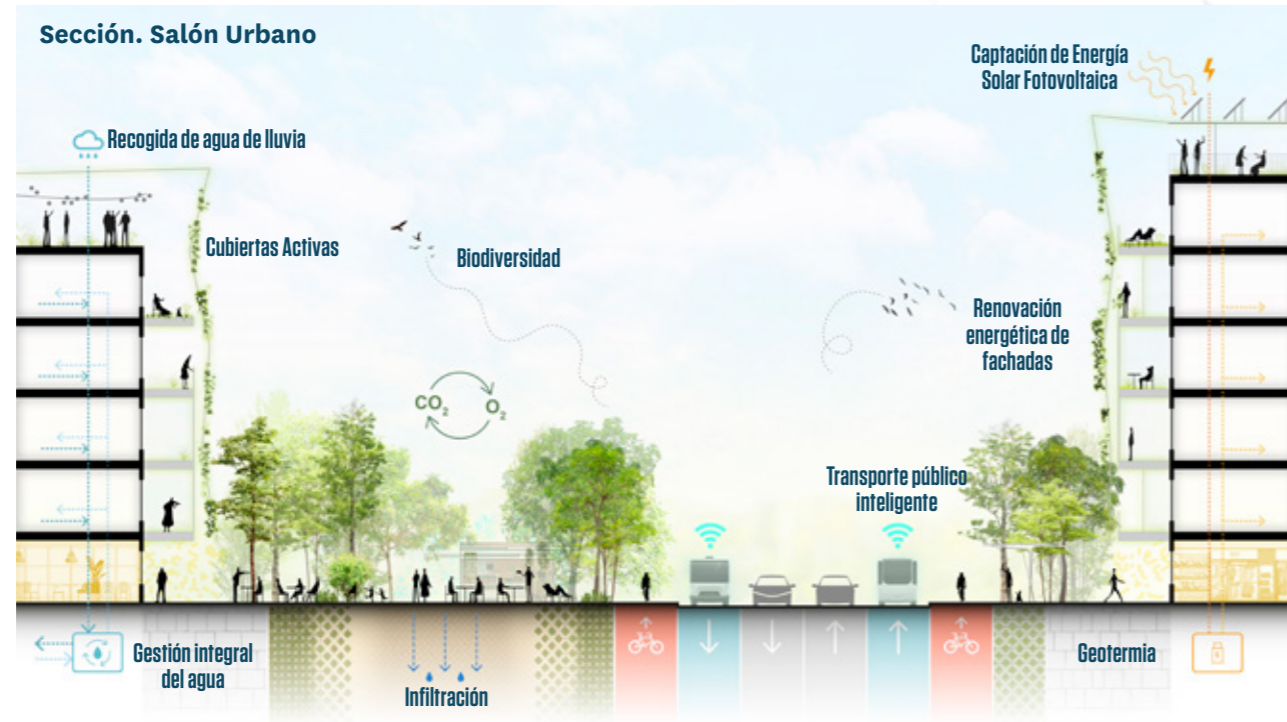
El eje formado por las avenidas de Viñuelas, Los Encuartes y Colmenar Viejo presenta la mayor concentración de actividad comercial de la ciudad sobre unas vías caracterizadas por su gran anchura. Se plantea una remodelación de la sección de estas calles para aumentar su capacidad de acogida de vida urbana y la interrelación entre los espacios públicos y los usos que se localizan a lo largo de ellos.

El concepto de Salón Urbano implica un cambio conceptual de la consideración de las calles como lugares orientados principalmente al tránsito a plantear su diseño y su utilización como espacios de encuentro y vida ciudadana. El objetivo es hacer del espacio público de estas vías principales y muy centrales en la estructura urbana espacios interesantes, en los que ocurran cosas y se puedan desarrollar diversas actividades. Las propuestas para modificar la movilidad urbana son la base para recuperar un mayor espacio peatonal en estas calles y hacer que pasen de ser canales por los que desplazarse a lugares en los que hacer y estar, desempeñando un papel central en la activación de la vida social y económica de la ciudad. La mayor parte de las acciones para la mejora estética y la activación del espacio público son baratas y rápidas, de tal modo que con un esfuerzo reducido se pueden lograr importantes cambios a corto plazo. La escena urbana

mejorará con una presencia aún mayor del arbolado ya no solo como alineaciones, articulando mejor los espacios urbanos y creando lugares más agradables de estancia al aire libre. Una pavimentación atractiva, el uso del color y el arte como elementos de diferenciación y animación de los distintos espacios, la iluminación, el mobiliario urbano, el uso de elementos como toldos durante los meses de verano o de instalaciones acristaladas durante el invierno, lugares para sentarse con mesas y sillas más allá del banco tradicional... Todos ellos son elementos que hacen las calles y plazas más atractivas y acogedoras y que pueden lograr importantes transformaciones sin necesidad de cambios físicos en los edificios o en su disposición.. La ampliación de aceras creará un amplio espacio de estancia peatonal capaz de acoger diversos usos y conectado con las actividades de los bajos comerciales creando un espacio de atracción y disfrute de vida ciudadana. En el futuro este Salón Urbano puede ampliarse por la zona norte a lo largo de la Gran Vía de Tres Cantos.

Junto con el espacio público propiamente dicho son fundamentales los usos en su entorno. La mejora del espacio público y la reducción del impacto del tráfico han demostrado ser la fórmula más efectiva para la reactivación del comercio tradicional en las zonas centrales de las ciudades. A su vez, la existencia de un comercio dinámico

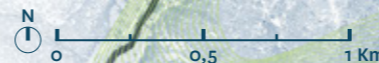
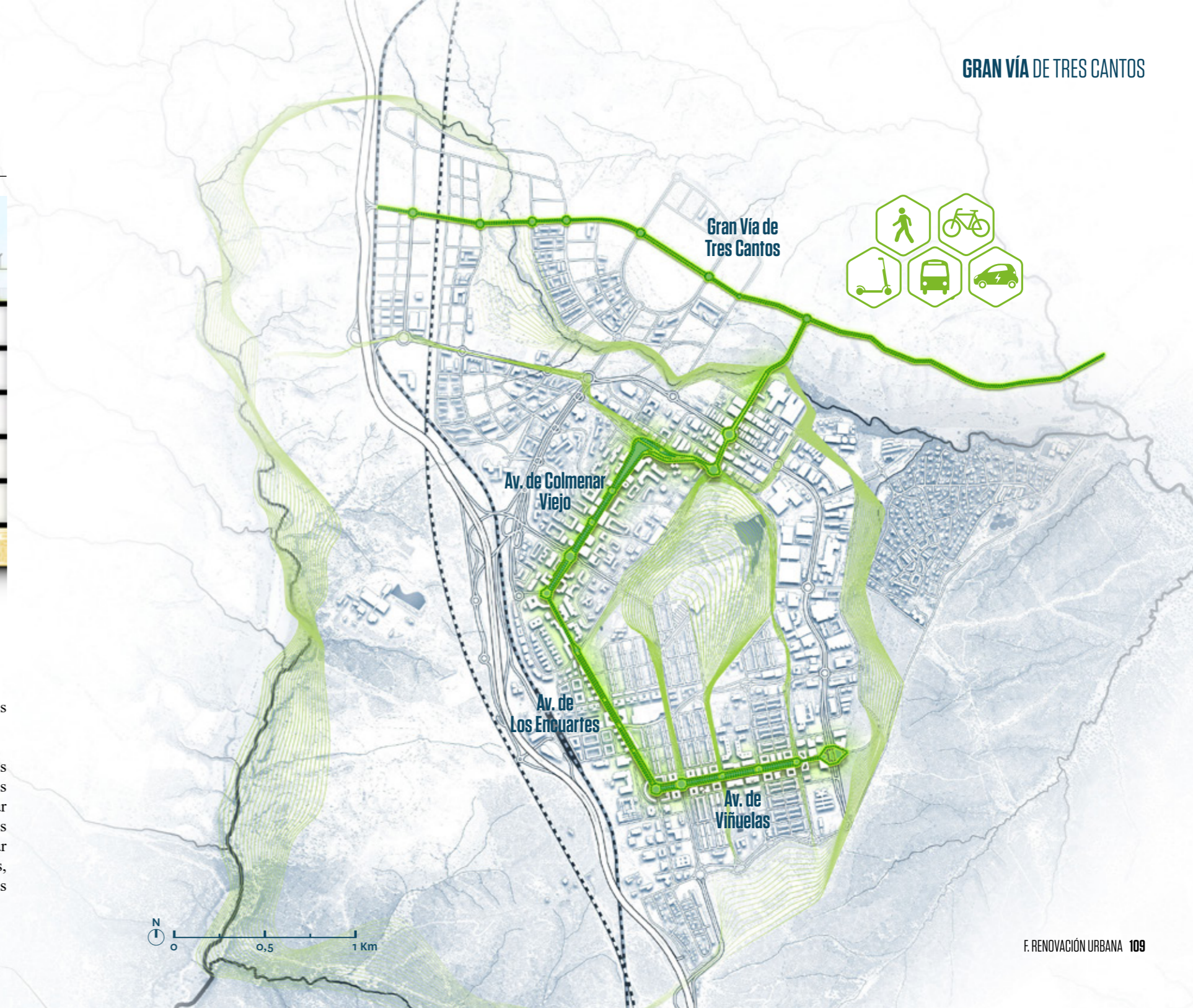




y atractivo es un componente fundamental del magnetismo urbano y del dinamismo de la vida de calle. Mejorar la calidad estética y funcional de los comercios, aumentar su conexión visual con espacio público, incentivar la colocación de pequeños puestos y muestras del género en la calle son elementos que permiten aumentar la simbiosis entre comercio y vida de calle. Debe facilitarse la activación de los bajos comerciales tanto con tiendas, establecimientos de hostelería y servicios personales como con la incorporación de nuevos usos que den contenido a los espacios hoy vacantes: oficinas, actividades educativas,

espacios culturales con actividad a pie de calle, servicios públicos, mercadillos y ventas temporales...

El objetivo es potenciar el funcionamiento de estas vías principales como lugares que conectan a las personas con lugares clave y que tengan capacidad para combinar múltiples actividades y usos en conjunto: oportunidades para sentarse y relajarse, comer, socializar, escuchar música, disfrutar de eventos, celebraciones y actuaciones, comprar, etc. Calles dinámicas que atraigan a muchas personas y las animen a pasar tiempo en ellas.



# G

## Paisajes del Manzanares

19. DISTRITO G  
20. THE VILLAGE



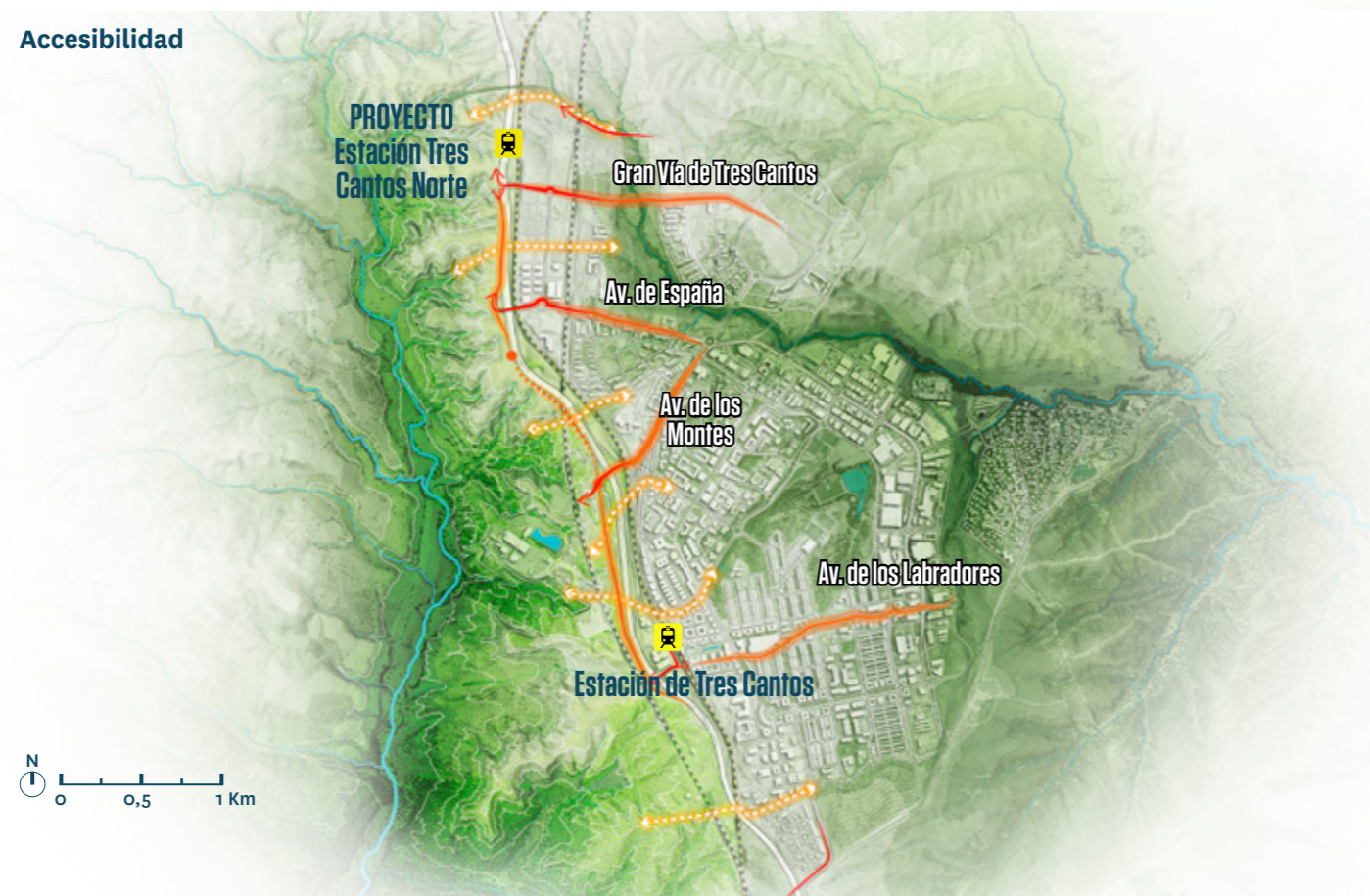


# G. PAISAJES DEL MANZANARES

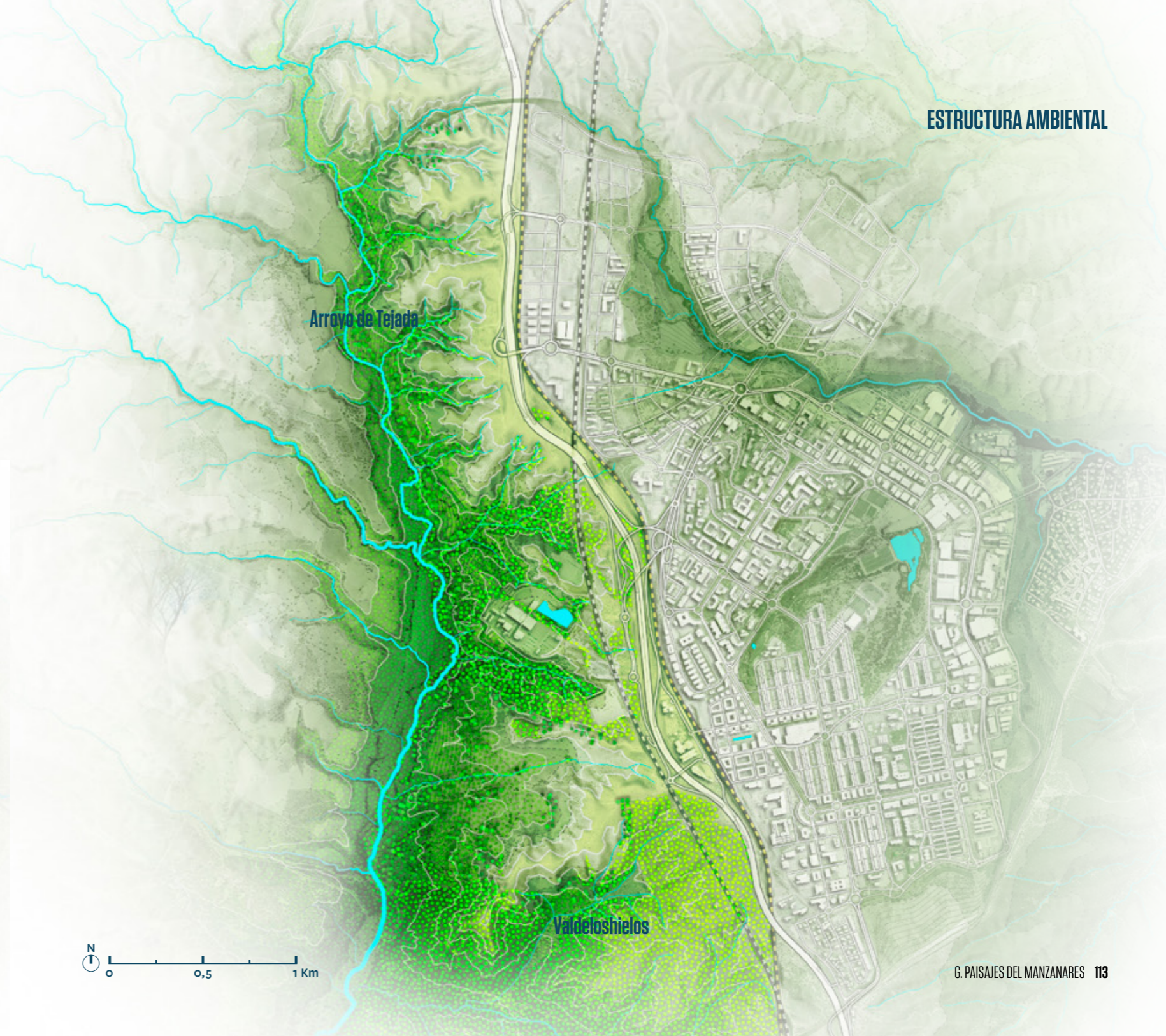
El crecimiento de la población de Tres Cantos es imprescindible para que la ciudad pueda acoger equipamientos de mayor dimensión y complejidad, servicios avanzados para las personas y las actividades económicas, reducir las necesidades de desplazamiento entre vivienda y trabajo y aumentar el protagonismo de la ciudad en el contexto metropolitano. Ante las dificultades que las restricciones ambientales imponen

a los crecimientos contiguos al núcleo actual, la mejor posibilidad para lograr estos importantes objetivos aparece en el impulso de nuevos desarrollos al oeste de la M-607 que no solo permitirán aumentar la masa crítica de población y actividades de la ciudad, sino que permitirán desarrollar una oferta urbana diferenciada e integrada en un entorno natural de alto valor.

## Accesibilidad



## ESTRUCTURA AMBIENTAL



## 19. DISTRITO G

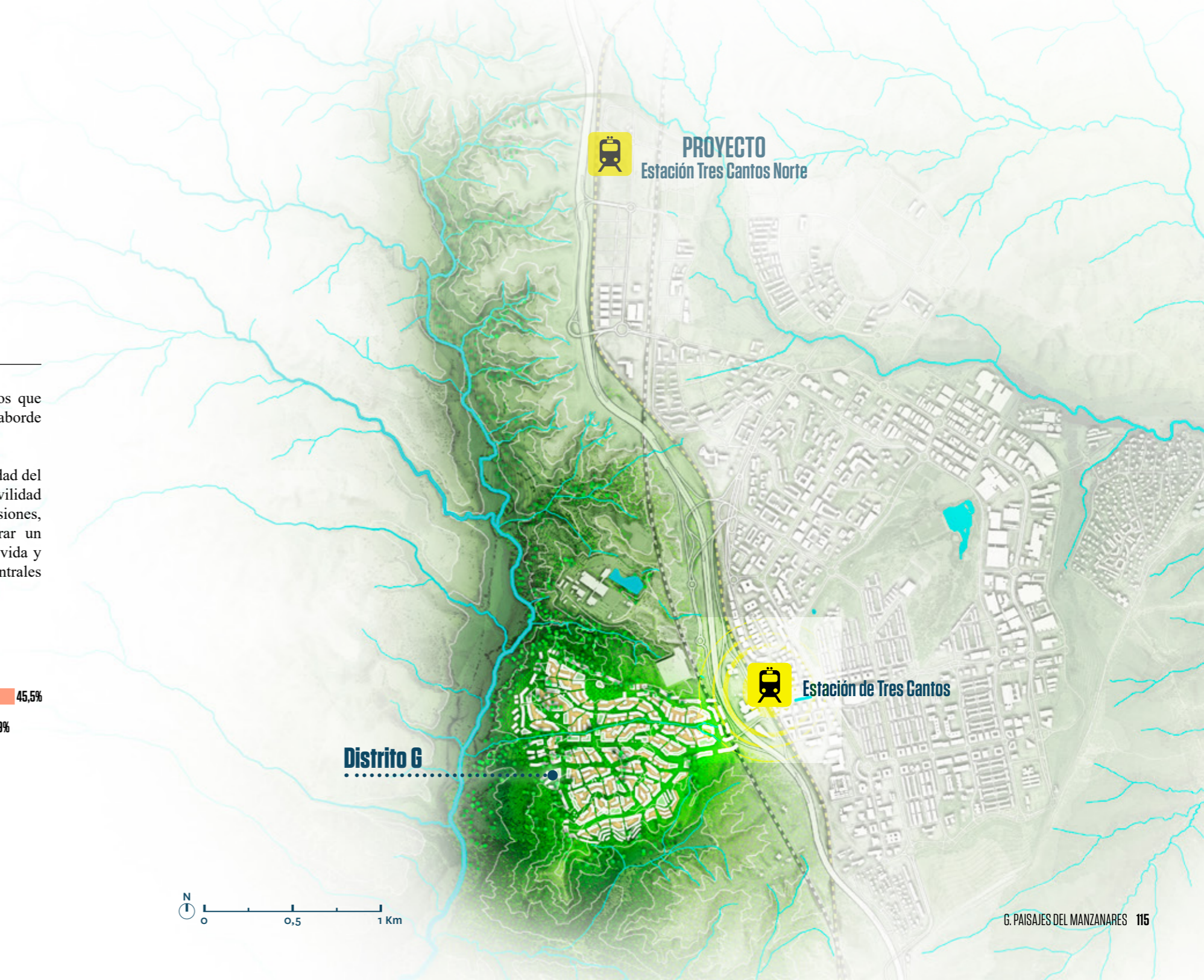
Situado al sur de este ámbito que hemos denominado Paisajes del Manzanares esta zona presenta como especial ventaja su localización, frente a la estación de Cercanías de Tres Cantos. Este *Green District* tiene potencial para acoger una parte del crecimiento a medio y largo plazo propuesto para Tres Cantos. Se propone un espacio compacto con amplias vistas sobre el Monte del Pardo y colindante con los ámbitos naturales en torno al arroyo de Tejada. El conjunto se plantea como una Ecocomunidad que incorpore tecnologías innovadoras y los mejores

sistemas de gestión ambiental de espacios urbanos que estarán disponibles en los próximos años cuando se aborde el posible desarrollo de este espacio.

Edificaciones de media altura, densidad y compacidad del espacio urbano, viarios orientados a sistemas de movilidad sostenible, peatones y bicicletas, energía cero emisiones, tecnología de gestión del agua... para configurar un lugar de excelencia ambiental y como espacio de vida y trabajo, muy bien conectada con los espacios centrales

### Conectividad peatonal. Importancia Estratégica

Fuente: resultados del Foro I





de Tres Cantos y caracterizada por la mezcla de usos para crear un lugar donde vivir, trabajar, aprender y divertirse. Se considera que este ámbito constituye una oportunidad interesante para incorporar tipologías que diversifiquen la oferta inmobiliaria del municipio. Así,

se sugiere una ordenación que incentive el desarrollo de una oferta innovadora tanto en espacios residenciales (vivienda bioclimática, *cohousing*, vivienda con servicios compartidos, viviendas híbridas para vivir y trabajar, vivienda para colectivos específicos como estudiantes,



trabajadores visitantes, familias con niños, personas mayores...) como de actividad (*coworking* y trabajo colaborativo, oficinas flexibles, espacios de encuentro, espacios polivalentes...).

### 20. THE VILLAGE

Hemos denominado The Village a los desarrollos que se sugieren en la zona del oeste de la M-607 colindantes con el límite norte del término municipal. Se trata de un lugar con una topografía compleja, cuyas características pueden permitir la creación de un espacio de dimensiones reducidas que complete la oferta de espacios residenciales de la ciudad incorporando un ámbito destinado a acoger vivienda en parcelas de gran tamaño.

Situado frente a la nueva estación de Cercanías, este espacio se plantea como un desarrollo de baja densidad y con una configuración adaptada a la topografía del lugar. La zona oeste corresponde a las áreas naturales del Anillo mientras que las edificaciones se localizan en las zonas de ladera incorporando elementos de bioclimatismo, limitación de las zonas de circulación de vehículos y de gestión ambiental que reducen la huella urbana y configuran un espacio de gran atractivo y mínimo impacto.

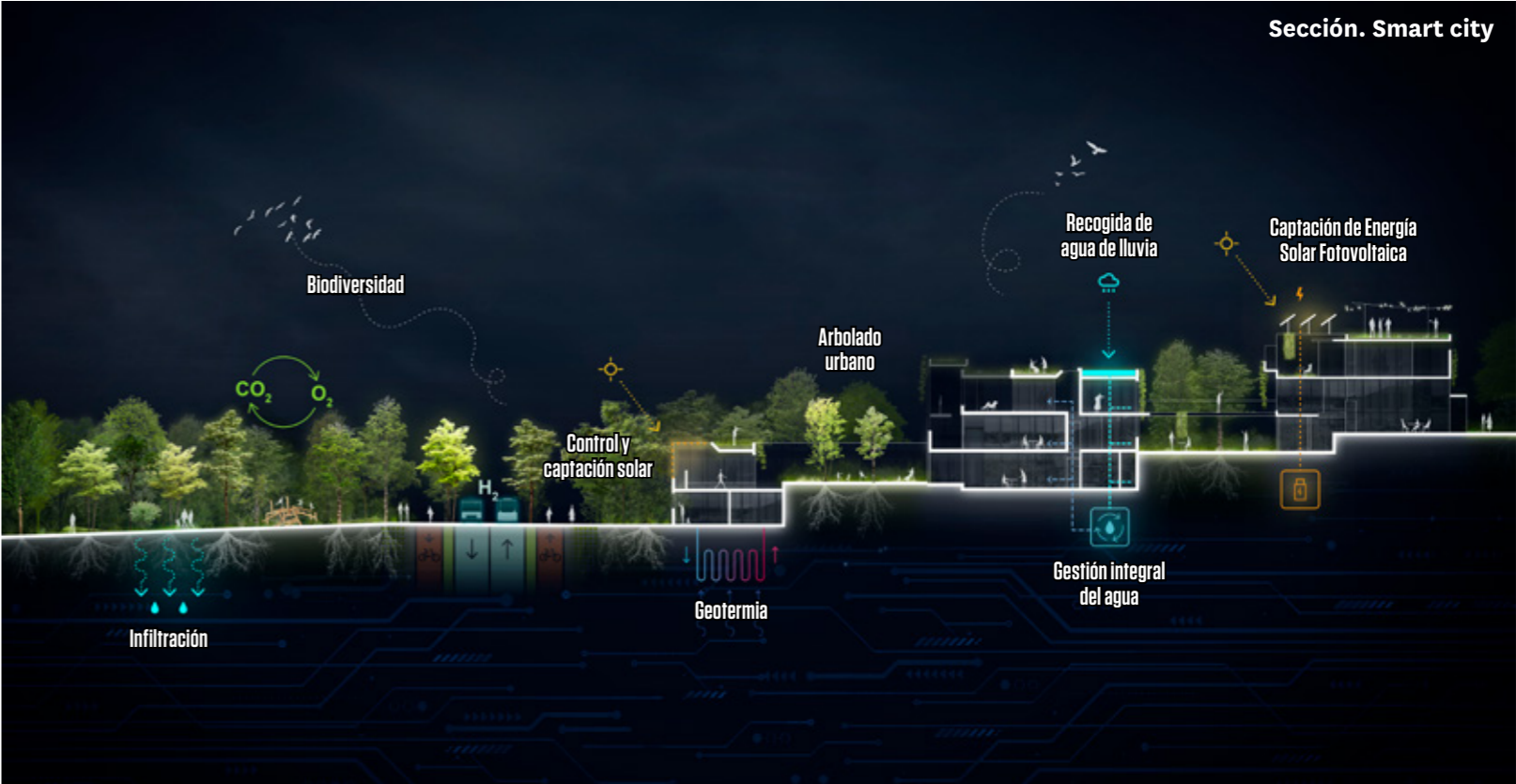


# G. PAISAJES DEL MANZANARES

Sección. Parque - Baja densidad



Sección. Smart city



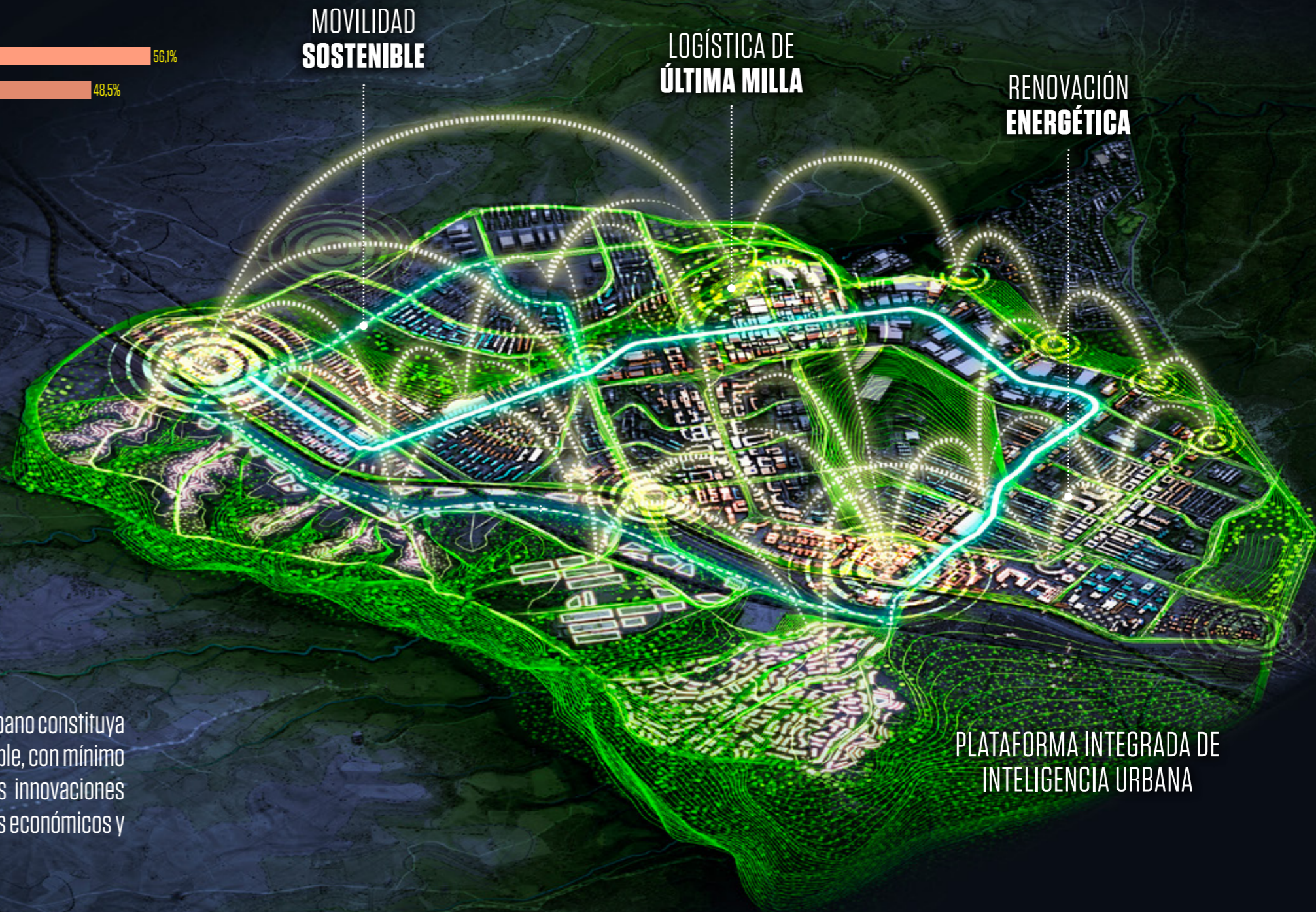
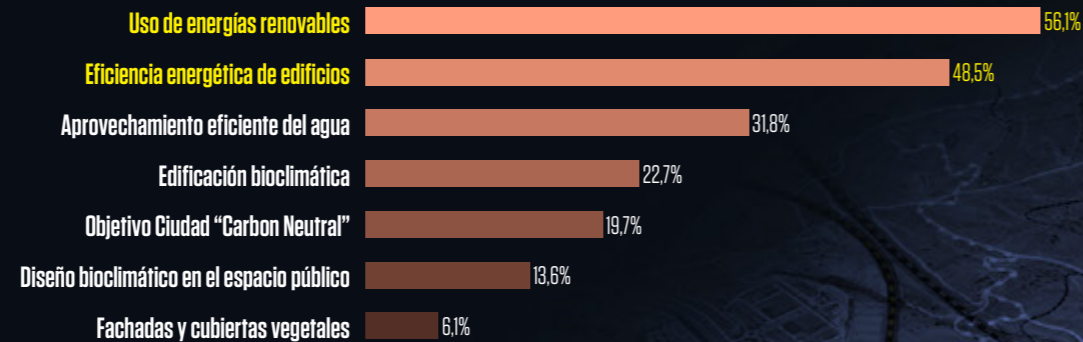
# H

# SMART 3C

Se desea hacer de Tres Cantos una EcoCiudad en la que la sostenibilidad integral del ecosistema urbano constituya una de las señas de identidad más destacadas del municipio. Un espacio de vida y trabajo saludable, con mínimo impacto sobre el cambio climático, confortable y que incorporará de manera permanente las innovaciones tecnológicas que faciliten una gestión eficiente de las necesidades de los ciudadanos en términos económicos y de manejo del capital ambiental.

## Componentes de Sostenibilidad. Importancia Estratégica

Fuente: resultados del Foro I



## 21. SOLUCIONES URBANAS PARA UNA CIUDAD SOSTENIBLE

### MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se plantea una estrategia en la que primen sistemas de movilidad sostenible (bicicletas y peatones, desarrollo de un sistema de transporte público local cero emisiones). Los nodos intermodales asociados a las estaciones son puntos de ruptura entre las formas de movilidad del interior de la ciudad y las del exterior. Este es el objetivo de propuestas como las Supermanzanas o el Salón Urbano,

los conectores verdes o la configuración de las estaciones como elementos de centralidad urbana, alta conectividad y confluencia de los diversos modos de transporte. Se plantea además un punto de aparcamiento disuasorio en la rotonda de la Avenida de la Almenara con lanzaderas de transporte público hacia la Avenida de la Industria.

### LOGÍSTICA DE ÚLTIMA MILLA

Para reducir la incidencia de los sistemas de reparto de última milla, se sugiere que este servicio se desarrolle mediante una concesión municipal que limite a un solo operador esta actividad en el interior del espacio urbano. Se localizará un punto de acopio logístico en la Folie, a la entrada de la ciudad, que concentrará todos los flujos

de entrada de mercancías y desde la cual se realizará la distribución con vehículos de pequeño tamaño y cero emisiones.

### MOVILIDAD SOSTENIBLE



### LOGÍSTICA DE ÚLTIMA MILLA



Concesión logística Última Milla

Puntos de distribución de acceso a la ciudad

Vehículos de Reparto adaptado

## EFICIENCIA ENERGÉTICA

Se propone una estrategia integral de ahorro energético e impulso a las energías no contaminantes. Esta iniciativa debe abarcar una gran variedad de iniciativas como:

- Eficiencia energética de edificios (mejora de aislamiento, uso de vegetación en fachadas y cubiertas, paneles solares para autoabastecimiento, fachadas inteligentes adaptables a las necesidades de cada estación...)
- Desarrollo de *Heating Districts* para generación de calor, frío y agua caliente reduciendo las pérdidas energéticas

y la eficiencia en el consumo energético de edificios y en el uso de sistemas renovables.

- *Smart Grids* para la gestión inteligente de las redes eléctricas.
- Sistemas de iluminación inteligente en el espacio público utilizando tecnologías de bajo consumo y un uso adaptado a cada espacio y a las necesidades de cada momento.

## PLATAFORMA INTEGRADA DE INTELIGENCIA URBANA

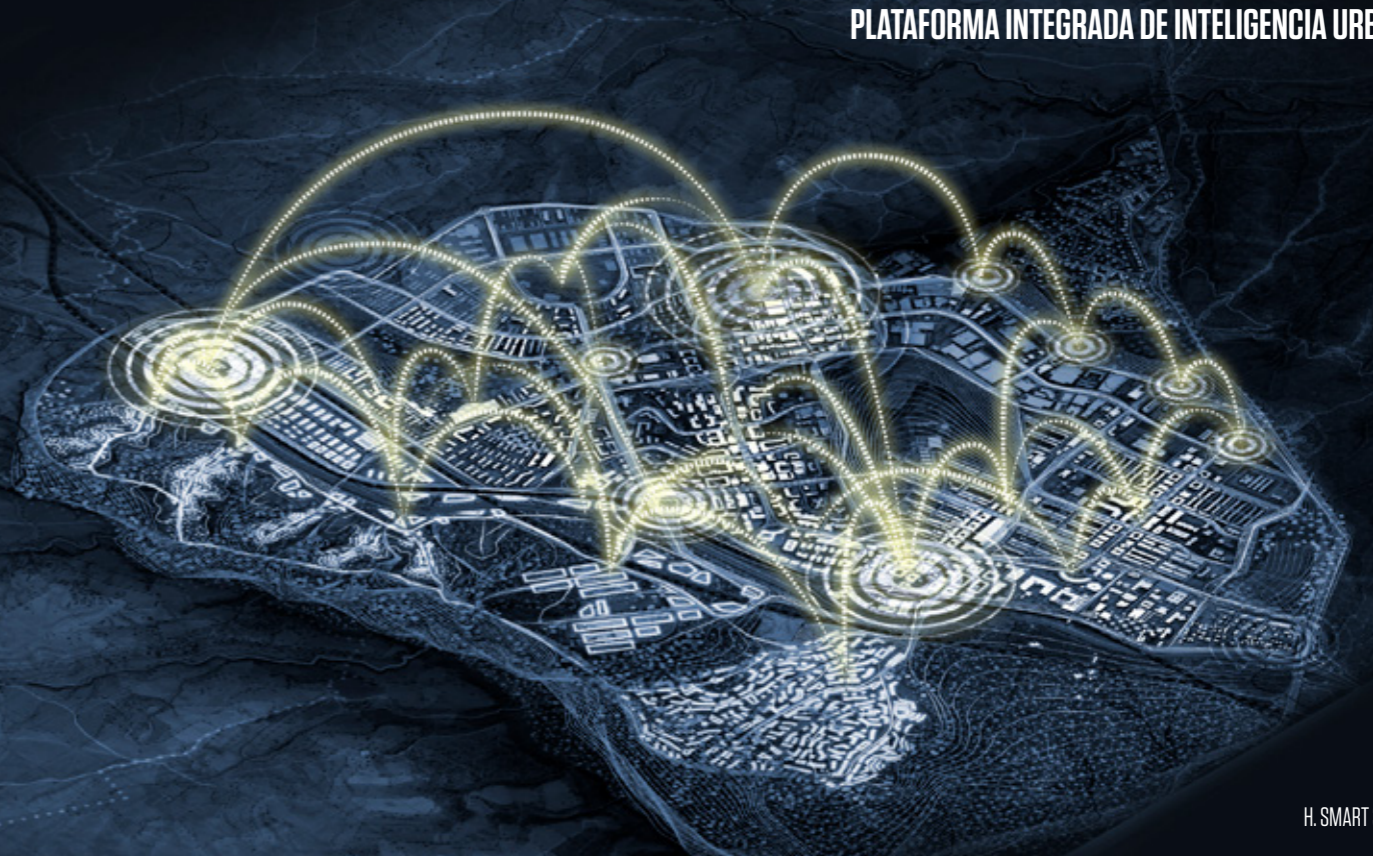
Se propone el desarrollo de una plataforma de gestión urbana basada en la nube que podrá ir evolucionando según cambien las necesidades de la gestión urbana. La plataforma integra datos de todo tipo de dispositivos y sistemas proporcionando la capacidad para monitorizar, analizar y proporcionar opciones de respuesta optimizados

para todo tipo de elementos vinculados a la estructura *Smart City*: movilidad y gestión de sistemas de transporte, sistemas energéticos, seguridad, participación ciudadana y gestión administrativa, iluminación, manejo de espacios verdes, urgencias y protección civil...

## RENOVACIÓN ENERGÉTICA



## PLATAFORMA INTEGRADA DE INTELIGENCIA URBANA





# Anexo

## Los procesos de participación



## ANEXO I. LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN

El diseño de las propuestas del Proyecto Conceptual ha tenido como punto de partida las opiniones y prioridades expresadas en los procesos de participación desarrollados. Solo así es posible definir una estrategia de transformación que responda a las expectativas de instituciones y ciudadanos como principal garantía para su viabilidad.

Con este objetivo se ha convocado un Foro Ciudad formado por representantes políticos y funcionarios de diversos organismos públicos, asociaciones y grupos sociales y representantes del tejido empresarial de la ciudad.

Se han celebrado dos reuniones del Foro Ciudad. La primera de ellas, realizada al inicio del proceso de elaboración del Proyecto Conceptual, ha tenido como objetivo recoger las opiniones, valoraciones y puntos de

vista de los diferentes participantes respecto a la situación actual y las prioridades de futuro para los distritos Centro y Empresarial. El resultado de esta reunión, en la que se cumplimentó un amplio cuestionario sobre ambos distritos en sus diferentes aspectos, fue un Diagnóstico Percibido que permitió detectar los componentes de excelencia y las prioridades del Foro y que ha guiado los siguientes pasos del Proyecto. En la segunda se presentaron al Foro las propuestas iniciales de los Proyectos Estratégicos que se planteaban y que se sometieron a la valoración de los participantes con objeto de conocer el grado de respaldo de cada una de ellas.

En las páginas siguientes se recogen de manera detallada los resultados de los tres procesos de participación.

# Anexo I. Los procesos de participación

## 1er FORO CIUDAD



### TEMAS QUE ABARCA EL CAUCE DE PARTICIPACIÓN

1. Localización y conectividad metropolitana
2. Movilidad urbana
3. Conectividad peatonal
4. Estructura e imagen urbana
5. Calidad de los servicios urbanos
6. El verde en la ciudad
7. Componentes de sostenibilidad
8. Vivienda y usos residenciales
9. Áreas Homogéneas de la ciudad
10. Espacios para Actividades Económicas
11. Clusters Productivos
12. Conexiones con el entorno
13. Factores de Competitividad
14. Gobernanza y cooperación institucional
15. Opciones estratégicas para el futuro de Tres Cantos

### CLASIFICACIÓN POR SECTORES

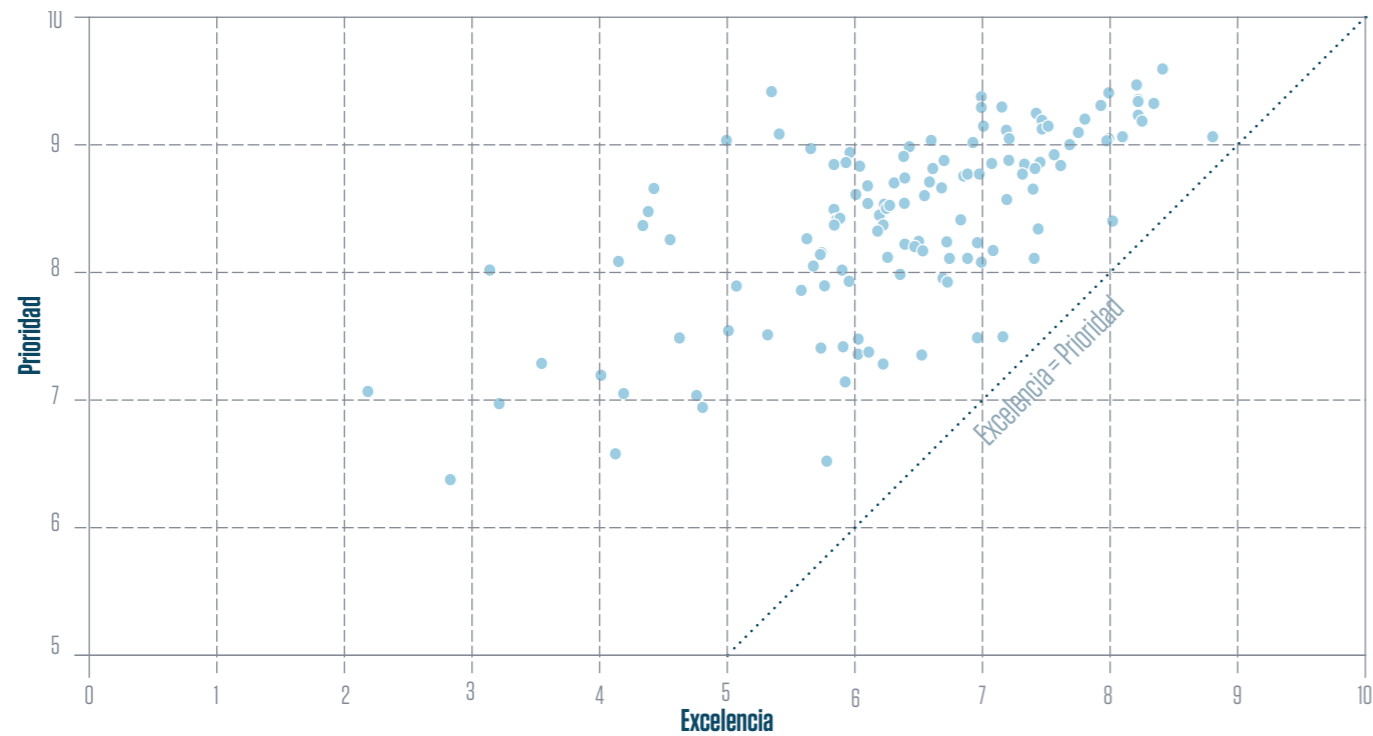
Cauces de participación	66	
Administración:	23	34,8%
Sector Privado:	11	16,7%
Sociedad Civil:	20	30,3%
Sin definir*:	12	18,2%

*\*Se trata de los cuestionarios que fueron entregados sin identificación o sin la información necesaria.*

Evento realizado en el **Teatro Auditorio Adolfo Suárez**  
 Fecha: **16 de Febrero de 2022**



### MATRIZ DE RESULTADOS

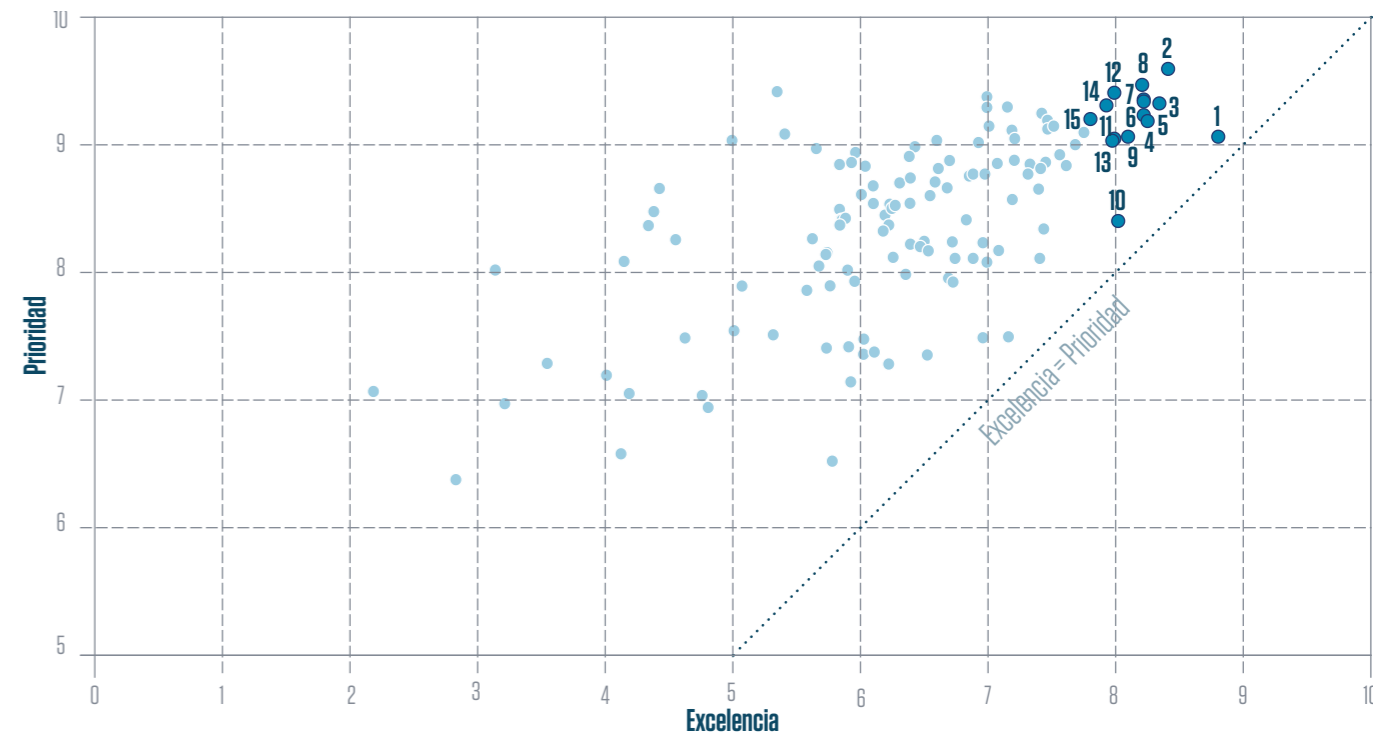


**66** Asistentes  
**138** Preguntas

**8.514** Respuestas de excelencia  
**9.108** Respuestas de prioridad  
**9.108** R. de prioridad estratégica

**26.730**  
Respuestas Analizadas

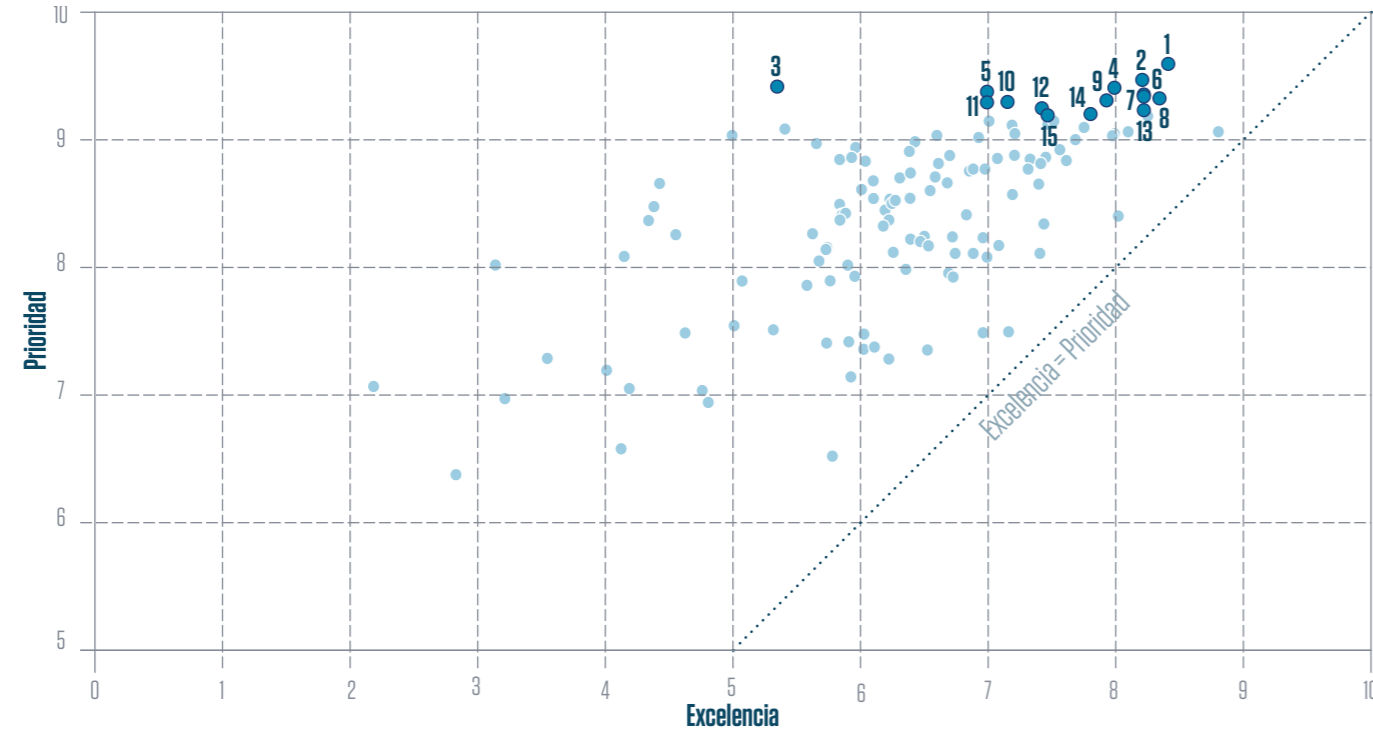
### MATRIZ DE EXCELENCIA



1. Abastecimiento de agua
2. Calidad de vida
3. Limpieza urbana
4. Ciudad caminable
5. Mantenimiento de zonas verdes
6. Parques y zonas verdes urbanas
7. Arbolado y vegetación en el espacio público
8. Calidad ambiental

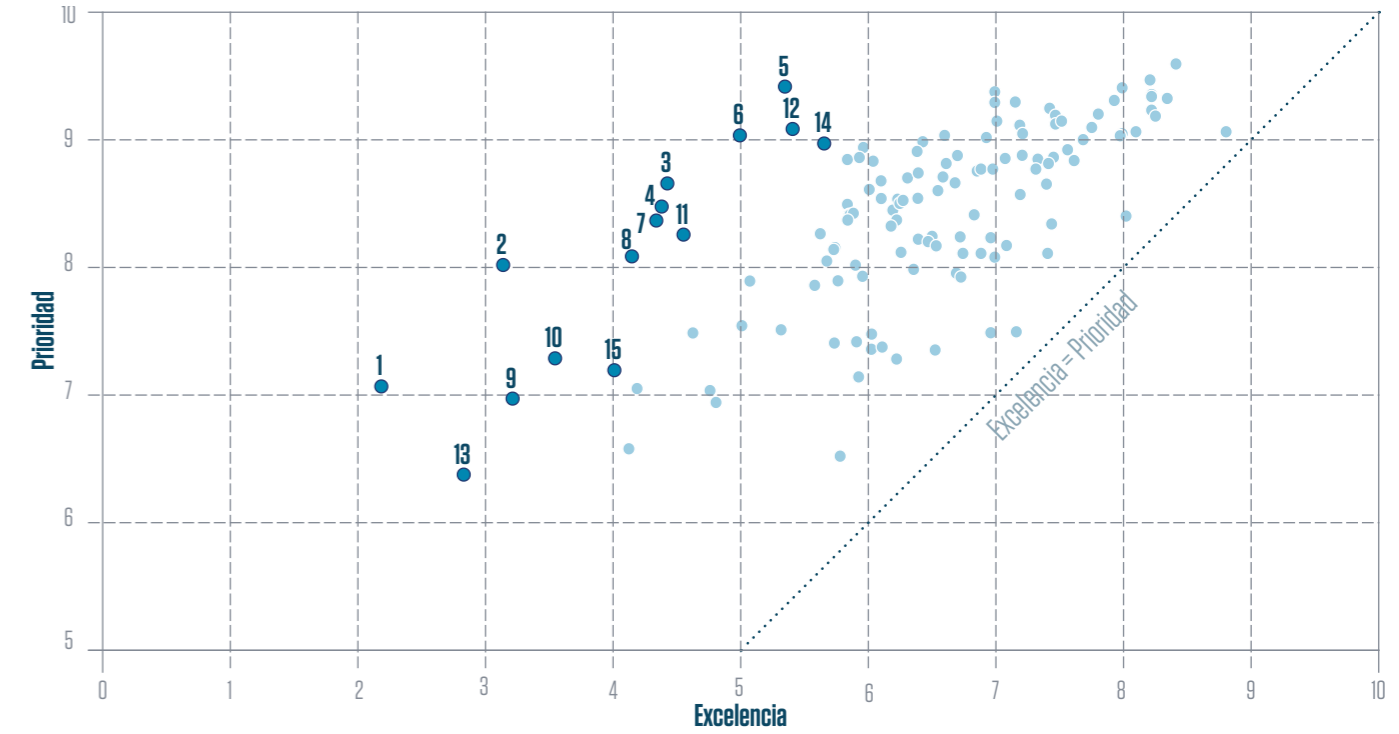
9. Zonas peatonales
10. Localización en relación con los espacios naturales
11. Recogida de basuras
12. Seguridad ciudadana
13. Existencia de calles y plazas como lugares de encuentro
14. Calidad del paisaje y del entorno ambiental de la ciudad
15. Iluminación en el espacio público

### MATRIZ DE PRIORIDADES



- |  |   |
|--|---|
| 1. Calidad de vida                               | 9. Calidad del paisaje y del entorno ambiental de la ciudad |
| 2. Calidad ambiental                             | 10. Educación   |
| 3. Espacios para servicios sanitarios y de salud | 11. Conexión con Madrid                                     |
| 4. Seguridad ciudadana                           | 12. Calidad de los equipamientos públicos                   |
| 5. Accesibilidad y conectividad                  | 13. Mantenimiento de zonas verdes                           |
| 6. Parques y zonas verdes urbanas                | 14. Iluminación en el espacio público                       |
| 7. Arbolado y vegetación en el espacio público   | 15. Fortaleza de la economía local                          |
| 8. Limpieza urbana                               |   |

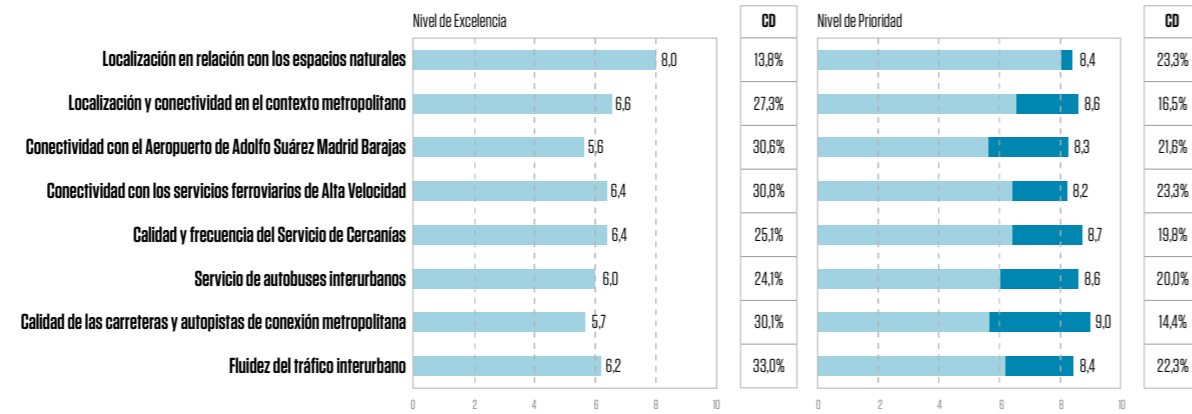
### MATRIZ DE DÉFICIT CRÍTICOS



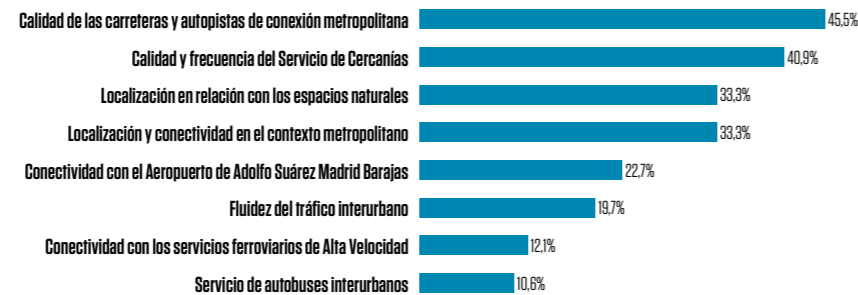
- |  |  |
|--|--|
| 1. "Cubos de innovación". Pequeños edificios singulares para servicios y actividades a la escala de barrio | 8. Diseño bioclimático en el espacio público   |
| 2. Oferta residencial para estudiantes   | 9. Oferta de vehículos compartidos (bicicletas)  |
| 3. Oferta de viviendas de alquiler   | 10. Fachadas y cubiertas vegetales   |
| 4. Edificación bioclimática  | 11. Objetivo Ciudad "Carbon Neutral"   |
| 5. Espacios para servicios sanitarios y de salud   | 12. Uso de energías renovables   |
| 6. Eficiencia energética de edificios  | 13. Oferta de vehículos compartidos (automóviles)  |
| 7. Uso de vehículos eléctricos/poco contaminantes  | 14. Calidad de las carreteras y autopistas de conexión metropolitana                       |
|  | 15. Viviendas con servicios comunes (cocina, lavandería, gimnasio, espacios de reunión...) |

## GRÁFICAS DE RESULTADOS

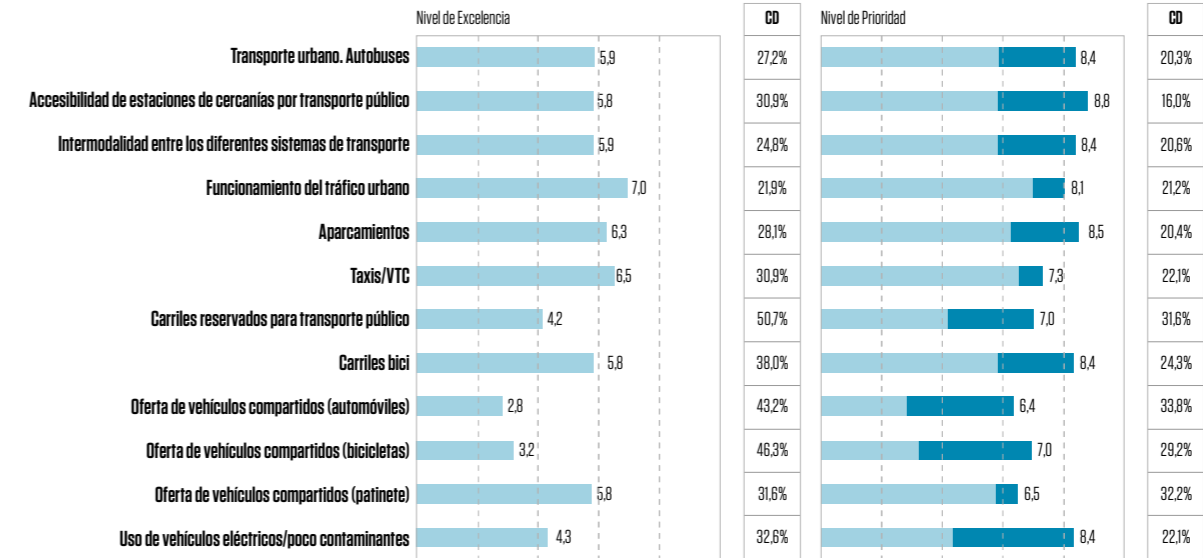
### 1. Localización y conectividad metropolitana



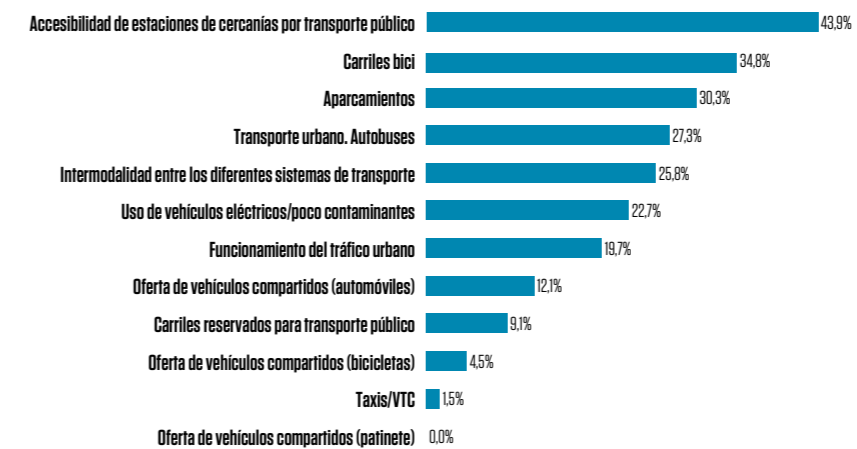
### Importancia estratégica



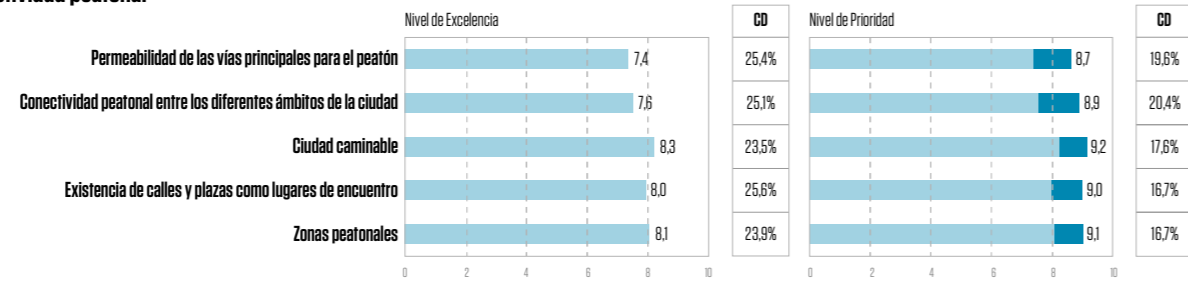
### 2. Movilidad urbana



### Importancia estratégica



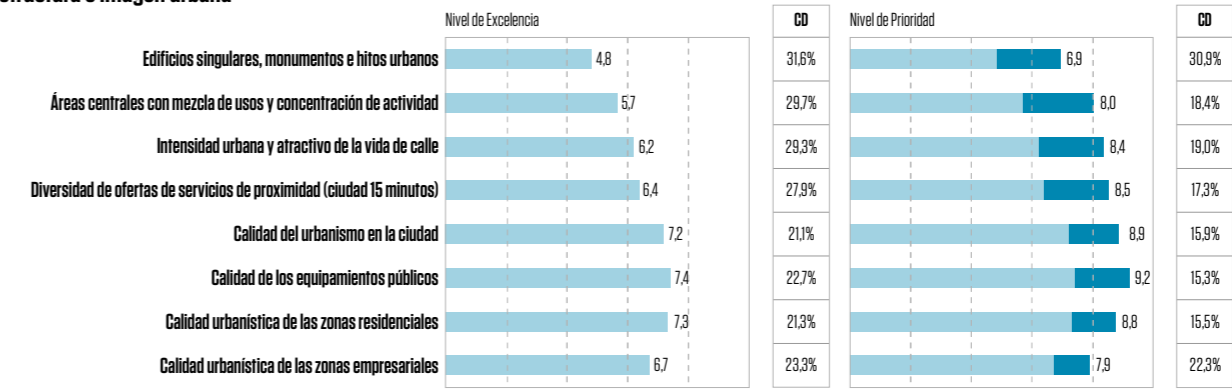
### 3. Conectividad peatonal



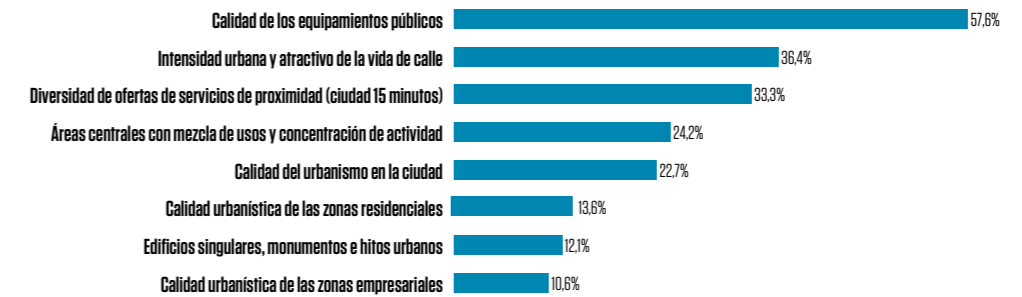
#### Importancia estratégica



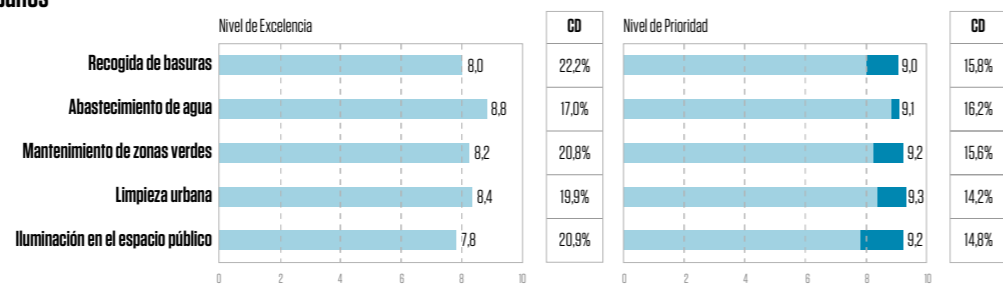
### 4. Estructura e imagen urbana



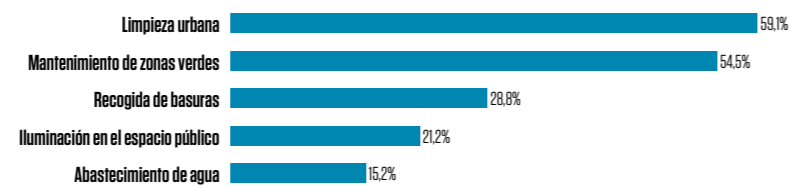
#### Importancia estratégica



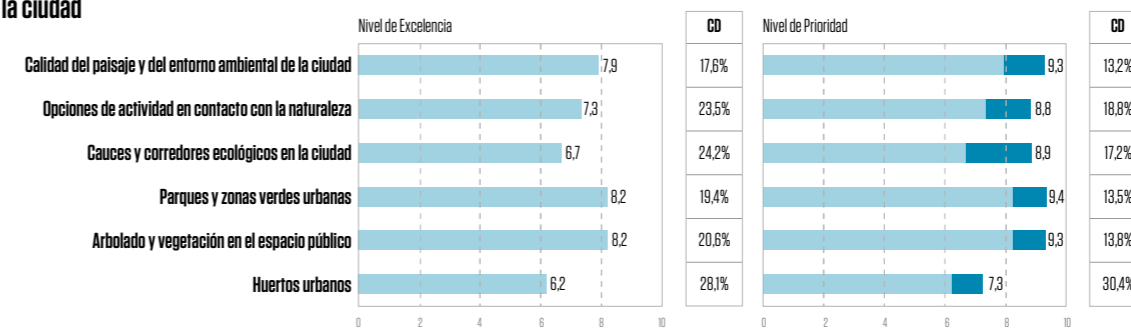
## 5. Calidad de los servicios urbanos



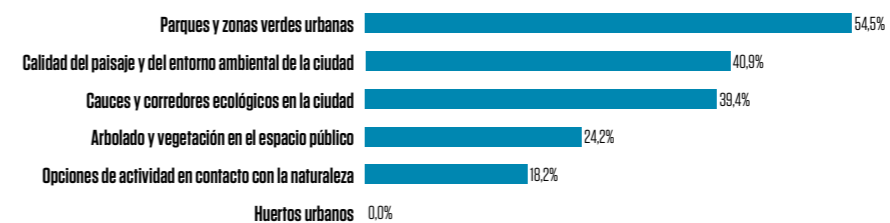
### Importancia estratégica



## 6. El verde en la ciudad

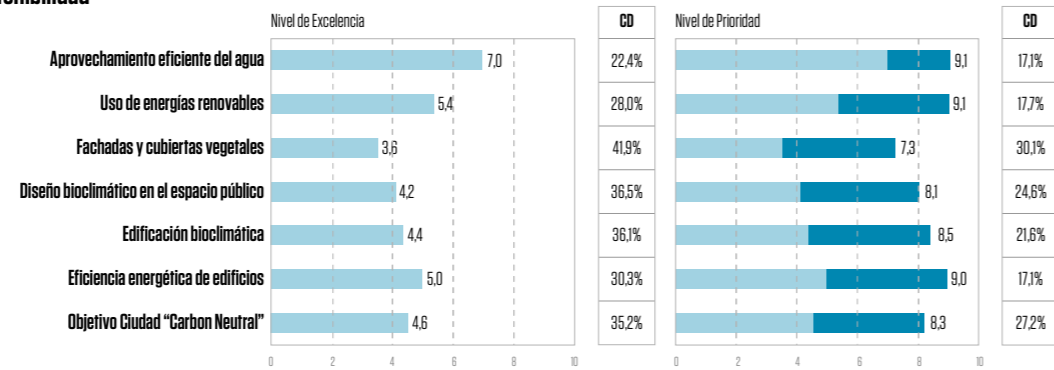


### Importancia estratégica

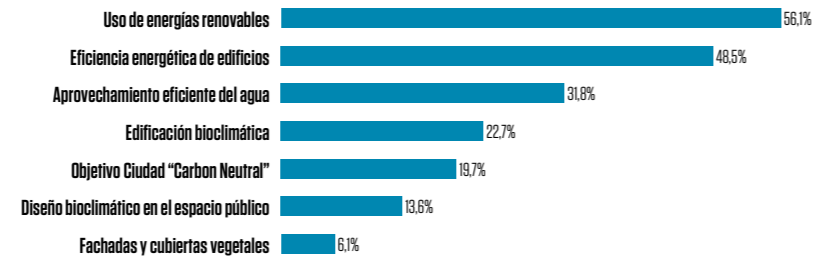




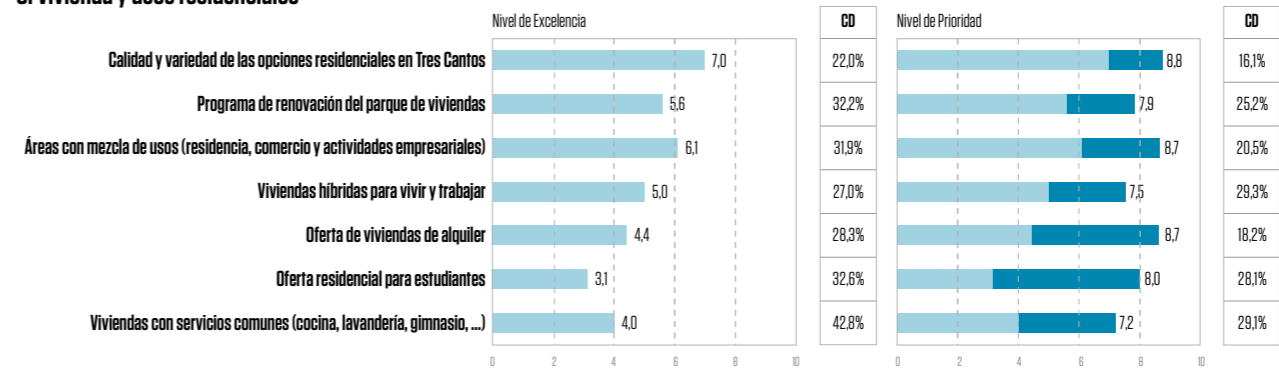
## 7. Componentes de sostenibilidad



### Importancia estratégica



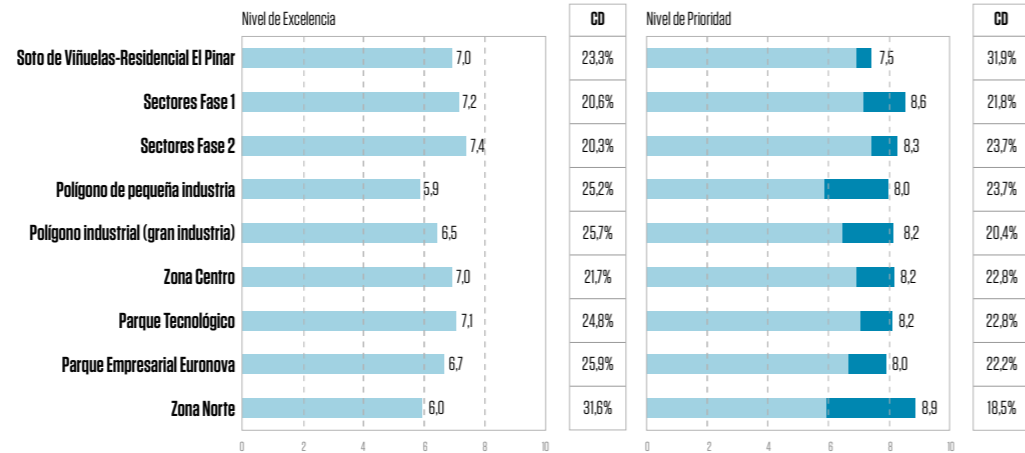
## 8. Vivienda y usos residenciales



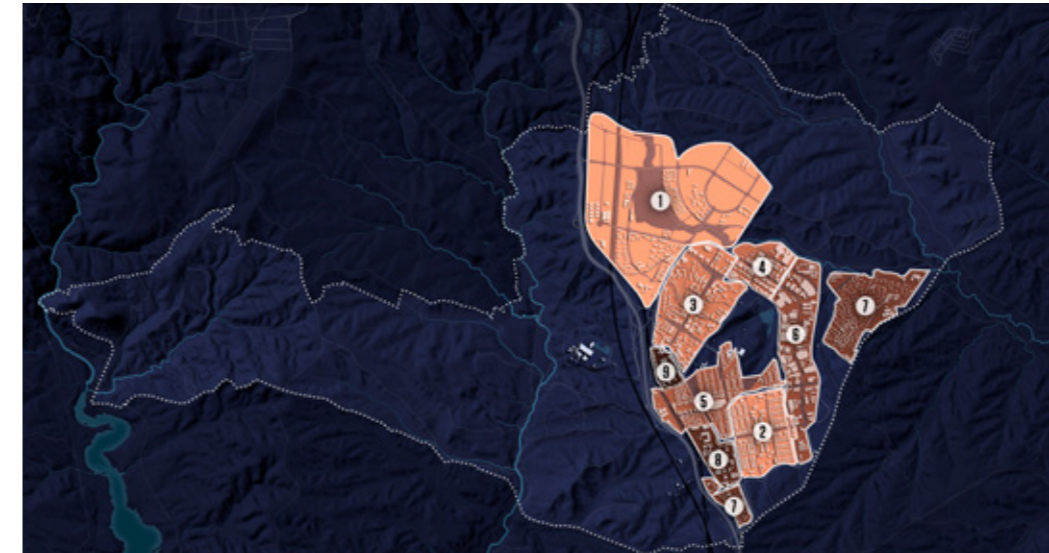
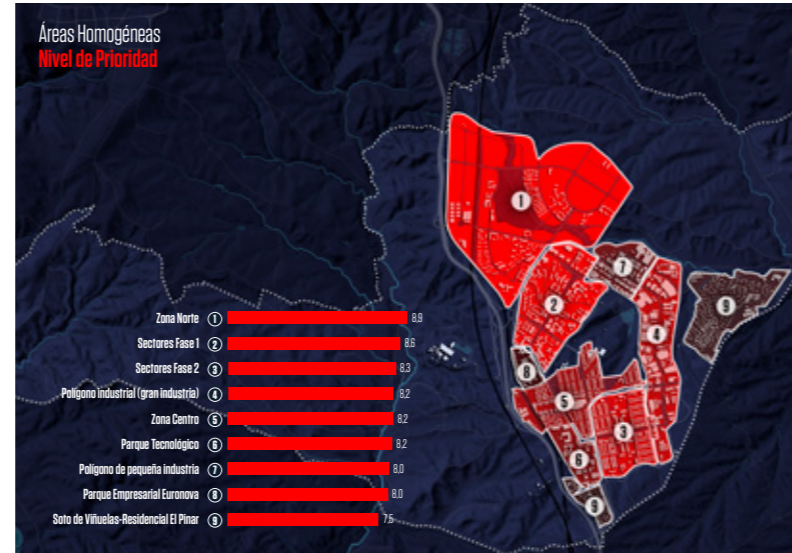
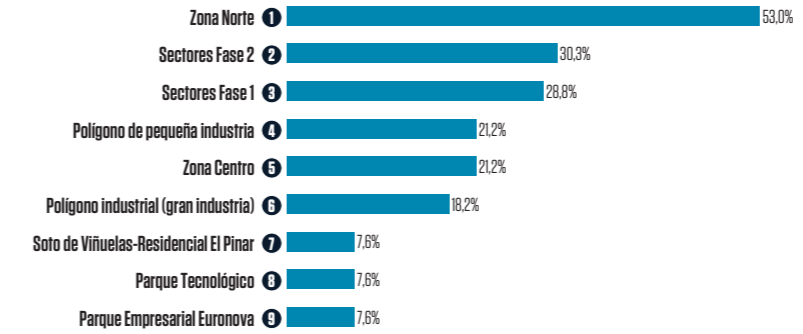
### Importancia estratégica



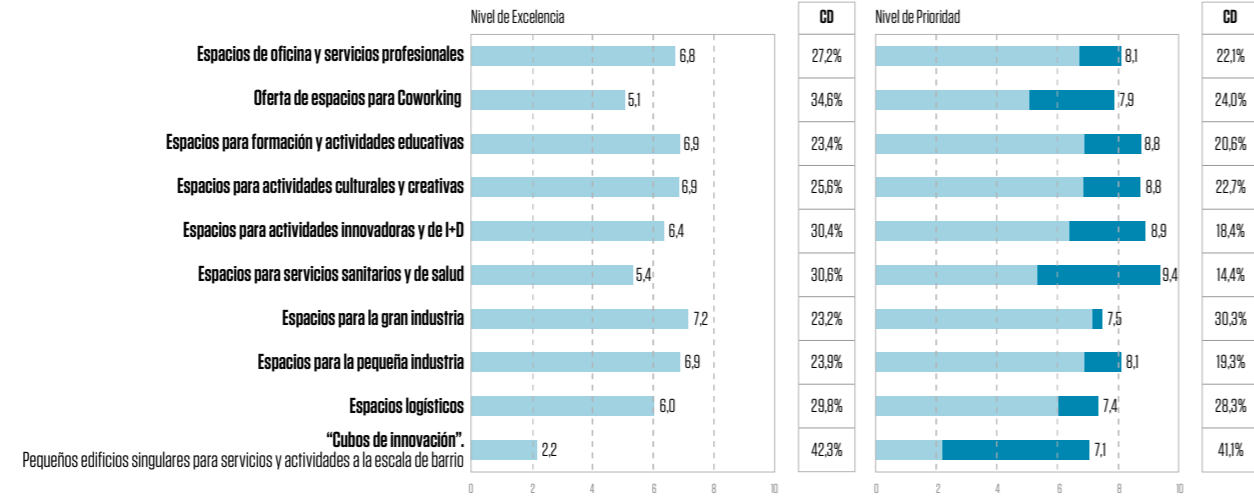
### 9. Áreas Homogéneas de la ciudad



### 9. Áreas Homogéneas de la ciudad Importancia Estratégica



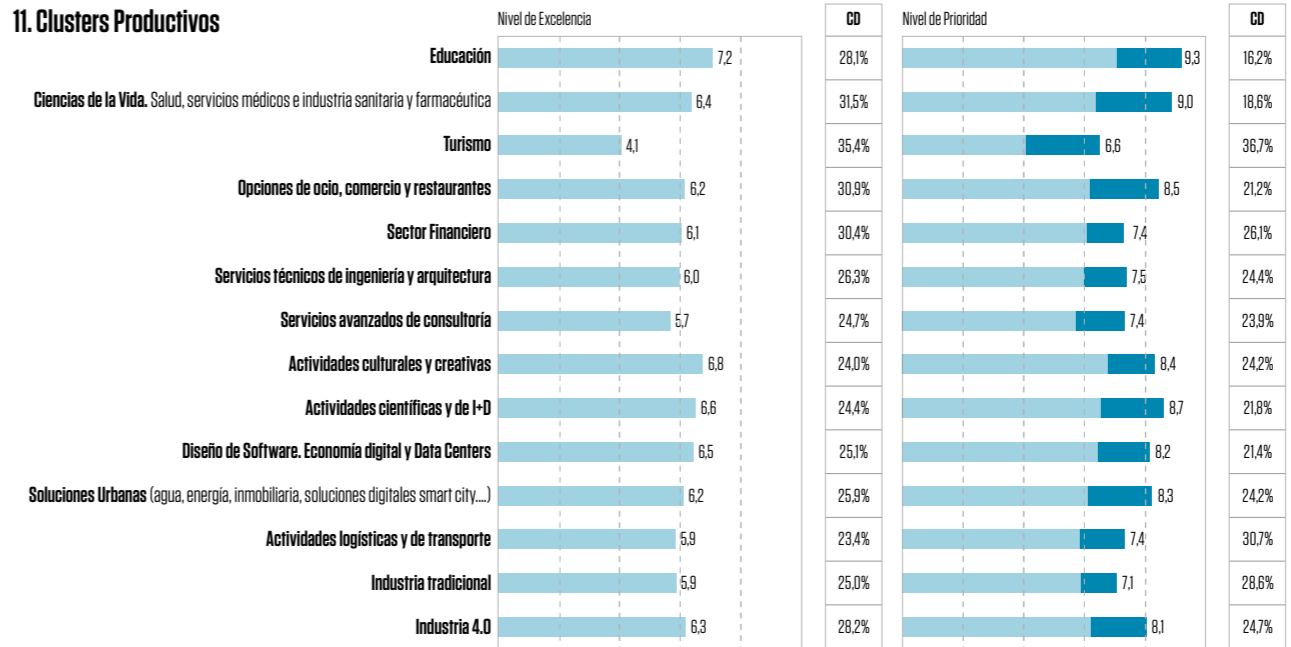
## 10. Espacios para Actividades Económicas



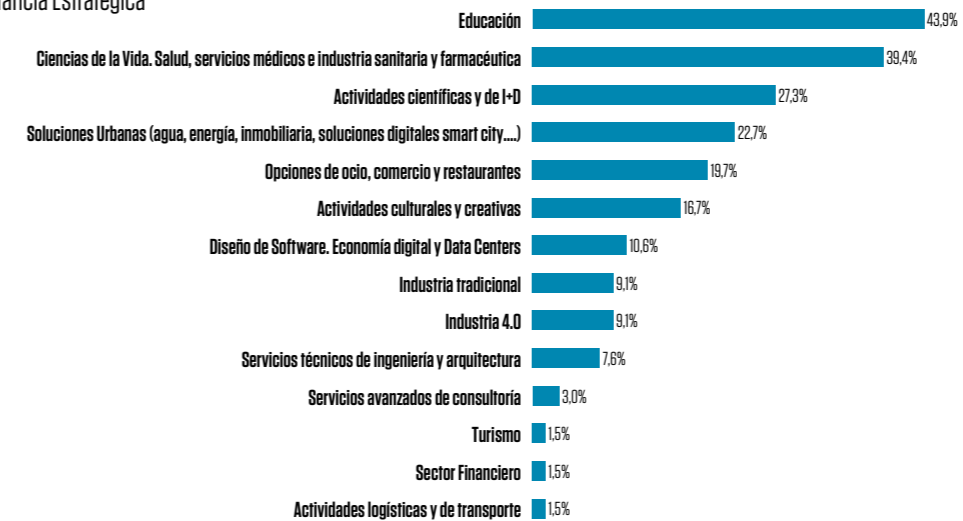
### Importancia Estratégica



## 11. Clusters Productivos



### Importancia Estratégica

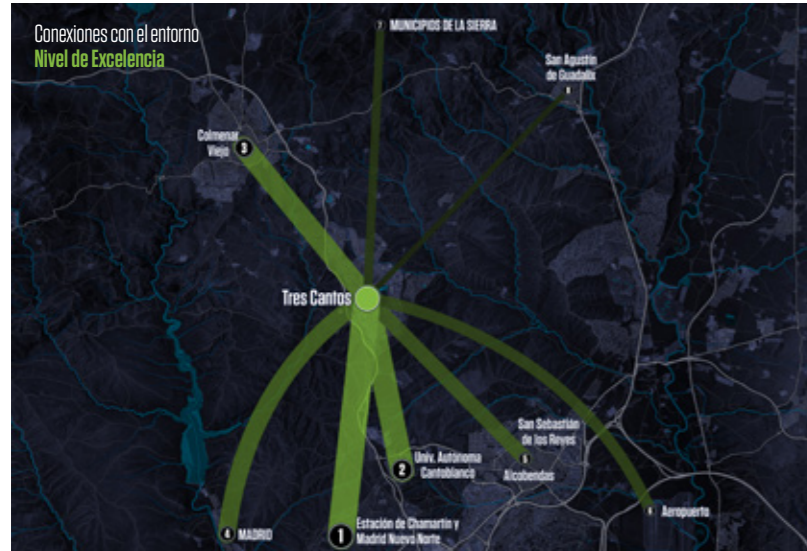


## 12. Conexiones con el entorno

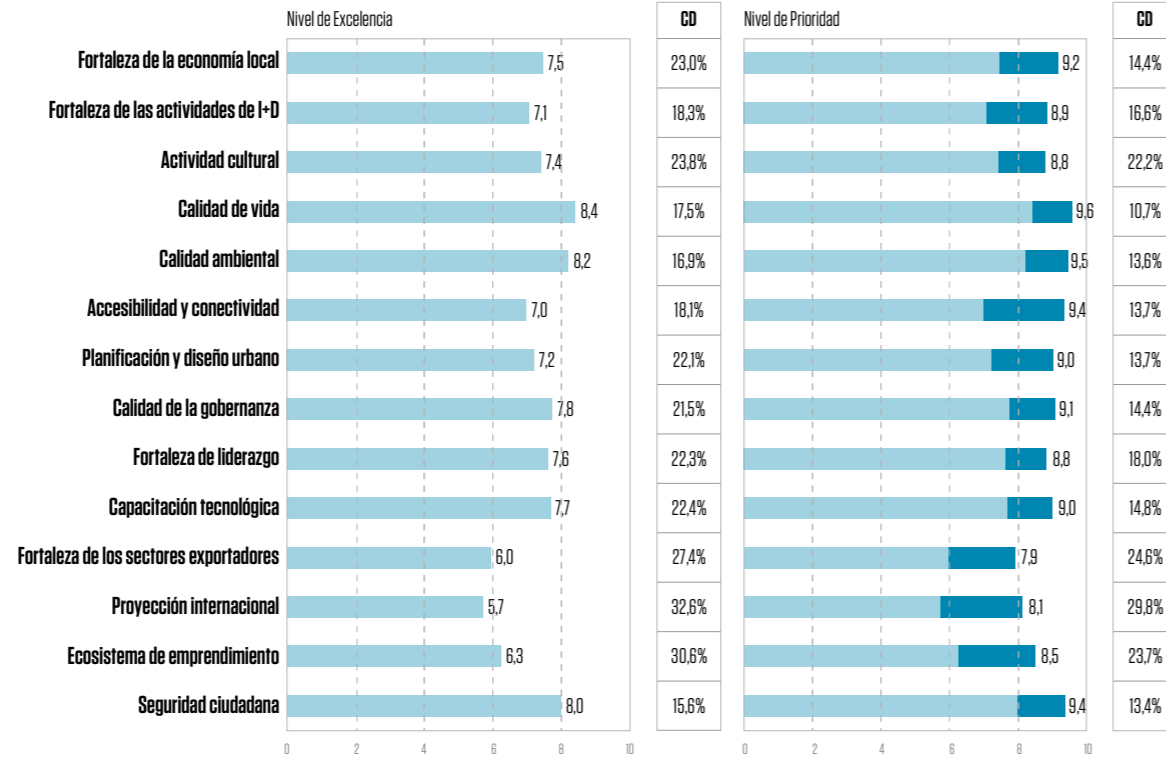


## 12. Conexiones con el entorno

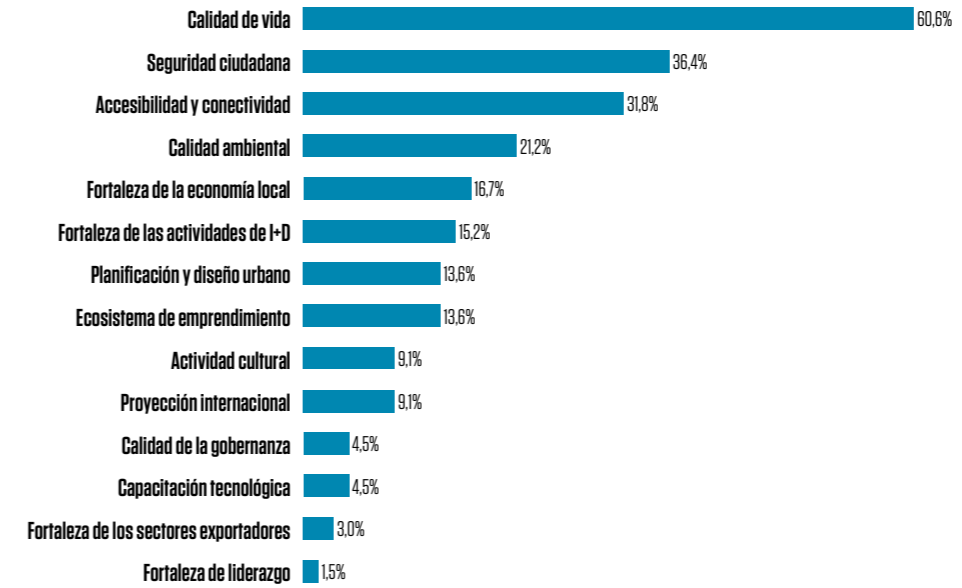
### Importancia Estratégica



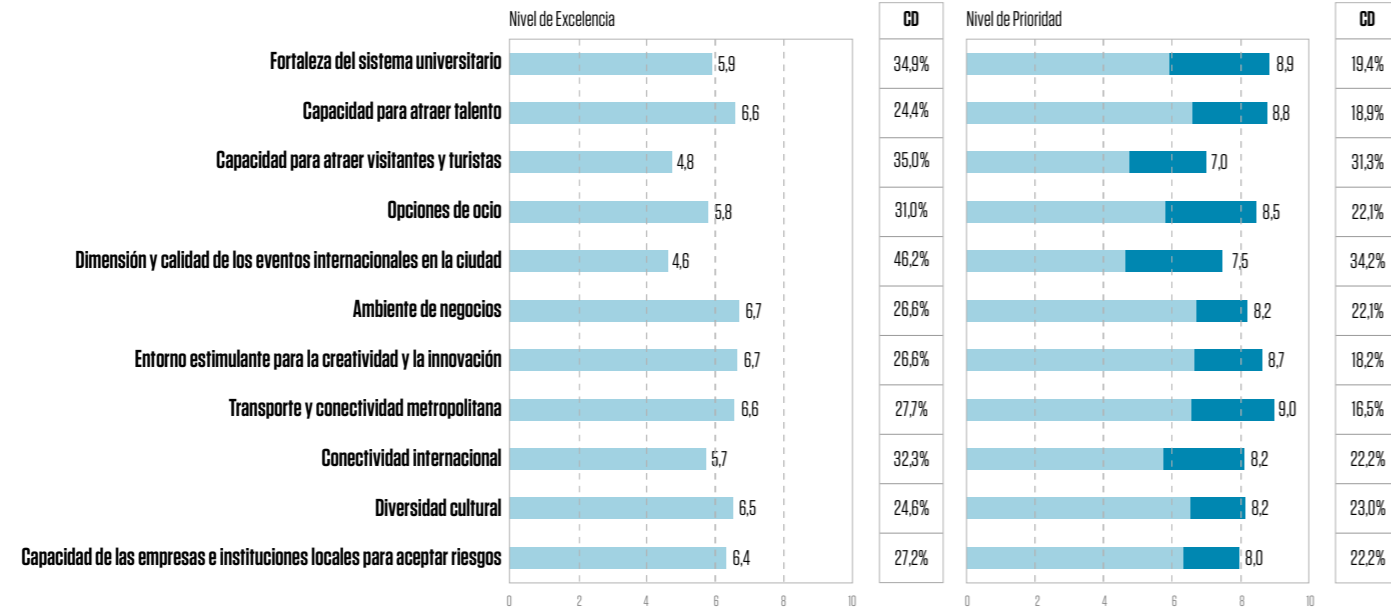
### 13. Factores de Competitividad (1)



### Importancia Estratégica



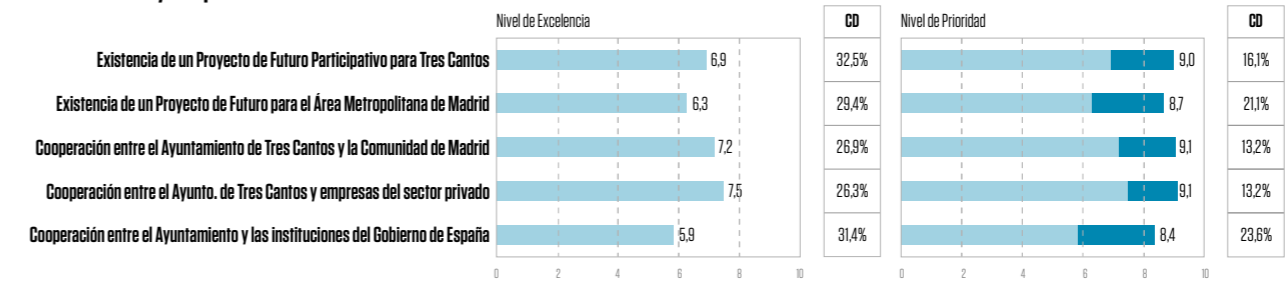
### 13. Factores de Competitividad (2)



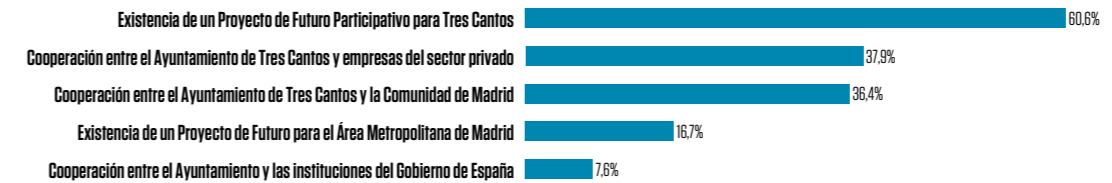
#### Importancia Estratégica



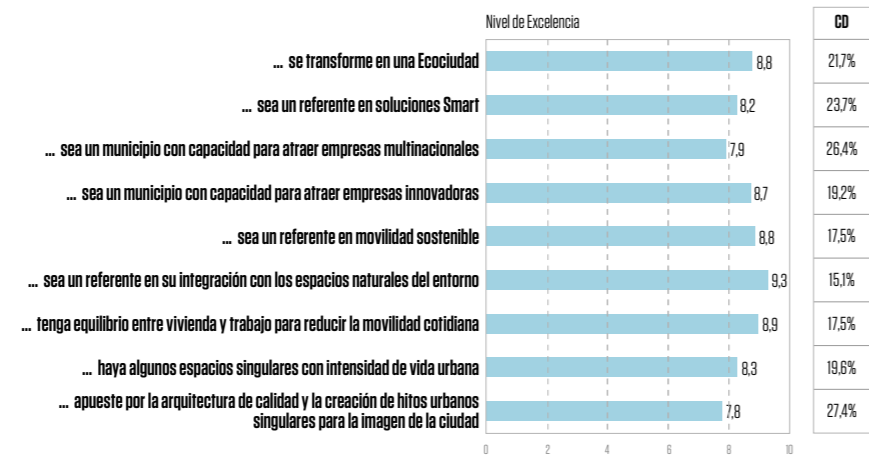
### 14. Gobernanza y cooperación institucional



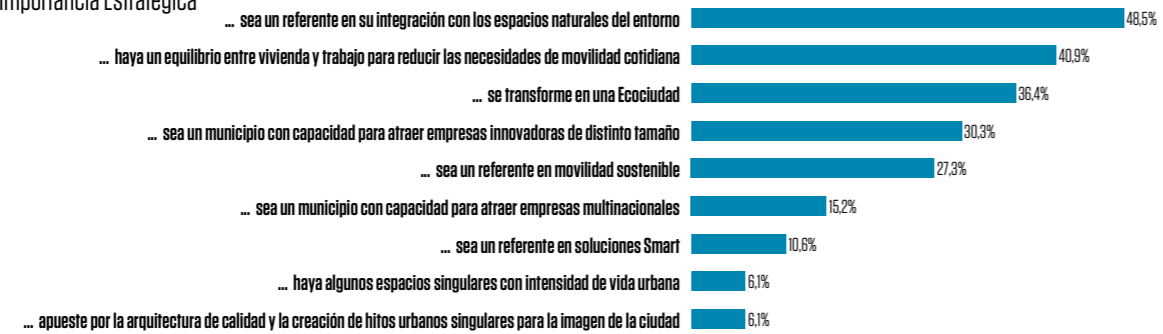
#### Importancia Estratégica



### 15. Opciones estratégicas para el futuro de Tres Cantos



### Importancia Estratégica



### Sugerencias generales (Pregunta Abierta)

Número de referencias (151 comentarios)



# Anexo I. Los Procesos de Participación

## 2º FORO CONTRASTACIÓN DE PROYECTOS



### TEMAS QUE ABARCA EL CAUCE DE PARTICIPACIÓN

- 01. Estructura Ecológica**  
Gran Anillo Verde de Tres Cantos  
Corredores Ecológicos  
Malla Verde
- 02. Corredor 607**  
Eje de Movilidad Sostenible  
Protecciones Verdes  
Conectores urbanos
- 03. Áreas de Nueva Centralidad**  
Estación Central  
Distrito N  
Distrito 4.0
- 04. Proyecto Fusión**  
Comunidad del Paraninfo  
Confluencia  
Parque de la Innovación
- 05. Renovación Urbana**  
Supermanzanas  
Salón Urbano  
Metropolitan Park
- 06. Paisajes del Manzanares**  
Distrito G  
The Village
- 07. Smart 3C**  
Movilidad Sostenible  
Logística de Última Milla  
Renovación Energética  
Plataforma Integrada de Inteligencia Urbana

### CLASIFICACIÓN POR SECTORES

Cauces de participación	60	
Administración:	6	10,0%
Sector Privado:	21	35,0%
Sociedad Civil:	22	36,7%
Sin definir*:	11	18,3%

*\*se trata de los cuestionarios que fueron entregados sin identificación o sin la información necesaria.*

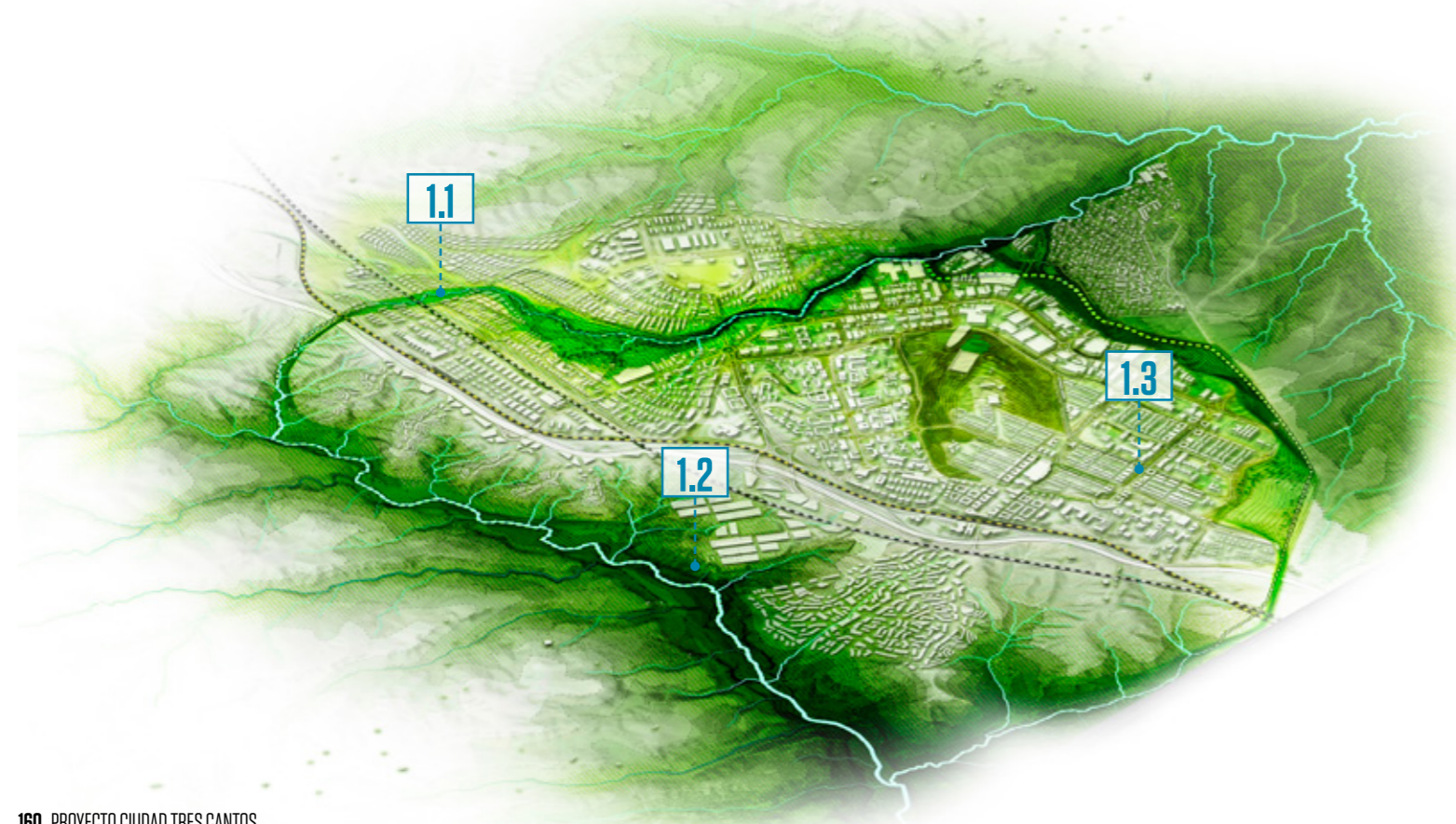
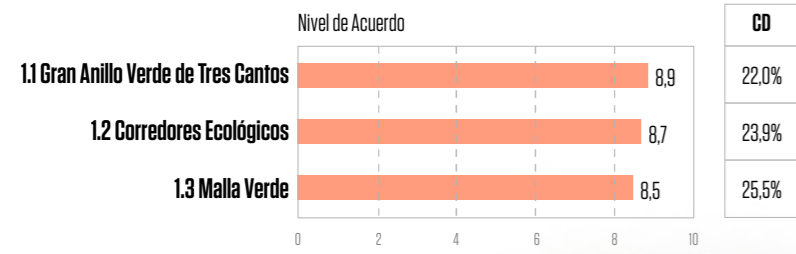
Evento realizado en el **Teatro Auditorio Adolfo Suárez**  
Fecha: **5 de Octubre de 2022**



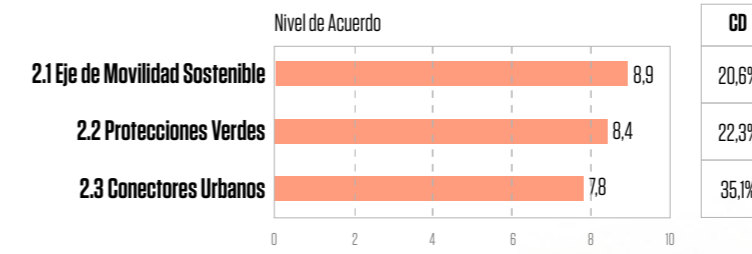


## VALORACIÓN GLOBAL DE LOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS:

### 01. ESTRUCTURA ECOLÓGICA



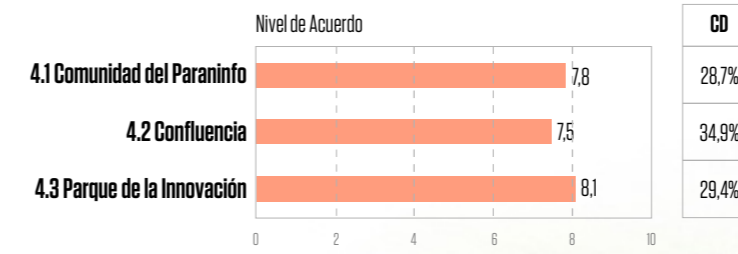
### 02. CORREDOR 607



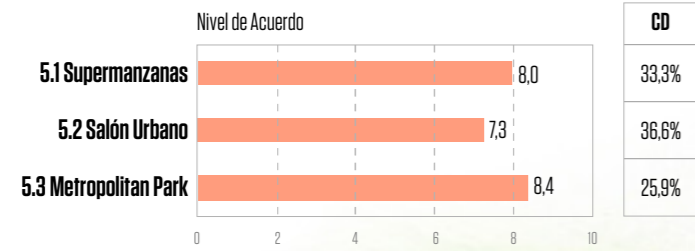
### 03. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD



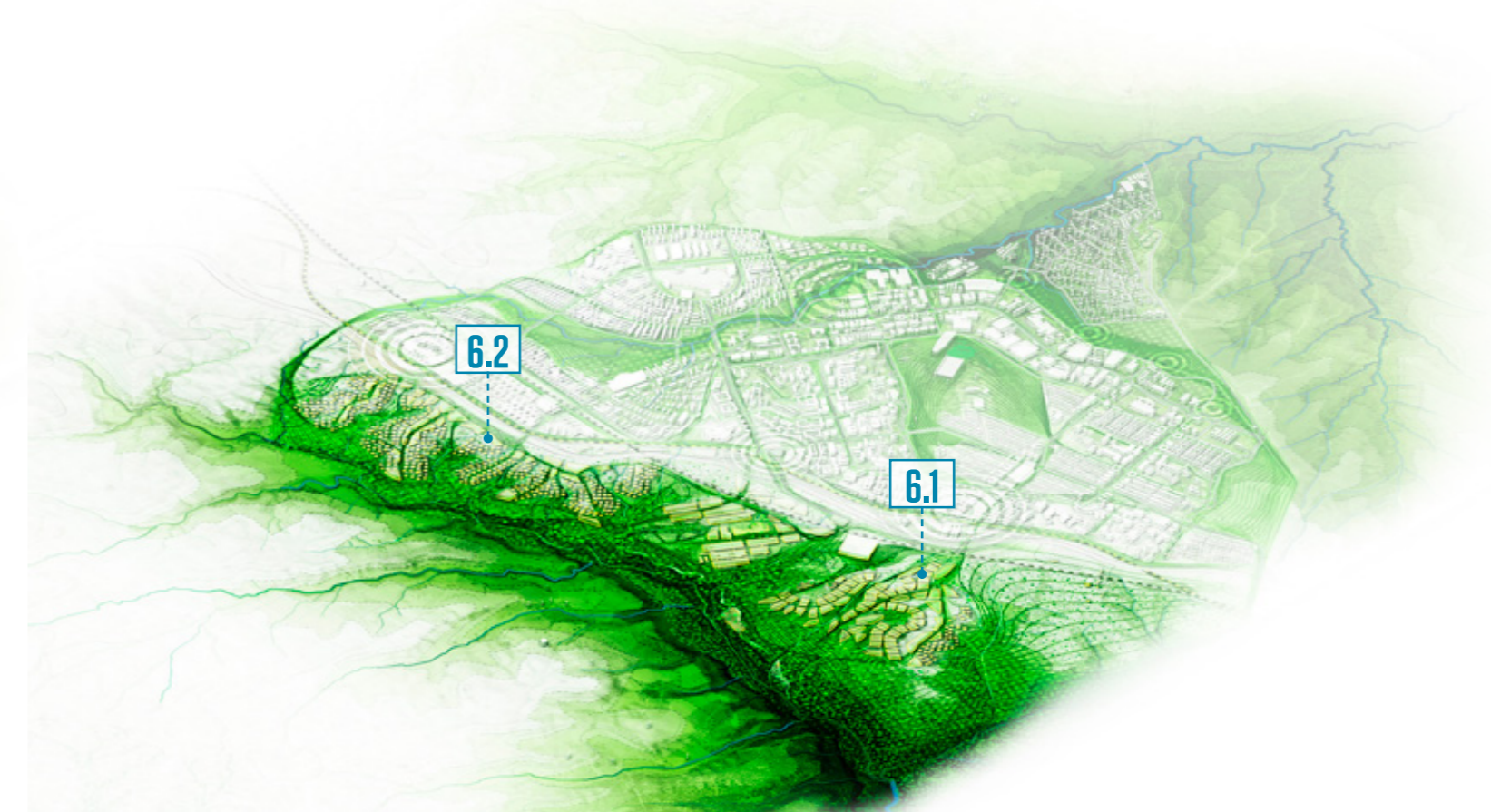
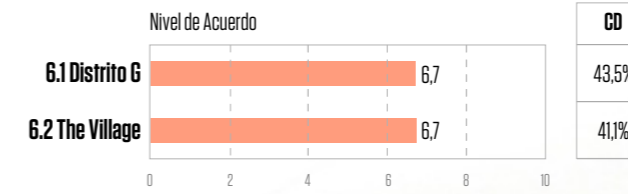
### 04. PROYECTO FUSIÓN



## 05. RENOVACIÓN URBANA



## 06. PAISAJES DEL MANZANARES



## 07. SMART 3C



# Tres Cantos

PROYECTO CIUDAD



AYUNTAMIENTO  
**TRES CANTOS**

**TTT**  
**METROPOLI**  
BUILDING A SUSTAINABLE FUTURE