

# Kapalarangang Kakasinta



## Panimulang Pag-aaral sa mga Pedicab Drayber at Opereytor Tungo sa Hamon ng Elektripikasyon ng mga Sasakyang de-Pedal sa Kaligiran ng Politeknikong Unibersidad ng Pilipinas

### Research by

350 Pilipinas, Polytechnic University of the Philippines - Center for Labor and Industrial Relations Studies, and PUP College of Architecture, Design and Built Environment

### Contributors

Pureza Pedicab Operator and Drivers Association (PUREZA PODA)  
Pres. Ramon Magsaysay Pedicab Operator and Drivers Association (PRM PODA)  
GSIS Buildings Pedicab Operator and Drivers Association (GSIS PODA)  
Manila Pedicab Operator and Drivers Association (MAPODA)  
Santa Mesa Anonas and PUP Pedicab Operators and Drivers Association (SMAPPODA)



## Panimula

Ang pag-aaral na ito ay magpapalalim sa katangian at kondisyon ng mga *pedicab* drayber at opereytor sa kalagitnaan ng transportasyon ng Pilipinas patungo sa paggamit ng *electric vehicles*.

## Ano ang *pedicab* at PODA?

Ang *pedicab* ay isang uri ng transportasyon na pinapatakbo gamit ang bisikleta. Nananatili itong mahalaga para sa mga komyuter at mga *pedicab* drayber dahil nagsisilbi itong koneksyon mula sa iba pang available na transportasyon patungo sa nakapalibot na komunidad ng PUP, tulad ng sakayan ng *jeep*, tren, at mga kalapit na gusali.

Sa paligid ng komunidad ng PUP, may iba't ibang grupo ng mga *pedicab* opereytor, drayber, at mga asosasyon o *Pedicab Operators and Drivers Association (PODA)*. Sila ang nagtatakda ng mga patakaran, pila at estasyon, at nagsisilbing kinatawan sa iba't ibang dialogo.



## Ano ang kasalukuyang kalagayan ng transportasyon sa Pilipinas?

Ang transportasyon ang ikatlong pinakamalaking contributor ng *greenhouse gas emissions (gHg)* sa Pilipinas. Ang *gHg* ay nagiging sanhi ng pag-init ng surface temperature ng daigdig dahil sa pagkasira ng atmosphere. Ang pag-init na ito ang nagdudulot ng mas madalas na mga malalakas na bagyo sa Pilipinas. Ang mga usok naman na nagmumula sa mga sasakyang pinapatakbo ng gasolina o *diesel* ay nagiging sanhi ng iba't ibang mga karamdaman o sakit. Malaki ang potential ng *pedicab* upang mapababa ang transport emissions sa Pilipinas dahil ito ay de-padyak at hindi nagbubuga ng usok.

# Kahalagahan ng *Pedicab*



## **Mas mababa ang gastos sa operasyon**

### ***Less operational cost***

Ang *pedicab* ay hindi nangangailangan ng gasolina, regular na *maintenance* ng makina, o mahal na piyesa. Kadalasan, ang gastos ay limitado sa pag-aayos ng bisikleta, gulong, at simpleng *maintenance*.



## **Hindi gumagamit ng gasolina**

### ***Not reliant on imported fossil fuels***

Dahil *pedal-operated* ang *pedicab*, hindi ito umaasa sa gasolina o *diesel* na karaniwang inaangkat mula sa ibang bansa. Nakakatulong ito sa pagbawas ng dependēnsya sa *imported fuel* at hindi naapektuhan ng biglaang pagtaas ng presyo ng langis.



## **Pinakamababang kontribusyon sa carbon emission**

### ***Least carbon emitter***

Halos walang *greenhouse gas emissions* ang *pedicab* dahil walang makina at walang sinusunog na *fossil fuel*. Ibig sabihin, mas mababa ang ambag nito sa polusyon at *climate change*.



## **Nakabatay ang kabuhayan sa gawaing pisikal**

### ***Manual labor***

Ang *pedicab* ay nakabatay sa lakas at kakayahan ng drayber. Bukod sa kita, nagbibigay ito ng oportunidad sa kabuhayan sa loob ng komunidad.



## Katangian at Kondisyon

Mga katangian, kondisyon, at danas ayon sa mga padyak drayber sa komunidad ng PUP



### Ang arawang kita ay nasa mababang antas

- Halos 70% ang kumikita nang mas mababa sa **minimum wage**; nakadepende ang kita sa kung may pasok sa klase, kung umuulan, at sa dami byahe.
- Tinatayang 70% ng mga *pedicab* drayber ay lumuwas ng Maynila dahil sa kawalan ng kabuhayan sa probinsya.
- Apat (4) ang nakatira sa loob ng kanilang *pedicab* at walang sariling tirahan.



### Pababang bilang ng mga pasaherong sumasakay ng *pedicab*

- May tinatayang 105 *pedicab* sa komunidad, ngunit 67 na lamang ang aktibo. Samantala, may 132 na aktibong traysikel.
- Malaking bahagi ng mga *pedicab* drayber ay nasa edad 40 pataas.



### Kalagayang paggawa

- Halos 50% ang nagtatrabaho ng 10–12 oras bawat araw.
- Tinatayang 50% ang may dagdag na trabaho upang matustusan ang pangangailangan ng pamilya.
- Pinakamalaking bilang ng mga *pedicab* drayber ay nasa edad 40 o higit pa.
- May kagyat na pangangailangan sa maayos na pila, pampublikong pasilidad, kawalan ng *insurance*, at pagkilala mula sa LGU. Malaking isyu din ang *clearing operations* na nagdudulot ng pagkumpiska o pagsira ng mga *pedicab unit*.
- Limitado ang suportang nakukuha mula sa gobyerno upang magpalakas ng kapasidad (hal. *Road safety training*), magkaroon ng *access* sa pinansyal na tulong bukod sa mga ayuda.
- May maliit na porsyento ng kababaihan na nagmamaneho ng *pedicab*. Kung ikukumpara sa ibang pampublikong transportasyon na mayron sa PUP, mas may puwang para maging opereytor at drayber ang mga kababaihan.
- Marami ang *harassment* mula sa mga iba pang sasakyan at hindi ligtas na kalsada.
- Ang mga ginagamit sa pagpadyak tulad ng gulong at *sprocket* ang kadalasang nasisira sa biyahe. Halos lahat ng mga *pedicab* drayber ay nagsasabing bumibili sila ng mga *spare parts* sa malapit na *bike shop* at sila na rin mismo ang nag-aayos ng kanilang padyak.



## Pagtingin sa paggamit ng *electric vehicles (EV)* tulad ng *e-trike*, *e-bike*, at *pedal assist bikes*

### Mga ilang pagtingin ukol sa Elektripikasyon o *Electric Vehicle*

Nananatiling positibo ang kabuuang pagtingin sa elektripikasyon mula sa mga *pedicab* drayber, lalo na sa usapin ng **potensyal nito upang magkaron ng mas malaking kita, mas mabilis na biyahe, at mababawasan ang pagod ng drayber. Maaari rin nitong makahikayat ng mas maraming pasahero dahil mas moderno ito at wala nang usok.**

Isa sa malaking hamon ang *access* sa pinansya upang magkaroon ng sariling *unit* – kung ito ba ay magmumula sa LGU o kung may kakayahan ang mga PODA na mangutang mula sa mga pinansyal na institusyon. Malaking suliranin ang pagkakaroon ng isang *EV unit* dahil sa mas mataas na presyo ng *e-trike* kung ikukumpara sa kasalukuyang kinikita ng mga drayber.

Isa ring malaking balakid ang kakulangan ng pampublikong imprastraktura. Kasabay ng elektripikasyon, kailangan din ang mga *charging station*, *toilet*, may sariling *terminal* o pila, at maliwanag na mga kalsada.

Sa kasalukuyan, halos wala ring nakukuhang suportang pinansyal o kaalaman mula sa mga umiiral na programa para sa pagpapaunlad ng pampublikong transportasyon ang mga PODA, gayundin sa mga legal na probisyon na maaaring makatulong sa mga *pedicab* drayber upang makapaloob sa mga programa o mga angkop na *training*.



## Ugnayan sa PUP

Mula sa mga drayber at opereytor, nagpahayag sila ng pagpapasalamat sa PUP para sa ilang dekada na pagtangkilik ng mga estudyante at kawani sa *pedicab*. Humihingi ng suporta mula sa mga organisasyon at unibersidad sa pagpapabuti at pagpapaunlad ng kabuhayan.

Nagbubukas ang pag-aaral na ito ng potensyal upang higit pang mapalalim ang usapin ng sustenableng mga komunidad at ugnayan sa loob ng unibersidad, partikular sa kung paano maaaring paunlarin ang mga proyektong nakatuon sa pampublikong transportasyon at padyak, sa pakikipagtulungan ng iba't ibang departamento.

## Mga partikular na rekomendasyon mula sa mga *pedicab* drayber at opereytor

- Magkaroon ng *organizational structure* ang mga PODA na kinikilala ng iba pang mga asosasyong pangtransportasyon; kabilang ang pagkakaroon ng mga *officers* at pagtatalaga ng mga tungkulin nang mapatibay ang mga PODA, pagkalap ng mga dokumento na maaring maging batayan ng mga asosasyon upang magkaron ng access sa mga programa at serbisyo.
- Magkaroon ng *documentation* o pagtatala ng mga aktibo at hindi na aktibong myembro ng PODA kada taon.
- Makipagtulungan sa PUP at mga *non-government organizations* para sa pagpapalakas ng mga PODA, kabilang ang pagdalo sa mga seminar na may kinalaman sa *road safety*, *gender sensitivity*, mga karapatan sa paggawa, at mga programa/polisiya ng gobyerno hinggil sa transportasyon.
- Pag-angkop ng PUP sa integrasyon ng mga *pedicab*, kasama ang pagpormalisa ng kanilang operasyon, dahil posible itong makapagbigay ng katiyakan sa trabaho, mapangalagaan ang komunidad na nakapalibot sa unibersidad, at makasuporta sa mas malinis at sustenableng pampublikong transportasyon.