

Panduan untuk Pengembangan Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan di Wilayah Metropolitan ASEAN





**Panduan untuk Pengembangan Rencana Mobilitas Perkotaan
Berkelanjutan di Wilayah Metropolitan ASEAN**

The ASEAN Secretariat
Jakarta

The Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) was established on 8 August 1967. The Member States of the Association are Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand and Viet Nam. The ASEAN Secretariat is based in Jakarta, Indonesia.

For inquiries, contact:

The ASEAN Secretariat

Community Relations Division (CRD)

70A Jalan Sisingamangaraja

Jakarta 12110, Indonesia

Phone : (62 21) 724-3372, 726-2991

Fax : (62 21) 739-8234, 724-3504

E-mail : public@asean.org

Catalogue-in-Publication Data

Panduan untuk Pengembangan Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan di Wilayah Metropolitan ASEAN
Jakarta, ASEAN Secretariat, March 2022

388.0959

1. ASEAN – Transportation – Land Transport

2. Connectivity – Urbanisation – Transport System

ISBN 978-623-6945-88-9 (EPUB)



ASEAN: A Community of Opportunities for All

With the support of



Implemented by GFA Consulting Group GmbH
on behalf of



This translated version is published by the ASEAN Secretariat with support of the German international development agency Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) under the ASEAN-German Technical Cooperation Project on Sustainable Design of Urban Mobility in Middle-sized Metropolitan Regions in ASEAN, funded by the German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development and implemented by GFA Consulting Group GmbH on behalf of GIZ. The original English version of this publication is under the copyrights of the Association of Southeast Asian Nations, ASEAN Secretariat, Jakarta.

Findings, interpretations and conclusions expressed in this publication are based on information gathered by GIZ and its consultants, partners, and contributors. They do not necessarily reflect the views of GIZ or ASEAN or its Member States.

GIZ or ASEAN does not guarantee the accuracy or completeness of information in this document, and shall not be held responsible for any errors, omissions or losses which emerge from its use.

The text of this publication may be freely quoted or reprinted, provided proper acknowledgement is given and a copy containing the reprinted material is sent to the Community Relations Division (CRD) of the ASEAN Secretariat, Jakarta.

General information on ASEAN appears online at the ASEAN Website: www.asean.org

Copyright Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) 2022.

All rights reserved.

Daftar Isi

Pengantar	11
Ringkasan Eksekutif	13
1) Sasaran	17
2) Perencanaan mobilitas perencanaan berkelanjutan di ASEAN	19
2.1. Gambaran Umum tentang Tantangan Mobilitas Perkotaan di ASEAN	19
Tantangan untuk perkembangan perkotaan dan sistem mobilitas	19
Tantangan dalam proses perencanaan transportasi perkotaan	20
2.2. Gambaran umum tentang kebijakan ASEAN terkait mobilitas kota.	20
3) Apa itu Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP)?	23
3.1. Menciptakan Kota yang Berkelanjutan	23
Meningkatkan kualitas hidup	23
Meningkatkan aksesibilitas transportasi	24
Menciptakan manfaat ekonomi	25
Berkontribusi terhadap tujuan iklim dan lingkungan	26
3.2. Menerapkan Perubahan	27
Menciptakan sinergi di antara sektor dan batasan	27
Memanfaatkan sumber daya yang terbatas secara lebih efektif.	27
Mendapatkan akses yang lebih baik ke pembiayaan dan pendanaan	30
Memenangkan dukungan publik	30
Pengelolaan data dan pemantauan sistem yang lebih baik untuk menjamin kualitas	32
4) Langkah-langkah SUMP untuk kota dan kawasan di ASEAN	36
4.1. Fase 1: Persiapan dan Analisis	38
Sasaran	38
Aktivitas	38
Daftar output utama dalam fase persiapan dan analisis	49
4.2. Fase 2: Pengembangan Strategi	50
Sasaran	50
Aktivitas	50
Daftar output utama dalam fase pengembangan strategi.	56
4.3. Fase 3: Perencanaan Tindakan	57
Sasaran	57
Aktivitas	57
Daftar output utama dalam fase perencanaan tindakan	66

4.4.	Fase 4: Implementasi dan pemantauan	67
	Sasaran	67
	Aktivitas	67
	Daftar output utama dalam fase implementasi	71
5)	Ringkasan dan rekomendasi untuk menerapkan SUMP di Kota-Kota ASEAN	73
	Merencanakan secara strategis melalui kolaborasi	74
	Memfaatkan pembiayaan untuk SUMP	77
	Menggunakan alat digital untuk mendukung SUMP	78
6	Referensi	79

Daftar contoh praktik yang baik

Kotak 1: Kerja sama dalam SUMP.....	28
Kotak 2: Partisipasi dalam SUMP.....	31
Kotak 3 Kerangka Acuan Kerja Model SUMP MobiliseYourCity.....	32
Kotak 4: Penilaian tentang dampak SUMP.....	33
Kotak 5: Manajemen ketangguhan dalam SUMP.....	35
Kotak 6: Kepemimpinan politik yang kuat untuk pembangunan perkotaan berkelanjutan.....	40
Kotak 7: Taipei: Kerja sama lintas departemen untuk kebijakan mobilitas hijau.....	42
Kotak 8: Alat City Resilience Action Planning (alat CityRAP).....	43
Kotak 9 Lille, Prancis: Komite politik untuk mengarahkan kebijakan parkir metropolitan.....	44
Kotak 10: General Santos City, Filipina Pengembangan ruang publik yang nyaman untuk pejalan kaki melalui kemitraan pemangku kepentingan publik-swasta.....	46
Kotak 11: Mengembangkan SUMP di Amerika Latin.....	47
Kotak 12: Kalkulator Emisi MobiliseYourCity.....	51
Kotak 13: Singapura: Strategi jangka panjang yang jelas untuk mobilitas.....	53
Kotak 14: Vitoria-Gasteiz, Spanyol, Bologna, Italia, dan Thessaloniki, Yunani: Forum untuk partisipasi pemangku kepentingan.....	55
Kotak 15: Visi bersama tentang mobilitas berkelanjutan di Kawasan Metropolitan Guadalajara, Meksiko.....	56
Kotak 16: Guangzhou, Cina: Perencanaan holistik untuk sistem Bus Rapid Transit (BRT).....	58
Kotak 17: Marikina City, Filipina: Paket tindakan komprehensif untuk mempromosikan kegiatan bersepeda.....	59
Kotak 18: Indikator dampak inti SUMP MobiliseYourCity.....	60
Kotak 19: MobiliseYourCity kemitraan global untuk mempromosikan implementasi SUMP lokal.....	62
Kotak 20: Hanoi dan Ho Chi Minh City, Vietnam: Pendanaan untuk pengembangan transportasi berkelanjutan.....	64
Kotak 21: Daftar Isi dengan Anotasi SUMP MobiliseYourCity.....	66
Kotak 22: Mandalay (Myanmar) dan Kawasan Metropolitan Medan (Indonesia) yang terlibat dalam proses SUMP.....	69
Kotak 23: Platform online Masyarakat Praktisi “Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latino América”.....	71

Daftar Singkatan

ADB	Bank Pembangunan Asia (<i>Asian Development Bank</i>)
ARSSLT	Strategi Regional ASEAN tentang Transportasi Darat Berkelanjutan (<i>ASEAN Regional Strategy on Sustainable Land Transport</i>)
ASEAN	Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (<i>Association of Southeast Asian Nations</i>)
ASI	<i>Avoid (Hindari)-Shift (Alihkan)-Improve (Tingkatkan)</i>
ASUS	Strategi Urbanisasi Berkelanjutan (<i>ASEAN Sustainable Urbanisation Strategies</i>)
BAU	Bisnis Berjalan Seperti Biasanya (<i>Business as Usual</i>)
FUA	Kawasan Fungsional di Perkotaan (<i>Functional Urban Area</i>)
GRK	Gas Rumah Kaca
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
IDB	Bank Pembangunan Antar-Amerika (<i>Inter-American Development Bank</i>)
ITS	Sistem Transportasi Pintar (<i>Intelligent Transport System</i>)
KLTPSP	Rencana Strategis Transportasi Kuala Lumpur (<i>Kuala Lumpur Transport Strategic Plan</i>)
MER	Pemantauan-Evaluasi-Pelaporan (<i>Monitoring-Evaluation-Reporting</i>)
MRV	Pemantauan-Evaluasi-Verifikasi
MYC	MobiliseYourCity
MPAC	Rencana Induk tentang Konektivitas ASEAN (<i>Masterplan on ASEAN Connectivity</i>)
OECD	Organisasi Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>)
TPB	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (<i>Sustainable Development Goals/SDG</i>)
SUMP	Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
TOD	Pembangunan Berorientasi Transit (<i>Transit Oriented Development</i>)

Pengantar

Pertemuan Para Menteri Transportasi di ASEAN Kedua Puluh Tujuh (ATM ke-27) yang diadakan pada tanggal 11 November 2021 telah menerapkan Deklarasi Phnom Penh tentang Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan¹. Deklarasi ini menggalakkan komitmen regional dan internasional terhadap urbanisasi dan mobilitas berkelanjutan, termasuk komitmen berdasarkan Strategi Urbanisasi Berkelanjutan ASEAN yang diluncurkan pada tahun 2018 dalam inisiatif Rencana Induk tentang Konektivitas ASEAN 2025 serta Strategi Regional ASEAN tentang Transportasi Darat Berkelanjutan, yang diterapkan pada ATM ke-24 pada tanggal 8 November 2018.

Deklarasi Phnom Penh menyoroti pentingnya menerapkan pendekatan AVOID (hindari)–SHIFT (alihkan)–IMPROVE (tingkatkan) terhadap perencanaan, tata kelola, dan pengelolaan sistem transportasi perkotaan yang dapat dilakukan dan berkelanjutan, dan secara khusus peralihan ke energi yang lebih bersih (Lihat juga Rencana Strategis Transportasi Kuala Lumpur 2015), dan dengan mempertimbangkan implementasi pendekatan ini, mendorong promosi, pengembangan, dan pengoperasian Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP) di tingkat nasional, metropolitan, dan kota. Panduan SUMP saat ini menyediakan pedoman tentang penggunaan alat perencanaan kolaboratif untuk menangani desain, implementasi, pembiayaan, dan pemantauan tindakan dan proyek terkait mobilitas yang kompleks di kawasan metropolitan di ASEAN.

SUMP juga akan memberikan kontribusi penting bagi Kerangka Kerja Pemulihan Komprehensif ASEAN (ACRF), terutama tentang Strategi Luas ke-5: *Maju Menuju Masa Depan yang Lebih Berkelanjutan dan Tangguh*, yang menekankan pentingnya aksi lebih lanjut terhadap mobilitas dan dukungan aktif untuk membangun infrastruktur hijau, serta peningkatan kualitas infrastruktur dan konektivitas sebagai bagian dari Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN 2025.

Proses perencanaan yang terintegrasi dan partisipatif terutama merupakan investasi waktu dan reputasi atas nama pengambil keputusan dan pakar dengan tujuan mencapai lebih banyak rencana, rancangan, dan proyek investasi yang multifungsi dengan kualitas lebih tinggi. Investasi dengan persiapan menyeluruh ini akan memberikan hasil berlipat ganda melalui berbagai proyek investasi yang lebih sesuai untuk tujuan, diterima dengan lebih baik, didukung, dan diterapkan oleh para pemangku kepentingan sehingga implementasinya lebih cepat dan lebih efisien di sepanjang umur investasi tersebut.

Penjabaran SUMP yang besar juga menuntut struktur tata kelola efektif yang menyertakan semua dimensi mobilitas yang substantif dan geografis dalam sistem perkotaan modern. Dalam hal ini, Panduan SUMP saat ini disertai dengan “*Toolbox* untuk Pembentukan Eksekutif Transportasi Metropolitan (MTE) di Kawasan Metropolitan ASEAN”, yang mendukung pengelolaan masalah kompleks dan multidisiplin terkait sistem transportasi metropolitan. Dokumen ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas integrasi perencanaan transportasi dan tata guna lahan di ASEAN.

1 <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/11/phnom-penh-declaration-on-sustainable-urban-mobility.pdf>

Ringkasan Eksekutif

Di kawasan ASEAN, urbanisasi yang terus meningkat telah menyebabkan perluasan fisik pada sistem kota dan infrastruktur. Melalui pemusatan ruang kerja bersama dan ekspansi perumahan, rel kereta, dan jalan, kawasan fungsional baru di perkotaan telah bermunculan. Kawasan/wilayah metropolitan ini, yang menjangkau jauh di luar batas wilayah administrasi, penting bagi kekuatan ekonomi wilayah ini. Namun aliran komuter yang masif, sistem transportasi perkotaan yang kompleks dan terdiri dari beragam lapisan, serta simpul jaringan transportasi utama menciptakan tantangan sangat besar bagi perencanaan sistem transportasi regional yang lancar dan berkelanjutan.

Terdapat sejumlah hambatan dalam mengatasi tantangan ini. Pengambilan keputusan yang matang dan efektif dalam struktur tata kelola regional yang kompleks, pembiayaan proses perencanaan yang lebih lanjut terintegrasi dan komprehensif, infrastruktur dan layanan tambahan baru, dan implementasi yang ketat. Terdapat beberapa proses perencanaan terintegrasi untuk perencanaan tata guna lahan dan transportasi di ASEAN. Dari hasil pengamatan, diketahui bahwa semua ini tidak mengikuti kriteria yang berkualitas serta prosedur yang berstandar. Sebaliknya, perencanaan sektor justru terbentuk dengan baik. Oleh karena itu, banyak rencana masing-masing ada, tetapi tidak sepenuhnya dimanfaatkan. Selain itu, rencana cenderung berlebihan, usang, atau tidak mengimbangi kenyataan dari pembangunan kota yang berubah dengan cepat.

ASEAN telah menetapkan tujuan untuk membentuk “infrastruktur berkelanjutan” sebagai paling relevan untuk mobilitas perkotaan di kawasan tersebut. Karenanya, dibutuhkan koordinasi pada sumber daya yang kini ada untuk memberikan dukungan pada proyek infrastruktur dengan siklus hidup yang penuh, termasuk pertukaran pelajaran berharga di antara Negara Anggota ASEAN, sekaligus mengupayakan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kualitas hidup yang lebih baik. Konsep Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (Sustainable Urban Mobility Planning/SUMP) yang terbukti bisa menjadi solusi bagi berbagai struktur tata kelola dan proses perencanaan pada skala metropolitan di kawasan metropolitan ASEAN serta dapat mendukung pencapaian sasaran ASEAN.

Panduan ini memaparkan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan sebagai metodologi strategis dan terintegrasi yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas hidup melalui peralihan menuju mobilitas berkelanjutan. Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan dapat membantu kawasan metropolitan ASEAN untuk mewujudkan kota dan wilayah berkelanjutan serta menerapkan perubahan dengan cara:

- Mendorong pembangunan terintegrasi untuk semua moda transportasi yang relevan secara menyeluruh, yang mencakup mobilitas kolektif, mobilitas aktif, multimodalitas, lalu lintas di jalan dan parkir, dan logistik perkotaan.
- Mempromosikan sistem transportasi berkelanjutan yang berhasil dari segi ekonomi untuk mengoordinasi perencanaan transportasi dan tata guna lahan dengan lebih baik.
- Mengatasi aksesibilitas untuk seluruh kawasan fungsional, bukan hanya kota di batas wilayah administrasinya. Meski demikian, perluasan lingkup SUMP ke kawasan metropolitan menuntut perencanaan metropolitan yang terkoordinasi guna membantu mengidentifikasi masalah bersama.
- Membantu pemerintah menangani krisis iklim dengan mendukung kuat analisis berbasis fakta sehingga memberikan landasan kuat untuk memenuhi target iklim.
- Menargetkan pembentukan kerja sama antara berbagai departemen yang terkait dengan mobilitas dalam area perencanaan dan mempromosikan pertukaran aktif

dengan pemerintah tingkat tinggi, serta membangun kerja sama dengan sektor swasta.

- Meningkatkan kelayakan pembiayaan proyek oleh bank dalam rencana aksi melalui proses perencanaan yang sistematis dan strategis yang membentuk transparansi dan akuntabilitas.
- Menggunakan perencanaan partisipatif dengan strategi komunikasi dan keterlibatan yang jelas bagi orang yang mengambil alih Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan serta kebijakan yang dipromosikannya.
- Menyediakan pendekatan sistematis untuk manajemen data sebagai alat untuk analisis, pemantauan, dan informasi untuk pengambil keputusan dan masyarakat.
- Menerima tantangan perencanaan di era ketidakpastian dengan menekankan pembuatan struktur tata kelola dan komunikasi yang efektif serta pembentukan proses berbasis fakta pada pengembangan dan pemantauan target.
- Mempromosikan tata kelola multitingkat serta penjabaran Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional untuk pemerintah pusat guna secara efektif memungkinkan kota menangani tantangan mobilitas perkotaan berkelanjutan sekaligus mencapai sasaran ekonomi, lingkungan, dan sosial nasional.

Panduan ini bertujuan (i) untuk mengidentifikasi tantangan dalam perencanaan transportasi perkotaan, dan kebijakan ASEAN terkait dengan mobilitas perkotaan dan (ii) untuk membentuk kepedulian antara para pelaku untuk mengadakan diskusi lebih lanjut tentang prasyarat, kompetensi, dan kapasitas yang diperlukan untuk menyelenggarakan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan. Orientasi langkah demi langkah, yang dibagi ke dalam empat (4) fase dalam proses perencanaan, yang disesuaikan dengan praktik dan sumber daya perencanaan yang ada di wilayah, juga diperkenalkan serta produk utama dalam berbagai langkah proses perencanaan. Untuk setiap fase, Panduan menyediakan definisi umum, contoh, pelajaran berharga, praktik terbaik, dan rekomendasi tentang berbagai aspek dalam proses perencanaan sekaligus mempertimbangkan berbagai konteks dan kondisi kelembagaan, lingkungan, dan sosial.

Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan selalu berdasarkan praktik perencanaan yang sudah ada guna menginisiasi proses perencanaan terintegrasi di tingkat lokal atau regional. Dialog yang terjalin di antara pemangku kepentingan atau struktur kerja sementara dapat dimanfaatkan, lebih lanjut dikembangkan, dan secara bertahap diperluas. Tergantung pada status perencanaan lokal atau regional serta dokumen perencanaan dan rencana sektor yang ada, produk perencanaan yang baru atau sudah diperbarui dikembangkan melalui kolaborasi. Hasilnya dapat berupa dokumen perencanaan komprehensif yang baru, yakni Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan atau produk pelengkap untuk rencana yang sudah ada (mis. rencana induk).

Sasaran sepanjang proses untuk mengembangkan SUMP adalah sebagai berikut:

1. Dalam fase awal, pembuat kebijakan harus mengambil keputusan eksplisit untuk menyiapkan SUMP atau menjalankan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan untuk cakupan geografi yang ditetapkan. Setelah ini, pengelolaan dan struktur kerja harus disiapkan, dan program peningkatan kapasitas harus disetujui. Begitu struktur kerja diterapkan, analisis terhadap situasi mobilitas dilakukan. Fase pertama ditutup dengan peninjauan lengkap pada kapasitas finansial dan kelembagaan serta situasi perencanaan dan ringkasan masalah mobilitas dan peluang di area perencanaan SUMP yang ditetapkan.
2. Di fase kedua, visi mobilitas perkotaan masa depan ditentukan, berdasarkan diagnosis sebelumnya. Hasil utama adalah visi dan strategi yang jelas untuk mobilitas perkotaan, yang perlu dijabarkan dengan pemangku kepentingan dan pengguna utama. Skenario bisnis berjalan seperti biasanya (business-as-usual/BAU) serta alternatif dengan aksi jangka pendek dan panjang dapat digunakan untuk mempertimbangkan opsi. Skenario alternatif dinilai dengan dibandingkan dengan skenario optimal untuk pemenuhan visi dan sasaran SUMP.
3. Dalam fase ketiga, proses perencanaan bergeser dari tingkat strategis ke operasional. Fokusnya adalah skenario terpilih dan tindakan yang diprioritaskan, serta deskripsi dari pengaturan pemantauan. Tindakan akan dijelaskan sespesifik mungkin untuk memastikan tindakan tersebut dijelaskan dengan rinci, komprehensif, dan terkoordinasi dengan baik. Tugas penting dalam fase ini merupakan definisi dari mekanisme finansial dengan sumber pendanaan yang teridentifikasi, aliran dana, serta estimasi OPEX dan CAPEX paling minimal untuk keseluruhan SUMP yang lebih baik untuk setiap tindakan yang diprioritaskan. Fase perencanaan tindakan ditutup dengan persiapan fase implementasi serta penyerahan SUMP kepada pengambil keputusan di badan politik yang berwenang, yang lalu harus mengadopsi rencana.
4. Fase final berfokus pada implementasi tindakan dan aksi terkait yang didefinisikan dalam SUMP, yang disertai dengan pemantauan, evaluasi, dan komunikasi yang sistematis. Dalam artian ini, ini merupakan penyerahan SUMP kepada departemen perencanaan sektoral yang menyiapkan implementasi proyek dengan mematuhi persyaratan lokal dan nasional. Analisis mendalam lebih lanjut seperti studi kelayakan ditugaskan, dan tender untuk tindakan perencanaan dan konstruksi disiapkan. Pengembangan sistem pemantauan dan implementasinya merupakan elemen krusial dari perencanaan dan pengelolaan implementasi.

Transfer metodologi Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan perlu mempertimbangkan konteks perencanaan yang spesifik. Ini berarti bahwa beberapa fase terlihat lebih relevan dan mungkin lebih menyita waktu dan sumber daya daripada fase lainnya. Proses ini menghasilkan proses spesifik yang disesuaikan dan sesuai konteks yang memprioritaskan tindakan sesuai perencanaannya yang konkret, kebijakan, dan transportasi.

Panduan ini menyediakan ringkasan hambatan yang dihadapi kawasan metropolitan ASEAN untuk mengembangkan dan mengimplementasikan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan disertai sejumlah rekomendasi, sebagai berikut:

5. Meningkatkan kesadaran tentang konsep SUMP di tingkat kota dan nasional ASEAN, yang didukung dengan Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional (National Urban Mobility Policies/NUMP).
6. Mengoordinasikan tata kelola SUMP di multitingkat.
7. Mendorong kerja sama antara lembaga dan pemangku kepentingan.
8. Bekerja sama dengan serta melibatkan sektor transportasi informal dalam proses pembentukan SUMP.
9. Mempertimbangkan implikasi perubahan iklim pada sektor transportasi.
10. Menerapkan proyek percontohan dan demonstrasi SUMP.
11. Memperhitungkan sektor transportasi informal saat merencanakan SUMP.
12. Melakukan analisis biaya-manfaat sebelum implementasi SUMP.
13. Dalam hal database yang tidak konsisten, kualitas dan keteraturan lebih diutamakan daripada kualitas dalam proses pengumpulan data.
14. Mengembangkan masyarakat praktisi untuk melakukan pertukaran pengalaman dan pengetahuan teknis di antara pemerintahan daerah dan pusat negara ASEAN.

1) Sasaran

Negara Anggota ASEAN dan pemerintah daerah mengakui urgensi untuk mewujudkan transportasi perkotaan dan regional yang lebih berkelanjutan, demi keberlangsungan pertumbuhan ekonomi, kesetaraan, keselamatan, kesehatan, dan lingkungan. Panduan ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran akan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan dan menyediakan informasi praktis tentang bagaimana konsep dapat diadaptasi oleh kawasan metropolitan di ASEAN untuk tantangan mobilitas perkotaan umum yang dialami serempak oleh banyak kawasan metropolitan berskala menengah di wilayah ASEAN².

Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan merupakan proses berdasarkan definisi dari sasaran bersama dan penggunaan alat perencanaan kolaboratif untuk menangani rancangan, implementasi, pembiayaan, dan pemantauan tindakan dan proyek terkait mobilitas. Pendekatan perencanaan mobilitas ini berhasil diterapkan dalam berbagai konteks, pada berbagai skala, di berbagai kota dan wilayah di Eropa dan di seluruh dunia. Variasi penerapan yang berhasil pada pendekatan SUMP menyiratkan bahwa ini juga dapat diterapkan di ASEAN. Kekuatan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan adalah perencanaannya yang efektif dan berorientasi target serta fleksibilitasnya yang memungkinkan adaptasi pada berbagai konteks dan tingkat perencanaan. Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan menuntut sumber daya dan kapasitas, tetapi hasilnya terbayar karena memberikan manfaat berlimpah bagi semua pemangku kepentingan di kawasan metropolitan.

Panduan ini diawali dengan analisis tentang tantangan mobilitas perkotaan berkelanjutan di ASEAN dan latar belakang kebijakan ASEAN yang terkait dengan perencanaan mobilitas perkotaan (bab 2). Ini diikuti dengan ringkasan Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan, yang terutama fokus pada peluang untuk mengatasi tantangan perencanaan umum di kawasan metropolitan ASEAN (bab 3). Dalam bab terakhir, makalah ini menguraikan pendekatan SUMP yang disesuaikan untuk ASEAN, yang disesuaikan dengan praktik dan sumber daya perencanaan saat ini di kawasan ini (bab 4). Sepanjang Panduan ini, praktik perencanaan internasional yang baik (lihat kotak) disajikan, yang menunjukkan bagaimana kota dan wilayah lainnya telah menangani tantangan SUMP dan berfungsi sebagai masukan dan inspirasi bagi kota dan pemerintah di Negara-Negara ASEAN.

² Pedoman ini dikembangkan oleh kelompok kerja ASEAN dibidang transportasi darat (ASEAN Land Transport Working Group/LTWG), dengan bantuan dari GIZ di bawah kerjasama ASEAN-Jerman dalam proyek *Sustainable Design of Urban Mobility in Middle-sized Metropolitan Regions in ASEAN* ("SMMR"). Pedoman adalah dokumen yang tidak terikat secara hukum dan dapat dimutakhirkan oleh anggota ASEAN untuk pertimbangan LTWG, seperti dan bila diperlukan.

2) Perencanaan mobilitas perencanaan berkelanjutan di ASEAN

2.1. Gambaran Umum tentang Tantangan Mobilitas Perkotaan di ASEAN

Tantangan untuk perkembangan perkotaan dan sistem mobilitas

Banyak kota di ASEAN menghadapi perluasan lahan perkotaan yang disebabkan oleh urbanisasi akibat meningkatnya jumlah penduduk di kota. Jumlah penduduk di Negara Anggota ASEAN telah naik hampir dua kali lipat dari 355,1 juta jiwa menjadi 649,1 juta antara tahun 1980 hingga 2018 (Sekretariat ASEAN, 2019), dan diprediksi mencapai 741 juta jiwa pada tahun 2035 (Sekretariat ASEAN, 2013). Lebih dari sepertiga penduduk menetap di kota-kota, sedangkan lebih dari 90 juta penduduk tambahan diperkirakan akan pindah ke kota pada tahun 2030 untuk mencari peluang kerja yang lebih baik (Woetzel et al., 2014). Mengingat konsentrasi aktivitas yang tinggi di kota, harga rumah di kota pun juga telah meningkat. Ini mendorong warga untuk menetap di kawasan pinggiran kota dan telah menyebabkan perluasan lahan perkotaan dengan semakin bertambahnya komuter yang melakukan perjalanan antara pinggiran kota dan pusat kota.

Sistem mobilitas di sebagian besar kawasan metropolitan di ASEAN juga belum mampu mengimbangi permintaan transportasi yang meningkat. Di banyak kawasan metropolitan, transportasi publik tidak banyak mencakup area perkotaan dan menyediakan tingkat pelayanan yang rendah; serta fasilitas untuk pesepeda dan pejalan kaki cenderung juga memiliki kualitas rendah. Kombinasi dari perluasan lahan perkotaan dan ketiadaan alternatif transportasi berkelanjutan yang menarik semakin mendorong peralihan transportasi ke kendaraan pribadi. Jumlah kendaraan pribadi pun telah meningkat sebesar 3,2% setiap tahunnya dari tahun 2005 hingga 2015 dan diprediksi akan naik lebih tinggi dalam beberapa tahun mendatang (PWC, 2015; OECD 2019).

Perluasan lahan perkotaan dan sistem transportasi berkapasitas rendah telah menyebabkan kemacetan lalu lintas yang parah yang merugikan perekonomian serta membahayakan kesehatan dan lingkungan. Kota-kota besar seperti Manila, Jakarta, Bangkok telah bertahun-tahun mengalami kemacetan lalu lintas. Kawasan metropolitan berskala menengah mungkin akan mengalami kondisi sama jika terus tumbuh sesuai prediksi. Pada tahun 2019, Manila, Filipina, diakui sebagai kota termacet kedua di dunia. Jakarta dan Bangkok masing-masing menduduki peringkat 10 dan 11 (Tomtom International, 2019), tempat para penumpang komuter menghabiskan 64 jam waktunya terjebak dalam lalu lintas per tahunnya di kota-kota ini (Sekretariat ASEAN, 2018). Bank Pembangunan Asia (ADB) memperkirakan bahwa kemacetan di jalan merugikan perekonomian Asia sekitar 2 hingga 5% dari produk domestik bruto (PDB) Asia setiap tahunnya karena hilangnya waktu dan biaya transportasi yang lebih tinggi. Dari ilustrasi tersebut, diperkirakan total biaya terkait waktu menempuh perjalanan para komuter di kota-kota Indonesia mencapai Rp498 triliun (US\$37 miliar) per tahun.

Biaya tersebut dapat naik sebesar 41% pada tahun 2020 (ADB, seperti dikutip dalam Sekretariat ASEAN, 2018). Kemacetan yang berdampak pada kualitas udara tidak hanya memengaruhi lingkungan, tetapi juga kesehatan masyarakat. Pada tahun 2018, sekitar 200.000 orang meninggal dunia di bawah angka harapan hidup (kematian prematur) akibat polusi udara di negara-negara Asia Tenggara. Biaya bahan bakar fosil terkait polusi udara diperkirakan rata-rata sebesar 2.2% dari PDB negara-negara Asia Tenggara, yang mencapai angka tertinggi sebesar 4% dari PDB di Vietnam dan Laos (Greenpeace, 2020).

Tantangan dalam proses perencanaan transportasi perkotaan

Sebagian besar kawasan metropolitan di Asia Tenggara menghadapi tantangan yang cukup besar dalam menerapkan perencanaan mobilitas perkotaan. Dalam rencana induknya, ASEAN telah mengidentifikasi tiga hambatan umum utama pada implementasi rencana mobilitas perkotaan di Negara Anggota ASEAN. Ini mencakup:

- Hambatan pengambilan keputusan (kurangnya kerja sama dan berbagi informasi antara badan, mandat yang tumpang-tindih, serta ketiadaan identifikasi pada prioritas proyek).
- Hambatan finansial (hambatan fiskal yang terbatas, kurangnya imbal hasil investasi yang cukup menarik untuk mendorong investor, serta akses terbatas pada sumber pendanaan alternatif).
- Hambatan implementasi (ketiadaan perencanaan strategi kuat jangka panjang untuk mendukung implementasi, kurangnya kapasitas dari segi sumber daya manusia, teknologi, keahlian teknis atau materi, serta kurangnya koordinasi antara otoritas, sektor swasta, dan masyarakat (Sekretariat ASEAN 2016; Sekretariat ASEAN, 2018; Proyek SMMR, 2019).

Proses perencanaan dan konsultasi yang tidak sepenuhnya diimplementasikan terutama di tingkat metropolitan. Terdapat beberapa pendekatan perencanaan yang terintegrasi untuk perencanaan tata guna lahan dan transportasi serta sering kali proses perencanaan yang tidak sistematis. Meskipun perencanaan sektor terbentuk dengan baik, banyak rencana masing-masing yang ada tidak sepenuhnya diterapkan. Rencana cenderung redundan, usang, atau tidak mengimbangi kenyataan dari pembangunan kota yang berubah dengan cepat.

2.2. Gambaran umum tentang kebijakan ASEAN terkait mobilitas kota.

ASEAN telah menetapkan target untuk pembangunan mobilitas berkelanjutan, dengan menerbitkan beberapa dokumen untuk mengatasi tantangan multidimensi dalam pembangunan perkotaan dan transportasi. Semua ini menunjukkan komitmen ASEAN untuk meningkatkan keberlanjutan serta kualitas perencanaan mobilitas, konektivitas, dan efisiensi ekonomi di sektor mobilitas perkotaan. Dokumen pedoman inti untuk Negara Anggota ASEAN tentang mobilitas perkotaan berkelanjutan adalah Rencana Induk tentang Konektivitas ASEAN (Master Plan on ASEAN Connectivity/MPAC 2025), yang merupakan dokumen kebijakan multitalahun, terpusat pada proyek, lintas pilar dan lintas sektor. MPAC 2025 harus berkontribusi untuk mencapai keamanan politik, stabilitas ekonomi dan sosial budaya dalam masyarakat ASEAN melalui lima sasaran strategis, yaitu, infrastruktur berkelanjutan, inovasi digital, logistik tanpa hambatan,

keunggulan regulasi, dan mobilitas penduduk³ (Sekretariat ASEAN, 2016). Selain itu, mobilitas perkotaan juga disebutkan dalam Rencana Strategis Transportasi ASEAN 2016-2025/Rencana Strategis Transportasi Kuala Lumpur (KLTSP) dalam transportasi berkelanjutan.

Sasaran untuk membentuk “infrastruktur berkelanjutan” paling relevan untuk mobilitas perkotaan. Tujuannya adalah mengoordinasi sumber daya yang kini ada untuk memberikan dukungan pada proyek infrastruktur dengan siklus hidup yang penuh, termasuk pertukaran pelajaran berharga antara Negara Anggota ASEAN, sekaligus mengupayakan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kualitas hidup yang lebih baik (Sekretariat ASEAN, 2016). Untuk mencapai target⁴ berupa “infrastruktur berkelanjutan”, KLTSP ditetapkan untuk menyempurnakan adopsi pengalaman, proyek, dan pengetahuan terkait transportasi berkelanjutan, di antara moda transportasi lainnya. Lebih lanjut, dua dokumen tambahan yaitu Strategi Regional ASEAN tentang Transportasi Darat Berkelanjutan (ARSSLT) dan Strategi Urbanisasi Berkelanjutan (ASUS, 2018) juga berkontribusi terhadap implementasi MPAC 2025 yang berhasil.

KLTSP sebagai Rencana Strategis Transportasi ASEAN 2016-2025 merupakan strategi khusus proyek di sektor transportasi untuk mencapai target konektivitas regional berdasarkan MPAC 2025 dan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2025. KLTSP fokus pada lima klaster bertema tertentu: transportasi udara, transportasi darat, transportasi laut, transportasi berkelanjutan, dan fasilitasi transportasi. Rencana yang dikembangkan melalui konsultasi dan masukan dari Sekretariat ASEAN dan semua kelompok kerja serta subkelompok kerja di bawah tanggung jawab Senior Transport Official Meeting (STOM) (Sekretariat ASEAN, 2015). Transportasi berkelanjutan merupakan salah satu strategi KLTSP, yang menyediakan kerangka kerja kebijakan regional untuk mendukung transportasi berkelanjutan, seperti moda transportasi yang rendah karbon, inisiatif transportasi hemat energi dan ramah lingkungan, serta integrasi perencanaan transportasi dan tata guna lahan. Lebih lanjut, pendekatan “Avoid-Shift-Improve (ASI) dipromosikan sebagai cara utama untuk mendukung transportasi berkelanjutan di tingkat Negara Anggota dan regional.

Strategi Regional ASEAN tentang Transportasi Darat Berkelanjutan (ARSSLT), yang dikembangkan oleh ASEAN Land Transport Working Group dengan dukungan dari GIZ, berfokus pada transportasi lahan berkelanjutan. ARSSLT seharusnya mempercepat implementasi KLTSP dan mendukung Negara Anggota untuk memenuhi Tujuan Pembangunan Berkelanjutannya (TPB). ARSSLT juga menjawab ambisi MEA dan pilar komunitas lainnya, seperti Masyarakat Sosial Budaya ASEAN (ASEAN Socio-Cultural Community/ASCC), terutama di bidang energi, konektivitas, perubahan iklim, lingkungan dan sains, serta teknologi (Sekretariat ASEAN, 2019). Meskipun KLTSP secara luas berfokus pada aspek teknis, ARSSLT diarahkan ke rencana aksi nasional. Ini mengikuti serangkaian prinsip untuk pengembangan kebijakan transportasi, seperti pendekatan “Avoid-Shift-Improve”, perencanaan transportasi yang berorientasi pada masyarakat, integrasi perencanaan tata guna lahan dan transportasi, kendaraan ramah lingkungan, dan promosi Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (Sekretariat ASEAN, 2019, hlm. 24-26).

Dokumen lainnya yang terkait berdasarkan lingkup inisiatif kunci “infrastruktur berkelanjutan” MPAC adalah Strategi Urbanisasi Berkelanjutan ASEAN (ASUS). ASUS adalah dokumen strategis yang membantu pemerintah daerah di ASEAN untuk meningkatkan urbanisasi berkelanjutan dan ketahanan. Dokumen ini fokus pada enam area: sipil dan sosial, kesehatan dan kesejahteraan, keamanan, industri dan inovasi, infrastruktur yang dibangun, serta lingkungan berkualitas (Sekretariat ASEAN, 2018). Kerangka kerja “infrastruktur yang dibangun” bertujuan untuk meningkatkan mobilitas dan ketahanan kota. Ini menargetkan pembentukan dan pembenahan

3 Dalam konteks ini, istilah tersebut berarti imigrasi dan kualitas SDM.

4 Strategi infrastruktur yang berkelanjutan terdiri atas tiga tujuan strategis utama, yaitu: 1) meningkatkan investasi infrastruktur publik dan swasta di setiap Negara Anggota ASEAN; 2) Secara signifikan menyempurnakan evaluasi dan berbagi praktik terbaik tentang produktivitas infrastruktur di ASEAN; 3) Meningkatkan penyebaran model urbanisasi pintar di seluruh ASEAN (Sekretariat ASEAN, 2016).

pada sistem Bus Rapid Transit (BRT) serta penyempurnaan pada sistem manajemen lalu lintas di kota-kota. Selain itu, kerangka kerja ini juga sangat sejalan dengan kerangka kerja urbanisasi berkelanjutan yang sudah ada seperti program Urban Green Growth untuk Asia Tenggara oleh OECD, program Emerging and Sustainable Cities, Cities Database Indicator oleh ADB, dan City Prosperity Index oleh UN-Habitat III (Sekretariat ASEAN, 2018). Gambaran umum tentang kebijakan mobilitas perkotaan saat ini dan sebelumnya menunjukkan bahwa pengembangan dan implementasi Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP) sesuai dengan strategi transportasi yang ada saat ini (mis. KLSTP, ARSSLT, dan ASUS). Cara SUMP dalam berkontribusi mencapai target “infrastruktur berkelanjutan” sebagaimana dirumuskan dalam MPAC 2025 dibahas lebih lanjut di bab 3 dan 4.

3) Apa itu Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP)?

Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan⁵ adalah pendekatan strategis dan terpadu terhadap perencanaan transportasi perkotaan. Rencana ini berkontribusi terhadap peningkatan aksesibilitas dan kualitas hidup melalui peralihan menuju mobilitas berkelanjutan. Rencana ini mendukung pengambilan keputusan berbasis fakta yang dipandu oleh visi jangka panjang. Ini menuntut penilaian menyeluruh pada status quo dan tren masa depan, visi bersama dengan sasaran objektif, serta serangkaian tindakan terpadu dari berbagai area kebijakan, termasuk regulasi, promosi, pembiayaan, teknologi, dan infrastruktur. Konsep SUMP sangat menekankan pada keterlibatan masyarakat dan pemangku kepentingan serta kerja sama di antar para pelaku dalam administrasi publik dan dengan sektor swasta.

Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan menetapkan standar baru untuk perencanaan transportasi yang inovatif. Perencanaan ini membantu kota dan wilayah untuk mengintegrasikan moda transportasi dan mendorong mobilitas berkelanjutan. Perencanaan ini berkontribusi pada pencapaian target mobilitas utama, seperti kualitas udara yang lebih baik, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas, peningkatan keselamatan di jalan, penurunan kebisingan lalu lintas, efisiensi energi yang lebih tinggi, dan peningkatan kualitas hidup, serta membantu kota dan wilayah untuk mengurangi dampak transportasi pada iklim.

Berikut ini adalah definisi yang diterima secara umum untuk Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP), yang merangkum hasil utama dari keseluruhan proses SUMP:

“Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan adalah rencana strategis yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk dan pelaku usaha di kota-kota dan lingkungan sekitarnya untuk kualitas hidup yang lebih baik.. Rencana ini berlandaskan praktik perencanaan yang sudah ada serta mempertimbangkan prinsip-prinsip dari integrasi, partisipasi, dan evaluasi.”⁶

3.1. Menciptakan Kota yang Berkelanjutan

Meningkatkan kualitas hidup

Pertumbuhan ekonomi di kawasan ASEAN, perubahan demografi yang menimbulkan kota dan wilayah yang terus bertambah, serta peningkatan terkait dalam transportasi kendaraan bermotor

⁵ Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan merujuk pada proses pengembangan dan implementasi. Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP) adalah dokumen yang merupakan output utama dari proses tersebut. Dalam singkatan berikut, ‘SUMP’ digunakan secara sinonim untuk proses dan rencananya.

⁶ Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019, p.9. Materi selebihnya dalam bab ini juga berdasarkan pada Panduan, yang telah dikembangkan oleh penulis ini seperti makalah ini.

individu memiliki dampak (positif dan negatif) yang signifikan pada kualitas hidup di Asia Tenggara. Pembuat kebijakan telah mengakui adanya kebutuhan mendesak pada lebih banyak kebijakan berkelanjutan, sehingga ASEAN harus mempromosikan pendekatan ASI untuk mengurangi dampak negatif dari lalu lintas yang dipadati kendaraan bermotor serta memodernisasi sistem transportasi. Secara tradisional, fokusnya terutama pada aspek “improve (tingkatkan)” dalam ASI dengan penekanan pada pembersihan armada kendaraan, pengoptimalan kinerja sistem yang sudah ada (mis. arus lalu lintas); semua ini merupakan tindakan penting untuk jangka pendek hingga menengah.

SUMP menyertakan semua aspek dari ASI serta menetapkan fokus pada masyarakat, kualitas hidup mereka dari sudut pandang menyeluruh (mis. sebagai pengendara kendaraan bermotor, serta pejalan kaki; sebagai penerima manfaat pembangunan ekonomi, serta individu yang menderita akibat kualitas udara yang buruk). SUMP mengajukan pertanyaan penting “kota seperti apa yang kita ingin tinggali?”. Dengan cara ini, SUMP mendukung proses transformasi yang lebih luas pada kawasan perkotaan dan metropolitan yang aman, sehat, dan dapat diakses oleh semua orang. Banyak kota telah mengembangkan rencana tersebut dalam beberapa tahun terakhir.

Di Eropa, saat ini terdapat lebih dari 1.000 SUMP, dan pengalaman SUMP praktis yang berlimpah telah terbentuk. Pembuat kebijakan telah menyadari bahwa selain rencana induk dan sektor, strategi perencanaan yang terintegrasi (mis. kebijakan mobilitas dan tata guna lahan yang terkoordinasi) dapat menetapkan prioritas yang lebih jelas tentang solusi mobilitas yang berkelanjutan.

Di kawasan Selatan Dunia (Global South), melalui MobiliseYourCity Partnership, saat ini 29 SUMP didukung oleh mitra Uni Eropa di kota-kota mulai dari Asia, Afrika, Amerika Latin, dan Eropa Timur dengan jumlah penduduk total 70 jiwa. Dari SUMP lengkap yang telah disetujui dan diidentifikasi, hampir 10 miliar euro siap digunakan untuk mendanai investasi dan tindakan. Implementasi rencana ini akan memberikan akses ke transportasi publik yang aman dan efisien ke 6 juta penduduk tambahan dan mengurangi emisi GRK terkait transportasi setiap tahunnya sebesar 20% di tingkat kota.

MobiliseYourCity Partners juga mendukung mobilitas perkotaan berkelanjutan di tingkat nasional di 12 negara, termasuk penyusunan 6 kebijakan dan program mobilitas perkotaan nasional (NUMP) yang mana 3 di antaranya telah disetujui. Berkat MobiliseYourCity Partnership yang mendukung kota dan negara anggotanya di seluruh dunia, dana sebanyak 922 juta euro telah diamankan untuk membiayai tindakan mobilitas berkelanjutan.

Meningkatkan aksesibilitas transportasi

Dengan pertumbuhan kota dan kebijakan tata guna lahan yang tidak terkoordinasi, beberapa kota dan wilayah di ASEAN mengalokasikan anggaran yang cukup untuk menyediakan sistem dan layanan transportasi publik yang memadai. Oleh sebab itu, penduduk di daerah perkotaan dan pinggiran kota sering kali sulit untuk menempuh perjalanan ke tempat kerja atau sekolah atau melakukan kegiatan ekonomi tanpa menggunakan kendaraan pribadi. Saat ini, untuk memastikan fungsi perkotaan yang vital, kebijakan transportasi di kawasan ASEAN berfokus pada pembangunan infrastruktur baru untuk meningkatkan koneksi dalam kawasan metropolitan, misalnya melalui BRT dan manajemen lalu lintas yang lebih baik. Namun, sering kali tindakan lokal ini tidak dikoordinasi dengan baik dengan kegiatan perencanaan regional. Untuk kebijakan transportasi masa depan di kawasan ASEAN, fokus yang lebih eksplisit pada aksesibilitas di seluruh kawasan metropolitan lebih diinginkan.

SUMP menjawab isu aksesibilitas untuk seluruh ‘kawasan fungsional di perkotaan’ (FUA)⁷ bukan hanya kota di batas wilayah administrasi. Perencanaan yang berdasarkan arus penumpang dan barang yang sebenarnya (di area tempat keduanya masuk dan keluar) merupakan kriteria penting untuk melakukan perencanaan yang relevan dan komprehensif. Setiap orang, termasuk perempuan, anak-anak, lansia, serta kaum difabel, harus diperhitungkan saat menghadapi aksesibilitas. Perencana perkotaan dan transportasi harus mengidentifikasi dan menghilangkan hambatan dan kendala serta memastikan bahwa kaum difabel dapat mengakses transportasi publik, fasilitas publik, dan layanan. Perencana perkotaan dan transportasi menyadari bahwa kurangnya koordinasi antara kota-kota di FUA yang sama menanggung risiko ketidakkonsistenan, yang sering kali memperparah masalah mobilitas, bukan menyelesaikannya secara efektif. Misalnya, jika kota inti berupaya mengurangi perjalanan komuter yang berkendaraan mobil (mis. untuk meredakan kemacetan dan polusi udara), kebijakan ini akan kontraproduktif jika kota di sekitarnya mengembangkan area perumahan baru tanpa akses transportasi publik. Ketidakkonsistenan tersebut justru menyebabkan kondisi jalan yang lebih banyak, waktu perjalanan yang semakin panjang, dan polusi yang lebih berat.

Memperluas lingkup SUMP ke kawasan metropolitan terbilang rumit, tetapi perencanaan metropolitan yang terkoordinasi membantu mengidentifikasi masalah umum yang menuntut kerja sama (mis. jalan macet untuk komuter). Kolaborasi regional juga dapat membentuk kerangka kerja untuk mengenali peluang yang menguntungkan semua kota yang terlibat (mis. layanan kereta atau bus komuter yang berkualitas, parkir dan menumpang (Park & Ride), jalur cepat sepeda).

Menciptakan manfaat ekonomi

Kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas, dampak negatif pada kesehatan masyarakat karena polusi udara yang diperparah dengan tingginya volume kendaraan, serta biaya eksternal lainnya dari⁸ transportasi merupakan tantangan besar di kota dan wilayah ASEAN yang menuntut perhatian mendesak. Internalisasi biaya-biaya ini (misalnya, dengan mengikuti prinsip pencemar membayar) bukanlah opsi kebijakan yang selalu realistis. Terdapat beberapa contoh kota yang menggabungkan area berkonsep campuran (mixed-use), transportasi publik berkualitas tinggi, infrastruktur untuk berjalan kaki dan bersepeda, dan sering kali dengan kebijakan akses untuk kendaraan tertentu dan masih secara ekonomi makmur meskipun volume lalu lintas mobil telah menurun.

SUMP mempromosikan sistem transportasi berkelanjutan yang berhasil dari segi ekonomi untuk mengkoordinasi perencanaan transportasi dan tata guna lahan dengan lebih baik (mis. dengan menyertakan Pembangunan Berorientasi Transit (TOD)). Selain itu, transportasi kendaraan tidak bermotor (first mile dan last mile), mobilitas listrik, dan Sistem Transportasi Pintar (ITS) dipromosikan. Karakter SUMP yang strategis menyediakan bisnis dengan kepastian perencanaan yang dibutuhkan untuk investasi skala lebih besar yang sejalan dengan target pembangunan transportasi, yang mendukung pengembangan berkelanjutan, dan kemakmuran ekonomi.

7 Kawasan Fungsional di Perkotaan (FUA) merupakan area terintegrasi merupakan arus barang dan penumpang setiap harinya; ini sering kali disebut sebagai “zona perjalanan komuter”. Tergantung pada konteks lokal, ini mungkin berupa kota dan area pinggiran kota di sekitarnya, seluruh wilayah polisentris, atau beberapa konstelasi kota yang spesifik. Ini adalah definisi dari FUA menurut OECD: “tingkat kepadatan penduduk untuk mengidentifikasi inti kota, dan arus perjalanan ke tempat kerja untuk mengidentifikasi daerah belakang yang pasar tenaga kerjanya sangat terintegrasi dengan inti.” (OECD, 2013).

8 “Biaya eksternal, juga disebut sebagai eksternalitas, timbul saat kegiatan sosial atau ekonomi dari salah satu (kelompok) orang memiliki dampak pada (kelompok) orang lainnya, dan saat dampak tersebut tidak sepenuhnya diperhitungkan, atau diimbangi oleh (kelompok) orang pertama. Dengan kata lain, biaya eksternal dari transportasi secara umum tidak ditanggung oleh pengguna transportasi sehingga tidak dipertimbangkan saat mereka mengambil keputusan tentang transportasi. Mobil mengeluarkan emisi NOx, misalnya, membahayakan kesehatan manusia, yang menimbulkan biaya eksternal.” (Komisi Eropa 2019).

Saat ini, sebagian besar kawasan perkotaan dan metropolitan di Asia Tenggara tengah bersaing dalam perekonomian global yang berbasis pada biaya produksi yang lebih rendah. Meski demikian, lingkungan perkotaan yang menarik dan sehat dalam jangka menengah dan panjang akan semakin menjadi faktor pendorong kesuksesan dalam menarik investasi dari luar (terutama di sektor) jasa dan tenaga kerja yang terdidik. Hasilnya pun terbayar dalam bentuk kota yang menarik dan berkelanjutan.

Berkontribusi terhadap tujuan iklim dan lingkungan

Pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK) merupakan tujuan politik dan sosial tingkat tinggi di tingkat nasional dan global. Negara Anggota ASEAN telah berkomitmen pada Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional (NDC) serta mengadopsi Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB), Agenda Baru Perkotaan, dan mengesahkan Perjanjian Paris. Negara Anggota ASEAN mengakui bahwa aglomerasi perkotaan berperan penting dalam pengurangan emisi GRK serta dalam mengatasi tantangan polusi udara yang tinggi.

SUMP membantu pemerintah mengatasi krisis iklim: Target yang terkait iklim merupakan fitur utama dalam sebagian besar SUMP. Proses SUMP sangat mendukung analisis berbasis fakta sehingga membentuk dasar yang kuat untuk pemenuhan target iklim. Integrasi sistem infrastruktur dan layanan memfasilitasi pembentukan “paket kebijakan iklim”. Persyaratan SUMP yang menetapkan target yang jelas, yang didukung oleh indikator, pemantauan, dan evaluasi, menghasilkan dasar pengetahuan yang berharga untuk pengambil keputusan dan perencana tentang tindakan pengurangan CO₂ yang efektif di wilayah mereka. SUMP membangun koneksi dengan pemangku kepentingan serta sektor kebijakan lokal, regional, dan nasional serta melibatkan mereka untuk bekerja sama dalam prosesnya. Hal ini meningkatkan keselarasan di antara pengambilan kebijakan serta membantu implementasi pada transisi iklim. Terakhir, penetapan jumlah pengurangan emisi GRK dapat memberikan akses ke sumber pembiayaan tambahan, seperti pembiayaan iklim, yang dapat secara positif memengaruhi implementasi kebijakan SUMP.

SUMP juga dapat mengintegrasikan dan mempertimbangkan kebijakan lainnya terkait perubahan iklim sekaligus menciptakan sinergi antara lembaga yakni pemerintah pusat, pemerintah daerah, dsb. Salah satu kemungkinan bagi kota adalah menjalankan transisi energi transportasi melalui kerja sama dengan sektor energi. Ini sangatlah penting, karena motorisasi yang cepat permintaan akan transportasi di kawasan tersebut diperkirakan akan naik sebesar 60% dari tahun 2013 hingga 2040 dan sektor transportasi di kawasan sangat bergantung pada bahan bakar fosil. 25% dari total emisi CO₂ terkait energi pada tahun 2015⁹ berasal dari sektor transportasi. Pengurangan transportasi yang bergantung pada bahan bakar fosil melalui penggunaan kendaraan listrik, mobilitas bersama termasuk transportasi publik, serta promosi multimodalitas dapat secara signifikan mengurangi dampak mobilitas perkotaan pada emisi CO₂. Misalnya, promosi kendaraan ramah lingkungan, seperti kendaraan listrik, harus disertai dengan pemanfaatan bahan bakar yang ramah lingkungan atau energi terbarukan untuk pembangkit tenaga listrik. Hal ini memperkuat keselarasan antara kebijakan dan pengambilan keputusan yang ramah iklim.

9 [ASEAN-Regional-Strategy-for-Sustainable-Land-Transport-Final.pdf](#)

3.2. Menerapkan Perubahan

Menciptakan sinergi di antara sektor dan batasan

Kerja sama kelembagaan merupakan tantangan besar di banyak kota dan wilayah, ini terbukti telah menjadi faktor penentu kesuksesan utama dalam perencanaan dan pengambilan kebijakan transportasi yang efektif. Kerja sama dan berbagi informasi yang proaktif antara berbagai badan pemerintah menghindari kebijakan yang tidak konsisten di seluruh sektor dan wilayah.

SUMP secara eksplisit menjawab tantangan ini, yang bertujuan untuk menetapkan kerja sama dari beragam departemen yang terkait dengan mobilitas dalam kawasan perencanaan (mis. tata guna lahan dan perencanaan tata ruang, layanan sosial, kesehatan, energi, pendidikan, penegakan, dan kepolisian). SUMP juga mempromosikan pertukaran aktif dengan pemerintah di tingkat yang lebih tinggi (mis. aglomerasi/tingkat regional dan nasional), serta membangun kerja sama dengan sektor swasta (mis. penyedia layanan transportasi, dan juga pemberi kerja, pemilik lahan).

Pengalaman membuktikan, pengelolaan proses SUMP harus diserahkan kepada kelompok pengarah antarlembaga yang merupakan tempat para pelaku paling relevan menjadi perwakilan. Agar kerja sama berjalan baik di tingkat praktis, dukungan pengelolaan tingkat tinggi sangatlah penting.

Memfaatkan sumber daya yang terbatas secara lebih efektif.

Negara Anggota ASEAN telah mengembangkan kerangka kerja kebijakan mobilitas perkotaan (mis. KLTSP, ARSSLT) yang bertujuan untuk memfasilitasi penetapan prioritas dan penggunaan sumber daya keuangan secara efektif sebagai prasyarat untuk mengimplementasikan opsi transportasi yang efisien dan efektif. Dengan mempertimbangkan keterbatasan sumber daya finansial di wilayah ASEAN, semua proyek harus bergerak ke arah yang sama dan sumber daya dikonsentrasikan ke tindakan dan investasi yang sangat efektif yang sepenuhnya sejalan dengan sasaran pengembangan yang teridentifikasi. Mengingat konteks yang sebanding, solusi paling hemat sumber daya adalah menempatkan sebagian investasi yang signifikan ke mobilitas aktif dan kolektif serta integrasi moda yang lebih baik. SUMP mendukung pembangunan terintegrasi dari semua moda transportasi yang relevan. Semua ini adalah ***mobilitas kolektif (transportasi publik tradisional serta layanan berbagai yang baru), mobilitas aktif (berjalan kaki dan bersepeda), multimodalitas, lalu lintas jalan dan parkir, dan logistik perkotaan*** sekaligus mendukung peralihan ke mobilitas berkelanjutan. Ini juga bertujuan melakukan koordinasi yang lebih baik di antara perencanaan transportasi dan tata guna lahan (mis. berbasis Pembangunan Berorientasi Transit (TOD)) untuk menghemat ruang yang terbatas dan menghindari biaya dari tindak lanjut perluasan lahan perkotaan.

Lebih lanjut, SUMP menyiratkan proses regional yang sistematis, yang menetapkan sasaran dan memprioritaskan tindakan, berdasarkan penerimaan dan nilai dari segi biaya. SUMP mendorong serangkaian tindakan yang sangat terintegrasi, termasuk kombinasi kebijakan terkait peraturan, promosi, finansial, teknis, dan infrastruktur yang berbasis sasaran. Banyak kota dan kawasan metropolitan mengakui bahwa pendekatan ini terbukti membantu memaksimalkan sinergi serta meningkatkan penerimaan tindakan yang efektif, tetapi kurang populer.

Faktor lain penggunaan sumber daya yang efisien yang sering kali diabaikan adalah sumber daya manusia. Kesenjangan pengetahuan paling terasa dalam domain teknologi dan konsep kebijakan inovatif. Kesadaran, persepsi, dan preferensi dari pengambilan kebijakan juga dapat menjadi kendala. SUMP mencakup penilaian kapasitas yang jelas, penggabungan sumber daya manusia lintas lembaga, serta identifikasi kebutuhan dukungan eksternal. Terlepas dari penggunaan teknik dan alat perencanaan yang canggih, SUMP berfokus untuk mendukung proses perubahan melalui pembentukan kerja sama multi-pemangku kepentingan, peningkatan pengetahuan dan kapasitas kolektif, serta pembelajaran berbasis fakta.

Kotak 1: Kerja sama dalam SUMP

Pencapaian kerja sama kelembagaan dalam proses persiapan dan implementasi SUMP terutama penting karena kerja sama pragmatis dengan para pelaku membantu melaksanakan SUMP yang diterima serta efektif secara praktis dan finansial. Hasil signifikan dari kerja sama kelembagaan adalah daya tarik pada pendanaan eksternal tambahan, melalui penyelarasan tujuan SUMP dengan sasaran dari pendanaan badan. Terakhir, kerja sama kelembagaan menyediakan kendali atas jaringan dan infrastruktur transportasi, seperti jaringan transportasi publik dan parkir. Masalah yang perlu diatasi dalam kerja sama kelembagaan adalah:

- **Kepemimpinan dan tanggung jawab:** Saat mempertimbangkan SUMP sebagai satu proyek, peran manajemen proyek menjadi esensial, dan penunjukan manajemen proyek (manajer proyek dan/atau unit pengelola proyek) sangatlah krusial. Terdapat banyak bentuk pengelolaan yang tersedia untuk SUMP sebagai suatu proyek. Dalam praktik terbaiknya, ada mandat jelas untuk unit administrasi yang spesifik dalam otoritas lokal untuk menjalankan proses SUMP. Dalam unit ini, seseorang atau satu tim dapat ditugaskan untuk membawa SUMP lebih jauh. Sering kali kelompok kerja sementara lintas sektor dibentuk, terutama saat merencanakan kawasan metropolitan. Kelompok ini perlu ditunjuk serta dapat diresmikan dan dikembangkan lebih lanjut.
- **Kemitraan:** Pemangku kepentingan dalam berbagai tipe dapat terlibat dalam proses kerja sama, termasuk organisasi dan pemangku kepentingan yang biasanya tidak terlibat dalam kegiatan pengelolaan transportasi klasik. Susunan kemitraan SUMP perlu ditentukan berdasarkan cakupan fungsional dan geografi serta keahlian, kapasitas, dan pengetahuan yang relevan. Selain itu, peran mitra, struktur, dan peran kemitraan harus ditetapkan dan disepakati sama seperti alokasi tugas, sumber daya, dan tanggung jawab.

- **Kompleksitas:** Karena keberagaman topik dan pemangku kepentingan yang terlibat, kompleksitas dan kesulitan koordinasi dengan kebijakan kota di bidang lainnya terbilang tinggi. Karena itu, mungkin ada ketidakpastian terkait cara menyertakan sektor lain dan meningkatkan minat dalam SUMP serta meyakinkan pemangku kepentingan transportasi dan non-transportasi untuk ambil bagian dalam proses SUMP. Khususnya untuk topik ini, penyediaan contoh perencanaan sebagai model atau percontohan akan bermanfaat.
- **Transparansi dan berbagi informasi:** Keengganan untuk berbagi data atau informasi karena klaim kerahasiaan atau budaya organisasi, kekhawatiran tentang mengakui masalah, atau persyaratan untuk melindungi data pribadi dapat memperumit perencanaan melalui kerja sama.
- **Dukungan:** SUMP adalah proses perencanaan lokal dan regional, tetapi hal ini perlu ditetapkan di setiap tingkat politik. Kerja sama yang lebih erat di tingkat pemerintah daerah serta penyesuaian, kepercayaan, dan dukungan dari pemerintah pusat juga dibutuhkan. Persiapan SUMP dan implementasi tindakan membutuhkan sumber daya finansial, manusia, dan lainnya (mis. lahan) serta kecil kemungkinan hanya ditangani oleh satu pelaku. Input dari berbagai sumber serta kesepakatan tentang alokasi dana merupakan masalah yang mendasar.
- **Lingkungan hukum:** Keberagaman dalam peraturan nasional (atau regional) tentang perencanaan terintegrasi dan kerja sama kelembagaan telah teridentifikasi sebagai masalah yang membingungkan dalam konteks SUMP. Sebelum menerapkan SUMP, saran hukum tentang kewajiban kerja sama kelembagaan dan proses yang disyaratkan perlu diperoleh. Selain undang-undang nasional (atau regional) ini, kerangka kerja yang disediakan oleh ASEAN dapat memberikan panduan lebih lanjut.
- **Implementasi:** Selain itu, juga terutama untuk proses implementasi tindakan dan proyek yang diprioritaskan, diperlukan kerja sama intensif lebih lanjut, terutama dalam administrasi kota atau wilayah. Staf perencanaan strategis harus terus bekerja sama dengan staf perencanaan sektoral. Hal ini melibatkan, misalnya evaluasi pada kemajuan proyek dan tindakan yang diperlukan untuk adaptasi. Proses harus disiapkan untuk pemantauan dan pelaporan kepada pembuat kebijakan dan publik. Dalam hal ini, proses pelaporan dan dialog berkelanjutan harus dibentuk.

Mendapatkan akses yang lebih baik ke pembiayaan dan pendanaan

Kekurangan sumber daya merupakan salah satu tantangan umum yang paling signifikan dalam kebijakan transportasi. Terdapat tekanan yang sangat kuat di banyak kota dan kawasan metropolitan di wilayah ASEAN. Terutama proyek infrastruktur lebih besar sering kali mensyaratkan perpaduan pembiayaan dari investasi swasta dan sumber publik, termasuk subsidi, pinjaman, atau obligasi hijau nasional dan internasional. Para investor ini butuh keyakinan pada imbal hasil investasi yakni dalam pelunasan utang dan pencapaian dampak yang diharapkan. Dukungan internasional semakin ditingkatkan untuk mencapai manfaat pembangunan berkelanjutan yang diharapkan dan perlu memiliki sifat dapat dibuktikan dan terukur pada tahap persiapan proyek. Melalui pengembangan skenario, penilaian dampak sebelum kegiatan (*ex-ante*), serta fokus mitigasi yang kuat, SUMP dapat memenuhi kriteria yang diperlukan untuk menarik sumber daya eksternal yang berharga ini, dengan menyelaraskan prioritas pengaturan pembangunan yang kian berkembang.

SUMP meningkatkan rencana aksi yang memiliki kelayakan pembiayaan bank: Proses perencanaan yang sistematis dan strategis menciptakan transparansi dan akuntabilitas, mengingat kontribusi beragam pemangku kepentingan pada target dan sasaran strategis, pengembangan skenario, dan penetapan sasaran. Atas dasar ini, pemangku kepentingan kunci secara sistematis memiliki paket tindakan yang paling efektif dan menyampaikannya kepada masyarakat. Pendekatan ini telah terbukti menjalankan rencana mobilitas yang efektif dengan risiko kegagalan rendah. Berdasarkan sasaran yang objektif, Panduan SUMP merekomendasikan pengembangan rencana aksi jangka pendek (2-3 tahun) dengan anggaran transparan dan tanggung jawab berdasarkan strategi dengan jangka yang lebih panjang. Otoritas transportasi dapat secara konsisten membuat rencana untuk rentang waktu yang lebih panjang, bukan mengambil keputusan mendadak (*ad-hoc*) (terkadang mengikuti target politik jangka pendek).

Memenangkan dukungan publik

Transformasi ke sistem transportasi yang lebih berkelanjutan menuntut usaha dan dukungan dari semua pemangku kepentingan dan masyarakat umum. Banyak tindakan mobilitas dikaitkan dengan perubahan disruptif untuk masyarakat, pelaku usaha, dan penyedia layanan transportasi. Menyuarakan perubahan pada perilaku mobilitas individual dapat mewajibkan perubahan pada pola pikir masyarakat.

Komponen utama sesuai metodologi dalam SUMP adalah mengikuti pendekatan transparan dan partisipatif sepanjang proses perencanaan. Tenaga perencanaan profesional terus memegang peran utama dalam menganalisis tantangan, membuat model skenario, mengusulkan tindakan, serta mengevaluasi dampaknya. Pemangku kepentingan dan masyarakat terlibat dalam diskusi, terutama dalam mengembangkan visi jangka panjang (“Kota seperti apa yang saya harapkan menjadi tempat tinggal anak saya?”) serta dalam memberikan komentar tentang rencana aksi di komunitas mereka.

Perencanaan partisipatif dengan strategi komunikasi dan pelibatan yang jelas merupakan prasyarat bagi orang yang akan mengambil alih SUMP dan kebijakan yang dipromosikannya. Keterlibatan sejak awal dan aktif meningkatkan kemungkinan penerimaan dan dukungan masyarakat sehingga meminimalkan risiko politik dan memfasilitasi implementasinya. Ini juga membantu untuk tidak melewatkan sudut pandang yang penting. Aspek lebih lanjut dari SUMP adalah melibatkan pemangku kepentingan transportasi lainnya (mis. departemen dalam organisasi sendiri atau di lembaga lain) yang aktivitasnya dapat memiliki dampak pada mobilitas (atau yang dapat terdampak oleh SUMP yang sedang dikembangkan).

Kotak 2: Partisipasi dalam SUMP

Transparansi dalam proses merupakan salah satu aset terkuat dalam proses SUMP karena ini diusulkan untuk mengatasi kurangnya rasa percaya antara masyarakat dan otoritas, serta investor swasta yang besar. Proses partisipasi berbasis dialog bersifat penting untuk analisis bersama pada masalah mobilitas lokal, pengembangan sasaran dan target bersama, identifikasi strategi mobilitas, serta pemilihan tindakan yang diterima dan didukung secara luas. Meskipun partisipasi memiliki manfaat yang jelas, terdapat juga tantangan untuk menjalankan proses partisipasi yang efektif dalam pengembangan dan implementasi SUMP.

- **Kesadaran dan manfaat:** Semua tingkat di masyarakat jarang yang sepenuhnya memahami tentang mobilitas perkotaan berkelanjutan. Konsultasi mobilitas sering kali fokus hanya pada pelaku, pengguna, dan penerima manfaat langsung yang mengabaikan mereka yang hanya sedikit terlibat dalam pengambilan keputusan, tetapi paling terdampak, serta yang mencari nafkah dari sistem transportasi. Dalam hal ini, otoritas perencanaan sering kali tidak memiliki pemahaman untuk melakukan partisipasi yang sesuai hukum serta menyikapi serius pengetahuan para pakar. Proses SUMP yang inklusif merupakan peluang untuk menerapkan peluang untuk menerapkan kebijakan dan panduan yang sesuai dengan kebutuhan lebih banyak kelompok pengguna yang rentan atau kelompok yang cenderung sulit untuk berinteraksi. Kompetensi seharusnya ditingkatkan secara bertahap selama jangka waktu lebih panjang, dan ada baiknya untuk mulai melibatkan “pemenang” lokal atau regional.
- **Anggaran dan keahlian:** Otoritas perencanaan sering kali menghadapi keterbatasan dalam sumber daya finansial dan personel yang diperlukan untuk pengembangan SUMP, belum lagi untuk partisipasi. Berbagai keahlian dan pengetahuan teknis substansial dibutuhkan untuk merencanakan dan melaksanakan aktivitas partisipasi. Semua ini perlu dikoordinasikan dengan aktivitas lainnya yang terkait dengan SUMP, serta input dari masyarakat dan masyarakat perlu dimasukkan ke dalam perencanaan teknis dan pengambilan keputusan politik.
- **Teknik pelibatan:** Berbagai teknik keterlibatan tersedia dan dapat digunakan otoritas perencanaan untuk menemukan kombinasi yang sesuai. Tahap untuk mengupayakan partisipasi serta metode partisipasi yang sesuai dengan setiap kebutuhan perlu diidentifikasi. Konsep partisipasi harus sesuai dengan konteks lokal, pengalaman perencanaan, sumber daya, dan kapasitas. Banyak kota telah memulai dialog, tetapi semua kota tersebut harus lebih produktif untuk jangka panjang. Lebih lanjut, otoritas perencanaan harus memandu dan memfasilitasi proses perencanaan yang diskursif, bereaksi secara memadai dengan konflik yang mungkin timbul, serta memastikan pemantauan dan kontrol mutu yang konstan.

Pengelolaan data dan pemantauan sistem yang lebih baik untuk menjamin kualitas

Terkait pendekatan perencanaan yang komprehensif dan terintegrasi, SUMP sangat mengandalkan fakta dan data kualitas. Kekurangan data yang memadai (baik dari segi kualitas maupun jumlah) untuk perencanaan dan kekurangan alat dan proses untuk pengelolaan data dan tata kelola data merupakan tantangan yang meluas di kawasan metropolitan ASEAN. Data yang andal tentang permintaan transportasi dan arus transportasi yang sebenarnya dalam semua mode bersifat penting untuk menganalisis situasi saat ini pada sistem mobilitas (bahkan lebih baik jika model simulasi transportasi digunakan). Data tambahan dibutuhkan untuk menetapkan dasar perbandingan atau untuk membuat dan menilai opsi kebijakan dari skenario alternatif. Lebih lanjut, pemantauan dan evaluasi pada tindakan mobilitas terus menghasilkan pembaruan data. Data yang dikumpulkan dan dianalisis dapat diubah menjadi informasi relevan untuk menilai kemajuan terhadap sasaran dan target yang strategis.

SUMP menyediakan pendekatan sistematis terhadap manajemen data sebagai alat untuk analisis, pemantauan, dan informasi untuk pengambil keputusan dan masyarakat. Pemantauan tindakan yang sistematis memungkinkan penyesuaian dan adaptasi terhadap situasi yang berubah-ubah serta membantu meningkatkan dukungan masyarakat dan politik melalui “bukti”. Misalnya, serangkaian indikator tingkat tinggi yang terutama dipilih untuk mendukung komunikasi dengan masyarakat memiliki dampak positif pada dukungan terhadap tindakan mobilitas di banyak kota. Contoh indikator tersebut adalah jumlah korban luka serius atau tewas dalam kecelakaan lalu lintas, jumlah penduduk yang terpapar kualitas udara yang rendah, atau penghematan waktu perjalanan.

SUMP memperoleh data dari kegiatan perencanaan lainnya seperti rencana sektor dan rencana induk (mis. strategi pembangunan perkotaan, rencana udara bersih, rencana aksi pengendalian kebisingan, rencana aksi iklim) untuk menghindari pekerjaan ganda. Kegiatan berbagi data antara lembaga, terutama antara semua pemangku kepentingan transportasi, sering kali menjadi tantangan berat saat pengembangan SUMP dimulai. Karenanya, tata kelola data dan pembangunan kepercayaan antara pemilik data yang “bersaing” (sebagai bagian dari proses kerja sama pemangku kepentingan umum) merupakan elemen penting dalam SUMP.

Karena SUMP merupakan alat yang berasal dari praktik perencanaan, sebaiknya dilakukan pemusatan indikator inti dalam jumlah kecil dan penggunaan indikator standar dari data statistik nasional jika mungkin serta pembentukan prosedur pemantauan yang jelas untuk semua indikator.

Kotak 3 Kerangka Acuan Kerja Model SUMP MobiliseYourCity

Persiapan SUMP biasanya termasuk ke dalam tanggung jawab otoritas transportasi kawasan metropolitan, atau entitas terkait. Meski demikian, banyak kota memutuskan untuk melakukan kontrak dengan konsultan yang akan menjalankan tugas spesifik selama proses persiapan. Tugas-tugas ini dapat beragam mulai dari tugas individual, seperti melakukan diagnosis mobilitas perkotaan yang menyeluruh, hingga mendukung keseluruhan pengembangan SUMP. Kerangka Acuan Kerja Model SUMP MobiliseYourCity menyediakan dokumen siap pakai untuk memilih konsultan yang bertanggung jawab untuk mendukung pengembangan SUMP. Dokumen ini memuat penjelasan lengkap tugas dan hasil kerja yang akan dilakukan oleh konsultan untuk pengembangan SUMP yang lengkap sehingga dapat dengan mudah disesuaikan dengan setiap konteks lokal. Kerangka Acuan Kerja Model SUMP dapat diakses di Situs Web MobiliseYourCity <https://changing-transport.org/toolkits/sump>

Kotak 4: Penilaian tentang dampak SUMP

Dampak langsung SUMP misalnya adalah tingkat kemacetan lalu lintas, emisi CO₂ atau kualitas udara perkotaan yang sulit untuk diukur karena banyak dan beragamnya tindakan yang diterapkan sepanjang SUMP. Meskipun demikian, penilaian dampak dapat dilakukan terkait tindakan spesifik untuk memahami dampaknya pada emisi CO₂, kualitas udara dari tingkat kemacetan. Penilaian dampak tersebut telah dilakukan di Turin (Italia) saat kota melakukan uji coba layanan MaaS. Dari hasil selama periode uji coba, dengan menghindari penggunaan mobil pribadi, 30 orang telah membantu mengurangi emisi CO₂ sekitar 72 kg, yang lebih lanjut berkontribusi terhadap peningkatan kualitas udara di kotaⁱ. Tindakan uji coba lainnya di kota untuk mengatasi Logistik Kargo Perkotaan. Penggantian 43 kendaraan kargo yang sangat berpolusi dengan kendaraan nol emisi (seperti gas alam, listrik, atau hibrida) telah menghasilkan pengurangan emisi harian CO₂ dan NOX sebesar masing-masing 12% dan 70%. Dengan asumsi implementasi skala besar yang melibatkan hingga 10% dari armada mobil pengiriman, dampak yang dihasilkan adalah berkurangnya emisi CO₂ sebesar 71 ton per tahun dan 0,6 ton NOX per tahunⁱⁱ. Oleh karena itu, implementasi SUMP dengan serangkaian tindakan yang beragam dapat membantu mengurangi emisi CO₂ serta meningkatkan kualitas udara dan menurunkan tingkat kemacetan lalu lintas.

i https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Good_Practice_Fact_Sheets/SUMPs-Up_-_City_Good_Practice_Factsheets_compressed.pdf

ii https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Good_Practice_Fact_Sheets/SUMPs-Up_-_City_Good_Practice_Factsheets_compressed.pdf

Perencanaan di era ketidakpastian

Pembuat kebijakan dan perencana wajar bersikap skeptis terhadap pendekatan perencanaan yang terintegrasi dan komprehensif yang terkesan menuntut dana, waktu, dan kapasitas tambahan jika dibandingkan dengan rencana induk tradisional yang dikembangkan oleh kalangan profesional semata.

Titik awal SUMP dalam situasi pertumbuhan yang dinamis dan cepat (ditambah lagi, dengan potensi gangguan yang tinggi dari perkembangan teknologi dan sosial) bersifat penting guna mencapai kesepakatan luas (berbasis fakta) tentang sasaran fundamental kebijakan (transportasi). Kemajuan perlu dipantau dengan saksama serta fleksibilitas sarana untuk mencapai target perlu dipertahankan. Oleh karenanya, SUMP membedakan perencanaan strategis (jangka menengah hingga panjang) dari perencanaan aksi (jangka pendek) yang harus diperbarui tiap beberapa tahun.

SUMP menerima tantangan perencanaan di era ketidakpastian dengan menekankan pembuatan struktur tata kelola dan komunikasi yang efektif (seperti kerja sama pemangku kepentingan dan pelibatan masyarakat) serta pembentukan proses berbasis fakta pada pengembangan dan pemantauan target. SUMP dirancang untuk membekali perencana dan pengambil keputusan dengan struktur dan alat untuk menghadapi perubahan yang dinamis.

Mendapatkan dukungan nasional melalui Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional (NUMP)

Meskipun perencanaan dan pengembangan sistem mobilitas perkotaan seringkali merupakan tanggung jawab pemerintah daerah, ini bukan hanya persoalan lokal, tetapi lebih merupakan kepentingan nasional. Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional merupakan peluang bagi pemerintah pusat untuk secara efektif memungkinkan kota menangani tantangan mobilitas perkotaan berkelanjutan sekaligus mencapai sasaran ekonomi, lingkungan, dan sosial nasional. Untuk NUMP, pemerintah pusat menerapkan kerangka kerja strategi dan berorientasi aksi yang meningkatkan kapasitas kota untuk merencanakan, membiayai, dan menerapkan tindakan mobilitas perkotaan berkelanjutan. Pembentukan NUMP dapat mendorong pendekatan yang lebih terkoordinasi terhadap persiapan dan implementasi SUMP, yang memfasilitasi akses lebih mudah ke dukungan pendanaan atau politik dalam pengembangannya. NUMP juga dapat membentuk sinergi antara pembentukan SUMP dan kebijakan nasional lainnya, seperti kebijakan lingkungan, sosial, atau ekonomi. Misalnya, melalui “Program Mobilitas Bersih Thailand”, Thailand menargetkan untuk secara signifikan meningkatkan kualitas udara sekaligus pada saat bersamaan mengembangkan program proyek guna meningkatkan mobilitas perkotaan di seluruh area perkotaan.

Kotak 5: Manajemen ketangguhan dalam SUMP

Untuk mendukung kehidupan perkotaan selama krisis serta mengurangi kerentanan pada sistem transportasi, perencana, dan pembuat kebijakan harus memastikan bahwa semua elemennya sudah terintegrasi, kaya akan sumber daya, inklusif, fleksibel, redundan, kuat, dan cermat. Tantangan bagi kota-kota ASEAN adalah untuk mencapai respons jangka pendek yang cepat atas krisis tanpa mengorbankan fungsi jangka panjang dan evolusi dari sistem mobilitas perkotaan dan strategi terkait.



Pandemi COVID-19 telah memicu kebutuhan akan daya tanggap yang lebih baik terhadap krisis tersebut. Untuk itu, penting untuk menyatukan SUMP dan ketahanan. SUMP menawarkan kerangka kerja perencanaan berkelanjutan yang khususnya kondusif untuk integrasi prinsip-prinsip ketahanan. SUMP mendorong diversifikasi pada sistem mobilitas serta penerimaan dan integrasi pada berbagai perspektif dan kelompok rentan. SUMP seharusnya mampu merespons kondisi darurat jangka pendek serta mempertahankan target jangka panjang. Kesigapan jangka pendek yang digabungkan dengan kapasitas adaptasi jangka lebih panjang merupakan kunci untuk menghindari krisis di kemudian hari dengan cara mengantisipasi dan mempersiapkan untuk menghadapi dampak dari guncangan dan tekanan pada sistem transportasi. Logika perencanaan sistematis di balik siklus SUMP menyediakan persis hal ini: peluang bagi kota-kota untuk secara struktural menyertakan ketahanan ke dalam perencanaan mobilitas perkotaan.

Konsep SUMP yang terbentuk menyediakan kerangka kerja perencanaan ideal untuk mengembangkan sistem mobilitas yang tangguh untuk adaptasi jangka pendek terhadap krisis dan strategi mobilitas perkotaan berkelanjutan jangka panjang. Penyertaan ketahanan ke dalam Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan membantu kota-kota untuk secara serempak mempersiapkan diri dengan lebih baik dalam menghadapi kenyataan yang disruptif serta mencapai keberlanjutan mobilitas jangka panjang.

Kota-kota di ASEAN yang telah menerapkan SUMP dapat menyertakan manajemen ketahanan secara serentak atau mengintegrasikan SUMP barunya ke kerangka kerja manajemen ketahanannya.

Untuk informasi lebih lanjut, baca https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic-guide_planning_for_more_resilient_and_robust_urban_mobility_online_version.pdf

4) Langkah-langkah SUMP untuk kota dan kawasan di ASEAN



Panduan ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi tantangan untuk kawasan mobilitas yang terkait dengan mobilitas perkotaan dan untuk memperkenalkan konsep Perencanaan Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan. Panduan ini juga menjabarkan produk utama yang dikembangkan selama prosesnya. Tujuannya adalah untuk menciptakan kesadaran di antara para pelaku serta membahas prasyarat, kompetensi, dan kapasitas yang diperlukan untuk melaksanakan proses SUMP. Panduan ini juga penting untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya orientasi tujuan, kerja sama, partisipasi, dan paket tindakan berkelanjutan dalam menerapkan SUMP.

Panduan ini memperkenalkan SUMP, yang memaparkan orientasi langkah demi langkah dalam proses perencanaan. Siklus SUMP merupakan gambaran yang disederhanakan dan dipandang ideal, yang membantu perencana untuk membuat struktur dan memantau proses yang kompleks. Siklus ini dibagi menjadi 4 fase yang masing-masing memiliki tiga langkah. Fase-fase tersebut adalah (1) Persiapan dan analisis, (2) Pengembangan strategi, (3) Perencanaan tindakan, (4) Implementasi dan pemantauan¹⁰.

Tergantung pada situasi perencanaan lokal dan regional, langkah dan aktivitas dapat disesuaikan dan dilewati (jika hasil sesuai sudah tersedia, mis. dari proses perencanaan yang terkait) atau berulang di tahap belakangan. Kustomisasi pada konteks perencanaan yang spesifik harus dilakukan oleh pelaku lokal dan regional sendiri¹¹.

Pada akhir fase 3, rencana harus dilaksanakan, yang akan merupakan SUMP dari suatu kota atau kawasan metropolitan. Dokumen final harus merangkum hasil utama dari keseluruhan proses SUMP¹² untuk tindakan jangka pendek, tindakan jangka menengah, dan tindakan jangka panjang. Fase keempat sekaligus terakhir fokus pada implementasi strategi serta tindakan yang dipilih dan proyek.

10 Empat fase ini mencakup 12 langkah utama, yang lebih lanjut dibagi menjadi 32 aktivitas. Untuk informasi lebih lanjut, baca edisi kedua Panduan SUMP.

11 Kebutuhan akan fleksibilitas dipahami dan perencana didorong untuk membuat adaptasi wajar sesuai kebutuhan situasi spesifik mereka selama keseluruhan prinsip SUMP tetap diikuti, yang berupa ❶ Rencana untuk mobilitas berkelanjutan di "kawasan fungsional di perkotaan", ❷ Kerja sama lintas lembaga, ❸ Melibatkan masyarakat dan pemangku kepentingan, ❹ Menilai kinerja saat ini dan di masa depan, ❺ Menetapkan visi jangka panjang dan rencana implementasi yang jelas, ❻ Mengembangkan semua moda transportasi secara terpadu; ❼ Mengatur pemantauan dan evaluasi, ❽ Menjamin kualitas

12 Laporan final ini harus mengikuti daftar isi standar SUMP MobiliseYourCity.

4.1. Fase 1: Persiapan dan Analisis

Sasaran

Dalam fase awal, pembuat kebijakan harus mengambil keputusan eksplisit untuk menyiapkan SUMP untuk cakupan geografi yang ditetapkan. Area perencanaan lebih baik jika mencakup kawasan metropolitan, tetapi setidaknya mencakup seluruh kawasan dalam batasan kota. Setelah ini, pengelolaan dan struktur kerja (manajer proyek, kelompok inti SUMP, serta komite pengarah dan teknis) harus disiapkan, serta program peningkatan kapasitas harus disetujui. Begitu struktur kerja diterapkan, analisis terhadap situasi mobilitas dilakukan. Fase pertama ditutup dengan peninjauan lengkap pada kapasitas perencanaan dan situasi perencanaan serta ringkasan masalah mobilitas dan peluang di area perencanaan SUMP yang ditetapkan.

Aktivitas



Proses penilaian (*stock-taking*) dilakukan pada awal untuk mengumpulkan informasi tentang entitas publik dan swasta yang relevan serta pemangku kepentingan kunci, peran dan mandat hukum mereka, kapasitas finansial, tanggung jawab, dan kompetensi untuk berbagai aspek dalam perencanaan mobilitas. Ini mencakup evaluasi keahlian teknis, ketersediaan staf, serta sumber daya finansial untuk mengembangkan SUMP, serta identifikasi dukungan dan kebutuhan pelatihan. Tujuan utama dari langkah-langkah ini adalah menyiapkan struktur kerja aktif di tingkat lokal atau regional. Hal yang dibutuhkan adalah entitas pengelola yang memimpin proses dengan mandat pengambil keputusan politik.

Pertanyaannya adalah cara untuk memulai jika otoritas pemimpin dengan kapasitas hukum tidak ada, terutama saat bekerja pada skala metropolitan. Kawasan metropolitan biasanya bukan berupa entitas politik tunggal, tetapi kawasan fungsional, yang melampaui batas wilayah administrasi regional dan lokal. Jika tidak ada Eksekutif Transportasi Metropolitan (MTE), ini dapat dianggap untuk menggunakan struktur organisasi lama serta menunjuk entitas pemimpin atau menyiapkan kelompok kerja sementara (yang mencakup pemangku kepentingan dari perencanaan transportasi dan tata guna lahan dari setiap tingkat tata ruang) yang dapat diubah menjadi struktur formal di tahap lebih lanjut.

Cara strategis untuk mendorong pemangku kepentingan agar terlibat dalam SUMP dengan cara yang berkomitmen masih menjadi pertanyaan. Karena pentingnya dukungan politik untuk keseluruhan proses, dibutuhkan diskusi tentang cara meningkatkan kesadaran di antara pengambil kebijakan (wali kota dan pejabat transportasi lainnya) tentang urgensi transportasi perkotaan berkelanjutan serta manfaat dari perencanaan strategis yang berupaya mengidentifikasi dan menerapkan solusi yang sudah tervalidasi. Setiap kota atau kawasan perlu menetapkan tugas apa yang harus dilakukan oleh entitas pengelola dan tugas mana yang seharusnya diserahkan pengerjaannya kepada konsultan. Proses dalam setiap fase dan aktivitas perlu dipastikan akan selalu diawasi dan dikendalikan oleh badan publik. Selain itu, pekerjaan dan hasil kerja konsultan perlu menjalani pemeriksaan kualitas.

Untuk dapat melakukan hal ini, otoritas perlu memastikan kapasitas pengelolaan dan teknis yang memadai. Selama fase awal, keahlian dan kapasitas staf dapat dinilai, dan tindakan yang sesuai untuk peningkatan kapasitas disetujui. Peningkatan kapasitas, yang ditargetkan di tiga level berbeda (individu yang terlibat dalam inti proses perencanaan, organisasi yang menyediakan layanan transportasi, pemangku kepentingan dan masyarakat secara umum) perlu disesuaikan dengan kebutuhan spesifik kota. Pendekatan tradisional, seperti transfer pengetahuan dan keahlian melalui konseling dan pelatihan (online) jangka panjang, tetapi juga lokakarya, konferensi, study tour, dan pembelajaran peer-to-peer dapat dipertimbangkan. Banyak kota menganggap contoh perencanaan yang baik dari konteks perencanaan yang sama sebagai sangat membantu pendekatan mereka, mis. dengan cara memfasilitasi kerja sama Selatan-Selatan (South-South Cooperation) atau pengumpulan pengalaman dan sampel yang sistematis. Targetnya bisa berupa memulai komunitas pembelajaran SUMP yang dapat mengintegrasikan mitra pengetahuan regional.

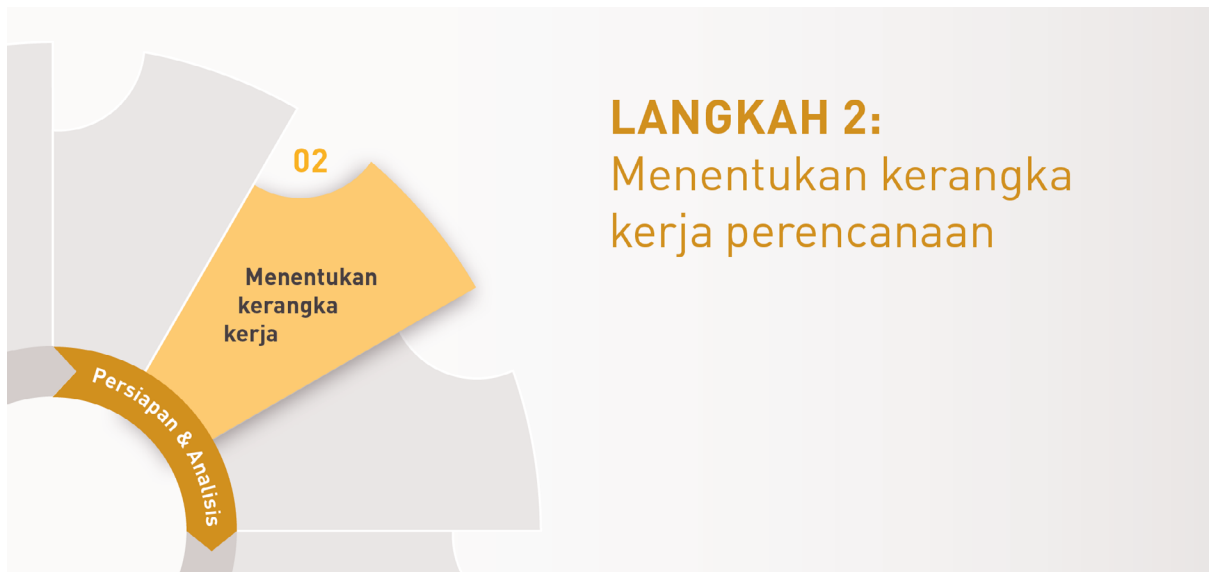
Kotak 6: Kepemimpinan politik yang kuat untuk pembangunan perkotaan berkelanjutan

Semua kota, mulai dari kota kecil hingga *megacity*, diuntungkan dari dukungan politik yang kuat untuk mengarahkan kota menuju pengembangan mobilitas yang berkelanjutan. Dukungan politik tingkat tinggi sama pentingnya bagi kota-kota yang baru mulai, yang membutuhkan desakan untuk memulai perencanaan mobilitas berkelanjutan, karena ini untuk kota yang lebih berpengalaman, yang perlu mengambil keputusan kuat untuk lebih lanjut meningkatkan kebijakan mereka. Terdapat banyak contoh dari politisi tingkat tinggi yang telah menawarkan dukungan kuat terhadap mobilitas berkelanjutan dan transformasi kota. Wali kota sering kali fokus pada tindakan, sasaran, atau visi yang spesifik. Wali kota London (Inggris) Sadiq Khan memfokuskan strateginya pada aksesibilitas, kualitas udara, dan “jalan sehat” untuk warganya. Mantan wali kota Curitiba (Brasil), Jaime Lerner memiliki visi kuat untuk melakukan perubahan besar menuju kota yang hijau, inovatif, dan berkelanjutan, dengan transformasi dari ramah terhadap mobil menjadi laboratorium kota yang benar-benar inovatif untuk transportasi publik, perjalanan aktif, dan tata guna lahan yang hijau. Wakil Wali Kota Groningen (Belanda) untuk Mobilitas, Paul De Rook, melanjutkan tradisi lama di kotanya yang ramah terhadap pesepeda. Saat ini, wali kota Ambato (Ekuador), Javier Altamirano, sangat mendukung pengembangan SUMP untuk kotanya, sekaligus mengumumkan secara terbuka dan mendukung kolaborasi erat antara pemerintah, universitas, dan sektor swasta.



Gambar: Curitiba's tube-shaped stations of the bus rapid system (©Urbs – Urbaniza $\tilde{\text{O}}$ d Curitiba, 1992); Euroclima+ workshop for Ambato's work for sustainable mobility (<https://euroclimapius.org/en/recent-events-urban/news-urban/468-ambato-s-work-towards-sustainable-mobility-is-restarting>)

Sumber: Alacántra (2019), Rupprecht et al. (2019)



Setelah konfirmasi pada cakupan geografi SUMP, pendataan inventaris dan sitensis kerangka kerja nasional, rencana induk, rencana sektor, proyek, dan penelitian yang relevan harus dilakukan. Penjelasan yang baik tentang apa saja yang tersedia membantu membentuk rencana yang dibuat berlandaskan aktivitas yang sudah ada serta selaras dengan rencana sektor. Definisi dari cakupan perencanaan geografi mungkin terutama penting di area tanpa kawasan metropolitan yang melembaga, atau jika area yang ada tidak menggambarkan Kawasan Fungsional di Perkotaan. Koordinasi dalam perencanaan metropolitan memang menuntut perhatian dan bersifat kompleks. Koordinasi meningkat jika perencanaan dilakukan di seluruh batas negara seperti antara Thailand dan Laos, yakni antara Nong Khai dan Vientiane. Karena kebutuhan akan perencanaan dan koordinasi lintas negara dan antarkota diprediksi akan meningkat akibat peningkatan pembangunan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan, pertanyaannya adalah bagaimana serta mana unit fungsi dan unit kerja yang dapat dibentuk

Kotak 7: Taipei: Kerja sama lintas departemen untuk kebijakan moblitas hijau

Pengaitan proses perencanaan dan koordinasi antara departemen kota selalu memiliki potensi tinggi untuk menghasilkan kebijakan inovatif dan komprehensif serta peningkatan jangka panjang pada sistem mobilitasnya. Kota Taipei telah memulai kebijakan mobilitas hijau, “Kebijakan-Sepeda-Bus-Metro-Jalan Kaki” yang mengaitkan perencanaan tata guna lahan dengan perencana kota, rancangan kota, regenerasi kota, dan ICT. Kebijakan ini dilakukan oleh beberapa otoritas perencanaan, yang dipimpin oleh pemerintah daerah, serta merupakan hasil dari tata kelola lintas-departemen. Fokus utama dari kebijakan ini adalah untuk mengoordinasikan aksi untuk Pembangunan Berorientasi Transit (TOD), untuk mengarahkan pembangunan hub multimoda dan ruang publik serta meningkatkan sistem jalan kaki dan bersepeda di Taipei. Salah satu contoh dari implementasi kebijakan adalah “koridor TOD” yang layak serta dapat menciptakan ruang untuk bersepeda melalui jalur sepeda dan ruang pejalan kaki, yang sangat terkait erat dengan realokasi ruang jalan di koridor metro. Salah satu aksi kolaborasi lainnya berdasarkan kebijakan ini adalah hub multimoda, sistem penjualan tiket yang terintegrasi, sistem berbagai, parkir pintar, dan aksi pengelolaan mobilitas lainnya.



Sumber dan gambar: Chang (2018) ; <https://events.development.asia/system/files/materials/2018/07/201807-integrated-transport-system-development-taipei.pdf>

Proses SUMP ditetapkan dalam kerangka kerja praktik perencanaan saat ini termasuk undang-undang, peraturan, skema, lisensi, konsesi, dan kebijakan yang relevan, serta terutama persyaratan perencanaan dan pelaporan sesuai hukum tentang tingkat perencanaan unggulan untuk perencanaan tata guna ruang, transportasi, pembangunan infrastruktur, dan perlindungan lingkungan. Tujuannya adalah mengadaptasi proses perencanaan sesuai konteks lokal dan nasional sehingga tercapai hubungan saling melengkapi antara SUMP serta metodologi perencanaan yang disyaratkan sesuai hukum (atau ditetapkan). Penting untuk mendefinisikan bagaimana SUMP serta dokumen dan kebijakan perencanaan lainnya dapat diintegrasikan. Terkait persyaratan ini untuk membentuk keselarasan antara berbagai tingkat perencanaan, khususnya, tingkat nasional, tentang pentingnya panduan dan penetapan standar. Karena berbagai sistem perencanaan dan tata kelola nasional, fungsi koordinasi sangatlah membantu.

Banyak kota dan wilayah sudah memiliki rencana induk transportasi, yang mencerminkan status perencanaan, serta tindakan yang diprioritaskan saat ini. Penilaian tentang rencana induk yang sudah ada ini dapat membantu untuk mengidentifikasi tindakan mana yang sebelumnya diprioritaskan agar sesuai dengan visi dan target kota, untuk melengkapi rencana sebelumnya dengan tindakan baru, untuk meningkatkan penerimaan dan kepemilikan atas beberapa tindakan melalui perencanaan partisipatif, serta untuk menghentikan tindakan yang tidak relevan melalui konsultasi khusus dengan pemangku kepentingan utama.

Dalam aspek praktis, rencana induk dapat menjadi titik awal yang tepat untuk proses SUMP lokal atau regional. Dokumen seperti Penilaian Mandiri SUMP¹³ dapat membantu menentukan situasi perencanaan saat ini serta mengidentifikasi kesenjangan dan peningkatan yang diperlukan. Salah satu elemen untuk mengukur rencana induk yang sudah ada bisa berupa, misalnya, pengadaan lokakarya pengembangan visi untuk menetapkan strategi jangka panjang yang jelas. Ada baiknya untuk melakukan analisis ini pada kasus konkret sehingga misalnya tingkat nasional dapat mengembangkan panduan tentang proses ini.

Kotak 8: Alat City Resilience Action Planning (alat CityRAP)

Salah satu pendekatan untuk memulai proses perencanaan perkotaan di kawasan berkembang atau baru adalah melalui peningkatan kapasitas lokal. Alat CityRAP yang dikembangkan DiMSUR (Pusat Teknis sub-regional untuk Manajemen Risiko Bencana, Keberlanjutan, dan Ketahanan Kota) menawarkan toolkit komprehensif, termasuk penyelenggaraan pelatihan dan kegiatan, yang bertujuan agar kota-kota di Sub-Sahara Afrika dapat memahami dan menjalankan aksi untuk membangun ketahanan kota. Dengan melalui empat tahap yang berbeda, staf kota dipandu untuk menjalani proses partisipatif, proaktif, dan jelas guna meningkatkan kapasitas serta mengemban kepemimpinan dalam perencanaan masa depan. Alat ini telah digunakan di banyak tempat seperti Afrika Selatan, Etiopia, Kabo, Verde, Malawi, dan Madagaskar.



Sumber: UN-Habitat, DiMSUR (2014), <http://capacitybuildingunhabitat.org/wp-content/uploads/workshops/>
Gambar: Training on urban resilience tool in South Africa (©UN-Habitat – Fruzina Straus)

13 Penilaian Mandiri SUMP adalah survei online (<https://www.sump-assessment.eu/start>) yang mengevaluasi dan meningkatkan perencanaan mobilitas di kota atau kawasan fungsional di perkotaan. Hasilnya menunjukkan seberapa baik kegiatan perencanaan memenuhi prinsip-prinsip Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP).

Transparansi dalam proses perencanaan merupakan komponen penting dalam SUMP. Rencana kerja harus mencantumkan penjelasan tentang semua tonggak pencapaian, lini waktu, pelaku yang terlibat, metodologi yang diusulkan, dan format untuk menyajikan hasil. Output yang diharapkan dari proses juga harus ditetapkan. Pemangku kepentingan harus memutuskan langkah perencanaan, hasil, dan peningkatan yang diperlukan berdasarkan titik awal perencanaan, kapasitas yang tersedia, serta kepentingan pemangku kepentingan. Dalam konteks tersebut, pemangku kepentingan lokal dan regional perlu menentukan apakah mereka menargetkan rencana yang komprehensif (SUMP), atau produk parsial, seperti strategi mobilitas, atau target dengan opsi tindakan terkait. Untuk proses ini, ada baiknya untuk menerima panduan nasional atau ASEAN tentang tempat yang membutuhkan aktivitas perencanaan tambahan secara umum serta kualitas perencanaan apa yang harus diupayakan, serta kriteria yang diikuti.

Saat mendefinisikan produk, besaran anggaran yang tersedia untuk proses lokal dan regional harus diklarifikasi. Biasanya, ini tergantung pada durasi dan intensitas kerja sama, serta apakah analisis model sudah dilakukan. Pernyataan yang selanjutnya muncul adalah bagaimana proses SUMP juga dapat didukung secara finansial.

Kotak 9 Lille, Prancis: Komite politik untuk mengarahkan kebijakan parkir metropolitan

Métropole Européenne de Lille (MEL) mencakup 95 kota berbeda yang dihuni 1,1 juta penduduk. Pada tahun 2013, MEL menyiapkan komite pengaturan parkir sehingga perwakilan politik dan teknis di tingkat metropolitan dan kota dapat mencapai kesepakatan tentang kebijakan parkir. Komite ini bertujuan untuk menyepakati visi bersama tentang kebijakan parkir di tingkat metropolitan, untuk mengontrol transportasi mobil individu serta meningkatkan kualitas hidup di kota. Dengan semua kota yang diundang ke pertemuan dua kali setahun, keikutsertaan semua otoritas publik untuk kerangka kerja kelembagaan memungkinkan pencapaian konsensus politik. Perwakilan memiliki kesempatan untuk membahas regulasi, sedangkan keputusan kebijakan utama diambil untuk kerangka kerja metropolitan, seperti SUMP. Transparansi dan netralitas kerangka kerja merupakan faktor utama penentu kesuksesan. Komite berencana memproduksi laporan resmi tentang parkir yang akan menetapkan prinsip-prinsip untuk kebijakan parkir yang akan diintegrasikan ke SUMP.

Sumber: Rupprecht et al. (2019)



Dalam langkah ini, diagnosis mobilitas menyeluruh harus dilakukan. Hal ini memerlukan berbagai data dan informasi terkait mobilitas. Selain pengumpulan data baru melalui mis. penghitungan volume lalu lintas dan survei dan juga berkat bantuan metode digital baru, penilaian (stock-taking) pada data yang ada, inventaris data, dan survei akan mendukung pengumpulan dan analisis data yang efektif dan efisien. Untuk menghindari pengumpulan berlebihan, perencana akan ingin menetapkan target dan bahkan dapat memilih paket tindakan/aksi sebelumnya. Dokumen perencanaan dari proyek (infrastruktur) transportasi yang sudah dapat juga mengandung data berharga (mis. Analisis Biaya-Manfaat, Studi Kelayakan) yang dapat diintegrasikan ke dalam penilaian perencanaan. Pihak ketiga, seperti operator ponsel, petugas operator (dispatcher) layanan transportasi juga dapat berkontribusi dengan data dengan biaya rendah atau nol. Situasi dan tren mobilitas dianalisis dari sudut pandang semua moda transportasi dan untuk aspek keberlanjutan yang relevan (mis. emisi GRK¹⁴, keselamatan lalu lintas, gender, daya hidup, dsb.) dengan menggunakan serangkaian sumber data kuantitatif dan kualitatif. Tantangan transportasi yang teridentifikasi dapat menuntun perencana saat menyepakati analisis yang ditekankan pada aspek tertentu.

14 MobiliseYourCity telah mengembangkan alat - TRIGGER - untuk memperkirakan pengurangan emisi GRK yang dapat diperkirakan dengan implementasi dengan SUMP.

Kotak 10: General Santos City, Filipina Pengembangan ruang publik yang nyaman untuk pejalan kaki melalui kemitraan pemangku kepentingan publik-swasta

Keikutsertaan pemangku kepentingan kuat merupakan landasan penting bagi gerakan Green GenSan untuk mencapai visi kota yakni Kota Hijau di Filipina Selatan. Dalam tiga tahun terakhir, beberapa proyek publik-swasta yang dimulai adalah: (1) konversi pusat pemerintahan seluas 12 hektar menjadi ruang publik yang nyaman untuk pejalan kaki, (2) pengembangan taman kantong di semua barangay kota, (3) pengembangan taman kantong di subdivisi residential, (4) pemulihan jalur pejalan kaki dan ruang parkir, serta (5) konversi jaringan jalur yang strategis menjadi ruang yang aman untuk anak. Sebagian besar proyek berada dalam tahap perencanaan atau implementasi serta mematuhi standar aksesibilitas universal, keselamatan anak, rancangan kota berkelanjutan, serta regenerasi kota. Begitu dikembangkan, ruang publik yang nyaman untuk pejalan kaki ini diprogram untuk menjadi hub mobilitas hijau di kota.



Proyek ini merupakan hasil kolaborasi dengan pemerintah daerah dan beberapa badan pemerintah pusat, serta kelompok profesional swasta, asosiasi alumni, kelompok sipil, sekolah, asosiasi pemilik rumah, serta organisasi non-pemerintah lainnya

*Sumber: GSC Tourism Council
Gambar: Walkable Government Centre*

Karena pentingnya layanan transportasi yang lebih banyak dan lebih baik untuk kawasan metropolitan ASEAN, sektor ini juga dapat menjadi fokus survei dan studi konseptual. Kesulitan yang signifikan adalah layanan transportasi yang diselenggarakan secara informal dengan tingkat tinggi. Tantangan dari cabang ini adalah data dan tingginya jumlah entitas yang beroperasi secara relatif kecil. Meskipun demikian, semua layanan ini penting untuk keseluruhan aksesibilitas pada suatu kota dan kawasan.

Karena data di tingkat lokal dan regional biasanya langka, pengembangan inventaris data yang mengidentifikasi ketersediaan dan kualitas data dapat dipertimbangkan. Sumber informasi tambahan dapat diperoleh dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh peneliti (mis. penelitian internal pemerintah atau penelitian swasta (mis. penelitian yang disediakan oleh Bank Dunia, ADB, GIZ, atau LSM yang kredibel). Lebih lanjut, kolaborasi dengan universitas dan tokoh akademisi lokal untuk melakukan penelitian lebih lanjut (bersama) sangat bermanfaat. Laporan dasar untuk perbandingan yang mengungkap masalah utama dan peluang dalam sistem mobilitas berfungsi sebagai acuan penting untuk strategi mobilitas dan skenario yang dikembangkan dalam fase perencanaan berikutnya.

Kotak 11: Mengembangkan SUMP di Amerika Latin

Beberapa kota di Amerika Latin seperti Ambato (Ekuador) dan Antofagasta (Chile) telah memulai proses SUMPⁱ Sementara itu, Trujillo (Peru) hampir memfinalisasikan SUMP-nya, dengan menjadi kota pertama berskala menengah di Peru dalam menerapkan konsep SUMP serta menyesuaikannya dengan konteksnya sendiri.

Antofagasta adalah kota berskala menengah di utara Chile dan memulai pengembangan SUMP-nya pada tahun 2019. Dua aspek utama yang menonjol dari pengalaman SUMP di Antofagasta merupakan tingkat kerja sama yang luar biasa di seluruh batas wilayah dan pendekatan strategis untuk mengubah proses partisipatif melalui situs web partisipatif.

Sejak awal proyek, banyak pemangku kepentingan kunci, misalnya, pemerintah daerah (GORE), MINVU, Kementerian Transportasi Chile, CREO Antofagasta, komite publik-swasta yang diisi lebih dari 60 organisasi, mengikuti rapat, perjanjian, serta menunjukkan minat tinggi pada kerja sama untuk kemajuan SUMP. Tingkat kerja sama yang luar biasa memungkinkan dukungan resmi dari pemimpin politik untuk pengembangan dan implementasi rencana. Baru-baru ini, tim manajemen SUMP Antofagasta mengadakan sebuah lokakarya online. Tim tersebut menyajikan hasil analisis situasi mobilitas dan hasil penilaian praktik perencanaan. Untuk penilaian, perencana menggunakan alat Penilaian Mandiri SUMP untuk mendapatkan pemahaman tentang efektivitas proses sosial, politik, dan kelembagaan di Antofagasta. Hal ini penting untuk menetapkan dasar sebagai perbandingan (di akhir fase 1 dari siklus SUMP) sebelum memulai proses pengembangan strategi (fase 2 dari siklus SUMP).

Tim manajemen SUMP di Antofagasta terdiri atas berbagai pemangku kepentingan yang terlibat dalam tiga level kerja, (1) kebijakan dan strategi, (2) manajemen teknis, dan (3) implementasi teknis. Tingkat pertama terdiri atas pemerintah daerah, kota Antofagasta, serta menteri perencanaan transportasi. Tingkat kedua tercantum di tabel teknis, yang antara lain mencakup Departemen Transportasi, serta menteri kementerian regional perumahan, transportasi, pekerjaan umum, lingkungan. Di tingkat akhir, pakar dan konsultan teknis dan administratif dilibatkan.ⁱⁱ



Gambar: Situs web SUMP Antofagasta (©PMUS situs web Antofagasta).

Lebih lanjut, pemerintah kota Antofagasta telah meluncurkan halaman beranda khusus SUMP (<http://movilidadantofagasta.cl/>). Halaman ini mencantumkan informasi tentang SUMP serta bertujuan untuk tidak hanya menginformasikan masyarakat tentang kemajuan SUMP, tetapi juga melibatkan mereka dalam kegiatan partisipatif seperti survei dan konsultasi serta pengembangan rencana. Komunikasi dengan publik menjadi alat untuk mendukung partisipasi publik selama krisis pandemi COVID-19.

ⁱ Kota-kota ini merupakan bagian dari program Euroclima+, yang didanai oleh Komisi Eropa dan diimplementasikan antara lain oleh GIZ.

ⁱⁱ Informasi lebih lanjut tentang struktur tata kelola dapat ditemukan di situs web SUMP Antofagasta: <http://movilidadantofagasta.cl/equipo-pmus/>

Sementara itu, kota lainnya seperti **Ambato** di Ekuador, yang berlokasi di tengah pegunungan Andes, juga mengalami kemajuan aktif dengan pengembangan SUMP. Ambato memulai prosesnya pada tahun 2019 dan telah menunjukkan prasyarat yang positif untuk kemajuan Rencana. Prasyarat tersebut mencakup kepemimpinan politik dan dukungan yang baik untuk pengembangan SUMP. Wali kota Ambato yang baru terpilih mendorong mobilitas berkelanjutan sebagai landasan penting dalam kampanyenya. Oleh karenanya, dia menyelaraskan kepentingannya dengan pengembangan SUMP untuk kotanya.



Gambar: Ambato menegaskan komitmennya terhadap mobilitas berkelanjutan (©ChangingTransport.org)

Dia beberapa kali mengumumkan kepada media dukungan kuatnya untuk perencanaan mobilitas berkelanjutan dengan visi dan komitmen jangka panjang untuk mencapai target politik yang lebih luas, seperti Kontribusi Ekuador yang Ditetapkan secara Nasional (NDC) untuk mengurangi emisi gas rumah kas dan memitigasi perubahan iklim. Dengan cara itu, pemimpin politik di Ambato memperkuat komitmen dan dukungan mereka terhadap pengembangan SUMP dengan mengikuti prioritas wali kota serta mendorong kolaborasi erat antara pemerintah, akademisi, serta sektor swasta sebagai lingkaran kebijakan yang memungkinkan manfaat lebih komprehensif untuk pengembangan Ambato.

Trujillo, kota berskala menengah di utara Peru akan menutup proses SUMP pada tahun 2020. Aspek-aspek berikut perlu disoroti: Program Nasional untuk Transportasi Perkotaan Berkelanjutan (PROMOVILIDAD) dibuat oleh pemerintah pusat dan Kementerian Transportasi membina pengembangan SUMP di kota-kota Peru yang dihuni setidaknya 100.000 penduduk. Kerangka kerja ini bertujuan untuk mendukung mobilitas perkotaan berkelanjutan dengan sistem transportasi yang terintegrasi, fokus pada gender, standar kualitas tinggi, aksesibilitas yang lebih baik, kesetaraan sosial, serta keberlanjutan finansial dan lingkungan.

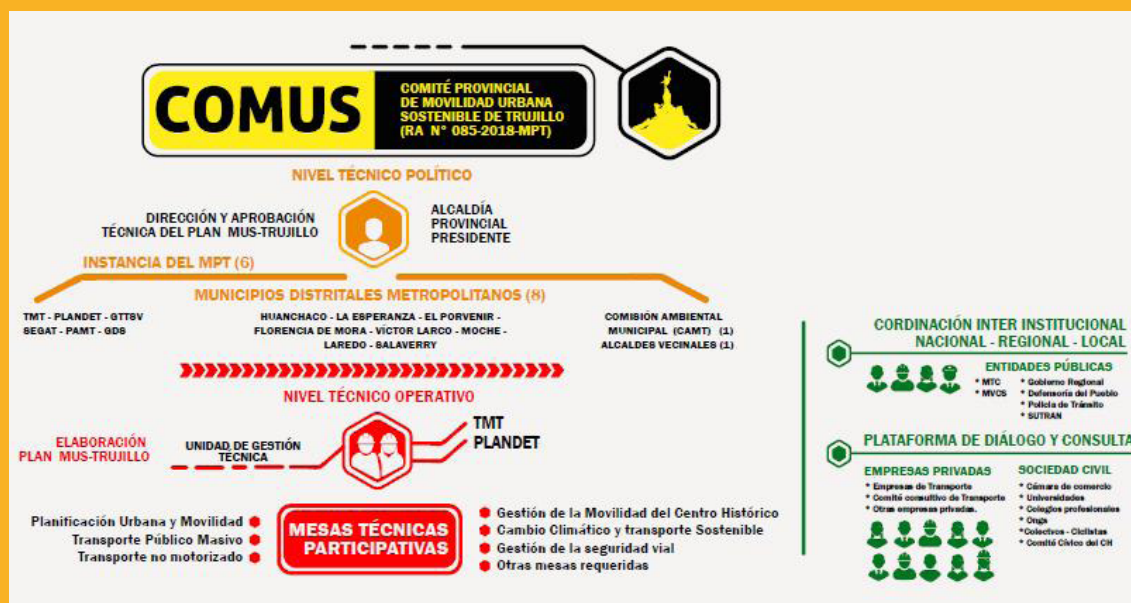
Fungsi utama PROMOVILIDAD antara lain mendukung perjanjian dan kontrak, pengawasan kepatuhan, penyediaan bantuan teknis tentang pengembangan proyek transportasi perkotaan, penguatan kapasitas teknis, serta dukungan sepanjang siklus hidup proyekⁱⁱⁱ. Program nasional disetujui pada pertengahan 2019 dan sejak saat itu telah mendorong kemajuan SUMP secara signifikan di Trujillo dan kota lainnya yang berskala menengah di Peru seperti Arequipa dan Piura.



Gambar: Sustainable Urban Mobility Committee (©COMUS)

ⁱⁱⁱ Informasi lebih lanjut di <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-crea-el-programa-nacional-de-transporte-decreto-supremo-n-027-2019-mtc-1792885-4/>

Komite Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan untuk Trujillo SUMP 'COMUS' dibentuk tahun lalu dan diluncurkan secara resmi oleh Wali Kota di kota tersebut. COMUS merupakan platform antarkota yang disepakati oleh 17 anggota termasuk Wali Kota (yang mengetuai Komite), kantor dari berbagai sektor serta komite lingkungan dan kotamadya distrik. Platform ini memiliki Unit Pengelolaan Teknis yang mengelola, mengatur, dan menetapkan arah dalam proses SUMP serta enam tabel teknis dengan topik spesifik seperti perencanaan dan mobilitas perkotaan, transportasi publik, transportasi tidak bermotor, perubahan iklim, dan transportasi berkelanjutan^{iv}. Pembentukan komite COMUS merupakan pencapaian penting yang menyoroti komitmen signifikan oleh otoritas lokal untuk mendukung pengembangan SUMP serta mendorong kolaborasi dan kerja sama antara pemangku kepentingan. Secara tradisional, perencanaan transportasi di Peru memiliki ciri kerja sama dengan tingkat yang rendah di antara lembaga dan keterlibatan masyarakat yang terbatas dalam prosesnya. Sebaliknya, pembentukan komite COMUS merupakan pergeseran paradigma. SUMP adalah alat yang akan membantu Peru untuk mencapai sasaran agenda 2030 untuk kota-kota yang berkelanjutan, Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, serta ambisi nasional untuk mentransformasi mobilitas di Peru menjadi lebih baik.



Gambar: Struktur organisasi COMUS (©COMUS)

^{iv} Informasi lebih lanjut tentang komite COMUS dapat ditemukan di sini <https://mus-trujillo.com/como-funcionamos/>

Daftar output utama dalam fase persiapan dan analisis

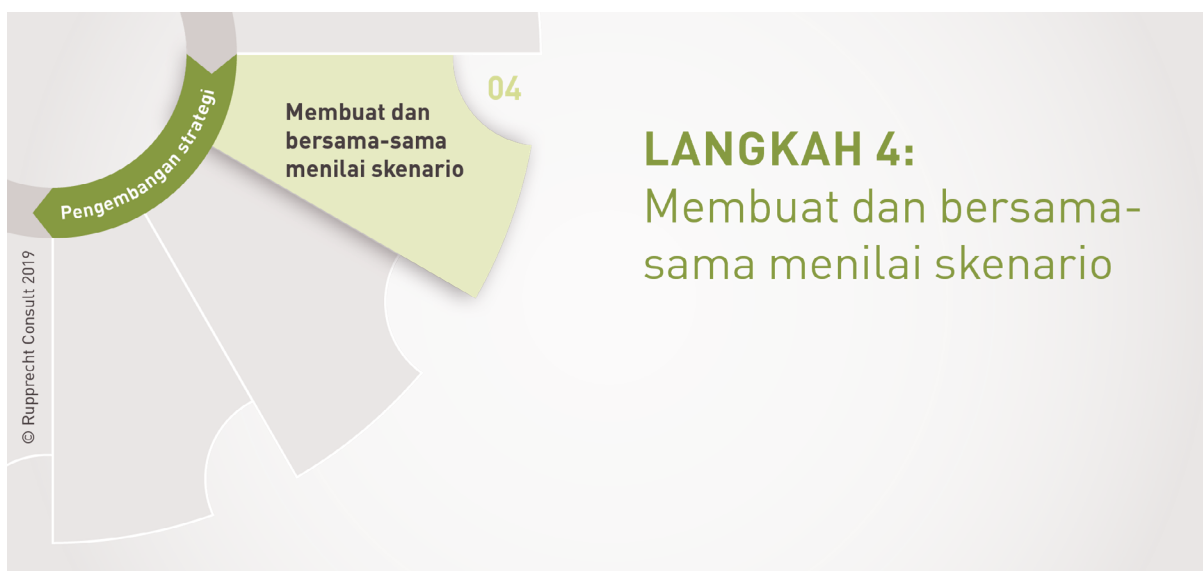
- Lokakarya untuk memulai proses SUMP, yang diadakan oleh tim manajemen SUMP.
- Pemetaan pemangku kepentingan yang mendukung identifikasi pelaku yang seharusnya terlibat.
- Gambaran umum tentang situasi mobilitas dan kerangka kerja perencanaan dapat dirangkum dalam satu laporan diagnosis singkat.
- Untuk proses berbagai hasil dan perincian masalah utama dan peluang yang lebih sederhana, hasil temuan utama dapat dikumpulkan dalam satu laporan dasar untuk perbandingan.

4.2. Fase 2: Pengembangan Strategi

Sasaran

Di fase ini, visi mobilitas perkotaan masa depan untuk FUA ditentukan, berdasarkan pekerjaan diagnosis sebelumnya. Hasil utama adalah visi dan strategi yang jelas untuk mobilitas perkotaan, yang perlu dijabarkan bersama dengan pemangku kepentingan kunci dan masyarakat. Skenario bisnis berjalan seperti biasanya (business-as-usual/BAU) serta alternatif dengan aksi jangka pendek dan panjang dapat digunakan untuk mempertimbangkan opsi. Semua ini kemudian dinilai dengan dibandingkan dengan skenario BAU untuk merumuskan skenario optimal untuk pemenuhan visi dan sasaran SUMP.

Aktivitas



Pengembangan skenario membantu perencana dan pengambil keputusan untuk mengevaluasi risiko dan peluang tindakan karena tren saat ini, kemungkinan perubahan situasi, dan tren masa depan yang diperkirakan. Skenario bisnis yang berjalan seperti biasa (BAU) memperkirakan perkembangan dengan berasumsi bahwa kebijakan saat ini tetap berjalan dan terlaksananya langkah-langkah yang saat ini direncanakan. Skenario alternatif menggambarkan perkiraan perkembangan yang disebabkan oleh berbagai prioritas kebijakan strategis (mis. transportasi publik vs mobilitas aktif vs elektromobilitas). Skenario tersebut mencontohkan dampak arahan kebijakan. Skenario tersebut juga memungkinkan tindakan penghitungan efektivitasnya, yang memprioritaskan aksi jangka pendek dan jangka panjang. Langkah-langkah keselamatan di jalan, dekarbonisasi, aksesibilitas yang setara, serta daya hidup jelas direkomendasikan di kota dan kawasan. Polusi udara, kebisingan lalu lintas, dan kemacetan terbilang relevan, terutama di FUA yang lebih besar.

Kotak 12: Kalkulator Emisi MobiliseYourCity

Kalkulator Emisi MobiliseYourCity digunakan untuk memahami potensi Mitigasi GRK dalam SUMP dan NUMP. Kalkulator ini khususnya membantu negara dan kota untuk menghitung emisi GRK transportasi untuk tujuan referensi dan skenario bisnis yang berjalan seperti biasa (BAU), dibandingkan dengan skenario SUMP atau iklim. Hasilnya, alat tersebut menyediakan data tentang perhitungan permintaan transportasi, konsumsi energi, dan emisi GRK. Data ini memberikan gambaran umum tentang relevansi setiap moda transportasi terkait total emisi GRK di dalam wilayah yang ditetapkan. Data ini juga memungkinkan pengguna untuk mengukur dan memantau dampak serangkaian tindakan mitigasi menurut pendekatan ASIF (*Avoid, Shift, Improve, Fuel*).

Untuk panduan selengkapnya tentang penghitungan emisi, lihat <https://www.mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-emissions-calculator>

Untuk perbandingan, berbagai skenario alternatif untuk transportasi perkotaan berkelanjutan dengan tindakan dan aksi tertentu untuk jangka pendek (2-3 tahun) dan jangka menengah (10-15 tahun) seharusnya dikembangkan. Di tingkat internasional, 2050 digunakan dalam perencanaan sebagai tahun target skenario jangka panjang. Teknik pengembangan skenario dapat bersifat kuantitatif (pembuatan model) atau sepenuhnya kualitatif (berdasarkan penilaian pakar atau hasil sebelumnya dari strategi kebijakan di kota atau konteks perkotaan serupa), atau kombinasi keduanya. Horizon perencanaan yang sesuai untuk konteks perencanaan spesifik dengan pertumbuhan cepat dapat ditetapkan untuk mendukung prosesnya.

Penting untuk membahas skenario ini dengan beragam pemangku kepentingan yang luas dari semua kalangan masyarakat (partisipasi warga), pembuat kebijakan, dan pakar untuk mencapai kesepahaman dan kesepakatan bersama. Lebih lanjut, diskusi yang komprehensif dapat membantu untuk memperkirakan kelayakan pemenuhan skenario yang diusulkan dan pada akhirnya meringankan implementasinya. Meskipun ini mungkin terbilang baru bagi banyak perencana, pengambil keputusan, dan pemangku kepentingan, yang mungkin memiliki pengalaman terbatas dalam pengembangan skenario atau pengaturan proses konsultasi untuk membahas hasil skenario, ini memungkinkan proses SUMP untuk ditutup dengan hasil yang dapat disepakati dan dapat diimplementasikan dengan dukungan dari berbagai kalangan masyarakat.

SUMP merupakan proses kompleks yang harus direncanakan dengan baik. Terdapat risiko bahwa karena kurangnya waktu atau adanya penolakan, konsultasi tidak terjadi. Tujuannya adalah meningkatkan perencanaan melalui konsultasi dan dialog serta menguji format tepat yang sudah dipahami dan dinilai nyaman oleh para pelaku. Idealnya, semua organisasi yang memulai SUMP memiliki sasaran sama untuk membentuk proses yang dapat ditangani sekaligus memberikan hasil yang relevan. Misalnya, penekanan di kawasan metropolitan dapat diberikan pada proses yang terfokus dengan pemimpin lokal dan regional serta pengambil keputusan yang berkuasa di kawasan metropolitan, yang lebih lanjut didukung oleh moderasi profesional. Penting untuk belajar dari pengalaman sehingga pelaku lokal dan regional juga dapat melihat manfaat dari konsultasi dan pembangunan kepercayaan. Pertanyaannya adalah bagaimana cara meningkatkan kesadaran akan masalah penting ini, mengurangi hambatan, dan membangun keyakinan.



Langkah ini bertujuan untuk mengembangkan konsensus tentang visi mobilitas bersama dengan tujuan dan strategi jelas yang menentukan arah untuk peningkatan mobilitas berkelanjutan berdasarkan perbandingan beberapa skenario. Pengambil keputusan harus terlibat dalam menentukan arah strategi masa depan secara aktif. Misalnya, visi mobilitas dapat dikaitkan dengan kebijakan mobilitas nasional dan visi kota saat ini (yakni beberapa kota ingin menjadi “kota cerdas” dan kota lainnya ingin menjadi “kota berkelanjutan”).

Visi sering kali mencakup sasaran seperti berkurangnya tingkat penggunaan mobil, peningkatan jatah moda transportasi berkelanjutan (jalan kaki, bersepeda, transportasi publik) dalam pemilihan moda perjalanan, peningkatan aksesibilitas dan kualitas hidup (dengan penyeimbangan ulang geografi agar lebih mengutamakan area yang kurang terlayani), peningkatan keselamatan di jalan, serta pengurangan emisi (polutan dan gas rumah kaca lokal), integrasi yang lebih baik untuk perencanaan tata guna lahan dan mobilitas, serta juga pengaturan ulang kelembagaan dan organisasi. Lebih spesifik untuk transportasi publik, visi juga dapat menjawab secara khusus peningkatan regulasi untuk operator transportasi publik/operator transportasi informal (paratransit), penambahan kapasitas otoritas transportasi publik, pengembangan kelembagaan, peningkatan kapasitas, dsb. Dalam situasi apa pun, sasaran sebaiknya dipastikan dapat tercapai serta mengatasi sebanyak mungkin masalah mobilitas signifikan yang teridentifikasi menurut prioritas strategi. Meskipun ini mungkin termasuk pendekatan baru bagi pemangku kepentingan yang mungkin kurang memahami manfaat dari pengembangan visi, proses dan format yang transparan, serta moderasi profesional, dapat memperjelas manfaatnya.

Memperoleh pengalaman dalam pengembangan strategi, format, dan proses simpel juga bersifat penting. Manfaat strategi yang bersama-sama dikembangkan terlihat saat strategi tersebut memberikan keabsahan yang diperlukan untuk implementasi tindakan dan merupakan suatu elemen untuk akses ke pendanaan untuk solusi yang berkelanjutan. Ini seharusnya sesuai dengan kriteria pendanaan dan evaluasi kebijakan di tingkat nasional. Dalam hal ini, menjembatani kesenjangan antara perencanaan dan implementasi strategi harus dipertimbangkan.

Kotak 13: Singapura: Strategi jangka panjang yang jelas untuk mobilitas

Strategi jangka panjang membutuhkan visi jelas dengan target tertentu. Singapura mengembangkan strategi komprehensif, “Rencana Induk Transportasi Darat 2040”, yang mencakup perspektif jangka panjang, visi yang jelas, dan strategi untuk kehidupan perkotaan di Singapura. Rencana ini menetapkan tiga dorongan yang melampaui peningkatan kualitas infrastruktur dan kemajuan teknologi, yang berfokus pada masyarakat dan kualitas hidup mereka. Rencana transportasi menentukan prioritas yang jelas untuk masa depan dan target yang berfokus pada masyarakat, durasi perjalanan, kualitas hidup, dan keselamatan mereka. Rencana ini menyatukan perencanaan transportasi dengan bidang kebijakan lainnya yang sangat relevan, seperti tata guna lahan, kesehatan, inklusi, dan energi. Tiga dorongan tersebut adalah:

- **Kota 45 Menit dengan Kota Kecil 20 Menit**

Kota tempat sebagian besar penduduk dapat sampai ke tempat kerja dalam 45 menit dengan menggunakan mode “Jalan Kaki-Bersepeda-Naik Angkutan”. Dalam 20 menit, pusat layanan masyarakat terdekat dapat dicapai dengan berjalan kaki, sepeda, atau angkutan umum.

- **Transportasi untuk semuanya**

Sistem transportasi untuk kebutuhan semua orang, dengan fokus pada transportasi publik yang bebas kendala dan perhatian khusus terhadap kaum difabel dan orang dari segala usia.

- **Kehidupan yang Lebih Sehat dan Perjalanan yang Lebih Aman**

Lebih banyak ruang untuk transportasi publik, mobilitas aktif, dan penggunaan oleh masyarakat, termasuk jalur pejalan kaki dan pesepeda, serta stasiun angkutan umum. Armada angkutan umum dengan penggunaan energi bersih serta target keselamatan di jalan menuju “Vision Zero” melalui perubahan perilaku, rancangan infrastruktur, dan skema lalu lintas.

Strategi transportasi Singapura dikembangkan melalui kolaborasi erat dengan jaringan pemangku kepentingan yang luas “melalui divisi Community Partnership Network (CPN) dalam Land Transport Authority (LTA). Tidak hanya komuter, karyawan transportasi, sektor swasta, kalangan akademik, dan pakar yang terlibat, tetapi juga masyarakat lokal melalui berbagai format pelibatan. Masukan dari peserta menyiratkan bahwa sesi telah membantu mereka memahami secara lebih baik pertimbangan di balik perencanaan dan kebijakan transportasi darat Singapura. Semua kelompok masyarakat dapat memberikan masukan tentang rencana melalui format partisipasi secara langsung dan online.



Sumber: Pemerintah Singapura (2020), Rencana Induk Transportasi Darat 2040: <https://www.lta.gov.sg/>

Gambar: ©Singapore Land Transport Master Plan 2040



Begitu visi dan tujuan ditetapkan, langkah berikutnya adalah menentukan indikator strategis dan target. Indikator strategis seharusnya memungkinkan pemantauan kemajuan yang terjadi pada menuju pencapaian setiap sasaran. Menangani beberapa indikator di tingkat strategis mungkin terbukti lebih praktis dan realistis, terutama untuk kota dan wilayah yang memiliki sumber daya terbatas atau pengalaman minim terkait perencanaan transportasi yang strategis. Daftar indikator seharusnya mudah dipahami serta mencerminkan masalah penting di kota (mis. jumlah korban jiwa dalam kecelakaan di jalan, bagian trotoar dan penyeberangan pejalan kaki dengan kualitas rendah, atau tingkat kualitas udara)¹⁵.

Target yang ditetapkan untuk indikator strategis harus SMART: specific (spesifik), measurable (terukur), achievable (dapat dicapai), realistic (realistis), dan time bound (tepat waktu). Target harus ambisius, tetapi realistis; ini juga berarti menggambarkan dengan jelas indikator mana yang harus diubah, berapa jumlahnya, kapan tahunnya (mis. pengurangan emisi GRK sebesar 30% dari transportasi perkotaan dalam sepuluh tahun). Target menengah yang menggambarkan tonggak pencapaian menuju target jangka panjang juga perlu disertakan (mis. pengurangan emisi GRK sebesar 15% dari transportasi perkotaan dalam lima tahun).

¹⁵ Kemitraan MobiliseYourCity telah menyarankan daftar dampak dan indikator investasi (lihat Kerangka Acuan Kerja Model MYC dan Kerangka Beranotasi untuk SUMP).

Kotak 14: Vitoria-Gasteiz, Spanyol, Bologna, Italia, dan Thessaloniki, Yunani: Forum untuk partisipasi pemangku kepentingan

Tiga kota di Eropa Selatan yakni Vitoria-Gasteiz, Bologna dan Thessaloniki memiliki satu kesamaan: mereka mengembangkan SUMP mereka atau tindakan mobilitas mereka melalui kolaborasi erat dengan pemangku kepentingan lokal dan masyarakat melalui metode partisipasi yang ekstensif. Ketiga kota ini membentuk “forum mobilitas”, yang mengumpulkan para pelaku seperti kota-kota dari kawasan metropolitan, masyarakat, departemen kota, atau sektor swasta.

Kota **Vitoria-Gasteiz** di Spanyol menjadi sorotan dalam beberapa tahun terakhir karena konsep “Superblok” yang komprehensif, yang merupakan salah satu strategi utama untuk mencapai target SUMP di kota. Superblok adalah ruang geografi yang mencakup beberapa blok kota yang hanya dapat digunakan oleh pejalan kaki, pesepeda, serta mobil petugas layanan dan mobil penghuni blok, sedangkan mobil pribadi dan angkutan umum lainnya dibatasi ke jalan yang mengelilingi blok. Dalam kontes pengembangan SUMP pertama di Vitoria-Gasteiz, kota ini membentuk **forum masyarakat untuk mobilitas berkelanjutan**, yang dipimpin oleh suatu komite teknis antardepartemen, yang melibatkan berbagai departemen kota seperti departemen pembangunan ekonomi, departemen lingkungan dan ruang publik, unit kesehatan masyarakat, layanan lalu lintas dan mobilitas, layanan partisipasi masyarakat, dsb. Proses partisipatif untuk mengembangkan SUMP yang menghasilkan “Pakta Masyarakat untuk Mobilitas Berkelanjutan” untuk pengembangan sistem mobilitas di masa depan. Untuk menghindari kekhawatiran awal dari sebagian warga dan penjual yang secara langsung terdampak oleh implementasi superblok, pemerintah kota mempertahankan kontak permanen dengan asosiasi masyarakat. Selain itu, kampanye komunikasi dan kesadaran juga diluncurkan untuk menciptakan persepsi positif pada budaya baru yaitu mobilitas berkelanjutan. Pada awalnya, ide ini mendapat penolakan dari sebagian pejabat kota dan pemangku kepentingan politik, tetapi semua itu teratasi berkat keberadaan kelompok kerja permanen yang mengadakan pertemuan mingguan untuk menjamin konsensus kuat terkait tindakan yang akan diterapkan.

SUMP **Bologna** dikembangkan bersama dengan masyarakat dan pemangku kepentingan melalui “forum Mobilitas Berkelanjutan” dengan tujuan melibatkan melalui kegiatan partisipatif, informatif, dan komunikatif, seperti survei online, buletin elektronik, dan situs web khusus. Pemangku kepentingan dan masyarakat dari 55 kota diundang untuk ikut ambil bagian dalam berbagai lokakarya serta jenis acara lainnya untuk bersama-sama menghasilkan kesepakatan bersama tentang strategi SUMP, sasaran, kebijakan, dan aksinya. Proses ini memungkinkan Bologna untuk mengembangkan SUMP metropolitan yang terintegrasi dengan perencanaan tata guna lahan dan logistik serta merasakan tingkat penerimaan yang tinggi dari masyarakat.

Di **Thessaloniki**, forum mobilitas dibentuk pada tahun 2016 setelah adopsi SUMP. Forum ini berfungsi sebagai wadah untuk semua pemangku kepentingan yang diisi oleh Kementerian Transportasi, Persatuan Regional, kota, universitas, lembaga riset (AUTH dan HIT-CERTH), operator transportasi publik, Kamar Dagang dan Industri lokal, asosiasi masyarakat, dan LSM yang terlibat. Forum ini bertujuan untuk menerangkan kemajuan implementasi, untuk mendiskusikan rencana bagus depannya, serta untuk mengalokasikan tanggung jawab. Selain itu, forum ini juga menyediakan kerangka kerja ideal untuk mengoordinasikan perkembangan SUMP metropolitan serta untuk menemukan visi bersama dan strategi untuk semua SUMP yang dikembangkan oleh berbagai kota di kawasan metropolitan.

Sumber: Rupperecht et al. (2019), Escudero, J. C. (2013)

Kotak 15: Visi bersama tentang mobilitas berkelanjutan di Kawasan Metropolitan Guadalajara, Meksiko

Di **Kawasan Metropolitan Guadalajara** (sekitar 5 juta penduduk), mobilitas perkotaan yang digunakan akan dikelola oleh badan transportasi dan infrastruktur perkotaan dan direncanakan oleh pemerintah federal. Dalam upaya besar untuk meningkatkan perencanaan perkotaan terintegrasi di metropole yang berkembang pesat, 10 kota kini diwakili oleh **IMEPLAN**, institut metropolitan untuk perencanaan dan pengelolaan perkotaan. Dengan cara ini, pengelolaan **perkotaan dan mobilitas menjadi beragam karena adanya lapisan kelembagaan yang baru**.

Pengelolaan mobilitas perkotaan dan penggunaan tindakan perencanaan yang berkelanjutan peran penting dalam mencapai sasaran Metropolitan Land Plan (POTmet, 2015) yaitu membentuk kota yang memiliki kepadatan tinggi dan berkelanjutan. Namun, sekalipun mobilitas perkotaan berkelanjutan semakin sering dibahas dalam rapat dengan kelompok masyarakat dan lembaga perencanaan di kota, banyak pemangku kepentingan dan masyarakat yang juga menolak kebijakan yang mengurangi atau membatasi ruang jalan untuk mobil. Dalam beberapa kasus, infrastruktur jalur sepeda yang sudah dibangun terpaksa diubah menjadi tempat parkir dan ruang jalan untuk kendaraan bermotor. Guadalajara bereaksi dengan mendorong dialog dan debat antara kelompok pemangku kepentingan yang tidak sepeham. Dewan baru dan departemen komunikasi di dalam badan dibentuk untuk membahas aspek teknis dan manfaat mobilitas berkelanjutan. **Informasi terbaru yang komprehensif tentang PMUS** (bahasa Spanyol untuk SUMP) bertujuan untuk **menyertakan semua rencana**

sektoral serta melaksanakan **perencanaan mobilitas yang partisipatif dan kolaboratif** di *metropole*. Keterlibatan lebih awal dari masyarakat dan lembaga kota bersifat kompleks, tetapi ini merupakan tindakan yang sangat efektif untuk berhasil dalam perencanaan metropolitan.



Sumber: Strunden (2020)
Gambar: GuadalajaraGob

Daftar output utama dalam fase pengembangan strategi.

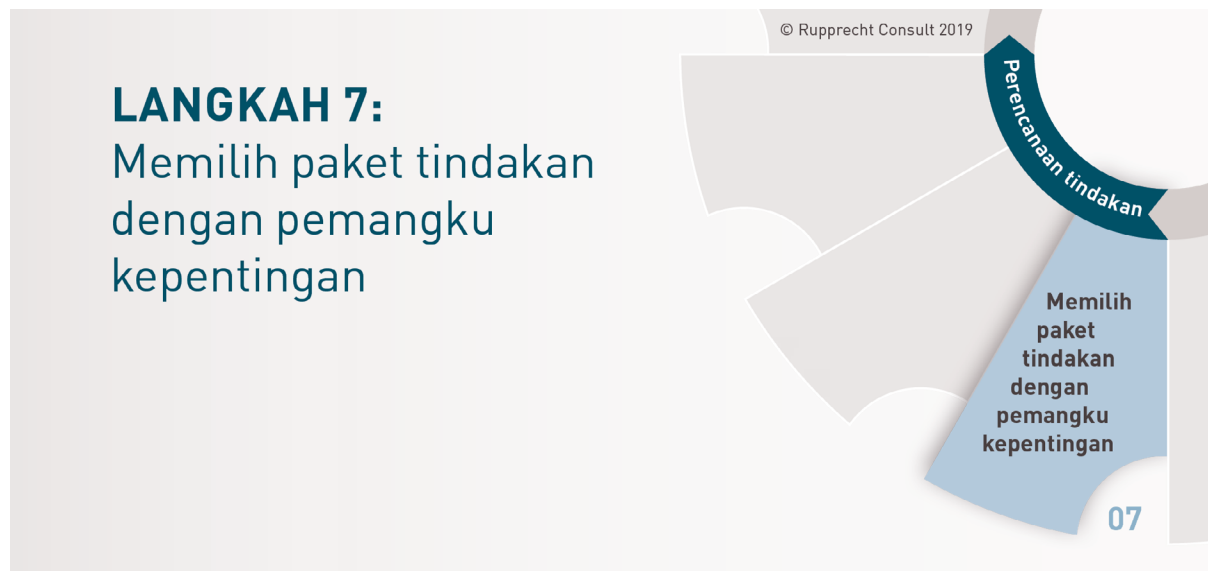
- Lokakarya pengembangan visi dan penetapan target dengan pemangku kepentingan dan masyarakat untuk mengembangkan kesepahaman bersama tentang kemungkinan opsi untuk masa depan.
- Strategi SUMP, termasuk visi dan sasaran bersama, sebagai akibat dari kegiatan pengembangan visi dan penetapan target.
- Presentasi semua skenario yang dikembangkan dengan minimal satu skenario BAU dan skenario alternatif (karbon rendah).
- Serangkaian target yang dapat dicapai di tingkat lokal, tetapi ambisius (di atas BAU).

4.3. Fase 3: Perencanaan Tindakan

Sasaran

Dalam fase ketiga, proses perencanaan berpindah dari tingkat strategis ke operasional. Fokusnya adalah skenario terpilih dan tindakan yang diprioritaskan, serta deskripsi dari pengaturan pemantauan. Tindakan akan dijelaskan sespesifik mungkin untuk memastikan tindakan tersebut dijelaskan dengan rinci, komprehensif, dan terkoordinasi dengan baik. Fase perencanaan tindakan ditutup dengan persiapan fase implementasi serta penyerahan SUMP kepada pengambil keputusan di badan politik yang berwenang, yang lalu harus mengadopsi rencana.

Aktivitas



Skenario yang dipertahankan harus dijelaskan secara detail, yang memberikan estimasi biaya serta lingkup studi kelayakan yang diperlukan untuk implementasinya. Dampak lingkungan dan sosial dari tindakan dan kebutuhan akan akuisisi lahan harus ditetapkan. Faktor seperti kemudahan implementasi, tingkat keparahan risiko, serta tingkat kesiapan seharusnya dijabarkan. Untuk memastikan bahwa skenario yang dipilih memang berkontribusi pada target yang disepakati, dampak dapat dinilai untuk dibandingkan dengan indikator inti.

Tindakan yang diprioritaskan harus dibagi menjadi aksi jangka pendek, menengah, dan panjang. Deskripsi aksi yang terperinci mencakup informasi tentang biaya, persyaratan hukum, kontribusi yang diperkirakan untuk sasaran, serta prioritas, tanggung jawab, dan linimasa yang disarankan. Tindakan ini dapat dikelompokkan, misalnya, berdasarkan moda transportasi, berdasarkan lokasi, dan berdasarkan tema (transportasi publik, transportasi tidak bermotor, lalu lintas, keselamatan di jalan, emisi GRK, ketahanan terhadap peristiwa iklim, dsb.) untuk mendukung identifikasi paket tindakan yang layak terintegrasi (secara finansial). Pemantauan dan evaluasi harus direncanakan untuk setiap aksi. Serangkaian indikator inti ditetapkan yang memungkinkan pemantauan dan evaluasi tindakan utama dengan upaya wajar dengan mempertimbangkan data yang tersedia dan sumber daya terbatas untuk pengumpulan data baru serta indikator skala kecil.

Kotak 16: Guangzhou, Cina: Perencanaan holistik untuk sistem Bus Rapid Transit (BRT)

Antara 2004 hingga 2010, kota Guangzhou mengimplementasikan kapasitas BRT tertinggi di Asia. Ini merupakan pertama kalinya untuk BRT untuk mencapai frekuensi penumpang metro sebesar 50.000 penumpang per jam dan 800.000 per hari. Sistem BRT merupakan sistem pertama yang secara langsung terhubung ke sistem metro kota, dan ini melengkapi stasiunnya dengan infrastruktur sepeda. Adanya jalur BRT sebagai bagian penting dari proyek besar ini menjadikan sistem bus baru ini sebagai bagian dari jaringan transportasi multimoda yang lebih besar dan pendekatan perencanaan terintegrasi. Tidak hanya kebutuhan masyarakat akan sistem transportasi yang lebih baik yang perlu dipertimbangkan (mis. frekuensi yang lebih baik, peningkatan keselamatan, kenyamanan, durasi perjalanan), tetapi juga ekspektasi dan kebutuhan pengguna dari moda transit lainnya (bus, metro) dan pejalan kaki dan pesepeda. Oleh karenanya, pendekatan menyeluruh ini memang mempertimbangkan fitur rancangan dan integrasi, tidak hanya untuk stasiun BRT, tetapi juga untuk keseluruhan ruang perkotaan. Stasiun dibangun dengan kondisi yang nyaman untuk pejalan kaki dengan jembatan, tempat parkir dan sewa sepeda, serta jalur hijau dengan jalur sepeda, ruang pejalan kaki, taman, dan taman bermain mengikuti koridor BRT di kota.

Proyek besar seperti sistem BRT di Guangzhou sangat membutuhkan pendekatan perencanaan yang terintegrasi, dengan mempertimbangkan keseluruhan jaringan transportasi, serta kebutuhan masyarakat, tindakan pelengkap lainnya, serta integrasi pemangku kepentingan. Kerangka kerja SUMP menawarkan pendekatan menyeluruh untuk mengintegrasikan proyek besar ke dalam gambaran sistem mobilitas yang lebih besar, untuk memastikan peningkatan kualitas hidup yang lebih baik dan pendekatan berkelanjutan jangka panjang.



Sumber: C40 Cities Climate Leadership Group (2016), Far East Mobility (2020)

Gambar: Sistem BRT (©ITDP); Parkir sepeda di stasiun BRT (©Karl Fjellstrom, Far East Mobility)

Setiap indikator memiliki definisi, format pelaporan, bagaimana data diukur, bagaimana nilai indikator dihitung dari data, dan seberapa sering pengukuran akan dilakukan. Indikator ini juga menentukan siapa yang bertanggung jawab atas pengumpulan data, anggaran pelaporan, serta nilai dasar sebagai perbandingan, yakni nilai awal dan nilai target dari perubahan yang diinginkan. Kapan pun memungkinkan, indikator standar yang sudah ditetapkan dengan baik serta jika orang-orang mengetahui cara mengukur dan menganalisisnya seharusnya digunakan. Kemitraan Global MobiliseYourCity telah menyarankan daftar indikator inti standar untuk SUMP.

Kotak 17: Marikina City, Filipina: Paket tindakan komprehensif untuk mempromosikan kegiatan bersepeda

Marikina City mengembangkan sistem jalur sepeda sepanjang 50 km untuk mempromosikan kegiatan bersepeda serta meningkatkan keselamatan dan aksesibilitas untuk pesepeda. Pembangunan dimulai pada tahun 2002 sebagai pendekatan “eksperimental”, yang digunakan perencana kota untuk mengadaptasi rencana mereka di sepanjang prosesnya. Jaringan menghubungkan area tempat tinggal di kota, terutama pemukiman masyarakat berpenghasilan rendah ke tempat kerja, pasar, sekolah, dan tempat penting lainnya. Melalui pembangunan infrastruktur berupa sistem jalur sepeda, trotoar, dan drainase diperbaiki dan jalan dirawat dan dilebarkan agar memberikan ruang lebih besar untuk pesepeda.



Untuk mendorong kegiatan bersepeda dan peningkatan keselamatan di jalan secara keseluruhan, kota menerapkan regulasi dan aturan lalu lintas yang baru dan konsisten serta mengadakan kampanye keselamatan sepeda termasuk edukasi dan informasi tentang keselamatan. Untuk mempromosikan mobilitas multimoda, stasiun parkir sepeda disiapkan di stasiun kereta. Secara keseluruhan, proyek ini juga bertujuan untuk memulihkan ruang publik, bersama dengan peningkatan kualitas ruang hijau dan ruang untuk mobilitas aktif. Setelah finalisasi pembangunan, pemerintah kota masih berupaya mempromosikan kegiatan bersepeda, misalnya melalui pinjaman sepeda untuk pegawai kota, edukasi keselamatan sepeda di sekolah, serta klinik atau acara bersepeda. Selain itu, infrastruktur masih berupaya dibenahi melalui rambu jalan, parkir sepeda, dan stasiun sepeda

Sumber: Marikina City (2008)

Gambar: ©Aldrin B. Plaza, <https://bluprint.onemega.com/make-bike-lanes-work/>

Kotak 18: Indikator dampak inti SUMP MobiliseYourCity

Indikator dampak inti MobiliseYourCity membantu kota dalam memantau dampak pada rencana mereka dari sudut pandang keberlanjutan. Indikator tersebut dapat diukur dan sejalan dengan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB).

Indikator ini menggambarkan daftar standar untuk sektor mobilitas perkotaan, dan harus dilengkapi dengan indikator yang dapat disesuaikan dengan konten spesifik dari setiap SUMP.

- 1. Emisi GRK terkait transportasi:** Pengurangan emisi GRK tahunan dalam skenario SUMP dibandingkan dengan skenario BAU.
- 2. Akses ke transportasi publik:** Proporsi penduduk yang tinggal dalam jarak 500 meter dari titik pemberhentian transportasi publik dengan jadwal keberangkatan rata-rata minimum setiap 20 menit.
- 3. Keselamatan di jalan:** Korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas (jalan, kereta, dsb) per 100.000 penduduk, per tahun.
- 4. Kualitas udara:** Rata-rata polusi udara kota tahunan akibat partikel debu halus (dalam $\mu\text{g PM}_{2,5}$) di stasiun pemantauan di dekat jalan.
- 5. Pembagian moda transportasi tidak bermotor dan angkutan umum:** Proporsi perjalanan yang ditempuh dengan moda transportasi tidak bermotor serta angkutan umum sebagai satu bagian dari total perjalanan yang ditempuh.
- 6. Terjangkaunya angkutan umum:** Persentase pendapatan yang siap dibelanjakan yang dibelanjakan untuk transportasi publik untuk penggunaan sebagian oleh kuintil kedua kelompok rumah tangga.

Metodologi lengkap (definisi, kuantifikasi, dsb.) dari indikator dampak inti SUMP tersedia di https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-11/Data%20Needs%20and%20Uses_MobiliseYourCity%20Core%20Impact%20Indicators.pdf

Matriks berikut menunjukkan contoh tindakan yang dibagi menjadi jangka pendek, menengah, dan panjang yang terkait dengan indikator untuk mengevaluasinya. Matriks berikut memperjelas bagaimana tindakan tertentu dapat dibagi menurut waktu dan dievaluasi berdasarkan indikator spesifik.

Elemen SUMP		Contoh	Diukur dengan	
Sasaran		Mengurangi polusi lokal	Jumlah hari yang melampaui tingkat polusi udara kritis	
Sasaran transportasi		Meningkatkan penggunaan mode transportasi tidak bermotor	Pembagian perjalanan dengan jalan kaki dan bersepeda	
Tindakan	Jangka pendek	Membangun jalur sepeda	Membuat jalur sepeda sementara di jalan utama	% perubahan dalam perjalanan dengan bersepeda
	Jangka menengah	Membangun jalur sepeda	Mengurangi akses kendaraan ke rute tertentu	Km jalan/jalur yang dibebaskan dari lalu lintas kendaraan bermotor
	Jangka panjang	Membangun jalur sepeda	Membangun jalur sepeda yang terpisah	Km jalur sepeda terpisah yang dibangun
	Jangka pendek	Mengkhususkan jalan pusat kota untuk pejalan kaki	Membuat hari/akhir pekan/hari kerja bebas kendaraan (car free day)	Jumlah jalan yang dikhususkan untuk pejalan kaki
	Jangka menengah	Mengkhususkan jalan pusat kota untuk pejalan kaki	Mengurangi akses jalan tempat belanja untuk jenis kendaraan tertentu	% akses kendaraan
	Jangka panjang	Mengkhususkan jalan pusat kota untuk pejalan kaki	Mengkhususkan jalan tempat belanja di pusat kota untuk pejalan kaki	% penyelesaian jalan pusat kota khusus pejalan kaki
Sumber daya		Biaya investasi dan pemeliharaan	Biaya investasi dan pemeliharaan transportasi untuk infrastruktur baru/lebih baik	

Lebih lanjut, pendekatan Pemantauan dan Pelaporan MobiliseYourCity untuk emisi GRK menyediakan panduan yang jelas dan metodologi MRV yang mencakup evaluasi ex-ante (sebelum kegiatan) dan ex-post (setelah kegiatan) kotak serta pemantauan berkala emisi GRK yang terkait dengan pengembangan dan implementasi SUMP dan NUMP¹⁶.

Peningkatan jumlah pengguna internet di Negara Anggota ASEAN¹⁷ bisa jadi menguntungkan karena ini memungkinkan untuk menyediakan platform berbasis online (situs web atau aplikasi) untuk proses pemantauan dan evaluasi. Platform online tersebut merupakan alat yang bermanfaat bagi masyarakat untuk secara langsung terlibat saat tindakan SUMP diterapkan, mis. orang dapat secara mudah melaporkan kepada badan pemerintah terkait melalui aplikasi/situs web kapan pun terjadi masalah selama implementasi proyek.

¹⁶ Pendekatan Pemantauan dan Pelaporan MobiliseYourCity untuk emisi GRK tersedia di situs web MobiliseYourCity.

¹⁷ Sejak tahun 2008 hingga 2013, jumlah pengguna internet di ASEAN tumbuh 16 persen setiap tahunnya (Bank Dunia, 2014 sebagaimana dikutip dalam Woetzel et al., 2014). Penetrasi internet di dalam ASEAN mencapai 65% pada tahun 2019. Penetrasi media sosial 63% dan konektivitas perangkat seluler 132%. (ASEAN UP, 2019).

Kotak 19: MobiliseYourCity **kemitraan global untuk mempromosikan implementasi SUMP lokal**



Kemitraan sama-sama dibiayai oleh Direktorat Jenderal untuk Kerja Sama dan Pembangunan Internasional (DG DEVCO) Komisi Eropa, Kementerian Transisi Ekologi dan Solidaritas Prancis (MTES), Fasilitas Prancis untuk Lingkungan Global (FFEM), Kementerian Federal Jerman untuk Lingkungan, Konservasi Alam, Keselamatan Bangunan dan Nuklir (BMU), serta Badan Pembangunan Prancis (AFD). Implementasi kegiatan yang dibiayai dilakukan melalui koordinasi dengan pemerintah pusat dan daerah dan dimulai oleh AFD, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), dan mencakup dukungan dari organisasi seperti Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), Codatu NGO, dan Wuppertal Institute.

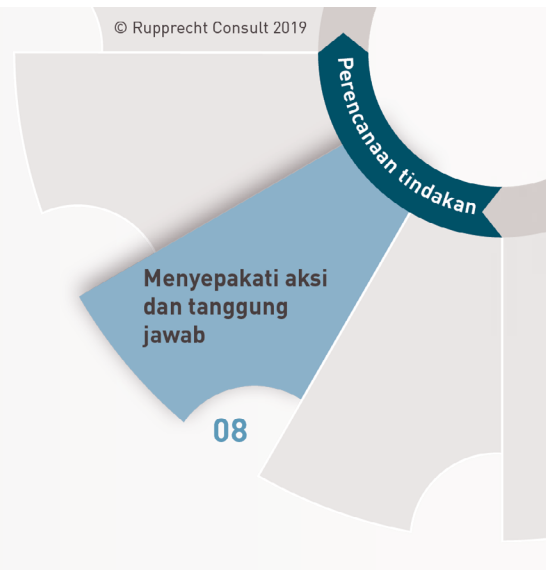
Pada prinsipnya, sasaran Kemitraan MobiliseYourCity adalah untuk mengembangkan kota yang lebih inklusif, layak huni, dan efisien secara ekonomi, untuk mengurangi emisi GRK dari mobilitas perkotaan, dan untuk meningkatkan kemungkinan bagi masyarakat kota untuk dapat mengakses layanan transportasi publik. Mitra MobiliseYourCity memiliki target untuk bekerja melalui kolaborasi erat dengan 100 kota di 20 negara dan untuk mengembangkan Rencana Mobilitas Perkotaan Berkelanjutan (SUMP) dan Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional (NUMP) di skala global.

Sejak pembentukannya, MobiliseYourCity telah menjadi Kemitraan global terdepan untuk meningkatkan investasi untuk solusi transportasi berkelanjutan. Pada tahun 2021, Kemitraan ini telah memiliki lebih dari 60 kota mitra dengan jumlah penduduk gabungan lebih dari 75 juta jiwa di 32 negara. AFD dan GIZ mendukung penjabaran SUMP dan NUMP. Kemitraan ini diharapkan akan terus berkembang dan melihat hasil nyata untuk mobilitas berkelanjutan.

Di Asia, kemitraan MobiliseYourCity melibatkan beberapa aktivitas melalui pembiayaan Uni Eropa dan Bank Pembangunan Asia (ADB) seperti Program India MobiliseYourCity atau di tingkat nasional untuk mendukung pengembangan kebijakan mobilitas perkotaan nasional di Thailand, Filipina, Pakistan, Myanmar, dan Indonesia. Selain bantuan teknis yang disediakan di wilayah, Kemitraan menargetkan untuk melibatkan mitra baru serta menyediakan alat dan meningkatkan kapasitas anggotanya untuk memastikan implementasi SUMP.

LANGKAH 8: Menyepakati aksi dan tanggung jawab

© Rupprecht Consult 2019



Perencanaan finansial yang menyeluruh dibutuhkan untuk memastikan bahwa tindakan dan aksi yang teridentifikasi sehat secara ekonomi dan layak secara finansial. Oleh karena itu, sumber pendanaan yang melampaui anggaran lokal perlu ditetapkan, dan rencana finansial perlu dikembangkan. Skema finansial yang terperinci dapat disertakan dalam rencana itu sendiri atau merupakan bagian dari proses yang terpisah. Bagaimana pun, anggaran untuk setiap aksi yang diprioritaskan serta pengaturan jangka panjang untuk distribusi biaya dan pendapatan di antara semua organisasi yang terlibat perlu disepakati sebelum mengadopsi SUMP. Aksi berikut harus dilakukan:

- Identifikasi sumber pendanaan dan pembiayaan yang tersedia, serta kemampuan organisasi yang terlibat dalam SUMP untuk mengakses atau mendapatkan sumber tersebut.
- Penilaian organisasi karena variasi komitmen dan kapasitas finansial dari berbagai organisasi, dan organisasi tersebut memiliki hak dan tanggung hukum yang berbeda-beda terkait keuangan.
- Identifikasi tentang entitas peminjam yang sesuai secara hukum untuk tindakan yang memerlukan pembiayaan eksternal serta penilaian kelayakan kredit.
- Identifikasi sumber pendanaan untuk studi kelayakan dan pasar dijelaskan lebih lanjut serta dibutuhkan untuk investasi lebih besar.

Inventaris potensi sumber pendanaan dan anggaran yang bersaing menilai jumlah dana yang akan secara realistis tersedia untuk tindakan tersebut, baik untuk pengeluaran investasi dan operasional, termasuk:

- Pajak lokal: pajak transportasi lokal khusus untuk angkutan umum yang dibayar oleh perusahaan publik atau swasta, pengembang;
- Pendanaan pendapatan: tiket, biaya parkir, biaya tengah kota, biaya kemacetan, iklan;
- Keterlibatan sektor swasta dalam modal, investasi, operasi, atau kombinasi keduanya, mis. melalui pengaturan kemitraan publik-swasta;
- Kegiatan pendanaan yang melibatkan sponsor yang sesuai (tetapi mempertimbangkan kompatibilitas dengan strategi pemasaran);

- Anggaran lokal: dari berbagai kota dan berbagai domain kebijakan;
- Subsidi dan pendanaan nasional/regional dari ASEAN;
- Lembaga keuangan internasional;
- Pinjaman eksternal, obligasi daerah dan hijau.

Saat mengembangkan opsi pembiayaan, konteks spesifik dari negara anggota yang menjadi dasar persiapan SUMP perlu disesuaikan. Ini terutama penting jika pemerintah pusat kemungkinan memiliki kontrol lebih atas keuangan kota, dan pendanaan donatur mungkin lebih penting dan lebih tidak pasti. Ketersediaan pendanaan juga dapat bergantung pada apakah infrastruktur transportasi utama kota kemungkinan akan dibiayai oleh pemerintah pusat sebagai bagian dari proyek transportasi antarkota nasional.

**Kotak 20: Hanoi dan Ho Chi Minh City, Vietnam:
Pendanaan untuk pengembangan transportasi berkelanjutan**

As a city developing a SUMP or working on other sustainable development projects, funding is an essential door opener for its implementation. There is a diversity of funding available, and one needs to get an overview over the possibilities, as it can also attract co-funding. Hanoi and Ho Chi Minh City in Vietnam used funding from the Climate Investment Fund (CIF) and the Clean Technology Fund (CTF) to finance the sustainable development of their transport system. For one major 3.5 billion US-\$ project, the CTF financed 250 million US-\$, which were mainly used for the extension of the urban rail and bus system and the renewal and modernization of the vehicle fleet. Both funding sources are available for all developing countries, while CIF can also promote national projects and attract co-financing for financing the sustainable development of urban transport.



Sumber: CIF (2020), Bräuninger et al. (2012)

Informasi lebih lanjut: <https://www.climateinvestmentfunds.org/>

LANGKAH 9: Mempersiapkan penerapan dan pembiayaan

Mempersiapkan
penerapan dan
pembiayaan

09

Perencanaan tindakan

© Rupprecht Consult 2019

Peta jalan untuk implementasi optimal SUMP selama 15 tahun ke depan harus dikembangkan. Faktor relevan dalam menetapkan agenda mencakup

- ketersediaan dana (dalam volume dan lembur),
- tahap implementasi secara berurutan,
- waktu yang diperlukan untuk studi kelayakan,
- penilaian lingkungan dan sosial,
- peninjauan dan persetujuan oleh semua pemangku kepentingan,
- mobilisasi sumber daya,
- pembentukan pengaturan kelembagaan dan hukum yang spesifik jika diperlukan (seperti dalam kasus kemitraan publik-swasta),
- persiapan teknis yang detail kapan pun diperlukan,
- seleksi pemasok dan kontraktor,
- penyiapan sistem MRV serta penjaminan ketersediaan data yang diperlukan serta
- pengembangan dan implementasi strategi komunikasi.

Jadwal tersebut juga harus mencakup mekanisme untuk peninjauan berkala untuk memeriksa dan memperbarui SUMP (setiap 3 hingga 5 tahun), berdasarkan tantangan baru yang muncul, peristiwa yang tidak dapat diperkirakan, upgrade atau disrupsi teknologi.

Peta jalan implementasi harus juga memastikan apakah entitas akan mengemban tanggung jawab untuk mengimplementasikan berbagai tindakan dalam SUMP (yang mencakup studi persiapan) serta dukungan apa yang mereka mungkin butuhkan untuk dapat melakukannya.

Semua aktivitas yang diperlukan untuk berhasil menjalankan langkah ini seharusnya diidentifikasi dan disajikan dalam rencana aksi dengan waktu yang spesifik. Meskipun rencana ini seharusnya mencakup seluruh periode implementasi SUMP, disarankan untuk menekankan secara khusus pada rencana aksi prioritas jangka pendek (5 tahun) yang realistis dan dapat didanai untuk memastikan bahwa fase implementasi segera menyusul fase perencanaan. Sebagian besar kota butuh dukungan finansial dan operasional untuk mengimplementasikan tindakan. Pertanyaannya adalah sejauh mana mekanisme ada atau perlu dikembangkan.

Kotak 21: Daftar Isi dengan Anotasi SUMP MobiliseYourCity

Pada akhir proses perencanaan, rencana harus dilaksanakan, yang akan merupakan SUMP kota atau kawasan metropolitan. Dokumen SUMP merangkum output utama dari seluruh proses SUMP, yang mencakup hasil diagnosis mobilitas perkotaan, perbandingan skenario, visi SUMP, tindakan yang dipilih, serta rencana implementasi dan pemantauan. Daftar Isi dengan Anotasi SUMP MobiliseYourCity menyediakan informasi dan panduan yang mudah digunakan tentang bagaimana struktur terbaik dokumen SUMP serta informasi apa yang seharusnya dimuat untuk mencapai kepatuhan terhadap standar SUMP internasional.

Untuk panduan lebih lanjut, baca <https://www.mobiliseyourcity.net/annotated-table-contents-sustainable-urban-mobility-plans-sumps> serta <https://changing-transport.org/toolkits/sump>

Daftar output utama dalam fase perencanaan tindakan

- Rencana finansial yang sehat yang menetapkan cara membiayai aksi SUMP.
- Dokumen yang menunjukkan indikator inti, termasuk cara mengelola pemantauan.
- Rencana implementasi yang jelas termasuk waktu, anggaran, alokasi tanggung jawab, serta uraian sumber daya yang dibutuhkan.
- Dokumen SUMP final kualitas tinggi yang siap untuk diadopsi.

4.4. Fase 4: Implementasi dan pemantauan

Sasaran

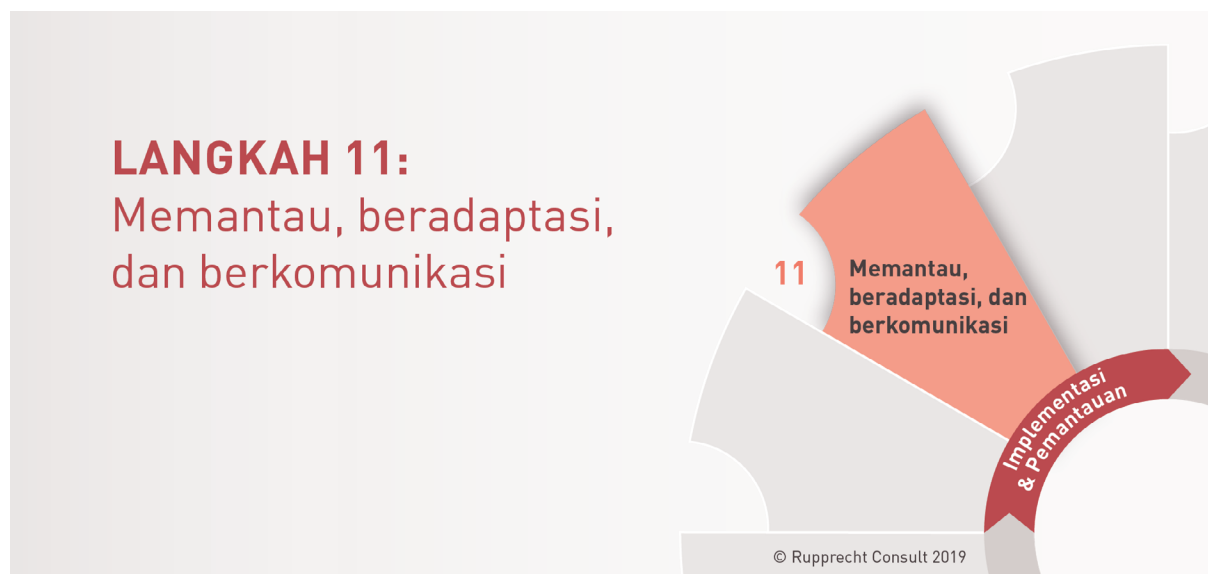
Fase keempat berfokus pada implementasi tindakan dan aksi terkait yang didefinisikan dalam SUMP, yang disertai dengan pemantauan, evaluasi, dan komunikasi yang sistematis. Dalam artian ini, ini merupakan penyerahan SUMP kepada departemen perencanaan sektoral yang menyiapkan implementasi proyek dengan mematuhi persyaratan lokal dan nasional. Analisis mendalam lebih lanjut seperti studi kelayakan ditugaskan, dan tender untuk tindakan perencanaan dan konstruksi disiapkan. Penyiapan sistem pemantauan dan implementasinya merupakan elemen krusial dari perencanaan dan pengelolaan implementasi.

Aktivitas



Ini merupakan fase penting karena merupakan transisi dari perencanaan ke implementasi serta penyerahan dari tim strategis ke teknis. Agar tidak memutuskan koneksi dengan proses dan memastikan bahwa SUMP merupakan prinsip panduan sebagai strategi yang menyeluruh, penting untuk memelihara kontak antara tim strategis dan teknis (pengelola aksi). Pertanyaannya adalah bagaimana hal ini dapat diatur secara efisien dan bagaimana menghindari kelebihan beban birokrasi serta apakah tim manajemen akan terus beroperasi. Pertemuan implementasi aksi para pengelola aksi seharusnya diadakan untuk mengetahui statusnya secara umum. Ini terutama sulit jika kapasitas (sumber daya manusia, teknologi, keahlian teknis) yang tersedia untuk implementasi secara umum kecil dan tidak ada sumber daya untuk menjalankan lingkaran masukan yang berkelanjutan antara implementasi dan strategi atau untuk aktivitas darurat jika aksi tidak sesuai jalur.

Langkah penting lainnya untuk implementasi adalah pengadaan, dan di bidang ini, berarti pengadaan publik untuk produk dan jasa secara berkelanjutan. Pengadaan biasanya merupakan salah satu bagian awal dalam implementasi aksi, tetapi sifatnya relevan selama seluruh tahap implementasi yang tergantung pada waktu dari berbagai aksi. Pengadaan lebih banyak produk dan jasa yang berkelanjutan seharusnya mungkin dilakukan jika harga pembelian lebih tinggi. Namun, pelanggaran terhadap hukum lokal atau nasional tetap perlu dihindari. Untuk implementasi SUMP, ini termasuk sulit jika peluang yang tersedia hanya sedikit atau tidak ada kerangka kerja untuk pengadaan publik yang berkelanjutan. Menambahkan aspek keberlanjutan dapat dipertimbangkan, baik sebagai persyaratan minimum maupun sebagai kriteria pemenang tender yang membantu penawaran untuk mencetak skor lebih tinggi serta menggunakan biaya siklus hidup, bukan satu-satunya harga pembelian, sebagai kriteria biaya.



Melalui pemantauan dan pengelolaan yang teratur dan sistematis, masalah seharusnya sudah teridentifikasi sejak awal. Selain itu, adaptasi mungkin juga diperlukan jika tindakan, aksi, atau teknologi baru dan lebih baik mungkin tersedia atau pengetahuan baru dapat menjadikan suatu tindakan terasa usang. Dalam hal ini, terdapat kebutuhan terus-menerus akan fleksibilitas dan adaptasi terhadap persyaratan baru. Berbagai jenis faktor internal yang terkait dengan perencanaan (mis. waktu atau anggaran) atau faktor eksternal (mis. ketidaksetujuan publik dengan aksi (berani), politik lembaga legislatif, proses regulasi, dsb.) dapat menjadi hambatan untuk implementasi atau menimbulkan penyimpangan besar dari strategi yang tidak disepakati.

Misalnya, jika suatu tindakan mendapat penolakan kuat, ada baiknya untuk mengubah tindakan tersebut menjadi eksperimen sementara atau percontohan yang akan dievaluasi setelah jangka waktu tertentu (mis. setahun), dan mempertahankan atau menghentikannya akan tergantung pada hasil. Sering kali, penolakan menurun begitu masyarakat dan politisi terbiasa dengan perubahan dan melihat adanya manfaat.

Kotak 22: Mandalay (Myanmar) dan Kawasan Metropolitan Medan (Indonesia) yang terlibat dalam proses SUMP

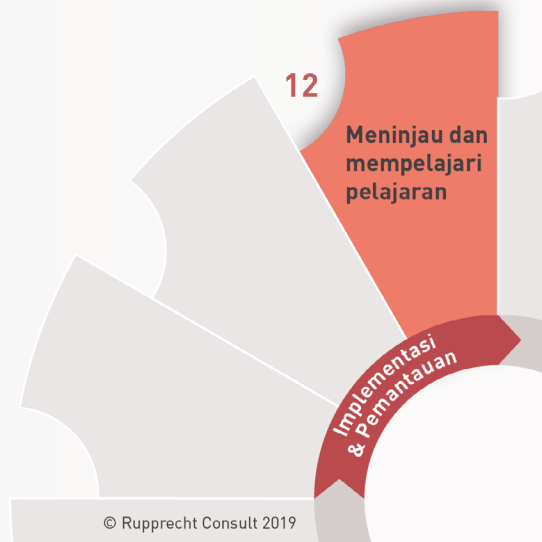
Mandalay dan Kawasan Metropolitan Medan (yang terdiri atas Kota Medan, Kota Binjai, Kabupaten Deli Serdang, dan sebagian Kabupaten Karo) telah bergabung dalam Kemitraan MobiliseYourCity pada tahun 2020. Sejak awal tahun 2021, kedua kota terlibat dalam proses penjabaran SUMP dengan dukungan finansial dari Agence Française de Développement (AFD), salah satu mitra implementasi utama dalam Kemitraan. Dengan mempertimbangkan demografi dan dinamika ekonomi, kota-kota tersebut unik. Kawasan Metropolitan Medan dihuni lebih dari 4,7 juta penduduk, sedangkan Mandalay, merupakan kota kedua di Myanmar, yang memiliki sekitar 1,7 juta penduduk. Kegiatan ekonomi utama di Mandalay adalah terkait perdagangan dan pariwisata, sedangkan Kawasan Metropolitan Medan merupakan salah satu hub ekonomi besar di kepulauan Indonesia karena kota tersebut memiliki pelabuhan untuk meningkatkan kegiatan impor/ekspor internasional. Selain itu, jika mobilitas di kedua kota tersebut paling terdampak oleh kemacetan lalu lintas akibat peningkatan jumlah mobil, Mandalay tetap menjadi kota dengan sepeda motor sebagai sarana transportasi utama harian dengan angkutan bus umum yang buruk serta sebagian besar komuter di Kawasan Metropolitan Medan menggunakan minibus swasta yang informal.

Selain SUMP yang bertujuan untuk meningkatkan skenario dan solusi untuk membenahi mobilitas di kota-kota, alat ini juga akan memperkenalkan untuk Mandalay dan Kawasan Metropolitan Medan praktik baru untuk merencanakan mobilitas. Secara khusus, SUMP mengandalkan partisipasi dari keberagaman pemangku kepentingan ekonomi dan kelembagaan sebagai keterlibatan dari penduduk lokal. SUMP yang dijabarkan di kedua kota ini juga dikembangkan dengan tujuan untuk membuat dan mendirikan Observatorium Mobilitas. Dalam hal ini, proses SUMP untuk kota-kota ASEAN tersebut bukan hanya rencana mobilitas sebagai suatu hasil, tetapi adopsi SUMP disertai dengan pembuatan alat praktis untuk memimpin dan memantau implementasinya, mengumpulkan data mobilitas, serta menyesuaikan orientasi rencana guna menargetkan pengembangan proyek transportasi yang strategis dan penting.



Sumber: Rickshaw di Mandalay dan Becak di Medan <https://www.jetstar.com/sg/en/inspiration/articles/ind-medan-reasons-to-visit> ; <http://www.duplisea.ca/photos/myanmarphotos-2mandalay.html>

LANGKAH 12: Meninjau dan mempelajari pelajaran



Saat implementasi dilakukan, kemajuan dari aksi yang diimplementasikan harus secara terbuka dikomunikasikan. Dengan demikian, masyarakat dapat merasakan perubahan nyata di lingkungan atau kota mereka serta dapat membentuk hubungan jika mereka telah memberikan input ke proses perencanaan. Masyarakat dan pemangku kepentingan yang secara langsung terdampak oleh tindakan aksi tertentu harus secara khusus dihubungi. Dalam hal ini, tindakan untuk melibatkan pemangku kepentingan dan penduduk perlu dilakukan lagi untuk memastikan bahwa komunikasi dan dialog merupakan proses berkelanjutan dan tidak berhenti sampai di perencanaan.

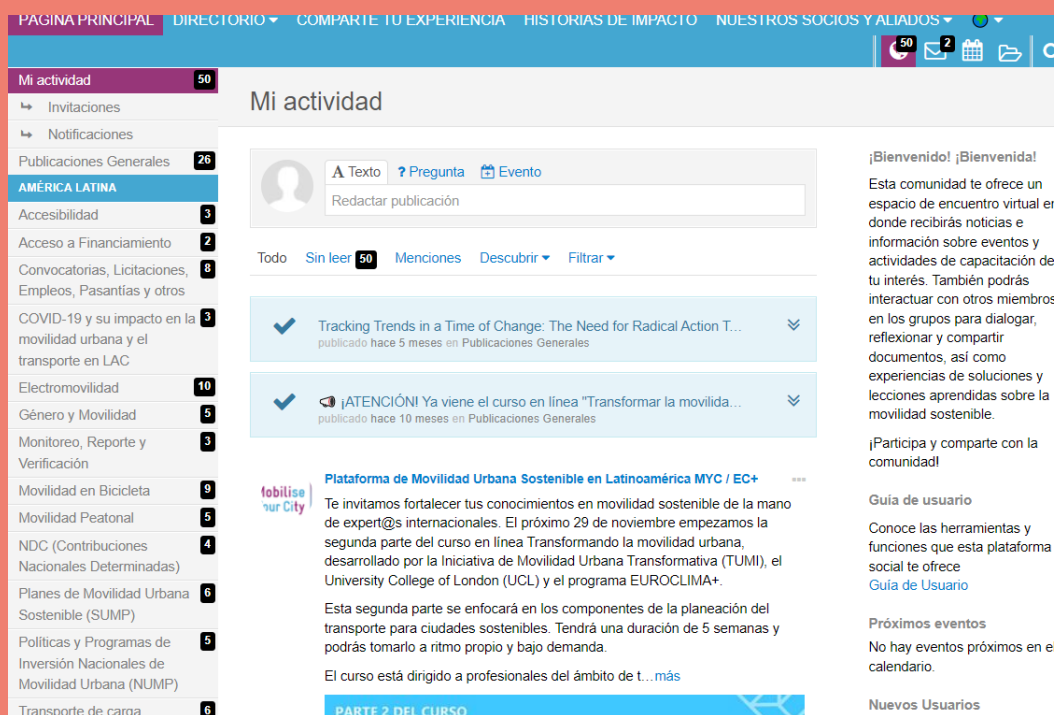
Selain itu, keterlibatan politisi berperan penting selama implementasi. Sering kali yang terjadi politisi bukanlah pakar, dan mereka memiliki kekhawatiran tentang tindakan dan indikator tertentu sehingga indikator harus disajikan dalam format angka berkualitas tinggi yang mudah dipahami. Selain itu, info terbaru tentang status implementasi seharusnya diberikan kepada dewan lokal secara teratur untuk meningkatkan kesadaran umum dan minat akan mobilitas perkotaan.

Semua ini dimaksudkan untuk mendorong proses pembelajaran untuk otoritas lokal. Dengan cara ini, proses perencanaan akan terus-menerus lebih baik. Untuk itu, masyarakat praktisi dapat dibentuk dengan menggunakan platform online untuk berbagi pengalaman dan praktis di tingkat lokal, regional, atau nasional.

Kotak 23: Platform online Masyarakat Praktisi “Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latino América”

Platform online Masyarakat Praktisi ini menggunakan ruang pertemuan virtual tempat mereka akan menerima berita dan informasi tentang acara dan aktivitas pelatihan yang mereka minati. Mereka juga dapat berinteraksi dengan anggota lainnya, dalam grup untuk mendiskusikan, memikirkan, dan berbagi dokumen, serta pengalaman dari solusi dan pelajaran berharga tentang mobilitas berkelanjutan.

Tempat pertemuan virtual untuk pembelajaran kolaboratif ini bertujuan untuk mendorong kota agar mengembangkan mobilitas yang lebih mudah diakses dan rendah karbon. Tempat ini mengumpulkan para praktisi mobilitas perkotaan berkelanjutan untuk berbagi informasi yang relevan untuk diskusi regional, bertukar pengalaman lokal, membentuk aliansi dan sinergi antara beragam pelaku untuk meningkatkan aksi, mensosialisasikan peluang pelatihan teknis yang khusus dan jaringan pembentukan kontak. Platform dibagi ke dalam grup bertema tertentu selain bertema umum untuk memastikan komunikasi yang mudah tentang topik yang spesifik.



Sumber: MobiliseYourCity

Daftar output utama dalam fase implementasi

- Lembar fakta yang menjelaskan aspek-aspek dari setiap aksi ke departemen dan lembaga yang bertanggung jawab atas implementasinya.
- Spesifikasi teknis untuk produk dan jasa yang mempertimbangkan aspek keberlanjutan, baik sebagai persyaratan minimum, serta kriteria pemenang tender yang membantu peserta tender untuk mencetak skor lebih tinggi.
- Memantau hasil dan komunikasi rutin dengan berbagai kelompok target (pemangku kepentingan, masyarakat luas, politis, dan dewan kota) tentang kemajuan implementasi dan peningkatan kualitas indikator strategis (korban jiwa, kualitas udara, dsb.)

5) Ringkasan dan rekomendasi untuk menerapkan SUMP di Kota-Kota ASEAN

SUMP merupakan proses perencanaan terus-menerus di tingkat lokal atau regional untuk mobilitas perkotaan berkelanjutan. Proses ini ditandai dengan kerja sama, orientasi yang bertarget, dan integrasi. Melalui kolaborasi para pelaku dan pengambil keputusan dari sektor terkait transportasi, dari tingkat distrik hingga nasional, terdapat koordinasi kegiatan dengan relevansi mobilitas untuk tingkat lokal dan regional. Koordinasi ini berdasarkan sasaran dan kebijakan mobilitas yang berkelanjutan, serta tindakan yang ditetapkan oleh pemangku kepentingan. Koordinasi ini mencakup struktur kerja mapan untuk mendukung dan mengoordinasikan proses dari implementasi tindakan dan pemantauan kemajuan. Sasaran bersama dan strategi mobilitas yang disepakati memfasilitasi legitimasi solusi mobilitas berkelanjutan serta menghasilkan peningkatan akses ke pendanaan untuk tindakan yang diprioritaskan.

SUMP selalu berdasarkan praktik perencanaan yang sudah ada guna menginisiasi proses perencanaan terintegrasi di tingkat lokal atau regional. Dialog yang terjalin antara pemangku kepentingan atau struktur kerja sementara dapat dimanfaatkan, lebih lanjut dikembangkan, dan secara bertahap diperluas melalui integrasi. Tergantung pada status perencanaan lokal atau regional serta dokumen perencanaan dan rencana sektor yang ada, produk perencanaan dikembangkan melalui kolaborasi. Hasilnya dapat berupa dokumen perencanaan komprehensif yang baru, (SUMP) atau produk pelengkap untuk rencana yang sudah ada (mis. rencana induk).

Saat kota dan kawasan ingin memulai SUMP, masalah penting perlu dibahas oleh pengambil keputusan ASEAN seperti perwakilan perkotaan dan regional yang akan mengambil keputusan tentang SUMP di masa depan. Masalah tersebut adalah bagaimana cara membentuk kerangka kerja yang diperlukan dan syarat untuk SUMP serta cara mengatasi hambatan utama untuk perencanaan dan pengelolaan terintegrasi dari proses perencanaan komprehensif yang melibatkan banyak pemangku kepentingan. Beberapa prasyarat dan landasan penting dalam pendekatan SUMP adalah tantangan bagi negara dan kota dari kawasan ASEAN serta mungkin terkesan sebagai hambatan untuk menciptakan SUMP yang efektif. Contoh dari hambatan tersebut adalah ketiadaan rencana sektoral sebelumnya, basis data yang lemak, transportasi yang tidak diregulasi, serta kurangnya koordinasi dalam perencanaan dan pengelolaan mobilitas perkotaan.

“Pengalihan” pendekatan SUMP ke konteks perencanaan lainnya perlu memperhitungkan perencanaan regional dengan mengintegrasikan ke dan mengadaptasikan rencana dengan kebutuhan kota dan kawasan serta kerangka kerja hukum nasional. Ini berarti beberapa fase terkesan lebih relevan serta mungkin lebih menyita waktu dan padat sumber daya daripada lainnya (seperti fase persiapan dan identifikasi dan alokasi sumber daya dan pendanaan). Untuk menjawab ini, konsep SUMP mengusulkan penerapan berbagai langkah yang siklis atau berulang. Dalam situasi apa pun, pendekatan SUMP harus menghasilkan proses khusus sesuai konteks dan kawasan yang memprioritaskan tindakan sesuai perencanaannya yang konkret, kebijakan, dan transportasi. Bab berikutnya mengulas hambatan utama untuk kawasan metropolitan ASEAN terkait lanskap perencanaan, proses pengambilan keputusan, penyediaan sarana finansial, serta pengumpulan data dan menyediakan rekomendasi untuk setiap bidang. Berdasarkan tantangan yang disajikan, beberapa rekomendasi disoroti untuk pemangku kepentingan ASEAN guna dipertimbangkan saat mempertimbangkan implementasi SUMP.

Merencanakan secara strategis melalui kolaborasi

Terkait proses pengambilan keputusan fokus pada perencanaan pendekatan SUMP yang kolaboratif dan partisipatif menimbulkan masalah untuk kawasan metropolitan besar dengan pengelolaan mobilitas kota yang terpisah-pisah. Kawasan metropolitan besar cenderung dibagi menjadi beberapa kota, yang masing-masingnya mungkin memang atau mungkin tidak menerapkan struktur administrasi. Pergeseran dari praktik perencanaan teknis dan tradisional ke metode strategis membutuhkan kolaborasi dan partisipasi yang lebih besar di tingkat kota dan regional serta visi jangka panjang untuk mobilitas. Ini akan menuntut upaya lebih besar untuk mengumpulkan tim pengelolaan mobilitas dibandingkan dengan kota lainnya yang sudah mempunyai tim.

Pertukaran informasi secara berkala dan koordinasi kelembagaan terkait rencana dan tindakan (melalui dewan, badan, asosiasi, dsb.) merupakan proses yang menyita waktu dan jangka panjang. Cakupan hukum dari pengelolaan metropolitan harus disepakati di tingkat nasional. Perencanaan sektor bersifat esensial, tetapi harus dilengkapi dengan perencanaan mobilitas lintas sektoral dan regional/metropolitan yang sistematis. Pada skala regional/metropolitan, tim pengarah dan koordinasi dapat menghindari kontradiksi, mandat yang tumpang-tindih, serta memfasilitasi komunikasi. Tim ini harus mengikuti debat politik, sosial, dan ekonomi dalam pengembangan kota guna meningkatkan pembahasan mobilitas berkelanjutan dalam pertemuan masyarakat. Karena pengaturan kelembagaan ini membutuhkan waktu, pergantian politik mungkin berperan dalam kemajuan perencanaan dan implementasi.

Untuk membentuk kesepakatan bersama tentang proses yang terintegrasi, dampak positifnya di masa depan serta kebutuhannya, penting untuk melibatkan semua badan dan pemangku kepentingan di kota dari sektor mobilitas. Hal ini mengesahkan pendekatan SUMP, mengomunikasikan kepemilikan bersama, serta menjadikannya kurang bergantung pada mandat politik. Untuk alasan yang sama, penting untuk melibatkan masyarakat dari asosiasi masyarakat sejak awal hingga seterusnya. Komunikasi yang luas tentang tonggak pencapaian dan peluang untuk berpartisipasi dalam visi akan meningkatkan pengenalan masyarakat dengan tindakan serta memiliki pengaruh kuat pada jangkauan dan penerimaan rencana.

Rekomendasi

1. Meningkatkan kesadaran tentang konsep SUMP di tingkat kota dan nasional ASEAN, yakni melalui Kebijakan Mobilitas Perkotaan Nasional (NUMP). Penting untuk meningkatkan kesadaran tentang konsep SUMP di tingkat lokal, regional, dan nasional guna memungkinkan kerja sama antara sektor perencanaan dan pengambil keputusan politik. Dengan demikian, ini juga memfasilitasi perubahan di tingkat lokal, regional, dan nasional dalam jangka panjang.
2. Mengonsolidasikan kerangka kerja nasional SUMP untuk menyediakan dukungan untuk kota dan kawasan serta untuk menyediakan stabilitas politik. Selain meningkatkan kesadaran tentang konsep SUMP di tingkat pengambilan keputusan yang berbeda-beda, terdapat kebutuhan untuk memperkuat kerangka kerja nasional untuk implementasi SUMP di tingkat lokal. Dengan demikian, ini memastikan pengembangan SUMP secara berkelanjutan dan lokal tanpa terdampak oleh pergantian politik di pemerintahan pusat. Penyediaan kerangka kerja hukum di tingkat nasional juga akan mendukung kota dan wilayah dalam menerapkan SUMP mereka dengan merujuk pada kerangka kerja hukumnya dalam konteks nasional.
3. Mengoordinasikan tata kelola SUMP di multitingkat. Terdapat kebutuhan untuk mengklarifikasi peran dan tanggung jawab di berbagai tingkat pemerintahan yang terlibat dalam proses pembentukan SUMP. Dengan demikian, hal ini memastikan bahwa setiap pemangku kepentingan yang terlibat dalam proses mengetahui tentang peran dan kontribusi mereka terhadap SUMP. Hal ini juga memungkinkan respons cepat terhadap krisis serta implementasi pengelolaan sistem transportasi yang efektif. Hal yang dibutuhkan saat ini adalah minat pemangku kepentingan pada mobilitas berkelanjutan serta peningkatan kesadaran tentang kebutuhan kerja sama antara sektor perencanaan dan pengambil keputusan politik untuk memfasilitasi perubahan di tingkat lokal dan regional dalam jangka panjang.
4. Mendorong kerja sama antara lembaga dan pemangku kepentingan. Kerja sama antara lembaga publik dan pemangku kepentingan eksternal bersifat penting dalam pembentukan dan implementasi SUMP. Kerja sama akan memungkinkan penyematan SUMP yang berkelanjutan dalam praktik kelembagaan dan politik. Hal ini juga membantu dalam mengintegrasikan SUMP dalam kerangka kerja lokal serta menyelaraskan dengan kerangka kerja dan kebijakan perencanaan kota lain. Kerja sama pemangku kepentingan merupakan kunci untuk menjamin inklusi yang beragam pada kebutuhan dan solusi pemangku kepentingan. Kerja sama dengan pemangku kepentingan lokal juga akan membantu menciptakan rasa kepemilikan bersama serta visi bersama berupa mobilitas berkelanjutan.

5. Bekerja sama dengan serta melibatkan sektor transportasi informal ke dalam proses pembentukan SUMP. Sektor transportasi informal menyediakan bagian penting dalam penawaran transportasi di kota-kota ASEAN. Oleh karenanya, penting untuk berinteraksi dengan sektor ini selama proses pembentukan SUMP untuk menyediakan sistem transportasi yang efektif dan kondisi kerja yang lebih baik untuk semua penyedia. Kerja sama lebih lanjut dan kemitraan dengan sektor transportasi informal penting untuk keberhasilan modernisasi dan peningkatan inovasi. Memperhitungkan layanan ini saat merencanakan infrastruktur transportasi yang baru. Kemitraan dengan swasta serta kerja sama dengan sektor transportasi informal juga mungkin dilakukan untuk meningkatkan penawaran mereka (mis. bermitra dengan penyedia jasa keuangan lokal untuk mengimplementasikan pembayaran nirkontak).
6. Menunjukkan kepedulian lebih pada implikasi perubahan iklim terhadap sektor transportasi. Peristiwa perubahan iklim dan cuaca ekstrem dapat secara negatif memengaruhi sistem transportasi kota-kota di ASEAN. Pembuat kebijakan, perencana, dan pengambil keputusan perlu memahami dengan lebih baik dampak dan kerentanan terkait perubahan iklim pada sistem transportasi mereka untuk mengadaptasi dan merencanakan sistem yang kuat, fleksibel, dan terpadu. Dengan mempertimbangkan implikasi perubahan iklim pada sektor transportasi, lakukan beberapa hal, misalnya meningkatkan kecepatan dan skala transisi energi dalam sektor transportasi, serta berkolaborasi dengan lembaga lainnya di tingkat nasional, regional, dan lokal untuk mengintegrasikan kebijakan iklim dalam SUMP. Dampak dari peristiwa perubahan iklim dan cuaca buruk dapat dikurangi melalui kerja sama di tingkat metropolitan dan di seluruh sektor perkotaan dalam implementasi tindakan adaptasi dan mitigasi. Pengambil keputusan juga harus mempertimbangkan implementasi manajemen ketahanan di tingkat kota mereka serta menyertakan perencanaan ketahanan dalam SUMP mereka untuk mempersiapkan sistem transportasi dengan lebih baik guna mengantisipasi krisis di masa depan.
7. Menerapkan proyek percontohan dan demonstrasi SUMP. Proyek percontohan dan demonstrasi memungkinkan pembuatan jalur aksi SUMP baru yang terlihat di kota. Hal ini juga membantu selama evaluasi tindakan serta memudahkan penggandaan tindakan dengan mudah di bagian lainnya dalam kota. Proyek percontohan juga dapat mendorong implementasi SUMP serta menginspirasi kota lainnya untuk mengembangkan strategi mereka berdasarkan kesuksesan dari tindakan percontohan. Kerja sama dengan pemangku kepentingan lokal dan terutama pemangku kepentingan swasta dapat memungkinkan implementasi yang cepat untuk proyek percontohan dan demonstrasi.

Memanfaatkan pembiayaan untuk SUMP

Salah satu hambatan terbesar bagi SUMP adalah kapasitas fiskal yang terbatas di kawasan metropolitan. SUMP biasanya melibatkan proyek infrastruktur skala besar serta pengembangan atau modernisasi transportasi massal. Dengan pendekatan rencana strategis yang terpadu, identifikasi tindakan yang paling efektif secara transparan dan bertanggung jawab lebih mudah dilakukan. Untuk meningkatkan kelayakan pembiayaan SUMP oleh bank, proyek yang diusulkan harus memberikan imbal hasil investasi yang solid, mencantumkan semua OPEX (belanja operasional) dan CAPEX (belanja modal), serta secara ideal mengintegrasikan biaya eksternal untuk lebih lanjut membuktikan kebutuhan akan investasi. Di kawasan metropolitan ASEAN, kepemilikan mobil pribadi terus bertambah, dan kemacetan dan polusi udara telah berada di atas ambang batas kritis. Oleh karena itu, internalisasi biaya dan penghitungan ganti rugi yang terselamatkan karena transportasi berkelanjutan diperlukan untuk memanfaatkan pembiayaan. Kota-kota harus menggabungkan sumber pendanaan swasta dan publik serta memanfaatkan hibah dan pinjaman internasional dalam Pembiayaan Iklim.

Investasi dalam SUMP bisa jadi tantangan dalam kasus tertentu jika keuntungan dan imbal hasil investasi dari implementasi SUMP tidak jelas. Namun, investasi dalam pengembangan dan implementasi SUMP memang memberikan manfaat di sektor lainnya di tingkat lokal, regional, dan nasional. SUMP membantu mendiversifikasi opsi mobilitas dengan memberikan alternatif untuk penggunaan mobil perorangan, yang dapat membalikkan tren peningkatan penggunaan mobil dan menurunkan tingkat kemacetan. Implementasi kebijakan SUMP juga dapat menghasilkan penurunan polusi udara, yang dapat mencegah kematian serta memberikan keuntungan sosial dan ekonomi yang dikaitkan dengan polusi udara yang berkurang (Lihat bagian 3.1) Mendorong transportasi publik dan moda transportasi aktif dalam SUMP dapat meningkatkan kesehatan masyarakat serta dapat secara efektif berkontribusi terhadap penanganan masalah keselamatan di jalan. Secara keseluruhan, manfaat yang dikaitkan dengan implementasi SUMP berkontribusi terhadap kualitas hidup yang lebih tinggi serta internalisasi biaya yang dikaitkan dengan eksternalitas negatif dari sistem transportasi tradisional.

Rekomendasi

8. Memperhitungkan penawaran transportasi informal saat merencanakan SUMP. Transportasi informal hadir di seluruh Negara Anggota ASEAN serta menyediakan layanan yang melengkapi transportasi publik dan layanan swasta yang reguler. Memperhitungkan penawaran dari transportasi informal saat merencanakan SUMP sifatnya penting. Dengan begitu, ini membantu mendorong hubungan saling melengkapi bukan persaingan dengan menghindari investasi dalam pengembangan penawaran serupa melalui layanan transportasi publik. Integrasi transportasi informasi dalam SUMP dapat melibatkan reformasi sektor melalui model bisnis dan organisasi yang baru, kerangka kerja regulasi yang lebih ketat, serta investasi publik.
9. Melakukan analisis biaya-manfaat sebelum implementasi SUMP. Kota-kota dapat melakukan analisis biaya-manfaat saat menentukan tindakan untuk SUMP mereka, mirip dengan Arad (Rumania) yang menemukan bahwa sebanyak €2,2 juga akan diperoleh untuk setiap €1 juta yang diinvestasikan.

Menggunakan alat digital untuk mendukung SUMP

Dari segi persyaratan teknis, teknik perencanaan strategis membutuhkan alat pembuatan model transportasi dan basis data yang solid yang sering kali tidak tersedia. Melalui investasi ke dalam digitalisasi transportasi dan diversifikasi pengumpulan data yang relevan, kota-kota dapat secara bertahap memberikan informasi lebih banyak ke dalam proses pengambilan keputusan dan perencanaan. Digitalisasi transportasi tidak hanya memudahkan untuk memberikan tinjauan umum tentang proses perencanaan, tetapi juga memiliki dampak signifikan pada menutupi kesenjangan data besar pada misalnya perempuan, moda transportasi tradisional yang tidak terdaftar, dan pola perjalanan. Selain pembuatan model transportasi, digitalisasi dan format online merupakan platform memadai untuk program partisipasi masyarakat dan mempercepat komunikasi untuk proyek baru.

Rekomendasi

10. Jika basis data lemah, prioritaskan kualitas dan keteraturan daripada kuantitas dalam proses pengumpulan data. Saat pengumpulan data sulit dilakukan, perencana dan pengambil keputusan dapat membatasi untuk mengumpulkan data dalam jumlah lebih sedikit. Ada baiknya untuk mendapatkan info umum terbaru tentang status daripada melakukan analisis terperinci setiap 10 tahun. Untuk mengurangi upaya dalam pengumpulan data, pengambil keputusan ASEAN dapat menggunakan data yang ada yang dikumpulkan dengan organisasi lain atau bekerja sama dengan organisasi lain sebanyak mungkin.
11. Membentuk masyarakat praktisi (community of practice) untuk bertukar pengetahuan teknis dan praktik perencanaan di antara kota dan negara ASEAN. Kota-kota di ASEAN dapat memperoleh manfaat dari menerapkan tindakan mobilitas berkelanjutan yang telah diterapkan di banyak kota atau negara mitra lainnya. Pembentukan platform masyarakat praktisi tempat pengetahuan dan praktik tersebut dapat saling dibagikan bersifat penting bagi Negara Anggota ASEAN serta kota untuk belajar dari satu sama lain. Pendekatan serupa terhadap kota-kota di Amerika Latin yang menerapkan SUMP dengan membentuk platform online masyarakat praktisi dapat dilakukan (lihat kotak 23).

6 Referensi

Alcántara, Ana (2019): Ambato strengthens its commitment to sustainable mobility. Website <https://www.changing-transport.org/ambato-strengthens-its-commitment-to-sustainable-mobility/> accessed 09.07.2020.

Alcántara, Ana (2019): Reinicia el trabajo de Ambato hacia la movilidad sostenible. Website <https://euroclimaplus.org/contact-9/noticia-urbano/467-reinicia-el-trabajo-de-ambato-hacia-la-movilidad-sostenible/> accessed 09.07.2020.

SMMR Project (2019): Analysis of Challenges and Opportunities: Mobility in Three Metropolitan Areas. Analysis of Transport Development in three South-East Asian Metropolitan Areas participating in the SMMR Project: Can Tho (Vietnam), Phnom Penh (Cambodia) and Vientiane/Nong Khai (Lao PDR/Thailand). Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH.

ASEAN (n.y): Overview on ASEAN Transport Ministers (ATM) Meeting. Website: <https://asean.org/asean-economic-community/asean-transport-ministers-meeting-atm/overview/> accessed 03.03.2020.

ASEAN UP (2019): Southeast Asia Digital, Social and mobile 2019. Website: <https://aseanup.com/southeast-asia-digital-social-mobile/> accessed 29.02.2020.

Bräuning, Prof. Dr. Michael, and Schulze, Dr. Sven, and Leschus, Leon, and Perschon, Dr. Jürgen, and Hertel, Christof, and Field, Simon, and Foletta, Nicole (2012): Achieving Sustainability in Urban Transport in Developing and Transition Countries. On Behalf of the Federal Environment Agency Germany.

C40 Cities Climate leadership group (2016): Good practice Guide Bus Rapid Transit, http://c40-production-images.s3.amazonaws.com/good_practice_briefings/images/2_C40_GPG_BRT_original.pdf?1456788644/ accessed 09.07.2020.

Canales, Pilar (2018): Antofagasta: Primera ciudad de Chile con Plan Movilidad Sustentable. Website: <https://www.diarioantofagasta.cl/medio-ambiente/92655/antofagasta-primera-ciudad-chile-plan-movilidad-sustentable/> accessed 29.02.2020.

Chan, Sok (2019): A Chokehold on Phnom Penh's Traffic. Capital Cambodia. Website <https://capitalcambodia.com/a-chokehold-on-phnom-penhs-traffic/> Accessed 18.03.2020.

Chang, S.K: Jason (2018): Integrated System Development in Taipei, Knowledge Sharing Seminars: Asia Development Bank, <https://events.development.asia/system/files/materials/2018/07/201807-integrated-transport-system-development-taipei.pdf/> accessed 09.07.2020.

Chinellato, Matilde, and Morfoulaki, Maria (2019): Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions. Sustainable urban mobility planning and governance models in EU metropolitan region.

CIF (Climate Investment Funds, 2020), <https://www.climateinvestmentfunds.org/> accessed 09.07.2020.

Comité de movilidad urbana sostenible – Trijulo (2020): Movilidad urbana sostenible. Website: <https://mus-trujillo.com/> accessed 09.07.2020.

Escudero, Juan Carlos (2013): Vitoria-Gasteiz 2013 SUMP Award: Finalist factsheet, https://www.eltis.org/sites/default/files/2013_sump_award_finalist_factsheet_-_vitoria-gasteiz-final.pdf/ accessed 09.07.2020.

European Commission (2019): Handbook on the external costs of transport. Brussels.

European Commission, COM (2013) 913: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility. Brussels.

Far East Mobility (2020): Inside story of how BRT was implemented in Guangzhou. Website: <https://www.fareast.mobi/en/brt/guangzhou/> accessed 09.07.2020.

Greenpeace (2020): Toxic Air: The Price of Fossil Fuel. Website <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/3603/toxic-air-the-price-of-fossil-fuels-full-report/> accessed 02.03.2020.

Greaves N., Dr. Phiu Nual K., Srisaka N. (2019) Development of a National Urban Mobility Programme - an Inventory and Assessment of National Urban Mobility in Thailand. https://www.changing-transport.org/wp-content/uploads/2019_Thailand_Development-of-a-NUMP.pdf

Global Green Growth Institute-GGGI (2019): Phnom Penh Sustainable City Plan 2018-2030.

Gobierno Regional de Antofagasta (2020): Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Antofagasta). Website: <http://movilidadantofagasta.cl/>, accessed 09.07.2020.

Government of Singapore (2020): Land Transport Masterplan 2040, https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/our_work/land_transport_master_plan_2040/pdf/LTA%20LTMP%202040%20eReport.pdf, accessed 09.07.2020.

Marikina City (2008): Climate change and health in cities (the bicycle friendly city). Good practice awards, <http://www.alliance-healthycities.com/PDF/WHOAward2008/GoodPractice/ClimateChange/WHO2008-GPA-Climate-Marikina.pdf>, accessed 09.07.2020.

MobiliseYourCity Partnership (2020): SUMP Toolkit. Annotated Outline for Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) provided by Rupprecht Consult.

MobiliseYourCity Partnership (2020): Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Model Terms of Reference.

Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288-289

OECD (2013): Definition of Functional Urban Area (FUA) for the OECD metropolitan database. Website: <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf> accessed 26.02.2020

OECD (2014): Towards Green Growth in Southeast Asia. Solutions for Policy Makers.

OECD (2019): Economic Outlook for Southeast Asia, China and India 2019: Towards Smart Urban Transportation, revised version. OECD Publishing, Paris.



ASEAN: A Community of Opportunities for All

 ASEAN

 @ASEAN

 @asean

 www.asean.org