

□□ Khi họ biết kết nhóm phụ nữ nào và việc họ có cảm thấy an toàn trên phương tiện giao thông công cộng bên ngoài sự nhàn nhỗi của câu trả lời không quá bất ngờ. Tại Mexico City, 64% phụ nữ cho biết họ đã bỏ đường chầm chậm hoặc quay trở lại khi sợ đường phương tiện công cộng. Đi và đi họ thấy nguy hiểm hơn ở New York, 63% phụ nữ được khảo sát đã đi cùng bạn bè trên đường đi làm cá nhân và quay trở lại. Có nhiều thứ đáng quan ngại về an toàn giao thông của phụ nữ trên khắp thế giới - ĐÓ LÀ MỘT VẤN ĐỀ KHÔNG BIÊN GIỚI.

Vấn đề không an toàn không chỉ khi họ đi làm mà còn khi họ đi công việc; làm việc thu nhập gia đình, vì giao thông không đầy đủ hơn cho phụ nữ tiếp cận với các công việc và giáo dục đầy đủ. Một an ninh trong quá trình quá trình cũng gây tác động tiêu cực cho phụ nữ.

Nữ giới không nên được coi là một nhóm đồng nhất. Thứ nhất, nữ giới cũng như các nhóm khác được phân chia thành nhiều nhóm dựa trên: tình trạng khuyết tật, thu nhập, tuổi tác, giới tính và các yếu tố kinh tế xã hội khác. Điều này có nghĩa là không phải tất cả phụ nữ đều có cùng một trải nghiệm nhau đi và đi và đi trong phạm vi của họ trên phương tiện giao thông công cộng. Bên cạnh đó, nam giới hoàn toàn cũng có thể là nạn nhân.



Có nhiều tranh cãi xung quanh giới pháp an toàn cho phụ nữ khi sợ đường phương tiện GTCC. Trong thế giới đang đổi mới, có những dịch vụ giới như Uber riêng cho phép phụ nữ chặn taxi nếu họ sợ đường Safr, hiện nay mới chỉ có ở Boston, cam kết trả tiền cho các tài xế nữ của họ nhiều hơn tiêu chuẩn ngành. Tuy nhiên, điều đó lại khiến họ phải đi một mình và những thách thức pháp lý xung quanh việc có phải họ đang phân biệt đối xử dựa trên giới tính; những thách thức này đã khiến những nhà phát triển khác chùn bước.

Ngoài ra còn có các công đường ở Iran, Yemen, Lebanon và các quốc gia khác cung cấp dịch vụ trên các khu vực an toàn, bao gồm các trạm giao thông. Chúng bao gồm Safecity, thu thập và lập bản đồ các báo cáo về cướp rương và báo cáo của người đi.

Việt Nam này không chỉ giới hạn trong các công đường. Nội thành, Mexico City đã phân phát những chiếc còi chuông trên công cho người hành khách tàu điện ngầm. Nhìn chung, các hệ thống báo cáo trên công rất tốn thời gian và nguy hiểm, đặc biệt là đối với những người đi có thu nhập thấp, những người không đủ khả năng để mua thời gian và tiền bạc để mua các dịch vụ nhốt.

Một giới pháp thành công để xuất hiện những tranh cãi là giao thông công cộng phân biệt giới tính. Hơn một triệu khách, Đường sắt Hudson và Manhattan đã thử nghiệm những chiếc xe đạp dành cho người đi. Ngày nay, Tokyo, Rio de Janeiro và Dubai là một trong những thành phố có khoang tàu, xe buýt hoặc taxi chỉ dành cho người đi. Thành phố Hồ Chí Minh là thành phố đầu tiên tại Việt Nam cung cấp hệ thống xe buýt dành riêng cho người đi nhốt những người đi tình nguyện rương khi sử dụng phương tiện GTCC.

Công Moresby là một. Thành phố Papua New Guinea có mức độ cướp rương và báo cáo cao. Lizzette Soria, người quản lý Chương trình giao thông công cộng an toàn cho người đi và trẻ em gái của UN cho biết, đối với người đi, lên xe buýt ở Port Moresby có nghĩa là sử dụng cướp rương tình dục. Soria cho biết thêm về ba chiếc xe buýt chỉ dành cho người đi ở Port Moresby chỉ là chi phí của công nhân vì mục tiêu dài hạn là làm cho giao thông công cộng an toàn hơn cho mọi người. Một số người đi cho rằng xe buýt chỉ dành cho người đi chỉ là phương án giới thiệu quy tắc để người đi có thể yên tâm, tuy nhiên, nhiệm vụ đầu tiên là làm cho người đi và trẻ em gái an toàn. Một lợi ích của xe buýt phân biệt giới tính là sử dụng làm không gian an toàn để chia sẻ thông tin về quy định người đi.

