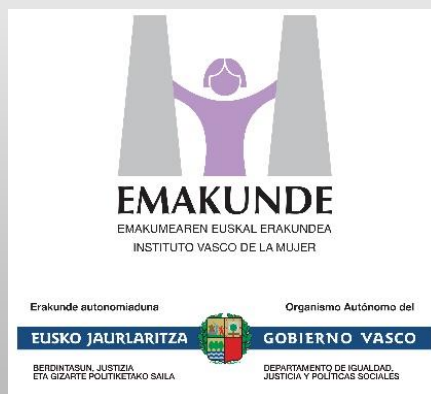


EMAKUNDE-EMAKUMEAREN EUSKAL ERAKUNDEA

GENEROAREN ARABERAKO
ERAGINAREN EBALUAZIOA

GARRAIOA ETA
MUGIKORTASUNA



2021

Izenburua: "Generoaren araberako eraginaren ebaluazioa garraioan eta mugikortasunean"

Editorea: EMAKUNDE-Emakumearen Euskal Erakundea
Manuel Iradier 36. 01005 Vitoria-Gasteiz

Egilea: Red2Red

Data: 2021eko abenduan eguneratua

AURKIBIDEA

1. TESTUINGURUA.....	4
2. GENERO-ERAGINA EBALUATZEKO AZTERTU BEHARREKO FUNTZESKO ALDERDIAK	7
2.1. EMAKUMEEN ETA GIZONEN PRESENTZIA SEKTOREAN.....	7
2.2. BALIABIDEAK ESKURATZEKO DESBERDINTASUNAK	12
2.3. EMAKUMEEN ETA GIZONEN PARTE-HARTZE DESBERDINA .	20
2.4. GIZARTE ARAUEN ETA BALIOEN ERAGINA.....	23
2.5. BERDINTASUNAREN-ARLOKO AGINDU ESPEZIFIKOAK	29
3. LEGEDIA	32
4. DATU ITURRIAK.....	33
5. ERREFERENTZIA- AGIRIAK	35

1. TESTUINGURUA

Mugikortasuna genero-ikuspegitik aztertzen bada, nahitaez aztertu behar da genero-erolek zer-nolako eragina duten gure hiri eta herrien erabileran eta gozamenean; eta nola generoak eta hura beste ezaugarri batzuekin elkartzeak adina, jatorria, diru-sarreraren maila, gaitasunak, bizikidetzaren unitate mota, bizi den habitata edo herria pertsonen mugikortasun-aukerak baldintzatzen eta zehazten dituen.

Jarraian ikusiko dugun bezala, genero-ikuspegiaren integrazioa mugikortasunean hainbat eremutan aurrera egitea esan nahi du: lehenik, eguneroko mugikortasunaren ikuspegi osoa eta integrala lortzea; bigarrenik, mugikortasuneko segurtasunaren kontzeptua aintzat hartzea, emakumeen aurkako indarkeriak eta segurtasun-pertzepzio bereziak kontuan hartuta; hirugarrenik, mugikortasun-modu jakin batzuetarako sarbide-oztopoak eta aukera berriak aztertzea; eta laugarrenik, mugikortasunaren plangintzan, diseinuan eta kudeaketan parte-hartzea handitzeko bidean aurrera egitea.

Garraio- eta mugikortasun-sistemak behar bezala planifikatzea ezinbestekoa da emakumeei bermatzea gizonen aukera berdinak baliatuko dituztela gizartean eskura dituen harreman, ondasun eta zerbitzuetan. Ildo horretatik, gizonen mugikortasun-eredu nagusiaz bestelako mugikortasun-eskaera zehatzari erantzuna emateko ardurak beharrezkoa egiten du genero-ikuspegia garraio eta mugikortasunaren alorrean txertatzea, emakumeentzat oztopoak eta desberdinkeriak sortzea ekiditeko.

Emakumeen denbora-banaketa, askotan, ugalketa-lanek beren eguneroko jardunean duten garrantziagatik baldintzatuta dago. Lan horien aintzatespen eskasa eta lanok soilik etxebizitza barnean egiten diren uste okerra direla eta, ez dira kontuan hartzen ugalketa-lanez arduratzen direnek, gehienbat emakumeek, egunero egiten dituzten joan-etorri asko eta asko, dela seme-alabak ikastetxera eramateko, dela mendekotasunen bat duten pertsonen laguntzeko, dela erosketak egiteko, dela osasun-arretarako edo administrazio-kudeaketak egiteko. Ikastetxeak, osasun-zentroak edo dendak dira, beraz, emakume askoren eta gizon batzuen lan-jomugak. Garraioa, joan-etorri horien ardatza den aldetik, ugalketa-lanak errazten laguntzeko funtsezko dimentsio bihurtzen da, baita pertsonen garapenerako beharrezkoak diren beste jarduerak batzuetarako ere (aisialdia, prestakuntza, enplegua, etab.).

Genero-ikuspegia garraioaren alorrean txertatzeak, halaber, erabakietan eta plangintzan orain arte isilarazitako ahots bat aintzat hartzea dakar, sektorean duen presentzia eskasagatik. Garraioaren alor jakin batzuetan emakumeak astiro-astiro sartzea errazten ari da emakumeen berriarazo eskariak eta beharrak kontuan hartzen hastea, garraioa sozialki bidezkoagoa izan dadin.

Ikuspegi hori abiapuntu, garraioa eta mugikortasuna sakonago ezagutzea da helburua, genero-ikuspegia txertatzeko eta sektoreak erantzun hobea emateko gaur egun tokian-tokian eta maila globalean planteatzen diren gizarte-, ingurumen- eta ekonomia-erronka berriei.

Teknologiaren eta garraioaren arteko harremana gero eta estuagoa da, eta negozio-eredu berriek atea irekitzen diete hiri-mugikortasuneko modu berriei. Horiek aukera bat izan daitezke emakumeei eguneroko mugikortasun-beharrak hobeto asetzen laguntzeko, edo, aitzitik, emakume talde jakin batzuentzat hain eskuragarriak ez diren zerbitzu bihurtzeko eta garraio-sistemen plangintzak urteotan guztietan eragin duen mugikortasun-arrakala are gehiago handitzeko. Jasangarritasunerako bideak garraio publikoaren erabilera areagotzea eskatzen du eta, horretarako, funtsezkoa da emakumeak eta gizonak modu bidezkoan txertatzea eta, batez ere, eskariari arreta eskaintzea, protagonista nagusia emakumea da eta.

Bestalde, garraioaren sektorean emakumeek duten presentzia urria ere jorratzen da, zeina hasieratik hauek baldintzatuta egon den: batetik, sektoreari lotutako goi-mailako hezkuntzako ikasketetarako adierazgarria den sarbide txikiago bat, eta, bestetik, hainbat gizarte-eraikuntzako estereotipo, non sektoreko lanpostu batzuetan ustezko atributu edo kompetentziak eskatzen diren, zeinak lotuago dauden ustez maskulinoak diren kompetentziei eta, bizitza pertsonala, familiakoa eta lanekoa uztartzea zailtzen dituzten lan-baldintzei. Sektorean presentzia txikiagoa izateak, aldi berean, esan nahi du sektoreko enpresa publiko edo enpresa-erakunde nagusietako zuzendaritza-organoetan ere emakumeen parte-hartzea nabarmen txikia dela.

Beraz, garraioan eta mugikortasunean ikuspegi inklusiboagoa txertatzea da helburua, EAEko agintariei eta sektorearekin zerikusia duten erakunde pribatu guztiei lagun diezaieten berdintasun, segurtasun eta jasangarritasun handiagoko hiri bat ezartzen eta sustatzen EAEko herritar guzti-guztientzat, EAEko 2030 Agendan ezarritakoari jarraikiz. Agenda horrek, 11. helburuan, garraio publiko jasangarri eta intermodala sustatzearen alde egiten du argi eta garbi, zeinak gehienbat emakumeek erabiltzen duten.

Bestalde, EAEko Hiri Agenda Bultzatu 2050ek argi eta garbi nabarmentzen du mugikortasunak zer-nolako garrantzia duen hirien egituraketan, atseginagoak izan daitezen eta hiri-erronkei erantzun ahal izateko. Horregatik, lehentasun estrategikoen artean (5.2.), mugikortasun berri baten aldeko apustua aipatu behar da, besteak beste, honako helburu hauek dituenak: ibilgailu partikularraren erabilera murriztea eta mugikortasun jasangarriko zerbitzuak hobetzea; irisgarritasuna sustatzea, bereziki mugikortasun murriztuko pertsonentzat; eta mugikortasun-beharra murriztera bideratutako politikak garatzea. Helburu horiek guztiek, lortzen diren heinean, zalantzarik gabe, EAEko emakumeen mugikortasun-jokabideak hobetzea ekarriko dute.

Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 46. artikulua araberak «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».

Azken batean, garraioaren eta mugikortasunaren alorrean aukera-berdintasuna lortu nahi bada, berdintasunaren alorrean indarrean dauden legeek ezarritako aginduak bete behar dira. Hori lortzeko, alor horietan eskumena duten instituzio eta erakundeek, beste ekimen batzuen artean, emakumeen parte-hartzea areagotzeko gai izan behar dute, dagozkien zuzendaritza-organo publiko eta/edo pribatuetan ez ezik, baita guztiontzako garraio inklusiboa lortzen lagunduko duten sare, politika eta neurriak planifikatzeko eta diseinatzeko prozesu osoan ere. Horrek, aldi berean, mugikortasun-azterlanetan genero-ikuspegia txertatzea behar du, emakumeen berriazko ohitura eta beharrak ezagutzeko funtsezko tresna gisa.

2. GENERO-ERAGINA EBALUATZEKO AZTERTU BEHARREKO FUNTZESKO ALDERDIAK

2.1. EMAKUMEEN ETA GIZONEN PRESENTZIA SEKTOREAN

Garraioaren eta mugikortasunaren sektorean, emakumeen presentziak alde nabarmenak ditu emakumearen papera aztertzerakoan garraio-sistemaren erabiltzaile gisa, non gizonak eta emakumeak hura erabiltzeko ezberdintasun nabarmenak dituzten, edo garraioak eratzeko duen ekoizpen-sektorearen barneko elementu gisa, zeinak ezaugarritzat maskulinizazio nabarmena duen.

- **Emakumeak, garraioaren erabiltzaile gisa.**

EAEko mugikortasunari buruzko azterketako datuen arabera (2016), gizonen **eguneroko joan-etorrien** kopurua (3,44) emakumeena baino zertxobait handiagoa da (3,23). Hala ere, emakumeen mugikortasun-ereduan, motorrik gabeko moduen erabilera nagusitzen da (% 53,4 eta % 45,1, hurrenez hurren). Emakumeen mugikortasun handiagoaren arrazoia da haietako askok egunero gauzatu behar dituzten zeregin-kate konplexua, emakumeak ugalketa-lanetik eratorritako zereginengatik karga handiagoa hartu behar izatearen ondorioz.

Emakumeen eta gizonen mugikortasun-ereduak desberdinak dira, **sexu bakoitza lekualdatzeko arrazoiak** desberdinak direlako, eta horrek, aldi berean, mugitzeko aukeraturtako moduak baldintzatzen ditu. Aisialdi, kudeaketa pertsonal edo ikasketekin loturiko joan-etorriak bi sexuotan antzeko proportzioan ematen badira ere, laneko arrazoiengatik gertatzen diren joan-etorriak gutxiago aipatzen dituzte emakumeak gizonak baino (% 26,0 eta % 34,6, hurrenez hurren). Bestalde, hirugarren pertsonen zaintza eta arretarako, eta etxebizitzako lanen erantzukizun nagusia emakumeei egozten zaienez, emakume gehiagok egiten dute joan-etorria norbait laguntzeko (emakumeen % 11,1ek eta gizonen % 6,4k) eta etxeko erosketak egiteko (emakumeen % 11,6k eta gizonen % 5,5ek).

Emakumeen mugitzeko behararen arrazoiak gizonenak baino gehiago izanik, emakumeen mugikortasuna gizonena ez bezalakoa da joan-etorrietan erabilitako garraio-moduetan. Emakumeak **garraio publikoaren erabilera-tasa** handiagoa dute (% 15,4 emakumeak eta % 8,2 gizonak). Zenbait datuen arabera, garraio-bide jakin batzuen erabiltzaileak, hiriko autobusarena, kasu, gehienbat emakumezkoak dira (% 69; gizonetzkoak, % 31)¹. Emakume askok mugatuta dute ibilgailu pribatua izateko aukera, arrazoi ekonomikoak edo praktikoak medio. Askotan elkarrengandik hurbil

¹ [Lurraldebusen 2020.urteko Txostena](#)

dauden hiriko hainbat leku lotu behar izatea, zalantzarik gabe, konplexua da norberaren ibilgailuan egitea, aparkatzeak, auto-ilarak aurkitzeak eta abarrek ekar ditzaketen zailtasunagatik eta estresagatik. Hori da arrazoi nagusietako bat emakumeek distantzia laburreko **joan-etorriak oinez** egiteko, bereziki auzoan; aitzitik, autoaren erabilera da gizon gehienek beren joan-etorriak egiteko aukeratzen duten bitartekoa:

1. taula. Joan-etorrien banaketa, garraiobide nagusien arabera

Joan-etorrien banaketa, garraiobide nagusien arabera	Emakumeak %	Gizona k %
Autoa	28,5	42,2
Oinez	52,0	42,1
Bizikleta	1,4	3,0
Hiri barruko eta hiriarteko autobusa	8,3	3,8
Tren bidezko garraio kolektiboa	7,1	4,4
Errepide bidezko garraio kolektiboa	8,3	3,8
Motorra	0,3	2,1
Multimodala	1,0	0,7

Mugikortasunaren Azterketa, Euskal Autonomia Erkidegoan, 2016.

Gaur egun, hirietan, gero eta arrazionalagoa da garraio pribatuaren erabilera, eta hiritarrentzat jasangarriagoak eta irisgarriagoak diren hiri-mugikortasuneko ereduak alde egiten da, energia-ereduen aldaketei eta ingurumen-arrazoiengatik ibilgailu pribatua erabiltzeko murrizketei jarraikiz. Hiri-mugikortasuneko erronka berri horiei erantzuteko, mugikortasun elektrikoaren tamaina txikiko ibilgailu berriak agertzen ari dira hirietan, hots, **mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI)**. Mota horretako ibilgailuak gero eta gehiago erabiltzen dira hiri barneko joan-etorrietan; hala ere, EAEko zenbait hirietan (Gasteizen, esaterako), etxebizitzaren % 1,3k baino ez dute patinete elektrikoaren bat edo segwayren bat², eta mota horretako ibilgailuak alokatzeko ekimen pribaturako edo turismorako erabiltzen dira biztanleria egoiliarren hiri-mugikortasunerako baino. MPI ibilgailuen bidezko mugikortasun-zerbitzuak eskaintzen dituzten hirietan, erabilera zabalduago dago gizonen artean emakumeen artean baino (% 61 eta % 39, hurrenez hurren), batez ere 18 eta 35 urte bitarteko gazteen artean (% 43). MPI bat aukeratzeko garaian, bizkaitarren % 60k patinete elektrikoaren alde egiten dute, eta patinete hori erabiltzen duten pertsonen % 30 emakumeak dira³.

Mugikortasun partekatuko modu berriei dagokienez, nahiz eta EAEko hiri batzuetan oraindik ere presentzia oso apala izan, ondorio batzuk atera daitezke Estatuan⁴. Ibilgailu partekatuen erabilerari dagokionez, emakumeena bi puntu handiagoa da gizonena baino; izan ere, gizonek

²Vitoria-Gasteizko mugikortasunari buruzko inkesta, 2019.

³Generoaren araberako eraginaren aurrefiazko ebaluazio-txostena

⁴ [La mujer, motor de transformación hacia la movilidad del futuro](#)

garraiobideen erabilera indibidualagorako joera dute, eta, beraz, *carsharinga*⁵ gehiago erabiltzen dute (gizonen % 8k erabiltzen dute, eta emakumeen % 5ek), non sektoreko enpresaren batean erabiltzaileen % 70 baino gehiago izan baitaitezke. Azkenik, gidaria duten autoei dagokienez, ez da alderik sumatzen bi sexuen artean, eta zerbitzu mota hori erabiltzen duten emakumeen eta gizonen ehunekoa % 23koa da.

Emandako datuen arabera, badirudi gero eta emakume gehiagok erabiltzen dituela mugikortasun-zerbitzu berri horiek eguneroko joan-etorrietan, eta gehienbat modu kolektiboetarako joera dutela, alegia, erabilera partekatua eta ez indibidualaren aldekoa, batik bat 35 urte baino gutxiagoko emakumeen artean. Adin-talde hori da gehien mugitzen dena gidaria duen autoz (% 30), baina 35 urte eta gehiagoko emakumeen % 18 soilik, eta ia alde bera dago auto partekatua erabileran; agerian geratzen da **belaualdi-arrakala** handia dagoela hirietan gero eta hedatuago dauden mugikortasun modu berrien erabileran.

Hori bera ikusten da emakumeen mugikortasuna beste garraiobide konbentzionalago batzuetan aztertzean ere. Hala ere, emakume guztiek ez dute **joan-etorriak** egiteko eta garraio publikoa erabiltzeko modu bera. Emakumeek, gainera, gizonen baino aldakortasun handiagoa dute errenta-mailan, erantzukizunetan, adinean edo lan-egoeran. Emakume gazteenak eta adintsuenak dira, hain zuzen ere, **motorik gabeko garraiobideak** gehien erabiltzen dituztenak; oinez edo bizikletaz mugitzen dira (% 50,8 eta % 65,2, hurrenez hurren). Aldiz, autoaren erabilera indibidualari erreparatuta (izan gidari, izan bidaiari), edota motozikletenari, 20 eta 64 urte bitartekoen artean ari da hedatzen gehien aipatu modua (% 36,3 20 eta 44 urte bitarteko emakumeen artean eta % 29,9 45 eta 64 urte bitarteko emakumeen artean). Adin-tarte horretako emakumeak dira egunero gehien mugitzen direnak, lan-betekizunengatik edo familia-erantzukizunengatik. Ibilgailu pribatuak, kasu horietan, garraio publikoak baino hobeto ematen dio erantzuna haien joan-etorrien behar askotarikoei. Adin-tarte horietan ere, aldeak nabarmenagoak dira gizonetik, % 18koa eta % 22koa baitira, hurrenez hurren. Datu horiekin berretsita geratzen da desberdintasunak daudela emakumeen eta gizonen artean ibilgailu pribatuaren erabileran.

Emakumeek, **bide-seguritasunari** dagokionez, kontu handiagok gidatzen dituzte ibilgailu pribatuak, eta gidatzean arrisku-pertzepzio handiagoa izaten dute gizonen baino. Emakumeen % 85entzat zein gizonentzat, emakumeen gidatzeko modua ez da segurua; hala ere, emakumeek estilo hori izateko arrazoiak desberdinak dira batzuentzat eta besteentzat; emakumeentzat, zuhurtziaz eta kontu handiagok gidatzeagatik, eta gizonentzat, ordea, esperientzia eta gaitasun gutxiago izateagatik. Bestalde, emakumeen % 90entzat baino gehiagorentzat, gidari gizonetzkoen gidatze estiloa oldarkorra eta erasokorra da. Gizonetzko androginoentzat bezala (% 91,7) gizonetzko maskulinoentzat ere (% 72,8), horrexek bereizten du gidatze estilo

⁵ Aldi baterako autoen alokairu-zerbitzua

maskulinoa. Gizonek dute arrisku-pertzepzio txikiagoa gidatzean. Gizonezko maskulinoen % 34,6rentzat bakarrik da ausarkeriazkoa gizonezkoen gidatze estiloa; kontrara, emakumeen % 72,5ek iritzi hori dute. Beraz, badirudi - errepideko ezbehar-tasaren erruduntasuna kontuan hartzean oraindik ere betetzen direla genero-estereotipo jakin batzuk. Hala, gizonezko askok uste dute emakumeak ez direla gauza gidatzeko; era berean, emakumezko askok uste dute gizonezkoen gehiegizko konfiantza dela gidatzeko arrisku nagusia⁶.

Horrenbestez, emakumeek ustez zuhurtzia handiagoz gidatzeak, eta, gizonezkoen aldera, gidatze-arriskuen pertzepzioa handiagoa izateak, eragina du haien istripu-probabilitate txikiagoan, 2020ko EAEko Trafiko Istripuen Urtekari Estatistikoaren datuek diotenez **trafiko-istripuetan ukitutako pertsonen kopurua** emanez. Horrela, biktimadun istripuetan inplikaturako gidarrietatik % 23,8 emakumezkoak ziren; gizonezkoak, % 76,2. Emakumeetan, 25-44 urte artekoak dira istripuek gehien ukituak (emakumeen % 46,0); atzetik, 45 eta 64 urte artekoak datoz (% 35,1). Biktimarik gabeko istripuetan, zifrak aurrekoen antzekoak dira; izan ere, inplikaturako gidarrietatik % 21,6 emakumezkoak izan ziren, eta gizonezkoak, berriz, % 79,4. 25-44 urte artekoak dira istripuek gehien ukituak (% 49,2).

Familia-tipologiaren arabera, seme-alabak dituzten etxeetan dago zabalduen ibilgailu pribatuaren erabilera, familia mota horretako joan-etorrien % 39,7 horrela egiten baitira (10-15 puntuko aldea dago beste familia-tipologia batzuekiko). Seme-alabak dituzten bikote ezkondu edo ezkondu gabeek egiten dituzte laguntzeko joan-etorri gehien (joan-etorrien % 11 inguru). Adingabeekin joan-etorriak egiteak zailtasun asko eragin ditzake: hainbat ekipamenduetara (ikastetxe, haurtzaindegia, osasun-etxe eta abarretara) iristeko zailtasuna, haur-kotxeak edo bestelako fardelak uzteko espazio gutxi edo, instalazio edo ibilgailuen oztopo fisikoak (igogailurik edo arrapalarik ez, maila baxuko autobusak, etab.); hein handi batean, emakumeei eroso eta errazago zaie ibilgailu pribatuan mugitzea.

Emakumeen eta gizonen joan-etorri gehienak **herri barnekoak** dira, herriko puntu batetik besterakoak (bidaien % 63,5 gizonengan, eta % 71,8 emakumeengan). Beraz, emakumeen hiri barneko joan-etorriak gehiago badira, eta laburrak eta batik bat motorrik gabekoak (% 53,4), hiri-plangintzan mugikortasun-ereduak jorratzean beharrezkoa izango da garraio moduak (autobusa, tranbia edo tren) diseinatu eta planifikatzeaz gain, bestelako joan-etorriak ere kontuan hartzea. Kale eta espazio publikoen irisgarritasuna, erosotasuna eta segurtasuna bermatzen dituen hiri-diseinu egoki bat funtsezko elementua da genero-ikuspegitik diseinatutako mugikortasuna sustatzeko.

⁶Genero-estereotipoak eta bide-segurtasuna. Bide-segurtasun eta bide-arriskuekiko irudikapen sozialen analisia, identifikazioa eta kategorizazioa, genero ikuspegi batetik

- **Emakumeak garraioaren ekoizpen-sektorean.**

Deigarria den lehen datua emakumeen presentzia baxua da, sektoreko hainbat alorretan batez ere. EAEko 2019ko garraio-industriaren azterketa baten arabera⁷, garraioaren sektorean lan egiten duten pertsonen artean (mugikortasun- eta logistika-sektoreko jarduerak kontuan hartu gabe) % 80,9 gizonak dira eta gainerako % 19,1 emakumeak.

Sektore horrekin lotutako beste industria batzuetan ere, hala nola garraiorako materialaren fabrikazioan edo azpiegituren eraikuntzan (errepideak, tunelak, trenbidea, etab.) esaterako, emakumeen presentzia txikia ere ikus dezakegu. Lehenengo kasuan, emakumeak langileen % 13,50 dira. Eta, eraikuntzaren kasuan, emakumeen presentzia langile guztien % 9koa da, gutxi gorabehera. Azken batean, oso sektore maskulinizatua da.

EAEko ekoizpen-sistemaren zutabeetako bat da **automobilgintza**. ACICAE Euskadiko automobilgintza klusterrak aditzera eman duenez, sektore hori Estatu osoko 300 enpresek osatzen dute, 20 mila milioi euro baino gehiago fakturatzeko dute eta 85.000 pertsonari baino gehiagori ematen die enplegua, horietako 40.000 pertsona EAEn daude. Horri gehitu behar zaio Daimler Vitoriaren berriazko garrantzia, urtero 135 mila ibilgailu inguru fabrikatzen ditu eta 3.000 langile ditu. Sektore horretako emakumeen eta gizonen proportzioei buruzko EAEko datuak ez baditugu ere, Estatuan egindako azterketek emandako datuen arabera, itxuraz hain maskulinizatuta ez dagoen sektorea da; motor-ibilgailuak, atoiak eta erdi-atoiak fabrikatzen lanean zihardutenen % 44 emakumeak ziren 2010ean⁸.

Hala ere, nabarmendu behar da, mugimendu asoziatiboek diotenaren arabera, emakume batzuk badirela «itzalpean», adibidez, errepide bidezko garraioaren sektoreari lotutako lanetan, beren bikotekide edo senideei, kamioilariari kudeaketa lanak egiten. Oso ohikoa da azpiesektore horretan emakume asko aurkitzea; nahiz eta beren bikotekideen enplegu autonomoaren kudeaketa oso arduratu, ez dira enplegu-zifretan agertzen.

⁷ Euskadiko garraioaren panoramika Euskadin, 2019. Euskadiko Garraio Behatokia «OTEUS».

⁸ EAEko automobilgintzako klusterra.

2.2. BALIABIDEAK ESKURATZEKO DESBERDINTASUNAK

Emakumeek gizonekin alderatuta hainbat garraio-baliabide lortzeko duten desberdintasuna ahaztu egiten da maiz hiri- eta mugikortasun-plangintzan, nahiz eta horrek emakumeen joan-etorrian muga eta murrizketa nabarmenak eragin. Era berean, oinarriko beste baliabide batzuetarako irispideak, hala nola, ekonomikoak, denbora, produkzio- eta ugalketa-lana, prestakuntza eta abar, emakumeen garraioaren erabilerari ez ezik, garraioaren prestakuntza- eta ekoizpen sektorean duten presentziari eta parte-hartzeari ere eragiten dio.

Garraioan emakumeen **erosotasuna eta segurtasuna** ez daude beti bermatuta. Izan ere, bi horiek dira emakumeen garraiatzeko modua aukeratzeko faktore nagusiak (% 73 eta % 62, hurrenez hurren; lehen eta bigarren faktoreak)⁹. Emakumeek garraioa hautatzeko kontuan hartzen dituzten beste arrazoi batzuk garraio-bidearen **puntualtasuna eta irisgarritasuna** dira (% 49 eta % 46, hurrenez hurren)³.

Beraz, emakumeek garraio-sistema merke eta irisgarrietarako ez ezik, batik bat seguru-erako irispidearena da emakumezkoen premia nagusietako bat, hiri-mugikortasunari dagokionez, 2030 Agendako 11. helburuan (Hiri eta Komunitate Jasangarri buruzkoan) jasota dagoen bezala¹⁰. «Emakumeen aurkako indarkeria matxista EAEn: pertzepzioa, intzidentzia eta segurtasuna» azterlana¹¹ Eusko Jaurlaritzak egin zuen, eta 2012an argitaratu zen. Azterlan horren arabera, emakumeen % 11,9k uste zuen bizitoki eremua segurtasun gutxikoa zela; uste hori bera zuten gizonen % 8,5ek ordea. Bestalde, bizitoki ingurunea oso segurutzat zuten emakumeen % 18,1ek eta gizonen % 31,4k. Bi sexuen arteko aldea are nabarmenagoa da bizi diren ingurunean gauez bakarrik ibiltzeko duten segurtasun-pertzepzioa alderatzen denean. Kasu horretan, emakumeen % 22,9k segurtasun gutxi sentitzen dute, gizonen % 10,8ren aldera. Bestalde, emakumeen % 8,5ek ez dute batere segurtasunik sentitzen, gizonen % 2,1en aldera. Datu horiek aztertuta, baina adinaren arabera bereizita, ikusten da 16 eta 29 urte arteko emakume gazteak direla segurtasun gabezia handiena duten taldea gauez; guztira, emakumeen % 40k diote segurtasun gutxi edo batere ez dutela sentitzen, eta adin-tarte horretako gizonen % 8,5ek bakarrik. Alde horiek 30-39 urteko emakumeen artean ere nabari dira, eta adinak gora egin ahala, auzoko segurtasun-sentsazioa handitu egiten da. Zalantzarik gabe, adin-tarte horietakoek nagusiagoek baino joan-etorri gehiago egiten dituzte gaueko aisiagatik, eta, gainera, emakumeek gizonen baino joan-etorri gehiago egiten dituzte oinez; horrenbestez, segurtasuna kezka eta baldintzatzaile bihurtzen da emakumeen mugikortasunean.

⁹Datu horiek «Genero-berdintasuna Gipuzkoako garraio-sisteman» azterlanetik atera dira.

¹⁰[2030 Agenda: 11. helburua. Hiri eta komunitate jasangarriak](#)

¹¹ [Emakumeen aurkako indarkeria matxista EAEn: pertzepzioa, intzidentzia eta segurtasuna](#)

“Bilbo metropolitanoko hirigintzan genero-ikuspegia txertatzeari buruzko txostenean” (2017)¹², kontsultatutako emakumeen % 32k segurtasunik eza sentitu dute inoiz eguneroko jardura gehienak egiten dituzten eremuan. Emakumeek segurtasunik ezaren pertzepzio handiagoa dute joan-etorrietan, euren auzoetan edo ingurune hurbiletan ordu jakin batzuetatik aurrera hurbil dauden auzo edo inguruneetan jarduerarik ez dutelako, batez ere arratsaldetik aurrera eta bereziki gauez; zehazki, emakumeen % 82k diote pertzepzio hori dutela. Hala ere, Bilbo metropolitanoaren emakumeen % 70ek uste dute euren auzoetako edo inguruko eremuetako oinezkoentzako ibilbideak nahikoa argizatuta daudela, ez dagoela ikuspen gutxiko tunelik, kalezulerik edo lurpeko pasabiderik, eta ez dagoela sozialki gatazkatsua den espaziorik.

Zalantzarik gabe, emakumeen hiri-mugikortasuna ohiko ibilbideetan sentiitzen duten **segurtasun-pertzepzioaren** mende egoten da askotan. Pertzepzio horrek baldintzatzen ditu haien joan-etorriak, eta mugatu egiten du emakumeen mugikortasun aske eta autonomorako eskubidea. Aipatu txostenaren arabera, kontsultatutako emakumeen ia % 25ek eskatuko zioten norbaiti bila joateko, egoera jakin batzuetan seguru ez sentitzeagatik; alegia, bistakoa da emakume askorentzat oso urrun dagoela mugikortasun seguru eta askea lortzea bere hiri-ingurune hurbilean.

EAEko zenbait udalerritan egindako ekimen batzuek emakumeek garraio-zerbitzuetan duten segurtasun-pertzepzioa hobetzen lagundu dute. Esaterako, DBUS enpresak eskatu ahalako geltoki-zerbitzua jarri du martxan, bereziki emakumeei zuzendua gaueko autobus-lineetako ibilbideetan¹³, nahiz eta soilik ostiral, larunbat eta jai-bezperetako Gautxorietan. Antzeko ekimenak daude beste udalerririk batzuetan ere, Bilbon, kasu, non “gautxori” izeneko gaueko autobusen ibilbideetan ere tarteko geltokiak jarri baitituzte emakumeentzat, garraio-bide horren erabiltzaile nagusiak eta Bilbobuseko autobusen bidaiarien % 70 baitira¹⁴.

EUSTATEk eskaintako datuen arabera, honako baliabide hauek lortzeak emakumeen garraio eta mugikortasunean dituen ondorioak zehazten dira:

- **Ekonomikoak:** Emakumeen enplegu-tasa gizonezkoena baino 8,4 puntu gutxiagokoa da, eta beren kargura bi seme-alaba edo gehiago dituztenen kasuan tasa hori hazten da: % 83,8 gizonak dira eta % 70,3 emakumeak. Errenta-mailari buruz ari garenean, emakumeen kalterako ezberdintasun hori 36,4 puntukoa da.

Datu horiek aditzera ematen dutenez, besteak beste, emakumeek erosteko ahalmen txikiagoa dute eta hori, adibidez, ibilgailu pribatu bat eskuratzeko oztopo izan daiteke. Kasu batzuetan, egoera horrek etxebizitzatik gertu ez dauden lekuetan enplegua lortzeko aukerak ere

¹² [Bilbo metropolitanoko hirigintzan genero-ikuspegia integratzea](#)

¹³ [DBUS: eskatu ahalako geltoki-zerbitzua gaueko autobusen lineatan](#)

¹⁴ [Tarteko geltokiak Bilboko gaueko autobusetan](#)

murriz ditzake, ezin baitute lana eta familia bateragarri egin. Halaber, erosteko ahalmen txikiagoa izateak garraio kolektiboari dagokionez ere gizonetara berdintasun-baldintza berdina izatea murrizten du, garraio hori publikoa edo pribatua izanik ere. Muga horiek, batez ere, garraio garestienetan gertatzen dira (abiadura handiko trenak edo hegazkinak), baina merkeagoak diren beste garraio kolektiboetan ere gertatzen dira, horiei dagokien prezioa ordaintzeko ahalegin ekonomiko handiagoa egin behar baitute.

- **Denbora:** Eustaten Denboraren erabilerari buruzko inkestaren arabera (2018), gizonen eta emakumeen denbora-banaketari erreparatuta, ikusten da azken horiek hurrak zaintzeari (1:45 eta 1:21)¹⁵ eta haiekin jolasteari nahiz haiek hezteari (2:06 eta 1:39) denbora gehiago eskaintzeaz gain, denbora gehiago bideratzen dutela etxeko lan gehienetan (otorduak prestatzea, garbiketa, arropa eta erosketak); emakumeek etxeko lanetara 3:06 bideratzen dituzte, gizonak, aldiz, 1:55. Emakume eta gizon okupatuen datuak alderatzean ere, aipatu jardueri eskainitako denborari erreparatuta, ikusten da emakumeek tarte askoz luzeagoa eskaintzen dietela (zaintzara, 2:29 emakumeek, 2:00 gizonak, eta etxeko lanetara, 2:29 emakumeek, 1:37 gizonak).

Datu horiek agerian uzten dute, orokorrean, emakumeek gizonak baino lan-karga bikoitza hartzen dutela beren gain. Egunerokotasunean lan produktiboa eta ugalketakoa bateragarri egiteko lan horiek guztiak betetzeko, funtsezkoa da beharizan horiei erantzuna emango dien mugikortasun-sistema eskuragarri izatea.

Gaur egun garraio publikoaren ordutegi eta ibilbideen antolaketa mugikortasun-eredu maskulinoei erantzuteko diseinatuta daude; haien oinarria da gizonak denbora gehiago eskaintzen dietela lanari eta prestakuntzari (7:35 gizonak eta 6:33 emakumeek) baita aisialdiari pasiboari (3:05 gizonak eta 2:54 emakumeek) nahiz aktiboari zein kirolei ere (2:43 gizonak eta 2:13 emakumeek).

Emakumeek puntako ordu edo joan-etorri gehieneko denbora-tartean arabera irizpideak oinarri ez dituzten zerbitzuak eskatzen dituzte (goizeko 8etatik 10etara eta arratsaldeko 16etatik 18etara). Emakume horiek, batez ere etxean lan egiten dutenek, eguneroko jarduna goizeko 10etan hasi ohi dute, eta ordu horretatik aurrera hasten dira 35 eta 64 urte bitarteko emakumeen joan-etorriak; % 8 gehiago dira. Bestalde, kontuan izan behar da emakumeek arratsaldeko azken orduan (20:00etatik aurrera) egiten dituzten joan-etorriak adin-tarte bereko gizonenak baino % 7 gutxiago direla.

Hainbat eginbehar egun bakar batean batzeko beharragatik garraio publikoa erabiliz edo oinezko joan-etorrien bitartez, emakumeek denbora gehiago kontsumitzen dute, beste jarduera batzuk egin ahal

¹⁵ Unitateak ordutan eta minututan.

izatearen kaltetan, hala nola, profesionalak, prestakuntzakoak edo aisialdikoak.

- **Prestakuntza:** Gizonek gehiagotan hautatzen dute, emakumeekin alderatuta, garraioaren sektorearen barneko lanbide-adar zabalarekin lotutako prestakuntza akademikoa.

Lanbide-heziketaren (LH) alorrean, ia ez dago emakumerik garraioarekin lotutako gradu batzuetan. Garraio-ekipamenduen mekanika edo doikuntzak egitearekin lotutako ikasketek ia ez dute emakumeen interesik erakartzen. Berdin gertatzen da garraioaren azpiegiturak gauzatzeko obra zibilarekin lotutako graduekin. Datu horiek bestelakoak dira kudeaketarekin lotutako beste gradu batzuetan, emakumeen matrikulazio-proportzio handiagoa aurki baitezakegu, sektore horrekin zeharka lotuta badaude ere.

2. taula. EAEEn ingurumenarekin lotutako erdi-mailako eta goi-mailako lanbide-heziketako ikasketetan matrikulatutako ikasleak. 2019/2020 ikasturtea

2019/2020 ikasturtean Erdi eta goi mailako lanbide- heziketako matrikulatutako ikasleak	Emakumeak %	Gizonak %
Erdi-mailako LH: Garraioa eta ibilgailuen mantentze-lanak	4,6	95,4
Goi-mailako LH: Garraioa eta ibilgailuen mantentze-lanak	5,6	94,4
Erdi-mailako LH: Instalazioa eta mantentze-lanak	3,8	96,2
Goi-mailako LH: Instalazioa eta mantentze-lanak	6,8	93,2
Erdi-mailako LH: Itsasoa eta arrantza	5,2	94,8
Goi-mailako LH: Itsasoa eta arrantza	2,9	97,1
Erdi-mailako LH: Eraikuntza eta obra zibila	23,0	73,0
Goi-mailako LH: Eraikuntza eta obra zibila	36,7	63,3
Erdi-mailako LH: Administrazioa eta kudeaketa	60,9	39,1
Goi-mailako LH: Administrazioa eta kudeaketa	63,4	36,6
Erdi-mailako LH: Merkataritza eta Marketina	45,7	54,3
Goi-mailako LH: Merkataritza eta Marketina	42,0	58,0

Geuk egina irakaskuntzako estatistikaren datuetan oinarrituta. EUSTAT

Unibertsitateko ikasketei dagokienez, emakumeen matrikulazio-tasa LHrekin alderatuta handiagoa bada ere, ez dira zifra orekatuak, teknikoagoak diren gradu edo karreraren kasuan batez ere (ingeniaritza informatikoa, elektronikak, telekomunikazioak, etab.). Garraioaren sektoreari lotutako hainbat ikasketek ere, kudeaketa eta plangintzari dagozkionak nahiz azpiegiturak edo gurpildun materiala eraikitzen bideratutako helburu dutenek, gizonen matrikulazio gehiago dituzte. Enpresa-administrazio edo bezeroen arretari buruzko beste gradu batzuek, aldiz, emakumeen matrikulazio-tasa altuagoa dute.

3. taula. EAEn ingurumenarekin lotutako ikasketetan unibertsitatean matrikulatutako ikasleak. 2019/2020 ikasturtea

2019/2020 ikasturtean matrikulatutako ikasleak	Emakumeak %	Gizonak %
Ingeniaritza Zibileko Gradua	34,60	65,40
Lurralde Antolakuntzako Gradua	25,20	74,80
Arkitektura Teknikoko Gradua	50,60	49,40
Ingeniaritza Nautiko eta Itsas Garraioko Gradua	22,50	77,50
Ingeniaritza Mekanikoko Gradua	16,90	83,10
Itsas Ingeniaritzako Gradua	7,90	92,10
Industria Ingeniaritzako Gradua	25,00	75,00
Geografiako eta Lurralde Antolakuntzako Gradua	25,20	74,80
Ingurumen Ingeniaritzako Gradua	50,00	50,00
Enpresen Administrazio eta Zuzendaritzako Gradua	50,70	49,30
Enpresen Marketina eta Kudeaketako gradua	42,60	57,40

Geuk egina irakaskuntzako estatistikaren datuetan oinarrituta. EUSTAT

Beste datu argigarri bat da zenbat emakumek eskatu zuten garraiolarien **gaikuntza profesionalerako azterketetara** aurkeztea 2021ean, bidaiarien eta salgaien errepideko garraio publikoko jardueretarako, hainbat jarduera-arlotan¹⁶. Azken deialdian onartutako eskatzaileen zerrendaren arabera, eta salgaien garraioaren kasuan, hautaketa-prozesua gainditu dutenen % 39 emakumezkoak dira¹⁷. Bidaiarien garraioko azterketen kasuan, emakumeen ehunekoa bat dator aurreko kopuruarekin, alegia, azterketa gainditu dutenen % 39 emakumezkoak dira.

- **Enplegua:** Garraio eta mugikortasunarekin lotutako diziplinetan prestatutako gizonak gehiengoa izateak lanbide hori maskulinizatuago egotea du ondorio eta, beraz, emakumeen presentzia urria da sektore horretan.

Premisa horretatik abiatuta, enpresen zuzendaritzako kargu publikoetan emakumeek gero eta protagonismo handiagoa badute ere, garraioaren sektorean emakumeen papera gizonen oso azpitik dago oraindik. Garraio- eta biltegiatze-sektoreko langile guztien % 20 bakarrik dira emakumeak. EAeko emakumeen lan-egoera ezagutzeko egindako azterlan baten arabera, 2019an garraioaren sektoreko enplegatu guztien % 17 emakumeak ziren¹⁸.

Lanpostu asko irispide oso zailekoak dira oraindik orain emakume askorentzat gizarteko irudi estereotipatuagatik, gidari, zirkulazioko langile edo mekanikari lanpostuak gizonen trebetasun edo gaitasun eskusiboki maskulinoekin lotzen baitira. Donostiako Tranbia Konpainia, besteak

¹⁶Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak eskainitako datuak dira.

¹⁷ Geuk egina, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren datuetan oinarrituta. [2021eko garraiolarien lanbide-gaitasuneko probetarako onartutako zerrenda](#)

¹⁸ [Emakumeen egoera Euskadiko lan-merkatuan, 2019 azterlaneko datuak.](#)

beste, autobus-sarea (DBUS) eta Donostiako bizikletak alokatzeko zerbitzua (Dbizi) kudeatzeaz arduratzen da; emakume langileak, % 13 baino ez dira¹⁹, gidariak, garbiketako langileak, administrazioa eta ikuskatzaileak barne. Beste enpresa publiko batzuetan, Euskotrenen, esaterako, emakumeak plantilla osoaren % 26 dira. Merkataritza- eta laguntzaile-lanpostuetan soilik dago gizon baino emakume gehiago; langile guztien % 53 dira. Mantentze-lanekin lotura handiena duten lanpostuetan, emakumeak kontratatutako langile guztien % 18 baino ez dira²⁰. Metro Bilbao enpresa publikoan, langileen % 31,7 emakumeak dira.

Ingurune profesional hain maskulinizatu horretan, beharrezkoa da sektoreko enpresek eta/edo erakundeek behar diren neurriak hartzea eta planak eta protokoloak gauzatzea, genero-hierarkizazioagatik ez daitezten finkatuta geratu emakumeei esleituriko rolak eta funtzioak, eta ez diezaieten bide eman emakumeen aurkako indarkeria-egoerei. EAEko emakumeen % 1,4k pairatu dute **indarkeria** motaren bat lan-eremuan, batik bat indarkeria psikologikoa²¹: egiten duen lanari baliorik ez ematea (% 8,8), beste pertsona batzuen aurrean gutxiestea (% 5,8) edo oihuak, irainak edo mehatxuak pairatzea (% 6,6).

Estatu osorako 2019an eskuragarri dauden datuen arabera (EIN), garraio- eta biltegiatze-sektoreko generoagatik soldata-arrakala % 8,6koa da, biztanleria okupatu osoko **soldata-arrakalaren** batezbestekoa baino 16 puntu txikiagoa; hots, emakumeak sektorean gutxiengoa izan arren, ordainsarrietan berdintasun handiagoa dago beste sektore batzuetan baino.

Garraioarekin lotutako lanpostu asko, dirudienez, ez dira bateragarriak **bizikidetza personal, laboral eta familiarrekin**. Nolabait, lanegun luzeak edo ordutegi-txanda ezohikoak ere dira emakumeak sektore honetan ez aurkitzeko arrazoi batzuk. Lanaldi partziala duten EAEko pertsona okupatu guztien artean, % 78,57 emakumeak dira, eta % 21,43 gizonak²². Metro Bilbaon, legezko zaintzagatik lanaldi-murrizketaren bat duten pertsona guztietatik, % 60 inguru emakumeak dira²³. Emakume askok bere gain hartzen dituzten familia-erantzukizun handien garrantziak mugatu egiten ditu lanaldi murriztuak dakarren ordainsari ekonomiko txikiagoari dagokionez ez ezik, enpresa kontratatzaileak ahalbidetu diezaiokeen kontziliazio-neurrien arabera lanpostu bat edo beste bat aukeratzeko garaian ere.

Soilik ibilgailu pribatuaren arabera eta lanaldi osoko lanaldiaren ohiko premiak asebetetzeko ibilbideak eta orduak kontuan hartuta

¹⁹ 2020. urteko Memoriako datuak: [Urteko Memoria 2020](#)

²⁰ Euskotrenen 2019ko urteko memoriako datuak [Euskotrenen Urteko Memoria 2019](#)

²¹ [Emakumeen aurkako indarkeriari buruzko datuak, EAE, 2019.](#)

²² «Emakumeen egoera Euskadiko lan-merkatuan, 2019» azterlaneko datuak.

²³ [Metro Bilbaoren 2020. urteko Memoriaren datuak](#)

planifikatutako garraioak eta mugikortasunak zaildu egiten du emakumeak beren etxebizitzetatik hurbil ez dauden enpresetara iristea, eta emakumeen lan-aukerak mugatu egiten dira lanaren kokapenaren arabera hartzen dutelako lana, beren lanbide-karrerarako zer den onuragarria kontuan izan ordez.

- **Gaikuntza digitala.** Azkenik, gizartea hain digitalizatuta egonik, gero eta garrantzitsuagoa da funtsezko trebetasun digitalak izatea, aukera sorta askotariko baterako sarbidea bermatuta edukitzeko, besteak beste, garraioko aukeratarako eta tresna digitalen erabileran oinarritutako mugikortasun modu berrietarako. Emakumeak, joan-etorrien konplexutasun eta maiztasun handiagoa dela-eta, funtsezko eragileak dira gaur egungo hiri-mugikortasunean, non gero eta garrantzitsuagoa baita konektagarritasuna, ezinbestekoa dena garraio modu berrietan, elektrikoetan eta partekatuetan, kasu. Emakumeek mugikortasun berri horrek eman diezazkiekeen onurez gozatzeko eta aprobetxatzeko aukera izan dezaten, beharrezkoa da ziurtatzea sarbide digitala ez dela bazterkeria-elementu bat emakume talde batzuentzat, batez ere adintsuenentzat edo teknologiarako sarbidea izan arren hura erabiltzeko beharrezkoak diren gaitasunak ez dituztenentzat.

EUSTATen datuen arabera, EAEko emakume gehienek Internet erabiltzen dute (% 82,80). Internet ez duten pertsona guztietatik, izan nahi ez dutelako edo izan behar ez dutelako, % 65,19 emakumeak dira; erabiltzeko gaitasunik ez dutelako Internetik ez dutela argudiatzen duten guztien artean, berriz, % 64,64 emakumeak dira.

Europako Batzordeak egindako WiD (Women in Digital) digitaleko emakumeen indizearen arabera²⁴ (emakumeek ekonomian eta gizarte digitalean duten parte-hartzea neurtu eta monitorizatu nahi du), EAEko emakumeak Europar Batasuneko batezbestekoan daude, EB-28ko batezbestekoa (% 50,04) baino zertxobait hobea dute (% 56,60). Zehazki, oinarritzko gaitasun digitalak dituzten EAEko emakumeak % 59,72 dira, eta gizonak, berriz, % 67,25. Oinarritzko mailaren edo oinarritzko software-gaitasunen gaineko gaitasun digitaletan, zifrak berdintsuagoak dira: emakumeen % 29,44 eta gizonen % 30,99, eta % 45,00 eta % 49,71, hurrenez hurren.

²⁴ [Ekonomia eta gizarte digitalak Euskal Autonomia Erkidegoan 2019](#)

Teknologian eta komunikazio-modu berrietan oinarritutako garraiobide berrietarako irispidea erabiltzaileen hezkuntza- eta digitalizazio-mailaren mende ere badago. EAEko emakume belaunaldi berriek prestakuntza handiagoa dute trebetasun eta gaitasun digitaletan, eta horrek, zalantzarik gabe, hirietan gero eta hedatuago dauden mugikortasun modu berrietarako sarbidea erraztuko die. Hala ere, hiri-mugikortasun berriak, partekatuagoa, autonomoagoa eta ekologikoagoa izanda ere, alde batera uzten ditu pertsona asko, ezin baitituzte zerbitzu berriok eskuratu, izan diru-sarrereren mailagatik, izan gaitasun digitaletan duten mailagatik, eta horrek belaunaldi-arrakala eragin lezake EAEko hirietako mugikortasunean.

2.3. EMAKUMEEN ETA GIZONEN PARTE-HARTZE DESBERDINA

Sektoreko enpresen zuzendaritza-postuetan eta garraio publikoko erakunde arduradunetan emakumeen presentzia hazten joan bada ere, garraioaren ekoizpen-sektorean duten presentzia nabarmen baxuagoa da, baita ere gizonek izan ohi dituzten hainbat kargu edo zuzendaritza-postuetan duten ordezkariak ere.

Erakunde publiko garrantzitsuenetako batzuetan **garraio eta mugikortasun alorrean erantzukizun politikoa** duten zuzendaritza-kargu nagusietan, emakumeen presentzia berdinduta dago gizonek betetzen dituzten karguei dagokienez.

4. taula. Erantzukizun politikoak dituzten emakumeen eta gizonen presentzia EAEko erakunde edo erakunde publikoetan garraioaren arloan.

Organismo edo Erakunde Publikoa	Saileko arduraduna
Eusko Jaurlaritza: Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila	Gizonezkoa
Eusko Jaurlaritza: Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetza	Gizonezkoa
Gipuzkoako Foru Aldundia: Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa Departamentua	Emakumezkoa
Bizkaiko Foru Aldundia: Garraio eta Mugikortasuneko Departamentua.	Gizonezkoa
Arabako Foru Aldundia: Bide Azpiegituren eta Mugikortasuneko Departamentua	Emakumezkoa
Bilboko Udala: Mugikortasun eta Jasangarritasun Saila	Gizonezkoa
Donostiako Udala: Mugikortasuneko Zuzendaritza	Emakumezkoa
Gasteizko Udala: Lurraldearen, Klimaren aldeko Ekintzaren, Mugikortasunaren eta Espazio Publikoaren Arloa	Emakumezkoa

Geuk egina, organismo edo erakunde publiko bakoitzetik bildu ditugun datuak erabiliz

Emakume eta gizonen parte-hartzea EAEko botere-organo nagusien zuzendaritzan orekatua badago ere, garraioarekin lotutako enpresa publikoetan parte-hartze berdina lortzeko egindako ahaleginak ez dira nahikoak izan bi sexuon arteko oreka lortzeko. Aztertutako kasu askotan, emakumeek Zuzendaritza Kontseiluko kideen % 30 baino ez dira eta, beraz, ordezkariak orekatua lortzeko legeak ezartzen duen % 40eko parametroaren azpitik daude:

5. taula. Emakumeen eta gizonen presentzia garraioarekin lotutako EAEko enpresa publikoen lehendakaritzan.

Enpresa publikoa	Emakumeak	Gizonak	Emakumeen %	Gizonen %	Presidentetza
Euskotren ²⁵	2	7	% 22	% 78	Gizonezkoa
Bizkaiko Garraio Partzuergoa ²⁶	12	24	% 33	% 67	Gizonezkoa
DBus ²⁷	5	9	% 36	% 64	Gizonezkoa
Bilboko metroa	5	16	% 31	% 69	Gizonezkoa
Euskal Trenbide Sarea (ETS) ²⁸	2	7	% 22	% 78	Gizonezkoa
Aparkabisa	3	10	% 23	% 77	Emakumezkoa
Uniport ²⁹	0	5	% 0	% 100	Gizonezkoa
Arabat (Vías de Álava S.A.)	1	4	% 20	% 75	Emakumezkoa

Guk egina, enpresa publikoen webgunean jasotako datuak eta Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak eskaintako informazioa oinarri hartuta.

Kontsultatutako **garraio-sindikatu**ei dagokienez, UGT Euskadi sindikatuari eta haren zerbitzu, mugikortasun eta kontsumoko federazioari buruzko informazioa baino ezin izan da eskuratu: 10 gizon eta 6 emakume ditu batzorde betearazleak.

Halaber, EAEko garraioaren sektorean ordezkariak duten **bestelako elkarte edo erakundeei** dagokienez, haien zuzendaritza-batzorde edo -organoetan emakumeen presentzia urria edo ia hutsaren pare da:

- Guitrans Fundazioa (Gipuzkoako errepublikaren bidezko garraiolarien enpresa-elkarteen irabazi-asmorik gabeko fundazioa): 12 gizon eta 2 emakume.
- ATEIA-GUIPUZKOA-OLT (Gipuzkoako garraio-bitartekarien enpresa-elkartea): Zuzendaritza-batzordeak 7 kide ditu, bat bera ere ez da emakumezkoa.
- Mugikortasun Jasangari eta Logistikako Euskal Institutua: Zuzendaritza-batzordeak 7 kide ditu, bi besterik ez dira emakumezkoak (idazkaritzako arduraduna eta diruzaina).
- MLC ITS Euskadi - Mugikortasun eta Logistika Klusterra: Gizonezkoa da presidentea, eta barne-egituran hamar gizonezko (presidenteordea, idazkaria eta kideak) eta hiru emakume (diruzaina eta bi kide) daude.

²⁶ Datu horiek Kontseilu Nagusi eta Batzorde Betearazleko kideen eta zuzendari kudeatzailearen arteko batura dira, <https://www.ctb.eus/eu> webgune ofizialean argitaratzen denaren arabera.

²⁷ Dbus-en webgunean agertzen diren datuak www.dbus.es

²⁸ Datu horiek Administrazio Kontseiluko eta Zuzendaritza Taldeko kideen batuketara dira. www.ets-rfv.euskadi.net

²⁹ Datu horiek presidentea, presidenteorde, idazkari eta diruzainari buruzkoak dira. Batzordekideen ordezkariak enpresak dira, eta ezin izan da kargu horietako pertsonen informazioa lortu.

- Euskadiko Aeronautika eta Espazioko Kluster Elkarte (Hegan): zuzendaritza-batzordea 11 gizonak eta emakume 1ek osatzen dute.

Nabarmentzekoa da emakumeek sindikatu, elkarte edo bestelako erakundeetan dituzten ardurazko lanpostuak komunikazio, diruzaintza edo batzordeko idazkari-lanak egiteko direla. Presidentetza, presidenteordetza edo idazkaritza nagusiaren postuetan gizonak baino ez daude, gizonak izendatu ohi direlako kargu horietarako elkarrean kide diren garraioko edo logistikako enpresetan.

Colectiu 6k (2021)³⁰ proposatzen duen bezala, **mugikortasun-eredu zuzen eta parte-hartzeak** izateko, beharrezkoa da honelako jarduerak ezartzea:

- Mugikortasun-sisteman emakumeak sustatzeko legezko eta arauzko mekanismoak abian jartzeak, garraio-enpresa operadoreetan berdintasun-planak, kontratazioko ekintza positiboak, lan-baldintzak eta soldatak baldintza berdinetan, amatasun- eta aitatasun-baimenak eta mendeko beste pertsona batzuk zaintzeko baimenak ezartzea dakar. Baina, laneko azpiegiturak eta ekipamenduak egokitzea ere eskatzen du, emakumeen beharrei erantzun diezaien.
- Mugikortasuneko eta garraioeko erakundeetan botere- eta erabaki-postuetan emakumeen kopurua handitzeak, parekotasuna berma dezake ekintza positibo bidez eta, ordutegiak eta bileren dinamikak berrikusiz, genero-ikuspegia txertatzeko, eta *mansplaining* dinamikak saihesteko.
- Emakume erabiltzaileen eta emakumeen erakundeen parte-hartze aktiboa handituz kontsulta-organoetan, parekotasuna eta aniztasuna bermatuz, biltzeko ordutegiak eta espazioak berrikusiz, haien beharretara egokitu daitezten, eta emakumeen ezagutza ikusaraziz eta baloratuz.

Emakumeen parte-hartzea sustatzea bereziki funtsezkoa da diagnostiko-faseetan eta mugikortasunaren plangintza-faseetan; horretarako, lagungarriak izan daitezke komunitatearen parte-hartzean eta genero-ikuspegi interseksionalean oinarritzen diren hainbat tresna, beren lurraldeetako aditu diren erabiltzaileen eguneroko esperientzia jasotzeko. Tresna posible horien artean honako hauek nabarmentzen dira: genero-ikuspegiko mugikortasun-galdetegiak; behaketa parte-hartzailea; esplorazio-ibilaldiak; mugikortasun-mapak eta abar.

³⁰ Hirigile, arkitekto eta soziologo feministen kooperatiba, duela 15 urte baino gehiagotik etxeko espazioak, komunitarioak eta publikoak genero-ikuspegi interseksionaletik birpentsatzen lan egiten duena, partaidetza eta ekintza komunitarioaren bidez, eta pertsonen beharrak erabakien erdigunean jartzeko helburuarekin.

2.4. GIZARTE ARAUEN ETA BALIOEN ERAGINA

Garraioaren eta mugikortasunaren erabilera dauden genero-desberdintasunak onartzeak esan nahi du sexu bakoitzari esleitzen zaizkion rol eta rol sozialez hitz egitea. Gizonak eta emakumeak oso desberdin mugitzen direla hirian, eta batzuek eta besteek garraio-sektore osoan presentzia desberdina dutela ere kontuan hartzeak ez du esan nahi dauden estereotipoak indartu behar direnik, baizik eta aukera-berdintasuna bultzatu behar dela.

Gizonek **etxeko lanetan** duten erantzunkidetasunik eza, zerbitzu soziokomunitarioen eta pertsonen zaintzarako zerbitzuen garapen eskasa eta ugalketa sozialaren ezinbesteko jardunean enpresen inplikazio handiagoa ez lortzeak eragina dute emakumeen denbora antolatzeke moduan. Bestalde, garraio-bideetarako irispideak emakumeek espazioan mugitzeko aukerak baldintzatzen ditu: emakumeek eguneroko jarduerak egiteko erabilitako bitartekoen bizkortasuna, puntualtasuna eta, batez ere, haien arteko koordinazioa dituzte jarduera horiek behar bezala aurrera eramateko funtsezko elementu gisa. Hori dela eta, emakume askorentzat, denbora da balio gehien duen baliabidea.

Hala ere, badirudi autoa dela emakumeen mugikortasun-beharrizanei hobekien erantzuten dien garraio-bidea: malgutasun handia, beste pertsona batzuk eraman eta ekartzeko ahalmena, objektuak eta erosketak garraiatzeko aukera eta gauez bidaiatzean seguruago doazela antzematen dute; hala ere, familietako autoa berezko garraio-bide nagusi gisa gizonek erabiltzen dute eta horrek emakumeek garraio publiko edo ez motorizatuarekiko duten mendekotasuna areagotzen du.

Hala ere, **garraio publikoak** ez die beti egoki erantzuten haien beharrei; izan ere, lan-bizitza, bizitza pertsonala eta familia-bizitza bateragarri egin behar dute, eta lan-kate konplexuak betetzen dituzte egunero. Hori dela eta, emakumeek garraioaren plangintza zehatza eskatzen dute joan-etorri bizkorrak izateko, maiztasun, puntualtasun eta, linea edo garraio-bide ezberdinen arteko koordinazio egokiaren bidez (intermodalitatea). Baina, logikoa denez, emakumeek ere eroso sentitu nahi dute garraioaren erabilera, eta hori askotan baldintzatzen du haur-gurditxoak, erosketafardelak, gurpil-aulkia eta abar eraman behar izateak. Erosotasuna eta irisgarritasun egokia izatea da beste elementu funtsezko bat, bai garraio-azpiegituretarako, bai ekipamendu mugikorretarako, emakumeei garraio publikoaren erabilera errazteko, ibilgailu pribatua izateko aukera gutxiago baitute. Ugalketa-lanei behar bezala erantzutea ahalbidetuko duen garraio-plangintza egokia ahalik eta fidagarritasun handienarekin osatzea funtsezko apustua da genero-ikuspegia garraioaren alorrean zeharka txertatzeko.

Oro har, emakumeek **segurtasun-gabeziaren sentsazio** handiagoa dute, eta horrek ere eragina du haien mugikortasunean. Segurtasunik ezaren jatorrian, generoen eraikuntza soziala dago; horren arabera, sexu ezberdinei lan, gaitasun edo askatasun-eredu ezberdinak esleitzen zaizkie eta, hein handi batean, emakumeak «sexu ahultzat» hartzen dira, «gizon indartsu eta ausartek» babestu beharreko biktima izan ahal baitira.

Zalantzarik gabe, emakumeei segurtasunaren aldetik “puntu beltz” gisa hartzen diren garraio-azpiegitura jakin batzuetarako sarbidea (azpiko pasabideak, tunelak, lurpeko pasabideak, etab.) bermatzea da oinarriko zutabeetako bat emakumeei hiri-barneko joan-etorrietan **segurtasun-pertzepzio** handiagoa ematen laguntzeko. Beraz, mugikortasunak eta hiri-plangintzak batera lan egin behar dute, herritar guztientzako hiri-espazio seguruak sortzen lagunduko duten estrategia eta jarduketa bateratuak ezarriz, kontuan hartuta kalean oinez ibiltze hutsak espazio publikoko «segurtasun pasiboa» hobetzen duela, aldi berean segurtasun-pertzepzio handiagoa eta, horrekin batera, pertsonen lekualdatzeko askatasuna sustatuz. Askatasun horren ezak, joan-etorri jakin batzuk mugatzeaz edo baldintzatzeaz gain, bereziki gauekoak, dela aisialdiagatik dela lanagatik, aldi berean, emakumeek hiri-espazio jakin batzuk erabiltzea baldintzatzen du, eta, horren ondorioz, kide-tasun-sentimendua txikiagoa da, eta, ondorioz, gizarteko parte-hartzea ere bai, bai eta pertsona guztiek hirietan garapen pertsonala izateko eta zerbitzuak eskuratzeko aukera izatea ere, sexuagatiko diskriminaziorik gabe.

Baina emakumeen mugikortasun askerako bidean, hiri-azpiegituren dimentsio fisikoan soilik jardutetik harago joan behar da. Mugikortasuna genero-ikuspegitik jorratzeak esan nahi du segurtasun-pertzepzio askotarikoak daudela, hots, hiritar adina pertzepzio. Emakume bakoitzaren segurtasun-pertzepzioa baldintzatzen dute emakumeek sexuagatik, adinagatik, jatorriagatik, etab., pairatu ditzakeen indarkeria motek. Segurtasunaren eta azpiegituren irisgarritasunaren arazoei aurre egin ahal izateko, beharrezkoa da mugikortasunari eta hiri-garraioari buruzko ekintza guztien oinarrian egotea segurtasun-pertzepzioa, eta, ondorioz, emakumeen mugimendu-askatasuna, eratzen duten alderdi fisiko, sozial eta funtzionalen azterketa integrala.

Ugalketa-lanek gizartean duten **aintzatespen sozial** eskasaren ondorioz, zalantzarik gabe, ez dira aintzat hartzen zeregin horiei lotutako premiak. Egoera hori kontuan hartzeak jarduera horri balio sozial handiagoa ematea dakar, baita ikusgarriago egitea, eta, besteak beste, horren antolaketa, ibilbide, maiztasun, irisgarritasunari dagokienez garraioaren baldintzak hobetzea ere.

Ereduzko herritarra **prototipo maskulinoaren arabera** eratzen duen ikuspegi tradizionala dela kausa, garraio-sistemen diseinu eta kudeaketan ez da kontuan hartu emakumeek eta gizonen premia eta erabilera desberdinak dituztela. Garraioa eta mugikortasuna gizonen joan-etorrietan oinarritutako ereduaren baitako planifikazio hori, batez ere lan-arrazoiengatik egindako joan-etorrietan oinarrituta, ez dator bat emakumeek egin ohi dituzten joan-etorriekin; izan ere, lan-arrazoiengatik egindako lekualdatzeek gain, ugalketa-funtzioaren ondoriozko gaiengatik ere egin behar dituzte, baita familiako kideen zaintzaren funtzioari dagozkionak ere, sozialki emakumeei baino ez baitzaizkie esleitu.

Beraz, garraioaren antolaketa pendulu moduko joan-etorri linealak pribilegiatzen dituen sistema baten arabera egitea, hau da, gizonen joan-etorrien ereduaren oinarritutakoa egiteak, ez dio eguneroko bizimoduaren hainbat beharriantarako lan egiten duten pertsonen (epe laburreko joan-etorri kopuru handia egiten dutenen) mugikortasunari erantzuna ematen. Bizitza laborala, pertsonala eta familiarra bateragarri egitea bi esferok gerturatzeko beharra kontuan hartu ez duen hiri-ingurunean, erdigune-periferia joan-etorri linealak pribilegiatzen dituen sistemaren baitan bidaia-kateak egitea eta zaintzarako lanak beharriant horiek ezagutu ez eta arretarik eskaintzen ez dion garraio-sistema baten arabera egitea, emakume askok aurre egin beharreko oztopo-lasterketa besterik ez dira.

Lan-eremuan, garraioaren sektoreko **lanpostu** jakin batzuei buruzko **eraikuntza sozial estereotipatua** sortu da; tradizionalki gizonen egin dituzten lanpostuak zuzenean lotzen ditu sexu horrekin (kamioi-, autobus- edo metro-gidaria, mekanikariak, trenko langileak, txartel-zulatzailleak, azpiegituren eraikuntzako langileak, etab.). Horrekin batera hainbat uste oker lotu zaizkie lanpostu horiei, esaterako, benetan beharrezkoa ez den indar fisikoa, ustez emakumeek gidatzeko duten ahalmen urria, sektorearen usteko arriskuak, itxuraz zaintzaile-lanekin bateragarriak ez direnak; horrek guztiak eragin du sektorean lan egiten duten emakumeek administrazio-lanak edo bezeroari arreta eskaintzeko baino ez egitea.

Eremu maskulino eta femeninoaren arteko zatiketa horrek sektore horren oso irudi estereotipatua eragiten du eta, beraz, tartean dauden ustezko oztopoek eta emakumeentzako elementu erakargarri ezak asko zailtzen du emakumeak sektore horretako lanpostuetara hurbiltzea. Lanpostu zehatz batzuetan emakumeen presentzia gutxiengoa izateak are gehiago nabarmentzen du lanean emakume horiek duten jokabidearen gaineko arreta eta kritikak, etengabe sentitzen baitira kontrolpean eta sektorean dituzten zailtasunak areagotzen dira.

Bestalde, aurretik aipatutakoaren harira, emakume askok, **familiako ardua** nagusien erantzukizuna dutenez, kasu askotan mugatuta ikusten dituzte lanegun osoko edo garraioaren sektoreko ordutegi ezohikoak dituzten lanpostuak (gidariak, azpiegituren mantentze-lanak, langileak, etab.) eskuratzeko aukerak. Bateragarri egiteko zailtasun horiek, aldi berean, are

gehiago zailtzen dute emakumeek enpresa-sektore horietan lan egitea. Era berean, langileen artean emakume gutxi daudenez, ez dituzte bateragarritasun-neurriak hartzen, ezta barne-egituran berdintasuna sustatzen ere.

Beraz, jarduteko neurriak hartzerakoan, kontuan hartu behar da genero-ikuspegia garraio-politikako gaietan zeharka txertatzeak emakumeak garraioaren erabiltzaile nagusi gisa haien **beharrizan eta iradokizunak** modu erabakigarri eta behartuagoan txertatzea esan nahi duela. Horretarako, mugikortasunari buruzko azterlan edo inkestek ugalketaren alorreko lanek egunerokotasunean duten garrantzia ikusarazi behar dute dagokien pisua emanaz. Horiek zehaztasun gehiagoz islatu behar dute etxeko lanei eta zaintza-lanei loturiko bidaiatzeko arazoien aniztasuna. Horrela bakarrik kudeatu ahal izango dira «lan-tokira» joate hutsean oinarrituta ez dauden garraio-sistemak.

Hala ere, estatistika bitartez bilduriko datuen azterketa eta balorazioak ez dira nahikoak emakumeen mugikortasuna ezagutzeko. Emakumeek garraioaren erabileran «erabiltzaile» modura duten esperientzia plangintza-prozesuetako lantalde edo tailerretan **parte hartuz** gehitzea funtsezko tresna bihurtuko da arduradun publikoentzat.

Illo horretan, mugikortasunaren arloan genero-ikuspegia txertatzeak aukera ematen du **aniztasun soziala** kontuan hartzeko eta herritarren beharrizan eta itxaropen ezberdinei erantzuna emateko. Hala, Bultzatu 2050 Hiri Agendaren aplikazio-esparruan (de Gregorio, 2019), hainbat eremutan neurri integratuen bidez jardutea gomendatzen da, besteak beste, oinezkoen mugikortasuna, bizikleta bidezko mugikortasuna, garraio publikoaren erabilera sustatzea, automobilaren abiadura murriztea eta bizitegi-eremuetan iragaitzazko trafikoa debekatzea kontuan hartuz. Proposatzen diren neurrietako batzuk honako hauek dira: oinezkoen ibilbideak hobetzea, oinez ibiltzea indartzeko; bizikletaren erabilera indartzea; garraio publikoa eta garraio-sarea indartzea, etab.

Digitalizazioa eta teknologia gero eta garrantzitsuagoak dira garraio-sistemen plangintzan; beraz, badirudi mugikortasunean duten eraginak gero eta pisu handiagoa duela haien kudeaketa eta erabilerari buruzko erabakietan. Hiri-espazioetan sortzen ari diren mugikortasun modu berriei heltzeko (bizikleta partekatuak, MPI, ibilgailu partekatuak eta abar), oinarrizko gaitasun digital batzuk behar dira, eta emakume guztiek ez dituzte gaitasun horiek eskuratu beren ibilbide pertsonalean, teknologiaren erabileraren ikaskuntzan, eta beste kasu batzuetan zailtasunak izan dituzte horiek non edo nola eskuratu jakiteko. Konektibitatean oinarritutako mugikortasun horren eskuragarritasuna eta irisgarritasuna, askotan, zerbitzu horien erabiltzaileen diru-sarreraren, hezkuntzaren edo gaitasunen mende dago, eta horrek, zalantzarik gabe, diskriminatu egin ditzake emakumeak, zerbitzuen helburuko hartzaile-estereotipo honetakoak ez badira: gaztea, diru-sarrera askokoa eta gaitasun digitalak dituen.

Gaur egun, batez ere emakume gazteenen artean, **hiri-mugikortasuneko zerbitzu berriak** (bizikletak eta ibilgailu partekatuak, gidaridun autoak, etab.) gero eta gehiago erabiltzen direla agerian da, hots, gero eta emakume gehiago dira eroso daudenak, gero eta hobeak eta guztientzako irisgarriagoak diren aplikazio mugikorretan oinarritutako zerbitzu horiekin. Hala ere, hirietan mugikortasun modu berri partekatu, ekologiko eta autonomoagoak hedatu ahala, erabilera-arrakalak ari dira sortzen emakumeen eta gizonen artean. Emakumeek garraio-zerbitzu partekatu gutxiago erabiltzearen arrazoia, askotan, ez da erabilerak oinarri digitala izatea, baizik eta zerbitzu horiek, tradizionalak bezala, ez dituztela asetzen emakume askoren eguneroko mugikortasun-beharrak; joan-etorri labur asko, eta, tarteka, bere kargura dagoen norbaitekin eta/edo fardelak aldean egindakoak. Hiri-mugikortasun berriaren erakusle diren zerbitzu eta negozio-eredu berri horiek ez lukete ahaztu behar aipatu modu hori baztertzaileria izan daitekeela emakume talde jakin batzuentzat, gehienbat adintsuenentzat, mugitzeko zailtasunak dituztenentzat, oinarriko ikasketak soilik dituzten emakumeentzat edo emakume etorkinentzat edo teknologiarako sarbide zuzenik eduki ez eta egoera-ekonomiko ahulagoan daudenentzat. Horregatik, hiri-mugikortasun berriro definitzean, mugikortasun partekatuak edo eskatu ahalakoak biztanle talde guztien beharrak, gehienbat emakumeenak, kontuan hartzen ote dituen hausnartu behar da, ez ote dagoen arriskua garraio-sistema tradizionalak urteetan zehar indartu dituzten genero-arrakalak areago zabaltzeko.

Garapen jasangarriko helburuetan oinarritutako mugikortasuna gero eta zabalduago dago hirietan, garraio ekologikoagoa eta jasangarriagoa, eta hiritarrentzako hiri-espazio bizigarriagoak eta irisgarriagoak bermatzeko. Helburu horrekin, garraioan genero-ikuspegia txertatzea funtsezko tresna da mugikortasuneko genero-desberdintasuna murrizteko ez ezik, hiri-garapen atsegina eta ingurumena areago errespetatuko duena bultzatzeko ere; horretarako, emakumeen mugikortasun-ereduak izan behar dira abiapuntua, jasangarriagoak direlako, eta, gainera, gizonak baino garatuago dutelako ingurumen-kontzientzia.

Emakumeek ibilgailu pribatua gutxiago erabiltzeaz gain, garraio publikoa gehiago erabiltzen dute, eta oinez joan-etorri gehiago egin, beraz, **emisio kutsatzaile** gutxiago sortzen dituzte haien joan-etorrietan. Emakumeak ekologikoagoak izateaz gain, ibilgailu pribatuaren erabilera murriztagoa dutelako, mugikortasunaren aurrean jarrera ezberdina dute, bidaien ingurumen-inpaktuak murriztera engaiatuago eta jokabide ekologikoetarako kontzientziatuago daude.

Azkenik, garraio eta mugikortasunaren alorrean **genero-kultura** areago zabalduko bada, funtsezko beste pieza bat da **agintariak ardura hartzea**. Alegia, neurri sorta bat hartzea, enpresa-kulturan aldaketa bat sustatzen laguntzeko, garraio-sektorea abegikorragoa izan dadin emakumeekin, egungo maskulinizazioa atzean utzita. Hau da, enpresetan genero-berdintasuneko betebeharrak ezartzea (batez ere enpresa pribatu zerbitzu-emakidadunetan), zuzendaritza-taldeek berdintasunari buruzko prestakuntza-ikastaroak egitea, garraio-enpresetan genero-auditoretzak egitea, kontziliazio-politikak sustatzea emakumeak sektorean sar daitezen errazteko, kontzientziazio-kanpainak egitea, etab. Laburbilduz, aldaketa aktiboki sustatzea garraio-sistemaren plangintzaz eta kudeaketaz arduratzen diren erakunde eta entitateetan, emakumeen parte-hartze eta inklusio handiagoa sustatzeko.

Emakumeen mugikortasuna berriaz aztertzeak ez du esan nahi gizonak baztertzea. Kontua da orain arte ezkutuan zegoen errealitate bat ikusgarri egin nahi dela; izan ere, agerian jartzen denean, aberastasun eta konplexutasun handiagoa ematen dio analisiari, eta plangintza-politika zehatzagoak eta zentzuzkoagoak ekiteko aukera ematen du.

Azken batean, asmoa da, mugikortasunaren eta garraio publikoaren plangintzaren bidez, mugikortasun-politiken ikuspegi androzentriko nagusia eraldatzea, historikoki lantokiei lotutako mugikortasunean ardaztu baita. Fokua aldatu nahi da, eta eguneroko mugikortasunean jarri, horren konplexutasunari eta jarduera-aniztasunari erantzuteko, zainketak ere erdigunean kokatuz.

Eguneroko mugikortasun-azpiegituren plangintzan kontuan hartu behar diren genero-irizpideak honako hauek dira: irisgarritasuna, aniztasuna, egunerokotasuna, segurtasuna, zainketetarako orientazioa eta parte-hartzea.

2.5. BERDINTASUNAREN-ARLOKO AGINDU ESPEZIFIKOAK

BERDINTASUN-ARLOKO AGINDUAK	ARTIKULUAK/ARAUAK
Hazkunde ekonomiko jarraitu, inklusibo eta jasangarria sustatzea, baita guztientzako enplegua, enplegu produktiboa eta lan duina ere pertsona guztientzat.	8. helburua , EAEko 2030 Agenda. EAEren ekarpena Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari.
Hiriak eta giza kokaguneak inklusiboak, seguruak, erresilienteak eta jasangarriak izan daitezten lortzea.	11. helburua , EAEko 2030 Agenda. EAEren ekarpena Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari.
Klima-aldaketari eta haren eraginei aurre egiteko premiazko neurriak hartzea.	13. helburua , EAEko 2030 Agenda. EAEren ekarpena Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari.
Beharrezkoak diren neurriak hartuko dira ingurumen, etxebizitza, hirigintza eta garraioko politiketan zein programetan genero-ikuspegia txertatuta dagoela bermatzeko , besteak beste, honako hauek kontuan harturik: pertsonen segurtasuna ; etxeke 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.	46.1 artikulua , 4/2005 Legea
Emakumeen eta gizonen presentzia orekatua izan dadila sustatzea profesionalen, enpresaren, gizarte-ekonomiaren, sindikatuen, politikaren, kulturaren eta bestelako arloetako elkarte eta erakundeen zuzendaritzako organoetan. Horretarako, beste jarduketa batzuen artean, dagozkien dirulaguntzak egokitu ditzakete, emakumeen ordezkariak txikiegia duten organoetan emakumeen presentzia handitzeko neurriak hartzearen arabera.	24.1 artikulua , 4/2005 Legea
Hirigintzako eta lurralde-antolaketako politikak kontuan hartuko dituzte gizarte-talde desberdinen eta familia-egitura desberdinen beharrianak , eta ahalbidetuko dute berdintasun-baldintzetan jotzea hirigintzako zerbitzu eta azpiegituretara.	31.1 artikulua, 3/2007 Lege Organikoa

Hiria diseinatzean, hirigintzako politiketan eta hirigintza-plangintza zehaztu nahiz betetzean, genero-ikuspegia kontuan hartzea; horretarako, bereziki, herritarren partaidetza eta gardentasuna suspertu eta ahalbidetzeko mekanismoak eta tresnak erabiliko dituzte.	31.3 artikulua , 3/2007 LO
Azterlan eta estatistiketan sexu aldagaia zeharka sartzen duten EAEko erakunde publikoen kopurua handitzea.	GO6.1 VII. EGBP
Informazio-ustiapenean eta -analisiari sexu aldagaia sartzen duten EAEko erakunde publikoen kopurua handitzea.	GO6.2 VII. EGBP
Emakumearen egoerari buruz edo berdintasunaren arloan ikuspegi interseksionala duten berariazko azterlanen kopurua handitzea.	GO6.3 VII. EGBP
Genero-ikuspegia txertatzea sektoreetako eta zeharkako planetan.	GO11 VII. EGBP
Emakumeek eta gizonen zuzendaritza-organoetan edo kide askoko organoetan ordezkari izateko erakundeak izan dezaten sustatzea.	GO14 VII. EGBP
Kontsultarako eta parte hartzeko guneetan genero-ikuspegia sartzea.	GO15 VII. EGBP
Emakume, gizarte eta herritar mugimenduek berdintasun politika publikoen garapenean eragina izateko bideak jartzea.	GO4.1 IV. EGBFP Araba
Kontuan hartzea landa-ingurunean bizi diren herritarren mugikortasun beharrezan, baliabide publikoak beharizan horretara egokitzearen eta identifikatutako hobetzeko arloak ezartzearen bideragarritasunaren genero analisia, etorkizuneko Eskualdeko Garraio Planaren esparruan.	EA1.5 IV. EGBFP Araba
Genero-ikuspegia foru-informazio, -azterlan eta -estatistiken produkzioan txertatzen dela bermatzea.	3.2 helburua , VI. EGBFP Bizkaia
Ordezkaritza orekatua bermatzea ordezkari- eta parte hartzeko organoetan.	3.6 helburua , VI. EGBP Bizkaia
Ezagutza areagotzea eta, emakumeen eta gizonen arteko genero-arrakala murriztea landa-ingurunean, ordaindutako enpleguan, zaintza-lanetan eta emakumeen parte-hartze soziopolitikoan emandako denboretan.	8.2 helburua , VI. EGBP Bizkaia
Emakumeen beharrei eta eskaerei erantzuteko neurriak jasotzen dituzten LPP eta HAPOen kopurua handitzea.	9.1 helburua , VI. EGBFP Bizkaia

Bizkaiko lurralde historikoaren mugikortasun-sistemaren aukerak eta ezaugarriak emakumeen beharretara gehiago egokitzea.	9.2 helburua , VI. EGBFP Bizkaia
Informazioaren sorreran, tratamenduan eta zabalkundean sexu-aldagaia sistematikoki txertatzen jarraitzea, eta pertsonen zein genero-ikuspegia txertatzeko prozesuei eta prozedurei buruzko adierazleak sortzeko eta jasotzeko aurrerapausoak egitea.	GO.00.5.1 , III. EGBFP Gipuzkoa
GFAko departamentuen esperientziatik abiatuta, araudiaren genero-inpaktuaren aurretiazko ebaluazio-txostenak lantzeko prozedura berraztertzea.	GO.00.5.2 , III. EGBFP Gipuzkoa
GFAn genero-zeharkakotasunaren estrategiaren bidez, emakumeen ahalduntzea sustatzea.	EA.00.8.2 , III. EGBFP Gipuzkoa
Emakumeen presentzia handitzea arlo soziopolitikoko ordezkari- edo erabaki-postu publikoetan.	EA.00.9.3 , III. EGBFP Gipuzkoa
Bizitzaren esparru guztietan, emakumeei eta gizonei esleitzen zaizkien rol eta estereotipoen hausturan aurrera egitea.	HO.00.10.2 , III. EGBFP Gipuzkoa
GFAn eta, Gipuzkoako erakundeetan eta enpresetan generoko soldata-arrakala murrizten jarraitzea.	HO.00.11.2 , III. EGBFP Gipuzkoa
Emakumeak, eta bereziki emakume gazteak, mundu teknologikora hurbiltzea bultzatuko duten neurriak sustatzea.	HO.00.12.3.2 , III. EGBFP Gipuzkoa
Talde ahulak babestea.	1. helburua , Bide segurtasunerako eta mugikortasun segururako eta jasangarriko Plan Estrategikoa, 2015-2020.
Hiriguneetan, mugikortasun seguru eta jasangarria bultzatzea.	5. helburua , Bide segurtasunerako eta mugikortasun segururako eta jasangarriko Plan Estrategikoa, 2015-2020.

OHARRA: Garraioaren eta mugikortasunaren eremuko berdintasun-agindu espezifikoek gain, modu orokorrean sektore guztietan aplikagarri diren berdintasunari buruzko aginduak ere aztertu behar dira; horiek guztiak, generoaren araberako eraginari buruzko txostenak egiten lagundu duten materialetako alderdi juridikoei buruzko dokumentuan daude.

3. LEGEDIA

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKOA

4/2005 Legea, otsailaren 18koa, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerakoa

EAEko Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako VII. Plana (EGBP)

Arabako Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako IV. Foru Plana 2016-2020 (Arabako IV. EGBFP)

Bizkaiko emakumeen eta gizonen berdintasunerako VI. Foru Plana 2021-2024 (Bizkaiko VI. EGBFP)

Gipuzkoako emakumeen eta gizonen berdintasunerako III. Foru Plana 2020-2023 (Gipuzkoako III. EGBFP)

EAEren ekarpena Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari.

Hiri Agenda Bultzatu 2050

ESTATUKOA

3/2007 Lege Organikoa, martxoaren 22koa, Emakumeen eta Gizonen berdintasun eraginkorra izatekoa

NAZIOARTEKOA

Genero berdintasunerako Estrategia (2020-2025)

Garapen Jasangarrirako Nazio Batuen 2030 Agenda, 2015

4. DATU ITURRIAK

FUNTSEZKO ADIERAZLEAK ETA DATUAK	ITURRIA	ALDIZKAKOT ASUNA
<ul style="list-style-type: none"> • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, etxeko pertsonentzako zaintza motaren, egunaren eta sexuaren arabera. • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, jardueraren, egunaren eta sexuaren arabera. • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, lan-/prestakuntza motaren, egunaren eta sexuaren arabera. • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, joan-etorri motaren, egunaren eta sexuaren arabera. • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, etxeko lan motaren, egunaren eta sexuaren arabera. • Parte-hartzaile bakoitzaren batez besteko denbora, etxeko lan motaren, egunaren eta sexuaren arabera. 	<p><u>Denboraren erabilerari buruzko Inkesta, 2018</u> EUSTAT</p>	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • EAEn, Lanbide Heziketan (2019-2020) matrikulatuta dauden ikasleak, graduaren eta familia profesionalaren arabera, kontuan hartuta lurralde historikoa eta sexua. • EAEko unibertsitateetan, graduko ikasketetan matrikulatutako ikasleak, titulazioaren, lurralde historikoaren eta sexuaren arabera (2019-2020). 	<p><u>Irakaskuntzaren Estatistika</u> EUSTAT</p>	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • EAEko 16 urte eta gehiagoko biztanleriaren okupazio-tasa, hiruhilekoetan, adinaren eta sexuaren arabera (%). 16 urte edo gehiagoko biztanleriaren okupazio-tasa, bere ardurapeko seme-alaba kopuruaren eta sexuaren arabera (2021). • Enplegu femeninoaren pisu erlatiboa Euskal Autonomia Erkidegoan, jarduera-adarraren arabera (enplegu osoaren %). 	<p><u>Biztanleriaren jardueraren arabera sailkatzeko inkesta</u> EUSTAT</p>	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • Euskal Autonomia Erkidegoko batez besteko errenta pertsonala, sexuaren eta ikasketa-mailaren arabera, errenta mota kontuan hartuta. 	<p><u>Pertsonen eta familien errentaren estatistika (2019)</u> EUSTAT</p>	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • EAEko biztanleria okupatua, lanaldi motaren eta ezaugarri soziodemografikoen arabera. • EAEko biztanleria okupatua, etxeko lanetan emandako ordu kopuruaren arabera, soziodemografikoak. 	<p><u>Lan, familia eta norberaren bizi-uztartzea (2020)</u> EUSTAT</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • EAEn trafiko-istripuetan inplikaturak gidarien banaketa, adin-taldeka, istripu motaren eta sexuaren arabera. 	<u>Bideko segurtasuneko estatistikak (2019).</u> EUSTAT	
<ul style="list-style-type: none"> • EAEko establezimenduak eta enplegatuak, sexuaren eta jardura-sekzioaren (A21) arabera, lurraldeka. • EAEko industriako langile okupatuak, sexuaren, jardueraren (A38) eta lurralde historikoaren arabera (%) • EAEko eraikuntzako langile okupatuak, sexuaren eta lurralde historikoaren arabera (%) 	<u>Enplegua sektore ekonomikoen arabera</u> EUSTAT	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • Internet erabiltzen duen EAEko 15 urteko gorako biztanleria, sexuaren, adinaren, amaitutako ikasketen mailaren eta jarduerarekiko loturaren arabera, lurralde historikokoa (%). 2021 	<u>Interneten erabiltzaileak.</u> EUSTAT	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • EAEko 15 urte edo gehiagoko biztanleria, Internet ez duena, sexuaren eta lurralde historikoaren arabera 	<u>Interneten erabiltzaileak.</u> EUSTAT	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • Joan-etorrien banaketa, sexuaren eta garraiobidearen arabera. • Biztanleko joan-etorriak, sexuaren arabera. • Joan-etorrien banaketa, sexuaren eta garraiobidearen arabera. • Joan-etorrien banaketa, generoaren eta arazoaren arabera. • Joan-etorrien banaketa, sexuaren eta joan-etorrien tipologiaren arabera. • Joan-etorriak, modalitatearen, sexuaren eta adin-tartearen arabera (%) 	<u>Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana, 2016.</u>	Lau urtean behin
<ul style="list-style-type: none"> • Erabilitako garraiobideak: Ohiko garraiobidea. • Erabilitako garraiobideak: Hainbat garraio mota erabiltzeko maiztasuna. • Erabilitako garraiobideak: Batez ere, zertarako erabiltzen den garraio kolektiboa 	<u>Garraioa eta mugikortasuna (2015).</u>	Maiztasunik gabe
<ul style="list-style-type: none"> • EAEko garraio-sektoreko okupatuak, 2019 	<u>Euskadiko garraioaren panoramika Euskadin, 2019 (OTEUS).</u>	Urterokoa
<ul style="list-style-type: none"> • Gipuzkoako emakumeek garraio mota hautatzeko alderdi nagusiak. Gipuzkoako garraio-enpresetako langileen banaketa, lanbide-kategoriaren arabera. 	<u>Genero-berdintasuna Gipuzkoako garraio-sisteman³¹.</u>	Maiztasunik gabe
<ul style="list-style-type: none"> • Langile bakoitzeko urteko batez besteko irabazia, sexuaren eta jardura-sekzioen arabera. 	<u>Soldaten egiturari buruzko urteko inkesta (EIN)</u>	Urterokoa

³¹ Emakunderen dokumentazio-zentroan dago eskuragarri

5. ERREFERENTZIA- AGIRIAK

5.1. AZTERLANAK ETA TXOSTENAK

- Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila. Eusko Jurlarritza, 2016.
- Euskadiko garraioaren panoramika Euskadin. Euskadiko Garraioaren Behatokia (OTEUS). Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila Eusko Jurlarritza, 2019.
- Genero-berdintasuna Gipuzkoako garraio-sisteman³². Emakunde - Emakumearen Euskal Erakundea. Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintarritza. 2010.
- Trafiko-istripuen urtekari estatistikoa EAE, 2020. Segurtasun Saila. Eusko Jurlarritza, 2021.
- Mugikortasun pertsonaleko sistema berriak eta bide-segurtasunarekin lotutako arazoak. Mapfre Fundazioa, 2019
- Mugikortasuna eta generoa: Garraio publikoaren azterketa Gipuzkoako emakumeen beharizanen arabera³³. Lurralde Antolaketa eta Sustapenerako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia, Farapi, 2007.
- Genero-estereotipoak eta bide-segurtasuna. Bide Segurtasun eta Mugikortasunaren Behatokia, Trafiko Zuzendaritza. Segurtasun Saila. Eusko Jurlarritza, 2019.
- Genero-ikuspegia integratzea Bilbo metropolitanoko hirigintzan. Ikerfel (Merkatu Ikerketako eta Marketin Estrategikoko Institutua), Bizkaiko Foru Aldundiarentzat, 2017.
- Vitoria-Gasteizko mugikortasunari buruzko inkesta. Emaizta nagusien analisisa. Ikertalde, Vitoria-Gasteizko Udala, 2019.
- Emakumeen aurkako indarkeria matxista EAEn: pertzepzioa, intzidentzia eta segurtasuna Herrizaingo, Justizia eta Herri Administrazio Saila, 2012.
- La mujer, motor de la transformación hacia la movilidad del futuro. Closingap, 2019.
- Coste de oportunidad de la brecha de género digital. Closingap, 2020.
- Women and Transport: Guidance and Checklist. Scottish Government. 2002.
- Estudio prospectivo. El sector de automoción en España. SEPE, 2012.
- Transport Innovation for Sustainable Development. A Gender Perspective. The International Transport Forum, 2021.

³² Emakunderen dokumentazio-zentroan dago eskuragarri

³³ Emakunderen dokumentazio-zentroan dago eskuragarri

- Situación de las mujeres en el mercado laboral en Euskadi. Secretaría de Mujer de CCOO Euskadi, 2019. 2019
- Generoaren araberako eraginaren aurretiazko ebaluazio-txostena
- Ekonomia eta gizarte digitalak Euskal Autonomia Erkidegoan Egileak: Agustín Zubillaga Rego eta Carla Peletier Espiga, Lehiakortasunerako Euskal Institutua, 2019.
- Emakumeen aurkako indarkeriari buruzko datuak, EAE.EMAKUNDE, Emakumearen Euskal Erakundea. Berdintasun, Justizia eta Gizarte Politiketako Saila, 2019.
- Where do we women feature in public transport?. Hanlon, Sharon. 1996
- Movilidad sostenible y equidad, Llárraz Rodríguez, Imanol. 2006, Zerbitzuan, 40. zk., 61.-66. or.

5.2. ESKULIBURUAK ETA GIDALIBURUAK

- EAEren ekarpena Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari. Eusko Jaurlaritza.
- Guía de urbanismo con perspectiva de género. Gizarte Politiketako Saila. Emakumea eta Immigrazioa. Murtziako Eskualdeko Autonomia Erkidegoa. Román, Marta eta Velázquez, Isabela. 2008
- Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía Metodológica para la planificación del sistema de Movilidad y Transporte. Colectiu Punt 6, CAF, 2021 Genero-ikuspegidun hiri-berroneratzea Euskal Autonomia Erkidegoko Hiri-Agendaren esparruan. Sonia de Gregorio, 2019.

5.3. WEB BALIABIDEAK

- Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT)
- Garapen jasangarriko helburuak. Eskubide Sozialen 2030 Agendaren Ministerioa. Espainiako Gobernua.
- EAEko automobilgintzako klusterra.