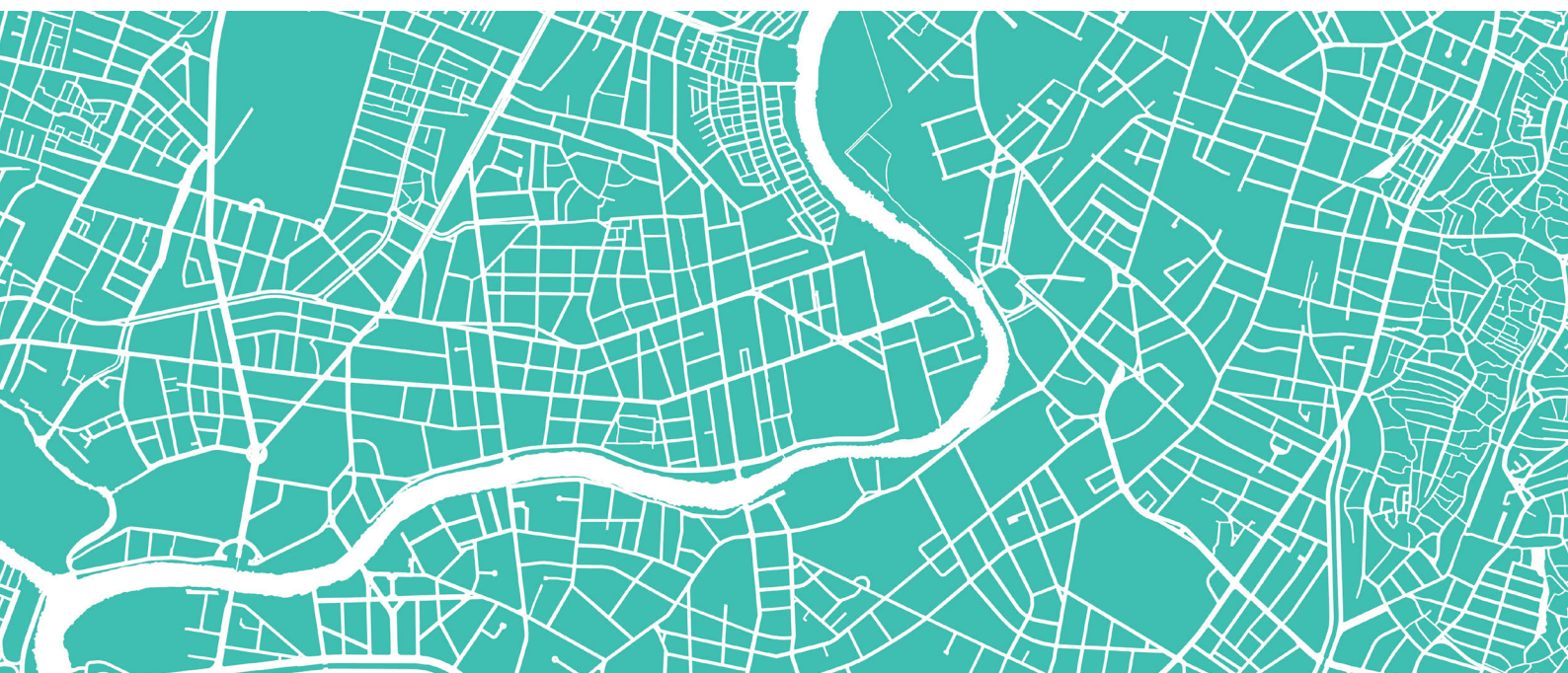




Foreign, Commonwealth
& Development Office



การแลกเปลี่ยนความรู้จากเมืองสู่เมือง รายงานโดยรวม

การประชุมครั้งที่ 2: อิสตันบูล อังการา เบโลโอรีซอนชี และเดอร์บัน
2 กันยายน 2021

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

อิสตันบูล ตุรกี



ผู้มีส่วนร่วม

เมืองต่อไปนี้นำเสนอโครงการของตนเองระหว่างการประชุมครั้งที่ 2 ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2021:

อิสตันบูล ประเทศตุรกี

แผนการขับเคลื่อนเมืองอย่างยั่งยืน (SUMP)

นำเสนอโดย **คุณ อุดกู ชิฮาน**

หัวหน้าฝ่ายขนส่ง เทศบาลนครอิสตันบูล

อังการา ประเทศตุรกี

กลยุทธ์ด้านจักรยาน แผนการหลัก และการนำเอาไปปฏิบัติในขั้นต้นสำหรับการขนส่งแบบไม่ใช้มอเตอร์หลายทาง

นำเสนอโดย **คุณ อีรอล อัลกัน**

ผู้จัดการสาขาการวางแผนการขนส่ง เทศบาลนครอังการา

เบโลโอริซอนซี ประเทศบราซิล

ความคล่องตัวอัจฉริยะใน Expresso Amazonas

นำเสนอโดย **คุณ จิน มัทโทส ดัวร์เต**

รองเลขาธิการ Prefeitura Belo Horizonte

เดอร์บัน ประเทศแอฟริกาใต้

การประสานงานเพื่อพัฒนาการควบคุมอย่างเป็นระบบสำหรับการสนับสนุนการจัดระเบียบแผนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ดำเนินงานในส่วนการพัฒนาที่มุ่งเน้นไปยังการขนส่ง

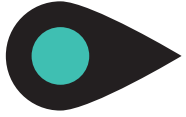
นำเสนอโดย **คุณ มาโนจ แรมเปอร์ซาด**

ผู้จัดการอาวุโส eThekweni Transport Authority

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางต่อไปนี้ได้มีส่วนร่วมในที่ประชุม:

- **คุณ วิคตอเรีย เคลบริดจ์** หัวหน้าโครงการ Cities That Work ศูนย์วิจัย International Growth Centre
- **คุณ ซาห์รุกห์ วานี** นักเศรษฐศาสตร์เมือง ศูนย์วิจัย International Growth Centre
- **คุณ แม็กกี้ แบดเคเลย์** ผู้เชี่ยวชาญสถาการออกแบบ Design Council
- **คุณ มิโคล่า เคน** หัวหน้าฝ่ายการวางแผนอย่างมีกลยุทธ์ ข้อมูลเชิงลึก และนวัตกรรม Transport for Greater Manchester
- **คุณ ไรอัน ซิควาโรรา** ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง UN Habitat



หัวข้อหลักที่มีการ พูดคุยถึงระหว่าง การประชุม

หลังจากแต่ละเมืองได้นำเสนออย่างสั้น ๆ แล้ว ก็มีการพูดคุยกันระหว่างผู้นำเสนอ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และผู้ชม หัวข้อต่อไปนี้เป็นหัวข้อหลักที่มีการเสวนา:

ประเด็นหลักที่พูดถึงในการประชุม

การประสานงานและการทำงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของรัฐบาล นั้นเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ตัดสินความสำเร็จของการแทรกแซง ใน eThekwinini แผนพัฒนาที่มุ่งเน้นการขนส่งอย่างยั่งยืนจำเป็นต้องต้นแบบทางสถาบันที่สามารถกำหนดทิศทางรางวัลใจของหน่วยงานรัฐบาลหลัก ๆ ให้สอดคล้องกันได้ โครงสร้างโครงการของ eThekwinini ทราบถึงจุดนี้และพยายามที่จะใช้โครงสร้างการกำกับดูแลที่ประสานงานกันเป็นพื้นฐานการดำเนินการต่าง ๆ ในอิสตันบูล มีการนำเสนอแผนงาน “หน่วยความคล่องตัวอย่างยั่งยืน” เป็นขั้นตอนสำคัญในการประสานงาน ถึงแม้ว่าหน่วยนี้จำเป็นต้องมีการออกคำสั่งตามกฎหมายหากจะนำเอาแผนงานไปใช้งานอย่างประสบความสำเร็จ

การประสานงานเกี่ยวเนื่องกับความจำเป็นที่จะต้อง**เชื่อมโยงการใช้ที่ดินและการวางแผนการขนส่ง**เพื่อที่การพัฒนา “ตามสถานที่” ที่แท้จริงจะได้เกิดขึ้น โดยผสานทั้งความคล่องตัว ที่ดิน และผู้คนเข้าด้วยกัน ในเมืองอย่างอิสตันบูลและเมลากาซึ่งเป็นแหล่งมรดกโลกก็ยิ่งมีความซับซ้อนขึ้นไปอีก เพราะมีแรงกดดันจากการท่องเที่ยวด้วย จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเมืองทั้งสองต่อปีนั้นมีมากกว่าจำนวนผู้อยู่อาศัย ซึ่งมีผลกระทบอย่างใหญ่หลวงต่อการวางแผนและสมรรถนะของระบบในบางช่วงเวลาของปี

อังการต้องเผชิญกับความท้าทายในการ**ผสมผสานการใช้จักรยานร่วมกับรูปแบบการคมนาคมอื่น ๆ** และการดัดแปลงแก้ไขโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขับขี่จักรยานในเมืองที่มีความแออัดอยู่แล้ว โดยต้องมีการส่งเสริม

วัฒนธรรมการขี่จักรยานและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิถีการด้วย ซึ่งรวมไปถึงการสื่อสารที่ตรงกับความสนใจที่มีอยู่ และการให้หน่วยงานมีรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่โดยมุ่งเป้าไปที่ผู้ใช้กำลังซื้อสูงเพื่อโน้มน้าวใจก่อน แทนที่จะทำให้เป็น “ตัวเลือกสุดท้าย” สำหรับผู้ใช้กลุ่มอื่น ๆ ที่ไม่สามารถเลือกใช้วิธีการขนส่งอื่น ๆ ได้ ใน eThekwinini เป็นที่เห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงวิถีเดินทางนั้นจะต้องใช้เวลา และต้องใช้ความพยายามอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังต้องมุ่งเน้นไปที่คุณภาพการให้บริการ เพื่อให้สามารถก้าวข้ามอุปสรรคความไม่เท่าเทียมกันเชิงพื้นที่ในอดีตและการขยายตัวของเมืองออกรอบนอกได้

การเรียนรู้จากเมืองอื่น ๆ นั้นอาจเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งรวมไปถึงการเปรียบเทียบมาตรฐานเกณฑ์หลัก ๆ ในด้านเป้าหมายที่เป็นไปได้เพื่อพัฒนาไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ยั่งยืนมากขึ้น โดยเฉพาะรูปแบบที่เชื่อมต่อการเดินทางประเภทต่าง ๆ ที่ผู้คนใช้กัน การเรียนรู้จากเมืองสู่เมืองนั้นยังเป็นวิธีหนึ่งในการแบ่งปันกลยุทธ์การสร้าง**การยอมรับจากสาธารณะ**เมื่อลงทุนเกี่ยวกับการขนส่ง เมื่อกลยุทธ์จำเป็นต้องให้ผู้คนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (เช่น เปลี่ยนจากการขับรถไปใช้รถเมล์) หรือทำการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนต่อสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น (เช่น การสร้างเลนจักรยาน) การได้รับการยอมรับจากสาธารณะนั้นเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง บทบาทของผู้นำก็มีความสำคัญอย่างมากเช่นกัน ผู้นำจะช่วยให้เมืองสามารถพัฒนาเป้าหมายร่วมกันตามแผนงานและกลยุทธ์เหล่านี้ที่จำเป็นสำหรับการนำไปใช้อย่างประสบความสำเร็จ

เบโลโอรีซอนซี
บราซิล



เป็นที่ประจักษ์ว่าทีมโครงการต่าง ๆ จำเป็นต้องรับมือกับการระบาดของโรคในปีที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นการล่าช้า การปรับเปลี่ยนการดำเนินงานบางอย่าง หรือการจำกัดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กรณีนี้เชื่อมโยงกับการตระหนักรู้ในวงกว้างว่าแผนงานหลายภาคส่วนและในระยะยาว**ต่างต้องรับมือกับความไม่แน่นอน** ความจำเป็นที่ต้องมีกระบวนการทำซ้ำให้เกิดการเรียนรู้และข้อมูลป้อนกลับ ผู้สนับสนุนองค์กรที่ “เป็นเจ้าของ” และ “รักษา” แผนการหลัก ๆ และการใช้ข้อมูลแบบเรียลไทม์เชิงรุกนั้น ถือเป็นคุณลักษณะที่สำคัญในการบรรเทาสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ในกรณีหลัง เป็นที่ทราบว่าจะยกเลิกแบบจำลองคาดการณ์การขนส่งก่อนหน้านี้ เนื่องจากข้อมูลไม่อัปเดตมากพอ อีกทั้งการเดินทางและกลุ่มที่มีความเสี่ยงนั้นได้เปลี่ยนแปลง

แต่ละเมืองต้องประสบกับข้อจำกัดต่าง ๆ และข้อดีข้อเสียในการใช้เทคโนโลยีและ **การจัดการข้อมูล** ยกตัวอย่างเช่น ในเบโลโอรีซอนซี การแทรกแซงของเทคโนโลยีเพื่อความคล่องตัวอัจฉริยะนั้นได้แสดงให้เห็นว่าการใช้งานการวิเคราะห์ภาพเพื่อติดตามการเดินทางของผู้ใช้นั้นมีประโยชน์ในเชิงของการเพิ่มข้อมูลในด้านเพศ อายุ และความพิการ ในขณะเดียวกันก็ยังมีประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ด้วยภาพนี้ไม่ได้มีประสิทธิผลมากในช่วงโรคระบาดเนื่องจากการสวมหน้ากาก การใช้เทคโนโลยีนี้ยังมีข้อจำกัดจากการไม่มีขอบข่ายงานที่นำไปสู่การแบ่งปันข้อมูลข้ามแผนก ในอิสตันบูล มีการใช้ข้อมูลเป็นจุดเริ่มต้นการประสานงานให้มากขึ้น

กลไกการจัดหาทุนนั้นถือเป็นข้อจำกัดหลักมาโดยตลอด ในกรณีของอิสตันบูล เมืองนี้ได้ประโยชน์จากเงินช่วยเหลือของสหภาพยุโรปและธนาคารโลก โดยธนาคารโลกยังช่วยสนับสนุนด้านการเงินในเบโลโอรีซอนซีอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวแล้วนั้น พวกเขาจำเป็นต้องมีเครื่องมือทางการเงินของเมืองเพื่อ**จัดหาเงินทุน**ที่จำเป็นต่อการแทรกแซงเหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น โอกาสในการใช้เครื่องมือเก็บข้อมูลมูลค่าที่ดิน ซึ่งกำลังมีการสำรวจในเมืองเดอร์บัน ช่วงที่มีการขยายขยายการพัฒนาด้านการขนส่ง ขณะที่เงินทุนของบริษัทจะเข้ามาชดเชยค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อและบำรุงรักษาแผนการใช้งานจักรยานร่วมกัน เช่นเดียวกับที่เคยทำในลอนดอน และกำลังมีการดำเนินการในอังการา ใน “เบโลโอรีซอนซี” มีการเน้นย้ำว่าจะมีการจัดหาเทคโนโลยี “ขั้นต้น” ให้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย แต่การนำไปใช้งานจริงในวงกว้างนั้นอาจจะมีค่าใช้จ่ายสูงมาก จึงต้องมีการจัดซื้อระบบพื้นฐานข้อมูลที่มีการวางแผนมาอย่างดีและมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจเพื่อให้สมกับราคาที่จ่าย พร้อมการสนับสนุนจากการเพิ่มความสามารถภายในองค์กรเพื่อจัดการระบบพื้นฐานดังกล่าวนี้



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

อังคาร
ตุลกี



ประเด็นหลัก

- การส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างแต่ละหน่วยงานของรัฐบาลนั้นเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อที่จะได้นำเอาแผนงานมาปฏิบัติจริง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการวางแผนการใช้ที่ดินและการคมนาคม
- แผนงานควรรวมไปถึงองค์ประกอบที่ทำให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถรับมือความไม่แน่นอนได้ เช่น ผ่านวิธีที่มีความยืดหยุ่นเพียงพอ และวิธีการรวบรวมคำติชมอย่างสม่ำเสมอ
- ข้อมูลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการวางแผนและการให้บริการในการคมนาคม ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางระบบการจัดการข้อมูลเพื่อให้คุ้มค่ากับราคาที่จ่าย และสามารถจัดการได้ภายใน
- ถึงแม้ว่าการจัดหาเงินทุนนั้นอาจมาจากต่างประเทศ แต่ก็ต้องทำการชำระเงินคืนผ่านเครื่องมือทางการเงินท้องถิ่น โดยเฉพาะสำหรับการหาเงินทุนให้แก่โครงการที่ผ่านขั้นตอนแรกไปแล้ว ขั้นตอนนี้ยังสำคัญต่อการพัฒนาสมรรถนะของภาคเอกชนด้วย
- การเรียนรู้จากเมืองสู่เมืองนั้นสามารถให้ข้อมูลที่สำคัญแก่เมืองต่าง ๆ ได้ เช่น ผ่านการแบ่งปันเกณฑ์หลัก ๆ ที่ใช้
- การสื่อสารกับภาคเอกชนที่ก่อให้เกิดการยอมรับก็เป็นสิ่งจำเป็น ซึ่งจะได้รับการสนับสนุนโดยการทำให้มั่นใจว่าแนวทางนั้นตรงกับความสนใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสร้างเป้าหมายร่วมกันผ่านผู้นำระดับเมืองอย่างต่อเนื่อง



ลิงค์ไปยังข้อมูล เพิ่มเติม

Sustrans, การส่งเสริมการเดินและการขี่จักรยานในสหราชอาณาจักร:

https://www.sustrans.org.uk/?gclid=Cj0KCQjw4eaJBhDMARIsANhrQAA6FCyg_ME3Y6Nes11w609BuLEqkax51ieldes3HrvYLucWHRVtIBlaAkPVEALw_wcB

IGC, การปฏิรูปการขนส่งในเมืองที่มุ่งเน้นข้อมูลในเมืองระดับชนชั้นกลางและกำลังพัฒนา:

<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, ออกแบบมาเพื่อความสำเร็จ: การสร้างสภาพแวดล้อมที่ได้รับการอนุมัติให้แก่เมืองที่กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว:

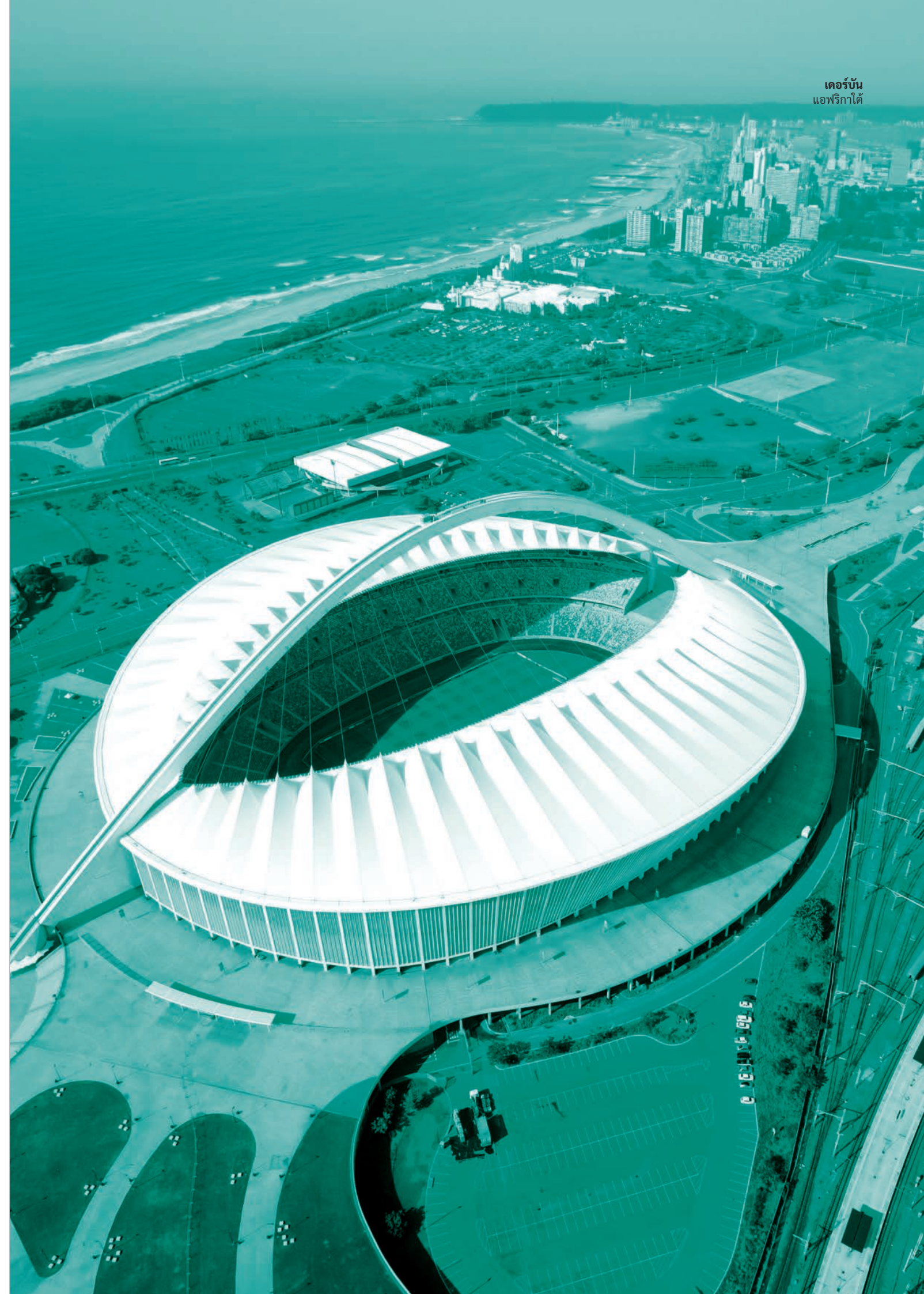
<https://www.theigc.org/publication/designed-to-succeed-building-authorising-environments-for-fastgrowing-cities/>

ลิงค์ไปยังบันทึกออนไลน์

สามารถอ่านเอกสารการนำเสนอและบันทึกการประชุมครั้งที่ 2 ได้ที่เว็บไซต์ Global Future Cities:

<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/02-september-session-2>

เดอร์บัน
แอฟริกาใต้



สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโปรแกรม กรุณาติดต่อ
เอเดรียน มอลเลสันที่ adrian.malleson@riba.org

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