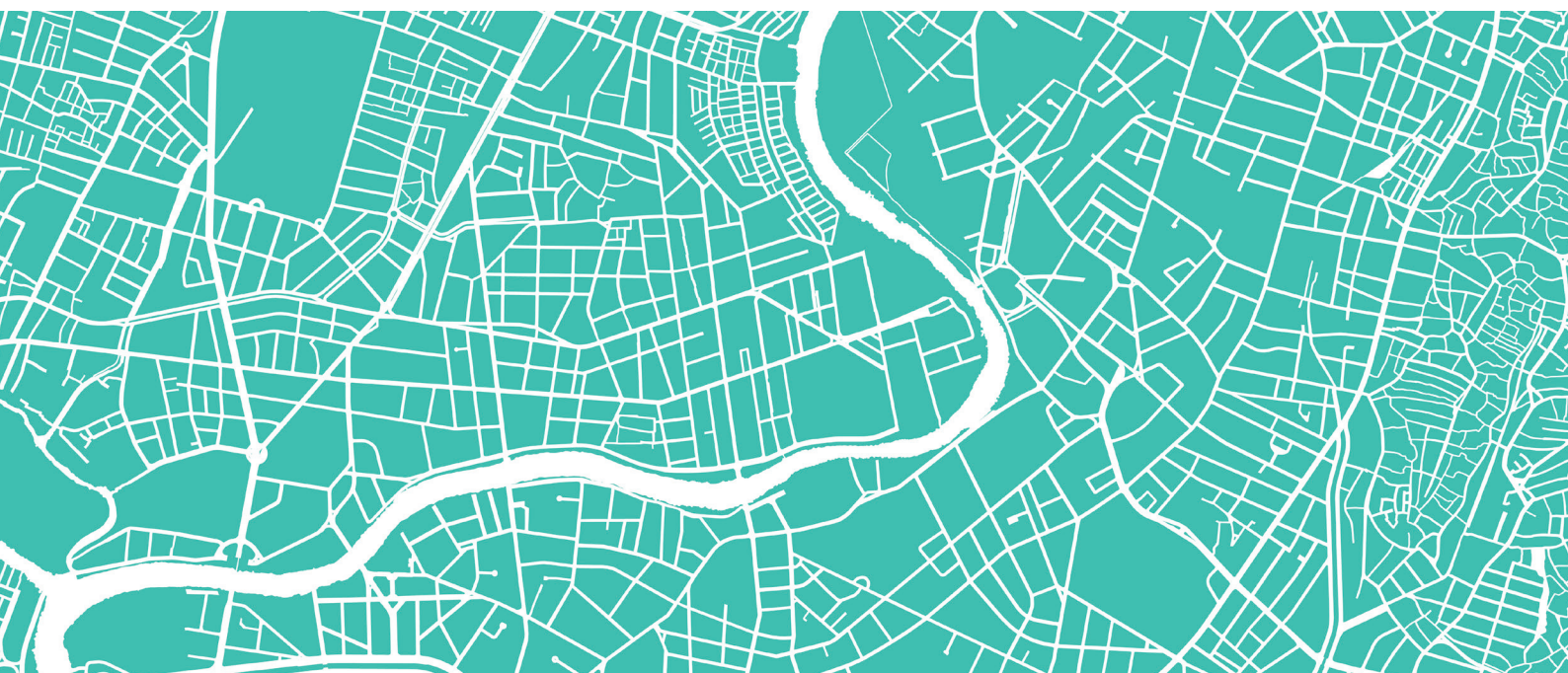




Foreign, Commonwealth  
& Development Office



## Pertukaran Pengetahuan Kota-ke-Kota

Laporan Ringkas

**Sesi 1: Iskandar, Melaka, dan Kota Ho Chi Minh**

05 Agustus 2021

**UKBEAG**  
UK Built Environment Advisory Group

**UN HABITAT**  
FOR A BETTER URBAN FUTURE



# Pendahuluan

## Daftar Isi

- 3 Pendahuluan
- 5 Kontributor
- 5 Pakar Pokok Bahasan
- 6 Hal-hal Pokok yang Dibahas Selama Sesi
- 9 Poin Utama
- 10 Tautan ke Informasi Lebih Lanjut

**Program Pertukaran Pengetahuan Kota-ke-Kota (C2CKE) merupakan bagian dari Komponen Pengembangan Kemampuan Strategis yang disampaikan oleh Kelompok Penasihat Lingkungan yang Didirikan di Inggris (UKBEAG) bekerja sama dengan UN Habitat, untuk mendukung Program Kota Masa Depan Global FCDO.**

Program C2CKE dikembangkan untuk menanggapi minat yang ditunjukkan dalam karya kota-kota lain oleh responden terhadap Penilaian Kebutuhan Kemampuan yang didistribusikan di awal tahun. Program ini terdiri dari empat kegiatan, yang masing-masing menampilkan empat kota yang telah dipilih berdasarkan besarnya minat yang ditunjukkan. Program ini bertujuan untuk memungkinkan kota-kota berbagi pengalaman, belajar satu sama lain, membantu membangun hubungan satu sama lain, dan mendorong keterlibatan di antara kelompok pemangku kepentingan yang lebih luas.

Setiap sesi didukung oleh beberapa Pakar Pokok Bahasan (PPB) yang membawa pengetahuan dan keahlian mereka untuk menghasilkan kemampuan 'teman yang kritis'. PPB berperan dalam mengamati konstruktif pada presentasi, dengan membantu mengidentifikasi masalah yang mungkin belum cukup dikenali, menyarankan solusi atas tantangan yang mungkin telah teridentifikasi dan meneliti sinergi di antara berbagai proyek di kota-kota. Mereka juga akan meneliti terkait dengan topik-topik yang menjadi bagian dari Program Tematik, yaitu:

- 1 Perencanaan Terintegrasi & Inklusif
- 2 Tata Kelola & Kerja Sama
- 3 Rancangan Berbasis Bukti & Penggunaan Data yang Efektif
- 4 Keuangan Proyek & Pengadaan
- 5 Pelaksanaan & Penegakan Hukum, Pemantauan & Evaluasi
- 6 Kepemimpinan & Manajemen Perubahan

**Tujuan dari dokumen ini adalah untuk menjadi catatan dari kontributor utama dan hal-hal utama yang dibahas.**



Perencanaan terintegrasi yang efektif bekerja di semua skala (yaitu nasional, regional, distrik, dan lokal) dan harus inklusif (yaitu harus memperhatikan kebutuhan semua kelompok pemangku kepentingan, termasuk kelompok dan masyarakat yang rentan dan terpinggirkan). Untuk mencapai hal ini, perencanaan ini biasanya akan mencakup ketentuan untuk berbagai kegiatan perencanaan konsultatif dan/atau partisipatif.

#### Kota Ho Chi Minh, Vietnam



#### Kontributor

Kota-kota berikut mempresentasikan proyek mereka selama Sesi 1 yang berlangsung pada tanggal 05 Agustus 2021:

##### **Iskandar, Malaysia**

Strategi Pelaksanaan Sistem Manajemen Mobilitas Cerdas Terpadu (SMMCT) dan Perencanaan Kota dan Transportasi Berbasis Bukti.

**Disampaikan oleh Ibu Maimunah Jaffar**

*Direktur Teknologi & Inovasi, Otoritas Pembangunan Daerah Iskandar.*

##### **Melaka, Malaysia**

Rencana Mobilitas Melaka (Jaringan Bus Hijau Rencana Perbaikan dan Rencana Mobilitas Kawasan Bersejarah Terpadu).

**Disampaikan oleh Ibu Zuhaila Ahmad Zubel**

*Direktur Perencanaan Kota, Dewan Kota Bersejarah Melaka*

##### **Kota Ho Chi Minh, Vietnam**

Pembuatan Sistem Informasi Geografis untuk Jaringan Drainase di Kota Ho Chi Minh, Vietnam.

**Disampaikan oleh Ibu Phan Pham Thanh Trang**

*Kepala Litbang dan Infrastruktur Masyarakat, Komite Rakyat Kota Ho Chi Minh.*

##### **Kota Ho Chi Minh, Vietnam**

Pembuatan Sistem Pengurusan Tiket Cerdas Jaringan Transportasi Umum di Kota Ho Chi Minh, Vietnam.

**Disampaikan oleh Bapak Le Hoan**

*Wakil Direktur Pusat Manajemen Angkutan Umum, Komite Rakyat Kota Ho Chi Minh.*

#### Pakar Pokok Bahasan

Para Pakar Pokok Bahasan berikut berkontribusi pada sesi ini:

- **Ibu Victoria Delbridge**, Kepala *Cities that Work*, International Growth Centre
- **Bapak Oliver Harman**, *Ekonom Kota*, International Growth Centre
- **Bapak Ryan Sequeira**, *Spesialis Mobilitas*, UN Habitat
- **Ibu Karineh Grigorian**, *Manajer Komersial*, Otoritas Infrastruktur & Proyek Kementerian Keuangan Inggris
- **Bapak Richard Lane**, *Direktur Pengiriman Internasional*, Centre for Digital Built Inggris yang berkantor di Universitas Cambridge



# Hal-Hal Pokok yang Dibahas Selama Sesi

Setelah presentasi singkat dari masing-masing kota, terjadi diskusi antara presenter, pakar pokok bahasan, dan peserta. Berikut ini di antara topik-topik utama yang dibahas:

## Poin Utama yang dibahas selama Sesi

### Bagaimana insentif dapat digunakan untuk mendorong orang menggunakan bentuk transportasi yang berkelanjutan.

Meskipun penting untuk mengurangi kemacetan dengan menyediakan infrastruktur jalan dan sistem manajemen lalu lintas yang lebih baik, tanpa insentif untuk mendorong peralihan ke angkutan umum, penggunaan kendaraan pribadi akan naik sampai tingkat yang tidak dapat dibiarkan. Pengeluaran yang lebih besar untuk transportasi pribadi tidak akan menyelesaikan masalah. Untuk mewujudkan perubahan, perlu dipertimbangkan mengapa orang tidak mau menggunakan transportasi umum.

Di Malaysia, kendala utama adalah konsekuensi dari budaya dan iklim. Masyarakat membutuhkan layanan transportasi berkualitas tinggi, yang meliputi perjalanan yang cepat, efisien, bersih, dan nyaman. Masalah mil pertama dan terakhir juga dibahas, termasuk bagaimana dan apakah warga bisa berjalan kaki ke halte bus, apakah trotoar tertutup, dan apakah sepeda bisa dibawa ke angkutan umum.

Salah satu cara untuk mendorong perubahan dari transportasi pribadi adalah dengan melihat bagaimana sebuah kota mengalokasikan ruang bersama dan terbatasnya. Pastikan rancangan jalan mendukung pejalan kaki, sepeda, dan sistem angkutan massal, dan kurangi tempat parkir. Pertimbangkan biaya seperti biaya kemacetan, biaya parkir, atau pajak bahan bakar.

Biaya dan retribusi ini dapat digunakan untuk memberikan subsidi silang kepada moda transportasi yang lebih berkelanjutan. Namun, tidak pantas menghukum kendaraan pribadi sementara tidak ada alternatif yang layak. Dalam kasus seperti ini, kota harus memulai dengan merevisi subsidi tersembunyi untuk penggunaan kendaraan pribadi, seperti subsidi bahan bakar atau subsidi untuk industri otomotif. Ini mendorong penggunaan kendaraan pribadi dengan mengorbankan bentuk transportasi yang berkelanjutan dan inklusif.

Dalam hal biaya pengguna untuk angkutan umum, ada **keseimbangan antara memiliki sistem yang terjangkau**, sehingga semua orang dapat mengaksesnya (atau, dalam kasus Melaka, mempromosikan pariwisata), dan **mengenakan tarif yang lebih tinggi**, sehingga pendanaan jangka panjang dapat meningkatkan **kualitas pelayanan**. Perencanaan untuk mobilitas ke atas dapat lebih efektif secara keseluruhan, dengan memprioritaskan efisiensi dan keandalan pelayanan, dan mengatasi masalah kesetaraan melalui subsidi yang ditargetkan kepada kelompok rentan, daripada mensubsidi sistem secara keseluruhan.

**Pengurusan tiket cerdas dan terpadu** dibahas, termasuk manfaat sistem terbuka yang memungkinkan penggunaan kartu ATM dan ponsel. Sistem terbuka seperti ini dapat diakses oleh pengguna biasa, pengunjung, maupun penumpang yang jarang. Namun, kartu khusus untuk kelompok tertentu juga penting. Kartu khusus ini dapat digunakan untuk memungkinkan tarif yang lebih rendah untuk tiket musiman dan tarif diskon terarah untuk kelompok yang rentan.

Kota Iskandar  
Malaysia



Perlu juga dipertimbangkan norma-norma konteks, seperti orang yang lebih suka transaksi menggunakan uang tunai. Kota Ho Chi Minh ingin meneliti berbagai pilihan pengurusan tiket yang fleksibel dan bisa digunakan semua kelompok masyarakat. Perlu juga dipertimbangkan terlebih dahulu mengenai kerahasiaan data dan bagaimana warga negara memberikan persetujuan terhadap data mereka yang akan digunakan.

Masalah utama lain yang muncul dari semua proyek adalah **mendukung proyek dalam jangka panjang**. Seperti halnya banyak proyek, proyek ini menjadi lebih kompleks karena manfaatnya yang semakin besar hanya terwujud setelah proyek meningkatkan dan mencapai efek jaringan<sup>1</sup> – seringkali 10 hingga 15 tahun yang akan datang. Pendapatan tarif (atau 'biaya pengguna') sering kali merupakan yang paling mudah, tetapi aliran pendapatan langsung dan tidak langsung lainnya dapat digunakan, misalnya, perolehan nilai tanah; saat ini hal itu kurang dimanfaatkan dan ditempatkan dengan baik untuk pembangunan berorientasi transportasi. Biaya parkir dan lalu lintas secara bersamaan memberikan insentif untuk perubahan perilaku dan pendapatan. Pembiayaan transportasi tidak dapat dipertimbangkan secara terpisah dari penggunaan lahan karena jumlah orang yang naik dan turun angkutan umum secara langsung mempengaruhi nilai lahan.

Memikirkan cara menggunakan dana pemerintah nasional dan sektor swasta juga penting – seperti anggaran mitigasi banjir nasional atau tanggung jawab sosial perusahaan untuk proyek drainase di Kota Ho Chi Minh.

Untuk **membuat proposal bisnis yang meyakinkan**, proyek perlu dipecah menjadi bagian-bagian yang lebih kecil yang SMART – Spesifik, Terukur, Dapat Dicapai, Realistis, dan Terikat Waktu. Lebih jelasnya, para pemangku kepentingan cenderung lebih-lebihkan manfaat dan meremehkan biaya. Serangkaian capaian, keluaran, dan hasil yang jelas adalah kunci untuk mendapatkan pembiayaan.

**Struktur tata kelola** juga penting dalam pelaksanaan intervensi apa pun. Iskandar memiliki struktur pemerintahan yang unik, dengan Otoritas Pembangunan Iskandar memiliki akses ke pemerintah federal maupun negara bagian dan berperan sebagai badan koordinasi di antara berbagai lembaga. Komite pengarah juga sangat penting dalam hal ini, yang mencakup anggota dari pemerintah federal dan negara bagian. Di Kota Ho Chi Minh, meskipun beberapa fungsi tetap terpisah di antara sejumlah lembaga yang berbeda, ada badan baru untuk mengelola semua transportasi umum, dan badan khusus untuk drainase air.

Penggunaan **proyek percontohan** sangat penting untuk menguji intervensi ini dan menyusun strategi pelaksanaan. Ini termasuk memastikan proyek memenuhi kebutuhan semua warga, serta menguji koordinasi dan struktur tata kelola, seperti yang dilakukan di Iskandar. Proyek percontohan yang tepat juga dapat membuktikan nilai uang bagi penyandang dana. Misalnya, proyek percontohan manajemen lalu lintas di Melaka menunjukkan bahwa dengan menggunakan teknologi pintar untuk menyesuaikan sinyal lalu lintas secara otomatis berdasarkan tren lalu lintas, waktu perjalanan rata-rata telah berkurang 70% di satu arah, dan 78% di arah lain.

<sup>1</sup> Dalam ilmu ekonomi, efek jaringan adalah fenomena di mana nilai atau kegunaan yang diperoleh pengguna dari barang atau jasa bergantung pada jumlah pengguna produk yang sesuai.



Tujuan dari komponen pengembangan kemampuan strategis adalah untuk melengkapi unsur-unsur lain dari Program Kota Masa Depan Global, untuk mempertimbangkan beberapa penghambat dan pendorong urbanisasi berkelanjutan, dan untuk membantu mencapai dampak jangka panjang program.

Semua intervensi berfokus pada penggunaan data yang lebih baik, dan disepakati bahwa mendefinisikan **hasil data yang jelas**, dan bagaimana data itu akan digunakan, penting untuk memastikan bahwa hal itu akan menghasilkan nilai. Data harus disusun di dalam repositori, terpadu dengan data lain, dan digunakan dalam perencanaan jangka panjang di berbagai departemen. Misalnya, di Kota Ho Chi Minh, Departemen Arsitektur dapat menggunakan data mengenai sistem drainase untuk perencanaan penggunaan lahan - memastikan kawasan untuk pembangunan industri dan perumahan terhindar dari banjir. Kita terlalu sering berfokus pada teknologi daripada fokus pada tantangan dan kebutuhan warga.

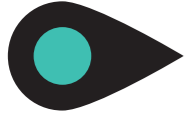
Kita juga perlu memikirkan **perilaku dan insentif dari mereka yang menyimpan data**. Dalam mengatasi penolakan untuk berbagi data, perlu dijelaskan alasan berbagi data, termasuk manfaat yang diperoleh warga. Jika perlu, hal ini dilakukan di Iskandar dengan menggunakan MoU. Selain itu, perlu dipetakan peran dan tanggung jawab berbagai organisasi dan tim serta membangun kemampuan teknis staf. Sementara proses membangun sistem data bersifat pragmatis, kecuali jika ada perubahan dalam budaya organisasi, proyek akan ditunda tanpa perubahan perencanaan jangka panjang.

Masalah infrastruktur data yang kurang berkembang dan sistem arsip lama menggunakan kertas adalah hal biasa di seluruh dunia. Karena hal ini diperbaiki, kualitas dan kelengkapan data diperlukan baik dalam pengumpulan awal maupun dalam pemeliharaan berkelanjutan. Yang sering dilupakan adalah bahwa teknologi yang digunakan juga perlu diperluas sampai proses hukum dan peraturan terkait, seperti persetujuan digital.

**Belajar dari orang lain dan komunikasi** sangat penting. Hal ini dibahas dalam berbagai konteks – termasuk pentingnya belajar dari pengalaman kota-kota lain, perlunya pengetahuan lokal untuk melengkapi ‘praktik terbaik’ internasional yang lazim, dan terakhir, pentingnya kesadaran, masukan, dan penerimaan masyarakat. Berkonsultasi dengan kelompok masyarakat sipil, sambil memastikan proyek memiliki jalur yang jelas untuk mencapai tujuan akhir kesejahteraan warga dan kemakmuran ekonomi, sangat penting untuk mencapai persetujuan yang diperlukan.

#### Poin Utama

- **Insentif untuk perubahan perilaku dapat digabungkan dengan pembiayaan** misalnya: penggunaan biaya kemacetan dan pajak bahan bakar mendorong perpindahan moda transportasi tetapi juga memberikan subsidi silang bagi transportasi umum yang lebih berkelanjutan dan inklusif.
- **Integrasi di semua tingkatan sangat penting:** integrasi tarif dan informasi di seluruh sistem transportasi, integrasi antara moda transportasi dan perencanaan tata guna lahan, dan integrasi operasional/tata kelola.
- **Hasil data dan kasus penggunaan bagi warga** harus menjadi fokus daripada data dan teknologi sebagai tujuan itu sendiri.
- **Berbagi informasi dan komunikasi dengan** masyarakat, di berbagai departemen pemerintah, dan dengan sektor swasta, sangat penting demi timbulnya kepatuhan dan perubahan perilaku.
- **Proposal bisnis yang jelas dan realistis** sangat penting untuk membantu memastikan pelaksanaan dan pembiayaan proyek.
- **Semua tindakan proyek perlu mempertahankan tujuan gambaran yang lebih besar berupa perbaikan sosial-ekonomi**, peningkatan penghasilan warga, lapangan pekerjaan, dan kesejahteraan.



# Tautan ke informasi lebih lanjut

**Fasilitas Investasi Kota UN-Habitat bertujuan untuk menghubungkan proyek yang layak dengan penandang dana:**

<https://unhabitat.org/programme/cities-investment-facility-cif>

**IPA Kementerian Keuangan Inggris, Panduan dalam Menyusun Proposal Bisnis Proyek, Model 5-Proposal:**

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/749086/Project\\_Business\\_Case\\_2018.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/749086/Project_Business_Case_2018.pdf)

**Jaringan BIM Global:**

<https://globalbim.org/>

**IGC, Perencanaan tata guna lahan perkotaan untuk pertumbuhan ekonomi:**

<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2020/10/Urban-land-use-planning-21-august-low-res.pdf>

**IGC, Mobilitas kota – keputusan kebijakan untuk menghubungkan kota:**

<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2019/11/CtW-urban-mobility-policy-brief-sept-19.pdf>

**IGC, Reformasi transportasi berorientasi data:**

<https://www.theigc.org/publication/data-oriented-urban-transport-reform-in-middle-income-and-developing-cities/>

**IGC, Strategi pengadaan yang efektif dan PPP di sektor transportasi:**

<https://www.theigc.org/publication/strategies-for-effective-procurement-and-public-private-partnerships-in-the-transport-sector/>

**IGC, Pertimbangan utama dalam perencanaan transportasi multi-moda terpadu:**

<https://www.theigc.org/publication/key-considerations-for-integrated-multi-modal-transport-planning/>

**IGC, Memperbaiki pengelolaan banjir melalui tata kelola yang lebih baik, PPP dan data terbuka:**

<https://www.theigc.org/publication/how-can-cities-become-more-resilient-improving-flood-management-through-better-governance-private-sector-partnerships-and-open-data/>


## Tautan Ke Rekaman Online

**Rekaman Sesi 1 dapat ditemukan di situs web Global Future Cities di:**

<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/05-august-session-1>



Untuk informasi lebih lanjut tentang program ini, silakan hubungi  
Adrian Malleson di [adrian.malleson@riba.org](mailto:adrian.malleson@riba.org)



Program Kota Masa Depan Global  
Dana Kemakmuran Pemerintah  
Inggris mendukung pembangunan kota  
berkelanjutan, serta mencapai kemakmuran  
yang inklusif dan mengurangi tingkat  
kemiskinan kota yang tinggi.