

EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIARI BURUZKO LEGE AURREPROIEKTUAREN GAINEKO TXOSTENA.

Txosten hau Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak 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, ildo horretan hobekuntzak proposatzea.

Lege-aurreproiektuaren bidez, pertsonen eta salgaien garraiorako printzipioak eta helburuak ezarri nahi dira, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegitik mugikortasun jasangarriaren garapen integrala lortzeko. Era berean, Euskadin mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzen ditu, mugikortasunarekin lotutako gaietan eskumena duten administrazioen artean koordinatuta.

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

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

Bidalitako generoaren araberako **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. Hala ere, aipatutako helburuen artean zera aipatzen da: helburuetako bat da "garraio publikoko sistema hurbila eta ezin hobea sustatzea erabiltzaileen eta ekonomiaren ikuspegitik".

Gai horri dagokionez, hona gure gomendioa: lege-aurreproiektuaren azalpen-zatian garraioaren sektorean emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari buruzko erreferentziaren bat sartu beharko litzateke, sexuaren arabera lan-banaketak gaur egun emakumeek eta gizonak hiri-garraioaren eta garraioaren erabileran dituzten premia desberdinetan eragiten duela ikusarazteko eta aitortzeko, baita gure herrietan eta hirietan dauden ondasun eta baliabideak eskuratzeko aukeretan ere.

Bestalde, **Generoaren arabera eraginaren aurretzako ebaluazioan**, emakumeek eta gizonak sektorean duten presentziari buruzko atalean, txostenak honako hau adierazten du: *"Lege-aurreproiektuak ez du sexuaren ziozko bereizkeriarik sartzen; beraz, arauan aurreikusitako jardueren onuradun izan daitezkeen sexu desberdinetako pertsonen kopuruan izango den eragin handiena irizpide objektiboen arabera izango da soilik"*. Horri dagokionez, aipatu beharra dago arauak, oro har, ez direla neutroak generoaren ikuspegitik, eta eragin desberdina izan dezaketela emakumeengan eta gizonengan, ondorio edo eragin hori aurreikusi gabea edo nahigabekoa izan arren. Oro har, arauak generoari dagokionez neutrotzat jotzen dira, herritar guztien onurarako pentsatuta diseinatu direlako, eta, horrenbestez, modu berean pertsona guztientzat, emakumeen eta gizonen arteko bereizkeriarik egin barik.

Horrenbestez, politika publikoak gauzatzekoan (hala nola, lege-proiektu hau, zeina mugikortasuna, hirigintza eta garraio-azpiegiturak hobetzera bideratuta baitago), ezinbestekoa da plangintza egokia egitea, emakumeek jendartearen eskura dituzten harreman, ondasun eta zerbitzuak gizonen baldintza berberetan izango dituztela bermatzeko. Hala, bada, gizonen mugikortasun-eredu nagusiaz bestelako ildoekin mugikortasun-eskaera oso zehatz bati erantzuteko ardura eduki behar denez, beharrezkoa da genero-ikuspegia txertatzea eta emakumeentzat oztopoak eta desberdinkeriak sortzea saihestea.

Baliabideak eskuratzeari dagokionez, txostenak emakumeek eta gizonek garraioaren eta mugikortasunaren sektorean duten presentzia aztertzen du, eta alde nabarmenak daudela erakusten du datuen bidez, bai emakumeek garraio-sistemaren erabiltzaile gisa duten zeregina aztertzen bada, non emakumeek eta gizonek sistema horren erabileran dituzten aldeak nabarmentzen diren, bai garraioaren ekoizpen-sektorearen kide gisa, maskulinizazio nabarmena baitu ezaugarri.

Ildo horretan, eta aipatu dugun bezala, hiri-plangintzak eta mugikortasunak kontuan hartu behar dute emakumeek gizonen aldean garraio-baliabide jakin batzuetara iristeko orduan nozitzen duten desberdinkeria, muga nabarmenak ekar baititzakete haien joan-etorrietarako. Era berean, oinarrizko beste baliabide batzuetarako irispideak ere eragiten dio emakumeen garraioaren erabilerari ez ezik, garraioaren prestakuntza- eta ekoizpen-sektorean duten presentziari eta parte-hartzeari ere (baliabide ekonomikoez, denboraz, produkzio- eta ugalketa-lanaz, prestakuntzaz, eta abar ari gara).

EAEko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako VII. Planak, II. Ardatzean (*Ekonomiak eta gizarte-antolakuntza eraldatzea, eskubideak bermatze aldera*), zaintzen ekonomia feministari buruzko 5. programan aurreikusitakoaren arabera, ezinbestekoa izango da kontziliazio erantzukidea sartzea, baita identifikatzea eta aplikatzea pertsonen autonomia erraztuko duten lurralde- eta hirigintza-plangintzako eta etxebizitzaren, espazio publikoen eta garraio jasangarrien arabera diseinatutako irizpideak.

Bestalde, erabakiak hartzerakoan parte hartzerakoan emakumeen eta gizonen artean dauden aldeei dagokienez, txostenak datuak ematen ditu emakumeek eta gizonek sailari atxikitako organoetan, erakundeetan eta enpresetan duten parte-hartze sozial eta laboralari buruz. Hala, bada, egiaztatu da oraindik ere emakumeek askoz presentzia txikiagoa dutela garraioaren ekoizpen-sektore osoan, eta oso gutxi direla gizonek bete ohi dituzten zenbait zuzendaritza-kargu edo -postutan.

Azken batean, garraio- eta mugikortasun-alorrean aukera-berdintasuna lortu nahi bada, ezinbestekoa izango da berdintasunaren alorrean indarrean dauden legeek ezarritako aginduak betetzea. Horrek esan nahi du eremu horietan ardura duten erakundeak eta

entitateak gai izango direla emakumeen parte-hartze handiagoa lortzeko, ez bakarrik dagozkien zuzendaritza-organo publiko eta/edo pribatuetan, baita guztientzako garraio inklusiboa lortzen lagunduko duten sareak, politikak eta neurriak planifikatzeko eta diseinatzeko prozesu osoan ere.

Arau eta balio sozialen eraginari dagokionez, Gipuzkoako Foru Aldundiko Lurralde Antolamenduaren Saileko Lurzoru eta Garraio Zuzendaritzak egindako azterlanetik atera du txostenak emakumeen eta gizonen artean izaten diren zenbait mugikortasun-jarraibide desberdin.

Izan ere, garraioaren eta mugikortasunaren erabileran genero-desberdintasunak daudela onartzeak esan nahi du sexu bakoitzari esleitzen zaizkion rol eta rol sozialez hitz egitea. Hau da, kontuan hartzea gizonak eta emakumeak oso desberdin mugitzen direla hirian, eta batzuek eta besteek garraio-sektore osoan presentzia desberdina dutela ere. Horrek ez du esan nahi, ordea, dauden estereotipoak indartu behar direnik, baizik eta aukera_berdintasuna bultzatu behar dela, desberdintasunak agerikoak baitira.

Jarraian, arau eta balio sozialetan eragina duten eta mugikortasuna planifikatzerakoan kontuan hartu behar diren zenbait alderdi azaltzen dira:

- Faktore hauek guztiak dira baldintzatzen dutenak emakumeen denboraren antolaketa: gizonak etxeko lanetan erantzunkidetasunik ez izatea, zerbitzu komunitarioak eta pertsonen zaintzan laguntzeko zerbitzuak indartzeko beharra eta enpresek ugalketa sozialean gehiago inplikatzeko beharra. Bestalde, garraio bideetarako sarbideek baldintzatu egiten dituzte emakumeek ingurunean mugitzeko dituzten aukerak.
- Garraio publikoak ez die beti egokiro erantzuten hain beharrei; izan ere, lan-bizitza, bizitza pertsonala eta familia-bizitza bateragarri egin behar dute, eta lan-kate konplexuak betetzen dituzte egunero. Erosotasuna eta irisgarritasun egokia, bai garraio-azpiegituretarako, bai ekipamendu mugikorretarako, funtsezko beste elementu bat da emakumei garraio publikoaren erabilera errazteko, ibilgailu pribatua izateko aukera gutxiago dutelako.

- Oro har, emakumeek segurtasun-gabeziaren sentsazio handiagoa dute, eta horrek ere eragina du haien mugikortasunean. Besteak beste, zenbait faktore hartu behar dira aintzat eta hobetu: irisgarritasuna, geltokietako itzaronguneak eta ibilbideak, argiztapena, garbitasuna edo langileen presentzia; hori guztia erabakigarria baita pertsona guztien garapen pertsonala eta zerbitzuetarako iristeko askatasuna eta aukera bermatzeko, betiere haien sexua dela-eta diskriminaziorik izan gabe.
- Ugalketa-lanek jendartean duten aintzatespen sozial eskasaren ondorioz, ez dira aintzat hartzen zeregin horiei lotutako premiak.
- Lanbide-eremuan, eraikuntza sozial estereotipatua sortu da garraioaren sektoreko lanpostu jakin batzuen gainean, eta lanpostu horiek tradizionalki gizonak bete izan dituzten zereginekin lotzen ditu sistematikoki. Zeregin horiek sektorearen indar fisikoa edo arriskugarritasuna bezalako ideia distorsionatuekin lotuta daude, eta, ideia horren ondorioz, emakumeak gehienbat administrazio-zereginetara edo bezeroarentzako arreta-zereginetara mugatu dira.

Emakumeen eta gizonen arteko desberdinkeriak ezabatzeko eta berdintasuna sustatzeko neurriei dagokienez, oso positiboa iruditzen zaigu parte-hartze publikoa genero-ikuspegia kontuan hartuta egingo dela sartzea arauan, 23. artikuluan, zehazki. Guztiz garrantzitsua da aurreikusitako mugikortasun jasangarriaren plangintzako tresnak lantzean elkarre-ehunaren bitartez parte-hartze eraginkorrerako bide bat eskaintzea, mugikortasun jasangarriko politiken garapenean hautemandako beharretara hobeto egokitzen diren helburuak eta esku-hartzeak proposatzeko. Hala, emakumeek kontsulta publikoko prozesuetan parte hartzea ezinbesteko tresna da jendeak bizitoki dituen hiri-eremuetan esku hartu ahal izateko eta esku-hartze horren arrakasta bermatzeko. Parte hartzeko mekanismoek emakumeek hiri-ingurunean egunero duten esperientzia ezagutaraz dezakete, eta emakumeen premiak eta mugak ezagutzen lagun dezakete, hiri-eremuan aukera-berdintasunaren aldeko ekintzak sustatze aldera.

Lege-aurreproiektuaren edukiari dagokionez, hobekuntza-proposamen hauek egin ditugu:

Kontuan hartuta, batetik, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen printzipio orokorreari buruzko 3. artikulua betetzen dela, eta, bestetik, Euskadik Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren inguruan hartutako konpromisoa, funtsezkoa iruditzen zaigu Zioen Azalpenean, ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-dimentsioarekin batera, emakumeen eta gizonen berdintasunari eta genero-ikuspegiari buruzko dimentsioa ere jasotzea.

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 oinarrizko elementutzat jotzen dira proposatutako gainerako helmuga eta helburuak lortzeko. Helburu horretaz gain, eta emakumeen eta gizonen arteko berdintasunean aurrera egiteko xedeari dagokionez, Garapen Jasangarriaren 11. Helburua ere badago (Hiri eta erkidego jasangarriak), non konpromisoa hartzen baita garraio-sistema seguru, merke, eskuragarri eta jasangarrietarako irispidea eskaintzeko, arreta berezia eskainiz emakumeen beharrei.

Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen 3.4. eta 16. artikuluetan xedatuari jarraituz, eta zehazki, lege horretako 3. artikuluan jasotako printzipioei dagokienez, komeni da artikuluan horren a) apartatuari hau eranstea: politika eta ekintza guztietan genero-ikuspegia txertatu behar da; hau da, emakumeen eta gizonen egoerak, baldintzak, nahiak eta beharrak modu sistematikoan aintzat hartu behar dira, eta jardun guztietan desberdinkeriak 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-aginteei 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”. Horrenbestez, eta agindu hori betetze aldera, gomendatzen dugu paragrafo bat gehitzea III. Kapituluari (plangintza-tresnak eta kudeaketa-organoak), konpromiso horri erreferentzia egiten diona, eta hori garatzeko moduak aztertzea.

Era berean, lege-aurreproiektuaren III. Kapituluari dagokionez, gogorarazi behar da Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen 18. artikulua arabera, arauak garatu eta aplikatzerakoan, bai eta planak, programak eta politika publikoak formulatzeko beste tresna batzuk garatu eta aplikatzerakoan ere, EAEko aginte publikoek modu aktiboan izango dutela kontuan emakumeen eta gizonen berdintasuna lortzearen helburua.

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 antolatzeak, mugikortasun azterlanak—; horrela ahalbidetuko baita genero-ikuspegia prozesu guztian txertatzea. Unitatearen funtzio nagusietako bat da, hain zuzen, emakumeen eta gizonen berdintasunaren arloan aholku ematea, baita plan eta politika sektorialak egiterakoan ere.

Bestalde, 19. artikuluari dagokionez: Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak. Komeni da ebaluazio-prozesuan adierazle batzuk sortzeko eta/edo txertatzeko beharra aipatzea, emakumeen eta hiri-plangintzan ahaztutako beste kolektibo batzuen mugikortasun- eta segurtasun-premien asebetetze-maila neurtu ahal izateko, eta denboran zehar

emakumeengan eta gizonengan dauden aldaketa sozialak adieraztea, eredu jasangarriago batetik ebaluatuz, bizitza-kalitatearen zein ingurumen-aldetik ere.

Bestalde, garraioaren estatistiketan *zaintzaren mugikortasuna* izeneko kontzeptu berri bat sartzea gomendatzen da, Inés Sánchez de Madariagak sortua. Kontzeptu horrek kategoria berri bat definitzen du garraioaren inkestetarako, hiri-mugikortasunean generoaren dimentsioa kontuan hartzen duena. Aipatutako egilearen arabera, egungo estatistikek gutxietsi egiten dute zaintzarekin eta ugalketa sozialarekin lotutako bidaien garrantzia, zeinak batez ere emakumeek egiten baitituzte. Izan ere, bidaia horiek gutxiesten dituzten alborapen batzuekin jasotzen dira, zaintzarekin lotutako joan-etorriak ezkutatuz, edo oinez egindakoak ez zenbatuz, edo kateatutako bidaiak ez deskribatuz behar bezala.

Amaitzeko, zera gogorarazi nahi dugu: 4/2005 Legearen 2.3. artikulua arabera, botere publiko guztiei eta botere publikoekin hitzarmenak sinatzen dituzten entitate pribatu guztiei aplikatuko zaizkie 3., 16., 18.4. eta 23. artikulua, eta, horren ondorioz, hau guztia egin behar dute: datuak sexuaren arabera banatuta eduki; hizkera ez-sexista erabili; emakumeen eta gizonen ordezkartza orekatua izan erabakiak hartzen diren eremuetan, zuzendaritza-organoetan eta kide anitzeko organoetan; eta 4/2005 Legearen 3. artikuluan emakumeen eta gizonen berdintasunaren alorrean ezartzen diren printzipio orokor guztiak bete. Horren haritik, lege honen babesean egiten diren kontratuetan eta laguntzetan betebeharrak horiek guztiak sartzea gomendatzen dugu.

Vitoria-Gasteiz, 2021eko apirilaren 29a.