

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II. Arloko Lurralde Egitamua (BEALE)

Behin-behineko Onespenerako Dokumentua

11. Eranskina. Genero-txostena

II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)

Documento para Aprobación Provisional

Anexo 11. Informe de Género

junio 2022ko ekaina



Bizkaia

azpiegiturarako eta lurralde
garapenerako saila
departamento de infraestructuras
y desarrollo territorial

FULCRUM

Índice

1 Informe de Impacto en función del Género	1
1.1 Descripción general del proyecto de norma o acto administrativo	1
1.1.1 Denominación	1
1.1.2 Departamento y dirección que lo promueve	1
1.1.3 Otras normas, planes, etc. relacionados con el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia	1
1.1.4 Objetivos generales del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia	1
1.1.5 Objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres	2
1.2 Evaluación Previa del Impacto en Función del Género	3
1.3 Medidas para eliminar las desigualdades y promover la Igualdad de Mujeres y Hombres	6
1.3.1 Referidas al contenido del propio proyecto normativo	6
1.3.2 Dirigidas a complementar o incrementar la eficacia de los objetivos y medidas para la igualdad	7

1 Informe de Impacto en función del Género

1.1 Descripción general del proyecto de norma o acto administrativo

1.1.1 Denominación

II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

1.1.2 Departamento y dirección que lo promueve

Dirección de Movilidad Sostenible del Departamento de Transportes y Movilidad Sostenible de la Diputación Foral de Bizkaia.

1.1.3 Otras normas, planes, etc. relacionados con el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia

- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Decreto 206/2003, de 9 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la aprobación de las modificaciones no sustanciales de las directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales.
- Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.
- Directrices de Ordenación del Territorio: Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.
- Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 166/2016 y 164/2017 por el que se aprueba las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de subvenciones por el Departamento Foral de Desarrollo Económico y Territorial en régimen de libre concurrencia y que tengan por finalidad la ayuda a las personas físicas residentes con domicilio fiscal en Bizkaia y usuarias de las infraestructuras viarias sometidas a peaje titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Decreto Foral 66/2019, de 28 de mayo, de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se modifica el Catálogo Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia incluido en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de carreteras de Bizkaia.
- Anteproyecto de Ley Vasca de cambio climático. Borrador de junio 2019.
- Decreto Foral 80/2014, 24 de junio, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
- Decreto Foral 2/2017, de 17 de enero, por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en la Diputación Foral de Bizkaia.
- Proyecto de Ley de movilidad sostenible, remitido al Parlamento Vasco para su aprobación el pasado 3 de diciembre de 2019.
- Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la ley 21/2015, de 20 de julio , por la que se modifica la ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases invernadero.
- Orden FOM 273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de Instrucción de Carreteras.
- Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa.

1.1.4 Objetivos generales del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia

El II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia se articula alrededor de diez criterios de intervención que constituyen las líneas maestras o estrategias de las que se derivan los objetivos del Plan. Dichos criterios y objetivos se recogen de manera resumida en el siguiente cuadro:

CRITERIOS	OBJETIVOS
1. CALIDAD	Proporcionar una oferta viaria de calidad con un nivel de servicio adecuado a la demanda de usuarios.
	Mejorar las conexiones viarias con el exterior del Territorio y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
2. SEGURIDAD	Reducción de la accidentalidad en la Red Foral de Carreteras.
3. COMPETITIVIDAD	Mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido.
4. EQUIDAD	Consecución de una adecuada vertebración territorial en base a un equilibrio en cuanto a la accesibilidad relativa entre las diferentes comarcas.
	Garantizar la igualdad real y efectiva de hombres y mujeres.
	Garantizar la igualdad de oportunidades entre particulares, empresas y modos de transporte.
5. SOSTENIBILIDAD	Social: Reducción de los impactos urbanísticos derivados de las infraestructuras viarias.
	Social: Reducción del impacto del paso del tráfico pesado a través de núcleos urbanos.
	Financiera: Recuperación de costes de conservación como parte de la estrategia de “usuario pagador”.
	Financiera: Maximización de la eficacia de las inversiones.

CRITERIOS	OBJETIVOS
5. SOSTENIBILIDAD	
	Financiera: Aprovechamiento de todas las fuentes de financiación disponibles en el marco legislativo vigente.
	Medioambiental: mejora de la integración de la Red en el medio natural.
	Medioambiental: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
	Medioambiental: Reducción de la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras.
	Medioambiental: Impulso de la internalización de costes externos derivados de las afecciones medioambientales del transporte de mercancías por carretera.
	Medioambiental: Impulso del transporte multimodal.
	Medioambiental: Impulso al transvase modal hacia modos de transporte sostenibles.
6. EFICIENCIA	Medioambiental: Fomento del transporte público.
	Racionalizar el uso de las diferentes infraestructuras disponibles mediante un reparto modal adecuado a las características del viaje.
	Realizar una adecuada gestión del tráfico de vehículos pesados.
7. INNOVACIÓN	Impulsar las medidas de gestión de la movilidad.
	Fomentar el desarrollo tecnológico, adaptando la infraestructura a nuevas necesidades de equipamiento para dar respuesta a los avances de la automoción y cambios en las formas de movilidad.
8. COORDINACIÓN	Coordinación con administraciones de territorios limítrofes y con administraciones con competencias en ordenación del territorio, transporte y medio ambiente en Bizkaia.

CRITERIOS	OBJETIVOS
9. RESILIENCIA	Reducción de la vulnerabilidad de la red en base a una redundancia que permita redireccionar los flujos de tráfico en caso de incidencia.
10. ESCALABILIDAD	Optimización de los recursos financieros disponibles a corto plazo.

1.1.5 Objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres

Entre los criterios y objetivos del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia se recoge la equidad, a modo de criterio y entendida desde diferentes puntos de vista como la búsqueda de igualdad a todos los niveles: territorial, económico y de género; reduciendo o eliminando las desigualdades existentes en la actualidad relacionadas con el transporte y la movilidad de personas y mercancías.

Por ello, uno de los objetivos relacionados con el criterio de equidad recogidos expresamente en la documentación II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia es garantizar la igualdad real y efectiva de hombre y mujeres.

Más allá de los objetivos recogidos expresamente en el documento del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia como objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres, el PTS recoge entre sus objetivos generales otra serie de objetivos que están en consonancia con el principio de igualdad de género y/o que indirectamente promueven la igualdad de mujeres y hombres. Son los siguientes:

- *Proporcionar una oferta viaria de calidad con un nivel de servicio adecuado a la demanda de usuarios como forma de mejorar la seguridad, la competitividad y de favorecer la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión.*
- *Reducción de la accidentalidad en la Red Foral de Carreteras.*
- *Mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido y por tanto de los costes asociados al transporte, de manera que se satisfagan las expectativas de los usuarios en cuanto al acceso desde las comarcas periféricas a la Red de Alta Capacidad del ámbito metropolitano, (encargada de articular la comunicación entre las diferentes zonas que configuran dicho ámbito y con el exterior del Territorio), adecuando el tiempo de recorrido real a un tiempo que se fije como objetivo.*
- *Impulso del transporte multimodal como forma de reducir el uso del vehículo privado.*
- *Fomento del transporte público.*
- *Impulso al trasvase modal desde el vehículo privado hacia modos de transporte más sostenibles.*
- *Coordinación con administraciones de territorios limítrofes y con administraciones con competencias en ordenación del territorio, transporte y medio ambiente en Bizkaia, de forma que se eviten situaciones de inseguridad para los usuarios y de ineficiencia del sistema y se favorezca el uso del modo de transporte más sostenible en cada corredor.*

Está demostrado que los patrones de movilidad de mujeres y hombres son diferentes por cuestiones de género. Así, las mujeres realizan un desplazamiento más cortos, encadenan más desplazamientos (a los desplazamientos por empleo, ocio y/o estudios hay que sumar los relacionados con las tareas derivadas del hogar y el cuidado de terceros, que habitualmente han recaído y sigue recayendo en mayor medida en las mujeres) y tiene menor acceso al vehículo privado (por motivos económicos y por la dificultad

añadida de tener que desplazarse en coche y aparcar cuando hay que enlazar varios desplazamientos a distintos puntos de manera encadenada, en un tiempo total determinado y a cargo de terceros o con carritos y/u otros bultos), por lo que son las principales usuarias del transporte público y realizan un mayor número de desplazamientos multimodales. Por todo ello, dichos objetivos están ligados a cuestiones fundamentales a la hora de introducir la perspectiva de género en la planificación de la movilidad, aunque no se identifiquen expresamente como objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres.

Además, los objetivos mencionados son necesarios para promover la “movilidad del cuidado”: los tiempos de desplazamiento, la seguridad y la accesibilidad son factores clave a la hora de conciliar y compatibilizar el empleo remunerado con las tareas del cuidado, puesto que ello conlleva un mayor número de desplazamientos, muchas veces al cuidado de otras personas con necesidades específicas en materia de seguridad y accesibilidad (menores, mayores, personas con algún tipo de dificultad y/o discapacidad, etc.) y a diferentes horas (a diferencia de la movilidad por motivos de empleo, estudios y/u ocio, que suele darse en días y franjas muy concretas).

1.2 Evaluación Previa del Impacto en Función del Género

En este apartado se han de analizar las repercusiones positivas o desfavorables que la actividad proyectada en la norma puede tener de cara a eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y de promover su igualdad en el contexto social sobre el que se pretende regular o intervenir, aunque no se persigan o se consideren expresamente ni estén previstos.

Para abordar la evaluación previa del impacto se responden a continuación las preguntas formuladas en la resolución 40/2012:

1. ¿Se prevé que la presencia de mujeres y hombres en los beneficios o resultados derivados de la futura norma o acto administrativo contribuya a la disminución de las desigualdades en el sector?

Los patrones de movilidad de mujeres y hombres son diferentes por cuestiones de género, tal como demuestran los datos estadísticos.

Queda patente que la movilidad del cuidado (la asociada a las compras y gestiones derivadas de las tareas del hogar y el cuidado de terceras personas) supone un porcentaje mayor de los desplazamientos en el caso de las mujeres.

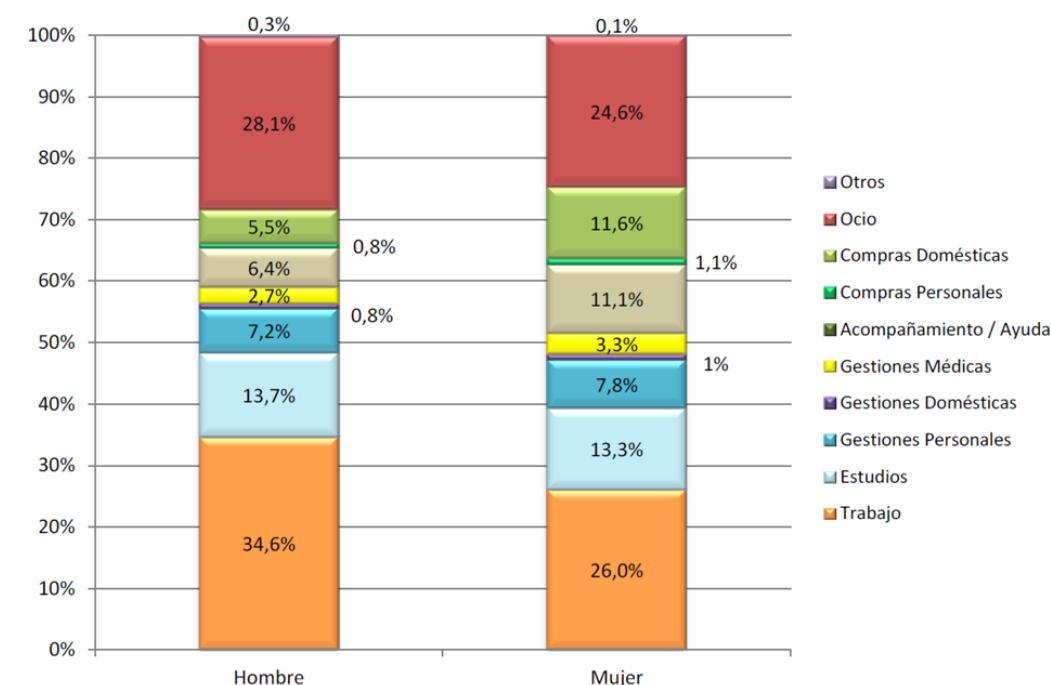


Figura nº1. Distribución de los desplazamientos por sexo según motivo. Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

Su rol por cuestiones de género no sólo condiciona el motivo de sus desplazamientos, sino también el modo.

Así, el número de mujeres conductoras es menor que el de hombres conductores, tal como recoge el censo de personas conductoras en el País Vasco, donde señala que el 41 %son mujeres y el 58,69 % hombres.

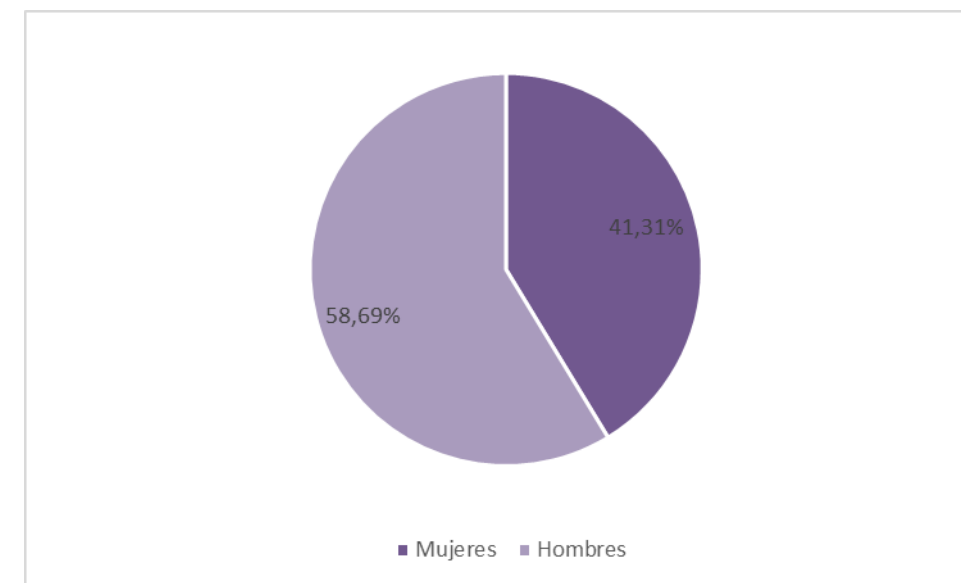


Figura nº2. Censo de conductores distribuido por comunidades autónomas de primera expedición y sexo en el País Vasco. Año 2019. Fuente: DGT..

Las mujeres tienen un menor acceso al vehículo privado por múltiples motivos, entre otros: la brecha existente en cuanto a poder adquisitivo; el hecho de que en aquellas unidades convivenciales en las que se dispone de un solo vehículo, suele el hombre quien dispone del mismo para poder realizar los desplazamientos por motivos laborales; la falta de practicidad, la dificultad y el costo económico a la hora de moverse en vehículo privado y aparcar en la ciudad dentro de un tiempo total concreto para realizar y enlazar distintitos desplazamientos vinculados a la movilidad del cuidado; etc. Ese último motivo, además, hace que, a menudo, tengan que optar por desplazamientos multimodales.

Tal como reflejen los datos, las mujeres utilizan menos el vehículo privado en sus desplazamientos, se desplazan mucho más andando, son las principales usuarias del transporte público y su movilidad es más multimodal que la de los hombres.

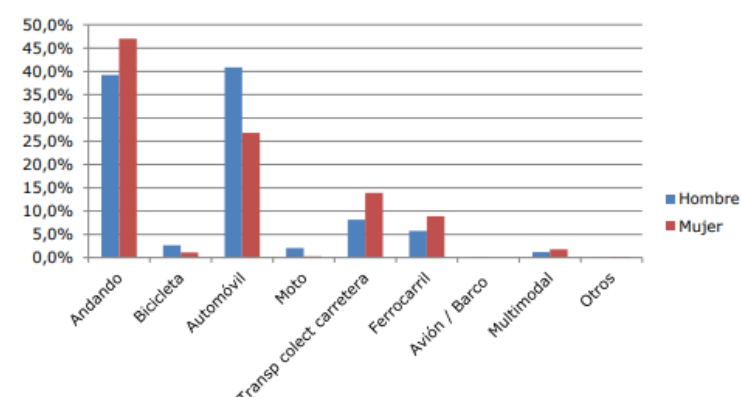


Figura nº3. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte y sexo. Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

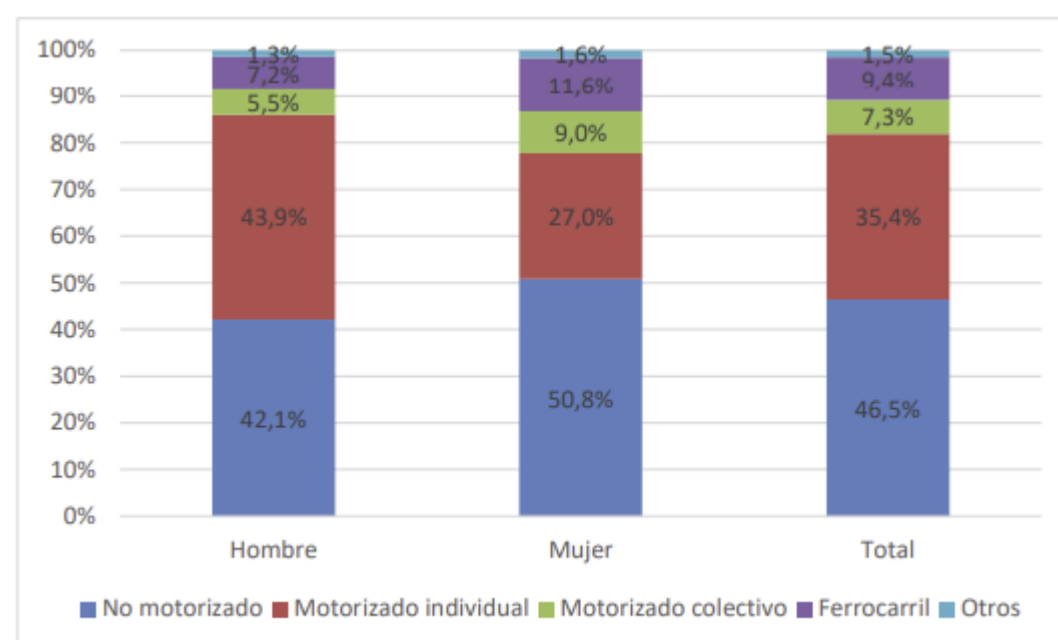


Figura nº4. uso de los distintos modos de transporte en función del sexo de las personas residentes en el territorio de Bizkaia

Tal como se ha explicado en el apartado anterior, la consecución de los objetivos planteados para promover la igualdad de mujeres y hombres en el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, de manera directa, y parte de los objetivos generales, de manera indirecta, contribuirán a la disminución de las desigualdades en el sector. Así, según se describe en el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, las implicaciones derivadas de su ejecución será, entre otras:

- Modificaciones en el reparto modal de los viajes, como resultado de las medidas de gestión de la demanda y de las actuaciones que se propongan en materia de mejora de la conectividad del transporte público y de impulso a la movilidad conectada.
- Mejoras de los tiempos de recorrido y reducciones de la congestión obtenidas como resultado de las actuaciones de mejora de la oferta viaria que se propongan y la puesta en servicio de nuevas infraestructuras que acorten distancias.
- Mejoras de la accesibilidad a las comarcas periféricas como resultado de la mejora de los itinerarios de carácter radial.

2. ¿Se prevé que la futura norma o acto administrativo produzca la eliminación o, al menos, una disminución de las desigualdades en cuanto al acceso a los recursos?

Las desigualdades en cuanto al acceso a los recursos es una cuestión, a menudo olvidada, con una enorme incidencia en las limitaciones de movilidad de las mujeres. Así, por ejemplo, la seguridad no siempre está garantizada, siendo la falta de seguridad uno de los motivos principales para descartar algún modo de transporte y/o recorrido.

Al respecto, la percepción de seguridad/inseguridad es una cuestión subjetiva y, con carácter general, las mujeres tienen mayor sensación de inseguridad derivada de roles de género, en función de los cuales se les ha atribuido y se les sigue atribuyendo unas capacidades diferentes. En ese sentido, la reducción de la accidentalidad en la Red Foral de Carreteras tendrá una incidencia positiva.

A la hora de elegir o descartar modo de transporte y/o recorridos para la movilidad del cuidado, la puntualidad y la accesibilidad también son prioritarios, habida cuenta de la necesidad de enlazar desplazamientos a distintos puntos y en distintos horarios. En ese sentido, los objetivos planteados de consecución de una adecuada vertebración territorial en base a un equilibrio en cuanto a la accesibilidad relativa entre las diferentes comarcas y la mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido, tendrán una incidencia positiva en cuanto al acceso a los recursos.

También la consecución de los objetivos de impulsar el transporte multimodal, impulsar el transvase modal hacia modos de transporte sostenibles y de fomento del transporte público tendrán una incidencia positiva en el acceso a los recursos, puesto que las mujeres tienen menor acceso al vehículo privado (fruto de la brecha económica).

En cuanto al acceso a la información, el II Plan Territorial Sectorial del Territorio Histórico de Bizkaia se someterá a exposición pública. No se considera que existan desigualdades entre mujeres y hombres en cuanto al acceso a dicha información. Sin embargo, tanto la perspectiva de género como la participación ciudadana son temas transversales que todavía están siendo desarrollados en la actualidad en diferentes campos de la sociedad.

3. ¿En cuanto a la toma de decisiones, la futura norma o acto administrativo prevé una representación equilibrada de mujeres y hombres o, al menos, una representación similar al de su presencia en el ámbito?

En cuanto a la toma de decisiones, el equipo de proyecto estará compuesto por personal técnico del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, el equipo redactor del Plan y el equipo responsable de participación ciudadana.

En lo que respecta a la parte técnica, el equipo técnico de Diputación Foral de Bizkaia lo forman dos hombres, y el equipo redactor 10 hombres y 5 mujeres. Si bien existe una clara desigualdad (29,42 % mujeres, 70,58 % hombres) , a la hora de valorar la paridad en el equipo técnico, conviene tener en cuenta o conocer el estado de la profesión.

Según consulta realizada a la Demarcación del País Vasco del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos acerca de los datos de colegiación desagregados por sexo, las mujeres representan el 20 %.

Si tomamos como referencia los datos de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas (AVNAU) del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (COAVN), en el año 2018, las mujeres representaban el 21,78% de profesionales pertenecientes a la Agrupación. Si hacemos cálculo exceptuando profesionales pertenecientes como colaboradoras y colaboradores (no son titulares porque no cumplen alguno de los requisitos) y los eméritos (todos ellos hombres), el porcentaje baja a un 19,17 %.

El territorio se ha dibujado y se sigue dibujando, mayoritariamente, con mano de hombre; por múltiples motivos: dificultad de las mujeres en el acceso a carreras técnicas en determinadas generaciones (cuestión del pasado, pero presente, puesto que parte de esas generaciones mayores todavía está en el ejercicio), dificultad para asociarse y cumplir la solvencia técnica requerida en las licitaciones (sobre todo al inicio), etc.

En lo que respecta a la participación ciudadana, el equipo responsable está formado por 2 hombres. No obstante, en el proceso de participación, para el cual se realizaron 8 sesiones con un total de 134 participantes, las personas participantes fueron en su mayoría mujeres (81 mujeres y 53 hombres).

4. ¿Se prevé que los objetivos y las medidas planteadas en la futura norma o acto administrativo contribuyan a la superación o modificación de las normas sociales o valores de lo que se atribuye a las mujeres o a los hombres?

Teniendo en cuenta que la mayoría de los desplazamientos asociados a la movilidad del cuidado (que es donde existe una gran desigualdad por motivos de género;) son intramunicipales, y que el grueso de los desplazamientos realizados por las mujeres son intramunicipales, lo que tendrá mayor incidencia en las normas sociales o valores será lo proyectado o establecido para la Red Local, la cual no forma parte de la red objeto del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (la red objeto del II Plan Territorial de Carreteras de Bizkaia está constituida por la suma de las redes de Interés Preferente, Básica, Complementaria y Comarcal).

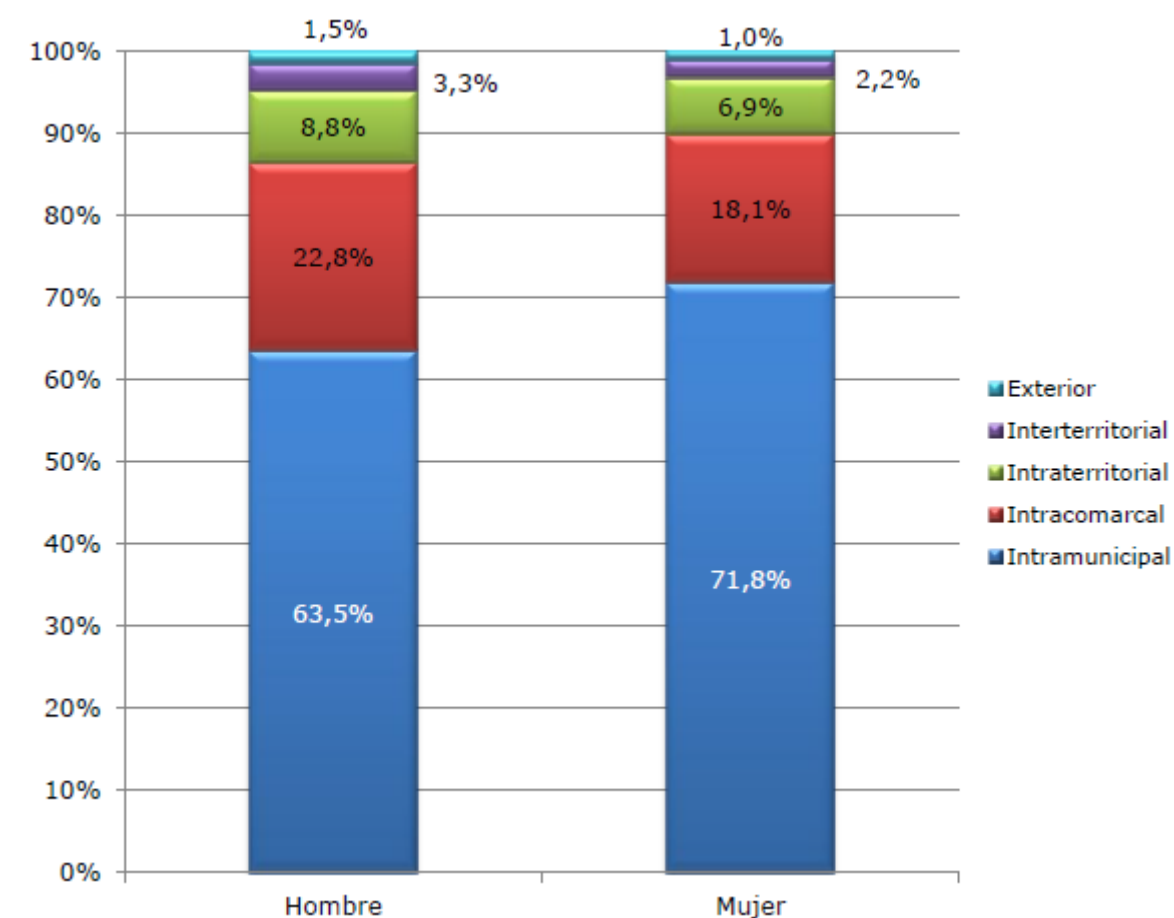


Figura nº5. Distribución de los desplazamientos por sexos según ámbito territorial. Fuente: Dpto. de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2016.

No obstante, dentro de la red objeto del II PTS de Carreteras de Bizkaia, existe desigualdad en el resto de desplazamientos (intracomarcal, intraterritorial interterritorial y exterior) que debe ser tomada en cuenta.

Si se cumplen los objetivos planteados de consecución de una adecuada vertebración territorial en base a un equilibrio en cuanto a la accesibilidad relativa entre las diferentes comarcas y la mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido, sí que se puede incidir positivamente en los patrones de movilidad a nivel comarcal y territorial, y, por ende, en las normas sociales y valores asociados.

Por otro lado, la para incorporar las necesidades de las mujeres como usuarias, durante el proceso del participación ciudadana se ha tenido en cuenta el criterio del género para garantizar un equilibrio en la misma, habiendo sido mayoritaria la participación de las mujeres. Así se podido incorporar su experiencia como usuarias y se han recibido aportaciones acerca de las dificultades o problemas a superar y/o modificar, además de visibilizarlas.

5. ¿Se garantiza el cumplimiento de las normas y otros instrumentos jurídicos dirigidos a evitar la discriminación y promover la igualdad y se prevé una mejora de las mismas?

Por su interés y repercusión en la materia se deben destacar las siguientes leyes o planes:

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva entre Mujeres y Hombres.
- Art. 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda:

II Plan Territorial Sectorial de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia
Informe de género

31.1: (...) Las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración **las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares**, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.

31.3: Las Administraciones Públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, **mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana** y la transparencia.

- Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.
 - Art. 3. Principios generales: Igualdad de trato/Igualdad de oportunidades/Respeto a la diversidad y a la diferencia/Integración de la perspectiva de género/Acción positiva/Eliminación de roles y estereotipos en función del sexo/Representación equilibrada/Colaboración y coordinación.
 - Capítulo IV. Medidas para promover la igualdad en la normativa y actividad administrativa (art. 18-22).
 - Art. 46.1. Medio Ambiente y Vivienda: *Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para **garantizar** que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la **perspectiva de género**, entre otros, cuestiones relativas a la **seguridad** de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la **conciliación de la vida personal, familiar y laboral**, así como a fomentar una mayor **participación** de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas.*
- VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres para la XI Legislatura, aprobado en Consejo de Gobierno el 19 de junio de 2018.
 - 1.4.2: *2 Incrementar el número de mujeres que consideran satisfechas sus necesidades de cobertura de equipamientos y de transporte público, atendiendo a la diversidad de grupos y necesidades, especialmente en el medio rural.*
 - 5.3.10: *Identificar y aplicar criterios de planificación urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte sostenibles, que faciliten la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas.*
- Resolución 40/2012, de 21 de agosto, de la Directora de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno «por el que se aprueban las Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres».
- Norma Foral 4/2018, de 20 de junio, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, aprobada en Sesión Plenaria el 20 de junio de 2018.
- V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia. 2016-2019.

El presente informe viene a garantizar que el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia cumple la mencionada normativa. En este sentido, en los apartados siguientes recogen las diferentes medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres.

1.3 Medidas para eliminar las desigualdades y promover la Igualdad de Mujeres y Hombres

1.3.1 Referidas al contenido del propio proyecto normativo

¿Se ha incluido en el texto del plan alguna medida ...		Indicar los artículos en que se incluyen las medidas y su descripción.
... para promover la incorporación de la perspectiva de género? Sí	mejorando el conocimiento de la situación diferencial de mujeres y hombres	Sí. En el documento PARTE II: DIAGNÓSTICO DE LA RED se han aportado los datos segregados por sexos cuando ha sido posible (apartado 2.1.1.5 <i>Distribución por sexo</i>).
	Incorporando la igualdad de mujeres y hombres como principio, objetivo o a título declarativo o expositivo	Sí. En el documento correspondiente a la Parte I: CRITERIOS Y OBJETIVOS. Dentro del apartado 7 “Criterios y Objetivos”, se recoge como Criterio 4 la Equidad, entendida como la búsqueda de igualdad a todos los niveles: territorial, económico y de género (apartado 7.2.4). Dentro de la equidad se establecen tres objetivos, siendo uno de ellos el garantizar la igualdad real y efectiva de hombre y mujeres (apartado 7.3.4)
	haciendo o promoviendo un uso no sexista del lenguaje	Sí. El documento de Aprobación Definitiva hace un uso no sexista del lenguaje. Se ha prestado especial atención a la versión escrita en castellano.
	promoviendo la participación de personas con formación en cuestiones de género y/o entidades que trabajan por la igualdad	Para del Informe de Impacto en Función del Género se ha contado con una persona especialista en igualdad de género.
	incluyendo la igualdad como contenido o criterio (de admisión, valoración o ejecución) en procesos selectivos, subvenciones, convenios o actividades formativas, etc.	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, dado su objeto.
... para promover una participación equilibrada de mujeres y hombres? Sí	otras, especificar _____	—
	en tribunales de selección	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
	en jurados de premios	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
	en órganos consultivos	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
	en órganos directivos	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

¿Se ha incluido en el texto del plan alguna medida ...		Indicar los artículos en que se incluyen las medidas y su descripción.
	otras, especificar _____	Se ha integrado la perspectiva de género en el proceso de participación. Así, en la selección de agentes que pudieran tener interés o relación con los temas a tratar se han tenido en cuenta el género. Además de la tipología de agentes, también se ha buscado equilibrar la asistencia en cuanto a género. Por otra parte, durante la tramitación del PTS (la exposición pública del documento) la participación tiene carácter abierto, pudiendo participar tanto mujeres como hombres.
... de acción positiva? Sí/No	para las mujeres	—
	para la implicación de los hombres a favor de la igualdad	—
	otras, especificar _____	—
... aparentemente neutra, pero con un previsible impacto de género positivo? Sí/No	para víctimas de violencia	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, dado su objeto.
	para familias monoparentales	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, dado su objeto.
	para quienes asumen el cuidado de personas dependientes	—
	otras, especificar _____	Las actuaciones recogidas en el capítulo 7.2. <i>Soluciones infraestructurales</i> del documento PARTE III: PROPUESTA DE SOLUCIONES pertenecientes a los siguientes tipos de actuaciones -Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes. 5 actuaciones. -Variante de Población. 10 actuaciones -Reducción de impacto en el medio urbano. 11 actuaciones -Mejora de conectividad del transporte público. 6 actuaciones Los tipos de actuaciones se detallan en el apartado 5.2.3 <i>Fase 3: Tipificación de actuaciones</i> del documento PARTE III: PROPUESTA DE SOLUCIONES.
	por edad	—
... para disminuir las desigualdades de las mujeres que sufren múltiple discriminación? Sí/No	por clase social	—
	por opción sexual	—
	por discapacidad	—
	por etnia y/o raza	—
	por origen nacional	—
	otras, especificar _____	—

¿Se ha incluido en el texto del plan alguna medida ...		Indicar los artículos en que se incluyen las medidas y su descripción.
... prohibitiva o sancionadora? No	por incurrir en discriminación por razón de sexo	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
	por hacer un uso sexista del lenguaje y las imágenes	No le corresponde al II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
	otras, especificar _____	-

1.3.2 Dirigidas a complementar o incrementar la eficacia de los objetivos y medidas para la igualdad

¿Se prevé más allá del contenido del plan la adopción de alguna medida...		Descripción
... dirigida a completar o incrementar la eficacia de los objetivos y medidas para la igualdad? Sí/No	acciones de refuerzo a la difusión.	—
	actuaciones de seguimiento y evaluación.	—
	adecuación de estadísticas y realización de estudios específicos.	—
	acciones de información, sensibilización y formación.	—
	adecuación o adopción de normas, planes o programas.	—
	elaboración de planes para la igualdad.	—
	creación de estructuras o servicios.	—
	otras, especificar: _____	—