



**TRANSPORTASI
PUBLIK
KITA**

**KEBIJAKAN
TRANSPORTASI
PUBLIK MASYARAKAT**

MANIFESTO INVESTASI PENDANAAN DAN TARIF TRANSPORTASI PUBLIK YANG BERKELANJUTAN



Program Transportasi Publik Kita (OPT) ITF mempromosikan model transportasi publik sosial. Sebuah model sosial yang mencakup hak-hak organisasi dan kerja bagi para pekerja dan mensyaratkan bahwa setiap perluasan transportasi publik harus menjamin pekerjaan yang layak.

OPT:

- bekerja di kota-kota sasaran untuk memperkuat suara para pekerja dalam pengembangan moda transportasi perkotaan yang baru, termasuk bus rapid transit (BRT), dan dalam menegosiasikan transisi dari pekerjaan informal ke formal
- kampanye untuk meningkatkan kondisi kerja bagi semua pekerja transportasi publik – khususnya pekerja transportasi informal – melalui peningkatan kekuatan industrial mereka. Ini termasuk membangun jaringan serikat pekerja di perusahaan multinasional transportasi publik, mengembangkan aliansi dengan penumpang, komunitas dan organisasi lain dan mempromosikan pekerjaan perempuan di transportasi publik
- bekerja untuk mengembangkan kebijakan transportasi publik alternatif – yang dibangun di atas kepemilikan publik, pembiayaan publik, pekerjaan yang layak dan hak serikat pekerja untuk pekerja

Juni 2023

www.OurPublicTransport.org

PENGANTAR

Pekerja transportasi publik dan serikat kita sekarang ini berada di persimpangan jalan. Di satu sisi, pandemi Covid-19 telah memberikan tekanan keuangan yang sangat besar pada sistem transportasi publik, dengan jumlah penumpang masih belum mencapai tingkat pra-pandemi di banyak tempat. Serikat pekerja di banyak negara dan kota sekarang harus berjuang dalam pertempuran defensif melawan pemotongan pekerjaan, gaji, kondisi, dan layanan.

Di sisi lain, pandemi ini menunjukkan peran vital transportasi publik dalam ekonomi lokal dan dalam mendukung hak mobilitas, terutama bagi kelompok berpenghasilan rendah dan kurang beruntung. Bagi jutaan orang di seluruh dunia, transportasi publik adalah satu-satunya pilihan untuk mencapai layanan publik dasar yang memungkinkan hak asasi manusia dan kehidupan yang bermartabat. Pandemi juga memusatkan perhatian pada peran penting yang harus dimainkan oleh transportasi publik dalam mengurangi emisi gas rumah kaca dan menciptakan lapangan kerja yang baik. Jika dioperasikan secara berkelanjutan dan berorientasi sosial, transportasi publik dapat menjadi landasan pemerataan dan penting untuk mencapai transisi ekologis yang sangat kita butuhkan, termasuk memenuhi target Perjanjian Paris PBB.

Namun, sistem transportasi publik dibentuk oleh sistem ekonomi global yang ditentukan oleh ketimpangan sistemik antara dan di dalam negara serta struktur penindasan lainnya, yang semuanya diperburuk oleh pandemi Covid-19. Tergantung pada bagaimana sistem transportasi publik direncanakan dan didanai, hal tersebut dapat memperburuk ketimpangan atau berkontribusi untuk mengatasinya.

Pertanyaan tentang investasi, pendanaan, dan tarif yang berkelanjutan sangat penting untuk menentukan apakah masa depan sistem transportasi publik kita akan menjadi

salah satu dari penurunan yang lambat dan peningkatan ketimpangan atau perbaikan, pertumbuhan dan keadilan sosial dan iklim.

Demikian pula, pendanaan transportasi publik tidak dapat didekati secara terpisah dari pertanyaan-pertanyaan tentang kepemilikan, tata kelola, dan struktur operasional, yang menentukan bagaimana dan untuk apa investasi dan pendanaan digunakan.

Sebagai serikat pekerja yang mewakili pekerja transportasi publik, kita memiliki kepentingan dan tugas untuk memetakan jalur bagi sistem transportasi publik kita untuk menuju keberlanjutan, kesetaraan dan pemenuhan hak asasi manusia untuk semua. Sebagai aktor dalam membentuk sistem transportasi publik kita, kita harus memainkan peran proaktif dalam mengembangkan kebijakan investasi, pendanaan dan tarif serta kampanye untuk mencapainya. Kampanye ini harus dikaitkan dengan visi yang lebih luas untuk sistem transportasi publik yang berkeadilan sosial yang dioperasikan dan diatur demi kepentingan seluruh masyarakat dan planet ini.

Kebijakan Transportasi Publik Rakyat ITF menuntut bahwa layanan transportasi publik harus dimiliki dan dioperasikan secara publik dan akuntabilitas demokratis dalam perencanaan, pengembangan dan masa depan transportasi publik harus dijamin. Kita juga menuntut agar investasi dalam transportasi publik diprioritaskan lebih dari investasi yang mendorong penggunaan kendaraan pribadi, agar investasi dan pendanaan yang signifikan ditargetkan untuk mempertahankan, memformalkan, dan mengintegrasikan layanan informal, dan agar keuangan publik mendukung kepemilikan dan pengoperasian publik.

PRINSIP 1

INVESTASI BERKELANJUTAN DALAM PERLUASAN DAN PENINGKATAN SISTEM TRANSPORTASI PUBLIK ADALAH INVESTASI UNTUK MASA DEPAN KITA BERSAMA

- A.** Pengembalian investasi dalam sistem transportasi publik harus dilakukan pendekatan melalui perspektif sosial yang luas dan sehingga dapat diukur pada tingkat keseluruhan sistem dan masyarakat, bukan dalam hal profitabilitas atau efisiensi biaya masing-masing operator. Ini berarti analisis manfaat sosial dan lingkungan, termasuk: penciptaan lapangan kerja langsung, tidak langsung dan induksi; peningkatan kegiatan ekonomi lokal dan regional; peningkatan akses, pemerataan dan kualitas hidup; jalanan yang tidak terlalu padat dan lebih aman; udara yang dapat dipakai bernapas; dan pengurangan emisi gas rumah kaca. Metrik untuk mengukur manfaat sosial dan lingkungan dapat mencakup, namun tidak terbatas pada, waktu tunggu yang lebih singkat, kepadatan yang lebih sedikit, perjalanan yang lebih cepat dari titik A ke titik B, pengurangan biaya umum untuk penumpang komuter, kepatuhan terhadap protokol kesehatan, pengurangan emisi gas rumah kaca, peningkatan akses bagi penyandang disabilitas, sensitivitas gender, pengurangan ganti moda, dan perjalanan yang lebih aman.
- B.** Barang sosial yang jelas yang berasal dari sistem transportasi publik yang terencana dengan baik, terintegrasi, dan kebutuhan mendesak untuk mencapai peralihan moda dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik, merupakan alasan yang kuat untuk meningkatkan investasi yang dialokasikan untuk perluasan dan perbaikan sistem di tingkat nasional, regional, dan anggaran daerah. Justifikasi ini adalah untuk alokasi dari aksi iklim dan dana transisi berkeadilan serta anggaran lingkungan dan kesehatan, dan reorientasi yang lebih luas dari investasi dalam memindahkan mobil ke investasi dalam memindahkan orang.
- C.** Pendanaan untuk menutupi peningkatan dan biaya operasi harus sejalan dengan investasi dalam ekspansi. Ekspansi sistem yang cepat yang tidak disertai dengan pendanaan yang berkelanjutan untuk operasi dapat melemahkan efek penciptaan lapangan kerja dari investasi, menyebabkan sistem yang tidak efisien, dan meningkatkan tekanan privatisasi. Sistem transportasi publik membutuhkan pekerja terlatih pada tingkat yang memadai untuk dapat berjalan dengan aman dan efisien; ini merupakan komponen yang diperlukan untuk sistem yang dapat berfungsi dengan baik, bukan biaya yang diminimalisir dari waktu ke waktu.
- D.** Rencana investasi harus mencakup: rencana untuk mengatasi kekurangan staf yang akan memburuk oleh perluasan sistem; pelatihan bagi pekerja, termasuk penggunaan kendaraan listrik dan teknologi baru lainnya; meningkatkan gaji dan kondisi yang diperlukan untuk menarik dan mempertahankan tenaga kerja terampil; dan menciptakan tempat kerja yang aman dan setara gender. Ini termasuk investasi dalam penghapusan pekerjaan rentan, dalam formalisasi perusahaan dan pekerjaan informal, ketentuan jaminan sosial dan manfaat kesehatan, dan penggabungan layanan transportasi publik informal ke dalam sistem terpadu. Karena perusahaan formal dan pekerja yang bekerja secara formal membayar lebih banyak pajak, formalisasi dapat berkontribusi untuk basis pendanaan bagi transportasi publik.
- E.** Investasi harus mendukung sistem terintegrasi yang dimiliki publik dan dikendalikan secara demokratis. Penelitian telah menunjukkan bahwa penggunaan kemitraan publik-swasta (KPS) untuk membiayai investasi infrastruktur transportasi publik telah menghasilkan keuntungan yang signifikan bagi investor sektor swasta, seringkali dengan mengorbankan gaji dan kondisi pekerja, mitra pemerintah dan, lebih jauh lagi, publik. yang merupakan penyandang dana utama dan penerima manfaat transportasi publik. Tidak ada bukti bahwa KPS membangun infrastruktur lebih cepat, dengan inovasi yang lebih besar atau kualitas yang lebih

baik. Selain alokasi anggaran umum dan penggunaan pembiayaan iklim, instrumen penangkap nilai didasarkan pada prinsip bahwa pemerintah harus memiliki hak untuk memperoleh bagian yang wajar dari tambahan nilai ekonomi dan properti yang dihasilkan dari infrastruktur transportasi publik baru untuk membiayainya. Hal ini memberikan alternatif KPS yang dapat mendukung menjaga transportasi publik di tangan publik.

- F. Di mana dan bagaimana sistem transportasi publik diperluas adalah penting. Perluasan dan integrasi sistem harus mengatasi ketimpangan mobilitas dan krisis iklim

secara terencana dan terukur. Ini termasuk memberantas ketimpangan dalam akses transportasi publik antara pedesaan dan perkotaan dan masyarakat berpenghasilan rendah dan tinggi dan mendukung hak mobilitas penumpang yang berpenghasilan rendah, cacat, perempuan, non-biner, migran, etnis dan ras minoritas, muda dan lebih tua. Investasi harus mendukung perencanaan kota yang berkelanjutan yang meliputi konektivitas transportasi publik, pengurangan kemacetan dan peralihan moda.



¹ Lihat, misalnya, Quiggin (2019) Wara laba dan privatisasi transportasi publik: sebuah sejarah kegagalan; ADB (2018), Analisis Bahaya pada Proyek Kemitraan Publik-Swasta di Negara Berkembang Asia; ILO (2001), Dampak Desentralisasi dan Privatisasi pada Layanan Kota; Alston dkk (2022), Transportasi Publik, Keuntungan Swasta: Biaya Kemanusiaan untuk Privatisasi Bus di Inggris Raya; Pina (2011), Analisis Efisiensi Penyediaan Layanan Pemerintah Daerah: Penerapan pada Transportasi Publik Perkotaan; Stanley (2017), Tender Kompetitif Belum Terkirim untuk Transportasi Umum. Jadi Mengapa Menghargai Kinerja yang Buruk. Lihat juga Kebijakan Transportasi Publik Rakyat ITF: Bab 2 Keuangan Publik.

PRINSIP 2

**MODEL PENDANAAN
BERKELANJUTAN YANG
SESUAI DENGAN KEADAAN
SPESIFIK DARI SISTEM
TRANSPORTASI PUBLIK
YANG BERBEDA SANGAT
DIBUTUHKAN**

A. Pandemi telah menunjukkan bahwa ketergantungan yang berlebihan pada tarif adalah tidak berkelanjutan dan membahayakan sistem transportasi publik, pekerja, dan pengguna, terutama mereka yang paling rentan. Pemerintah pusat, propinsi, dan daerah harus bekerja sama untuk mengembangkan model pendanaan yang berkelanjutan, dengan pemerintah pusat mengambil lebih banyak tanggung jawab untuk menutupi biaya operasional dan modal. Ini termasuk menerapkan jaminan upah untuk pekerja transportasi terlepas dari jumlah penumpang dan mensubsidi layanan transportasi publik informal, yang merupakan alat transportasi utama bagi rata-rata penduduk dalam banyak konteks, khususnya di Dunia Selatan.

B. Kebutuhan sistem transportasi publik dan kondisi pembiayaannya sangat beragam di dalam dan antar negara. Model pendanaan harus sesuai dengan keadaan di mana mereka digunakan, termasuk pembagian moda transportasi publik, pendanaan dan kapasitas penerbitan utang pemerintah daerah, bauran modal dan faktor lainnya. Kita menyadari bahwa kemampuan untuk memobilisasi sumber daya domestik jauh lebih terbatas dalam konteks negara berpenghasilan rendah dan berkembang, dan bahwa pada akhirnya pendanaan yang berkelanjutan akan membutuhkan penanganan ketimpangan yang luas dalam sistem keuangan internasional.²

C. Model pendanaan harus menyertakan keragaman sumber, termasuk sumber yang dialokasikan, untuk menghindari kekurangan jika terjadi kerugian tak terduga dalam aliran pendapatan. Menemukan sumber alternatif untuk menggantikan pendapatan dari pajak bahan bakar, sumber pendanaan transportasi publik tradisional yang kini menyusut karena pemotongan pajak menghadapi kenaikan harga bahan bakar dan peralihan ke kendaraan listrik, merupakan tugas penting saat ini.



² <https://www.itfglobal.org/en/sector/urban-transport/additional-policy-material>

- D. Sesuai dengan konsep transportasi publik sebagai alat untuk memerangi ketimpangan, model pendanaan harus bersifat redistributif. Sumber redistributif meliputi pajak properti, pungutan atas kenaikan nilai properti (mekanisme penangkapan nilai tanah), biaya pembangunan, dan pajak gaji pengusaha.
- E. Pungutan atas penggunaan mobil individu dapat menghasilkan pendapatan untuk pendanaan transportasi publik sekaligus mendukung peralihan moda. Sumber-sumber ini termasuk pajak pembelian dan registrasi kendaraan, pajak bahan bakar, biaya kemacetan dan tol, serta biaya parkir dan denda pelanggaran lalu lintas. Namun, penggunaan pungutan tersebut harus dikoordinasikan dengan kebijakan lain untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Selain itu, ketergantungan yang berlebihan

dapat menyebabkan kekurangan dana karena pencapaian tujuan kebijakan akan mengurangi pendapatan.

- F. Biaya tenaga kerja mewakili 50-80% dari biaya operasional transportasi publik, biaya yang pada akhirnya ditanggung oleh masyarakat. Pendanaan operasional harus memprioritaskan perbaikan kondisi pekerja yang paling rentan – mereka yang berpenghasilan rendah, pekerjaan yang tidak aman, yang seringkali adalah perempuan, migran, dan etnis dan ras minoritas – bersamaan dengan memelihara dan meningkatkan layanan bagi pengguna yang juga berpenghasilan rendah dan rentan. Penggunaan tenaga kerja, penganggaran, dan praktik perundingan bersama harus mengupayakan kesetaraan yang semakin besar dalam upah dan kondisi bagi semua pekerja di seluruh sistem yang terintegrasi.



³ ILO (2021). Laporan pertemuan dari pertemuan teknis terkait masa pekerjaan yang layak dan berkelanjutan di layanan transportasi perkotaan 16

PRINSIP 3

SEIRING DENGAN PENDANAAN DAN INVESTASI YANG BERKELANJUTAN, STRUKTUR TARIF HARUS MENDUKUNG PENUMPANG YANG TERPINGGIRKAN DAN MEMFASILITASI PENINGKATAN YANG PESAT DALAM JUMLAH PENUMPANG ANGKUTAN UMUM

- A.** Pandemi menunjukkan perlunya serikat pekerja untuk mengambil posisi terkait tingkat tarif dan sistem yang mendukung pemulihan dan perluasan penumpang dan solidaritas dengan masyarakat berpenghasilan rendah dan pengguna yang terpinggirkan lainnya, sementara juga konsisten dengan tujuan mempertahankan dan meningkatkan kondisi kerja, mengisi kekurangan tenaga kerja, dan merawat serta memperluas sistem transportasi publik yang terintegrasi dan berfungsi dengan baik. Kita dapat menghindari agar tidak jatuh ke dalam dikotomi yang salah tentang tarif rendah versus kondisi kerja yang baik jika pendekatan kita tentang tarif adalah sebagai bagian tak terpisahkan dari struktur pendanaan yang berkelanjutan dan redistributif.
- B.** Tingkat dan struktur tarif harus mengatasi ketimpangan dan mendorong peningkatan besar-besaran dalam penggunaan transportasi publik. Untuk melakukan ini, biaya transportasi publik harus dijaga di bawah 15% dari pendapatan keluarga pengguna berpenghasilan rendah. Sistem tarif berbasis jarak yang merugikan komuter di daerah berpenghasilan rendah harus dihindari.⁴
- C.** Sistem tarif harus terintegrasi secara daerah atau pun nasional untuk meningkatkan pengalaman pengguna dan mendukung jaringan terintegrasi. Struktur tarif harus transparan dan adil, menyediakan penumpang dan penduduk lain dengan keyakinan bahwa mereka membayar jumlah yang tepat untuk

perjalanan yang benar (baik dalam tarif langsung maupun perpajakan). Ini paling mudah dicapai melalui sistem terintegrasi dengan kepemilikan publik penuh.

- D.** Tarif diskon atau sistem bebas tarif tidak boleh diperkenalkan jika belum memenuhi prasyarat yang akan memastikan bahwa pekerja dan sistem dapat mengelola hilangnya pendapatan dan peningkatan penumpang. Prasyarat ini meliputi:
1. Mengamankan sumber pendanaan tambahan untuk menutupi hilangnya pendapatan;
 2. Infrastruktur, stok kendaraan, dan frekuensi layanan yang memadai untuk mengakomodasi peningkatan penumpang;
 3. Staf yang memadai dengan pelatihan yang memadai dan kondisi yang layak untuk menghindari kerja lembur dan kelelahan yang berlebihan;
 4. Keamanan yang memadai untuk meminimalkan paparan pekerja dan penumpang terhadap kekerasan dan pelecehan.
- E.** Sistem tarif yang sesuai untuk setiap sistem transportasi publik akan berbeda berdasarkan komposisi pengguna, geografi, tingkat penumpang, dan bauran pendanaan yang tersedia. Namun, sistem tarif baru harus selalu dihasilkan dari negosiasi dengan pekerja dan serikat pekerja. Kebijakan tarif yang mengatasi ketimpangan dan mendorong layanan yang dapat didukung oleh serikat pekerja termasuk pengenalan tarif solidaritas, potongan harga tarif tetap, dan transportasi publik bebas tarif. Masing-masing sistem tarif ini memiliki kelebihan dan kekurangan yang harus dipertimbangkan dalam kaitannya dengan keadaan setempat.
- F.** Tarif solidaritas adalah sistem tarif di mana harga transportasi ditetapkan berdasarkan tingkat pendapatan rumah tangga. Mereka dapat diimplementasikan dengan memberikan tiket gratis atau lebih murah kepada kelompok berpenghasilan rendah, mengembalikan sebagian biaya transportasi publik setelah digunakan,

⁴ https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Paris_handbook_good_practices_who%20pays%20for%20what.pdf

atau membuat perjalanan dari lingkungan berpenghasilan rendah menjadi gratis atau lebih murah. Sistem seperti itu sesuai ketika basis penumpang dicirikan dengan tingkat ketimpangan yang tinggi. Banyak serikat pekerja yang mendukung jenis sistem tarif ini karena hal ini dapat menangani ketimpangan sementara memiliki keuntungan mempertahankan pendapatan tarif. Namun, ini memiliki biaya administrasi yang lebih tinggi daripada sistem tarif lainnya.

- G.** Tiket dengan potongan harga tetap memungkinkan penumpang untuk menggunakan semua moda transportasi publik di area tertutup tanpa batas dalam periode waktu tertentu dengan harga tetap (murah). Sistem ini menarik karena mudah digunakan dan sangat mendorong penggunaan transportasi publik, termasuk peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi. Namun, pengalaman dengan pengenalan cepat mereka di beberapa negara tanpa prasyarat yang diperlukan telah memberikan tekanan yang signifikan pada pekerja dan sistem transportasi publik, yang menyebabkan stres dan keterlambatan. Ini juga dapat merugikan pengguna di daerah di

mana layanan yang memadai tidak tersedia dan mengakibatkan kekurangan dana kecuali sumber daya lain dipastikan.

- H.** Transportasi publik bebas tarif mengacu pada penyediaan transportasi publik bebas biaya di tempat digunakannya. Sistem bebas tarif beroperasi tanpa tiket atau melalui distribusi tiket tanpa tarif. Kota yang menerapkan tarif bebas cenderung berukuran kecil atau menengah dan memiliki rasio pengembalian tiket yang rendah. Sistem bebas tarif adalah simbol dari konsep transportasi publik sebagai barang publik atau layanan publik semesta. Ini juga menguntungkan karena mempercepat waktu naik, sehingga mengurangi waktu perjalanan, dan mengurangi biaya yang terkait dengan pengambilan tiket dan penegakan tarif. Ini akan mendorong penggunaan transportasi publik, meskipun beberapa penelitian menunjukkan bahwa kualitas layanan lebih penting bagi pengguna, dan beberapa sistem bebas tarif telah dihentikan setelah kualitas layanan menurun. Seperti tarif harga tetap yang didiskon, pengenalan sistem bebas tarif sebelum prasyarat terpenuhi dapat menyebabkan kurangnya dana dan tekanan pada sistem dan pekerja.



PRINSIP 4

KEBIJAKAN INVESTASI, PENDANAAN, DAN TARIF YANG BERKELANJUTAN HARUS MENDUKUNG SISTEM TERINTEGRASI YANG DIMILIKI PUBLIK DAN DIKONTROL SECARA DEMOKRATIS YANG MEMENUHI TUJUAN SEMESTA

- A.** Untuk memenuhi kebutuhan pekerja, pengguna, masyarakat lokal, dan planet ini, sistem transportasi publik harus terintegrasi dengan baik di berbagai tingkatan. Ini termasuk:
1. Rasionalisasi dan integrasi rute;
 2. Integrasi tarif dan sistem informasi, dapat dicapai melalui tiket digital dan kartu pintar;
 3. Integrasi layanan informal dan investasi dalam transisi dari sistem informal ke sistem formal, efisien;
 4. Integrasi jadwal dan moda, memungkinkan perpindahan yang lancar;
 5. Integrasi operasi, perencanaan infrastruktur dan manajemen dan perencanaan sistem;
 6. Integrasi struktur tata kelola lintas jaringan; dan
 7. Integrasi perencanaan transportasi publik dengan perencanaan kota dan perencanaan pelayanan publik untuk memenuhi kebutuhan sosial dan lingkungan.
- B.** Kepemilikan publik pada tingkat seluruh sistem mendukung integrasi dan pengoperasian sistem transportasi publik yang efisien menuju pencapaian tujuan sosial dan iklim, sekaligus menciptakan dasar untuk tata kelola yang demokratis. Jika kepemilikan publik penuh tidak dapat memungkinkan dalam waktu dekat, pemberian kontrak publik yang bertanggung jawab harus terlihat di setiap integrasi operator swasta dalam sistem transportasi publik.
- C.** Kepemilikan koperasi yang dipimpin pekerja di tingkat operator, sebagai bagian dari bentuk kemitraan publik-masyarakat, dapat mendukung formalisasi dan integrasi ke dalam sistem yang lebih luas dan partisipasi pekerja dalam tata kelola.
- D.** Transportasi publik harus diatur secara demokratis. Hal ini membutuhkan penempatan yang jelas dari tujuan sosial dan lingkungan semesta dan pengambilan keputusan oleh badan tata kelola yang demokratis, representatif, dan akuntabel, yang melibatkan semua tingkat pemerintahan, perwakilan lokal terpilih dan perwakilan pekerja, pengguna (terutama mereka yang berasal dari kelompok terpinggirkan) dan pemangku kepentingan lainnya.
- E.** Tata kelola yang demokratis juga mengharuskan otoritas transportasi publik untuk menerapkan proses konsultasi pemangku kepentingan yang nyata, bermakna, dan berkelanjutan, dengan menargetkan kelompok yang paling terpengaruh oleh keputusan kebijakan transportasi publik.
- F.** Tata kelola yang demokratis membutuhkan demokrasi di tempat kerja. Ini berarti bahwa para pekerja memiliki hak suara di tempat kerja dan dalam kebijakan transportasi publik melalui serikat mereka, dan bahwa perundingan bersama terjadi secara tak terpisahkan dalam skala sistem yang luas dan ditujukan untuk pemerataan dan peningkatan kondisi bersama.



TRANSPORTASI PUBLIK KITA

Transportasi Publik Kita ITF

www.OurPublicTransport.org

#OurPublicTransport

opt@itf.org.uk

Kebijakan Transportasi

Publik Masyarakat

www.OPTpolicy.org

A decorative graphic consisting of a series of vertical light blue stripes in the upper half and diagonal light blue stripes in the lower half. A black line graphic starts from the bottom left, moves horizontally to the right, then diagonally up and to the right, and finally horizontally to the right again, framing the text.

**KEBIJAKAN
TRANSPORTASI
PUBLIK MASYARAKAT**