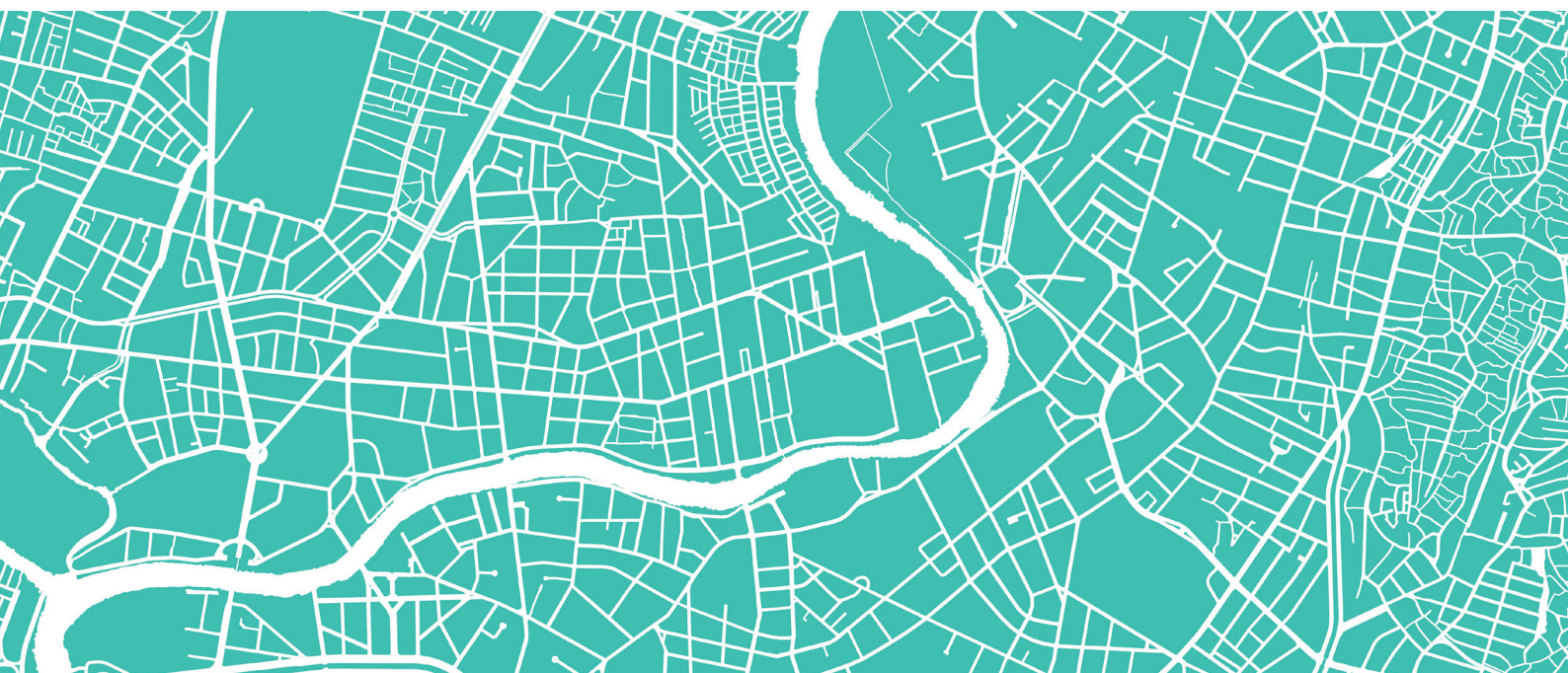




Foreign, Commonwealth
& Development Office



การแลกเปลี่ยนความรู้จากเมืองสู่เมือง รายงานโดยรวม

การประชุมครั้งที่ 1: อิสคานดาร์ เมลาคา และนครโฮจิมินห์
5 สิงหาคม 2021

UKBEAG
UK Built Environment Advisory Group

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

สารบัญ

- 3 บทนำ
- 5 ผู้มีส่วนร่วม
- 5 ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง
- 6 หัวข้อหลักที่มีการพูดคุยถึงระหว่างการประชุม
- 9 ประเด็นหลัก
- 10 ลิงค์ไปยังข้อมูลเพิ่มเติม



บทนำ

โครงการแลกเปลี่ยนความรู้จากเมืองสู่เมือง (C2CKE) เป็นส่วนหนึ่งของ Strategic Capacity Development Component ที่จัดขึ้นโดย UK Built Environment Advisory Group (UKBEAG) ร่วมกับ UN Habitat พร้อมด้วยการสนับสนุนจาก FCDO Global Future Cities Programme

โปรแกรม C2CKE ได้รับการพัฒนาเพื่อตอบสนองความสนใจของผู้เข้าร่วมที่ปรากฏขึ้นในงานของเมืองอื่น ๆ จากการประเมินความความต้องการสมรรถภาพที่มีการพูดถึงกันในช่วงต้นปีนั้น โครงการนี้ประกอบไปด้วยกิจกรรมสี่กิจกรรม โดยที่แต่ละกิจกรรมจะนำเสนอเมืองสี่แห่งที่ได้รับการคัดเลือกตามระดับความสนใจที่พบ โปรแกรมมีเป้าหมายที่จะให้เมืองต่าง ๆ สามารถแบ่งปันประสบการณ์ของตนเอง เรียนรู้จากกันและกัน ช่วยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน ตลอดจนส่งเสริมการมีส่วนร่วมของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงกว้างมากขึ้น

แต่ละสมัยประชุมได้รับการสนับสนุนจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางในแขนงต่าง ๆ ที่นำความรู้และความเชี่ยวชาญมาใช้ในขอบเขตของความเป็น “เพื่อนผู้ให้คำปรึกษา” SME มีหน้าที่ชี้ข้อสังเกตจากการนำเสนออย่างสร้างสรรค์ ให้ความช่วยเหลือในการระบุปัญหาที่อาจขาดการตระหนักรู้ แนะนำแนวทางแก้ปัญหาสำหรับความท้าทายต่าง ๆ ที่อาจพบเจอ และสำรวจการทำงานร่วมกันระหว่างโครงการในเมืองต่าง ๆ พวกเขาจะยังมองหาความเชื่อมโยงกับหัวข้อที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการแบบมุ่งเป้า (Thematic Program) ซึ่งได้แก่

- 1 การวางแผนอย่างบูรณาการและอย่างครอบคลุม
- 2 การปกครองและการทำงานร่วมกัน
- 3 การออกแบบที่อิงจากหลักฐานประจักษ์และการใช้งานข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4 การจัดหางบให้แกโครงการและการจัดซื้อ
- 5 การนำไปใช้และการบังคับใช้ การติดตามและการประเมิน
- 6 ความเป็นผู้นำและการจัดการการเปลี่ยนแปลง

เอกสารฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นบันทึกของผู้มีส่วนร่วมสำคัญและการพูดคุยเกี่ยวกับหัวข้อหลัก



การดำเนินงานวางแผนแบบบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพในทุกระดับชั้น (ได้แก่ ระดับชาติ ภูมิภาค เขต และท้องถิ่น) และจำเป็นต้องให้โอกาสที่เท่าเทียม (นั่นคือ การวางแผนควรจะใส่ใจกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมทั้งกลุ่มคนและชุมชนเปราะบางและชายขอบ) เพื่อให้บรรลุผลตามแผน โดยปกติแล้วต้องมีการจัดเตรียมกิจกรรมการวางแผนการให้คำปรึกษาต่าง ๆ และ/หรือการมีส่วนร่วม

นครโฮจิมินห์ เวียดนาม



ผู้มีส่วนร่วม

เมืองต่อไปนี้นำเสนอโครงการของตนเองระหว่างการประชุมครั้งที่ 1 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2021:

อิสคานดาร์ ประเทศมาเลเซีย

ยุทธวิธีในการนำเอาไปใช้สำหรับระบบการจัดการความคล่องตัวอย่างผสมผสาน (SIMMS) และการวางแผนเมืองจากหลักฐานประจักษ์และการคมนาคม

นำเสนอโดย **คุณ พวน ไมมุนาห์ แจฟฟาร์**

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีและนวัตกรรม Iskandar Regional Development Authority

มาเลกา ประเทศมาเลเซีย

แผนงานความคล่องตัวแห่งมาเลกา (แผนการพัฒนาเครือข่ายรถบัสสีเขียวและแผนความคล่องตัวพื้นที่มรดกผสมผสาน)

นำเสนอโดย **คุณ พวน ซูไฮลา อาเหม็ด ซูเบล**

ผู้อำนวยการการวางผังเมือง Melaka Historic City Council

นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

การพัฒนาแบบข้อมูลทางภูมิศาสตร์สำหรับเครือข่ายระบบท่อในนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

นำเสนอโดย **คุณ ฟาน แฟม ทานู ทริง**

หัวหน้าฝ่าย R&D และโครงสร้างพื้นฐานชุมชน Ho Chi Minh City People's Committee

นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม

การพัฒนาแบบตัวอักษรของเครือข่ายการคมนาคมสาธารณะในนครโฮจิมินห์ เวียดนาม

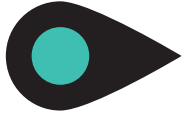
นำเสนอโดย **คุณ ลี โชน**

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ศูนย์การจัดการการคมนาคมสาธารณะ Ho Chi Minh City People's Committee

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางต่อไปนี้ได้มีส่วนร่วมในที่ประชุม:

- **คุณ วิคตอเรีย เคลบริดจ์** หัวหน้าโครงการ Cities That Work ศูนย์วิจัย International Growth Centre
- **คุณ โอลิเวอร์ ฮาร์แมน** นักเศรษฐศาสตร์เมือง ศูนย์วิจัย International Growth Centre
- **คุณ ไรอัน ซีกวโอร่า** ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง UN Habitat
- **คุณ คาริเน่ กริกอเรียน** ผู้จัดการฝ่ายการค้า HM Treasury Infrastructure & Projects Authority
- **คุณ ริชาร์ด เลน** หัวหน้าทีมการนำส่งระดับนานาชาติ Centre for Digital Built Britain ที่มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์



หัวข้อหลักที่มีการพูดคุยถึงระหว่างการประชุม

หลังจากแต่ละเมืองได้นำเสนออย่างสั้น ๆ แล้ว ก็มีการพูดคุยกันระหว่างผู้นำเสนอ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และผู้ชม หัวข้อต่อไปนี้เป็นหัวข้อหลักที่มีการเสวนา:

ประเด็นหลักที่พูดถึงในการประชุม

เราจะใช้รางวัลจูงใจเพื่อโน้มน้าวให้ผู้คนใช้การขนส่งแบบยั่งยืนได้อย่างไร

แม้ว่าการแก้ไขปัญหาความหนาแน่นโดยการจัดหาโครงสร้างถนนที่ได้รับการพัฒนาและระบบการจัดการจราจรนั้นเป็นเรื่องสำคัญ แต่ถ้าหากไม่มีสิ่งจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะแล้ว การใช้รถยนต์ส่วนตัวก็เพิ่มขึ้นไปจนถึงระดับที่ไม่ยั่งยืน การใช้จ่ายไปกับการคมนาคมส่วนตนนั้นไม่ช่วยแก้ปัญหาในการนำพาให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น เราควรหันมาพิจารณาเหตุผลว่าทำไมผู้คนไม่ใช้การขนส่งสาธารณะ

ในมาเลเซีย อุปสรรคที่แท้จริงนั้นคือผลจากวัฒนธรรมและสภาพอากาศ พลเมืองต่างต้องการใช้บริการขนส่งคุณภาพสูง รวมไปถึงการเดินทางที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ สะอาด และสะดวกสบาย นอกจากนั้นยังมีการอภิปรายปัญหาความครอบคลุมของเส้นทาง รวมไปถึงวิธีการทำให้ผู้อยู่อาศัยเดินไปที่ป้ายรถเมล์ การพิจารณาความครอบคลุมของทางเดิน และการกำหนดว่าจะนำจักรยานขึ้นไปบนรถสาธารณะได้หรือไม่

ทางหนึ่งที่จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะคือการมองไปที่วิธีการแบ่งสรรพื้นที่เมืองที่ใช้ร่วมกันกันและมีอย่างจำกัด ต้องมั่นใจว่าถนนได้รับการออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทางเท้า จักรยาน และระบบการขนส่งขนาดใหญ่ และลดพื้นที่สำหรับที่จอดรถลง พิจารณาการเก็บค่าบริการ เช่น ค่าธรรมเนียมรถติด ค่าธรรมเนียมที่จอดรถ หรือภาษีน้ำมัน ค่าธรรมเนียมและค่าบริการเหล่านี้สามารถนำมาใช้เป็นการอุดหนุนระหว่างกลุ่ม สำหรับรูปแบบการขนส่งที่ยั่งยืนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การปรับผู้ขับขี่รถส่วนตัวนั้นไม่มีประโยชน์ หากไม่มีทางเลือกอื่น ๆ ให้ในกรณีเช่นนี้ เมืองต่าง ๆ ควรเริ่มปรับเปลี่ยนเงินอุดหนุนสำหรับการใช้รถยนต์ส่วนตัว เช่น เงินช่วยเหลือน้ำมัน หรือเงินอุดหนุนสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ การกระทำเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นให้มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวในรูปแบบการคมนาคมที่ยั่งยืนและครอบคลุม

ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารขนส่งสาธารณะก็มี **ข้อดีข้อเสียระหว่างการมีระบบที่ราคาไม่แพง** เพื่อที่ทุก ๆ คนจะสามารถเข้าถึงได้ (หรือในกรณีของเมลาคาคือ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว) และ**การคิดค่าธรรมเนียมสูงขึ้น** เพื่อที่บในระยะยาวจะสามารถพัฒนา**คุณภาพการให้บริการได้** การวางแผนเพื่อความคล่องตัวในระดับสูงขึ้นไปจะมีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นได้โดยรวม ทั้งการให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือของบริการ และการจัดการความกังวลในด้านความเสมอภาคผ่านการให้เงินอุดหนุนที่มุ่งเป้าไปยังกลุ่มด้อยโอกาส แทนที่จะให้เงินอุดหนุนกับทั้งระบบโดยรวม

มีการเสวนาถึง**ระบบตัวอัจฉริยะแบบบูรณาการ** รวมไปถึงข้อดีของระบบเปิดที่อนุญาตให้ใช้บัตรธนาคารและโทรศัพท์มือถือได้ ผู้ใช้งานทั่วไป ผู้มาเยือน และผู้เดินทางที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวสามารถเข้าถึงระบบเปิดเช่นนี้ได้ อย่างไรก็ตาม บัตรพิเศษสำหรับบางกลุ่มก็ยังเป็นเรื่องสำคัญ พวกเขาสามารถใช้บัตรพิเศษนี้เพื่อลดราคาตั๋วตามฤดูกาล และค่าธรรมเนียมที่ลดราคาสำหรับกลุ่มที่ด้อยโอกาส นอกจากนั้นยังจำเป็นต้องพิจารณาบรรทัดฐานของบริบทแวดล้อม เช่น ความต้องการที่จะใช้เงินสดในการชำระ นครโฮจิมินห์ตั้งเป้าหมายที่จะเสาะหาตัวเลือกระบบตัวต่าง ๆ ที่มีความยืดหยุ่นและครอบคลุมสำหรับทุก ๆ กลุ่ม การพิจารณาจะต้องคำนึงถึงความเป็นส่วนตัวของข้อมูล และวิธีการที่พลเมืองจะยินยอมให้ใช้ข้อมูลของตนเอง

โคตา อีสคันดาร์
มาเลเซีย



ปัญหาหลักอีกหนึ่งข้อที่เกิดขึ้นจากโครงการคือ**การดำเนินการโครงการอย่างยั่งยืนในระยะยาว** ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนมากขึ้นเช่นเดียวกับหลาย ๆ โครงการ เนื่องจากจะได้เห็นผลประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วต่อเมื่อมีการขยายโครงการและก้าวไปถึงระดับเครือข่ายแล้ว¹ ซึ่งโดยปกติจะใช้เวลาตั้งแต่ 10-15 ปี รายได้จากค่าตัว (หรือ “ค่าธรรมเนียมผู้ใช้”) มักจะตรงไปตรงมา แต่สามารถนำกระแสรายได้ทางตรงและทางอ้อมอื่น ๆ มาใช้ได้ด้วย ยกตัวอย่างเช่น การเก็บมูลค่าของที่ดิน ซึ่งยังไม่มีการนำมาใช้ประโยชน์อย่างเพียงพอและเหมาะสมสำหรับการพัฒนาที่มุ่งเน้นการขนส่ง ค่าธรรมเนียมที่จอดรถและจากรถนั้นเป็นสิ่งจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและรายได้ไปพร้อม ๆ กัน การจัดหางบให้แก่การขนส่งไม่สามารถพิจารณาแยกจากการใช้ที่ดินได้ เพราะจำนวนผู้คนที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะนั้นส่งผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินโดยตรง

การพิจารณาถึงวิธีต่าง ๆ ในการใช้เงินทุนจากรัฐบาลกลางและภาคเอกชนนั้นก็เป็นเรื่องสำคัญ เช่น งบประมาณบรรเทาภัยน้ำท่วม หรือความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทสำหรับโครงการท่อระบายน้ำในนครโฮจิมินห์

ในการทำให้เหตุผลทางธุรกิจดูหนักแน่น โครงการต้องถูกแบ่งออกเป็นหลาย ๆ ส่วนที่เน้นความ SMART ได้แก่ เฉพาะเจาะจง วัดผลได้ สำเร็จได้ เป็นไปได้ และมีกำหนดเวลา (Specific, Measurable, Achievable, Realistic และ Time-bound) กล่าวโดยเฉพาะคือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมักจะประเมินประโยชน์ที่จะได้รับสูงเกินไปแต่ที่ราคาค่าใช้จ่ายน้อยเกินไป กลุ่มผลงานที่ชัดเจน ผลผลิต และผลลัพธ์นั้นเป็นปัจจัยหลักในการดึงดูดการลงทุน

โครงสร้างการควบคุมดูแลก็สำคัญต่อการนำการแทรกแซงใดมาปฏิบัติจริง โครงสร้างการควบคุมดูแลของอิสคันดาร์นั้นไม่เหมือนใคร ด้วยการที่ Iskandar Development Authority สามารถเข้าถึงรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น และทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างหลาย ๆ หน่วยงาน คณะกรรมการควบคุมมีความสำคัญอย่างมากในเรื่องนี้ ซึ่งรวมถึงสมาชิกต่าง ๆ ของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น ในนครโฮจิมินห์ ถึงแม้ว่าฝ่ายงานบางส่วนจะแบ่งแยกย่อยระหว่างหลาย ๆ หน่วยงาน แต่ก็มีความหมายใหม่ที่จะจัดการการคมนาคมสาธารณะทั้งหมดและเป็นศูนย์กลางที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดูแลการระบายน้ำ

การใช้ **โครงการเริ่มแรก** นั้นสำคัญในการทดสอบการแทรกแซงเหล่านี้และพัฒนากลยุทธ์ในการปฏิบัติ ซึ่งรวมไปถึงการตรวจสอบให้มั่นใจว่าโครงการนี้เป็นไปตามความต้องการของพลเมืองทั้งหมด รวมไปถึงการทดสอบโครงสร้างการประสานงานและการควบคุมดูแล ตามที่ทำในอิสคันดาร์ โครงการแรกเริ่มที่ถูกต้องจะเห็นได้ว่าคุ้มค่าสำหรับผู้ลงทุน ยกตัวอย่างเช่น โครงการการจัดการจราจรเริ่มแรกในเมลาคาแสดงให้เห็นว่าการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะในการเปลี่ยนสัญญาณจราจรอัตโนมัติตามแนวโน้มจราจรนั้น สามารถลดระยะเวลาการเดินทางโดยเฉลี่ยได้มากถึง 70% ในทิศทางหนึ่ง และอีก 78% ในอีกทิศทาง

¹ ในภาคเศรษฐศาสตร์ ผลกระทบของเครือข่ายเป็นปรากฏการณ์ที่มูลค่าหรือประโยชน์ที่ผู้ใช้ได้รับจากสินค้าหรือบริการนั้นขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ใช้ของสินค้าประเภทเดียวกัน



เป้าหมายขององค์ประกอบการพัฒนาความสามารถทาง
กลยุทธ์นั้นคือเพื่อเติมเต็มองค์ประกอบอื่น ๆ ของ Global
Future Cities Programme รวมทั้งพิจารณาถึงอุปสรรคและ
ปัจจัยที่ทำให้เกิดเมืองอย่างยั่งยืนได้ และช่วยบรรลุผลลัพธ์
ระยะยาวของโปรแกรมนี้

การแทรกแซงทั้งหมดมุ่งเน้นไปยังการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และได้มีการกำหนด**ผลลัพธ์ของข้อมูล**
ที่ชัดเจนและวิธีการใช้ข้อมูลร่วมกัน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการตรวจสอบให้แน่ใจว่าข้อมูลจะเกิดประโยชน์ ควรมีการ
เก็บข้อมูลที่มีการผสานรวมกับข้อมูลอื่น ๆ และใช้ข้อมูลในการวางแผนระยะยาวทั่วทุกหน่วยงาน ยกตัวอย่างเช่น ใน
นครโอจิมินท์ กรมสถาปัตยกรรมสามารถใช้ข้อมูลเกี่ยวกับระบบท่อระบายน้ำสำหรับการวางแผนผังเมือง เพื่อให้แน่ใจว่า
จะไม่เกิดน้ำท่วมขึ้นในพื้นที่สำหรับการพัฒนาทางอุตสาหกรรมและการพักอาศัย เรามักจะมุ่งเน้นไปยังเทคโนโลยีมาก
เกินไป แทนที่จะมุ่งเน้นไปยังความท้าทายและความต้องการของประชาชน

เรายังต้องคำนึงถึง**พฤติกรรมและสิ่งจูงใจของผู้ที่มีข้อมูลด้วย** ในการเอาชนะการคัดค้านการแบ่งปันข้อมูลนั้น
จำเป็นต้องมีการสื่อสารถึงเหตุผลในการแบ่งปัน รวมไปถึงผลประโยชน์ที่พลเมืองจะได้รับ อีสคันดาร์ก็ทำเช่นนี้เมื่อใด
ก็ตามที่จำเป็น โดยใช้งาน MoU การวางแผนบทบาทและความรับผิดชอบขององค์กรและทีมต่าง ๆ ก็ยังมีความจำเป็น
เพื่อสร้างสมรรถภาพทางเทคนิคของเจ้าหน้าที่ กระบวนการสร้างระบบข้อมูลนั้นเน้นไปยังการปฏิบัติ นอกเสียจากว่า
จะมีการเปลี่ยนแปลงต่อวัฒนธรรมขององค์กร โครงการจะไม่มีเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกิดขึ้นในระยะยาว

ปัญหาของระบบโครงสร้างข้อมูลที่ไม่ได้รับการพัฒนาและบันทึกเก่าแก่ที่อยู่ในลักษณะเอกสารนั้นเป็นสิ่งที่เห็นเป็น
ปกติทั่วโลก ในขณะที่ทำการแก้ไขให้ถูกต้อง ก็จำเป็นต้องรักษาคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลเมื่อเก็บรวบรวม
ในช่วงแรกและในช่วงการดูแลรักษาอย่างสม่ำเสมอ สิ่งที่มีจะถูกกลืนคือ เทคโนโลยีที่ใช้นั้นก็จำเป็นที่จะต้องขยายออก
ไปยังกระบวนการทางกฎหมายและการควบคุมที่เกี่ยวข้อง เช่น การอนุมัติแบบดิจิทัล

การเรียนรู้จากผู้อื่นและการสื่อสารนั้นเป็นเรื่องสำคัญอยู่เสมอ ซึ่งก็มีการเสวนาเรื่องนี้ในหลากหลายบริบท รวมไปถึง
ความสำคัญในการเรียนรู้จากประสบการณ์ของเมืองอื่น ๆ ความจำเป็นที่ต้องมีความรู้ท้องถิ่นเพื่อเสริม “แนวทาง
ดำเนินการที่ดีที่สุด” ของนานาชาติโดยทั่วไป และสุดท้ายคือ ความสำคัญของการตระหนักรู้ของชุมชน การสนับสนุน
และการยอมรับ การปรึกษากับกลุ่มชุมชนพลเมือง ไปพร้อม ๆ กับตรวจสอบว่าโครงการมีหนทางที่ชัดเจนในการบรรลุ
เป้าหมายสูงสุดของความเป็นอยู่ที่ดีของพลเมืองและความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ ต่างเป็นสิ่งสำคัญในการได้มาซึ่ง
การยอมรับที่จำเป็น

ประเด็นหลัก

- **สิ่งจูงใจสำหรับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสามารถรวมกับการจัดหาเงินทุนได้** เช่น
การใช้ค่าธรรมเนียมรถติดและภาษีน้ำมันในการเป็นสิ่งจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และยังสามารถอุดหนุนการขนส่ง
สาธารณะอย่างครอบคลุมและยั่งยืน
- **การบูรณาการในทุกระดับนั้นเป็นสิ่งสำคัญ:** การบูรณาการค่าธรรมเนียมและข้อมูลทั่วทั้งระบบการขนส่ง
การบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่งและการวางแผนการใช้ที่ดิน และการบูรณาการทางการปฏิบัติและการ
ควบคุมดูแล
- **ผลลัพธ์ข้อมูลและกรณีการใช้งานสำหรับพลเมือง** ควรจะเป็นจุดมุ่งเน้นแทนที่จะสิ้นสุดลงที่ข้อมูล
และเทคโนโลยีนั้น ๆ
- **การแบ่งปันข้อมูลและการสื่อสาร**กับชุมชนภายในหน่วยงานรัฐและภาคเอกชน เป็นเรื่องสำคัญต่อการปฏิบัติตาม
ข้อกำหนดและการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรม
- **เหตุผลทางธุรกิจที่ชัดเจนและเป็นไปได้** มีความสำคัญในการช่วยให้มั่นใจถึงการนำไปปฏิบัติจริงและการจัดหา
เงินทุน ของโครงการ
- **การดำเนินการโครงการทั้งหมดต้องรักษาเป้าหมายภาพรวมไว้** นั่นคือการพัฒนาเชิงเศรษฐกิจสังคม
การพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพลเมือง การเพิ่มงาน และสวัสดิการ



ลิงค์ไปยังข้อมูล เพิ่มเติม

UN-Habitat Cities Investment Facility ประสงค์ที่จะจับคู่โครงการที่จะสามารถสร้างรายได้ให้กับนักลงทุน:
<https://unhabitat.org/programme/cities-investment-facility-cif>

HM Treasury IPA, คู่มือการพัฒนาเหตุผลทางธุรกิจของโครงการ โมเดล 5 กรณี:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/749086/Project_Business_Case_2018.pdf

เครือข่าย Global BIM:
<https://globalbim.org/>

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

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

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

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

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

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

ลิงค์ไปยังบันทึกออนไลน์

สามารถอ่านเอกสารการนำเสนอและบันทึกการประชุมครั้งที่ 1 ได้ที่เว็บไซต์ Global Future Cities:
<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/05-august-session-1>



สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโปรแกรม กรุณาติดต่อ
เอเดรียน มอลเลสสันที่ adrian.malleson@riba.org

Global Future Cities Programme
แห่งกองทุน UK Government's Prosperity
ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ในขณะที่ยัง
บรรลุผลความรู้เรื่องอย่างครอบคลุมและบรรเทา
ความยากจนระดับสูงในเมือง