

CITY PROFILES

INTERMEDIARY CITIES





Introduction

This annex is the product of the analysis of data collected through a questionnaire realised by CIMES-UCLG. The questionnaire was sent to the different cities that expressed their interest in participating in the process at the beginning of 2014. The Mission of that annex is to complement the frame document and at the same time, to offer an in-depth prospect of some intermediary cities. Moreover, it offers an overview of the diversity of intermediary cities according to different variables. These profiles are not intended to represent all the intermediary cities scattered all over the world but to reflect some examples. **We encourage more cities to fill the questionnaire in order to generate a more enriching overview of the situation of intermediary cities.**

The Questionnaire

The profiles are made up of two large blocks, structured in several points. The first block gathers quantitative data and general information about the city prepared in the following way:

1. General Data
2. Accessibility
3. Economic Data
4. Data on Infrastructure
5. Heritage
6. Distribution of work
7. Education
8. Health

The second block gathers qualitative data related to urban planning and urban development:


9. General Data on Urban Planning
10. Strategies for Urban Development
11. Networks and Participation

It is important to take into consideration that in some cases the answers do not respond to statistics but are estimates. This responds to the fact that some cities did not have available data. Nevertheless, the main objective of the profiles is to represent the diversity of intermediary cities and at the same time to find some common ground. All data and information were submitted by the cities. The data collection is presented in a compressed way.

The questionnaire does not respond to a geographical distribution, nor size or function of the different cities. The profiles were elaborated by cities within UCLG that manifested interest in participating since 2014. All cities participated voluntarily and without any extra resources. **So we want to thank all cities and their experts for their effort. Further intermediary cities are welcome to participate by filling the questionnaire.**

CITY PROFILES



A man in a white shirt and blue jeans is walking across a paved street. In the background, there is a large, light-colored building with a sign that says "OUT". The sky is blue with some clouds. The text is overlaid on a semi-transparent white box.

CANOAS (BRASIL)
COTTBUS (GERMANY)
DELFT (NETHERLANDS)
DESENZANO DEL GARDA (ITALIA)
ESCH-SUR-ALZETTE (LUXEMBOURG)
KWADUKUZA MUNICIPALITY (SOUTH AFRICA)
MARINGA (BRASIL)
CITY OF PETALING JAYA (MALAYSIA)
SAN JUAN DE PASTO (COLOMBIA)
SANT CUGAT DEL VALÈS (ESPAÑA)
SANTA FE DE LA VERA CRUZ (ARGENTINA)
TAMALE (GHANA)
TERUEL (ESPAÑA)
UPATA (VENEZUELA)
CHEFCHAOUEN (MARRUECOS)
COLONIA DE SACRAMENTO (URUGUAY)

Canoas

Región Sur

Brasil

Canoas es un municipio brasileiro del Estado de Rio Grande do Sul, perteneciente a la mesorregión Metropolitana de Porto Alegre.



Fotografía aérea de la ciudad de Canoas



Imagen de la alcaldía

Particularidades / singularidades

Canoas es uno de los polos industriales más importantes de Brasil, con el segundo PIB del Estado.

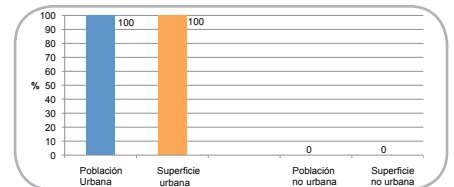
Funciones administrativas y de servicio

Área de influencia	Superficie	- km ²
	Población total	- hab

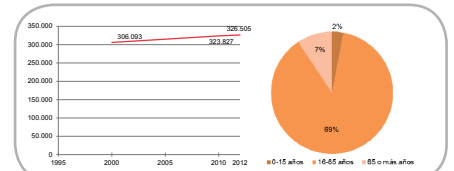
Datos generales

Habitantes total (2013)	338.531
Superficie total	131 km
Superficie urbana	131 km
Población urbana	338.531 / 100,0%
Densidad urbana	2.584,2 (hab urb / km ² urb)

Población Infantil (0-15)	77.870 / 23,65 %
Población Adulta (16-64)	227.113 / 68,98 %
Población Mayor (65 o más)	24.247 / 7,36 %
Crecimiento absoluto (2000-2012)	20.412
Tasa crecimiento medio anual	0,54%



Distribución de la población según tipo de superficie. 2013



Crecimiento demográfico 2000-2012. Distribución porcentual de la población por edades 2013

Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera	23h 24' / 2110 km	Tren	- h --'	Avión	2 h 00'
-----------	-------------------	------	---------	-------	---------

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	17 km	Tiempo carretera / Autopista	0h 17'
--------------------------	-------	------------------------------	--------

Estación de tren
Canoas
Nivel de servicio: local

Autopista / Autovía existente

Estación de autobuses
Canoas
Nivel de servicio: regional

Aeropuerto
10 km
Nivel de servicio: internacional

Datos económicos

Presupuesto municipal (año 2014)	540.264.006 \$	
Disponibilidad económica por habitante	1.595,9 \$	
Población activa (2011)	Ocupados	Desocupados
227.113 / 68,98%	190.775 / 84 %	36.338 / 16%

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	1.188 km	<i>no asfaltadas</i>	72 km / 6,1 %
Carreteras	- km	<i>no asfaltadas</i>	- km / - %
Autopistas	34 km		
Carril de tranvía	12 km		
Transporte público	formalmente organizado		
Autobuses / otros	Publ. 145 / Priv. 000	otros medios: tren de superficie	

Número viviendas (2010)	103.914
Desocupadas	- / - %
Habitantes por vivienda	3,3 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	96 %
Saneamiento en vivienda	72%
Electricidad en vivienda	99%

Tamaño de la ciudad

Pequeña Media Grande

Densidad urbana

Baja Media Alta

Desarrollo demográfico

Decreciendo Estable Creciendo

Datos generales de planificación urbana

Planos

PDUA/ Mapa Zonificación Urbana, 1:2.000

DUA/ Mapa Sistema Viario, 1:2.000

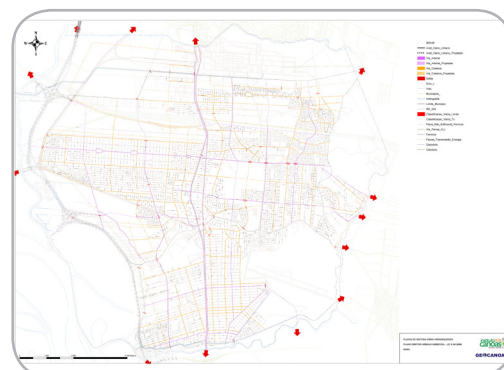
Cadastral

Plantas Loteamientos Regulares, diversas

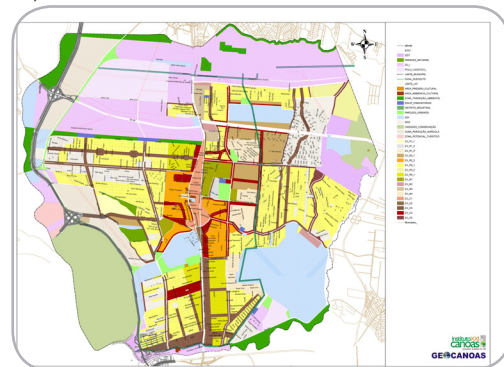
Mapa Levamento Aerogramétr., 1.2000

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- Planificación territorial participativa con el desarrollo del Plan Director Cicloviario, Plan de Movilidad Urbana, Plan Municipal de Saneamiento y la Revisión del Plan Director Urbano Ambiental en el municipio de Canoas;
- Proyecto Estratégico Parque Canoas Innovación - PCI, de carácter metropolitano y regional;
- Proyecto de bajar el tren metropolitano de superficie en el área central de la ciudad, para mejorar la movilidad central y habilitar espacios públicos;
- Proyecto del aeromovil uniendo barrios populares de la ciudad con centro.
- Proyecto de Revitalización del la ruta nacional BR 116 que cruza la ciudad.



Mapa del sistema viario



PDUA/ Mapa Zonificación Urbana

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años): La prioridad de desarrollo urbano en los últimos 10 años en la ciudad de Canoas fue elaborar, revisar y actualizar el Plan Director Urbano y Ambiental del municipio. El Plan Director de Canoas fue creado en 1972 y, a partir de 2001 con el Estatuto de la Ciudad, establecido por el Gobierno Nacional, debe ser revisado a cada diez años. En Canoas, la Ley Municipal nº5.341 de 2008 determina la revisión a cada cinco años.

Las prioridades para el Plan Director de la ciudad fueron establecidas con amplia participación popular, con 10 audiencias públicas, 90 reuniones temáticas y con 1.200 encuestas. Se destacan dos ejes de actuación del desarrollo urbano: la resolución sostenible de los Residuos Sólidos y la Regularización Fundiaria, con objetivo de viabilizar la producción de áreas urbanizadas y de nuevas viviendas, con propósito de reducir el déficit habitacional y la atención a demandas constituidas por nuevas familias (3.782 regularizaciones efectivadas y 4.200 en seguimiento).

Del futuro (próximos 10 años): El Congreso de la Ciudad de Canoas realizado en abril del 2011 elaboró la Estrategia de la Ciudad para los próximos diez años, de 2011 a 2021. La Estrategia de la Ciudad destaca la importancia de la conjugación de la participación con la planificación del futuro y la corresponsabilidad de todos los ciudadanos. Los Principios de la Estrategia de la Ciudad son: Más Sostenible- visa la calidad urbana, el desarrollo sostenible, el saneamiento y residuos y recursos hídricos; Más Humana: calidad de vida y Red de Organizaciones Sociales, escolaridad y aprendizaje, capital, emprendedorismo y liderazgo, y educación en salud e identidad cultural; Más Integrada: movilidad, integración del territorio; Más Innovadora: economía tecnológica y matriz energética; Más Próspera: turismo y servicios, logística y multipolo - comercial e industrial; y Más Atractiva: suma de principios estratégicos- ciudad referencia proyectada por estrategia de gestión y planeación.

Datos de infraestructura

Telefonía

Hogares con conexión 47 %
Teléfonos móviles cada 100 habitantes

Internet

Hogares con conexión 51 %
Velocidad máx. (fija) - Mb/s
Velocidad máx (móvil) -

Patrimonio

	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	7	-	-	-	-
Natural	-	-	-	-	-

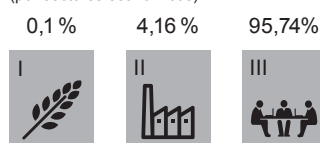
-Monumentos y patrimonio destacado

Cultural: Casa de Artes Villa Mimosa, Edificio de la Alcaldía

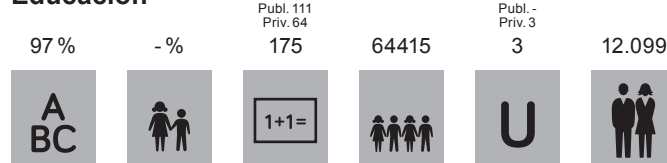
Natural: Parque estatal Delta do Jacuí

Monumental: Plaza Santos Drumond, Monumento "Orígenes"

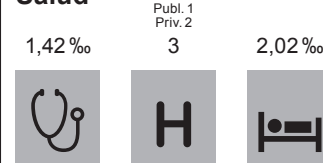
Distribución del empleo (por sectores económicos)



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Tema general

- Planificación territorial
- Innovación tecnológica
- ▲ Movilidad urbana

Retos y objetivos

- Políticas de desarrollo
- Políticas de innovación
- ▲ Políticas de movilidad

Soluciones propuestas

- Planos estratégicos
- Salud, educación y seguridad
- ▲ Modalidades innovadoras

Principales resultados

- Ciudad planificada
- Calidad de vida
- ▲ Accesibilidad y movilidad

Visión general extendida

La planificación territorial del municipio es desarrollado de forma transversal de modo a fomentar la lectura integrada de las políticas públicas para el desarrollo urbano y ambiental.

Las políticas sectoriales son estructuradas para el diálogo permanente entre los gestores públicos y las diferentes formas de organización social. El Consejo Municipal de Desarrollo Urbano es integrado con esta representatividad y su actuación se da en el seguimiento de la aplicación de las directrices del Plan Director Urbano y Ambiental en el territorio municipal.

El municipio de Canoas desarrolla sus planos sectoriales de saneamiento básico, cicloviário, movilidad urbana y está revisando el plan director urbano y ambiental.

El proceso de movilización social se desarrolla de manera integrada y se organiza por la regionalización del presupuesto participativo. Iniciativas de desarrollo urbano han pautado la gestión pública en la búsqueda de mejores soluciones compatibles con una ciudad más humana, sostenible, innovadora, integrada y próspera.



Casa das Artes Villa Mimosa



Capão do Corvo

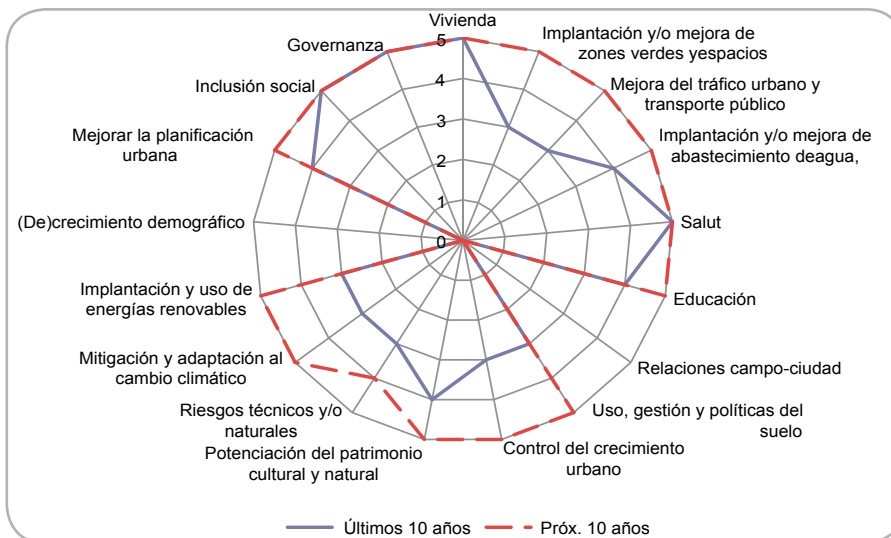
Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística actuales

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos por la sección urbanística



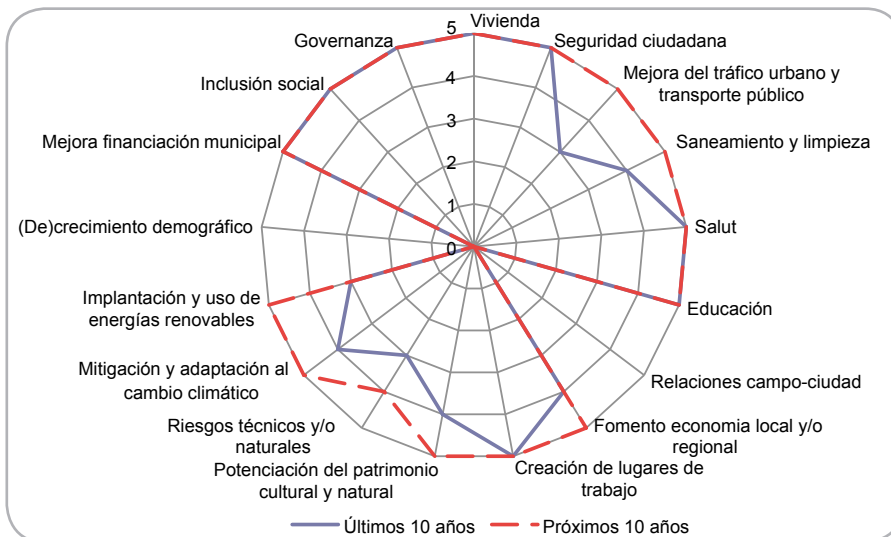
Temas relevantes de la sección urbanística

Temas relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno local



Temas relevantes de la política municipal

Redes y participaciones

Red FALP – Coord. Ejecutiva

Mercociudades - Consejo Ejecutivo

CGLU - Vice-Presidente Comisión Ciudades de Periferia

OIDP – Presidencia 2014

Red Brasileira OP

FNP-Vice Presidente de Educación.

Contactos

Alcalde de la ciudad de Canoas

Jairo Jorge da Silva

Contacto: Deise Martins

+55 51 34661566

deisemartins.canoas@gmail.com

Sección responsable de la ciudad

INSTITUTO CANOAS XXI

Directora Ejecutiva: Maria da Graça Ilgenfritz

+55 51 3465-6215

executivaxxi@gmail.com

Presona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario

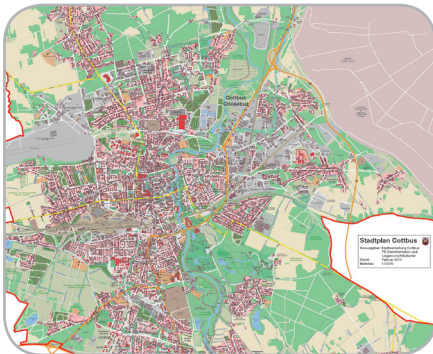
Deise Martins - Secretaria Especial de Relaciones Internacionales y Cooperación

+55 51 93174786

deisemartins.canoas@gmail.com

Cottbus Brandenburg Germany

Located in the eastern part of Germany at the river Spree and part of the Lusatia



City map



Old Market Inner City (RainerWeisflog)

Particularities/ singularities

Independent city, regional growth center, University City with strong mining sector and services

Administrative and service function

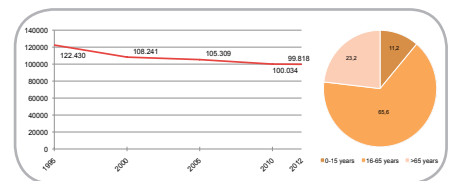
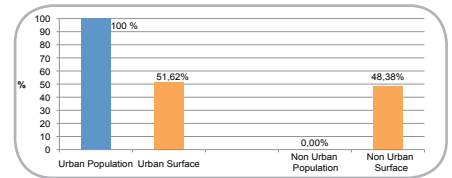
Capital de la provincia, sede de gobierno provincial, ciudad universitaria, centro de salud provincial

Area of influence	Area	1.500 km ²
	Population	200.000 hab

General Data

Inhabitants	99.818
Area	164,3 km ²
Urban area I	85,0 km ²
Urban population	99.818 / 100 %
Urban density	1.177,1 (inhab urb / km ² urb)

Infantile population (0-15)	11.180 / 11,2 %
Adult population (16-64)	65.580 / 65,6 %
Elderly population (+65)	23.158 / 23,2 %
Absolut growth (1995-2012)	-8.423
Average growth per year accumulated	1,19 %



Demographic development / distribution of population by age (1995-2012)

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road	1 h 20' / 130 km	Train	1 h 24'	Aeroplane	- h - -'
------	------------------	-------	---------	-----------	----------

Next city of reference/ higher service

Km road / highway	--- km	time by using road or highway	- h - -' / - h - -'
-------------------	--------	-------------------------------	---------------------

Train station
Cottbus Hauptbahnhof
International service

Main road/ highway
Exist

Bus station
Cottbus
National service

Airport
City of Dresden
International service
100 km

Economic data

Municipal revenue	465.068.320 \$
Dispendes per inhabitant	4.569,20 \$
Active population (2012)	Employed 54.022 / 82 %
	Unemployed 11.858 / 18 %

Data on infrastructure

Transport

Streets	475 km	of which <i>without asphalt</i>	111 km / 23,3 %
Roads	395 km	of which <i>without asphalt</i>	347km / 87,8 %
Highway	16 km	of which <i>without asphalt</i>	
Tram rails	29 km		
Public transport	Formally and unformally organized		
Buses / other means	publ. 44 / priv. 57		

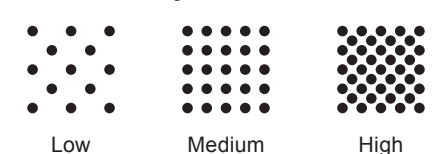
Housing

	57.727 dwellings
not occupied	1.732 / 3 %
inhabitants per dwelling	1,7
Households with running water	100,0 %
Households with sewage water	100,0 %
Households with electr. connection	100,0 %

Size of the city



Urban density



Demographic development



General data on urban planning

Maps

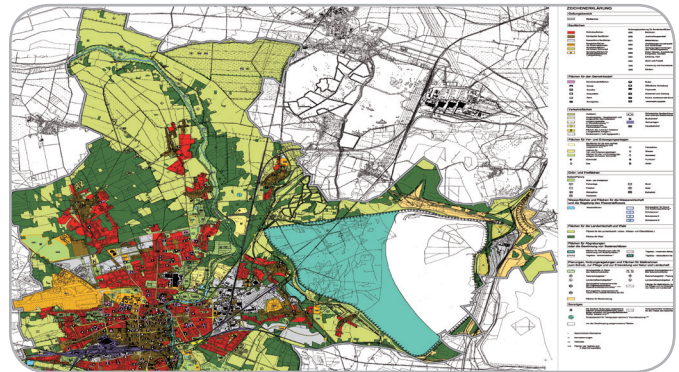
- Integrated Urban Development Concept, 2010
- Preparatory Land Use Plan, 1:10.000, 2004
- Masterplan Eastern Lake, 2013
- Concept for Urban Remodeling/Stadtumbau, 2010

Cadastral

- City Map, 1:10.000, 2006
- Geoportal, 2013

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

building land development (preparatory and binding land use planning), developing local concepts and urban plans, settlement and development for commercial areas, offers for housing, trade and retail, citywide urban remodeling as result of demographic change, preparations for postuse of the open mining pit/ transform to big inner lake "Eastern Lake", accompaniment of the renewal process of the inner city, application for European Structural Grants and the National Financial Support



Detail of the Preparatory Land use Plan, Cottbus



Detail of the Inner City Masterplan, Cottbus

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

concentrate the implementing measures in the stabile inner city, support of the inner city by using grants, citywide remodeling with demolition of empty flats in the outskirts, strengthening the public transport system and reorganization of the main station, concentration und extension of the strengthen of the city, active control of the demographic changing process, improving of the commercial power with postuse of a former airport, implementation of public affairs and communications, use of the particularities of the city like the ethic minority Sorbs/ Wends, increase the touristic attractiveness in cooperation with der surrounding area, activities for reconstruction and renewal of old buildings, active preparations of the touristic postuse of the current open mining pit (will be flooded)

Future (next 10 years):

general same like the current strategies

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline 90,0 %
Cellular phones 850 % hab

Internet

Househ. with a fixed con. -- %
Max broadband velocity available for a household 16 Mb/s
Max. velocity for cellular phones 3G

Heritage

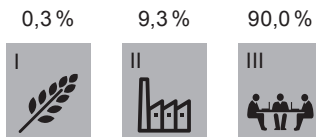
	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	-	11	1	1	-
Natural	98	1	11	1	-

Distinguished monuments and patrimio

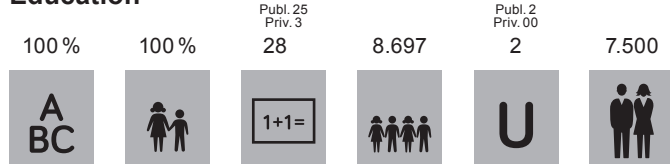
Cultural: State Theater, Minority of Sorbs/ Wends in Lower Lusatia
Natural: Castle/Landscape Branitz, Biosphere Spreeaue
Monumental: Old Town with city wall, Old Market, Spremberger Tower

Distribution of work

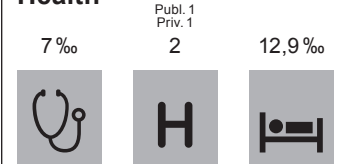
(by economic sectors)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- 1) strengthening of inner city
- 2) demographic change
- 3) urban remodeling

Challenges and aims

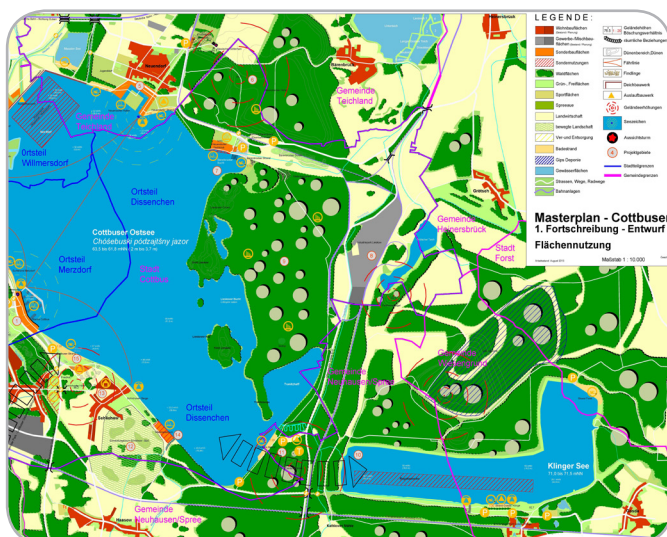
- to 1) structural conditions
- to 2) challenges by less and older people
- to 3) empty flats and buildings

Recommended solutions

- to 1) using grants, targ. measures
- to 2) active control
- to 3) inner city at first, later others

Principal results

- to 1) very successful, increase of inhabitants +23%
- to 2) successful process, stagnation
- to 3) very successful, vacancy -17%



Urban Development Plan - Example Masterplan Eastern Lake



Pyramid Branitz Park (Gabi Grube)

Detailed description

Priorities

1. Continuing removal urban and functional deficits in the inner city
2. Continuing remodeling process
3. Development of the Technology and Industrial Park Cottbus with an area of 285 ha at the former airport
4. Tourism improvements of Branitz Park and Landscape
5. Preparation and implementation of measures Cottbus Eastern Lake (flooding of the former mining pit)

Cottbus is the metropole of the region Lower Lusatia, situated around 120 km southeast of Berlin and 120 km northeast of Dresden on the Spree river. Its population today is about 100000. From 1949 until German Reunification in 1990 Cottbus with 140000 inhabitants belonged to the German Democratic Republic; today to the Federal Republic of Germany.

After 1990 there was a break in the development: economy downfall and migration loss are the reasons why Cottbus lost a lot of inhabitants. At present there is a stagnation with a surplus of migration. The prognosis predicts a content sinking population. In 2001 the municipality initiated the process of urban remodeling. For this purpose there was developed a strategy in double meaning:

1. appreciation and stabilizing of inner city estates
2. return and demolition in peripheral locations

The city redevelopment until 2010 included more than 9,500 flats. The vacancy rate in the housing stock could be reduced from 18% in 2001 to 3% in 2012. This also includes the controlling of the housing market and new buildings.

In 1992 model city „Cottbus Innenstadt“ was accounted as designated redevelopment area. The area includes ca. 125 ha with a population of ca. 8.000 inhabitants. In the last 19 years much of buildings were rehabilitated. At once some public places and streets were new arranged or rebuilt. Buildings with an investment volume more than 400 millions EURO were reconstructed.

All the measures are supported by the federal and state government. The population grew by 25 % as a result of the innercity renewal. In Cottbus-Nord between four and seven million tons of lignite per year should be produced. By 2015 the open mining will be completed and then be flooded for ten years. The vision is to create on of the biggest inner lake in this part of Germany. The lake shall occupy an area of 19 square kilometres with spaces for several hotel areas, leisure offers, marina and someone else.

The transformation process to revival landscape will be influence the urban and landscape planning in all neighbour communities(worked together).

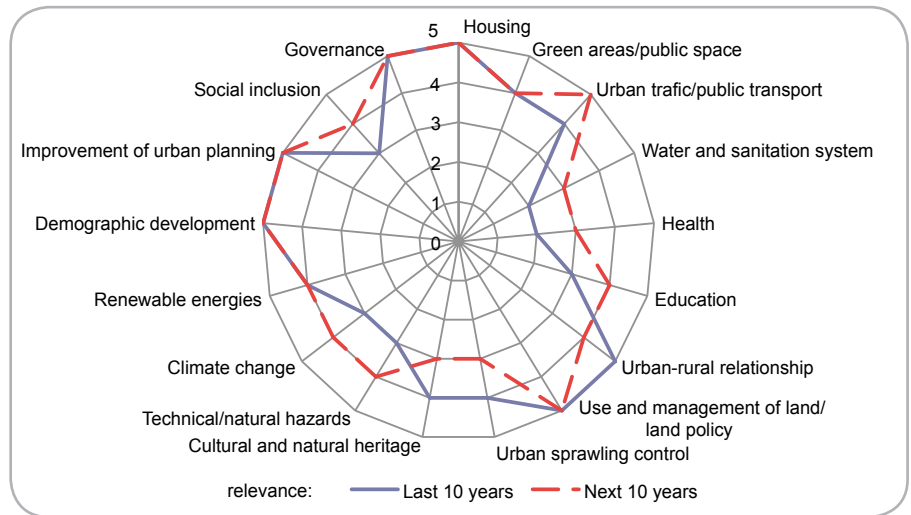
Urban development

Relevant issues for the urban planning department

(last.10 años) - future (next. 10 years)
(rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

- buildings
- child care
- trade, retail
- mining and postuse



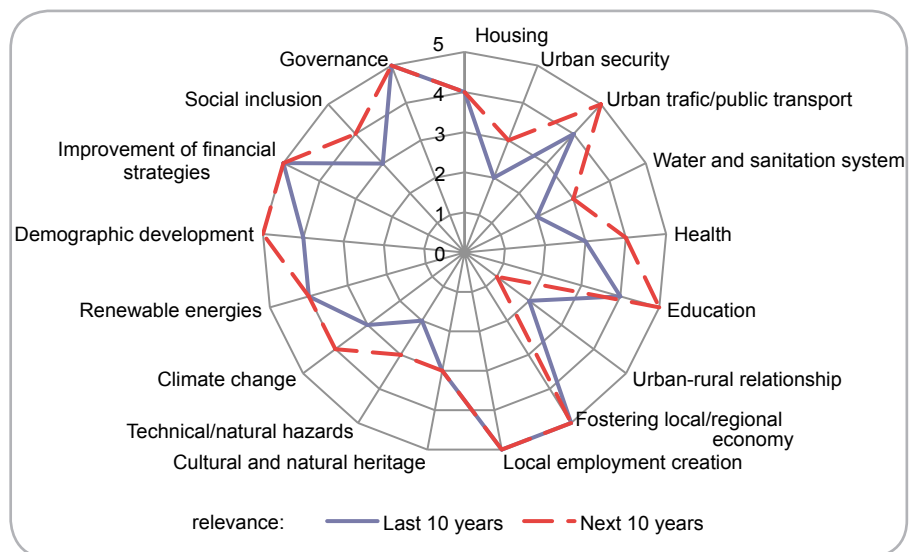
Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality council

(last.10 años) - future (next. 10 years)
(rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality council

- child care
- sports
- mining and postuse



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and y participations

Formal regulations by laws for participation and beyond this workshops, public events, consultations, open council, ...

Contact details

Mayor

City of Cottbus
Mayor Frank Szymanski
Neumarkt 5
03046 Cottbus
Germany

Section(s) responsible of the city/ municipality

City of Cottbus
Business Unit Build and Urban Development
Marietta Tzschoppe
Neumarkt 5
03046 Cottbus

City of Cottbus
Department of Urban Development
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus
Germany

Delft

Zuid-Holland

Netherlands

Located in the south-west of the province of Zuid-Holland, in between the cities of Den Haag and Rotterdam.

Particularities/singularities

University city (technical university), historic city centre, several regional functions

Administrative and service function

Capital de la provincia, sede de gobierno provincial, ciudad universitaria, centro de salud provincial

Area of influence	Area	402 km ²
	Population	1.045.064 hab



Aerial view on Delft

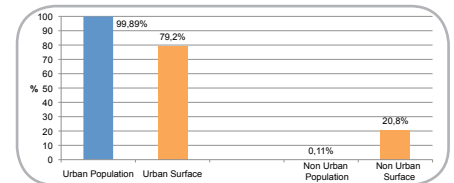


Town Hall and Market Place - Delft.

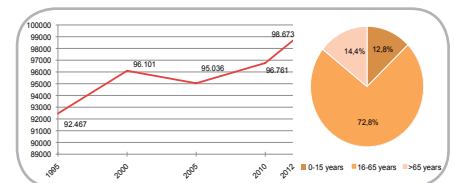
General Data

Inhabitants	99.108
Area	24 km ²
Urban area	19 km ²
Urbana poulation	99.000 / 99,9%
Urban density	5.210,5 (hab urb / km ² urb)

Infantile population (0-15)	12.726 / 12,8 %
Adult population (16-64)	72.151 / 72,8 %
Elderly population (+65)	14.231 / 14,4 %
Absolut growth (1995-2012)	6.206
Average growth per year acumulated	0,38 %



Surfaces and population



Demographic development / distribution of population by age

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road	0 h 52' / 64 km	Train	0 h 56'	Aeroplane	0h 00'
------	-----------------	-------	---------	-----------	--------

Next city of reference/ higher service

Km road / highway	10 km	time by using road or highway	0h 20'
-------------------	-------	-------------------------------	--------



Train station
Delft Train Station
National service



Main road/ highway
Direct access



Bus station
Delft Bus Station
Regional services



Airport
Schiphol
International service
xxx km

Economic data

Municipal revenue	400.000.000 \$	
Dispenses per inhabitant	4.063 \$	
Active population (year 2012)	Employed	Unemployed
46.581 / 47 %	43.786 / 94 %	2.795 / 6 %

Data on infrastructure

Transport

Streets (total)	500 km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Roads (total)	50 km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Highway	7 km		
Tram rails	7 km		
Public transport	formaly organized		
Buses/ other means	publ. 12/ priv. 0		

Housing (2014)

48.438	
not occupied	1.732 / 3 %
inhabitants per dwelling	2
Households with running water	100 %
Households with sewage water	100 %
Households with electr. connection	100 %

Size of the city



Small



Medium

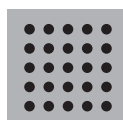


Big

Urban density



Low



Medium



High

Demographic development



Decreasing



Stable



Increasing

General data on urban planning

plans/maps

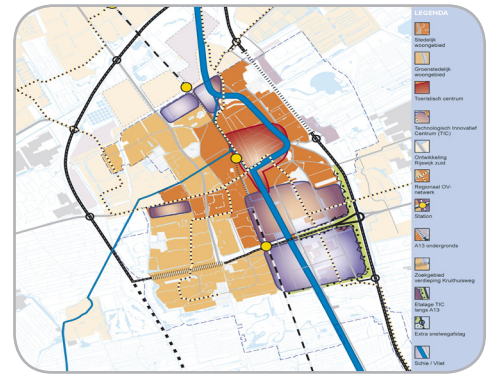
- Harnaschpolder: housing, 2007
- Plano general de la ordenación territorial, escala, año
- Prof. Schoemakerplantage: housing,
- Tramline 19 to TU Delft, 2007

Cadastral

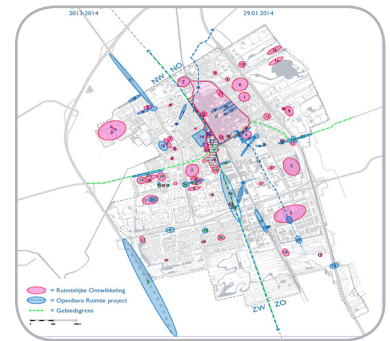
- Redevelopment Reinier de Graafweg (new profileroad), 2008
- Bicycletunnel Station Delft Zuid
- st Sebastiaan bridge: main connection TU-city centre, 2013

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

- 'de Spoorzone': train tracks are put in a tunnel. Spoorzone project comprises the integral redevelopment of 40 hectares, the project consists of a railway tunnel, a railway station, municipal office, 1200 dwellings, office buildings, park, water elements, bicycle facilities, parking facilities and roads.
- Accessibility: Train, Tram 19, Highway A4, Reinier de Graafweg
- Urban Renewal projects in the post-war neighbourhoods
- Two housing areas: 3000 together
- Adding Studenthousing (we need 4000).



Ruimtelijke Structuurplan Delft



(Her)ontwikkelingslocaties Delft

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

Delft creating history: Delft works on building a compact, sustainable and versatile city, where history and technology merge. We want Delft to be a dynamic and connected city. Sustainability is an important principle in our strategy. The core values of the city are technology, history, creativity and innovation. These values are important in all our spatial developments, in housing, industrial areas, public- and green spaces. Delft wants to strengthen its position in the Randstad (Mid-west of the Netherlands): To be a central junction of history and technology in the network of big and smaller cities. In order to achieve that the city invests in accessibility and innovation to become and stay a world class knowledge centre.

Future (next 10 years):

The future strategy for Delft will be to continue on the current course. In ten years the city will be one of the important knowledge centres on international scale. Delft is a frontrunner in the field of applied sustainability. Knowledge is an export product and an important pillar for the Delft economy. The university and technology companies are strongly involved in the Delft community. The international reputation and innovative environment of the Delft research institutions makes people want to live and work in Delft, and successful entrepreneurs want to stay. Many tourists choose the combination of history and quiet, here visitors experience an intimate family atmosphere. Delft stays focused on transforming existing residential areas to and developing new sustainable living environments. As a result the demand for space remains high. The limited availability of space leads to more efficient dual land use, following the example of the 'Spoorzone'.

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline 40 %
Cellular phones 1190 ‰ hab

Internet

Househ. with a fixed con. 94%
Max broadband velocity available for a household 120 Mb/s
Max. velocity for cellular phones 4G

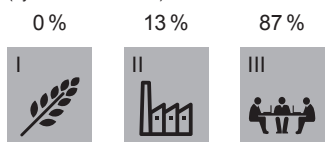
Heritage

	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	841	-	695	-	-
Natural	-	-	4	-	-

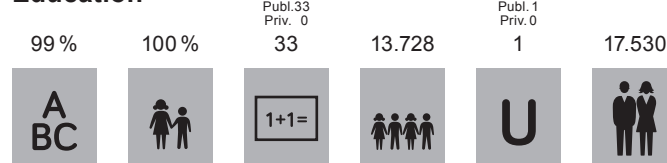
Distinguished monuments and patrimio

Cultural: Grave William the Silent + all the royals, Botanical garden
Natural: Blue: Delftware, pottery, Agnetapark, Nieuwe Kerk: church
Monumental: Vermeer: 16th century painter, Arboretum-Heempark

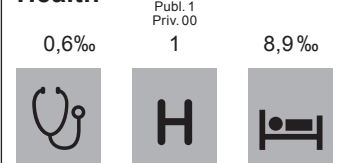
Distribution of work
(by economic sectors)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- 1) The city is the campus
- 2) Spoorzone
- 3) Transf.strategy socialhousing

Challenges and aims

- to 1) rating Univ/city international
- to 2) connect city with new 'hart'
- to 3) too much social housing

Recommended solutions

- to 1) univ/city programm intertwined
- to 2) make tunnel and build on top
- to 3) redevelopment

Principale results

- to 1) City/campus is best international
- to 2) connected city
- to 3) well-balanced housing supply

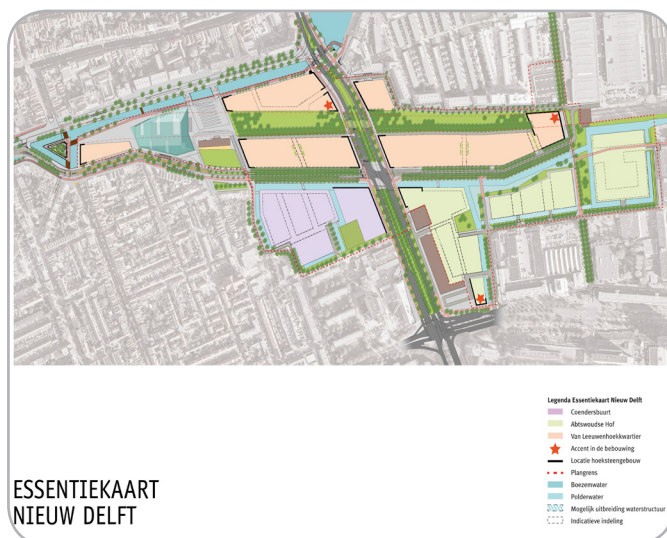
Detailed description

Knowledge is an export product and an important pillar for the Delft economy. In the international 'Battle for Brains' the best combination of a city and it's campus will be among the best in the world. To be in the top 20 of the best universities of the world Delft has to offer the best of both worlds. 'The city is the Campus, the campus is the city'. Programme of the one will be intertwined in the other and vice versa. This will make the city a more appealing player among other university cities. Endresult: The university and hightech companies are more involved in the Delft community and the Delft feel, conversely, strongly associated with them. The international reputation of the Delft research institutions will make that people want to work, study and live in Delft. Successful entrepreneurs will want to remain in Delft because of the innovative environment and the 'technical top-talents'.

The Spoorzone Delft project comprises the integral redevelopment of an area of around 40 hectares, located in between the inner city and the residential neighbourhoods to the west and south.

The entire project consists of a railway tunnel, a railway station with municipal office, around 1200 dwellings, a number of office buildings, a city park, water elements, bicycle facilities, parking facilities and roads. The project provides an immense impetus to the city of Delft. The Spoorzone will constitute a high-quality connection between city districts that are now separated from each other by the railway. Executing the Spoorzone project will take more than ten years. A project this size demands thorough preparation and planning. Since the tunnel will be constructed straight through the city, various arrangements have to be made before the real work can begin. The estimation is that all will be finished in 2020.

Delft has a large stock of social housing. This makes it an unbalanced housing supply in the city. On top of that, changing housing needs, quality of the buildings and social problems make it necessary to do something about this. The aim is to create a well-balanced housing supply with appeal to expats and 'knowledge'professionals.



Spoorzone - nieuw - Delft



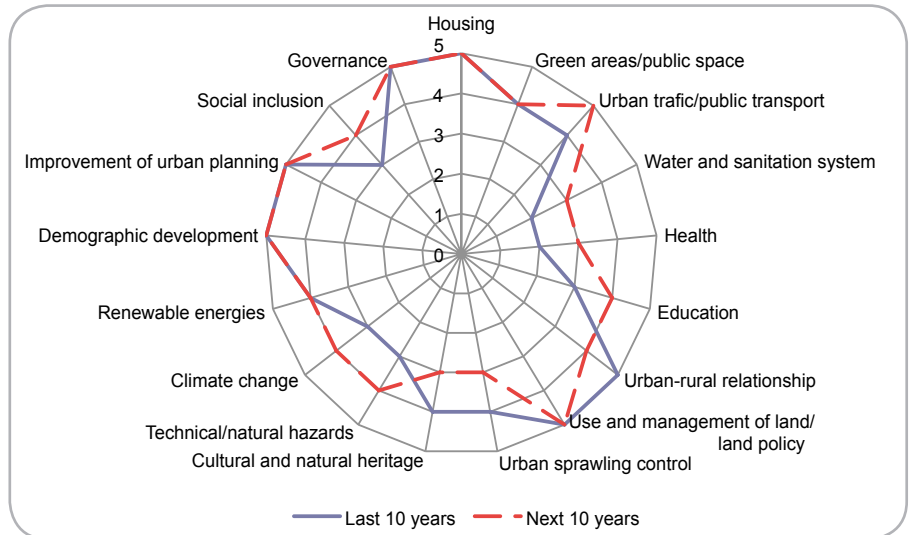
Library - TU Delft.

Urban development

Relevant issues for the urban planning department

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

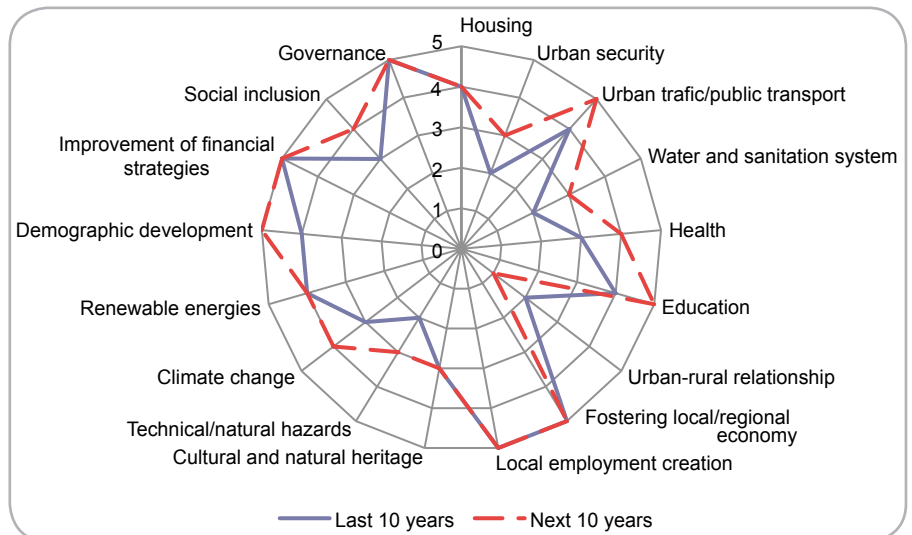


Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality council

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality council



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and participations

Haaglanden, Zuidvleugel, Metropolitan area the Hague/Rotterdam, Technologische Innovatie Campus, G32, URBACT-E Universities

Contact details

mayor of the Coity of Delft
 Bas Verkerk

Postbus 78
 2600 ME Delft
 the Netherlands
 bverkerk@delft.nl

Tel: +31 15 2602400
 Fax:
 Web:

Section responsible of the city/ municipality
 Ruimte Advies
 Postbus 78, 2600 ME Delft, the Netherlands
 jnederveen@delft.nl
 +31 15 2602326

Desenzano del Garda

Lombardia

Italia

Desenzano del Garda is located in the Province of Brescia, in the north-eastern Italy, on the coast of Garda Lake



Aerial view on the City.



Aerial view on the Inner City.

Particularities/singularities

The biggest town on Garda Lake, lovely historical centre and an EU wide known touristic destination

Administrative and service function

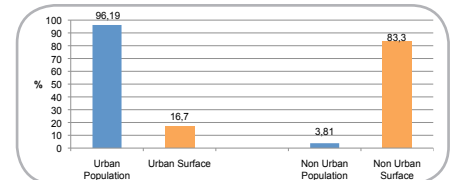
Capital de la provincia, sede de gobierno provincial, ciudad universitaria, centro de salud provincial

Area of influence - km²
Population - hab

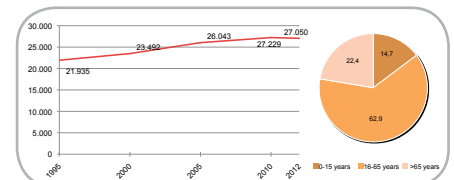
General Data

Inhabitants 27.050
Area 60 km²
Urban area I 10 km²
Urbana poulation 26.020 /96,2%
Urban density 2602 (hab urb / km² urb)

Infantile population (0-15) 3.989 / 14,7 %
Adult population (16-64) 17.015 / 62,9 %
Elderly population (+65) 6.046 / 22,4 %
Absolut growth (1995-2012) 5.115
Average growth per year acumulated 1,24 %



Surfaces and population



Demographic development / distribution of population by age (1995-2012)

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road 5 h 35' / 535 km Train 4 h 15' Aeroplane 1 h 05'

Next city of reference / higher service

Km road / highway 32 km time by using road or highway 0h 35'



Train station
Desenzano del Garda Train Station
National Service



Main road / highway
access exist



Bus station
Desenzano del Garda Bus Station
Regional service



Airport
Next airport with international service 38 km

Economic data

Municipal revenue 58.558.055 \$
Dispenses per inhabitant 000.000.000 \$
Active population (yearxxx) Employed Unemployed
11.902 / 44 % 11.426 / 96 % 476 / 4 %

Data on infrastructure

Transport

Streets (total) 212 km
Roads (total) 14 km
Highway 9 km
Tram rails 0 km
Public transport Formally organized
Buses / other means publ. 4 / priv. 2

Housing 36.710

not occupied 4.405 / 12 %
inhabitants per dwelling 0,7

Households with **running water** 100 %

Households with **sewage water** 90 %

Households with **electr. connection** 100 %

Size of the city



Small



Medium

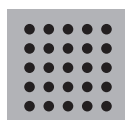


Big

Urban density



Low



Medium



High

Demographic development (1995-2012)



Decreasing



Stable



Increasing

General data on urban planning

Plans and maps

- Urban Master Plan, 1:5.000, 2012
- Urban Traffic Plan, , 1:5.000, 2013
- Acoustic mapping, 1:5.000, 2011
- Sustainable Energy Action Plan (SEAP), 1:5.000, 2014

Cadastrs

- Urban cadastre, 1:1.000, 2013
- Rural cadastre, 1:2.000, 2013

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

The past 10 years have registered a continuous urban growth, in population, economic activities, urban areas, infrastructures. The real estate pressure, due to the amenities of the place, have determined a significant sprawl, which is now under strong containment. The problem of land value capturing has started to be a big issue, due to the increasing needs for environmental quality, namely the problem of waste water collection and depuration, crucial for the lake ecosystem conservation.



Aerial view on the Inner City.



Aerial view on the Inner City.

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

A crucial issue has been the landscape valorisation and protection, which has started to be seen as a great opportunity for sustainable urban development. In this context a great local park has been created and another extension is foreseen. The containment of urban sprawl has started to appear as a must, also due to the economic crisis and the stagnation of the real estate market.

Future (next 10 years):

- The most important ones will be:
- containment of urban sprawl to the the existing town development and greenfield protection
 - new waste water collection system
 - landscape valorisation through the development of sustainable mobility networks
 - re-use and regeneration of brownfields
 - reinforcement of the existing public buildings against seismic risk
 - new land value capturing systems by incentivating reuses and disincentivating new urban transformations
 - development of energy saving policies through the implementation of the Sustainable energy action plan (SEAP)
 - proposal of a candidature for Garda Lake as a new UNESCO sitea

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline 98%
Cellular phones 950‰ hab

Internet

Househ. with a fixed con. 40%
Max boradband velocity available for a household 40 Mb/s
Max. velocity for cellular phones 4G

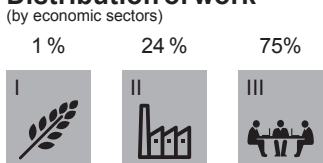
Heritage

	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	-	-	73	2	1
Natural	-	2	-	-	1

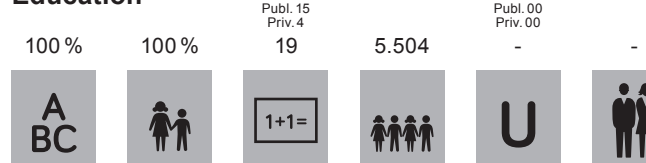
Distinguished monuments and patrimonio

Cultural: Cathedral , Villa Tassinara/Arrighi, Villa Brunati
Natural: Protected oasis of San Francesco, Park of Morenic corrido
Monumental: Roman Villa, Middle age Castle, Tower of San Martino

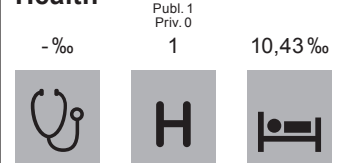
Distribution of work



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- 1) Containment of urban sprawl
- 2) Landscape protection and value
- 3) Garda Lake as UNESCO site

Challenges and aims

- to 1) Re-use of the existing stock
- to 2) Increasing value of rural area
- to 3) Area wide planning initiatives

Recommended solutions

- to 1) Incentive to rehabilitation
- to 2) Developing a new cycle network
- to 3) Consortia and area wide plan

Principale results

- to 1) Lowering the urban charges
- to 2) Marketing of rural areas
- to 3) Increasing interest for vision

Detailed description

Containment of urban sprawl to the the existing town development and greenfield protection: a line is drawn around the urban extension so to stop any of the external initiatives and so incentivating the rehabilitation of brownfields.

New waste water collection system: the demographic pressure of past 30 years results in a lack of infrastructures for collection and depuration of waste waters. A new pipeline has to be realised.

Landscape valorisation through the development of sustainable mobility networks: new cycle networks are planned

Re-use and regeneration of brownfields, by incentivating through a decrease in urbanisation charges.

Reinforcement of the existing public buildings against seismic risk, through public-private cooperation.

New land value capturing systems by incentivating reuses and disincentivating new urban transformations: a different distribution of urban charges will be approved.

Development of energy saving policies through the implementation of the Sustainable energy action plan (SEAP).

Proposal of a candidature for Garda Lake as a new UNESCO site: it is a great challenge aiming at setting a vision for all the municipalities around the lake. The process is at a starting point, but a statement has been approved by the Region Lombardy (one of the three regions to whom Garda lake belongs).



Aerial view on the Inner City.



Aerial view on the Inner City.

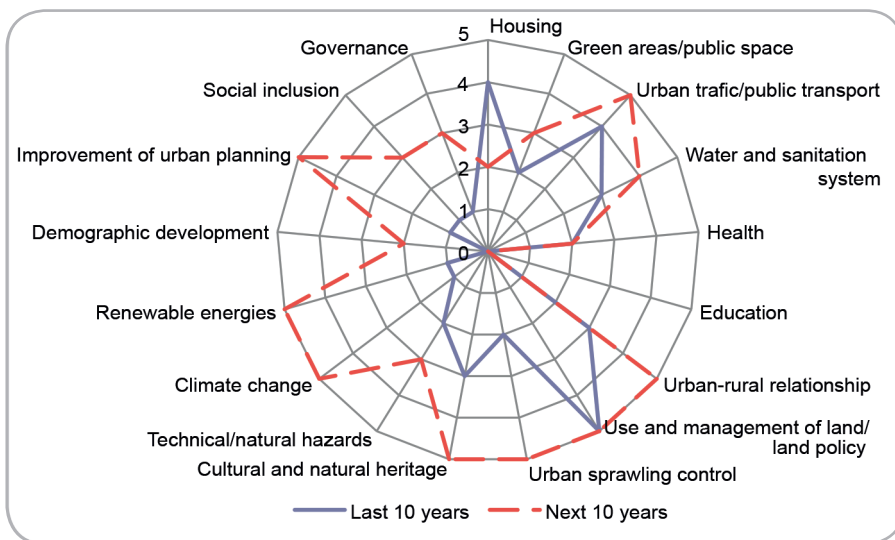
Urban development

Relevant issues for the urban planning department

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

-Landscape protection



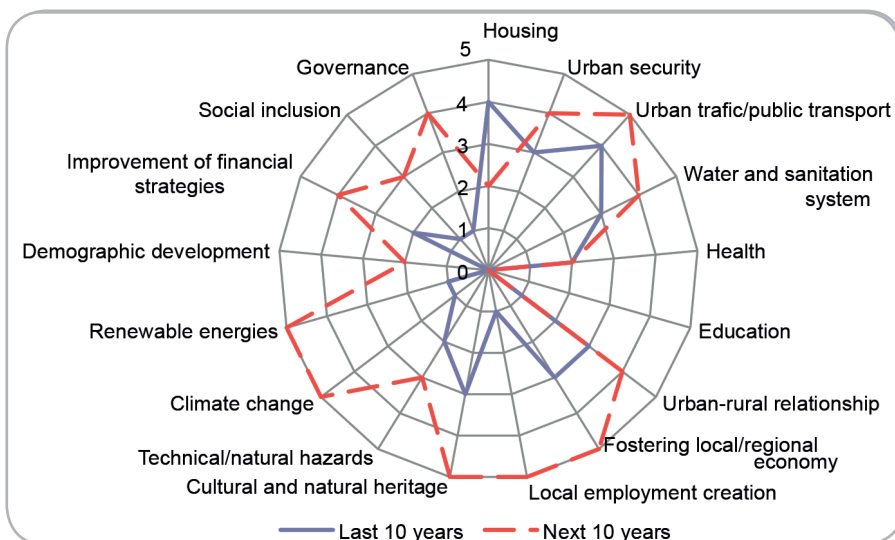
Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality council

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality council

-Landscape protection



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and participations

- Twinned with Amberg (D), Wiener Neudstadt (A), Antibes Juan Les Pines (international)
- Agenda XXI Century Association (national)
- Association of municipalities for peace (national)

Contact details

Mayor of Desenzano del Garda
Rosa LESO

Via Carducci, 1
 25015 Desenzano del Garda
 Italy

Tel: +39 030 9994238
 @: sindaco@comune.desenzano.brescia.it
 liliana.bugna@comune.desenzano.brescia.it

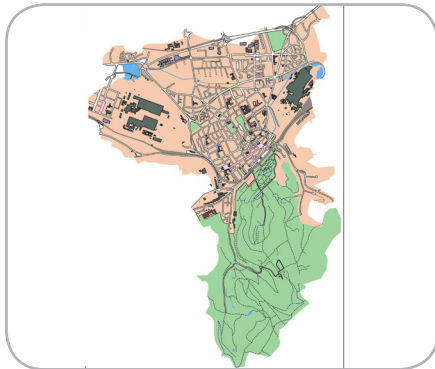
Section responsible of the city/ municipality
 Mario SPAGNIOLI
 Via Carducci, 1 25015 Desenzano del Garda, Italy
 Tel. +39 030 9994264
 @: mario.spagnoli@comune.desenzano.brescia.it

Person who helped in the elaboration of the survey
 Maurizio TIRA
 via Carducci, 1 25015 Desenzano del Garda, Italy
 @: mautira@yahoo.it

Esch-sur-Alzette

Southern Luxembourg, Luxembourg

Located in the Southern region of Luxembourg, at the river Alzette and directly at the French border. de España. Ciudad de función central para su



City Map - Esch-sur-Alzette



Aerial view on the City

Particularities/singularities

Ciudad universitaria, de agroeconomía y de relaciones urbanas-regionales

Administrative and service function

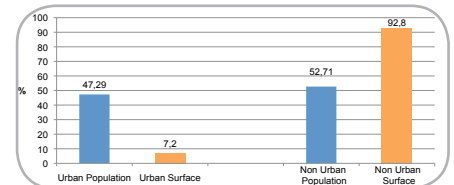
Capital de la provincia, sede de gobierno provincial, ciudad universitaria, centro de salud provincial

Area of influence	Area	200 km ²
	Population	154.444 hab

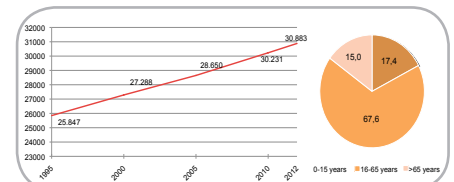
General Data

Inhabitants	32.656
Area	14,35 km ²
Urban area I	200 km ²
Urbana poulation	15.444 / 47,3%
Urban density	1076,2 (hab urb / km ² urb)

Infantile population (0-15)	5.691 / 17,4 %
Adult population (16-64)	22.068 / 67,6 %
Elderly population (+65)	4.897 / 15,0 %
Absolut growth (1995-2012)	5.036
Average growth per year acumulated	1,05 %



Surfaces and population



Demographic development / distribution of population by age (1995-2012)

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road	0 h 22' / 18 km	Train	0 h 23'	Aeroplane	-h -'
------	-----------------	-------	---------	-----------	-------

Next city of reference/ higher service

Km road / highway	18 km	time by using road or highway	0h 22'
-------------------	-------	-------------------------------	--------



Train station

Esch-sur-Alzette Train Station
International service



Main road/ highway

Nombre acceso



Bus station

Esch-sur-Alzette Bus Station
Regional service



Airport

Luxemburg Airport
International service 18 km

Economic data

Municipal revenue	- \$	
Dispenses per inhabitant	- \$	
Active population (yearxxx)	Employed	Unemployed
15.022 / 46%	13.369 / 89 %	1.652 / 11 %

Data on infrastructure

Transport

Streets (total)	80 km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Roads (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Highway	2 km		
Tram rails	- km		
Public transport	Formally organized		
Buses / other means	publ. 124 / priv. 000		

Housing

not occupied	- %
inhabitants per dwelling	2
Households with running water	100 %
Households with sewage water	100 %
Households with electr. connection	100 %

Size of the city



Small



Medium

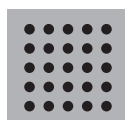


Big

Urban density



Low



Medium



High

Demographic development (1995-2012)



Decreasing



Stable



Increasing

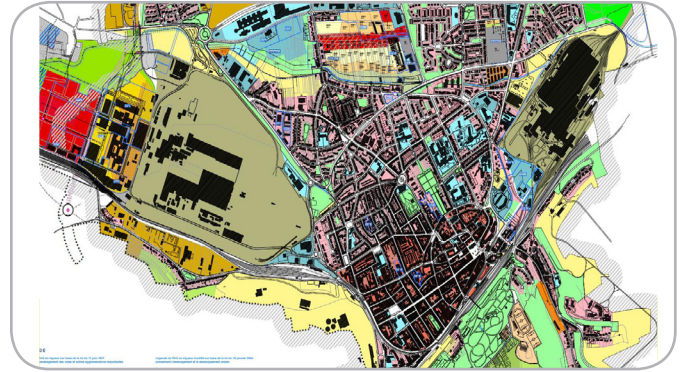
General data on urban planning

Plans and maps

Districts bordering the City of Science
 Plano general de la ordenación territorial, escala, año

cadastres

- esch_25000_A4, 1:25.000, 2014

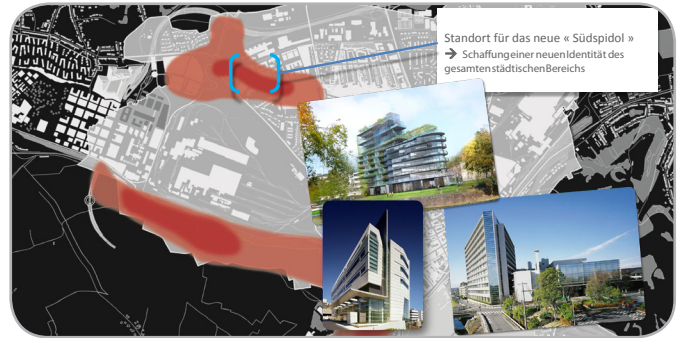


Detail of the comprehensive urban land use plan.

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

Esch/Alzette is transitioning from an industrial capital towards the national hub of research and higher education, with the transfer of the University of Luxembourg and public research centres.

Sustainable development, social cohesion, housing, mobility, environment and cross-border cooperation are major issues.



New uses for the former steel works.

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

With the arrival of the 'City of Science' in Esch-Belval, besides the everyday commuting traffic, students as well as the employees of the University and the research centres enhance road congestion. To reduce CO2 emissions, the low impact mobility strategy developed for the Belval site foresees a modal split of 60% traveling by individual car and 40% by public transport, cycling or walking. To reach that goal, a new train station and new bus lines have facilitated accessing the site and a new park and ride system encourages commuters to travel by train. Cycling routes and walking paths allow traveling on the site without use of fuel driven vehicles. In addition, bike rental stations are available in different city districts. While connectivity and integration of the new site are key elements in the current urban strategy, the Municipality is revaluing other districts as well, to achieve a balanced development at the level of housing, leisure, commercial offers & living conditions.

Future (next 10 years):

Current developments involve a higher concentration of traveling in Esch but also the settling of a new population, i.e. students and employees of the University and research centres. Improvement of infrastructures and housing possibilities are a pillar of the municipal strategy, i.e. new residential areas are being created while student houses are being integrated in several districts, to allow students and employees to live in Esch and societal groups to intermingle.

Social and intergenerational cohesion are important criteria for the integration of the City of Science and require exhaustive communication campaigns, in collaboration with the University of Luxembourg and the public research centres (through poster campaigns or specific events such as conferences and round tables on citizen's concerns (public health, security,...)).

The Municipality has also adopted a commercial strategy to respond to students' and employees' needs, in addition to those of the current population.

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline - %
 Cellular phones - ‰ hab

Internet

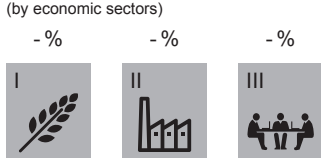
Househ. with a fixed con. - %
 Max broadband velocity available for a household - Mb/s
 Max. velocity for cellular phones 4G

Heritage

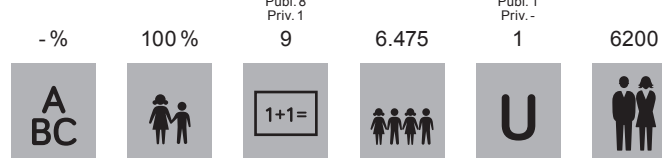
	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	-	4	2	5	-
Natural	3	3	2	1	-

Distinguished monuments and patrimonio
 Cultural: Industrial heritage, National Museum of Resistance (NMR)
 Natural: Nature reserve Ellergronn, Natura 2000 circuit
 Monumental: Blast furnaces, Mine Cockerill, Monument of the Fallen

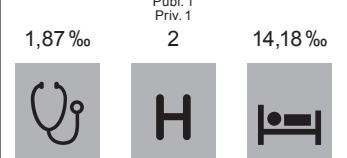
Distribution of work
 (by economic sectors)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- 1) Integrate the City of Science
- 2) Crossborder cooperation
- 3) Housing & public infrastructure

Challenges and aims

- to 1) geographical & social bounds
- to 2) balanced development in France & Luxemburg
- to 3) growth of population

Recommended solutions

- to 1) connectivity & mobility
- to 2) common strategy
- to 3) renovation & new constructions

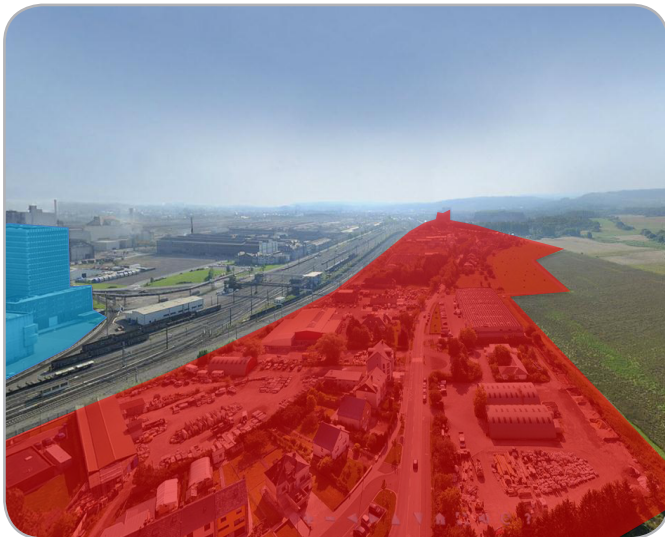
Principale results

- to 1) smart mobility
- to 2) EGTC Alzette-Belval
- to 3) resid. areas & public schools

Detailed description

Geographically, the City of Science is slightly disconnected from the City center as direct access is hindered by ArcelorMittal's steel plant. Connectivity and integration are key elements of the Municipal strategy to avoid a ghettoization of the new district that is taking shape on the former wasteland. While the research centres are already settled, the head offices of the University and the faculties will start moving at the end of 2014 and through 2015. Since the governmental decision to create a City of Science in the 1990s, the City of Esch has had to prepare its infrastructures accordingly. While a new economic zone, including research, higher education, living and leisure, is being created, the city centre and other districts are being revalued, in order to achieve a balanced development for all societal groups. This comprises for instance the enhancing of the commercial offer and leisure possibilities but also the upgrading of the existing dwelling stock and public infrastructures, such as public schools. Given the rapid growth of the population, renovating existing dwellings and schools is however not sufficient, so that new residential areas are being developed and new schools are complementing the existing stock.

Considering the direct location at the border to France, smart development extends to the neighboring French territories. Around 70,000 French commuters travel everyday to Luxembourg to their workplace. Due to the high level of interaction, the French-Luxembourgish Intergovernmental Commission has chosen to collaborate for the creation of an attractive cross-border agglomeration, for the benefit of the population. The European Grouping of Territorial Cooperation Alzette-Belval was created in 2013 to implement the cross-border strategy, focusing on sustainable development & urban planning, mobility, tourism, culture, sports and leisure. a



New Souther Axis



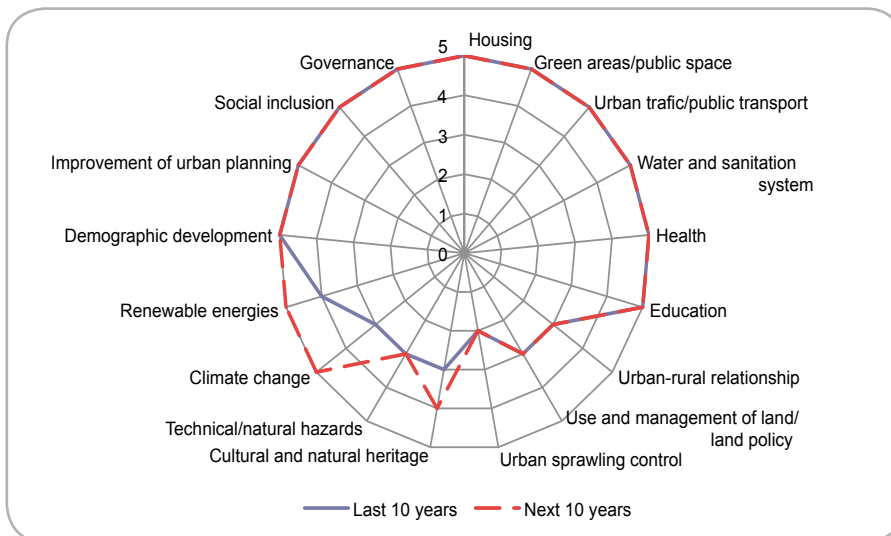
Belval - former steel works and new constructions

Urban development

Relevant issues for the urban planning department

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

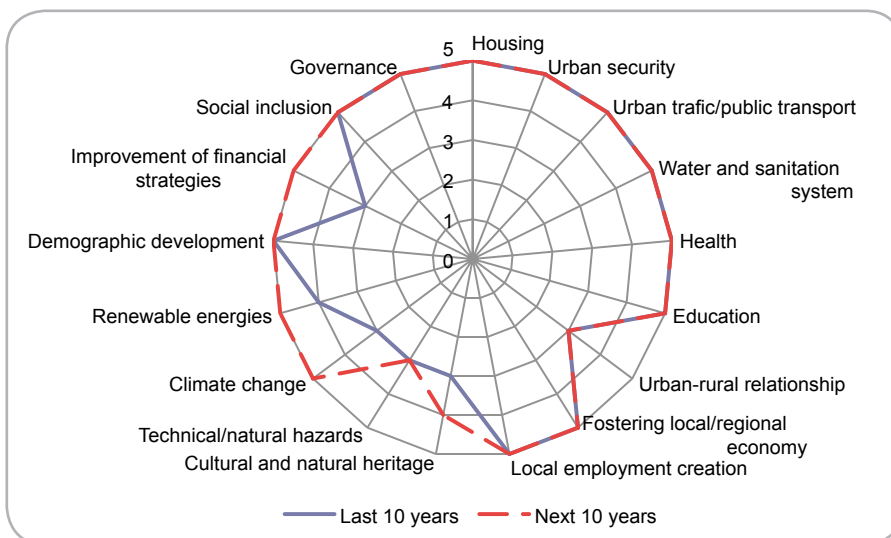


Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality council

(last.10 años) - future (next. 10 years)
 (rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality council



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and participations

- Intermunicipal syndicate 'Prosud'
- EGTC Alzette-Belval
- City network 'Tonicités'
- Urbiscoop
- Mayors for peace
- Sister cities network

Contact details

Mayor fo Esch-sur-Alzette
 Mrs Vera Spautz

Esch-sur-Alzette
 Luxemburg

Tel: +352 54 73 83 1
 Fax:
 Web:

Section responsible of the city/ municipality
 Mrs Daisy Wagner
 +352 54 73 83 772
 daisy.wagner@villeesch.lu

Person who helped in the elaboration of the survey
 Mrs Andreja Wirtz
 +352 54 73 83 24 30
 andreja.wirtz@villeesch.lu

KwaDukuza Municipality

KwaZulu Natal

South Africa

It is the economic hub within the iLembe family of municipalities located in the north of KZN.

Special features

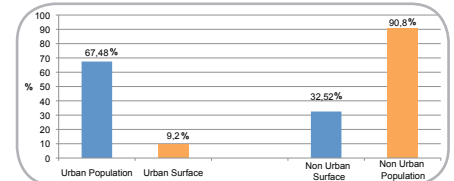
The municipality was formed after the first democratic elections from three local municipalities.

Administrative and service function

Area of influence	Area	633 km ²
	Population	40.000 inhab.

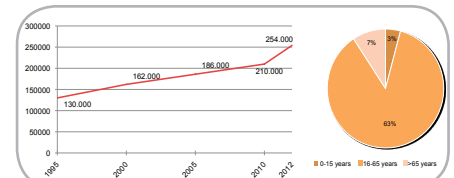
General Data

Inhabitants (2013)	231.189
Area	650 km ²
Urban area	60 km ²
Urban population	171.389 / 67,48%
Urban density	2.856,5 (hab urb / km ² urb)



Surfaces and population

Infant population (0-15)	70.000 / 30,3 %
Adult population (16-64)	145.500 / 63,0 %
Elderly population (65 and older)	15.500 / 6,7 %
Absolute growth (1995-2012)	124.000
Average growth rate per year	4,2 %



Demographic development / distribution of population by age (2013)

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road 6 h 35' / 679 km Train 13 h 00'

Aeroplane 1 h 00'

Next city of reference / higher service

Km road / highway 65 km

time by using road or highway 0h 45' 00"



Train station
KwaDukuza Train Station
Local Service



Main road / highway
exist



Bus station
KwaDukuza Bus Station
Local service



Airport
next airport with
international service 40 km

Economic data

Municipal revenue (2013)	111.080.280 \$
Dispenses per inhabitant	437,3 \$
Active population (2012)	Employed Unemployed
167.640 / 66%	78.740 / 31 % 63.500 / 25 %



Aerial view of the municipality of KwaDukuza



Aerial view of the Central Business District

Data on infrastructure

Transport

Streets (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Roads (total)	454 km	of which <i>without asphalt</i>	48 km / 10,6 %
Highway	90 km		
Tram rails	50 km		
Public transport	formally organized		
Buses / other means	publ. - / priv. 760		
	Mini bus taxis (Bulk)		

Dwellings 47.524

not occupied 2.376 / 5 %
inhabitants per dwelling 4,9

Households with **running water** 83 %

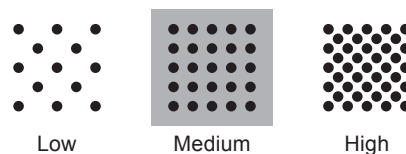
Households with **sewerage** 34 %

Households with **electr. connection** 90 %

Size of the city



Urban density



Demographic development



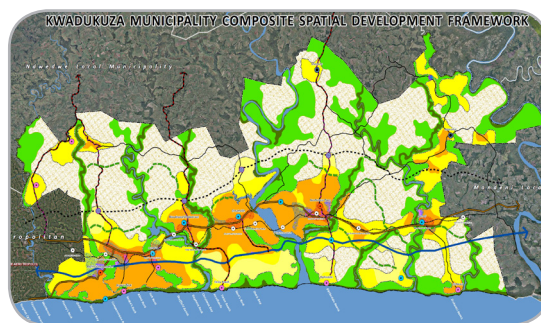
General data on urban planning

Plans and maps

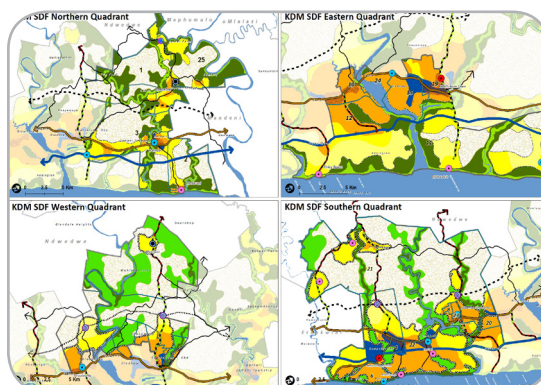
- KDM Land Use Management System, 2014
- KDM Spatial Development Framework, 2013
- KDM City Development Strategy, 2014
- KDM Compensation South Concept Plan, 2014

Cadastral

- KDM Ward Data - GIS, 2005
- KDM Cadastre, on going
- KDM Land Use Management Plan, 2014



Municipal Composite Spatial Development Framework



Municipal Composite Spatial Development Framework - Quadrants

Current issue(s) of high relevance for urban planning

Most of the issues experienced in the municipality are that of increases in population by natural progression and of in migrants seeking job opportunities. There also is dis-juncture between the district municipality in terms of alignment with their infrastructure planning for water vs local authority wanting to implement for example the delivery of Human Settlements. There also are some issues regarding experienced staff to carry out critical tasks that are required to be done.

Strategies for the urban development

Current (last 10 years): In the years past the municipality has implemented a number of projects which are a response to the increased population and favourable destination to investors due to competitiveness in comparison to neighbouring municipalities. One such strategy with regards to encouraging urban development are policies such as the rates rebate policy where developers are exempt from paying rates on setting up their businesses in the area. Linked to this is the framework planning that has been implemented via the previously adopted Spatial Development Frameworks which guide towards orderly development.

Other strategies are those of bulk services infrastructure masterplanning such as the energy master plan and roads and stormwater master plan. With regards to facilitating development, municipal officials form part of a committee (Development Review Committee) which reviews development proposals and guides developers to realize what they have envisioned.

Future (next 10 years): Economic growth is fundamentally linked to Urban Planning and the growth of the municipality. KDM is positioned between two major conurbations being the eThekweni Metro and Richards Bay. These cities have major economic activities which are centered around their ports. A major / influencing catalyst (spatially) for KwaDukuza Municipality is the purpose built Aerotropolis. Land uses linked to the growth of an Aerotropolis will influence the space economy where different specializations will be pulled towards the region therefore creating a market.

These are the following strategies that will incorporate all influencing factors for the growth of the city.

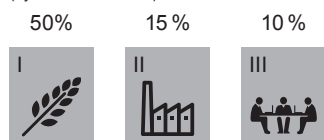
- City Development Strategy
- Local Area Plans and Functional Area Plans (Forward Planning)
- Review of the Spatial Development Framework
- International Council for Local Environmental Initiatives – KwaDukuza Municipality Partnership – Urban Low Emission Development Strategy
- National Governments Strategic Infrastructure Project.

Data on infrastructure

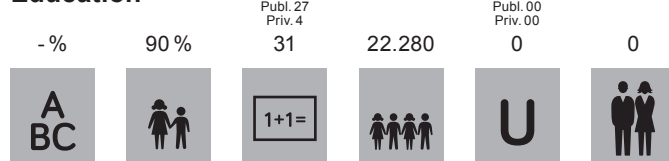
Telephone		Internet	
Households with landline	16 %	Househ. with a fixed con.	17 %
Cellular phones per 100 inhabitants	27	Max broadband velocity available for a household	17 Mb/s
		Max. velocity for cellular phones	3G

Heritage	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	-	-	-	-	-
Natural	-	-	-	-	-
Distinguished monuments and heritage					
Cultural: King Shaka Heritage Route, Multi cultural (Zulu and Indian)					
Natural: King Shaka Heritage Route, Albert Luthuli Home					
Monumental: Albert Luthuli Sculpture, Albert Luthuli Memorial					

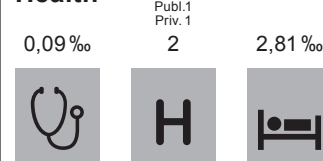
Distribution of work (by economic sector)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- Human resources
- New legislation
- ▲ Increasing population

Challenges and aims

- Legislation
- New legal framework (Knowledge)
- ▲ Space planning

Recommended solutions

- Appoint professionals
- Trainig and capacitation
- ▲ Densification

Principale results

- Positive trajectory
- Application of legal aspects
- ▲ Quality of life

Detailed description

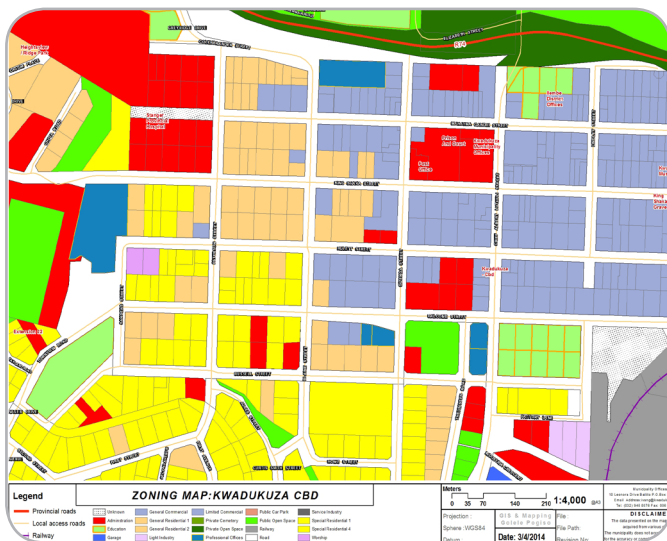
The general issues in the urban planning arena in the South African context are that of archaic planning methods which have resulted in inequitable space planning. The current legal framework is one that is progressive and seeks to remedy archaic planning but translating this in real time proves to be difficult. The crux of the matter is that the current infrastructure is built and would require a radical shift in attaining equitable space planning. This would mean that major restructuring of space would have to be implemented and also the mindsets of people occupying space would have to shift towards that of densification and sharing common space.

The current space that the municipality operates in is that some developments are private sector led developments where large amounts of capital are available to realize development proposals. The municipality has taken a stance within a legal framework to channel developments in the correct space contexts so that planning is not reactionary to private developments. One of the mechanisms in place is that of the implementation of KwaDukuza Municipality Spatial Development Framework which is a broad guideline as to where development should be realised within the context of the likely availability of bulk engineering services.

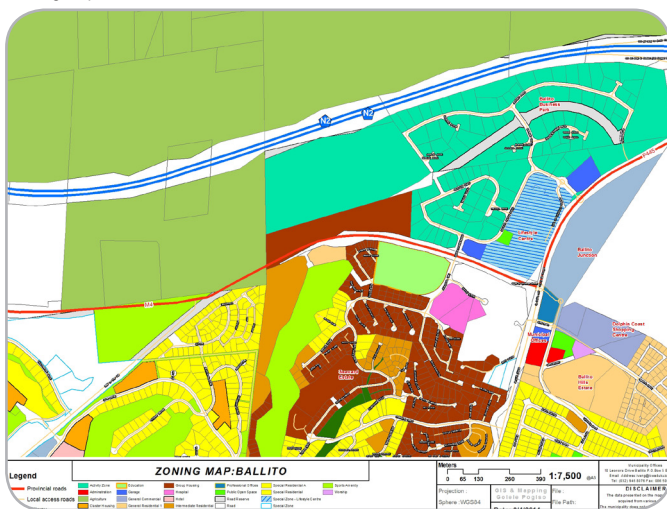
With the latter mentioned the availability of bulk engineering services hampers to some extent the realization of development in the area where the costs linked to the availing of services are quite high. New developments are continuously being planned on land parcels that are not services and are not in line with the future planning of the District Municipality who are the Water Services Authority within the region.

The perpetuation of gated estates planning has an influence on the larger region as these are secluded and access hindered in most instances. The public realm is severely affected by such and in some instances for example the deflection of crime to outlying areas, access to what should be public space etc.

The municipalities forward planning directorate is gaining ground with regards to being pro-active and not reactionary when it comes to space planning. The municipality's will to cater for all income levels is a strong point where there are aspects of inclusionary planning such is the implementation of Integrated Residential Developments where such developments encourage the mixing of different income level groupings close to places of opportunities and services.



Zoning Map - Central business District



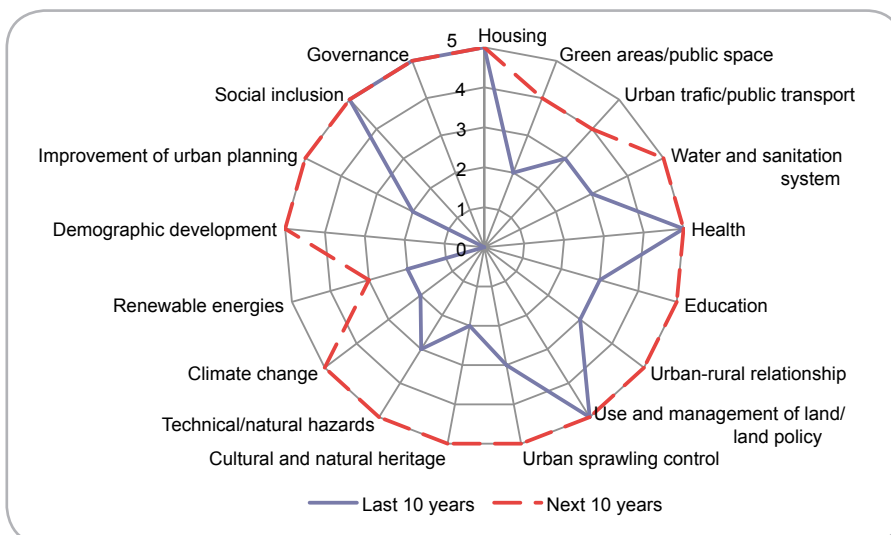
Zoning Map - Ballito

Urban development

Relevant issues for the urban planning department

last 10 years - next 10 years
(rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

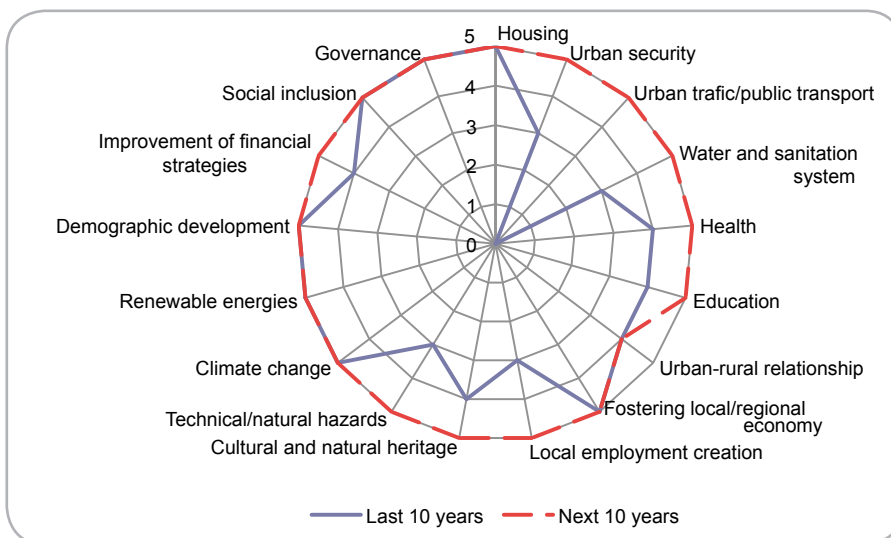


Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality / local council

last 10 years - next 10 years
(rate form 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality / local council



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and participations

Knowledge sharing is advantageous to the harnessing and building of cities. Urban life will only grow with innovation at the helm. The UCLG and important partners provides such a platform.

Contact details

Mayor of KwaDukuza

Ricardo Mthembu.
KwaDukuza
Republic of South Afrika

Section responsible of the city/ municipality

Mr. Chimene Pereira, @: ChimeneP@kwadukuza.gov.za
Mr. Mava Ntanta, @: MavaN@kwadukuza.gov.za
Mr. Sikhumbuzo Hlongwane @: SikhumbuzoH@kwadukuza.gov.za

Tel:

@: NhlakaniphoN@kwadukuza.gov.za
SikhumbuzoH@kwadukuza.gov.za

Web:

Person who helped in the elaboration of the survey

Mr. Chimene Pereira, @: ChimeneP@kwadukuza.gov.za
Mr. Mava Ntanta, @: MavaN@kwadukuza.gov.za
Mr. Sikhumbuzo Hlongwane, @: SikhumbuzoH@kwadukuza.gov.za

Maringá

Paraná

Brasil

Particularities/singularities

Ciudad universitaria, de agroeconomía y de relaciones urbanas-regionales

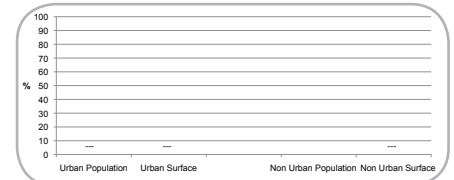
Administrative and service function

Area of influence	Area	- km ²
	Population	- hab



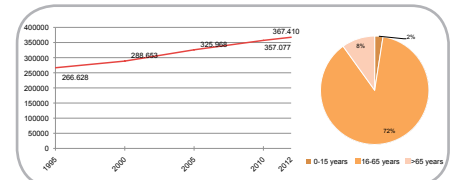
General Data

Inhabitants (2012)	367.410
Area	- km
Urban area	- km
Urbana poulation	-%
Urban density	-(hab urb / km ² urb)



Surfaces and population

Infantile population (0-15)	72.109 / 20,2%
Adult population (16-64)	256.024 / 71,7%
Elderly population (65 or more)	28.944 / 8,1%
Absolute growth (1995-2012)	100.782
Average growth rate per year (1995-2012)	1,9 %



Demographic development / distribution of population by age

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road	13 h 51' / 1.258 km	Train	- h -'	Aeroplane	5 h 15'
------	---------------------	-------	--------	-----------	---------

Next city of reference/higher service

Km road / highway	426 km	time by using road or highway	5 h 28'
-------------------	--------	-------------------------------	---------



Train station



Main road/highway exists



Bus station

Maringá Bus Station
Local service



Airport

Maringá Airport
Regional service



Aerial view on the Inner City.



View on the city

Economic data

Municipal revenue	312.432 \$	
Dispenses per inhabitant	0,9 \$	
Active population (yearxxx)	Employed	Unemployed
203.534 / 57 %	110.926 / 54,5 %	89.555 / 44 %

Data on infrastructure

Transport

Streets (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / -%
Roads (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / -%
Highway	- km		
Tram rails	- km		
Public transport			
Buses / other means	publ. - / priv. -		

Housing	129.464
not occupied	12.946 / 10 %

Households with running water	100 %
--------------------------------------	-------

Households with sewage water	90 %
-------------------------------------	------

Households with electr. connection	100 %
---	-------

Size of the city



Urban density



Demographic development



General data on urban planning

Planos

-
-

Planes

-
-
-

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

Future (next 10 years):

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline -%
Cellular phones per 100 inhabitants ---

Internet

Househ. with a fixed con. -%
Max boradband velocity available for a household - Mb/s
Max. velocity for cellular phones -

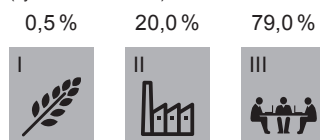
Heritage

	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	4	3	-	-	-
Natural	-	-	-	-	-

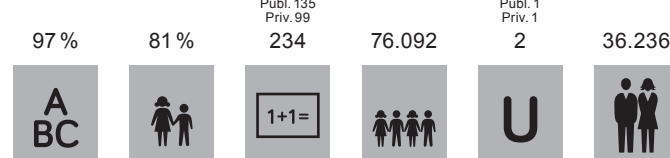
Distinguished monuments and patrimonio

Cultural: Capela São Bonifácio - 1940, Capela Santa Cruz - 1947
Natural: Festa Junina do Seo Zico - 1982
Monumental:---

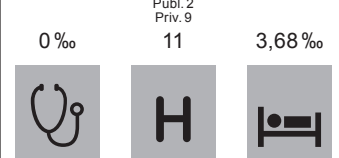
Distribution of work
(by economic sectors)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

Detailed description

General issue

- -
- -
- ▲ -

Challenges and aims

- -
- -
- ▲ -

Recommended solutions

- -
- -
- ▲ -

Principale results

- -
- -
- ▲ -

Urban development

Relevant issues for the urban planning departm.
(last 10 years) - future (next 10 years)

further issues by the urban planning de-
partment

-

Urban development

relevant issues for the city / municipality council
(last 10 years) - future (next 10 years)

further issues by the city / municipality
council

-

Networks and participations

Internacional level

-

National level

-

Regional level

-

Contact details

Mayor of Maringá

Carlos Roberto Pupin

Section responsible of the city/ municipality

Maringá

Braisl:

Tel: (44) 3221-1504 / 3221-1510

Fax:

@: prefeito@maringa.pr.gov.br

Person who helped in the elaboration of the survey

City of Petaling Jaya Selangor Malaysia

Located in district of Petaling,
Selangor.

Special features

Administrative and service function

Area of influence	Area	- km ²
	Population	- hab

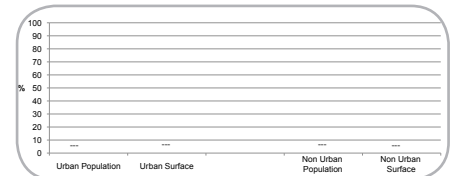


View on the Inner City.

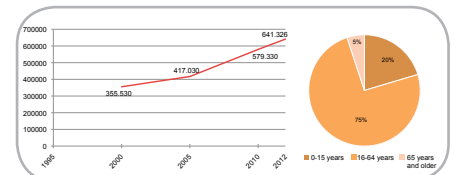
General Data

Inhabitants (2012)	641.326
Area	- km
Urban area	- km
Urban population	- / - %
Urban density	- (hab urb / km ² urb)

Infant population (0-15)	123.667 / 20 %
Adult population (16-64)	452.549 / 75 %
Elderly population (65 and older)	30.630 / 5 %
Absolute growth (1995-2012)	285.796
Average growth per year acumulated (2000-2012)	5,04 %



Surfaces and population



Demographic development / distribution of population by age (2000-2012)

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road 0h27' / 19 km Train 0h23'

Next city of reference / higher service

Km road / highway 15 km

Aeroplane - h -'

time by using road or highway 0h23' 00



Train station
Petaling Jaya Train Station
Local service



Main road / highway
exists



Bus station
Petaling Jaya Bus Station
Local service



Airport
Petaling Jaya Airport
Regional service

Economic data

Municipal revenue (year)	- \$
Dispendes per inhabitant	- \$
Active population (year)	Employed Unemployed
- / - %	- / - % - / - %

Data on infrastructure

Transport

Streets (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Roads (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Highway	- km		
Tram rails	- km		
Public transport			
Buses / other means	publ. - / priv. -		

Dwelling

not occupied	- / - %
Households with running water	100 %
Households with sewerage	- %
Households with electr. connection	- %

Size of the city



Small



Medium



Big

Urban density



Low



Medium



High

Demographic development



Decreasing



Stable



Increasing

General data on urban planning

Plans / maps

Cadastrres

Current issue(s) of high relevance for urban planning

- Competition for resources: shortages of land for development with increasing house prices.
- Increases in traffic congestion that cause pollution and degraded environment.

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

Petaling Jaya progressed rapidly due to the massive rural-urban migration, developing more areas in within its jurisdiction. Manufacturing in Petaling Jaya has declined or many wish to relocate to areas with lower land prices for expansion purposes; so many industrial areas in PJ are not suitable anymore. In this case, the main purpose of urban renewal is to deliberately change the urban environment and to inject new vitality through planned adjustment of existing areas to respond to present and future requirements for urban living and working. Approximately, a total of 1,672 hectares are areas in the Petaling Jaya municipality, namely the industrial, commercial and residential areas of Sections 13, 51, 51A and 52.

Future (next 10 years):

Fundamental shifts in the way the town planners approach the urban problems and management . Potentially, the approach in dealing with the issues should be seen as more :

- 1) Integrated and with smart partnership with stakhodlers: Joined up policy
- 2) Smarter growth: TOD and mixed- land use development
- 3) Bottom up: More participatory approach. Citizens are increasingly demanding a greater voice. Therefore, it should be clear guidelines/standards for involving local communities needs.

The possible approaches to neighborhood regeneration can therefore be identified as: (i) redevelopment, wherein a neighborhood is rebuilt anew; (ii) rehabilitation, wherein the existing structures are preserved and upgraded; (iii) and integration, a combination of the first two approaches. Each approach can involve the re-housing of the population on the original site or its relocation to another part of the city.

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline -%
Cellular phones per 100 inhabitants

Internet

Househ. with a fixed con. -%
Max broadband velocity available for a household - Mb/s
Max. velocity for cellular phones -

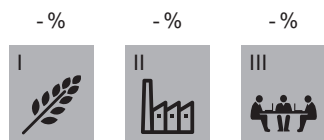
Heritage

	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	-	-	-	-	-
Natural	-	-	-	-	-

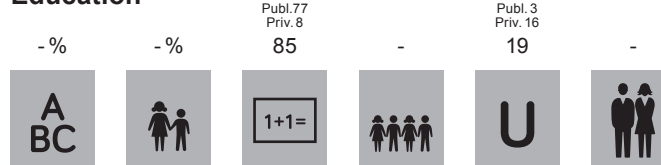
Distinguished monuments and heritage
Cultural: Muzium, Public Library
Natural: Bukit Gasing - Educat. Park / Green Area , Kota Damansara
Monumental: -

Distribution of work

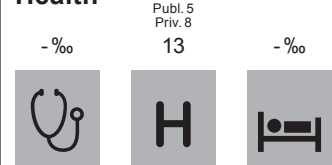
(by economic sectors)



Education



Health



General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- Traffic Congestion
- Redevelopment of old areas
- ▲ Lack of open/green spaces

Challenges and aims

- Lack of public transport
- Very few large tracts of land
- ▲ Conversion of land

Recommended solutions

- Holistic transport planning
- Infill development
- ▲ Dev. should tie up to infrast

Principale results

- -
- -
- ▲ -

Detailed description

The initial emphasis of development for Petaling Jaya when it was developed as satellite town 30 years ago was on physical land use, density and transportation issues which led to a recognition of the need to expand to include a focus on issues of social equity, economics, and sustainability, and, more recently, to explore the resiliency of urban systems in light of long-term, complex, dynamic processes.

The 30-year experience of the MBPJ region's pursuit of livability translate into lessons for its own members and for other cities and regions seeking a sustainable quality of life? The discussions and planning continue with the communication of Local Plan of Petaling Jaya 1, the review of the LPPJ1 and the evolution of the Sustainable City Initiative. Livability remains an evolving concept that benefits from being examined through different lenses, such as the lenses of sustainability and resiliency.

The renewal and redevelopment of inner cities which are ageing and decaying, has been seen as option by PJ local authority to foster further economic and social development of the city. To date, the towns of Petaling Jaya, is potential as appropriately in need of regeneration initiatives.



Rapid Kelana Jaya Line - Petaling Jaya



View of the Petaling Jaya Lake

The municipal council is also an active local authority in its implementation of Local Agenda 21. Environmental Working Committee has formulated implementation of Domestic Waste Management Action Plan. Some of the initiatives was design to encourage public participation through programs such as :-

- Briefing session on Local Agenda 21 and Recycling Program to the 57 schools in Petaling Jaya
- Pioneer Project Establishment of "River Basin Management" with GEC and NGO.
- Assisted the Ministry of Health in carrying out the study on "Harmonising NEHAP Policy in the local government"
- Jointly organised with CETDEM on Natural and Organic Food Carnival with NGO to promote awareness of waste composition.

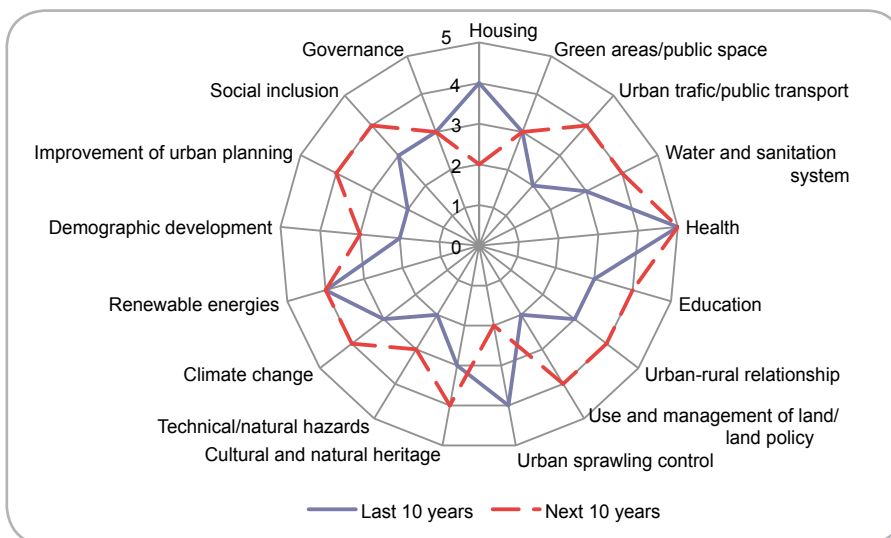
Petaling Jaya municipal council is making effort to strengthening the social integration among its residents by proposing an action plan formulated by Social Integration Working Committee. Petaling Jaya municipal council has also embark on the safety issues by establishing a committee and Action Plan of Minor Criminal Prevention and Action Plan of Vandalism Prevention.

Urban development

Relevant issues for the urban planning department

last 10 years - next 10 years
 (rate from 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the urban planning department

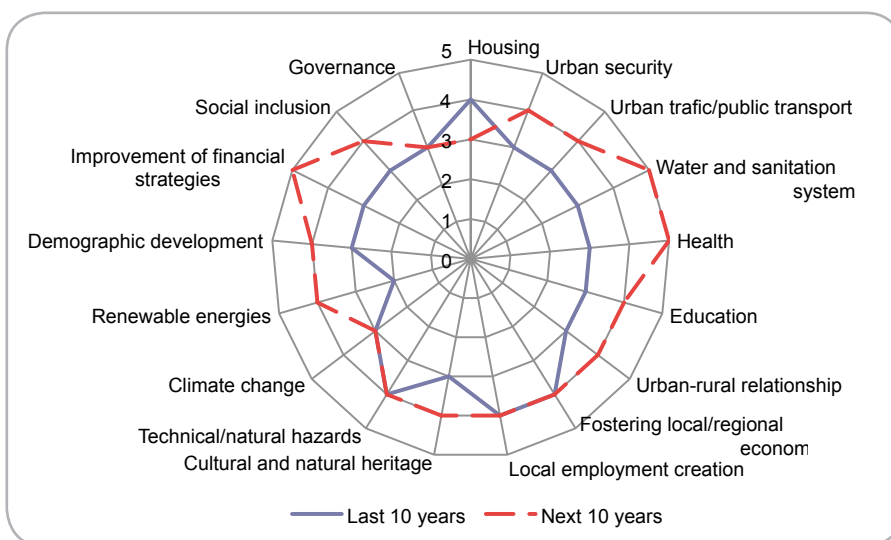


Relevant issues for the urban planning department

Relevant issues for the city / municipality / local council

last 10 years - next 10 years
 (rate from 0 = no priority / not relevant to 5 = maximum priority)

further issues by the city / municipality council



Relevant issues for the city / municipality council

Networks and participations

Contact details

Mayor of MBPJ

Datin Paduka Alinah binti Ahmad
 Majlis Bandaraya Petaling Jaya
 Jalan Yong Shook Lin
 46675 Petaling Jaya
 Selangor Darul Ehsan / Malaysia

Tel : 03-79563544
 Fax: 03-79581494
 Web:

Section responsible of the city/ municipality
 Pn. Hjh. Sharipah Marhaini binti Syed Ali
 Director, Urb. Planning Department
 Tingkat 2, Ibu Pejabat MBPJ, Jln. Yong Shook Lin, 46675
 Malaysia
 @:marhaini@mbpj.gov.my

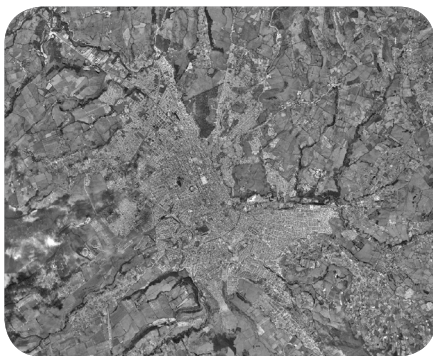
Person who helped in the elaboration of the survey

San Juan de Pasto

Región Andina

Colombia

San Juan de Pasto está situada sobre el Valle de Atríz, 798 kilómetros al sur occidente de la capital de la República de Colombia; 1° 12' 11" latitud N.



Ortofotomapa de la ciudad



Vista panorámica nocturna

Particularidades / singularidades

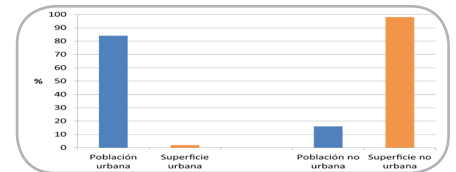
Su territorio se asienta sobre tres cuencas hidrográficas: Pasto, Bobo y Guamuez.

Funciones administrativas y de servicio

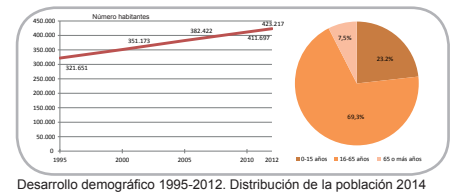
Área de influencia	Superficie	1.690 km ²
	Población total	434.486 hab

Datos generales

Habitantes total (2014)	434.486
Superficie total	1.181 km ²
Superficie urbana	23,8 km ²
Población urbana (hab.)	364.968 / 84%
Densidad urbana	15.335 hab urb / km ² urb



Población Infantil (0-15)	100.886 / 23,2%
Población Adulta (16-64)	300.888 / 69,3 %
Población Mayor (65 o más)	32.712 / 7,5 %
Crecimiento absoluto (1995-2012)	101.566
Tasa crecimiento medio anual	1,63%



Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera	18h / 798km	Tren	0h 00'	Avión	1h 10'
-----------	-------------	------	--------	-------	--------

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	247 km	Tiempo carretera / Autopista	4h 30'
--------------------------	--------	------------------------------	--------



Estación de tren

Nivel de servicio Local



Autopista / Autovía Existente



Estación de autobuses

Nivel de servicio Regional



Aeropuerto

Antonio Nariño 35 km
Nivel de servicio Regional

Datos económicos

Presupuesto municipal (2013)	253.626 \$
Disponibilidad económica por habitante	0,6 \$
Población activa (2012)	Ocupados 108.230 / 47 % Desocupados 36.844 / 16 %

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	- km	no asfaltadas	- km / - %
Carreteras	- km	no asfaltadas	- km / - %
Autopistas	- km		
Carril de tranvía	- km		
Ferrocarriles	- km		
Tránsito público. Formalmente organizado		Autobuses	Publ. 503 / Priv. 584

Número Viviendas (2012) 96.839

Desocupadas -
Habitantes por vivienda 4,4 hab./viv.

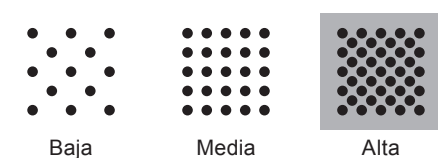
Agua corriente en vivienda 96%
Saneamiento en vivienda 95%

Electricidad en vivienda 100 %

Tamaño de la ciudad



Densidad urbana



Desarrollo demográfico



Datos generales de planificación urbana

Planos

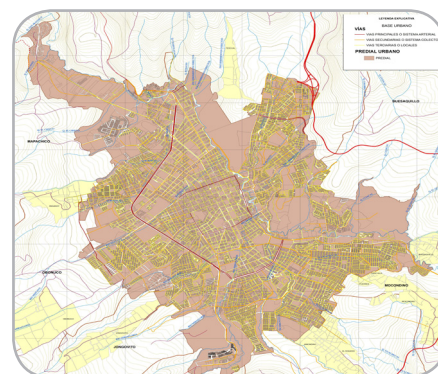
- Componentes del espacio público, 1/10.000. 2009
- Zonas territoriales, 1/70.000. 2014
- Unidades territoriales, 1/70.000. 2014
- Areas Morfológicas, 1/10.000, 2009
- Clasificación del suelo del municipio, 1/70.000. 2014

Cadastró

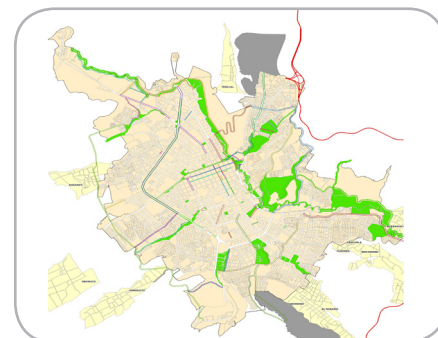
- Plano predial urbano 1/10.000. 2012
- Plano predial rural, 1/70.000. 2019

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- Definición de la estructura ecológica municipal
- Densificación de la ciudad frente a la capacidad de soporte del territorio
- Incorporación del riesgo en el ordenamiento territorial municipal



Plano base urbano



Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años):

- Renovación urbana sector plaza del carnaval.
- Recuperación del espacio público de la calle 17.
- Definición de obras para el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público: Carrera 27 y Carrera 19. a.

Del futuro (próximos 10 años):

- Definición del modelo de supermanzanas para la liberación de espacio público peatonal y optimización del sistema de transporte público.
- Línea estratégica de proyectos para la recuperación del Río Pasto y generación de espacio público.
- Localización e implementación de la plataforma logística para el municipio de Pasto.

Datos de infraestructura

Telefonía

Hogares con conexión 38%
Telféfonos móviles cada 100 habitantes 100

Internet

Hogares con conexión 41%
Velocidad máx de banda ancha en hogar - Mb/s
Velocidad máxima telefonía móvil -

Patrimonio

	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	12	2	6	0	2
Natural	4	2	3	1	0

Monumentos y patrimonio destacado

Cultural: Templo de San Andrés, Colegio Javeriano, Templo Cristo Rey
Natural: Reserva forestal rio Bobo y Buesaquillo
Monumental: Templo Cristo Rey, Univ. de Nariño, Templo de Santiago

Distribución del empleo

por sectores económicos

23% 33,1% 43%



Educación

96% 78% 205 85.160 13 22.870



Salud

1,28‰ 16 3,8‰



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Temas generales

- Un territorio ordenado sobre sus tres cuencas
- Constitución de la ciudad como centro de servicios (?)
- ▲ Ciudad compacta y policéntrica

Retos y objetivos

- Sostenibilidad ambiental
- Sostenibilidad urbana y regional
- ▲ Consecución de la eficiencia ...

Soluciones propuestas

- Manejo integral de los recursos
- Fortalecimiento de centralidad
- ▲ Fortalecimiento de las central

Principales resultados

- Disminución de la presión sobr
- Incremento de la competitividad
- ▲ Ahorro energético y sostenibil idad

Visión general extendida

Pasto ordena el territorio sobre sus tres cuencas

Pensar en la cuenca hidrográfica, como el componente natural para ordenar el territorio a partir del uso adecuado de los recursos hídricos es la estrategia espacial a partir de la cual la formulación del Plan definió Zonas y Unidades Territoriales en los entornos rural y urbano.

Las Zonas y Unidades Territoriales son áreas del suelo que por sus características naturales, urbanísticas y funcionales con patrones particulares de ocupación del territorio, presentan un grado de homogeneidad que permite su planificación como piezas articuladas del territorio.

Las Cuencas hidrográficas Lago Guamués y ríos Bobo y Pasto son los espacios naturales territoriales que delimitan zonas de ordenamiento a gran escala, su definición permite planificar el territorio en consecuencia con las características propias de la cuenca y definir su reglamentación.

En el área rural, estas zonas planificadas en detalle por las Unidades de Planificación Rural (UPR)

"Identificación de la Estructura Ecológica Municipal

Permitirá asegurar en el tiempo la conservación de la biodiversidad, su funcionalidad y la prestación de servicios ecosistémicos que sustentan el bienestar de la población humana y dan sustento a los procesos ecológicos esenciales del territorio, cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales, lo que representa un enfoque para la conectividad de las poblaciones y comunidades.



Vista de San Juan de Pasto

Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante

a 5 =máxima prioridad/relevancia

Otros temas propuestos desde la sección urbanística

Desarrollo urbano

Temas actuales relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante

a 5 =máxima prioridad/relevancia

Otros temas propuestos desde el gobierno local

Redes y participaciones

- Ciudades prósperas y desarrollo urbano incluyente ICBF - ONU Hábitat

- Iniciativa ciudades emergentes y sostenibles; BID - FINDETER nivel internacional

Contactos

Alcalde de San Juan de Pasto

Doctor: Harold Guerrero López

Teléfono: 7230147 - 7296010

despacho@pasto.gov.co

despachopasto@pasto.gov.co

Sección responsable de urbanismo i cumplimentación del cuestionario

Doctora: Alejandra Delgado Noguera

Teléfono: 7296360 Ext 11 7225261 Alejadel70@gmail.com

ordenamientoterritorial@planeacionpasto.gov.co

Sección responsable para el desarrollo de la ciudad

Doctor: Víctor Raúl Erazo Paz

Teléfono: 7296360 Ext 11

victoraul1@yahoo.es

planeación@planeacionpasto.gov.co

Sant Cugat del Vallès

Cataluña

España

Situada en la comarca del Vallès Occidental, a 12 km de Barcelona.



Panorámica de la ciudad de Sant Cugat del Vallès



Parque del Torrent de Ferrussons

Particularidades / singularidades

Nivel socio-económico medio-alto, población joven, familias numerosas, alto porcentaje de zonas verdes.

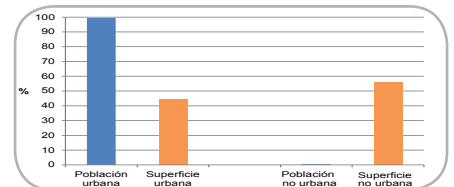
Funciones administrativas y de servicio

Área de influencia	Superficie	636 km ²
	Población total	3.200.000 hab

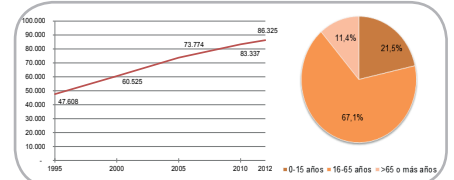
Datos generales

Habitantes total (2014)	87.399
Superficie total	48,24 km
Superficie urbana	21,4 km
Población urbana	86.914/99,45 %
Densidad urbana	4.061,4 hab urb / km ² urb

Población Infantil (0-15)	18.793/21,5%
Población Adulta (16-64)	58.659/67,1 %
Población Mayor (65 o más)	9.947/ 11,4 %
Crecimiento absoluto (1995-2012)	38.717 hab
Tasa crecimiento medio anual	3,56 %



Distribución de la población según tipo de superficie. 2014



Crecimiento demográfico 1995-2012. Distribución porcentual de la población por edades 2014

Accesibilidad

Distancia hasta la capital

Carretera	20' / 12 km	Tren	30'	Avión	-
-----------	-------------	------	-----	-------	---

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	12 km	Tiempo carretera / Autopista	20'
--------------------------	-------	------------------------------	-----

	Estación de tren Sant Cugat del Vallès - km Nivel de servicio Local (cercanías)
--	--

	Autopista / Autovía Existente
--	---

	Estación de autobuses Distancia 12 km Nivel de servicio Internacional
--	--

	Aeropuerto Aeroport del Prat (Barcelona) 20km Nivel de servicio Internacional
--	--

Datos económicos

Presupuesto municipal (2014)	176.482.274 \$
Disponibilidad económica por habitante	2.019,3 \$
Población activa (2013-14)	Ocupados Desocupados
43.700 / 50 %	39.330 / 90 % 4.370 / 10 %

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	425 km	no asfaltadas	56 km / 13,2 %
Carreteras	- km	no asfaltadas	- km / - %
Autopistas	19 km		
Ferrocarriles	- km		
Transporte público	Formalmente organizado	Autobuses / otros	Publ. 39 / Priv. 000

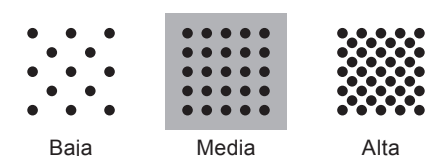
Número viviendas (2014)	31.722
Desocupadas	1.586 / 5 %
Habitantes por vivienda	2,76 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	98 %
Saneamiento en vivienda	95 %
Electricidad en vivienda	99 %

Tamaño de la ciudad



Densidad urbana



Desarrollo demográfico



Datos generales de planificación urbana

Planes

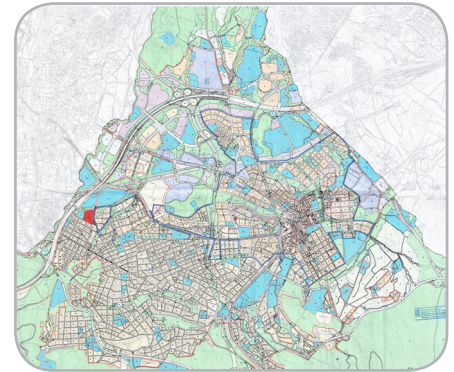
- Plan General Metropolitano (PGM), 1976
- 95 modificaciones del PGM
- 17 Programas de Actuación Urbanística
- 63 Planes Parciales

Catastro

- Catastro de urbana, 1:500, 2014
- Catastro de rústica. 1:2.000, 2014

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- Política de obtención de zonas verdes y espacios libres
- Reservas para la construcción de viviendas de promoción pública
- Renovación i rehabilitación urbanas
- Plan estratégico de ordenación de las zonas terciarias y comerciales y los efectos de la crisis
- Estructuras de ciudad y áreas de centralidad



Sant Cugat del Vallès. Trama Urbana Consolidada. 2011



Plan de mejora urbana del Parque Tecnológico del Deporte. 2010

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años):

- Consolidación de las áreas de crecimiento i reconversión de las zonas terciarias en zonas de actividad económica i de servicios.
- Especialización o diversidad, en el marco de un territorio supramunicipal.
- La ciudad dispersa frente a la ciudad compacta, dotación de servicios i cohesión social.
- Las áreas de centralidad como elementos estructurantes de las ciudades intermedias.
- Las TIC en la estrategia de la transformación urbana, la ciudad sostenible ambiental, económica i socialmente.
- Las políticas de renovación i rehabilitación urbanas como elemento central en el urbanismo sostenible.

Del futuro (próximos 10 años):

- Continuación y desarrollo de las áreas de centralidad periféricas.
- Delimitación de las necesidades reales de áreas terciarias y estudio de reconversión de las sobrantes en suelo de para viviendas de alquiler protegido de promoción privada.
- Reducción de los periodos de espera para la tramitación de licencias y planeamiento.

Datos de infraestructura

Telefonía

Hogares con conexión	90 %
Teléfonos móviles por cada 100 habitantes	74

Internet

Hogares con conexión	74 %
Velocidad máxima de banda ancha en hogar	100 Mb/s
Velocidad máxima telefonía móvil	3G

Patrimonio

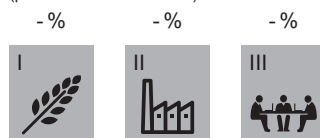
	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	600	0	3	0	0
Natural	250	1	0	0	0

Monumentos y patrimonio destacado

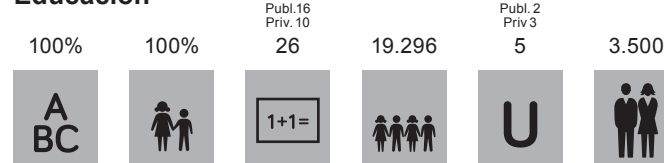
Cultural: Conjunto arquitectónico urbano de la ciudad, Museo del Tapiz Contemporáneo, Danza local y música del "Paga-li Joan"
 Monumental: Monasterio medieval de Sant Cugat, Bodega modernista

Distribución del empleo

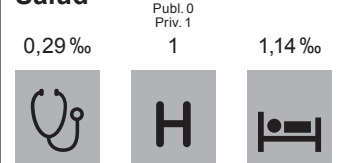
(por sectores económicos)



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Visión general extendida

Tema general

- -
- -
- ▲ -

Retos y objetivos

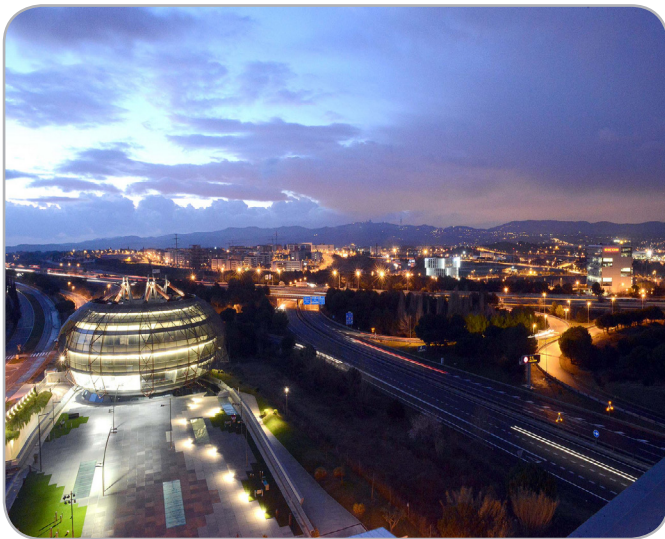
- -
- -
- ▲ -

Soluciones propuestas

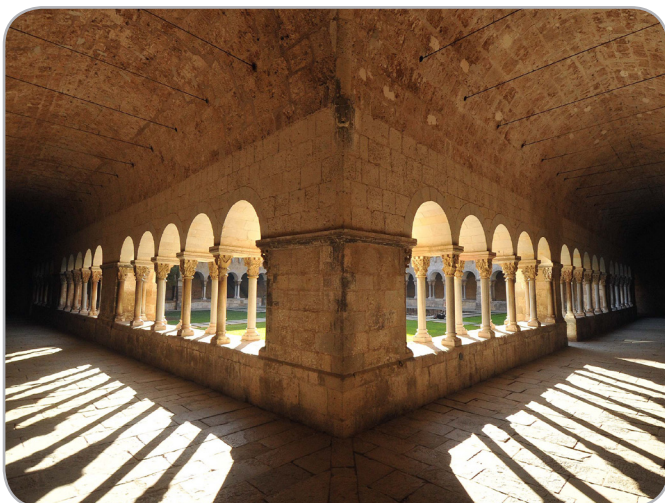
- -
- -
- ▲ -

Principales resultados

- -
- -
- ▲ -



Vista nocturna de Sant Cugat del Vallès y de su parque de negocios



Claustro románico del monasterio de Sant Cugat

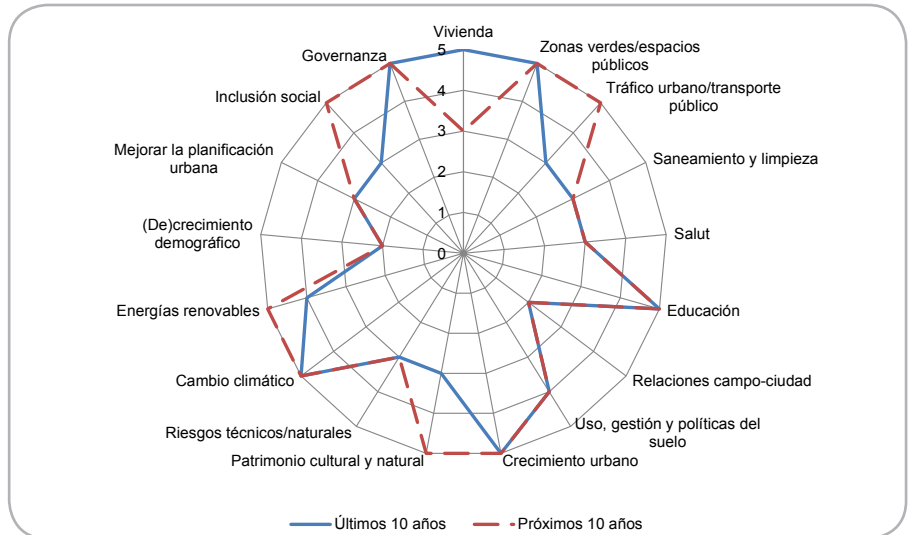
Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística actuales

(últimos 10 años - próximos 10 años)
 Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos por la sección urbanística

-
-
-



Temas relevantes de la sección urbanística

Temas actuales relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)
 Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno local

-
-
-

Redes y participaciones

- Red Eurocities
- Living Labs internacional
- Alcaldes europeos contra el cambio climático

Contactos

Sección responsable de Urbanismo

Pere Casajoana, Concejal de Urbanismo
 perecasajoana@santcugat.cat
 (34) 93.565.70.00

Persona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario

Ramon Luque, Jefe del Gabinete de Alcaldía
 ramonluque@santcugat.cat
 (34) 93.565.70.00

Alcaldesa de Sant Cugat del Vallès

Mercè Conesa i Pagès
 merceconesa@santcugat.cat
 Tel: (34) 93.565.70.00

Santa Fe de la Vera Cruz

Prov. de Santa Fe

Argentina

Zona Litoral, centro-este de la Argentina, dentro de la región geográfica llanura pampeana.



Imagen aérea de la ciudad de Santa Fe



Plaza fundacional de Santa Fe

Particularidades / singularidades

Ciudad capital provincial, universitaria y terciaria de servicios calificados.
El 70% de la superficie municipal es fluvial.

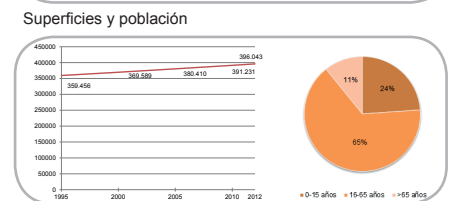
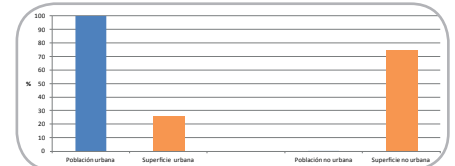
Funciones administrativas y de servicio

Área de influencia	Superficie	6.362 km ²
	Población total	1.000.000 hab

Datos generales

Habitantes total (2010)	391.231
Superficie total	324 km
Superficie urbana	82 km
Población urbana	391.164 / 99'98%
Densidad urbana	4.770,3 (hab urb / km ² urb)

Población Infantil (0-15)	93.473 / 23,9 %
Población Adulta (16-64)	255.527 / 65,3 %
Población Mayor (65 o más)	42.231 / 10,8 %
Crecimiento absoluto (1995-2012)	36.587
Tasa crecimiento medio anual	0,57%



Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera	5h 00' / 475km	Tren	-	Avión	0h 45'
-----------	----------------	------	---	-------	--------

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	177 km	Tiempo carretera / Autopista	2h 00'
--------------------------	--------	------------------------------	--------



Estación de tren
Estación Paraná
Servicio Regional

25 km



Autopista / Autovía
Existente



Estación de autobuses
Terminal de omnibus
Servicio Internacional



Aeropuerto
Aeropuerto de Sauce Viejo 8 km
Servicio Internacional primera

Datos económicos

Presupuesto municipal (2014)	197.110.613 \$	
Disponibilidad económica por habitante	497,7 \$	
Población activa (2010)	Ocupados	Desocupados
255.527 / 65,3 %	234.739 / 92%	21.294 / 8%

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	1.750 km	<i>no asfaltadas</i>	525 km / 30 %
Carreteras	8 km	<i>no asfaltadas</i>	0 %
Autopistas	44 km		-
Carril de tranvía	- km		
Ferrocarriles	- km		
Transporte público	Organizado formalmente	Autobuses / otros	Publ. 0 / Priv. 261

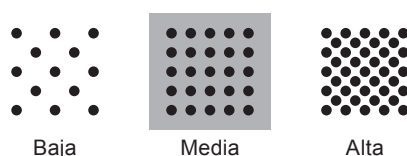
Viviendas	135.226
Desocupadas	1.352 / 1%
Habitantes por vivienda	2,9 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	92 %
Saneamiento en vivienda	68%
Electricidad en vivienda	99 %

Tamaño de la ciudad



Densidad urbana



Desarrollo demográfico



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Tema general

- Escala Metropolitana
- Infraestructura y Servicios
- ▲ Ambiente y Vulnerabilidad

Retos y objetivos

- Planificación y gestión integrada
- Equidad de acceso a servicios
- ▲ Reducción de vulnerabilidad

Soluciones propuestas

- Inicios del trabajo articulado
- Inclusión en Presupuesto Municipal
- ▲ Políticas de gestión de riesgos

Principales resultados

- Impulso a proyectos estratégicos
- Plan de obras en los barrios
- ▲ Obras estructurales y mantenimiento

Visión general extendida

1. ESCALA METROPOLITANA

Incluye una agenda de temas debatibles entre las autoridades políticas de diversas jurisdicciones sobre un área que abarca al menos a los centros urbanos del conglomerado Gran Santa Fe, susceptible de ser ampliada hasta alcanzar a la ciudad de Paraná y la región según sea el tema particular a abordar. Los proyectos estratégicos se agrupan dentro de los siguientes ejes:

- . Áreas productivas y logísticas
- . Corredores urbano-territoriales y conexiones viales
- . Infraestructura portuaria de impacto regional

2. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

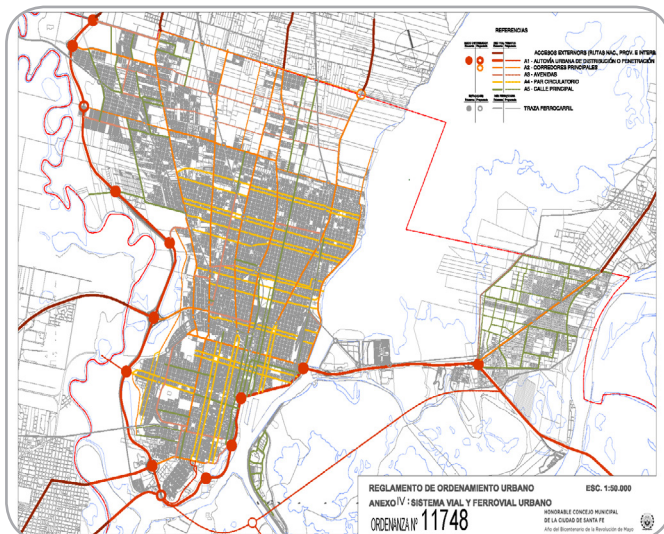
La ciudad sufre procesos de obsolescencia, falta de completamiento y desigual calidad de las distintas infraestructuras y servicios. Esto profundiza la desigualdad social, el desequilibrio en el valor de la tierra, afectando la calidad de vida y contribuyendo a la precarización del ambiente urbano. El programa, que contempla un plan de obras para su concreción, contempló la decisión significativa e inédita, en el marco de la administración local, de incluir en el presupuesto municipal los fondos para las obras de mantenimiento de la infraestructura existente:

- . Mantenimiento vial (bacheo, pavimentos, aperturas, mejorado)
- . Planes directores de servicios básicos: desagües pluviales, desagües cloacales, agua potable y gas natural
- . Plan Director de Iluminación y Semaforización

3. AMBIENTE Y VULNERABILIDAD

Fuertes intervenciones en territorio tales como grandes superficies rellenadas sobre el valle fluvial, obras de defensa, autovías y rutas, han modificado significativamente el de por sí complejo medio geográfico-natural de la ciudad, dando como resultado un ambiente frágil. Se propone el tratamiento conjunto de acciones tendientes a mejorar las condiciones de articulación de la ciudad, asumiendo el concepto de vulnerabilidad en su doble dimensión, ambiental y social.

- . Priorización de obras estructurales y mantenimiento del sistema de defensas contra inundaciones para mejorar la capacidad hídrica
- . Creación del Sistema Municipal de Gestión de Riesgos, espacio participativo para la prevención y mitigación, para dar una mejor respuesta ante emergencias o desastres y en la recup. posterior.



Plano vial y ferroviario



Detalle fotografico sobre el puerto

Desarrollo urbano

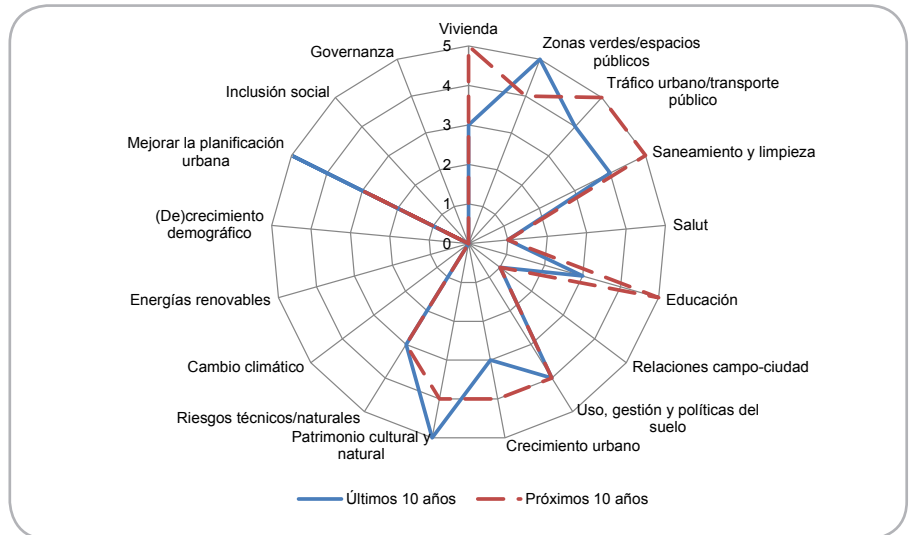
Temas relevantes de la sección urbanística

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante

a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde la sección urbanística:



Temas relevantes para la sección urbanística

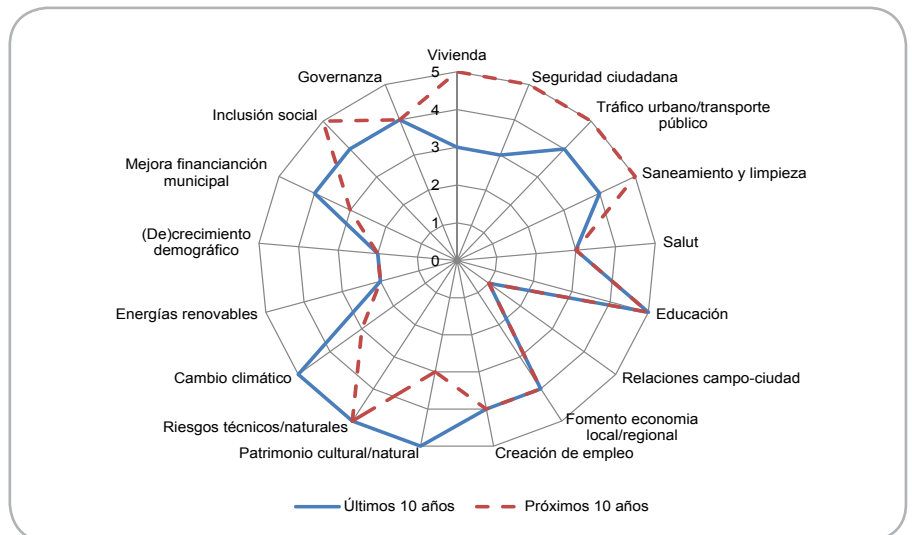
Temas relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante

a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno local



Temas relevantes para la política municipal

Redes y participaciones

- Plataforma temática de Riesgo Urbano N.U.
- Red para la Gestión Ambiental de Ciudades de América Latina y el Caribe
- Red de Mercociudades
- Ciudades Hermanadas
- Plan Estratégico Provincial - Visión 2030

Contactos

Intendente

Dr. José Manuel Corral
Intendencia de la ciudad de Santa Fe
Piso 2 Palacio Municipal - Salta 2951
intendente@santafeciudad.gov.ar

Dr. Carlos Pereira
Secretaría General
Piso 2 Palacio Municipal - Salta 2951
c.pereira@santafeciudad.gov.ar

Secciones responsables de urbanismo y desarrollo de la ciudad
Arq. Eduardo Navarro
Secretaría de Planeamiento Urbano
Piso 4 Palacio Municipal - Salta 2951
planeamiento@santafeciudad.gov.ar

Persona colaboradora en la cumplimentación del cuestionario
Arq. Bruno Reinheimer
Dirección Provincial de Planificación Territorial
Sec. Planeamiento - Min. Obras Públicas - Gobierno de la Prov. de Santa Fe
breinheimer@santafe.gov.ar - +549 | 342 | 155149691

Tamale

Northern Region

Ghana

Tamale is located in the centre of northern Ghana and stretches about 650km from Accra, the national capital.



View of the inner city of Tamale

Particularities/singularities

The city is administratively and economically most important city in northern Ghana.

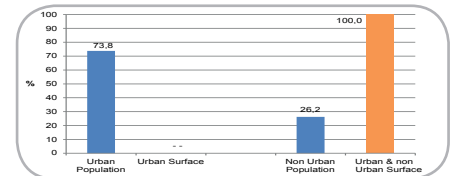
Administrative and service function

Area of influence	Area	000 km ²
	Population	000.000 hab

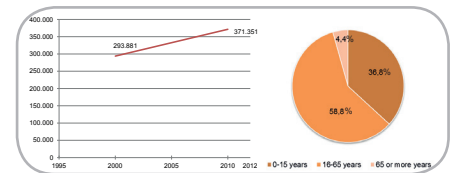
General Data

Inhabitants (2010)	371.351
Area	750 km
Urban area	- km
Urban population	274.057/ 73,8%
Urban density	- (hab urb / km ² urb)

Infant population (0-14)	136.657/ 36,8 %
Adult population (15-64)	218.354 / 58,8%
Elderly population (65 and older)	16.339 / 4,4%
Absolute growth (2000-2010)	77.470
Average growth rate per year	2,37%



Population distribution depending on kind of surface.



Demographic development 2000-2010/ Distribution of population by age 2010.

Accessibility

Distance to the national capital in hours

Road	9 h 30' / 650 km	Train	-	Aeroplane	1h 15'
------	------------------	-------	---	-----------	--------

Next city of reference/ higher service

Km road / highway	388 km	time by using road or highway	5h 30'
-------------------	--------	-------------------------------	--------



Train station
nearest train station at
Service level

388 km
local



Main road/ highway
exists



Bus station

Service level

local



Airport
Tamale airport
Service level

- km
national

Economic data

Municipal revenue	1.142.704 \$	
Dispenses per inhabitant	3,1 \$	
Active population (2010)	Employed	Unemployed
230.238 / 62 %	121.105 / 52,6%	109.133 / 47,4%

Data on infrastructure

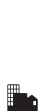
Transport

Streets (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Roads (total)	- km	of which <i>without asphalt</i>	- km / - %
Highway	- km		
Tram rails	- km		
Public transport not formally organized			
Buses/ other means	- / motorbikes and bikes		

Dwellings

not occupied	- / - %
Households with running water	88 %
Households with sewerage	6%
Households with electr. connection	74%

Size of the city



Small



Medium



Big

Urban density



Low



Medium



High

Demographic development



Decreasing



Stable



Increasing

General data on urban planning

Plans

Master Plan, scale(?), 1992

-
-
-
-
-
-
-

Current issue(s) of high relevance for the urban planning

Issues of high concern in urban planning include the following:

1. Increasing use of quack surveyors/physical planners by traditional authorities in peri-urban areas.
2. There are also concerns about illegal rezoning of approved plans/ schemes by same traditional authorities in concert with quack or unscrupulous surveyors.
3. Weak implementation and monitoring of planning schemes represent another level of concern.

Strategies for the urban development

Current (last 10 years):

Planning has largely been expert led and that is partly blamed for some of the implementation challenges in the country. Aside the top-down approach, planning has also been limited to local plans instead of the three tier structure including Spatial Development Frame (SDF), Structure Plans (SP), and finally Local Plans (LP). Thus, the present practice does not allow for comprehensive planning. Consequently, the following strategies are now advocated to allow for holistic planning:

1. Collaborative planning that creates a platform for key stakeholders to participate actively in planning through goal identification and setting as well as implementation phases.
2. Hitherto planning agencies have been individualistic in the discharge of their duties and that led to incongruent decisions as well as duplication of efforts. A 2008 Lands Commission Act (Act 767) put all planning agencies under one umbrella to enhance their effectiveness.

Future (next 10 years):

Future strategies for urban land use planning are encapsulated in the following:

1. There is a draft bill before the national parliament awaiting passage into law a set of well streamlined objectives and strategies necessary for proper conduct of land use planning.
2. The bill when passed will give meaning to the collaborative and the three tier planning regime mentioned above. Indeed, these are being piloted in selected areas across the country.
3. The bill is also expected to create Town and Country Planning Authority with enhanced legal status to reposition the institution to live up to its mandate.

Data on infrastructure

Telephone

Households with landline cellular phones per 100 inhabitants

-%
40

Internet

Househ. with a fixed con. Max broadband velocity available for a household Max. velocity for cellular phones

-%
-Mb/s
3G

Heritage

	Local	Region.	National	Internat.	UNESCO
Cultural	2	2	2	2	0
Natural	2	2	2	2	1

Distinguished monuments and heritage

Cultural: Festivals, Traditional dance, Traditional installation & Rites of passage
Natural: -
Monumental: German Cemetery

Distribution of work

(by economic sector)

34,4 % 18,7% 46,9 %



Education

		Publ. 558 Priv. 153	Publ. 1 Priv. 0	
-%	-%	711	121.378	1
A BC		1+1=		U

Health

	Publ. 23 Priv. 10	
000 %	33	000 %
	H	

General issue(s) of urban planning/ development

General issue

- Unapproved planning schemes
- Unsanctioned rezoning of plans
- ▲ Ineffective implementation

Challenges and aims

- Use of quack surveyors
- Decreasing public lands
- ▲ Inadequate resources

Recommended solutions

- Not real solution known
- Not real solution known
- ▲ Not real solution known

Principale results

- -
- -
- ▲ -

Detailed description

1. Proliferation of unauthorised planning schemes. These plans are perpetuated by the traditional authorities with support from quack surveyors. Neither the Assembly nor Town and Country Planning Department (TCPD) sanctions such plans. Their existence therefore distorts the orderliness of planning schemes developed by TCPD under the authority of the Assembly’s Statutory Planning Committee.

2. Rezoning of certain land use forms in official planning schemes is yet another planning issue. Again, the traditional authorities find ways of rezoning certain land uses with the view to generating more plots for allocation. Public lands are almost always affected because they lie undeveloped for a considerable length of time. However, it must be pointed out that the Assembly is partly to blame for this because the law mandates it to legally acquire public lands, once a scheme is prepared, for use to satisfy public interests.

3. Ineffective implementation and monitoring of plans. Proper implementation and monitoring of plans involves registration of allocations and granting of permits for development. Thereafter, the regulating authority monitors to check compliance of plans or otherwise. However, these are not effectively done and there arise chaotic situations such as multiple allocations and disregard for planning regulations. Political patronage is among the biggest catalysts for the ineffective implementation and monitoring of plans. Consequently, a rather unenviable impunity is the order of the day and this poses serious threat to planning in the municipality. It is estimated that about 30% of all buildings in Tamale are constructed illegally. The situation can be reversed large by strong political will to enforce planning laws and regulations.



View of the Inner City of Tamale

Urban development

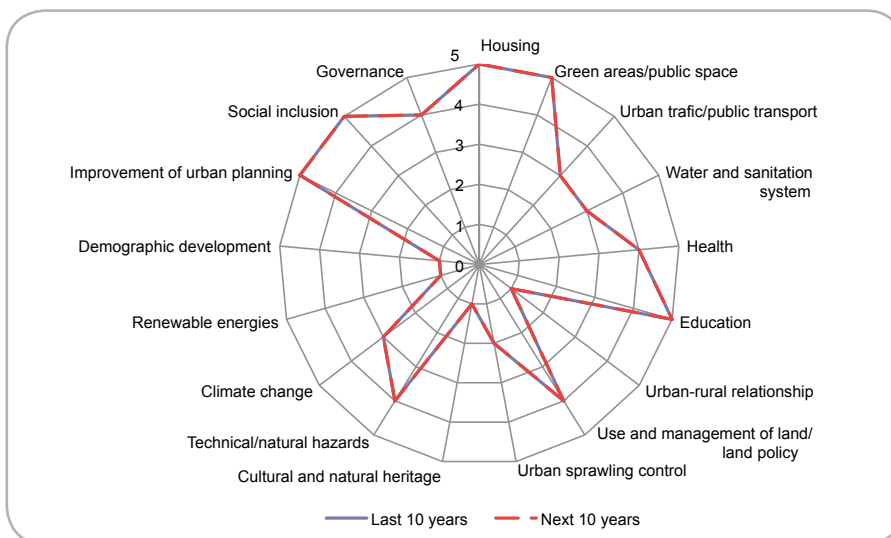
Relevant issues for the urban planning department

(last 10 years - future next 10 years)

rate from 0=no priority/not relevant to 5=maximum priority/relevance

further issues by the urban planning department

-
-
-
-



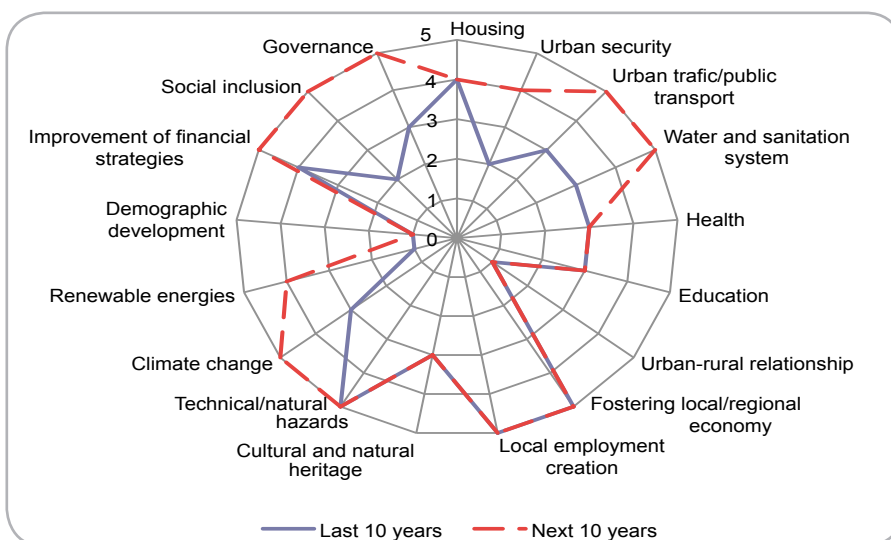
Relevant issues for the city / municipality council

(last 10 years - future next 10 years)

rate from 0=no priority/not relevant to 5=maximum priority/relevance

further issues by the city / municipality council

-
-
-
-



Networks and participations

Internacional level

-

National level

-

Regional level

-

Contact details

Mayor

Hon. Abdul Rahaman Abdul Hanan Gundaadow
 MCE, Tamale Metropolitan Assembly (TaMA)
www.tamalemetro.gov.gh/

Section responsible of the city/ municipality

Town and Country Planning Department
 Tamale Metro Office

Person who helped in the elaboration of the survey

Issahaka Fuseini
 PhD Candidate
 Stellenbosch University. Republic of South Africa
issahaqf@yahoo.com 17439639@sun.ac.za
 +233 (0) 2426043330/+27 (0)604030297

TERUEL

Aragón

España

AREA MERIDIONAL DEL SISTEMA IBÉRICO.

Particularidades / singularidades

Funciones administrativas y de servicio

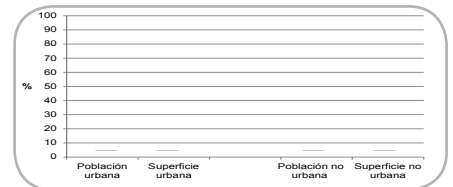
Capital de la provincia de Teruel y centro administrativo y de servicios de la provincia.

Área de influencia	Superficie	14.809 km ²
	Población total	144.607 hab

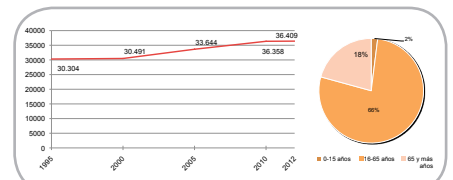


Datos generales

Habitantes total (2014)	35.791
Superficie total	440,41 km
Superficie urbana	000.000 km
Población urbana	000.000 / 00,0%
Densidad urbana	000.000 (hab urb / km ² urb)



Población Infantil (0-15)	6.192 / 2%
Población Adulta (16-64)	24.148 / 66%
Población Mayor (65 o más)	6.479 / 18%
Crecimiento absoluto (1995-2012)	615
Tasa crecimiento medio anual	1,09%



Vista aérea del municipio de Teruel.

Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera	3 h 48' / 303km	Tren	3 h 50'	Avión	- h -'
-----------	-----------------	------	---------	-------	--------

Próxima ciudad / servicios de referencia (Zaragoza)

Km Carretera / Autopista	172 km	Tiempo carretera / Autopista	1 h 44'
--------------------------	--------	------------------------------	---------



Estación de tren
Estación de Teruel
Nivel de servicio: nacional



Autopista / Autovía
existe



Estación de autobuses
Estación de Teruel
Nivel de servicio: nacional



Aeropuerto
Aeropuerto de Teruel
Nivel de servicio: regional



Plaza del Torico

Datos económicos

Presupuesto municipal (2014)	35.385.147 \$	
Disponibilidad económica por habitante	988,7 \$	
Población activa	Ocupados	Desocupados
30.673 / 86%	21.260 / 69%	9.413 / 31%

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	- km	no asfaltadas	- km / - %
Carreteras	- km	no asfaltadas	- km / - %
Autopistas	- km		
Ferrocarriles	- km		
Transporte público formalmente organizado-			
Autobuses / otros	Publ. 9 / Priv. -		

Número viviendas (2011)	18.999
Desocupadas	3.230 / 17%
Habitantes por vivienda	1,9 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	100%
Saneamiento en vivienda	100%
Electricidad en vivienda	100%

Tamaño de la ciudad



Pequeña



Media



Grande

Densidad urbana



Baja



Media



Alta

Desarrollo demográfico



Decreciendo



Estable



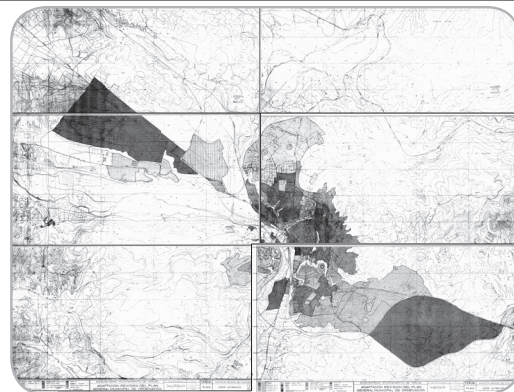
Creciendo

Datos generales de planificación urbana

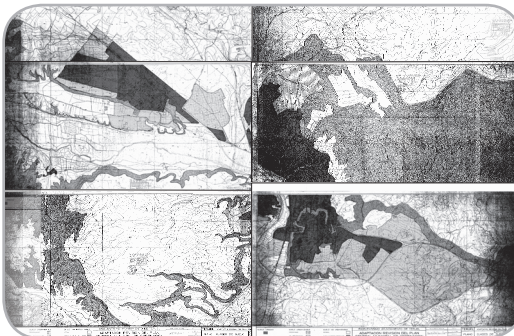
Planos

- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA, 1:5.000, 1985
- PERI CENTRO HISTÓRICO. AREA, 1:1.000, 1988-2011
- PERI 2º ENSANCHE Y LADERAS. AREAS 4.3-4.4, 1:1000, 1985
- MODIFICACIÓN PUNTUAL PGOU ARRABAL 1:1000, 2001
- AERODROMO/AEROPUERTO TERUEL. PLATA, 1:15.000, 2007

Cadastró



Plan General de Teruel 1985. Usos globales



Plan General de Teruel 1985. Clases de Suelo

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- 1.- Redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que sustituya y se adapte a las necesidades urbanística actuales de la ciudad.
- 2.- Promover actuaciones de recuperación medioambiental en el entorno periurbano de la ciudad, a través del Programa Europeo Life +, con el fin de mejorar la relación e integración campo-ciudad y de implantar nuevas políticas de movilidad urbana.
- 3.- Trabajar en operaciones de reforma interior y de regeneración urbana, mejorando la ordenación urbanística y la implantación de servicios urbanísticos en áreas degradadas.

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años):

- 1.- Importante renovación urbana en el Centro Histórico consistente en:
Remodelación de espacios urbanos característicos, avanzándose en la creación de ámbitos de relación ciudadana de carácter peatonal
Renovación de las redes e infraestructuras y pavimentos
Rehabilitación de edificios tanto públicos como privados de interés patrimonial (mudéjar, modernistas, etc) y renovación del parque edificatorio residencial, antes ruinoso
- 2.- Desarrollo de los sectores residenciales al sur de la ciudad (vivienda libre y protegida). Ejecución y Planificación de importantes infraestructuras (Vía Perimetral de Barrios, nuevo Centro de Salud y Hospital), para descongestionar las infraestructuras preexistentes
- 3.- Implantación de dos grandes proyectos de naturaleza supramunicipal (PLATEA y Aeropuerto de Teruel) que tratan de convertirse en el verdadero motor del tejido económico e industrial de la ciudad.

Del futuro (próximos 10 años):

La estrategia pasa por la elaboración de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, en el cual apostemos por una ciudad compacta, con un urbanismo sostenible y dinámico. Todo esto dentro de la creación de grandes zonas verdes y parajes naturales primando la calidad de vida de los ciudadanos.

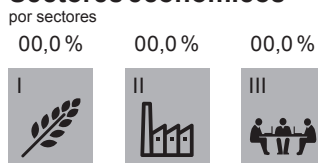
Datos de infraestructura

Telefonía		Internet	
Hogares con conexión	- %	Hogares con conexión	- %
Teléfonos móviles		Velocidad máxima de	
cada 100 hab	-	banda ancha en hogar	- Mb/s
		Velocidad máxima	
		telefonía móvil	-

Patrimonio	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	131	-	60	-	-
Natural	10	-	2	-	-

Monumentos y patrimonio destacado
 Cultural: MUDEJAR PATRIMONIO MUNDIAL, BIC conjunto Historico
 Natural: Via Verde Ojos Negros, Camino Natural Rio Guadalaviar
 Monumental: Torres y Techumbre Mudéjar, Cated. Sta. Maria Mediav.

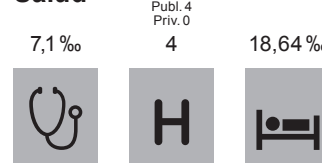
Sectores económicos



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Tema general

- Nuevo Plan General
- Regeneración Urbana
- ▲ Recuperación Ambiental

Retos y objetivos

- Adaptar a necesidades actuales
- Ciudad compacta
- ▲ Integración campo y ciudad

Soluciones propuestas

- Contratación y Recacción
- Planes, Gestión e Inspección
- ▲ Programa Life+

Principales resultados

- Sin finalizar
- En trámite
- ▲ En ejecución

Visión general extendida

Una vez concluido el proceso de desarrollo de los sectores destinados a usos residenciales, con la consiguiente expansión y esponjamiento de la ciudad, los temas que actualmente centran la planificación urbana dirigen su mirada a la ciudad ya existente, con la finalidad de colmatar y desarrollar ámbitos degradados, o donde no existe una adecuada ordenación o no se ha producido un adecuado desarrollo urbano, a pesar de que han pasado casi treinta años desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana.

La planificación urbanística actual en la ciudad de Teruel se centra en varios aspectos relacionados con tratar de alcanzar objetivos de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética tanto en la ordenación urbanística como del cuerpo edificatorio existente.

1.- Se está trabajando en la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que sustituya y se adapte a las necesidades urbanísticas actuales de la ciudad, una vez que han transcurrido casi 30 años desde la aprobación del vigente PGOU en el año 1985.

2.- Se está trabajando en la mejora de la ordenación urbanística y en la implantación de servicios urbanísticos en aquellas áreas de la ciudad preexistentes que presentan deficiencias de esta naturaleza, a través de actuaciones de reforma interior y de regeneración urbana; con la finalidad de colmatar y desarrollar ámbitos degradados tanto de la edificación existente como en la urbanización.

3.- Para ello se están promoviendo actuaciones de recuperación medioambiental en el entorno periurbano de la ciudad, a través del Programa Europeo Life +, con el fin de mejorar la relación y la integración entre el campo y la ciudad, por un lado; y con el objetivo de implantar nuevas políticas de movilidad urbana.



Techumbre Mudejar

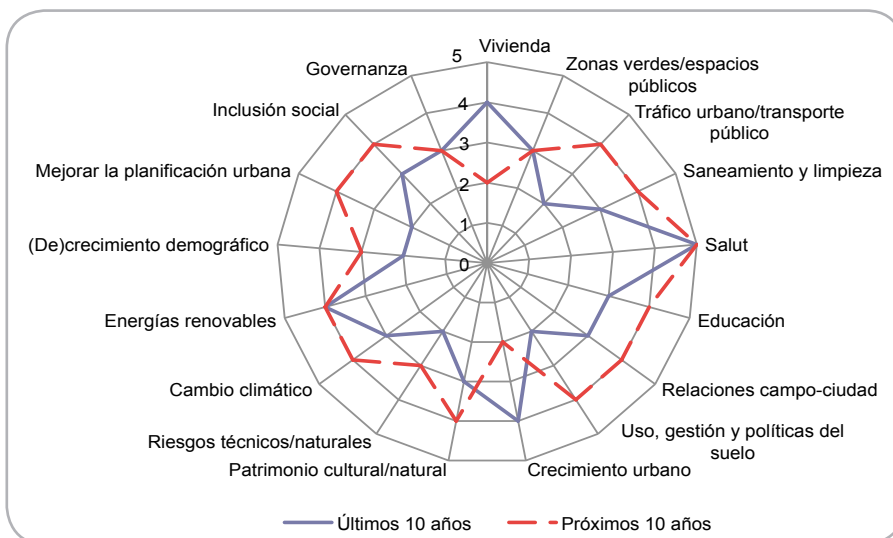
Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde la sección urbanística



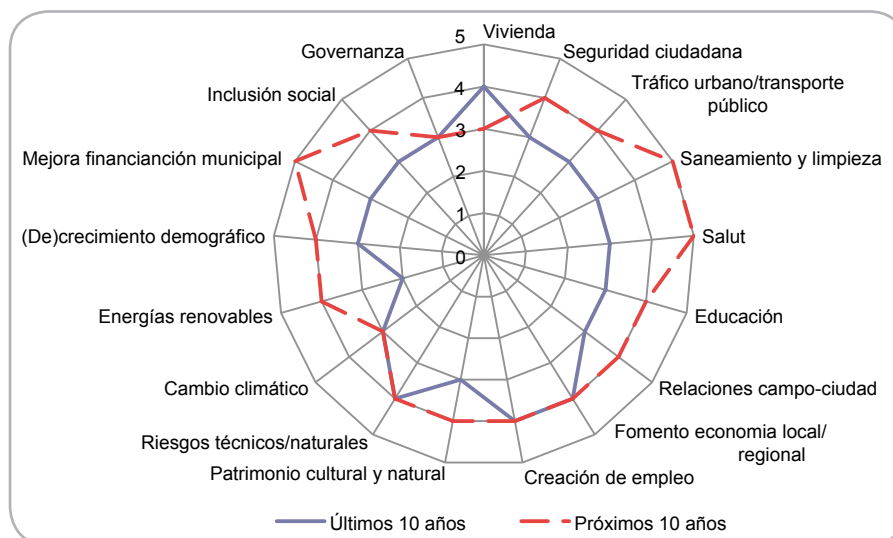
Temas relevantes de la sección urbanística

Temas relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno local



Temas relevantes de la política municipal

Redes y participaciones

Contactos

Alcalde de la Ciudad de Teruel

MANUEL BLASCO MARQUÉS
 ALCALDE PRESIDENTE
 AYUNTAMIENTO DE TERUEL
 PLAZA LA CATEDRAL, Nº 1
 TERUEL
 España

Tel: 0034 978.619.923

Fax:

Web:

Sección responsable de la ciudad

ANTONIO J. MARÍN JIMÉNEZ, GERENTE GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DE TERUEL
 CALLE TEMPRADO, Nº 6
 44001 TERUEL
 España

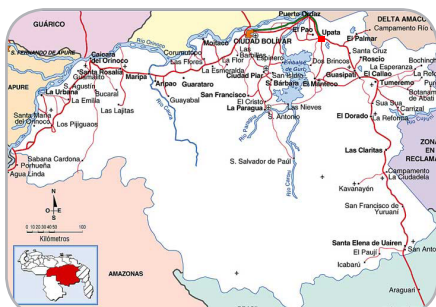
Persona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario

GABINETE DE ALCALDÍA

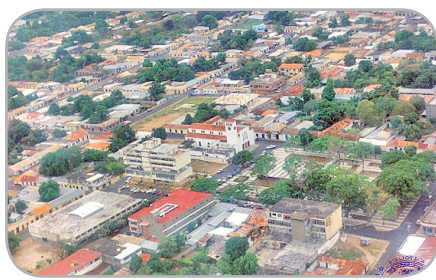
Tel: 0034 978.619.923

Upata Bolívar Venezuela

una ciudad de carácter intermedio entre la histórica Ciudad Bolívar, capital del estado Bolívar y Ciudad Guayana



Ubicación de la ciudad de Upata en Venezuela



Vista paorámica

Particularidades / singularidades

Es la tercera ciudad, en términos de importancia, en el estado Bolívar, fundada en 1762.

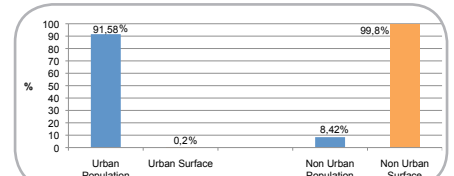
Funciones administrativas y de servicio

Área de influencia	Superficie	18.175 km ²
	Población total	150.000hab

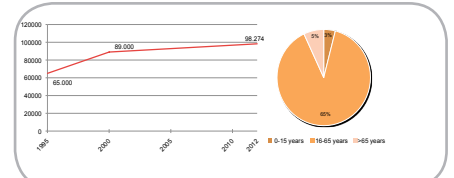
Datos generales

Habitantes total (2013)	150.000
Superficie total	18.175km ²
Superficie urbana	32 km ²
Población urbana (2011)	90.000 / 5,4%
Densidad urbana	2.812,5 (hab urb / km ² urb)

Población Infantil (0-15)	28.932 / 29 %
Población Adulta (16-64)	64.324 / 66%
Población Mayor (65 y más)	5.018 / 5 %
Crecimiento absoluto (1995-2012)	33.227
Tasa crecimiento medio anual (1995-2012)	2,46 %



Distribución de la población según tipo de superficie (2011)



Crecimiento demográfico (1995-2012) / pobl. por grupos de edad 2011

Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera 9 h 00' / 726 km Tren - h-' Avión 1 h 15

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista 70 km Tiempo carretera / Autopista 0h 51'

Estación de tren
Estación de Upata
Nivel de servicio: local

Autopista / Autovía existentes

Estación de autobuses
Estación de Upata
Nivel de servicio: regional

Aeropuerto
Aeropuerto de Upata
Nivel de servicio: nacional

Datos económicos

Presupuesto municipal (2012)	11.000.000 \$
Disponibilidad económica por habitante (2012)	111,90 \$
Población activa (2012)	Ocupados (2011) Desocupados (2011)
65.844 / 67%	58.601 / 89 % 7.243 / 11 %

Datos de infraestructura

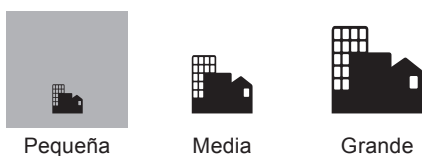
Transporte

Calles	20 km	no asfaltadas	32 km / 61,5 %
Carreteras	- km	no asfaltadas	- km / - %
Autopistas	- km		
Ferrocarriles	- km		
Transporte público	organización mixta		
Autobuses / otros	Publ. 9 / Priv. 16	otros medios: 40	

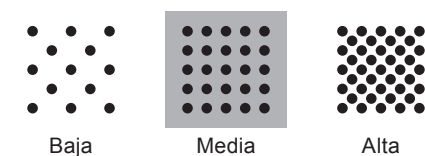
Número viviendas (2011)	27.540
Desocupadas	4.682 / 17 %
Habitantes por vivienda	3,6 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	40 %
Saneamiento en vivienda	30%
Electricidad en vivienda	60%

Tamaño de la ciudad



Densidad urbana



Desarrollo demográfico



Datos generales de planificación urbana

Planos/mapas

Plano urbano, 2007

Plano Vial, 2010

Cadastró

-
-
-

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- 1) DESARROLLAR UN PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL
- 2) DESARROLLAR UN PLAN ESTRATEGICO ARMONICO PARA LA CIUDAD
- 3) ACTUALIZAR EL REGISTRO CATASTRAL
- 4) A LARGO PLAZO DESARROLLO DEL PDUL

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años):

Del futuro (próximos 10 años): a

Desarrollo del Plan de Desarrollo Municipal, y Plan de Desarrollo Urbano Local, conjungado con la actualización digital del catastro de la ciudad, a fin de lograr establecer los predios fiscales

El Plan de Desarrollo Municipal Abarcara Infraestructura Local:

- Vidalidad,
- Ornamentación y establecimiento de espacios públicos, recuperaciones de sitios públicos, espacios para recreación pública,
- Turismo sostenible
- Actualización y negociación con el transporte público
- Saneamiento ambiental
- Iluminación
- Socio-productivo

Datos de infraestructura

Telefonía

Hogares con conexión 60 %
Móviles por 100 habit. 70

Internet

Hogares con conexión 45 %
Velocidad máx. (fija) 1,2 Mb/s
Velocidad máx (móvil) 3G

Patrimonio

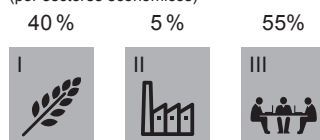
	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	12	-	2	-	-
Natural	5	1	9	-	-

Monumentos y patrimonio destacado

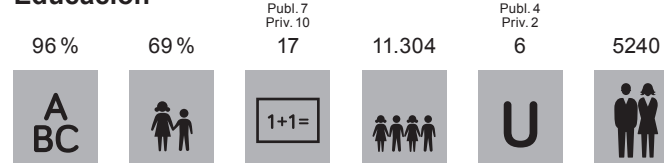
Cultural: Iglesia S. José Obrero, Cafe Yocoima
Natural: Bcarata, Piedra de Sa. Mariá, Balneario El Collegar
Monumental: Virgen d. la Paz , Dr. R. Vaag Prag Busto

Distribución del empleo

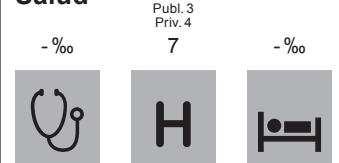
(por sectores económicos)



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Tema general

- Vialidad y transporte
- Saneamiento ambiental
- ▲ Recuperación de espacios

Retos y objetivos

- Descongestionar los accesos
- Recolección de desechos sólidos
- ▲ Espacios públicos a recuperar

Soluciones propuestas

- Crear vías nuevas y alternas
- Manejo adecuado de la recolección
- ▲ Rehabilitar espacios

Principales resultados

- Infraestructura a Vialidad
- Mejorar el acceso al aseo
- ▲ Espacios recuperados

Visión general extendida

Recuperación y rehabilitación de espacios públicos, para crear espacios humanizados, para el espaciamiento y recreación de la colectividad, creando así un sentido de identidad, pertenencia y permanencia ciudadana, a su vez refleja una ornamentación y condonación para la ciudad. Basados dentro de un marco conceptual y estratégico: El desarrollo social urbano requiere, entre otras cosas, la existencia de ciudades seguras con espacios públicos suficientes y de calidad para la expresión y la convivencia armónica de la población, que fortalezcan la inclusión social, la organización y participación comunitaria para la prevención de la inseguridad y la violencia.

Con la construcción, rehabilitación, mejoramiento y conservación de unidades deportivas, plazas, jardines, parques lineales, entre otros sitios de uso comunitario y, el desarrollo de actividades deportivas, culturales, recreativas y artísticas, se dota a las ciudades y zonas metropolitanas de lugares idóneos en donde se manifieste la vida comunitaria con sus tradiciones, valores e historia como elementos comunes para compartir entre niños, jóvenes, mujeres, adultos y adultos mayores, asimismo, se favorece la accesibilidad a estos lugares de todas las personas sin distinción alguna, lo cual coadyuva a crear lazos de identidad entre las nuevas generaciones y fortalece la comunicación, confianza y solidaridad como atributos de la cohesión social.



Plaza Miranda



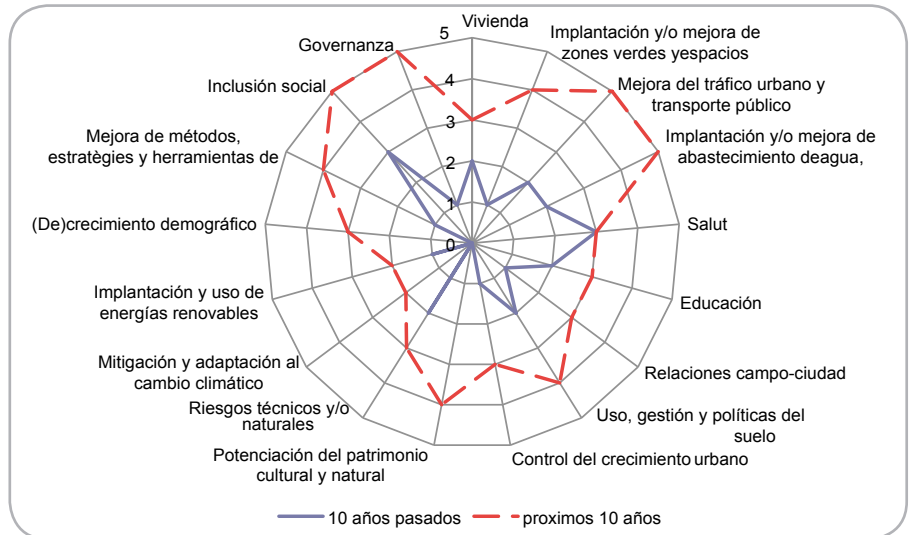
Balneario El Horizonte

Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística actuales

(últimos 10 años - próximos 10 años)
Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos por la sección urbanística

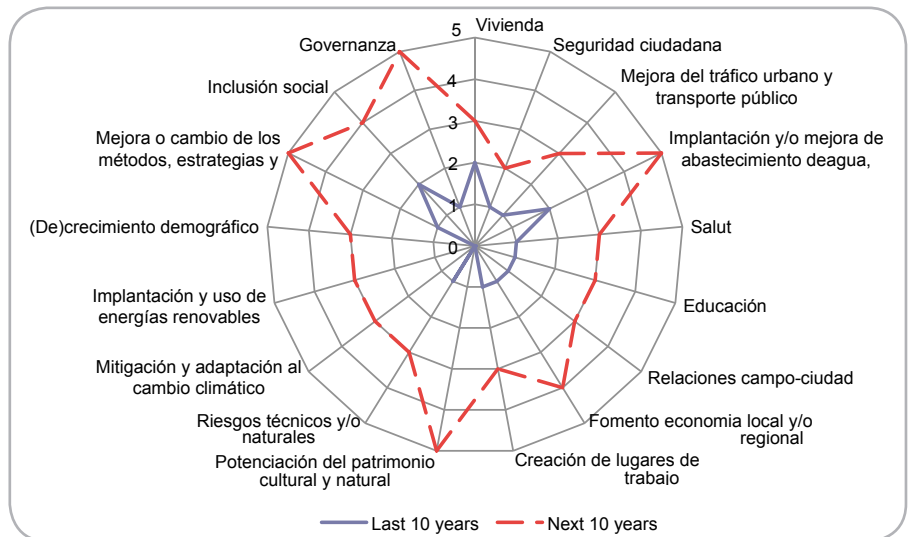


Temas relevantes de la sección urbanística actual

Temas actuales relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)
Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno municipal



Temas relevantes de la política municipal

Redes y participaciones

ACTUALMENTE PARTICIPA EN EL CONSEJO FEDERAL DE GOBIENO, CONSEJO LOCAL DE POLITICAS PUBLICAS Y ASOCIACION DE COMERCIANTES

Contactos

Alcalde de la Ciudad de Upata

Jose Gregorio Martínez

Venezuela

Tel:

Fax:

Web:

Secciones responsable de urbanismo y desarrollo de la ciudad

Gianmarco La Rocca

Director de infraestructura y desarrollo urbano

Bismark Ortiz Romero, profesor universitario

Persona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario

Genezaret Hernandez

assessor cooperación técnica internacional

rayh31@gmail.com

Chefchaouen Tanger-Tetouan Marruecos

La ville de Chefchaouen est le chef lieu de la province, située à l'extrémité du Nord-ouest du royaume, bâtie à 600 m d'altitude aux pieds de 2 monts.



Vista aérea de Chefchaouen



Vista panorámica de Chefchaouen

Particularidades / singularidades

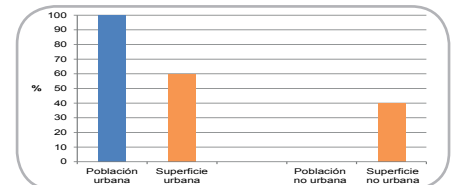
Ville de patrimoine, tourisme écologique, ecoville, Médina conservée.

Funciones administrativas y de servicio

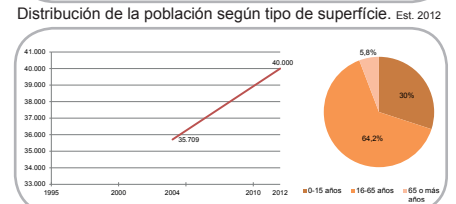
Área de influencia	Superficie	10 km ²
	Población total	40.000 hab

Datos generales

Habitantes total (estimación 2012)	40.000
Superficie total	10 km
Superficie urbana	6 km
Población urbana	40.000 / 100%
Densidad urbana	6.667 hab urb / km ² urb



Año 2004	
Población Infantil (0-15)	10.726 / 30 %
Población Adulta (16-64)	22.909 / 64,2 %
Población Mayor (65 o más)	2.074 / 5,8 %
Crecimiento absoluto (2004-2012)	4.291 hab
Tasa crecimiento medio anual	1,43 %



Accesibilidad

Distancia hasta la capital nacional

Carretera	250 km / 3 h 00'	Tren	-h-'	Avión	-h-'
-----------	------------------	------	------	-------	------

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	60 km	Tiempo carretera / Autopista	1 h 00'
--------------------------	-------	------------------------------	---------



Estación de tren

Más cercana: 120 km
Nivel de servicio: Nacional



Autopista / Autovía

Acceso a 60 Km



Estación de autobuses

Chefchaouen: - km
Nivel de servicio: Nacional



Aeropuerto

Ibn Battouta, Tánger: 130 km
Nivel de servicio: Internacional

Datos económicos

Presupuesto municipal (2014)	40.000.000 \$
Disponibilidad económica por habitante	1.000 \$
Población activa	Ocupados: - / - % Desocupados: - / - %

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	48 km	no asfaltadas	8 km / 16,7 %
Carreteras	41 km	no asfaltadas	5 km / 10,9 %
Autopistas	- km		
Carril de tranvía	- km		
Ferrocarriles	- km		
Transporte público	Formalmente organizado	Autobuses	Publ. 0 / Priv. 25

Número viviendas (2004)	7.739
Desocupadas	0 / 0 %
Habitantes por vivienda	5,17 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	98 %
Saneamiento en vivienda	98 %
Electricidad en vivienda	100 %

Tamaño de la ciudad



Pequeña



Media



Grande

Densidad urbana



Baja



Media



Alta

Desarrollo demográfico



Decreciendo



Estable



Creciendo

Datos generales de planificación urbana

Planes

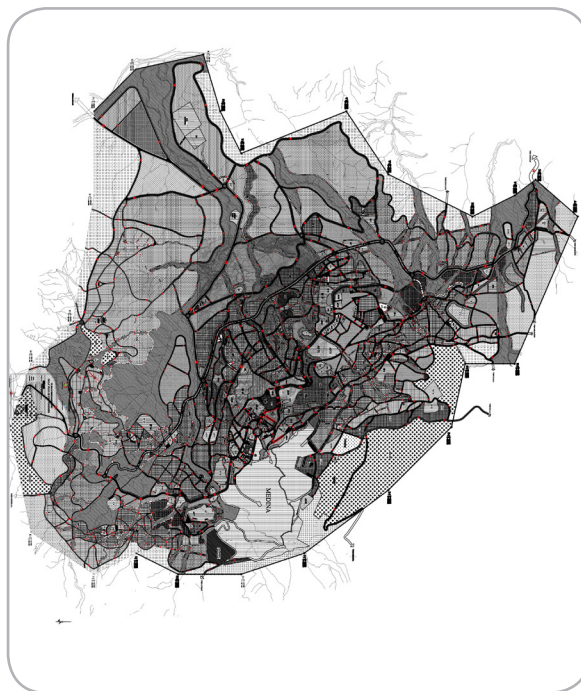
- Schéma directeur d'aménagement et urbanisme, 1/50.000, 1995.
- Plan d'aménagement, 1/2.000, 2012

Catastro

- Privé 1/2.000, 2013
- Etat 1/2.000, 2013
- Habous 1/2.000, 2013

Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- Conservation du patrimoine
- Renovation urbaine : centre et peripheriques
- Maitrise de developpement des quartiers peripheriques



Plan d'aménagement 2012

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años):

- Mise aniveau urbaine de la ville 2006-2009
- Plan communal de developpement(PCD 2011-2016), PDU 2011-2013
- PDU 2014-2017

Del futuro (próximos 10 años):

- Convention de la charte architecturale
- Mise en oeuvre du plan de strategique de l'environnement

Datos de infraestructura

Telefonía

Hogares con conexión -%
 Teléfonos móviles cada 100 habitantes -

Internet

Hogares con conexión -%
 Velocidad máxima de banda ancha en hogar -Mb/s
 Velocidad máxima telefonía móvil -

Patrimonio

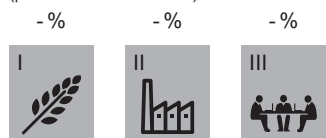
	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	-	-	-	-	-
Natural	-	-	-	-	-

Monumentos y patrimonio destacado

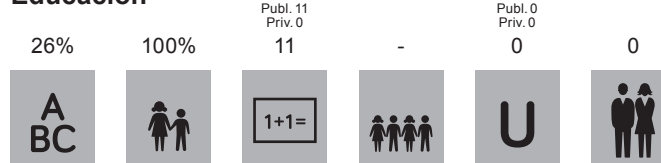
Cultural: Kasba: espace historique de style andalou, les portes historiques, les places de l'ancienne Medina
 Monumental: Mosquée, maisons traditionnelles

Distribución del empleo

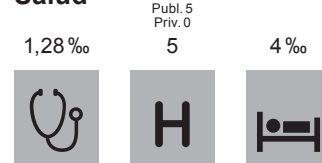
(por sectores económicos)



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Visión general extendida

Tema general

- -
- -
- ▲ -

Retos y objetivos

- -
- -
- ▲ -

Soluciones propuestas

- -
- -
- ▲ -

Principales resultados

- -
- -
- ▲ -



Chefchaouen, la Kasba



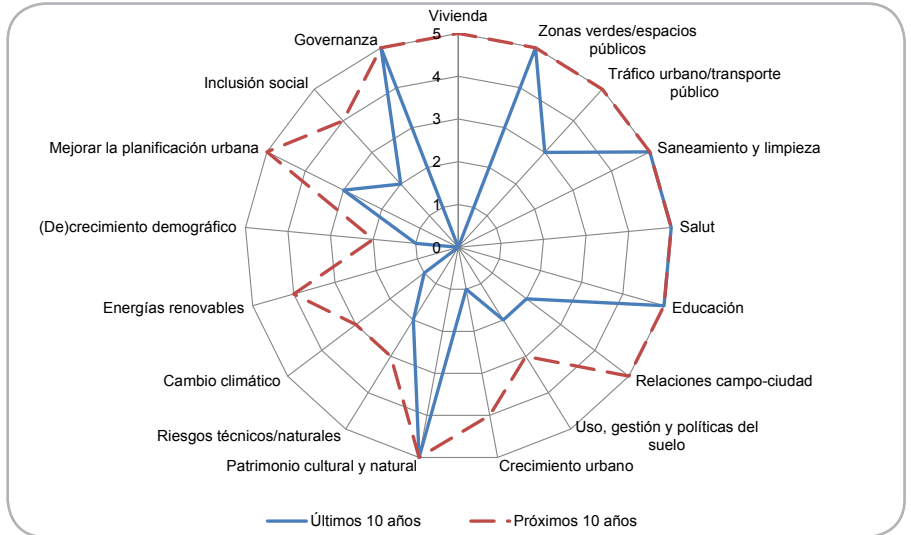
Plaza Mohammed V

Desarrollo urbano

Temas relevantes de la sección urbanística actuales

(últimos 10 años - próximos 10 años)
 Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos por la sección urbanística

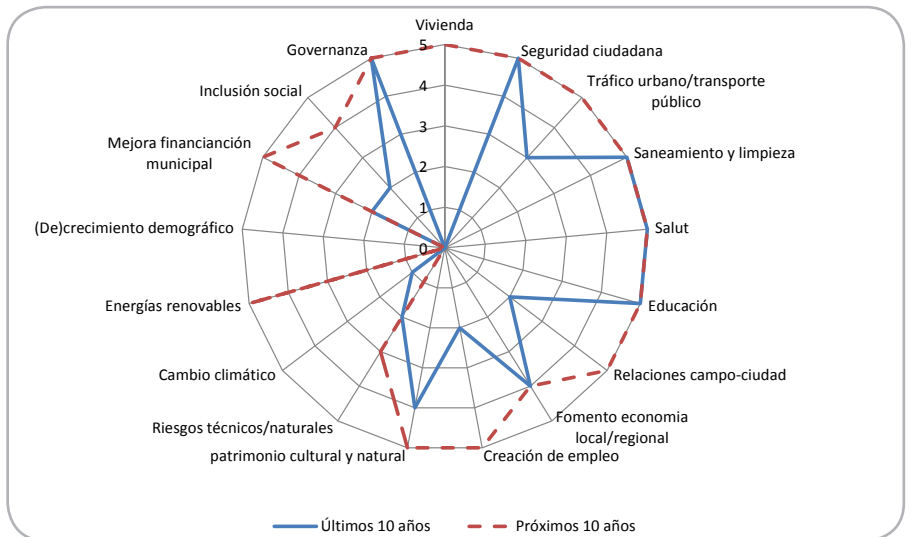


Temas relevantes de la sección urbanística

Temas actuales relevantes de la política municipal

(últimos 10 años - próximos 10 años)
 Desde 0= no prioritario/no relevante a 5= máxima prioridad

Otros temas propuestos desde el gobierno local



Temas relevantes de la política municipal

Redes y participaciones

Reseau des medinas, reseau des villes ecologiques , reseau des villes maitrisants les energies renouvelables, reseau Mediversités pour la biodiversité, reseau des villes strategiques

Contactos

Alcalde de Chefchaouen

Mohamed Sefiani
 Tel: 00212661205805
 Fax: 00212539986642
 Email: msefianima@yahoo.fr25000 Lleida

Sección responsable de la ciudad

Tous les departements

Persona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario

Elbakali Abdelali
 Tel: 00212661313644
 elbakkalimhidou@hotmail.fr

Colonia de Sacramento Colonia Uruguay

Ubicada en las coordenadas
34° 28' 11" S 57° 50' 48" O.

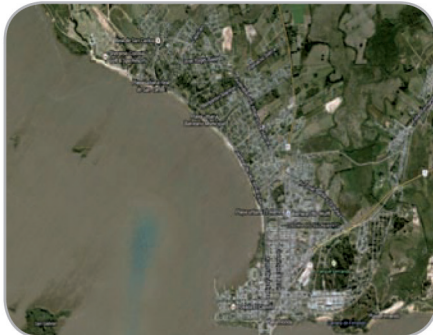


Imagen aérea de Colonia de Sacramento



Vista parcial frente marítimo

Particularidades / singularidades

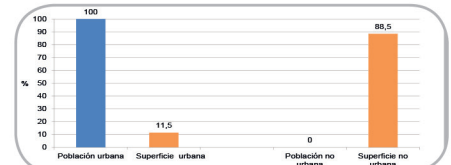
Fundada por los portugueses en 1680, barrio histórico Patrimonio Cultural de la Humanidad desde 1995.

Funciones administrativas y de servicio

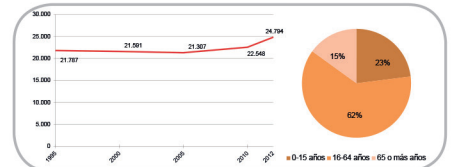
Área de influencia	Superficie	139 km ²
	Población total	24.794 hab

Datos generales

Habitantes total (2011)	23.500
Superficie total	139 km
Superficie urbana	16 km
Población urbana	23.500 / 100,0%
Densidad urbana	1.468,8 (hab urb / km ² urb)



Población Infantil (0-15)	5.405 / 23 %
Población Adulta (16-64)	14.570 / 62 %
Población Mayor (65 o más)	3.525 / 15 %
Crecimiento absoluto (1995-2012)	3.007
Tasa crecimiento medio anual	0,76%



Accesibilidad

Distancia en horas hasta la capital nacional

Carretera	2h 00' / 177km	Tren	-	Avión	-
-----------	----------------	------	---	-------	---

Próxima ciudad / servicios de referencia

Km Carretera / Autopista	177 km	Tiempo carretera / Autopista	2h 00'
--------------------------	--------	------------------------------	--------



Estación de tren
Estación de Colonia
Servicio Nacional



Autopista / Autovía
Existente



Estación de autobuses
Terminal de Omnibus
Servicio Nacional



Aeropuerto
Laguna de los Patos
Servicio Internacional

Datos económicos

Presupuesto municipal (2013)	60.000.000 \$
Disponibilidad económica por habitante	2419,9 \$
Población activa	Ocupados Desocupados
---	---

Datos de infraestructura

Transporte

Calles	76 %	no asfaltadas	24 %
Carreteras	100 %	no asfaltadas	0 %
Autopistas	- km		
Carril de tranvía	- km		
Ferrocarriles	- km		
Tráfico público	Formalmente organizado	Autobuses / otros	Publ. 0 / Priv. 24

Número de viviendas (2010)	9.321
Desocupadas	1.025 / 11 %
Habitantes por vivienda	2,4 hab./viv.

Agua corriente en vivienda	99 %
Saneamiento en vivienda	99 %
Electricidad en vivienda	100 %

Tamaño de la ciudad



Densidad urbana



Desarrollo demográfico



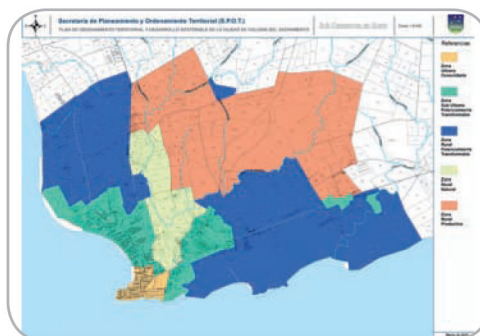
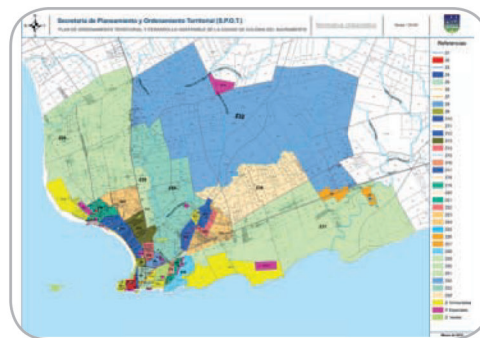
Datos generales de planificación urbana

Planos

- PROYECTO PLAN DIRECTOR DE O. T. Y D. S., varias, 2009-2010
- DIRECTRICES DEPARTAMENTALES DE O. T., 1:10.000, 2013
- PLAN DE GESTIÓN DEL BARRIO HISTÓRICO, varias, 2012
- PERÍMETRO DE DESARROLLO TERRITORIAL, 1:10.000, 2000

Catastro

- ZONA URBANA Y SUBURBANA, 1:10.00, 2012



Temas actuales más importantes de la planificación urbana

- Aprobación del plan de gestión del barrio histórico.
- Aprobación del plan de ordenamiento territorial.
- Desarrollo de medidas cautelares para la gestión del sitio patrimonial.
- Desarrollo de ordenanzas para instrumentación del plan de gestión.

Estrategias actuales del desarrollo urbano

Actuales (últimos 10 años): Realizar la Planificación y el Ordenamiento Territorial de Colonia, para tener el Plan Director y las Directrices de Ordenamiento Territorial de Colonia, con sus correspondientes Programas de Monitoreo, Gestión y Seguimiento. Promover el Desarrollo Patrimonial del departamento de Colonia. Incentivar el uso de nuevas tecnologías para la mejora de la gestión, desarrollo del Sistema de Información Geográfico.

Realizar el Plan de Gestión del Barrio Histórico.

Presentar ante UNESCO, la Ampliación de la Bahía de Colonia, como zona de amortiguación del barrio Histórico.
 -La rehabilitación y puesta en valor de los monumentos históricos del Real de San Carlos.

Del futuro (próximos 10 años): Proyectar una ciudad de tamaño medio consolidando sus bordes con una clara definición de su perímetro de desarrollo territorial en un entorno verde. Fomentar un desarrollo urbano ordenado y armónico, con reglas urbanísticas claras, potenciando las cualidades naturales y mitigando los desequilibrios en el crecimiento de la ciudad, a través de Zonas de Ordenamiento Proyectado, Diferido y Concertado. Promover a Colonia como Capital Regional a través de la dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos de primer nivel. Calificar el Tejido Urbano a través de una reglamentación de caracterización de zonas y una instrumentación concreta y eficaz del Plan, orientando el desarrollo de las actividades humanas, a los efectos de la ordenación y uso del territorio. Proteger el medio Ambiente valorizando el patrimonio natural, cultural, arqueológico y arquitectónico.

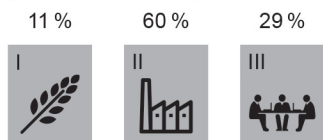
Datos de infraestructura

Telefonía		Internet	
Hogares con conexión	92 %	Hogares con conexión	60 %
Teléfonos móviles cada 100 habitantes	160	Velocidad máxima de banda ancha en hogar Móvil	100 Mb/s 4G

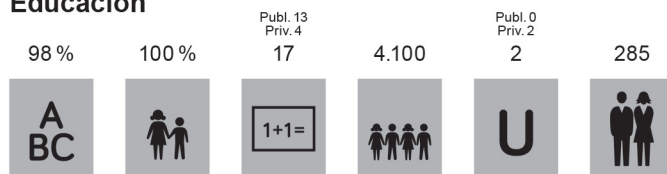
Patrimonio	Loc.	Reg.	Nac.	Internac.	UNESCO
Cultural	0	0	287	0	1
Natural	0	0	1	0	1

Monumentos y patrimonio destacado
 Cultural: Barrio histórico Colonia del Sacramento
 Natural: Isla San Gabriel
 Monumental: Muralla y portón de campo

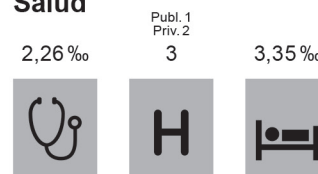
Distribución del empleo (por sectores económicos)



Educación



Salud



Principales materias en planificación y/o desarrollo urbano

Tema general

- Usos del suelo
- Deterioro costero

Retos y objetivos

- Sostenibilidad ambiental
- Mejorar las formas de uso

Soluciones propuestas

- Plan local
- Plan y ordenanzas

Principales resultados

- Revertir los procesos de deterioro



Fotografía nocturna del Porton de campo



Imagen de la Basílica del Santísimo Sacramento

Visión general extendida

El Modelo Territorial responde a cuatro ideas fuerza principales, de las cuales derivan los documentos tanto los técnico-propositivos como los normativos que componen el cuerpo del Plan y que se desarrollan en adelante.

Las ideas fuerza del Modelo Territorial son:

- a) Una ciudad verde, que destaque el valor de sus lugares y paisajes costeros, sus relieves boscosos, sus zonas de humedales, y las cuencas de La Caballada, El General, Riachuelo y Laguna de los Patos. Sus accesos carreteros bordeados de palmeras, casuarinas o eucaliptos, y sus calles y avenidas urbanas con plátanos, jacarandas y fresnos. Se eliminan los volados de las construcciones sobre las veredas (salvo casos puntuales), para permitir que los árboles que conforman el ornato público se desarrollen con normalidad, sin la competencia de las construcciones invadiendo el espacio público.
- b) Una ciudad costera, que desarrolle sus actividades fluviales en torno a su centro histórico, considerando en particular la modernización de su terminal fluvial, lugar de interconexión de transportes, y la creación de un adecuado puerto de yates. El carácter costero se afirma en la valorización residencial y turística de su bahía y la reconstitución de algunos entornos degradados.
- c) Una ciudad patrimonial que debe no sólo proteger su barrio histórico y su Primer Ensanche, sino también valorizar su sector verde de acceso al centro y el Barrio Real de San Carlos, polo universitario, cultural, deportivo y turístico, poniendo de manifiesto sus valores patrimoniales.
- d) Una ciudad polo turístico y empresarial que debe en su estructura urbana, consolidar las actividades económicas tradicionales, el turismo y el sector de servicios, buscando densificar su área central que tiene infraestructura urbana completa. Se busca crear además una nueva imagen industrial paisajística con un Parque de Actividades Múltiples, que incluya además del traslado de la Zona Franca, actividades agroindustriales, pequeñas empresas, unidades industriales ambientalmente sustentables y complejos turísticos.

Desarrollo urbano

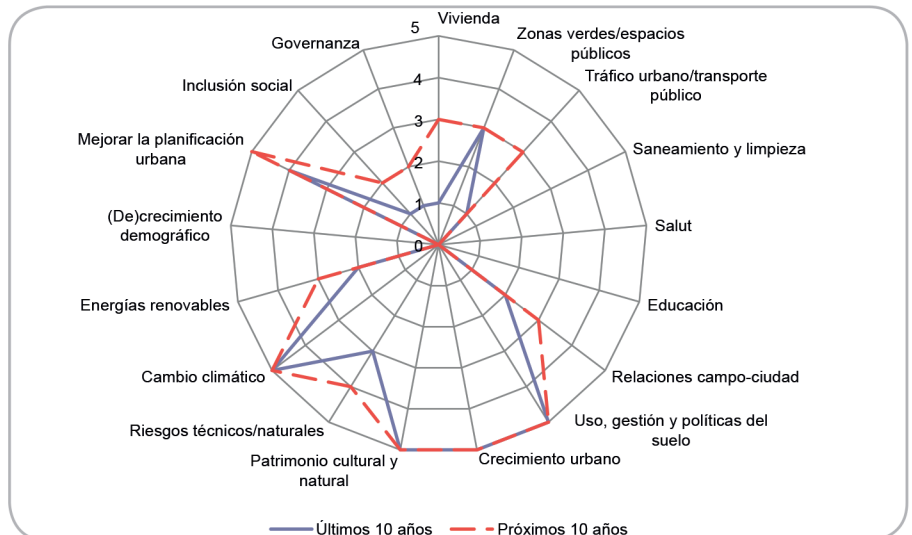
Temas relevantes de la sección urbanística actuales

(últimos 10 años - próximos 10 años)

Desde 0 = no prioritario/ relevante

a 5 = máxima prioridad/relevancia

Otros temas propuestos desde la sección urbanística:



Temas relevantes de la sección urbanística

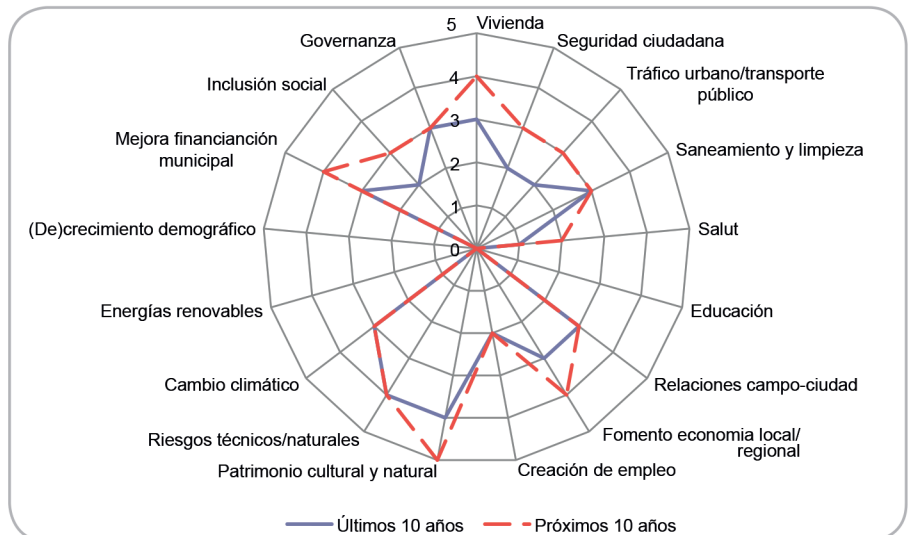
Temas actuales relevantes de la política municipal

(últimos 10 años-próximos 10 años)

Desde 0 = no prioritario/ relevante

a 5 = máxima prioridad/relevancia

Otros temas propuestos desde el gobierno local



Temas relevantes de la política municipal

Redes y participaciones

- OCPM
- COLONIA INTEGRAL
- FREPLATA
- TECALE

- CIUDADES INCLUSIVAS
- ECOPLATA
- LECODENET

Contactos

Alcalde de la Ciudad de Colonia de Sacramento

DR. WALTER ZIMMER
intendente@colonia.gub.uy

Sección responsable de la ciudad

ARQ. WALTER DEBENEDETTI, wdebenedetti@colonia.gub.uy

Presona que ha colaborado en cumplimentar el cuestionario
ARQ. GABRIEL GONZÁLEZ, gga@gabrielgonzalez.com.uy

Coordination:

Prof. Josep Maria Llop Torné - UNESCO Chair at UdL and Director of the Work Program UIA-CIMES

Sara Hoeflich de Duque – World Secretarial, United Cities and Local Governments

Principal Authors:

Lars Porsche, expert on Intermediary Cities for CIMES - Lleida

Bernabé Martínez Oró, GeoSoc Department, University of Lleida - Lleida



Document prepared in collaboration with:

