

## **EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIARI BURUZKO LEGE AURREPROIEKTUAREN GAINEKO TXOSTENA.**

---

Txosten hau Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailak eskatuta egin dugu, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 21. artikulua Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundeari emandako eskumena baliatuz.

Txostenaren helburua da, batetik, egiaztatzea behar bezala betetzen dela 4/2005 Legearen 19. eta 20. artikuluetan eta Gobernu Kontseiluak 2012ko abuztuaren 21eko Erabakiaz onartutako jarraibideetan agindutakoa (genero-eragina aurretiaz ebaluatzeko eta gizonen eta emakumeen desberdintasunak desagerrarazteko eta berdintasuna sustatzeko neurriak hartzeko jarraibideak), eta, bestetik, hobekuntzak proposatzea.

Lege-aurreproiektuaren bidez, pertsonen eta salgaien garraiorako printzipioak eta helburuak ezarri nahi dira, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegietan oinarrituta mugikortasun jasangarriaren garapen integrala lortzeko. Era berean, Euskadin mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzen ditu, mugikortasunarekin lotutako gaietan eskumenak dituzten administrazioekin koordinatuta. Horretarako, jarduera ekonomikoa antolatu eta planifikatuko da, baita lurraldea ere, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara irispidea izateko pertsonen aukera-berdintasuna bultzatuko dira, eta ingurumenarekin bateragarriak diren bizi-ohitura

eta jarrerak sustatuko dira. Azkenik, lege honen bidez arautuko da pertsonak kable bidez garraiatzeko diren eta ibilbide osoa Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldean egiten duten instalazioen proiektzioa, eraikuntza, zerbitzuan jartzea eta ustiapena.

Beraz, xedapen orokorra da, zer-nolako genero-eragina duen ikusteko ebaluatu beharrekoa, lehenengo Jarraibidearen 2.1. apartatuan ezarritakoarekin bat etorritz. Horretarako, araua sustatu duen organoak generoaren arabeko eraginari buruzko txostena igorri du, I. eranskinean aurreikusitako baldintzei jarraikiz.

Egiaztatu da bete direla 4/2005 Legean ezarritako tramite formalak eta generoaren arabeko eraginari buruzko txostena egiteko Jarraibideak. Txostenaren edukiarri dagokionez, ahalegin handia egin da atal eta galdetegi guztiak betetzeko, eta balioestekoa da hori.

Bidalitako **eragin-txostenean** arauaren alderdi orokorrak deskribatzen dira. Emakumeen eta gizonen berdintasuna sustatzeko helburuei buruzko apartatuan adierazten denaren arabera, arauan ez dago emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna sustatzeko helburu espezifikorik. Baina aipatzen da helburuetako bat dela garraio publiko bat sustatzea, hurbila, erabiltzaileentzako ezin hobea eta ekonomikoki jasagarria izango dena. Ildo horretatik, adierazi behar da komeniko litzatekeela Lege -aurreproiektuaren azalpen-zatian aipamen bat egitea garraioaren arloko emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari, helburu izanik agerian jartzea eta aitortzea lanaren banaketa sexualak eragin egiten duela gaur egun emakumeek eta gizonek hiri-garraioaren eta garraioaren erabileran dituzten behar

desberdinetan, bai eta gure herri eta hirietako ondasun eta baliabideak erabiltzeko dituzten aukera desberdinetan.

Era berean, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen printzipio orokorreari buruzko 3. artikulua betetzeko, argi eta garbi adierazi behar litzateke Zioen Azalpenean emakumeen eta gizonen arteko aukera-berdintasuna eta tratu-berdintasuna bermatzeko konpromisoa.

Bestalde, arauaren azalpen-zatian, aipamena egiten zaio Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari eta Euskadik gai honen inguruan hartutako konpromisoari. Ildo horretatik, beharrezkotzat jotzen dugu Legeak emakumeen eta gizonen berdintasunari eta genero-ikuspegiari buruzko dimentsioa jasotzea, ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-dimentsioarekin batera. Genero-ikuspegiari dagokionez, 2030 Agendak aurrerapen nabarmena dakar; batetik, “genero-berdintasuna lortzea eta emakume eta neska guztien ahalduntzea” helburu espezifiko gisa jasotzen du (5. helburua), eta, bestetik, genero-berdintasuna eta emakumeen ahalduntzea oinarritzko elementutzat jotzen dira proposatutako gainerako helmuga eta helburuak lortzeko. Helburu horretaz gain, eta emakumeen eta gizonen arteko berdintasunean aurrera egiteko xedeari dagokionez, komenigarria litzateke baita ere arauaren testuan Garapen Jasangarriaren 11. Helburua sartzea (Hiri eta erkidego jasangarriak), non konpromisoa hartzen baita garraio-sistema seguru, merke, eskuragarri eta jasangarrietarako sarbidea eskaintzeko, arreta berezia eskainiz emakumeen beharrei.

Bestalde, **Generoaren araberako eraginaren aurretiko ebaluazioan**, txostenak aztertzen du zer alde dagoen emakumeen eta gizonen artean, baliabideetarako

sarbideari eta kontrolari dagokionez, eta aditzera ematen du emakumeen errealitate soziolaborala oso maskulinizatuta dagoela sektore horretan, eta oraindik ere indar handia dutela genero-estereotipoek. Garraioaren erabiltzaileen datuei dagokienez, txostenean adierazten da emakumeek gizonak baino gehiago erabiltzen dituztela ibilgailu ez-motordunak (txirrindua edo oinezko joan-etorriak), autobusa eta trena; gizonak, aldiz, gehiago erabiltzen dute autoa. Halaber, hau adierazten dute txostenean bertan aztertutako datuek, Emakundek landutako material sektorialari buruzkoek:

- EAEn egunero egiten diren joan-etorri guztien % 51,9 emakumeenak dira.
- Emakumeen mugikortasun handiena erreprodukzio-lanetik sortutako zereginen ondorioz dauzkaten eginkizun guztiek eragiten dute.
- Lan-kontuengatik joan-etorriak ugariagoak dira gizonengan emakumeengan baino (% 44,7 eta % 30,5 hurrenez hurren).
- Emakumeen joan-etorri gehienak distantzia txikikoak dira, eta oinez egiten dituzte; gizonak, aldiz, autoa darabilte joan-etorrietarako.
- Emakumeek hiri barruan egiten dituzte, batik bat, joan-etorriak (% 71,8), eta, gehienbat oinez (% 52,0; gizonen kasuan: % 42,1).
- Garraio-sektorean lan egiten dutenen % 83,1 gizonak dira.

Beraz, eta kontuan izanda arauak mugikortasuna, hirigintza eta garraio-azpiegiturak hobetzeko politika publikoak hartzen dituela, kontuan hartu behar da emakumeek eta gizonak mugikortasun-joera desberdinak dituztela, zenbait motibo tarteko; esate baterako, emakumeek gehiago erabiltzen dute garraio publikoa, eta denbora gehiago ematen dute etxeko lanetan eta zaintza-lanetan. Beraz, garraio-sistema definitu eta planifikatzerakoan, funtsezkoa izango da genero-ikuspegia

sartzea; hau da, erantzun egin beharko zaie baita ere emakumeek garraio publikorako eta ekipamendurako dituzten beharrei, talde eta premia guztiak kontuan hartuta.

Hiri-mugikortasuneko planek, horrenbestez, alderdi hauek izan behar dituzte kontuan: emakume askok zaintza-lanak egin behar izatea, egunero askotariko jarduerak egin behar izatea eta ahalegin handiak egin behar izatea eguneroko ordutegiak lotzeko. Lan-bizitza eta etxeko lanak uztartzeko, ezinbestekoa da garraio-azpiegiturak eraginkorrak izan daitezen, denborei eta ibilbideak zein aldaketak planifikatzeari dagokienez; horrez gain, irisgarria eta eroso izan behar du garraioak, eta erraztu beharko lituzke emakumeek adingabeekin edo kargurako beste pertsona batzuekin, bai eta zama, erosketa, haur-kotxe eta abarrekin ere egiten dituzten joan-etorriak. Premisa horiek aintzat hartzen ez badira, emakumeak beren ibilgailuarekin baino ezin izango dira mugitu; askotan, alabaina, ez dute halakorik, gaitasun ekonomiko txikia dutelako edo gizonak erabiltzen duelako eskuarki (auto bakarra duten familien kasuan).

Gainera, goian adierazi dugun bezala, emakumeak gehiago mugitzen dira hiri barruan, distantzia laburrak eginez, eta motordun ibilgailurik baliatu gabe, gehienbat. Horregatik, hirigintza-diseinu on batek irisgarritasuna, erosotasuna eta segurtasuna bermatu behar ditu kaleetan eta gune publikoetan, eta hori funtsezko alderdia da, EAEko administrazio publikoek aintzat hartu beharrekoa, genero-ikuspegian oinarritutako mugikortasun-eredu hori bultzatzeko.

Beraz, eta herritarren segurtasuna oinarritzkoa denez aukera-berdintasuna eraginkorra izan dadin, beharrezkoa izango da hiria modu integratzailean

diseinatzea, genero-ikuspegia txertatuz, hiria herritar guztiek erabiltzeko modukoa izan dadin.

Ildo horretatik, bereziki aplikatu behar da Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako VII. Planean jasotakoa, II. Ardatzean (*Ekonomiak eta gizarte-antolakuntza eraldatzea, eskubideak bermatzeko*), eta, zehazki, 5. Programan (*Zainketen ekonomia feminista*). Ezinbestekoa izango da bateratze erantzunkidea eta pertsonen autonomia erraztuko duten lurralde- eta hirigintza-plangintzako eta etxebizitzaren, gune publikoen eta garraiobide jasangarrien diseinuko irizpideak identifikatzea eta aplikatzea.

Bestalde, emakumeek eta gizonak erabakiak hartzeko daukaten parte-hartzean dauden desberdintasunei dagokienez, txostenean hainbat datu daude sailari atxikitako organo, entitate eta enpresetako parte-hartze sozial eta laboralaren ingurukoak, eta hau adierazten da: Euskotrenen 2016ko urteko memorian jasotakoaren arabera, Administrazio Kontseilua 4 emakumek eta 7 gizonak osatzen dute, eta Zuzendaritza Batzordea, berriz, 2 emakumek eta lau gizonak. Ildo horretatik, hurrengo orrialdeko taulan (6.7), 2018ko Zifrak-etik ateratako datuak islatzen dira, eta jasota gelditu da Eusko Jaurlaritzari atxikitako enpresa eta entitate publikoetako zuzendaritza postuetan gizon gehiago dagoela (% 65,5) emakumeak baino (% 34,5).

Datu horiek ikusita, uste dugu garrantzitsua izango litzatekeela Lege-aurreproiektuak eragin nahi duen eremu horretako informazio espezifikoa ematea. Adibidez, hazkunde ekonomikoa sustatzen eta ondo planifikatutako eta antolatutako garraio jasangarri bat garatzen lagunduko duten enpresak, gizarte-



Erakunde Autonomiaduna

Organismo Autónomo

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ohituren eta garraio tradizionalaren sistemen aldaketa sustatuko duten neurriak eta prozedurak ezarriz. Horregatik, posible izanez gero, interesgarria izango litzateke Legean arautzen diren zerbitzuak ematen parte hartzen duten sektoreko agenteen, entitateen edo erakundeen plantillaren datuak ematea, sexuaren arabera bereizita, eta adieraztea zer bilakaera izan dute azken urteetan, beren instalazioetan mugikortasun jasagarria hobetzeko politikak hartzen diren...

**6.1 taula. Goi-kargudunak, Eusko Jaurlaritzako entitate/enpresa publikoetan (EAE, 2018)**

	EMAKUMEAK		GIZONAK		GUZTIRA (Abs.)
	(Abs.)	(% h)	(Abs.)	(% h)	
Energiaren Euskal Erakunde			1	100,0	1
Euskal Trenbide Sarea			1	100,0	1
Uraren Euskal Agentzia			1	100,0	1
SPRI			1	100,0	1
EITB	1	100,0			1
Osakidetza			1	100,0	1
EJIE Informazioaren sozietatea			1	100,0	1
Garapenerako Lankidetzaren			1	100,0	1
Euskal Agentzia					
Itelazpi S.A.	1	100,0			1
Basquetour, Turismoaren Euskal Agentzia SA			1	100,0	1
NEIKER-Nekazal Ikerketa eta		50,0		50,0	
Garapenerako Euskal Erakunde SA	1		1		2
HAZI Fundazioa			1	100,0	1
ELIKA - Nekazaritzako Elikagaien Segurtasunerako Euskal Fundazioa	1	100,0			1
Euskal Trenbide Sarea			1		1
Euskadiko Kirol Portua*	1	50,0	1	50,0	2
Haurreskolak	1	100,0			1
Unibasq - Euskal Unibertsitate Sistemaren Kalitate Agentzia	1	100,0			1
Finantzen Euskal Institutua			1	100,0	1
Etxepare Euskal Institutua.	1	100,0			1
Euskadiko Orkestra, S.A.			1	100,0	1
Uraren Euskal Agentzia			1	100,0	1



EMAKUNDE  
EMAKUMEAREN EUSKAL ERAKUNDEA  
INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

Erakunde Autonomiaduna

Organismo Autónomo

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa, IHOBE SA			1	100,0	1
Euskadiko Etxebizitza eta Lurra (VISESA)			1	100,0	1
Alokabide S.A.	1	100,0			1
Datuak Babesteko Euskal Bulegoa	1	100,0			1
Lan Harremanen Kontseilua			1	100,0	1
Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Kontseilua			1	100,0	1
<b>GUZTIRA</b>	<b>10</b>	<b>34,5</b>	<b>19</b>	<b>65,5</b>	<b>29</b>

Iturria: Geuk egindakoa, Eusko Jaurlaritzaren web-orrialdean oinarrituta (<http://www.euskadi.eus/eusko-jaurlaritza/hasiera/>) 2019 urtarrilean egindako kontsulta

\*Oharra: bi kasuetan, lehendakaritzan gizonaek daude, eta zuzendaritza-postuan emakume bat.

**Lege-aurreproiektuaren edukiari dagokionez, hobetzeko proposamen hauek egin daitezke:**

Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen 3.4, 16 eta 16 artikuluetan xedatuari jarraituz, eta zehazki, lege horretako 3. artikuluan jasotako printzipioei dagokienez, komeni da artikulua horren d) apartatuari hau eranstea: politika eta ekintza guztietan genero-ikuspegia txertatzea; hau da, emakumeen eta gizonen egoerak, baldintzak, nahiak eta beharrak modu sistematikoan aintzat hartu behar dira, eta jardun guztietan desberdintasunak desagerrarazteko eta berdintasuna sustatzeko helburu eta jardunbide espezifikoak sartu behar dira, erakunde horren esku-hartzea eraginkorragoa izan dadin.

Bestalde, 4/2005 Legearen 46. artikuluan esaten denez, “Euskal herri-agintek beharrezkoak diren neurriak hartuko dituzte beren ingurumen, etxebizitza, hirigintza eta garraioko politiketan zein programetan genero-ikuspegia txertatuta



dagoela bermatzeko, eta, besteak beste, ondokoak hartuko dituzte kontuan: pertsonen segurtasuna; etxeko lanak egitea eta pertsonak zaintzea erraztea; bizitza pertsonala familia eta lanarekin uztartu ahal izatea erraztea; bai eta politika eta programa horiek diseinatu eta betetzerakoan emakumeek partaidetza handiagoa izan dezatela bultzatzea ere”. Beraz, agindu hori betetze aldera, gomendio hau egiten da: III. Kapituluaren (plangintza-tresnak eta kudeaketa-organoak) konpromiso horri erreferentzia egiten dion paragrafo bat gehitzea, eta hori garatzeko moduak aztertzea.

Halaber, eta **parte-hartzeari** dagokionez, garrantzitsua da Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planean, Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planean, Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planean eta Txirriinduentzako Bideen Plan Zuzentzailean parte hartze efektiborako bide bat eskaintzea elkarrekin sarearen bitartez, helburu izanik mugikortasun jasangarriaren politiken garapenean antzemandako beharretara gehiago egokitzen diren helburuak eta esku-hartzeak proposatzea. Horrela, emakumeek kontsulta publikoko prozesuetan parte hartzea ezinbesteko tresna da jendea bizi den hiriguneetan arrakastaz esku hartuko bada; partaidetza-mekanismoek emakumeek hiri-inguruarekin egunero duten esperientziaren berri eman dezakete, bai eta beren premiak eta mugak ezagutzera eman ere, hirian aukera-berdintasunaren aldeko ekintzak sustatzeko helburuz.

Era berean, ez dugu ahantzi behar, EAEko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako VI. Planeko II. Ardatzeko 5. programan ezartzen denarena arabera, lurralde- eta hirigintza-plangintzan eta gune publikoen eta garraio bide

jasangarrien diseinuan neurri batzuk sartu behar direla kontziliazio erantzunkidea eta pertsonen autonomia errazteko.

Horretarako, gomendagarria litzateke sailaren berdintasun-teknikariak eta/edo emakumeen eta gizonen berdintasunean aditua den langile batek ere parte hartzea, azterlana egiterakoan eta Lege-aurreproiektu honetan araututako planak egiterakoan —besteak beste, mugikortasun jasangarriaren planak, hiri-mugikortasun jasangarriaren planak, garraio-azpiegiturak antolatzeakoak, mugikortasun azterlanak—; izan ere, horrela ahalbidetuko da genero-ikuspegia prozesu guztian txertatzea. Unitatearen funtzio nagusietako bat emakumeen eta gizonen berdintasunaren arloan aholku ematea da, baita plan eta politika sektorialak egiterakoan ere.

Amaitzeko, gogorarazi nahi dugu 4/2005 Legearen 2.3. artikulua arabera, botere publiko guztiei eta botere publikoekin hitzarmenak sinatzen dituzten entitate pribatu guztiei aplikatuko zaizkiela 3., 16., 18.4. eta 23. artikulua, eta ondorioz, beharrezko dutela datuak sexuaren arabera banatuta edukitzea, hizkera ez-sexista erabiltzea, emakumeen eta gizonen ordezkariak orekatua izatea erabakiak hartzen diren eremuetan, zuzendaritza-organismoetan eta kide anitzeko organismoetan, eta 4/2005 Legearen 3. artikuluan emakumeen eta gizonen berdintasunaren alorrean ezartzen diren printzipio orokor guztiak betetzea. Horren haritik, Lege honen babesean egiten diren kontratuetan eta laguntzetan betebeharririk guztiak sartzea gomendatzen dugu.



**EMAKUNDE**  
EMAKUMEAREN EUSKAL ERAKUNDEA  
INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

Erakunde Autonomiaduna

Organismo Autónomo

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

Vitoria-Gasteiz, 2019ko martxoaren 26a.