



Bizkaia
foru alkandata
diputación foral

Informe de Evaluación Previa del Impacto en Función del Género EPIG



APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA – PTSVCB

Julio
2022





INFORME DE «EVALUACIÓN PREVIA DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO»

ÓRGANO EMISOR:

Nombre:	PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA - PTSVCB
Unidades responsables:	SECCIÓN DE GESTIÓN DE LA DEMANDA SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
Departamento Foral:	INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO TERRITORIAL DIRECCIÓN DE INNOVACIÓN Y GESTIÓN VIARIA

En su calidad de órgano administrativo responsable, según lo establecido en el art. 19.1 de la «Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres» [y vigésimo de la Ley 1/2022, de 3 de marzo, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres» (BOPV 17.03.2022)].

Y conforme a lo dispuesto en el art. 16.1 de la NF 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia (donde se establece el Departamento competente en la formulación del PTSVCB) y el art. 41.1.h del DF 204/2019, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Departamento foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial (donde concreta su estructura orgánica y refleja entre sus labores “la elaboración, dirección, seguimiento y revisión del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, potenciando la bicicleta como modo de transporte”).

RAZÓN Y OPORTUNIDAD PARA SU CUMPLIMENTACIÓN

La elaboración del EPIG no constituye un documento de obligado cumplimiento durante esta fase de la redacción del PTS al no afectar éste a toda la CAPV. Y, por tanto, no era preciso disponer del Informe EPIG hasta la fase de redacción del Proyecto de Norma Foral para la Aprobación Definitiva del PTSVCB, tal y como queda establecido en la Norma Foral 4/2018, de 20 de junio, para la Igualdad de Mujeres y Hombres (BOB nº135, 13.07.2018).

No obstante, y dada la importancia estratégica y el impacto de este Plan, se ha valorado el interés de su elaboración desde una fase inicial, máxime cuando se trata de un Plan que va a derivar en la referida Norma Foral. Por lo que, para su confección y cumplimentación a cargo del Servicio de Planificación del Departamento foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, éste ha seguido las mismas directrices y pautas establecidas por el Decreto Foral 141/2013, de 19 de noviembre (BOB nº231, 03.12.2013) para dicha disposición general.



De manera similar, y si bien no es preceptivo remitir a Emakunde el contenido del EPIG para su valoración en ningún momento de la tramitación del PTSVCB (al no tener impacto en toda la Comunidad Autónoma) se estimó adecuado trasladar el referido documento al Instituto Vasco de la Mujer, tras la Aprobación Inicial del Plan (junto a su remisión, asimismo, a la Dirección General de Igualdad de la DFB).

OBJETO DEL INFORME EPIG

El presente informe es una herramienta dirigida a valorar e incorporar de forma activa el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en el PTSVCB, como instrumento de formulación de políticas públicas en materia de movilidad ciclista a través de la ordenación territorial sectorial y actos administrativos derivados.

Dando de esta forma cumplimiento al mandato general de la Ley 4/2005, de incorporar en todas las políticas y acciones el objetivo de eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, previsto en sus arts. 3.4 y 18.1 (y artículos cuarto y decimonoveno de la Ley 1/2022, de 3 de marzo, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres). Por lo que este Informe EPIG se plantea para evaluar el alcance de su aportación a los fines establecidos por la Ley de Igualdad.

En cuanto a la determinación procedimental para su formulación en el PTSVCB su tratamiento y tramitación se corresponde, a su vez, con lo dispuesto en la «Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco» y en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

Y, más concretamente, a nivel procedimental, con el marco de la reglamentación para su aprobación establecido en el «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», que aborda entre sus principios el de la «inclusión de la perspectiva de género en los procedimientos regulados por dicho Decreto (entre los que se hallan los PTS)».

El presente Informe EPIG se redactó, inicialmente, durante el procedimiento de elaboración y formulación del alcance y contenido del PTSVCB. Si bien fue posteriormente reformulado, nuevamente, de manera definitiva, con motivo de la disposición normativa con la que se aprobará definitivamente el PTS (el Proyecto de Norma Foral que se tramitará en JJGG), en el marco de lo dispuesto, a tal efecto, en el 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.



Concretamente, este Informe se inicia durante el procedimiento para la formulación del anteproyecto del PTSVCB y en respuesta a la obligación señalada en el art. 5.1 del «Decreto Foral 141/2013, de 19 de noviembre, sobre las Directrices y pautas a seguir para la realización de este tipo de evaluaciones prevista en la Ley 4/2005». Donde refiere que su elaboración deberá darse inicio «cuando estén perfilados sus aspectos fundamentales (el objeto, la finalidad, el ámbito de intervención, los objetivos y medidas principales...) y aún no se haya redactado el texto, por lo menos en su totalidad (debiendo completarse o, en su caso, modificándose en la medida que avanza el proceso de su elaboración».

ESTRUCTURA DEL CONTENIDO DEL INFORME EPIG

El Informe de impacto en función del género se organiza en 3 BLOQUES:

1. **La descripción general**, para conocer los datos y referencias básicas del instrumento a informar: la denominación; las normas y planes relacionados; sus objetivos generales; y los objetivos específicamente dirigidos a promover la igualdad de mujeres y hombres.
2. **La evaluación previa del impacto en función del género**, donde se realiza un análisis del impacto potencial del PTSVCB. Así, se recoge, de forma diferenciada, la información sobre cuál es la situación social de las mujeres y los hombres en el ámbito de la movilidad, y ciclista en particular, donde el PTSVCB desplegará sus efectos. Y ello, con el fin de identificar las posibles desigualdades previas por razón de sexo que puedan existir y, en función de ello, evaluar si el PTS va a contribuir positiva o negativamente a la reducción o eliminación de las desigualdades detectadas y a la promoción de la igualdad de mujeres y hombres en el contexto de la aplicación del Plan.
3. **Las medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres**. En este apartado se identifican las medidas recogidas en el PTSVCB para evitar el impacto negativo o, en su caso, fortalecer el impacto positivo que se prevé obtener, por lo que respecta a la eliminación de las desigualdades detectadas y a la promoción de la igualdad de mujeres y hombres (en función del análisis y evaluación previos).

Para su cumplimentación se va a seguir, tal y como se ha destacado al inicio del presente Informe, el modelo de recogida de datos establecido en el Anexo I del Decreto Foral 141/2013 sobre las directrices y pautas para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género – EPIG.

BLOQUE 1: DESCRIPCIÓN GENERAL

TÍTULO: Tipo de instrumento planificador

PLAN TERRITORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA – PTSVCB

Cuya aprobación definitiva se efectuará por Norma Foral de las Juntas Generales de Bizkaia, tal y como establecen los arts. 15.1 y 16.1.d de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia.

REFERENTES: Disposiciones, planes, normas, etc. relacionados con el PTSVCB

- NF 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia (define el objeto del PTSVCB)
- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco» y el Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.
- Plan Director Ciclable-PDC de Bizkaia y la Estrategia «Bizkaia Egiten»-Plan de Mandato 2019-2023.
- Nuevos marcos legislativos vascos en materia de movilidad y cambio climático (actualmente en el procedimiento parlamentario, y que está prevista su aprobación al inicio de esta próxima legislatura): Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio Climático y Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Otros antecedentes-marco cercanos influyentes:

- Ley 3/98 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (derogada con la aprobación de la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi -BOPV nº 69, del 17.12.2021-).
- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020 y su Programa Marco Ambiental de la CAPV 2020
- Estrategia de Cambio Climático del País Vasco Klima 2050.
- Agenda Euskadi/Basque Country 2030: contribución vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Agenda Urbana

Bultzatu 2050.

- Plan Director de Transporte Sostenible 2030: política común de transporte sostenible e integrado de Euskadi.
- Estrategias de Energía Sostenible 2020 (de Euskadi-3E2020 y Bizkaia-EESB2020).
- Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia-PTSC (actualmente en redacción el II. PTSC, coincidiendo su elaboración en el tiempo con este PTSVCB y de forma coordinada).

Otros referentes europeos:

Son de destacar igualmente, entre los antecedentes influyentes en el establecimiento del marco del PTSVCB, el grupo de Declaraciones de referencia formuladas en el marco de la UE (y que destacan el factor clave de la bicicleta en el desarrollo marco de una agenda urbana integrada) como son:

- Resolución del Parlamento Europeo a favor de la bicicleta como medio de transporte urbano «Doc. A-2-183/86», donde se insta a las autoridades locales y a los responsables del planeamiento urbanístico a prestar atención a este medio de transporte alternativo.
- Declaración de Ámsterdam sobre el Derecho a Usar la bicicleta, del año 2000 (a la que se halla adherida las JJGG de Bizkaia, conforme al acuerdo adoptado en sesión celebrada en la Casa de Juntas de Gernika el 7 de noviembre de 2002).
- Declaración de la Comisión Europea sobre la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones «COM (2016) 501 final» donde se pone de manifiesto la necesidad de fomentar un cambio modal en las ciudades hacia los desplazamientos activos (en bicicleta o a pie), el transporte público y/o los planes de movilidad compartida, como las bicicletas o automóviles de uso compartido a fin de reducir los atascos y la contaminación en sus calles.
- Dictamen del Comité Europeo de las Regiones-CDR sobre «Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta «Dictamen 2017/C 088/10» (Órgano consultivo del Parlamento Europeo que representa a los entes regionales y locales de Europa, reconocido como tal en el art. 13 del Tratado de la Unión).

Por último, los PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD (en donde se encuadran los objetivos de desarrollo de las políticas de movilidad sostenible y ciclista en particular, sobre los que se fundamenta el PTSVCB) se hallan recogidos, igualmente, en distintos marcos legales

como: la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que aboga por la consideración del conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo planificado de modos alternativos al vehículo privado (arts. 3, 99, 100 y 101); la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV (arts. 5 y 6); la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria (arts. 5 y 7); la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas (art. 3); el Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco (art.2) y la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (art. 2); la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo (art. 3) y el RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (arts. 3 y 20); la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (art. 2) y el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas (arts. 1 y 2).

OBJETIVOS del instrumento planificador:

El PTSVCB se configura en torno a los 6 objetivos básicos:

1. **Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos ciclistas interurbanos** que refuercen, a su vez, las redes ciclistas locales y comarcales, y su funcionalidad en la movilidad obligada.
2. **Favorecer el uso cotidiano de la bicicleta** y contribuir a incrementar su representación en el reparto modal, a costa de los usos menos sostenibles del automóvil.
3. **Contribuir a la disminución de los impactos ambientales generados por el tráfico** (GEI y ruido) y del consumo energético asociado, a la vez que se mejora la urbanidad, el entorno y la calidad de vida de su población (individual y colectiva).
4. **Disponer de una Red básica de Vías Ciclistas estructurante (ROP)**, con la menor afección al territorio y la máxima rentabilidad social posible. Y solidaria con el desarrollo equilibrado del territorio, facilitando el acuerdo para poder integrar en las vías ciclistas otras infraestructuras de desarrollo compatibles.
5. **Contribuir al impulso de las políticas de igualdad de género e inclusión social** ayudados por las «facilidades» de acceso real al vehículo ciclo y su contribución al desarrollo personal en un «entorno conciliador» como el que promueve su extensión.
6. **Fomentar el acuerdo, compromiso y colaboración interinstitucional** en torno al PTSVCB y a la puesta en servicio de su ROP, en la

búsqueda de la máxima competencia y factibilidad en el marco del espíritu de corresponsabilidad compartida por la sostenibilidad que encarnan las vías ciclistas.

POBLACIÓN DESTINATARIA del instrumento planificador:

En general, toda la población del Territorio Histórico de Bizkaia y, de forma prioritaria, las actuales y futuras personas usuarias de la bicicleta.

RECURSOS ECONÓMICOS destinados:

El PTSVCB establecerá una valoración económica de la inversión precisa para la puesta en servicio de la Red Objeto del Plan, así como un “Programa de Actuación” a lo largo de su periodo de vigencia: 2023-2035.

No obstante, éstos no se encuentran definidos en la fase actual de su desarrollo, en el momento en el que se redacta el presente Informe EPIG (tras concluir el Documento de Avance y en plena fase de elaboración del Anteproyecto o Documento para la Aprobación Inicial). Ambos, tanto la cuantificación presupuestaria como el programa de actuación se hallarán formando parte de la documentación del Anteproyecto del PTSVCB o Documento para la Aprobación Inicial, prevista para el otoño de 2020, y será incorporada al Informe EPIG preceptivo a elaborar en el procedimiento de redacción del Proyecto de Norma Foral para la Aprobación Definitiva del PTSVCB (*)

¿Tiene la disposición algún OBJETIVO VINCULADO A IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES?

■ SÍ → El PTSVCB tiene como uno de sus objetivos básicos favorecer la igualdad entre mujeres y hombres a través de medidas directamente diseñadas para su logro (objetivo 5), que no son otras que la promoción de la bicicleta como factor para avanzar en la igualdad.

Y ello sin olvidar que otros 3 objetivos (1,2 y 4) contribuyen también a favorecer la promoción ciclista entre el colectivo de mujeres menos representado hoy día entre las personas usuarias de la bicicleta¹. Son, por consiguiente, objetivos que conllevan medidas que

¹ De los desplazamientos diarios en bicicleta que se realizan en Bizkaia el 66,7% está realizado por hombre frente al 33,3% efectuado por mujeres. Y si focalizamos la mirada hacia la práctica ciclista en general (incluida la ocio-deportiva), el margen de diferencia se amplía aún más cuando el 44,8% del grupo de hombres de

inciden directamente en las infraestructuras y en la seguridad vial, en distancias media-cortas donde la presencia de la movilidad de las mujeres es más destacada (y superior en número de viajes a la de los hombres)². Y distancias donde la bicicleta puede ofrecer mayores y mejores prestaciones de eficiencia (correspondiente a distancias urbanas de hasta 7-8 km) y ser más atractiva para permitir a una población mayor subirse a ella para realizar sus desplazamientos cotidianos (siempre que se cuente con garantías en cuanto a su seguridad y comodidad).

Señalar los objetivos vinculados a igualdad de mujeres y hombres, las medidas incluidas en el instrumento jurídico-administrativo del PTSVCB para dar respuesta a esos objetivos y los indicadores de evaluación (teniendo en cuenta para estos últimos los siguientes criterios de evaluación: coherencia, cobertura, eficacia, eficiencia, equidad, satisfacción, calidad de la información y atención, transparencia, participación, impacto y sostenibilidad):

OBJETIVOS del Instrumento VINCULADOS A IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES	CUANTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS	MEDIDAS incluidas en el PTSVCB para dar RESPUESTA A LOS OBJETIVOS	INDICADORES DE EVALUACIÓN propuestos para medir el GRADO DE CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS
A) Aumentar de forma significativa la movilidad ciclista en el reparto modal de Bizkaia	- Año 2.035: alcanzar el 7,7% reparto modal	- Creación de la Red de Vías Ciclistas-ROP (objeto del PTSVCB) - Fomento de la Intermodalidad bicicleta-transporte público	- 7,7% en la representación de la bicicleta entre los viajes diarios de Bizkaia en 2035 (Estudio de Movilidad)
B) Facilitar el acceso real al vehículo ciclo y lograr que ambos sexos se hallen	- Que al menos el 40% de esos desplazamientos cotidianos en bicicleta correspondan a uno	- Estrategia de la Bicicleta e	- 40-60% en la representación de ambos sexos en la movilidad ciclista cotidiana en 2035

Bizkaia manifiesta practicar alguna vez frente al 15,9% del colectivo de mujeres. [Fuente: propia a partir de la Encuesta de Movilidad del GV, 2016, del Modelo de la Demanda creado por el PTSVCB]

² El 55,2% de los viajes diarios que se realizan entre 0-8 km en Bizkaia corresponde a desplazamientos realizados por mujeres (frente al 44,8% de los que realizan los hombres). Un porcentaje que se iguala en los viajes entre 8-13 km, donde las mujeres realizan el 50,8% de estos viajes cotidianos (por el 49,2% de los viajes realizados por los hombres). Si bien el orden se invierte completamente cuando se trata de distancias superiores. Así, en el resto de los viajes, correspondientes a desplazamientos de más de 13 km, los hombres realizan el 62,3% de estos viajes frente al 37,7% de los realizados por mujeres [Fuente: propia a partir de la Encuesta de Movilidad del GV, 2016, y del Modelo de la Demanda creado por el PTSVCB]

<p>representados en niveles algo más «equilibrados» a su representación en Bizkaia (de forma que no existan más de 15-20 puntos porcentuales entre ambos -siendo la realidad actual muy distante a esta franja)³. (*)</p>	<p>de los dos sexos</p>	<p>instrumentos de gestión, donde adquiere relevancia al respecto: el <u>participativo</u> “Foro-Taller de la Bicicleta”.</p> <p>- Plan de Movilidad Sostenible del Bizkaia y Planes de Movilidad Urbana Sostenible-PMUS</p> <p>(*)</p>	<p>(datos desagregados por sexo del Estudio de Movilidad).</p>
<p>(*) Medidas que estructuran una política pública de ciclismo urbano con incidencia en aspectos centrales para la igualdad de género (al estar orientadas todas ellas, y con especial incidencia la Estrategia de la Bicicleta y Planes de Movilidad, a reforzar los valores que favorecen la participación de la población femenina): 1) la promoción de un modelo de desarrollo urbano compacto, conectado y diversificado, orientado a hacer un uso más eficiente del suelo urbano y con ello a acortar traslados y optimizar cadenas de viaje; 2) la construcción de redes vías ciclistas que permitan conectar puntos de origen y destino en toda la ciudad, resueltos mediante fórmulas diferenciadas entre flujos vehiculares (llegando a la segregación y, en cualquier caso, al empoderamiento de quienes circulan en bicicleta) aumenta la percepción de seguridad en potenciales usuarias que asocian el pedaleo urbano con una actividad de riesgo; 3) promover la intermodalidad permite una mayor y mejor oferta complementaria de transporte a la mujer (usuaria mayoritaria del transporte público); 4) implementar sistemas de bicicletas públicas, otorga un alto grado de flexibilidad a personas con necesidades de viaje cambiantes a lo largo del día (característica ésta mayoritaria entre las mujeres); 5) integrar políticas y programas de mejora del espacio público, para hacerlo atractivo y estimular la llegada no solo de ciclistas, sino de peatones y actividades estacionarias a las calles, lo que a su vez aumenta la percepción de seguridad en estas; 6) educar en la capacitación temprana es clave para alcanzar a una gran masa ciclista, pero debe ser complementada con talleres dirigidos específicamente a la mujer adulta en los cuales no solo se enseñe a pedalear, sino también mecánica básica y mantenimiento de la bicicleta; 7) considerar a quienes acompañan a la mujer, particularmente menores, lo que se logra adaptando infraestructuras (colocando bici estacionamientos en escuelas, por ejemplo) o promoviendo el uso de bicicletas adaptadas a las necesidades familiares, como las bicis</p>			

³ Obsérvese que la brecha de género en el uso de la bicicleta cotidiana en Bizkaia es de 33,4 puntos porcentuales [según datos del Modelo del PTSVCB y del Estudio de Movilidad del 2016], si bien el Barómetro de la Bicicleta 2019 reduce esa brecha a nivel del Estado hasta los 16,1 puntos (58,9% vs 42,8%).

cargo, muy populares en países como Holanda y Dinamarca; y 8) reducir las velocidades del tráfico para que sean compatibles con la convivencia segura entre peatones y ciclistas (medidas éstas complementadas con campañas de educación vial y fiscalización por parte de la autoridad). Todas estas actuaciones tipo de índole universal, que sin duda configurarán parte de las medidas a incorporar en los documentos estratégicos y planificaciones en clave ciclista señalados y estructurados en el PTSVCB (y demás legislación coetánea) hacen de la bicicleta una opción altamente conveniente para buena parte de los viajes cotidianos de la población de Bizkaia (y con un marcado rasgo entre el colectivo de mujeres). De hecho, la experiencia internacional muestra que la baja participación de la mujer en el ciclismo urbano tiende a revertirse a partir de que la bicicleta alcance rangos de participación próximos al 10% del total de los viajes y superiores.

Hay quienes señalarán que el enfoque presentado consolida funciones sociales que se traducen en una alta carga de viajes asociados a la mujer. Es cierto: las ocho medidas precedentes señaladas que serán abordadas (entre otras más) ayudan a nivelar diferencias actualmente existentes. Pero la solución definitiva a las problemáticas de la mujer y la movilidad va de la mano de políticas integrales que rebasan el ámbito del transporte. En este sentido, hacer de la bicicleta un modo de transporte verdaderamente universal en nuestras ciudades es solo un primer paso para convertir nuestras ciudades en lugares más inclusivos. Y son medidas asimismo que, como se señala, serán abordadas desde los instrumentos de planificación estratégica apuntados y que el PTSVCB concreta en su texto normativo por un lado (Documento “B” del PTSVCB), y que hace suyo, por otro, al tratarse de imperativos contenidos en algunos de nuestros textos legales (Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética y Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, en sede parlamentaria).

<p>C) Mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad de la Red</p>	<p>- Que todas las personas responsables relacionadas con la configuración de la Red conozcan y utilicen la Normativa creada como referencia en las labores de desarrollo de sus tramos competentes.</p>	<p>- Norma Técnica de Referencia (Manual-Guía para el diseño de rutas ciclistas)</p>	<p>- Grado de cumplimiento de los valores y criterios técnicos acordados y dispuestos en la Norma Técnica de Referencia</p>
--	--	--	---

EVALUACIÓN PREVIA DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO:

PRESENCIA DE MUJERES Y HOMBRES

En caso de que hubiera habido una disposición, plan, etc. anterior, ¿cuál ha sido el número de personas físicas beneficiarias o destinatarias?

No procede tratar sobre la incidencia obtenida por la aplicación del PTSVCB, al tratarse del Primer Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas que se redacta, tras la aprobación de la Norma Foral 10/2014, de vías ciclistas forales de Bizkaia que habilita y mandata su elaboración.

Observación: Cuando se vaya a configurar el EPIG (preceptivo) correspondiente al momento de preparación del Proyecto de Norma Foral para la Aprobación Definitiva del PTSVCB, este instrumento de ordenación territorial que supone el PTSVCB tendrá la consideración de “Disposición o Plan Anterior” a que se refiere lo cuestionado en este bloque del Informe EPIG.

Personas físicas beneficiarias o destinatarias de manera DIRECTA		Personas físicas beneficiarias o destinatarias de manera INDIRECTA	
Nº total:	751.940	Nº total:	390.913
Nº de mujeres:	407.354	Nº de mujeres:	185.778
Nº de hombres:	344.586	Nº de hombres:	205.135

¿Cuál ha sido la influencia en mujeres y hombres (en referencia al plan anterior)?

No procede. No existe precedente del PTSVCB, esta es su primera edición.

INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA SOBRE LA POBLACIÓN Y EL OBJETO DEL INSTRUMENTO A EVALUAR (LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA CICLISTA EN PARTICULAR).

(Recoja a continuación información de datos cuantitativos y cualitativos sobre la población a la que afecta la disposición a través de la búsqueda de información existente. Cite la fuente consultada y en las que ha obtenido información relacionada con la población a la que afecta el Plan.

CIFRAS Y REFERENCIAS EN LA MATERIA OBJETO DEL PTSVCB

A continuación, se recogen algunos valores de referencia en la movilidad sostenible y ciclista en particular:

ASPECTO ANALIZADO	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	FUENTE (AÑO)
MOVILIDAD SOSTENIBLE CAPV ⁴	49,2% DESPLAZAMIENTOS NO MOTORIZADOS 12% MOVILIDAD INTERNA EN TRANSPORTE PÚBLICO 2,2% DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN BICI 35,2% DESPLAZAMIENTOS EN COCHE	53,4% <i>(52% andando)</i> 8,2% 1,4% 28,2%	45,1% <i>(42,1% andando)</i> 15,4% 3% 42,2%	EM CAV 2016
MOVILIDAD CICLISTA EN BIZKAIA	0,6% DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN BICI	33,3% de las personas ciclistas cotidianas	66,7% de las personas ciclistas cotidianas	PROPIA a partir de EM CAV 2016 Modelo Demanda PTSVCB
CENSO DE PERSONAS CON PERMISO DE CONDUCIR EN BIZKAIA ⁵	641.858 PERSONAS CON CARNÉ DE CONDUCIR REGISTRADOS EN	40,2%	59,8%	DGT, 2018

⁴ El patrón de movilidad de las mujeres puede definirse como más sostenible por un mayor grado de utilización de los transportes colectivos y el modo andando (en Bizkaia los desplazamientos no motorizados se elevan hasta un 47,2% y la movilidad interna en transporte público alcanza el 15,3%).

⁵ Respecto al Índice de motorización, el parque de vehículos de Bizkaia asciende a 685.264 vehículos a diciembre de 2018. De ellos, el 76% son turismos (519.061 automóviles). Los restantes se distribuyen de la siguiente manera: motocicletas (8%), camiones (6,9%), furgonetas (5,6%), remolques y semirremolques (1,2%, autobuses (0,3) y el resto (tractores industriales y otros). Respecto al distintivo ambiental de los turismos, estos se distribuyen en Bizkaia

	BIZKAIA <i>[68% DE LA POBLACIÓN QUE TIENE EDAD PARA DISPONER DE PERMISO DE CONDUCIR]</i>			
AFICIÓN CICLISTA EN BIZKAIA ⁶	29,8% CICLISTAS ACTIVOS ⁷ <i>[CASI UN TERCIO DE LA POBLACIÓN]</i>	15,9% entre las mujeres	44,8% entre los hombres	PROPIA a partir del Estudio sociológico sobre la bicicleta en Bizkaia /DFB1999 y Barómetros de la Bicicleta 2014-2019
ACCESIBILIDAD AL CENTRO DE TRABAJO DE LA POBLACIÓN OCUPADA DE BIZKAIA MAYOR DE 16 AÑOS (%) ⁸	EL 55,5% DE LOS VIAJES AL TRABAJO TIENEN LUGAR EN DISTANCIAS <10 KM <i>[Observación: el 30,3% de todos los</i>	63,3% <i>[47,7 puntos % corresponden a distancias menores a 5km]</i>	47,8% <i>[34 puntos % corresponden a distancias menores a 5km]</i>	EUSTAT 2014

(por orden de su "amabilidad ambiental") como sigue: CERO (0,08%), ECO (0,9%), C (25,3%) y B (37,2%). Sin distintivo estarían el 30,3% y el restante 6,2% se desconoce *[Fuente: Censo de vehículos de la DGT, a diciembre de 2018]*.

⁶ Si bien la brecha de género, entre quienes andan en bici, se ha reducido hasta los 16,1 puntos, según datos del Barómetro de la bicicleta (dado que en el 2019 la evolución de usos nos otorga el dato de que % de usuarios hombres alcanza el 58,9% mientras que el de usuarias mujeres el 42,8%).

⁷ La afición, no obstante, disminuye conforme aumenta la edad (entre 15 a 34 años, el 47,3% de la población anda en bicicleta; entre 35 a 54 años, lo hace el 24,6%; y entre los mayores de 55 años, el 13,7%. Y, por situación profesional, las personas trabajadoras por cuenta ajena (36,2%) y sobre todo estudiantes (61,5%) son quienes más la utilizan.

⁸ Mayor presencia de % de mujeres trabajadoras en el rango de desplazamientos más "ciclables" (desde el punto de vista de la eficiencia del vehículo ciclo), que entre los varones respecto a la población que trabaja de cada sexo. Si nos fijamos en los motivos del Estudio de Movilidad-EM CAV 2016, éste destaca, que es en la movilidad masculina donde mayor significación alcanzan los desplazamientos por motivo trabajo con un 34,6% (frente al 26% en las mujeres). El ocio en ambos casos continúa siendo el segundo generador de desplazamientos, si bien en este caso esa diferencia se estrecha hasta los 3,5 puntos (28,1% y 24,6% respectivamente), igualándose en los motivados por estudios (13,7% y 13,3%). Respecto a las compras domésticas y a las gestiones personales y familiares éstas tienen mayor representación entre las causas de la movilidad de las mujeres (11,6% y 7,8% respectivamente, frente al 5,5% y el 7,2% del caso de la movilidad masculina). Una tónica que se mantiene igualmente en el resto de la movilidad ligada a las actividades de acompañamiento o ayuda a otras personas, a las gestiones médicas y a las domésticas, donde alcanzan una representación en la movilidad de las mujeres del 11,1%, 3,3% y 1% respectivamente (frente al 6,4%, 2,7% y 0,8% del caso de los hombres).

	<i>desplazamientos cotidianos tienen por motivo el trabajo según la fuente indicada (43,3% si le sumamos los estudios)</i>			
ACCESIBILIDAD Y DEMANDA DE MOVILIDAD EN BIZKAIA SEGÚN DISTANCIAS (%)	<p>3.357.770 viajes diarios</p> <p>Distancias 0-8 km (80,3% viajes)</p> <p>Distancias 8-13 km (9,1% viajes)</p> <p>Distancias 0-8 km (80,3% viajes)</p>	<p>44,3% todos los viajes (55,2% de esa franja)</p> <p>4,6% del total de viajes (50,8% de esa franja)</p> <p>4% del total de viajes (37,7% de esa franja)</p>	<p>36% del total de viajes (44,8% de esa franja)</p> <p>4,5% del total de viajes (49,2% de esa franja)</p> <p>6,6% del total de viajes (62,3% de esa franja)</p>	PROPIA a partir de la Encuesta de Movilidad EM CAV 2016 y del Modelo del PTSVCB
SINIESTRALIDAD CICLISTA⁹ CAPV 2014-2018	<p>↑33,7% ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN CICLISTA 2014-2018 (de 323 a 423)</p> <p>[EL INCREMENTO EN BIZKAIA ES DEL ↑41,4%]</p>	7,4% de las personas ciclistas accidentadas	92,6% de las personas ciclistas accidentadas	GV 2019 (Departamento de Seguridad – Dirección de Tráfico)
MOVILIDAD DE LA JUVENTUD DE LA CAPV	<p>13,4% DE LA JUVENTUD (ENTRE 15-29 AÑOS) UTILIZAN COTIDIANAMENTE LA BICICLETA [7,5% en Bizkaia]</p>	6,9% del total de chicas	19,6% del total de chicos	OBSERVATORIO VASCO DE LA JUVENTUD 2016
VEHÍCULOS CICLO EN BIZKAIA	<p>986.000 uds. [Una media de 2,1 bicis por hogar]</p> <p>[Tipologías: 68,8% de las personas posee, al menos, una de montaña; 32,2% una de</p>	Las mujeres que tienen bicicleta tienen mayormente bicis urbanas (51,5%) y en	Los hombres, los que tienen entre 25 y 54 años y los que viven en municipios con menos de	Propia a partir del Estudio sociológico sobre la bicicleta en Bizkaia /DFB1999 y

⁹ La mayoría de los episodios de accidentalidad en el que existen víctimas ciclistas se producen los fines de semana (seguidos del jueves, martes y miércoles, en el caso de Bizkaia), y tienen lugar mayoritariamente en vías interurbanas, con una relevancia de entre un 70-80%, según el año, del total de accidentes con implicación ciclista. Respecto a la evolución de la gravedad de los accidentes con víctimas ciclistas, las muertes de quienes circulaban en bicicleta en dichos incidentes, en ese periodo 2014-2018, fueron de 5 personas (dos de ellas muertas en Bizkaia), además de sufrir lesiones graves otras 316 ciclistas (94 de ellas en Bizkaia). Pero si nos detenemos a analizar las causas de esos accidentes, observamos que en un alto porcentaje (66,2% en el caso de Bizkaia entre los años 2014 y 2019) no intervienen en el accidente ningún coche o vehículo a motor, sino que se producen durante la conducción ciclista "ajena" del resto del tráfico rodado. Por último, apuntar, que en el período considerado 2014-2018 fueron 5 las personas fallecidas (dos de ellas en Bizkaia), todas ellas ciclistas varones.

	<i>paseo/urbana y el 25,9% una de carretera-deportiva. En el 11,4% de los hogares que cuentan con bicicleta hay, por lo menos, una de peques¹⁰</i>	segundo lugar de montaña (46%)	10.000 habitantes tienen en mayor medida bicis de montaña.	Barómetros de la Bicicleta 2014-2019
DEMANDA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL-VMP EN EL ESTADO	60% DE QUIENES SE DECANTAN POR UN VMP ELIGE EL PATINETE ELÉCTRICO <i>[cuando un año antes, 2018, era el 1%. En 2019, además, el 8,31% se decantó por los Hoverboards y el 0,33% por los monociclos eléctricos]</i>	30% de quienes usan patinete eléctrico son mujeres	70% de quienes usan patinete eléctrico son hombres <i>[de entre 35 y 44 años]</i>	IDEALO BUSCADOR Enero-septiembre 2019
SERVICIO DE PRÉSTAMO AUTOMÁTICO DE BICICLETA DE GETXO	608 PERSONAS ABONADAS <i>[74 PRÉSTAMOS/DÍA DE MEDIA]</i>	57% abonadas mujeres	43% abonados hombres	GETXOBIZIZ Ayto. Getxo 2018
SERVICIO DE PRÉSTAMO AUTOMÁTICO DE BICICLETA DE BILBAO	20.000 PERSONAS ABONADAS <i>[4.500 PRÉSTAMOS/DÍA DE MEDIA]</i>	30,75%	69,25%	BILBAOBIZI Ayto. Bilbao 2019
AFORO USOS VÍAS CICLISTAS BIZKAIA: - Motivo Ocio / Cicloturista (La Arena / La Galdames)	SOBRE 1.226 - 1692 USOS/DÍA (LA ARENA) y 522 - 723 USOS/DÍA (LA GALDAMES) <i>[en el punto y día aforado con diferentes condiciones climáticas, algunas extremas]</i>	6% - 6,6% (La Arena) 7,9% - 9,6% (La Galdames)	93,4% - 94% (La Arena) 90,4% - 92,1% (La Galdames)	CAMPAÑA AFOROS DFB 2019
AFORO USOS VÍAS CICLISTAS BIZKAIA: - Motivo Ocio / Entorno Urbano (Urbe Kosta / Ereaga)	SOBRE 558 - 958 USOS/DÍA (URIBE KOSTA) y 102 - 1.270 USOS/DÍA (EREAGA) <i>[en el punto y día aforado con diferentes condiciones climáticas, algunas extremas]</i>	11,4% - 16,1 (Urbe Kosta) 19,6% - 28,9% (Ereaga)	83,9% - 88,6% (Urbe Kosta) 71,1% - 80,4% (Ereaga)	CAMPAÑA AFOROS DFB 2019

¹⁰ Hasta 2019, el Barómetro de la Bicicleta incluía la bicicleta eléctrica como un tipo más de bicicleta urbana. Es a partir del 2019 cuando ya aparece contabilizado separadamente y nos aportan como dato que el 3,1% del parque de bicicletas urbanas son eléctricas (así como que el 4,2% de quienes tienen alguna bici tienen una plegable, el 2,8% una híbrida y el 1% una de carga/familiar), pudiendo tener o no, además, otras bicicletas de otros tipos diferentes a estos en su hogar, tal y como se ha señalado. Asimismo, otro dato que nos aporta el Barómetro 2019 es que el 6,7% de los hogares tienen al menos un patinete eléctrico en casa (un vehículo de reciente aparición y cuya circulación se está regulando hacia las vías ciclistas y calles 30 preferentemente, en convivencia por tanto con la bicicleta).

AFORO USOS VÍAS CICLISTAS BIZKAIA: - Movilidad Urbana: Algorta, Barakaldo y Leioa	SOBRE 68 - 261 USOS/DÍA (ALGORTA); 172-540 USOS/DÍA (BARAKALDO) y 176 - 217 USO/DÍA (LEIOA) <i>[en el punto y día aforado con diferentes condiciones climáticas, algunas extremas]</i>	21,8% - 26,5% (Algorta) 3,5% - 11,5% (Barakaldo) 9,7% - 16,1% (Leioa)	73,5% - 78,2% (Algorta) 88,5% - 96,5% (Barakaldo) 83,9% - 90,3% (Leioa)	CAMPAÑA AFOROS DFB 2019
AFORO USOS VÍAS CICLISTAS BIZKAIA: - Movilidad Urbana: Bilbao y Getxo	SOBRE 947 - 1.672 USOS/DÍA (BILBAO) y 119 - 1.200 USOS/DÍA (GETXO) <i>[en el punto y día aforado con diferentes condiciones climáticas, algunas extremas]</i>	17,5% - 26,7% (Bilbao) 14,3% - 23,1% (Getxo)	73,3%-82,5% (Bilbao) 76,9% - 85,7% (Getxo)	CAMPAÑA AFOROS DFB 2019
AFORO USOS VÍAS CICLISTAS BIZKAIA: - Movilidad Urbana: Durango	SOBRE 102 - 501 USOS/DÍA EN EL PUNTO y DÍA AFORADO <i>[en el punto y día aforado con diferentes condiciones climáticas, algunas extremas]</i>	13,7% - 24,4%	75,6% - 86,3%	CAMPAÑA AFOROS DFB 2019
CICLABILIDAD EN DINAMARCA (REFERENTE EUROPEO EN EL ÁMBITO DEL USO DE LA BICICLETA)	16% DE TODOS LOS VIAJES COTIDIANOS <i>[Que se eleva hasta el 26% de todos los viajes menores de 5 km. Y hasta el 30% de todos los viajes realizados en Copenhagen, su capital]</i> <i>[Es el segundo país, después de Países Bajos, con más bicicletas por habitante: 0,8]</i>	53% de todos los viajes ciclistas	47% de todos los viajes ciclistas	CYCLING EMBASSY OF DENMARK 2019
CICLABILIDAD EN PAÍSES BAJOS (REFERENTE EUROPEO EN EL ÁMBITO DEL USO DE LA BICICLETA)¹¹	ALGO MÁS DEL 25% DE TODOS LOS VIAJES COTIDIANOS <i>[Que se eleva al 32% en su capital, Amsterdam. Además, entre el 40-45% de la ciudadanía neerlandesa va al trabajo en bicicleta. A su vez, el 84% de la población usa la bicicleta cotidianamente y el 71% la</i>	55%	45%	INFORME 2019 DE LA RED "BIKE LIFE CITIES" UK y LA OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA DE GOBIERNO DE PAÍSES BAJOS

¹¹ Además de la alta representación de los viajes realizados por mujeres en bicicleta, las personas mayores de 65 años usuarias de la bici hacen el 24% de todos sus viajes en bicicleta, superior al porcentaje realizado por cualquier otro grupo de edad de personas usuarias entre las de mayor de 26 años [Fuente: «Pucher and Buehler, 2008. Making Cycling Irresistible Transport Reviews, Vol. 28»]

	<i>usa varias veces por semana. Es el país con más bicicletas: 1,3 bicis/habitante y algo más de 3 bicis/familia]</i>			
--	---	--	--	--

¿Existen desviaciones entre los datos obtenidos de una anterior disposición y los obtenidos de estudios o de fuentes oficiales? En caso afirmativo, señale las diferencias encontradas:

NO PROCEDE. Es la primera edición del PTSVCB y todas las fuentes utilizadas son oficiales, o trabajadas a partir de éstas.

ACCESO A LOS RECURSOS

¿Qué acceso a los recursos tienen mujeres y hombres en el ámbito de actuación de la disposición (tiempo, espacio, dinero y recursos económicos, información, educación y formación, empleo y carrera profesional, trabajo doméstico o reproductivo, nuevas tecnologías, servicios de asistencia sanitaria, vivienda, medios de transporte, ocio...)? Posibilidad de aportar datos que soporten la respuesta dada.

El acceso, el uso, la necesidad o el tipo de transporte puede ser diferente entre hombres y mujeres debido a razones de género. En el ámbito de la movilidad y el transporte también es necesario tener en cuenta las posibles desigualdades de mujeres y hombres que desvelan diferentes estudios. Con todo, el uso más equilibrado de los recursos (entre ellos, el diseño del transporte y el urbanismo, así como el acceso a los medios para la movilidad) facultará el ejercicio responsable del derecho a la accesibilidad y beneficiará a aquellas personas que mayores dificultades tengan de movilidad, tanto por razones laborales como por cuestiones relacionadas con la vida cotidiana. En línea con el ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles” en donde se adopta el compromiso de «proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres».

La movilidad en Bizkaia tiene un fuerte **carácter interno** y la mayor parte se desarrolla en el ámbito intramunicipal con un 60,6% de los desplazamientos (67,7% en la CAU) e intracomarcal con un 27,2% (20,5% en la CAU). Correspondiendo a las mujeres la mayor representación en los tipos de desplazamientos intramunicipales, con algo más de 8 puntos porcentuales de diferencia sobre el peso que tiene entre los hombres. Mientras que en la movilidad intracomarcal son los hombres quienes hacen un uso mayor de este tipo de

desplazamientos, si bien la diferencia frente a las mujeres no alcanza los 5 puntos porcentuales.

En términos globales, la **multimodalidad** mantiene una escasa presencia en Bizkaia, al igual que en el resto de la Comunidad Autónoma (y resultados decrecientes a lo largo de este último decenio), con una presencia del 1% de nuestro reparto modal. Un aspecto que no resulta, en principio, alentador para las expectativas ciclistas que basan parte de su futuro desarrollo en promover los valores de la intermodalidad con el transporte público (donde ambos modos suman), y obtener el máximo beneficio en los desplazamientos ciclistas. Por ello, la red ciclista del PTSVCB se halla configurada en gran medida teniendo muy presentes los trazados del transporte público (ferroviario principalmente) y los principales centros de transporte generadores de demanda de movilidad. E incluye una estrategia clara de fomento de dicha multimodalidad con la bicicleta como protagonista, complementaria a la creación de infraestructuras viales para la circulación en bicicleta.

LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Acercando la lupa de género a ese aspecto de la caracterización de nuestra movilidad, se aprecia que se ha producido a nivel de nuestra comunidad un importante **repunte de la movilidad masculina** en el último decenio ($\uparrow 14\%$), mientras que el aumento en los desplazamientos a lo largo del tiempo en el caso de las mujeres ha sido sensiblemente inferior ($\uparrow 4,9\%$).

Y aunque los grupos de hombres y mujeres dedican un tiempo bastante similar al transporte (con todo algo mayores entre los primeros), el patrón de movilidad difiere bastante entre ambos grupos (tanto por el tipo de transporte utilizado como por los motivos de sus desplazamientos). Así, el patrón de la movilidad del colectivo femenino se caracteriza por la mayor utilización de los modos no motorizados (53,4% de las mujeres frente al 45,1% de los hombres) y, por otro lado, son las que usan también en mayor medida los transportes públicos (15,4% vs 8,2%). Ello repercute en que la utilización del automóvil entre las mujeres sea mucho menor que la de los hombres (28,2% frente al 42,2%).

Por otra parte, fijándonos en las causas y motivos del desplazamiento, podemos destacar que si bien el orden de relevancia de los diversos motivos dentro de cada uno de los colectivos (mujeres y hombres) es similar, la presencia de aquellas actividades relacionadas con el hogar (Gestiones Domésticas/Familiares, y Compras Doméstico/Familiares) y el acompañamiento a sus integrantes (Gestiones Acompañamiento/Ayuda) son mucho más relevantes en el caso de las mujeres que en el de los hombres.

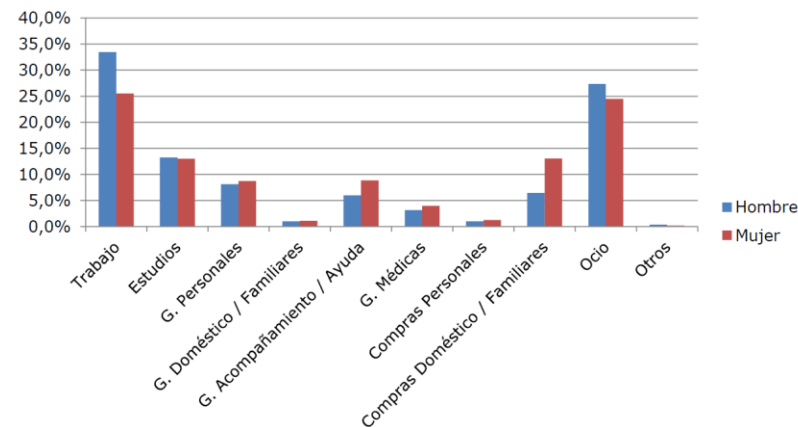
Así mismo, de los datos según modo y sexo de los «Desplazamientos de la CAPV» (OTEUS, 2016), se observa también que las mujeres

utilizan, en mayor medida que los hombres, los vehículos no motorizados y el transporte público.

Modo	Mujer			Hombre		
	2007 (%)	2011 (%)	2016 (%)	2007 (%)	2011 (%)	2016 (%)
No motorizado	47,0	53,1	53,4	37,3	39,8	45,1
Ferrocarril	8,7	7,6	7,1	6,7	5,3	4,4
Autobús	11,6	9,8	9,7	7,8	6,9	5,3
Vehículo privado	31,8	27,8	28,2	45,7	46,4	42,2
Otros (*)	0,9	1,6	1,5	2,5	1,6	2,9

(*) Incluye moto

Fuente: Estudios de la Movilidad en la CAPV (2007, 2011 y 2016)



Nota: el modo “Autobús” agrupa «Autobús discrecional + Transporte Público por carretera» y “Otros” incluye «moto + multimodal + otros de cada Estudio»

Mostrando así que nuestra movilidad también presenta, al igual que en otros ámbitos de nuestra realidad como sociedad, destacadas diferencias en función del género. **Las mujeres se desplazan, generalmente, en espacios más reducidos que los hombres, hacen distintos recorridos y combinan diferentes medios de transporte para ello.** Unas diferencias que están muy ligadas al diferente reparto de roles de género, que sigue ubicando preferentemente a los hombres en la esfera productiva y a las mujeres en la reproductiva (tal y como se ha subrayado en el «Corolario sobre el territorio conciliador» del marco del presente Informe EPIG). Y ello en unas ciudades que han venido zonificando sus espacios productivos, residenciales, administrativos y de esparcimiento, generando un creciente número de desplazamientos y a mayores distancias.

Los hombres se suelen desplazar más en vehículo privado que las mujeres¹², mientras que ellas, que tienden a vivir más cerca de su lugar de trabajo que los hombres, se mueven más a pie y en transporte público. Por otra parte, los hombres suelen hacer más desplazamientos pendulares (de casa al trabajo y del trabajo a casa), mientras que los desplazamientos femeninos suelen ser más complejos, en zig-zag, enlazando distintos recorridos con el objeto de realizar distintas funciones (de casa a la escuela, de ahí al trabajo,

¹² El Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2015-2030 de Bilbao también detecta que, en viajes internos por trabajo «con origen y destino similar, los bilbaínos utilizan el vehículo privado en un 40% de los casos mientras las bilbaínas solo en el 10%».

del trabajo al colegio, a las compras, etc.). Además, son las mujeres quienes en mayor medida realizan desplazamientos acompañando a menores¹³, a personas con diversidad funcional, enfermas, ancianas...

En base a la información extraída del Estudio de Movilidad de la CAV 2016, podemos referirnos a las diferencias de género en movilidad, y de forma resumida, en los siguientes términos:

DESPLAZAMIENTOS

- ✓ Hay un cierto grado mayor de movilidad entre los hombres que entre las mujeres (en cuanto a distancias recorridas; no respecto al número de viajes donde se invierte esa mayoría y se amplía bastante la disimilitud)¹⁴. Unas diferencias de ambos géneros que se dejan notar más en el grupo de personas que no se desplaza, al ser cuatro puntos porcentuales mayor entre las mujeres (9,7% para hombres y 13,6% para mujeres).
- ✓ En 2016 la movilidad por habitante en la CAPV se ha situado en 3,33 desplazamientos diarios (3,14 en Bizkaia), incrementando el valor de la movilidad respecto al anterior estudio del 2011 (en Bizkaia este incremento fue del 5,7% desde el valor anterior de 2,97 desplazamientos de media por habitante). Por sexos, se ha producido un importante repunte de la movilidad masculina incrementándose un 14% mientras que el aumento en el caso de las mujeres ha sido inferior (4,9%).

¹³ Por ejemplo, una mujer trabajadora con un hijo menor de cinco años aumentará su encadenamiento de viaje (la serie de viajes realizados por personas todos los días) en un 54%. Mientras que un trabajador en la misma posición solo aumentará la suya en un 19% [Fuente: "Las ciudades diseñadas para mujeres están diseñadas para todos" (Edimburgo, marzo, 2020). Daisy Narayanan, arquitecta y diseñadora urbana]

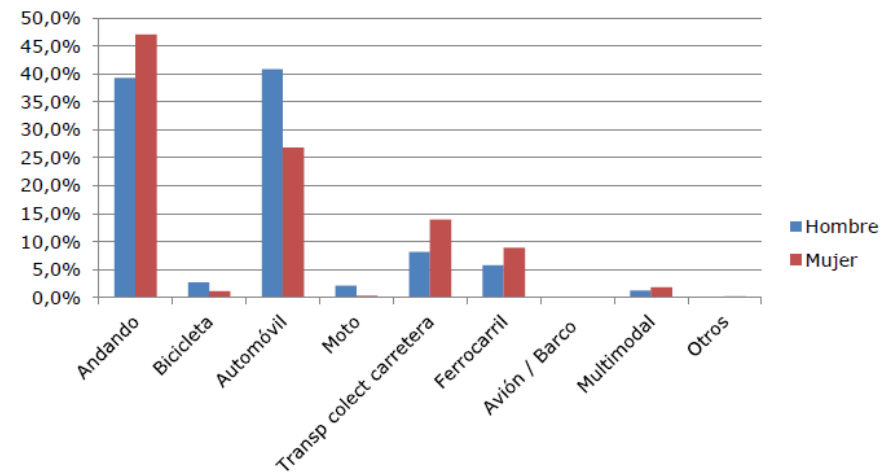
¹⁴ Las mujeres de Bizkaia realizan el 52,93% de todos los desplazamientos cotidianos en día laborable (frente al 47,07% de los hombres: 1.777.319 viajes diarios realizados por las mujeres frente al 1.580.451 desplazamientos diarios realizados por los hombres (siendo el total de viajes diarios de 3.357.770) [Fuente: Propia a partir de la Encuesta de Movilidad y del Modelo del PTSVCB]

MODOS

Caracterización según modo de transporte y sexo →

(Fuente: EM CAV, 2016)

- ✓ Las opciones de movilidad de las mujeres difieren de las de los hombres, ya que **el recurso de ellas al vehículo privado es sensiblemente menor** en la movilidad femenina, adquiriendo el modo peatonal y el transporte público una presencia claramente superior entre las mujeres que entre los hombres.
- ✓ Esta **mayor tendencia de las mujeres al uso del modo a pie y del transporte público**, respecto al patrón de la movilidad masculina (53,4% vs 45,1% en el uso de los modos no motorizados y de 15,4% vs 8,2% en el uso del transporte público), junto a ese menor uso del vehículo privado, son palpables en los grupos de edad activa, reduciéndose notoriamente en los grupos de edad más longevos y jóvenes.
- ✓ **Las mujeres mantienen su nivel de uso y compromiso con el transporte público en el tiempo**, en contraposición al caso de los hombres que ven perder, con el paso de los años, su incidencia en el global de los diferentes modos. Así se constata tras conocer que la presencia de los modos de transporte público en la movilidad masculina vasca se sitúa en 2016 en el 8,2% (viniendo de un 9,2% en 2011) mientras que entre las mujeres el valor que alcanza en el último estudio de movilidad del 2016 es del 15,5%, prácticamente igual al del estudio del 2011 que se situó en el 15,4%.
- ✓ Señalar, asimismo, que **los hombres realizan un mayor uso de la moto y la bicicleta** (en este último, la proporción es de 66,7% vs 33,3% a favor un uso masculinizado entre quienes usan la bicicleta cotidiana en Bizkaia)¹⁵.



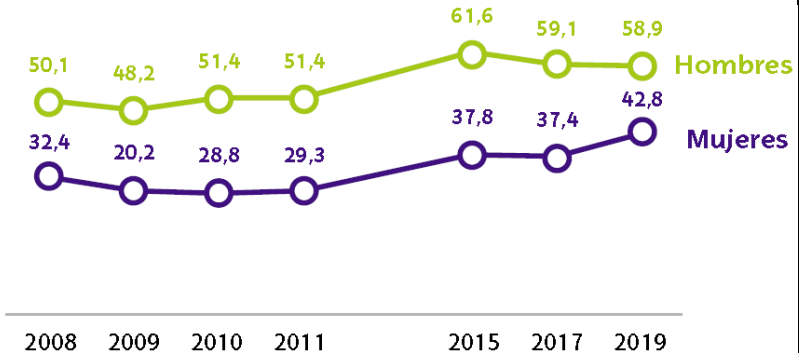
¹⁵ Entre las conclusiones del Barómetro de la Bicicleta 2019 (Red de Ciudades por la Bicicleta-RCxB y DGT), entre quienes usan la bicicleta, pese a tener un perfil masculino y joven, va creciendo la presencia de mujeres (reduciéndose la brecha entre ciclistas hombres y mujeres, especialmente entre los que tienen entre 25 y 39 años, y sobre todo en los dos últimos años: 2017 y 2018). Lo mismo se puede decir del incremento que se está produciendo en el número de personas ciclistas de edad media-adulta (incrementándose también la edad media de quienes utilizan la bicicleta). Por otra parte, y si ponemos la lupa en los ámbitos europeos donde mayor presencia ciclista cotidiana existe, observamos, tal y como registra el Informe 2019 de la Red "Bike Life Cities" del Reino Unido, que

Evolución de quienes usan la bicicleta en España según el género

(Fuente: Barómetro de la Bicicleta, 2019) →

MOTIVOS

- ✓ En cuanto a los motivos de desplazamiento, la presencia de **aquellas actividades relacionadas con el hogar** (Gestiones Doméstico / Familiares, y Compras Doméstico / Familiares) y el **acompañamiento** a sus integrantes (Gestiones Acompañamiento / Ayuda) **son mucho más relevantes en el caso de las mujeres** que en el de los hombres. Nos estaríamos refiriendo a unas diferencias según sexo de más de 12 puntos porcentuales en este grupo de desplazamientos tipo (un 34,8% en el caso de las mujeres frente al 22,6% de los hombres).
- ✓ A la hora de analizar este mismo aspecto tomando en consideración los grupos de edad, se observa que se trata de **un aspecto se replica en todas las franjas de edad**, si bien hay algunas diferencias entre ellas.
- ✓ Y en el mismo sentido, en las otras causas de desplazamiento, socialmente las más “visibles”, se constata lógicamente ese mismo rango de diferencia, pero a la inversa. En este caso, **los motivos por trabajo, ocio y estudios son mucho más relevantes en el caso de los desplazamientos de los hombres** (donde representan el 76,4% de sus motivos de desplazamiento) que de las mujeres (63,9%).



Brecha ciclista	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019
	17,7	19,0	22,6	22,1	23,8	21,7	16,1

“mientras mayor sea el uso de la bicicleta menor es la brecha de género, como se observa en las ciudades más ciclistas de entre las que participan en la red UK”. Mensaje que podríamos completar con el dato de los países europeos más ciclistas, Países Bajos y Dinamarca, que no solo reducen la brecha sino que la invierten. Y así, como subraya el Informe UK citado y nos reporta la Cycling Embassy of Denmark, “de todos los viajes que se realizan en bicicleta el 55% y el 53% respectivamente son hechos por mujeres”,

TIPOLOGÍA DE DESPLAZAMIENTOS

- ✓ Se muestra un patrón diferenciado de la movilidad entre hombres y mujeres en cuanto a la tipología del desplazamiento. **Ellas realizan en mayor medida desplazamientos dentro del mismo municipio**, 8 puntos porcentuales por encima de ellos (71,8% vs 63,5%). Por el contrario, la movilidad supramunicipal tiene mayor representación entre las causas de la movilidad masculina que en la de las mujeres: bien sea aquella de carácter intracomarcal (con un 22,8% entre la tipología de desplazamiento de los hombres, cerca de cinco puntos porcentuales por encima del de las mujeres) e intraterritorial (con un 8,8%, casi dos puntos más que las mujeres), así como en los desplazamientos interterritoriales (con un 3,3%, superior en casi un punto al de las mujeres) y al exterior (donde alcanza el 1,5% en los hombres frente al 1% en las mujeres).

En el caso de que existieran DIFERENCIAS en el acceso a los recursos, ¿se van a INTENTAR REDUCIR O ELIMINAR mediante el instrumento de ordenación? ¿De qué manera?

Precisamente, esa facilidad en el acceso al referido vehículo ciclo destacada, es la que lo faculta para configurarse, junto a las infraestructuras para favorecer su uso que son objeto del PTSVCB y la promoción de medidas de apoyo como las que tienen como finalidad la promoción de su intermodalidad con el transporte ferroviario de cercanías y la custodia seguro, como un recurso que puede favorecer la accesibilidad de las personas hoy día con una menor presencia como es el representado por las mujeres, tal y como se destaca a lo largo del instrumento jurídico-administrativo de ordenación territorial → **LA BICICLETA Y LAS VÍAS CICLISTAS FAVORECEN LA MOVILIDAD Y AUTONOMÍA CON CRITERIOS DE IGUALDAD.**

Promoción que, en cualquier caso, habrá de ir acompañada no sólo de la habilitación de nuevas infraestructuras ciclistas sino también de todo un conjunto de medidas e iniciativas, igualmente necesarias, que favorezcan el acompañamiento y el cambio educativo (y de mentalidad), que se precisa en nuestra sociedad frente al uso de la bicicleta como medio de transporte. de ahí la importancia de la formulación del resto de medidas complementarias.

Entre estas, merecerían una mención especial las que propicia este PTSVCB, al articular la norma para el establecimiento de la Estrategia de la Bicicleta, que convivirá con el desarrollo de la red de vías ciclistas-ROP de este PTSVCB, complementándose y configurándose como aliadas en los objetivos de promoción de la bicicleta con una visión inclusiva. Y recordar en este punto, lo apuntado sobre su contenido al abordar los objetivos, medidas e indicadores en este EPIG, en referencia a las medidas que el Plan propiciaría en la línea de

favorecer el acceso en igualdad a los recursos ciclistas y al uso de la bicicleta en particular. Y hacemos referencia a aspectos como: 1) la promoción de un modelo de desarrollo urbano compacto, conectado y diversificado; 2) la propia construcción de redes ciclistas funcionales; 3) favorecer la intermodalidad; 4) implementar sistemas de bicicletas públicas; 5) incorporar políticas y programas de mejora del espacio público, que además aumenten la percepción de seguridad vial; 6) educar desde la edad temprana y complementar esta educación con una formación específica dirigida a las mujeres adultas; 7) adaptar los recursos a las necesidades familiares, con especial atención a las del colectivo mujer; y 8) implementar medidas de calmado del tráfico que incrementen la seguridad.

¿Se va a intentar ampliar la autonomía del sexo que esté subrepresentado? ¿cómo?

Al representar la seguridad uno de los principales factores que retraen el uso de la bicicleta en general, y entre las mujeres en particular, por lo expuesto en este bloque de «acceso a los recursos» y en todo el «marco conceptual» de este Informe EPIG, se da por válido que la regulación, articulación y promoción de las infraestructuras ciclistas contenidas en el futuro PTSVCB (sobre los principios desarrollados también en la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, como marco normativo que establece el objeto del PTSVCB y su procedimiento y tramitación para su aprobación) el **PTSVCB ayudará a poner las bases para ampliar la autonomía del sexo subrepresentado, en este caso, el de las mujeres.**

Medidas como las destacadas en el bloque anterior sobre cómo abordar las diferencias existentes en el acceso a los recursos, y que estructuran una política pública de promoción ciclista con incidencia en aspectos centrales para la igualdad de género (y concentradas en la Estrategia de la Bicicleta que promueve el PTSVCB, dentro del capítulo normativo referido a los “Instrumentos de gestión del PTSVCB y de promoción de los usos de las vías ciclistas) conforman un catálogo interesante de medidas concretas para ampliar la autonomía del grupo mujer como colectivo subrepresentado al que refiere este apartado. Medidas que contemplan la habilitación de redes de vías ciclistas seguras que son el objeto principal que da sentido a este instrumento de ordenación territorial, el PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia.

PARTICIPACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES

*En el caso de que la disposición tenga entidades beneficiarias y no personas físicas. ¿Se tiene en cuenta la **DESAGREGACIÓN** por género que se produce en el **máximo órgano de gobierno** de las entidades beneficiarias de la disposición? ¿Y en las **personas** que componen las entidades? ¿De qué manera? Posibilidad de aportar datos que soporten la respuesta dada.*

NO PROCEDE

*¿Se fijan **MEDIDAS** para **GARANTIZAR UNA REPRESENTACIÓN EQUILIBRADA** de mujeres y hombres o al menos una presencia similar de mujeres y hombres al del ámbito de la disposición? ¿Cuál/es?*

El PTSVCB contempla entre sus estrategias complementarias de gestión el diseño de la Estrategia de la Bicicleta y la configuración del instrumento participativo «**Foro-Taller de la Bicicleta**» (objetivo igualmente del Programa Estratégico Foral «Bizkaia Egiten 2019-2023») y, consecuentemente, como un recurso de buena gobernanza, por lo que en su constitución se integra igualmente un cauce normativo para fomentar la igualdad de participación de mujeres y hombres en la toma de consultas y decisiones. A tal efecto en el texto articulado del PTSVCB (Documento “B”) se determina una representación equilibrada de mujeres y hombres en los órganos de decisión (no inferior al 40% para ninguno de los dos sexos), y que podría tener su reflejo igualmente en otros espacios del Foro-Taller.

*¿Se ha previsto una **REPRESENTACIÓN EQUILIBRADA** en la elaboración y ejecución de la disposición? ¿Cuál ha sido?*

En la elaboración del PTSVCB, así como en el resto de los trabajos de proyectos y de la oficina de la ciclabilidad objeto del mismo contrato, se ha seguido los cauces representativos dispuestos en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP. N° de Expediente. 2017/026/073/08) donde se establecían las condiciones para su ejecución sobre las bases de la promoción de la igualdad de la mujer y el hombre. Pliegos que destacan la “Obligación legal de promover la igualdad de mujeres y hombres, por la que la contratista, y durante la vigencia del contrato, asume la obligación de promover la igualdad de mujeres y hombres, conforme a lo dispuesto en la Ley 4/2005, de 18 de febrero, de Igualdad de Mujeres y Hombres del País Vasco” (en respuesta, igualmente al deber preceptivo y transversal de incorporar criterios sociales, incluidos los relativos a la igualdad de mujeres y hombres, establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas

del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014). Marco legal actualizado recientemente con la aprobación de la Ley 1/2022, de 3 de marzo, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres (BOPV 17.03.2022).

Más concretamente se ha tenido en cuenta:

- El compromiso de fomentar a las mujeres en las nuevas contrataciones durante el desempeño del contrato, hasta al menos el 50% de las nuevas contrataciones (las nuevas contrataciones efectuadas hasta el momento, todas ellas relacionadas con las labores de aforamiento han correspondido todas a mujeres en un 85%)
- Obligación de garantizar, junto a la igualdad en el acceso al empleo señalado, la promoción profesional, y el fomento de la conciliación familiar y laboral.
- Obligación de evitar estereotipos sexistas en toda la documentación, imagen o material generado durante la ejecución del trabajo. Incluso, introduciendo en dicha documentación con carácter pro-activo las buenas prácticas sobre la igualdad entre mujeres y hombres: el empleo no sexista del lenguaje; el fomento de una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad y pluralidad de roles e identidades de género.
- Medidas para la prevención del acoso por razón de sexo.
- El examen del cumplimiento de estas cláusulas por parte de la dirección foral del contrato y de la persona responsable del equipo técnico del contrato en materia de igualdad de género (que fue designada en su momento y que ha seguido ejerciendo sus funciones para preservar el cumplimiento de los criterios de igualdad mencionados)¹⁶.

NORMAS SOCIALES Y VALORES

Mediante este instrumento de ordenación jurídico-administrativo, ¿se ayuda a ROMPER con los ESTEREOTIPOS Y ROLES ESTABLECIDOS para mujeres y hombres o la DIVISIÓN DEL TRABAJO en función del sexo? ¿Y las desigualdades en el valor que

¹⁶ Responsable-Coordinadora en Género: Trinidad L. Vicente (socióloga y especialista en temas de género, inclusión y gestión de la diversidad).

se concede a las tareas que desarrollan mujeres y hombres? ¿De qué manera? Posibilidad de aportar datos que soporten la respuesta dada.

Sí, en el sentido ya abordado de que la creación de infraestructuras como las que posibilita el PTSVCB aporta facilidades para romper barreras e impedimentos que colectivos como el de las mujeres suelen observar a la hora de decidirse por la bicicleta para sus desplazamientos. No en vano, este colectivo suele otorgar, por regla general, un valor más determinante a los aspectos de la seguridad (y a la sensación de seguridad) en su toma de decisiones en cuanto a su decisión sobre la movilidad ciclista. Y porque el uso de la bicicleta incrementa su AUTONOMÍA al ser este uno de los valores reconocidos de la bicicleta.

Y porque el PTSVCB fomentará la igualdad también, tanto en el propio proceso de su elaboración como posteriormente durante su aplicación, al:

- Promover una planificación que ha tenido en cuenta la perspectiva de género (sobre la base de las percepciones y necesidades de mujeres y hombres)
- Construir un territorio inclusivo, mediante la introducción de la perspectiva de género en el modelo territorial de movilidad sostenible teniendo en cuenta la movilidad del cuidado y demás circunstancias acordes con las necesidades de las mujeres (que desarrollan gran parte de sus desplazamientos a tal fin en distancias medias-cortas donde la bici es más eficiente, y siempre que mejoremos las condiciones de su circulación, y optimicemos por tanto su eficiencia precisamente para hacerla MÁS ÚTIL)
- Promover un territorio conectado mediante infraestructuras públicas adecuadamente acondicionadas, accesibles y seguras que fomenten su función social y la utilización por parte de toda la ciudadanía.
- Garantizar la seguridad en los recorridos, una vez identificados los tramos percibidos como peligrosos o inseguros por los distintos colectivos.
- Potenciando la participación abierta y animando la implicación de colectivos de mujeres en el proceso de información y participación pública del PTSVCB.
- Incorporar de forma transversal a todo el PTSVCB un lenguaje inclusivo a todos los niveles.

¿Se TIENE EN CUENTA la DIVERSIDAD EXISTENTE dentro de las propias mujeres y de los hombres? ¿De qué manera? Posibilidad de aportar datos que soporten la respuesta dada.

Sí, se asumen los principios sobre la igualdad de oportunidades, accesibilidad y no discriminación, tal y como se recoge en el propio texto documental del PTSVCB y en el marco del presente Informe EPIG del Plan.

Y se concreta, entre otros, al abordar aspectos relacionados con el diseño de trazados, configuración y concreción de las vías ciclistas.

Así, por ejemplo, y al regular los usos, tal y como también contempla la NF 10/2014, de vías ciclistas forales de Bizkaia, se considera (favoreciendo) la circulación por las vías ciclistas de la ROP de personas con movilidad reducida en vehículos autopropulsados o impulsados eléctricamente (art. 44 sobre usos de las vías ciclistas forales de la NF, y que tendrá su reflejo con toda probabilidad en el apartado normativo del propio PTSVCB).

Unido a ello, y el PTSVCB lo constata en varios momentos de su texto, es de destacar también la constante incorporación de mejoras técnicas en los ciclos y, sobre todo, la irrupción de las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido (cada vez más accesibles «económicamente») que además de suplir parte de las dificultades orográficas de los trazados también amplían los mecanismos de respuesta a la diversidad existente dentro de las propias mujeres y de los hombres. En el mismo sentido se hallarían el resto de «Vehículos de Movilidad Personal-VMP» que, tras la regulación avanzada por la nueva Ley 18/2021, de 20 de diciembre, de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial-LTCSV, será un nuevo potencial vehículo-usuario de las vías ciclistas (si no lo es ya en la gran mayoría de los municipios donde se va extendiendo su presencia de forma notoria en estos 4 últimos años)¹⁷.

¹⁷ Junto a la bicicleta mecánica tradicional se están posicionando con relativa fuerza, y lo harán con mayor intensidad aún en un futuro próximo, soluciones o nuevos modos potenciales usuarios de estas nuevas infraestructuras ciclables como las EPAC/Pedelects (Ciclo asistido por energía eléctrica) o los nuevos VMP (Vehículos de Movilidad Personal), que están surgiendo como resultado de la aplicación de las nuevas tecnologías a la movilidad y que podemos definir como aquéllos vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Recientemente, en diciembre de 2019, la DGT hizo pública una nueva Instrucción sobre estos vehículos: Instrucción 2019/S-149 TV-108 «Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos» y, con anterioridad, ya publicó en 2016 otra Instrucción 16/V-124 «Vehículos de movilidad personal-VMP». A este respecto también, algunos ayuntamientos ya empiezan a regular su funcionamiento y a incorporar las oportunas adaptaciones en su ordenanza municipal de circulación y espacio público o formulando una Instrucción municipal específica que los regula hasta incorporarla a la ordenanza, como es el caso de Bilbao.

No podemos olvidar a este respecto, el papel relevante que dentro de la promoción de la movilidad ciclista otorgan las nuevas DOT (Decreto 128/2019) tanto a la intermodalidad entre la bicicleta y el servicio público de transporte colectivo, como el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte”



Cumplimiento de la normativa en materia de igualdad de mujeres y hombres

Este instrumento de ordenación, ¿contempla y/o integra a algún compromiso de una Ley/Plan para la Igualdad de mujeres y hombres o Ley/Plan Sectorial?

Sí No

En caso afirmativo, señalar cuál(es):

Serían todo el marco normativo referido en el apartado introductorio del presente Informe EPIG, cuando se ha abordado el bloque referido al «contexto legislativo y compromiso foral en su formulación». Básicamente:

- **Ley Orgánica 3/2007**, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva entre Mujeres y Hombres
- **Ley 4/2005**, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres (actualizada mediante la **Ley 1/2022**, de 3 de marzo, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y Vidas Libres de Violencia Machista contra las Mujeres)
- **Resolución 40/2012**, de 21 de agosto, «por la 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.
- **Real Decreto-ley 6/2019**, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantizar la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación
- **V Plan Foral para la Igualdad** de Mujeres y Hombres en Bizkaia. 2016-2019 (vigente)
- **Decreto Foral 141/2013** de 19 de noviembre, por el que se fijan las Directrices en las que se recogen las pautas a seguir para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género prevista en la Ley 4/2005.
- **Norma Foral 3/1987**, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia (consolidado).

¿Se cumple lo indicado por dichas normas o instrumentos jurídicos? ¿O va más allá de lo indicado por las mismas?

Sí, se cumple pues se integra la perspectiva de género

MEDIDAS PARA ELIMINAR LAS DESIGUALDADES Y PROMOVER LA IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES

¿Se ha incluido en el texto del Plan alguna medida...		Indicar los ámbitos en que se incluyen las medidas y su descripción
... para promover la incorporación de la perspectiva de género?	<input type="checkbox"/> Incorporando la igualdad de mujeres y hombres como principio, objetivo o a título declarativo o expositivo	En su fundamentación jurídica y como un objetivo específico del propio instrumento. Incorporando la igualdad a todo el razonamiento y argumentario para la configuración de la red objeto del plan.
	<input type="checkbox"/> Haciendo o promoviendo un uso no sexista del lenguaje	En toda la documentación del PTSVCB
	<input type="checkbox"/> Haciendo o promoviendo la utilización de datos desagregados por sexo	Introduciendo aspectos desagregados por sexo en la confección de los análisis de comportamientos de la población y en la recogida propia de datos utilizados en la confección del Plan y de los instrumentos de los que se nutre desde la parte que corresponde al órgano promotor (véase los trabajos de aforos ciclistas y el propio Modelo de Gestión de la Demanda creado por el PTSVCB). Amén de los artículos específicos de la Norma Foral 10/2014 donde expresamente se refiere también a este aspecto (arts. 7.1.a y 10)
	<input type="checkbox"/> Incluyendo la igualdad de mujeres y hombres como contenido o criterio (de admisión, valoración o ejecución) en procesos selectivos, subvenciones, convenio o actividades, formativas...	
	<input type="checkbox"/> Mejorando el conocimiento de la situación diferencial de mujeres y hombres	Particularizando la redacción de los contenidos y medidas recogidas en el PTSVCB a la situación diferencial.

	<input type="checkbox"/> Promoviendo la participación de personas con formación en cuestiones de género y/o entidades que trabajan por la igualdad de mujeres y hombres	Tanto la persona que desempeña la labor de «Responsable-Coordinadora en Género» del grupo redactor como el «Responsable principal del equipo técnico» son dos personas con amplios conocimientos en la materia. Destacando, sobre todo, la primera como una prestigiosa profesional especializada en temas de género, inclusión y gestión de la diversidad.
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: <i>Acciones encaminadas a evitar la violencia contra las mujeres (zonas peligrosas ciudad prohibida...)</i>	Se valorarán tanto las condiciones mínimas de diferenciación/segregación y ordenación de los diferentes tránsitos (especialmente en referencia a los vehículos motorizados, con especial atención a las intersecciones) como las tendentes a evitar zonas con escasa visibilidad e iluminación, mejorando la sensación de seguridad y previniendo cualquier tipo de acto violento (con especial atención a la violencia contra las mujeres), a incorporar medidas encaminadas a evitar actos vandálicos, etc. Igualmente podrá auxiliarse de equipos de vigilancia y seguridad en aras de reforzar la misma en zonas singulares y especialmente sensibles, así como de instrumental de telecomunicaciones”.
<i>...para promover una participación equilibrada de mujeres y hombres?</i>	<input type="checkbox"/> <i>En tribunales de selección</i>	
	<input type="checkbox"/> <i>En jurados de premios</i>	
	<input type="checkbox"/> En órganos consultivos	Valorando la invitación en el Foro de la Bicicleta de alguna entidad o colectivo representativo del campo de la igualdad. Así como garantizando la participación equilibrada de mujeres y hombres (nunca menor del 40% para cualquiera de las partes).
	<input type="checkbox"/> <i>En órganos directivos</i>	
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: <i>Favoreciendo la participación</i>	Potenciando la participación abierta y animando la implicación de colectivos de mujeres en el proceso de información y

		participación pública del PTSVCB. Así como desarrollando medidas específicas para garantizar esa participación: flexibilidad de horarios, medidas de conciliación etc.
<i>...de acción positiva?</i>	<input type="checkbox"/> Para las mujeres	No tanto en el Plan en sí, sino en el procedimiento del trabajo para su determinación (Ver lo señalado con anterioridad al tratar sobre la «representación equilibrada en la elaboración y ejecución de la disposición», cuando se refiere a las garantías recogidas en el PCAP del contrato para la elaboración del Anteproyecto del Plan). Entre otras se determinó la conformación equilibrada del equipo técnico de trabajo en el Plan, así como favorecer la mayor contratación nueva entre el colectivo de mujeres a igual condición técnica para su desempeño. Y esto se ha ido realizando en los trabajos trimestrales sobre aforos de bicicletas que han llevado consigo contrataciones nuevas para el desempeño de dichas labores (2 personas por tanda para aforar y en todos los casos las 2 mujeres).
	<input type="checkbox"/> Para la implicación de los hombres a favor de la igualdad de mujeres y hombres	Se podría decir otro tanto a este respecto, en relación con el contenido de las cláusulas de igualdad recogidas en el PCAP que soporta el condicionado de las formas de trabajo del grupo que elabora el PTSVCB. Y donde, desde la visión de los hombres también, siempre se ha entendido que en igualdad de capacidad y condiciones se debería favorecer al grupo más subrepresentado en este ámbito de servicios de diseño técnico-constructivos viarios (que está representado por las mujeres).
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: _____	
<i>...aparentemente neutra, pero con un previsible impacto de género</i>	<input type="checkbox"/> Para víctimas de violencia	
	<input type="checkbox"/> Para familias monoparentales	

positivo?	<input type="checkbox"/> Para quienes asumen el cuidado de personas dependientes	
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: Para prevenir casos de violencia contra las mujeres	<p>Refiriéndonos en los mismos términos en los que se ha respondido anteriormente a lo concerniente a las “Acciones encaminadas a evitar la violencia contra las mujeres (zonas peligrosas ciudad prohibida...)” y en las que se hacía una semejanza directa del PTSVCB con lo dispuesto en la NF 10/2014, en concreto en sus arts.7, 10 y 45. Y al que podemos sumar también el contenido del art. 12 que se centra en los servicios de aparcamientos de bicicletas, como infraestructuras de apoyo a la movilidad ciclista, y la aplicación del criterio de seguridad que también se ha de contemplar para este tipo de servicios.</p>
...para disminuir las desigualdades de las mujeres que sufren múltiple discriminación?	<input type="checkbox"/> Por edad	
	<input type="checkbox"/> Por clase social	
	<input type="checkbox"/> Por opción sexual	
	<input type="checkbox"/> Por discapacidad	<p>Las medidas de diseño y técnico-constructivas promovidas por los criterios objetivables establecidos y que favorecen un uso de las infraestructuras ciclistas amplia para personas de muy diversa capacidad (por seguras, pendientes, firmes, cercanía con las zonas origen-destino...)</p>
	<input type="checkbox"/> Por etnia y/o raza	
	<input type="checkbox"/> Por origen nacional	
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar:	
... prohibitiva o	<input type="checkbox"/> Por incurrir en la discriminación por razón de sexo	

sancionadora?	<input type="checkbox"/> Por hacer un uso sexista del lenguaje y las imágenes	
NO PROCEDE	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: _____	

Más allá del contenido de este instrumento de ordenación, ¿se ha incluido alguna medida...		Descripción
... dirigida a complementar o incrementar la eficacia de los objetivos y medidas para la igualdad de mujeres y hombres?	<input type="checkbox"/> Acciones de refuerzo a la difusión	
	<input type="checkbox"/> Actuaciones de seguimiento y evaluación	Oficina de la Ciclabilidad / Aforos
	<input type="checkbox"/> Adecuación de estadísticas y realización de estudios específicos	Oficina de la Ciclabilidad / Aforos
	<input type="checkbox"/> Acciones de información, sensibilización y formación	Oficina de la Ciclabilidad / Web / Visualizador / Rutas y campañas de promoción
	<input type="checkbox"/> Adecuación o adopción de normas, planes o programas	A parte de la elaboración del PTS está el precedente que constituye la NF 10/2014
	<input type="checkbox"/> Elaboración de planes para la igualdad de mujeres y hombres	
	<input type="checkbox"/> Creación de estructuras o servicios	Oficina de la Ciclabilidad – Secretaría Foral de la Bicicleta
	<input type="checkbox"/> Otras, especificar: _____	

Sin/Fdo: MIGUEL ANGEL CASTILLA SAIZ 2022-09-14
 ESKARIAREN KUDEAKETA ATALEKO BURUA
 JEFE/A SECCIÓN DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

Sin/Fdo: JOSE PAREJO HERRERA 2022-09-14
 PLANGINTZA ZERBITZUKO BURUA
 JEFE/A DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN