Gwella teithiau bob dydd i fenywod a merched

Dr Lucy Baker

Prifysgol Aberystwyth / Aberystwyth University

Mae Trafnidiaeth Cymru yn eiddo i **Lywodraeth Cymru**
Transport for Wales is owned by the **Welsh Government**

TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

1872 PRIFYSGOL ABERYSTWYTH UNIVERSITY

Cyflwyniad

Beth

Bwriad y canllaw hwn yw helpu awdurdodau lleol i gynyddu nifer y menywod a merched sy'n teithio drwy gerdded, defnyddio olwynion, a beicio, yn benodol, drwy wneud y canlynol:

- Cymryd camau ymarferol i wella eu diogelwch.
- Cynyddu eu hyder a'u profiad ar y teithiau hyn.
- Meithrin eu hymgysylltiad mewn prosesau dylunio ac ymgynghori.

Mae hyn wedi cael ei wneud mewn modd sy'n sensitif i anghenion menywod, a'i nod yw mynd i'r afael ag anghydraddoldebau rhwng y rhywiau. Rydym ni wedi darllen gwaith ymchwil sydd eisoes yn bodoli i sicrhau bod y canllaw hwn yn hyrwyddo gweithgareddau sy'n gweithio.

Croesewir adborth gan fenywod, merched, ac awdurdodau lleol. Byddwn ni'n integreiddio'r adborth hwn mewn fersiynau o'r canllaw hwn yn y dyfodol.

Pam

Yn fyd-eang, mae menywod yn gyffredinol yn cerdded mwy na dynion - 23% ar gyfartaledd[1] - gan adlewyrchu llai o berchnogaeth a defnydd o geir, cost dulliau amgen, a theithiau byrrach.[2] Mae menywod hefyd yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy na dynion, sy'n cynyddu eu tebygolrwydd o gerdded ymhellach.[3]

Fodd bynnag, mae menywod yn adrodd lefelau uwch o ofn a phryder ar deithiau bob dydd,[4] ac maent yn fwy tebygol o brofi trais ac aflonyddu rhywiol.[5] Mae menywod a merched yn aml yn osgoi cerdded mewn lleoedd ynysig, ar eu pen eu hunain, a phan mae hi'n dywyll.[6] Mae strydoedd sy'n sgorio'n isel mewn archwiliadau sy'n mesur amryw o nodweddion ar gyfer addasrwydd cerdded yn cael eu defnyddio'n llai gan fenywod na dynion.[7] Mae merched yn cerdded, yn defnyddio olwynion, neu'n beicio i'r ysgol llai nag y mae bechgyn oherwydd eu bod yn pryderu am eu diogelwch.[8]

Mae menywod yn adrodd eu bod yn llai hyderus na dynion wrth ganfod y ffordd a gall hyn wneud iddynt deimlo'n fwy ansicr.[9] Mae teithiau menywod yn aml yn cynnwys cyfrifoldebau gofal[10] a nifer o gyrchfannau,[11] ac eto, mae lleoedd a systemau trafnidiaeth yn brin o fodloni'r anghenion hyn ac mae hyn yn atal rhai menywod rhag cerdded, defnyddio olwynion, a beicio.[12] eithiau cyflogaeth sydd wedi bod yn ffocws i ddulliau cynllunio trafnidiaeth, a ddatblygwyd ac a gynhaliwyd yn bennaf gan ddynion sy'n arwain at anghenion menywod yn cael eu hanwybyddu mewn trafnidiaeth a'r amgylchedd adeiledig.[13]

Yn y DU, mae menywod 50% yn llai tebygol o feicio na dynion,[14] yn cael eu dal yn ôl gan ddiwylliant beicio gwrywaidd[15] a phryderon ynghylch diogelwch traffig, yn enwedig wrth deithio gyda phlant.[16] Er bod menywod yn ymateb yn gadarnhaol i lwybrau di-draffig, mae llwybrau diogel annigonol yn parhau i fod yn rhwystr sylweddol.[17]

Sut

Mae Trafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cymru, a phrifysgolion Cymru yn gweithio gydag awdurdodau lleol i newid y ffordd mae pobl yn teithio drwy ymyriadau wedi'u targedu ac rydym ni'n gwybod sy'n gwneud gwahaniaeth. Mae'r canllaw hwn yn darparu enghreifftiau o ddulliau ymgynghori, dylunio, llywodraethu, ac ymgysylltu y gellir eu rhoi ar waith yn lleol i hyrwyddo cerdded, defnyddio olwynion, a beicio ar gyfer teithiau bob dydd ymysg menywod a merched.

Mae hefyd yn nodi negeseuon allweddol i helpu i oresgyn rhwystrau i fenywod a merched rhag cerdded, defnyddio olwynion, a beicio. Byddwn ni'n parhau i ddiweddaru'r astudiaethau achos a'r adnoddau hyn wrth i ni ddeall yn well beth sy'n gweithio i fenywod a merched yng Nghymru.

Mae profiad menywod a merched o deithio yn cael ei siapio'n anghymesur gan risgiau diogelwch gwirioneddol a thybiedig.[18]

Gall dylunio diogel a chynhwysol wella profiadau, meithrin hyder, lleihau risg, a chreu mynediad teg i leoedd drwy gerdded, defnyddio olwynion, a beicio.[19]

Mae ymgysylltu â menywod a merched yn arwain at ganlyniadau dylunio mwy cynhwysol, hygyrch, ac effeithiol.[20]

Dulliau allweddol

Dylunio ar gyfer anghenion newidiol menywod

Mae symudedd menywod yn newid yn ystod eu bywydau, a dylai dulliau gweithredu ystyried gwahanol anghenion merched ifanc, pobl ifanc yn eu harddegau, menywod, a menywod hŷn.

Mae merched yn aml yn poeni am ddiogelwch traffig a diogelwch personol (mae merched yn cael eu haflonyddu'n rhywiol o oedran ifanc, gan gynnwys gan gyfoedion sy'n dysgu [21]).[22] Mae nodweddion fel tawelu traffig, lonydd beicio, croesfannau i gerddwyr, goleuadau, gwyrddni, a defnydd tir cymysg yn annog teithio llesol annibynnol ar gyfer teithiau byr.[23] Mae merched a phobl ifanc yn aml yn gweld beicio fel rhywbeth nad yw'n 'cŵl', sy'n arwain at gyfraddau beicio is na bechgyn.[24]

O ran oedolion, menywod sy'n hebrwng plant yn bennaf.[25] Mae beicio'n galluogi teuluoedd i dreulio amser gyda'i gilydd ac yn ffordd iach o fyw. Fodd bynnag, gall seilwaith gwael, ymddygiad gyrwyr, a gallu plant wneud i fenywod deimlo'n agored i niwed.[26] Mae hyn yn arbennig o berthnasol wrth deithio gyda phlant anabl.[27]

Gelir hyrwyddo lleoedd a llwybrau cyhoeddus i deuluoedd er mwyn cerdded, defnyddio olwynion, a beicio'n ddiogel ac ar y cyd.[28] Mae ymgorffori cysylltiad teuluol a chwarae – gan roi sylw gofalus i ddiogelwch a chyfathrebu wedi'i dargedu â menywod – yn gallu gwella'r canfyddiad o gerdded, defnyddio olwynion, a beicio. Gall digwyddiadau sy'n canolbwyntio ar y teulu hefyd feithrin hyder a gwneud beicio hamdden yn ddigwyddiad dyddiol.

Yn ddiweddarach mewn bywyd, mae menywod yn tueddu i roi'r gorau i yrru'n gynt na dynion, sy'n golygu bod teithio llesol a mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus yn arbennig o berthnasol i fenywod hŷn.[29] Mae menywod yn ddiweddarach mewn bywyd yn fwy tebygol o fod yn gofalu am ddibynyddion sy'n oedolion ac mae eu patrymau teithio'n adlewyrchu hyn, fel mynd gyda pherthnasau i apwyntiadau meddygol neu ddanfon siopa bwyd.[30] Mae menywod yn ddiweddarach mewn bywyd hefyd yn fwy tebygol o gael eu hanafu gan godymau o'u cymharu â dynion a phobl iau.[31] Dylai awdurdodau lleol feddwl am lwybrau di-draffig diogel, trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch, a chyfathrebu'n glir am fanteision iechyd a hamdden.

Dull croestoriadol

Mae dull croestoriadol yn cydnabod bod profiadau menywod o symudedd yn cael eu llywio gan ffactorau sy'n gorgyffwrdd fel hil, crefydd, anabledd, rhywioldeb, a hunaniaeth rhywedd. Er enghraifft, mae rhai menywod yn dibynnu mwy ar gerdded neu drafnidiaeth gyhoeddus, tra bo eraill yn wynebu mwy o wahaniaethu neu drais oherwydd hunaniaethau gweledol.[32] Dylai dylunio a gwneud penderfyniadau cynhwysol adlewyrchu gwahanol brofiadau ac anghenion mewn ymgyrchoedd a buddsoddiad mewn seilwaith er mwyn sicrhau bod ymgysylltu ac ymgynghori yn hygyrch i wahanol grwpiau o fenywod a merched.

Materion yn ymwneud â chynrychiolaeth - gall stereoteipiau hiliol a rhyweddol ynghylch pwy sy'n beicio wneud i fenywod deimlo eu bod wedi'u heithrio neu eu bod yn orweladwy.[33] Gall hyrwyddo beicio fel rhywbeth diogel a phleserus helpu i herio'r camsyniadau gwrywaidd a hiliol.[34] Mae cerdded, defnyddio olwynion, beicio, neu gyfeillion bws a thrên yn gallu helpu i gynllunio teithiau a magu hyder.

Mae adnoddau fel canllawiau dylunio strydoedd, canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol ac Asesiadau o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn sicrhau bod seilwaith (gan gynnwys newidiadau dros dro) yn hygyrch i bob defnyddiwr.[35]

Cyllidebu ar sail rhyw

Mae cyllidebu ar sail rhyw yn golygu dadansoddi cyllidebau drwy lens rhywedd i sicrhau bod adnoddau'n cael eu dyrannu'n deg. Ym maes teithio llesol, mae hyn yn golygu deall sut mae dynion a menywod yn defnyddio cerdded, defnyddio olwynion, a beicio yn wahanol, ac addasu blaenoriaethau buddsoddi yn unol â hynny.

Dylai trafnidiaeth a mannau cyhoeddus fod yr un mor hygyrch ac anwahaniaethol i bawb. Mae cyllidebu ar sail rhyw yn helpu i asesu effeithiau penderfyniadau ariannol ar degwch, gan nodi a yw buddsoddiadau'n lleihau neu'n gwaethygu anghydraddoldebau.[36] Gall adnoddau fel Asesiadau o'r Effaith ar Gydraddoldeb a dadansoddiadau cost a budd gefnogi'r broses hon drwy sicrhau nad yw dyraniadau cyllid ac arbedion yn atgyfnerthu anghydraddoldebau presennol nac yn creu anghydraddoldebau newydd.

I gael rhagor o wybodaeth am yr Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb, ewch i: [Asesiadau o'r Effaith ar Gydraddoldeb rhwng y Rhywiau.]

Mae menywod a merched yn dal i gael eu tangynrychioli mewn cynllunio trafnidiaeth, yn broffesiynol ac o fewn prosesau ymgysylltu.[37] Ac eto, mae eu hanghenion a'u profiadau'n wahanol i rai dynion. Er enghraifft, mae menywod yn ymateb yn fwy cadarnhaol na dynion i'r gwelliant mewn gwybodaeth ar gyfer canfod y ffordd mewn mannau cyhoeddus wrth iddo wella diogelwch a chynyddu hyder.[38] Gyda chyllidebu ar sail rhyw, gellir cyfeirio arian at, er enghraifft, gwybodaeth gliriach am ganfod y ffordd a fyddai'n gwella diogelwch menywod.

Dylid casglu data wedi'i ddadgyfuno ar sail rhyw i ystyried gwahaniaethu rhwng effaith unrhyw addasiadau. Dylai cynlluniau newydd ddefnyddio dylunio cyfranogol gyda chynrychiolaeth amrywiol a gallent gael eu cefnogi gan weithgor gyda chynrychiolaeth gytbwys o ran y rhywiau i arwain y broses.

I gael rhagor o wybodaeth am gyllidebu ar sail rhyw, ewch i:

- Yr achos dros gyllidebu rhywedd mewn teithio llesol - Walk Wheel Cycle Trust
- Cyllidebu ar Sail Rhyw – Grŵp Cyllideb Menywod

Diogelwch personol a chorfforol

Mae amharodrwydd menywod i gerdded, defnyddio olwynion, a beicio yn aml yn deillio o brofiadau go iawn o drais ar sail rhywedd a diffyg ymddiriedaeth mewn sefydliadau fel yr heddlu, y system gyfiawnder, gweithredwyr trafnidiaeth, a chynllunwyr trefol.[39]

Mae seilwaith cerdded, defnyddio olwynion, a beicio mwy diogel yn cyfrannu'n sylweddol at degwch sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a bydd yn annog mwy o fenywod i deithio'n llesol.[40] Mae nodweddion dylunio sy'n lleihau risg ac yn cyfrannu at fenywod a merched yn teimlo'n fwy diogel yn cynnwys goleuadau da, seilwaith wedi'i gynnal a'i gadw'n dda, llinellau gweld clir, mynedfeydd ac allanfeydd rheolaidd, a llwybrau sydd â gwyliadwriaeth oddefol (er enghraifft, sydd mewn golwg i gartrefi, siopau neu swyddfeydd).[41] The improved safety of routes and public transport should then be communicated to women.

Dylid cyfleu'r diogelwch gwell i lwybrau a thrafnidiaeth gyhoeddus i fenywod.

Mae cysyniadau dylunio o'r fath hefyd yn galluogi plant i deithio'n annibynnol o oedran ieuengach, gan leihau'r amser y mae angen i fenywod ei dreulio yn teithio.[42] Mae mapiau cyffyrddadwy a hyfforddiant ar sut i'w defnyddio yn helpu defnyddwyr dall / sydd â nam ar eu golwg i symud drwy leoedd cyhoeddus.[43]

Gallai awdurdodau lleol a heddluoedd gydweithio i gefnogi ymgyrchoedd i feithrin ymddiriedaeth y cyhoedd drwy gyfathrebu'n glir ynghylch sut i adrodd am ddigwyddiadau a thrwy ddangos bod adroddiadau'n cael eu cymryd o ddifrif. Os ydych chi'n defnyddio agwedd dim goddefgarwch, ystyriwch sut bydd hyn yn cael ei wreiddio a'i orfodi – er enghraifft, drwy gamau gweithredu, gweithdrefnau, neu ymrwymiadau polisi ffurfiol penodol.

Mae Rhaglen Strydoedd Mwy Diogel Manceinion Fwyaf yn cynnig enghraifft ddefnyddiol, gydag ymyriadau wedi'u targedu, dulliau adrodd gwell, a gweithgareddau gorfodi gweladwy yn helpu i feithrin hyder y cyhoedd.

Ystyried cyfrifoldebau gofal

Mae menywod yn fwy tebygol o wneud nifer o dasgau mewn un trip, megis casglu'r plant o'r ysgol, dyletswyddau gofalu eraill, siopa bwyd, anghenion y cartref, a chyflogaeth.[44] Mae canoli clinigau iechyd, ysgolion, fferyllfeydd, siopau, meithrinfeydd, a chyfleusterau hamdden yn lleihau pellter, amser, a chost menywod. Gallai gynyddu'r nifer sy'n cerdded, yn defnyddio olwynion, ac yn beicio ar gyfer teithiau o'r fath.[45]

Gellid lleoli cyfleusterau gofal plant mewn canolfannau trafnidiaeth neu'n agos at gyfnewidfeydd trafnidiaeth i wella symudedd a chyfleoedd cyflogaeth. Byddai annog cyflogwyr mawr i integreiddio gwasanaethau meithrinfa yn eu hystadau yn cael effaith debyg.[46]

Gallai dulliau canfod y ffordd gynnwys arwyddion a gwybodaeth am lwybrau i hwyluso teithio i leoedd sy'n berthnasol i deithiau sy'n gysylltiedig â gofal, domestig, a hamdden. Gellid cynnwys y lleoliadau hynny mewn llwybrau gwasanaeth bysiau fel cyrchfannau a'u hychwanegu at amserlenni llwybrau i helpu menywod i gynllunio teithiau'n effeithlon.

Ymyriadau sy'n gweithio

Cynllun Plant a Phobl Ifanc ar gyfer Grangetown a Llanisien, Caerdydd[47]

Cydweithiodd Fforwm Ieuenctid Pafiliwn Grangetown a Phrifysgol Caerdydd i gynnwys 150 o bobl ifanc mewn cynllun i wella cymdogaeth Caerdydd i blant a phobl ifanc.

Y prosiect:

- Gwelwyd bod merched a menywod ifanc yn pwysleisio nodweddion diogelwch (fel goleuo parciau) ac eisiau mwy o amwynderau fel meinciau a stondinau bwyd dros dro yn y parciau, gwyrddni, bywyd gwyllt, lleoedd i chwarae, cymryd rhan mewn chwaraeon, a chymdeithasu.
- Tynnwyd sylw at enghreifftiau o'r hyn sy'n bwysig i bobl ifanc yn eu cymunedau a'r hyn sydd ei angen arnynt i deithio'n fwy annibynnol, gan ddefnyddio dull sy'n sensitif i rywedd.
- Gwnaed awgrymiadau ynghylch sut i gynnwys pobl ifanc yn y gwaith o ddylunio, diagnosio pryderon symudedd, a chyd-greu ymyriadau.[48]

Gweler hefyd Y Platfform Map Cyhoeddus yn Ynys Môn, prosiect dylunio cyfranogol sy'n cynnwys pobl ifanc ac oedolion drwy fapio digidol, adrodd straeon, a chasglu data lleol a fydd yn dylanwadu ar gynllunio a pholisi.

Astudiaeth ddiogelwch y Drenewydd a Llanllwchaearn

Yn dilyn adroddiadau am bryderon ynghylch diogelwch personol, mae Cyngor Sir Powys yn gwella rhan o lwybr 81 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol rhwng Llanllwchaearn a'r Drenewydd. Ymgysylltodd y prosiect â menywod a merched drwy weithdai, adborth ar-lein, a chyfweliadau wyneb yn wyneb i ddeall pryderon ynghylch diogelwch. Mae menywod yn ymwneud â chyflawni prosiectau fel ymchwilwyr, dylunwyr, a swyddogion ymgysylltu.

- Roedd y prif bryderon yn cynnwys goleuadau gwael, mynedfeydd ac allanfeydd cyfyngedig, ymddygiad gwrthgymdeithasol, llwybrau cul, a llystyfiant wedi gordyfu. Roedd y mewnwelediadau hyn yn sail i ddyluniadau rhagarweiniol a "Rhestr Wirio Astudio Diogelwch".
- Mae gwelliannau wedi cael eu gwneud ar unwaith gyda chynigion mwy yn cael eu hintegreiddio mewn rhaglenni cyllido yn y dyfodol.
- Bydd y canlyniadau'n cyfrannu at becyn cymorth cenedlaethol i gefnogi'r gwaith o roi gwelliannau diogelwch personol ar waith yn ehangach ledled Cymru.

Mae'r prosiect yn blaenoriaethu profiad bywyd, gan ddefnyddio cyd-ddylunio i sicrhau bod atebion yn adlewyrchu anghenion menywod a chasglu tystiolaeth ar gyfer arferion gorau y gellir eu hehangu.

Cynyddu nifer y menywod sy'n beicio

Mae ymyriadau i annog menywod a merched i feicio yn tueddu i gael eu targedu at grwpiau lleol neu benodol. I gael rhai syniadau ynghylch beth allai weithio, edrychwch sut:

- Mae Pedal Power yng Nghaerdydd yn annog menywod i feicio.
- Mae Cycle Sisters yn annog mwy o fenywod Mwslimaidd ac ethnig amrywiol i feicio.
- Mae Make Space for Girls yn sicrhau bod parciau'n cael eu dylunio ar gyfer anghenion merched a menywod ifanc.
- Mae Prosiect Peilot Archwilio Diogelwch Menywod yn helpu grwpiau i gynnal archwiliadau diogelwch.
- Mae London Cycling Campaign yn annog menywod i seiclo yn y brifddinas.

Darllen pellach

- Ymyriadau a ganfuwyd gan yr Hyrwyddwyr Trafnidiaeth sy'n mynd i'r afael â Thrais yn erbyn Menywod a Merched: Canfyddiadau o'r sgan ymyriadau diogelwch trafnidiaeth i fenywod a merched - GOV.UK

Is-nodiadau

1 Goel, R., et al. (2023). Gender differences in active travel in major cities across the world. Transportation 50(2), tt.733-749.

2 Bostock, L. (2001) Pathways of disadvantage? Walking as a mode of transport among low-income mothers. Health & social care in the community, 9(1), tt.11-18.

3 Goel, R., et al. (2023). Gender differences in active travel in major cities across the world. Transportation 50(2), tt.733-749.

4 Pain, R.H. (1997). Social geographies of women's fear of crime. Transactions of the Institute of British geographers, tt.231-244.

5 Lewis, S., Saukko, P. and Lumsden, K. (2021). Rhythms, sociabilities and transience of sexual harassment in transport: Mobilities perspectives of the London underground. Gender, Place & Culture, 28(2), tt.277-298. Moreno, M.J.G., Prados, J.S.F. and Cuenca-Piqueras, C. (2022). Fear for All Women: European women's fear of harassment and aggression in public spaces. Journal of interpersonal violence, 37(7-8), tt.NP4160-NP4186.

6 Zhang, M., Zhao, P., Tong, X. (2022). Constructing women's immobility: Fear of violence and Women's constricted nocturnal travel behaviour. Travel Behaviour and Society, 26, tt.178-192.

7 Jensen, W.A., Stump, T.K., Brown, B.B., Werner, C.M. and Smith, K.R. (2017). Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most?. Health & place, 48, tt.80-89.

8 Salway, R., Emm-Collison, L., Sebire, S.J., Thompson, J.L., Lawlor, D.A. and Jago, R. (2019). The association of school-related active travel and active after-school clubs with children's physical activity: a cross-sectional study in 11-year-old UK children. International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 16(1), t.72.

9 Koskela, H. and Pain, R. (2000). Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. Ar gael yma.

10 Sanchez de Madariaga, I. (2013). From Women in Transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking. Journal of International Affairs (67), tt.43-66.

11 Aldred, R., et al. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? Transport Reviews 36(1): 28-44. Aldred, R., et al. (2017). Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. Transport Reviews 37(1): 29-55. Ravensbergen, L., et al. (2020). Vélomobilities of care in a low-cycling city. Transportation Research Part A: Policy and Practice 134: tt.336-347. Ravensbergen, L. (2022). 'I wouldn't take the risk of the attention, you know? Just a lone girl biking': examining the gendered and classed embodied experiences of cycling. Social & Cultural Geography, 23(5), tt.678-696.

12 Chakrabarti, S. and Joh, K. (2019). The effect of parenthood on travel behavior: Evidence from the California household travel survey. Transportation Research Part A: Policy and Practice 120, tt.101-115. Brazil K., Bedard M., Willison K. et al. (2003) Caregiving and its impact on families of the terminally ill. Aging and Mental Health 7, tt.376–382.

13 Siemiatycki, M., Enright, T. and Valverde, M. (2020). The gendered production of infrastructure. Progress in Human Geography, 44(2), tt.297-314. Smith, R., Jain, P., Grisé, E., Boisjoly, G. and Ravensbergen, L. (2025). Does Public Transport Planning Consider Mobility of Care? A Critical Policy Review of Toronto, Canada. Sustainability, 17(12), t.5466.

14 Aldred, R., et al. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? Transport Reviews 36(1), tt.28-44. Goel, R., et al. (2023). Gender differences in active travel in major cities across the world. Transportation 50(2), tt.733-749.

15 Aldred, R., et al. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? Transport Reviews 36(1), tt.28-44. Ravensbergen, L. (2022). 'I wouldn't take the risk of the attention, you know? Just a lone girl biking': examining the gendered and classed embodied experiences of cycling. Social & Cultural Geography, 23(5), tt.678-696.

16 Ravensbergen, L., Buliung, R. and Laliberté, N. (2019). Toward feminist geographies of cycling. Geography compass, 13(7), t.e12461.

17 Dill, Jennifer, Tara Goddard, Christopher Monsere, and Nathan McNeil, (2014). Can protected bike lanes help close the gender gap in cycling? Lessons from five cities. Ar gael yma.

18 Department for Transport (2025). Personal Safety on Public Transport.

19 Welsh Government, Active Travel Act guidance. Ar gael yma.

20 Welsh Government, Active Travel Act guidance. Ar gael yma.

21 Welsh Parliament, Children, Young People and Education Committee (2022) Everybody's affected Peer on peer sexual harassment among learners. Ar gael yma. Welsh Government (2023). Peer-on-peer sexual harassment among 16 to 18 year old learners in further education (FE) colleges across Wales. Ar gael yma.

22 Smith, T. (2025) A Llanishen to grow up in. Ar gael yma

23 Page, A.S., Cooper, A.R., Griew, P. and Jago, R. (2010). Independent mobility, perceptions of the built environment and children's participation in play, active travel and structured exercise and sport: the PEACH Project. International journal of behavioral nutrition and physical activity, 7(1), t.17.

24 Underwood, S. K., Handy, S., Paterniti, D. A., et al. (2014). Why do teens abandon bicycling? A retrospective look at attitudes and behaviours. Journal of Transport & Health, 1(1), tt.17-24. Cavill, N. and Watkins, F., (2007). Cycling and health: An exploratory study of views about cycling in an area of North Liverpool, UK. Health Education 107(5), tt.404–420.

25 Craig, L. and Van Tienoven, T.P. (2019). Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. Journal of transport geography, 76, tt.93-102.

26 Sersli, S., Gislason, M., Scott, N., et al. (2020). Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling? Journal of Transport Geography, 83, 102645

27 Landby, E. (2020). Mobility of mothers with disabled children: A matter of gender-disability intersectionality?, t.31. Ar gael yma.

28 Boyer, K., Spinney, J. (2016). Motherhoods, mobility and materiality: material entanglements; journey-making and the process of becoming mother. Environment and Planning D Society and Space, 34(6).

29 D'Ambrosio, L. A., Donorfio, L. K. M., Coughlin, J. F., et al. (2008). Gender differences in self-regulation patterns and attitudes toward driving among older adults. Journal of Women and Aging, 20(3–4), tt.265–282.

30 Croucher, K., Gilroy, R., Bevan, M., et al. (2021). The mobilities of care in later life: Exploring the relationship between caring and mobility in the lives of older people. Ageing & Society, 41(8), tt.1788–1809.

31 Elvik, R. and Bjørnskau, T. (2019). Risk of pedestrian falls in Oslo, Norway: Relation to age, gender and walking surface condition. Journal of Transport & Health, 12, tt.359-370.

32 Lubitow, A., Abelson, M.J., Carpenter, E. (2020). "Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit." Journal of Transport Geography, 82. Mason-Bish H, Zempi I. (2019). Misogyny, racism, and Islamophobia: Street harassment at the intersections. Feminist Criminology. 14(5), tt.540-59. Mason-Bish, H., 'Every Day is Filled with Unexpected Violations': Examining the Continuum of Disability Hate Crime for Disabled Women. In Disability Hate Crime (Routledge, 2019) tt. 105-120.

33 See TfW's photo library for inspiration.

34 Pedroso, D., Aldred, R. (2023). "In the opposite lane: How Women of Colour experience, negotiate and apply an oppositional gaze to dominant cycling discourses." Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 19.

35 Department for Transport (2007) Manual for Streets 1. Ar gael yma. Chartered Institute of Highways and Transport (2010) Manual for

Streets 2. Ar gael yma. Welsh Government, Active Travel Act guidance. Ar gael yma. Guide Dogs for the Blind (n.d.) Street Design Guidance for Local Authorities. Ar gael yma. RNIB (n.d.) Key Principles of Inclusive Street Design. Ar gael yma.

36 Women's Budget Group (2025). Embedding Gender Equality Across Government. Ar gael yma.

37 Siemiatycki, M., Enright, T. and Valverde, M. (2020). The gendered production of infrastructure. Progress in Human Geography, 44(2), tt.297-314. Uteng, T.P. (2021). Gender gaps in urban mobility and transport planning. In Advances in transport policy and planning (Vol. 8, tt. 33-69). Academic Press.

38 Ryan, D.J. and Hill, K.M. (2022). Public perceptions on the role of wayfinding in the promotion of recreational walking routes in greenspace—Cross-sectional survey. Wellbeing, space and society, 3, t.100111.

39 Lubitow, A., Abelson, M.J. and Carpenter, E. (2020). Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit. Journal of transport geography, 82, t.102601. Uteng, T.P. (2021). Gender gaps in urban mobility and transport planning. In Advances in transport policy and planning (Vol. 8, tt.33-69). Academic Press.

40 Sagaris, L., Baker, L. and Woodcock, A. (2024). Gender, transport, and health: Emerging trends and gaps in global research. Advances in transport policy and planning, 13, tt.379-434.

41 McAndrews C, Schneider RJ, Yang Y, Kohn G, Schmitz A, Elliott F, Pittner J, Purisch H. (2023). Toward a gender-inclusive complete streets movement. Journal of Planning Literature.38(1), tt.3-18.

42 Page, A.S., Cooper, A.R., Griew, P. and Jago, R. (2010). Independent mobility, perceptions of the built environment and children's participation in play, active travel and structured exercise and sport: the PEACH Project. International journal of behavioral nutrition and physical activity, 7(1), t.17.

43 Cole, H. (2023). Multivalent cartographic accessibility: Tactile maps for collaborative decision-making. Cartographic Perspectives, (101), tt.25-44.

44 Ravensbergen, L., et al. (2020). "Vélomobilities of care in a low-cycling city." Transportation Research Part A: Policy and Practice, 134, tt.336-347.

45 Ravensbergen, L., et al. (2020). "Vélomobilities of care in a low-cycling city." Transportation Research Part A: Policy and Practice, 134, tt.336-347.

46 Rashmi, H., Raj, J., Shetty, M.C., Rodrigues, C., Ashwitha, K., Narayan, U.L., Monteiro, E. and Castelino, L.M. (2026). Bibliometric Insights into the Role of Crèche Facilities for Women in the Workforce. In Strategic Decision-Making in Dynamic Business Environments: Systems and Control Perspectives (tt. 97-108). Cham: Springer Nature Switzerland.

47 Smith, T. (2025) A Llanishen to grow up in. Ar gael yma. Khan, Met al. (2023) A Grangetown to grow up in: A children and young people's plan for Grangetown, Cardiff. Ar gael yma. Khan, M. et al. (2023) Co-creating a neighbourhood plan with children and young people: A toolkit for planners, designers, teachers and youth workers. Ar gael yma.

48 Smith, T. (2025) A Llanishen to grow up in. Ar gael yma. Khan, Met al. (2023) A Grangetown to grow up in: A children and young people's plan for Grangetown, Cardiff. Ar gael yma. Khan, M. et al. (2023) Co-creating a neighbourhood plan with children and young people: A toolkit for planners, designers, teachers and youth workers. Ar gael yma.