
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

National Assembly for Wales
Enterprise and Business Committee

Cynulliad Cenedlaethol Cymru	National Assembly for Wales
Y Pwyllgor Menter a Busnes	Enterprise and Business Committee
Gwasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru	Bus and Community Transport Services in Wales
BCT 36	BCT 36
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru	Older People's Commissioner for Wales

Cwestiynau'r ymgynghoriad

Cwestiwn 1 – sut fydddech chi'n disgrifio cyflwr presennol y sector bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Rwy'n croesawu'r Ymchwiliad mawr ei angen hwn gan y Pwyllgor. Fel rhan o'm Sioe Deithiol Ymgysylltu, rwy'n siarad â phobl hŷn ym mhob rhan o Gymru yn rheolaidd, ac mae Gwasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yn fater pwysig iawn i lawer o bobl hŷn, sy'n poeni o ddifri am eu gwasanaethau lleol sy'n aml yn cael eu hystyried yn 'amhrisiadwy', yn 'achubiaeth' ac yn 'angenrheidiol'.

Mae llawer iawn o bryder ynglŷn â chyflwr presennol y sectorau hyn. O ganlyniad i'r sefyllfa ariannu bresennol, amcangyfrifir y gallem golli 10% o'r holl fysiau sy'n darparu gwasanaeth yng Nghymru¹. Canfu adroddiad gan y Gwasanaeth Gwirfoddol Brenhinol yn 2013 fod 17% o'r bobl hŷn yng Nghymru wedi gweld lleihad yn nifer y gwasanaethau cludiant cyhoeddus yn eu hardal². Mae'r sefyllfa'n amrywio o'r naill le i'r llall yng Nghymru â chwmnïau bysiau lleol yn wynebu gwahanol broblemau a phwysau ariannol. Mae rhai pobl hŷn wedi colli eu gwasanaeth bws lleol yn barod, ac mae hynny'n cael effaith niweidiol iawn ar eu bywydau ac ar eu hiechyd a'u lles corfforol a meddyliol. Mae eraill wedi mynegi pryder gwirioneddol ynglŷn â dyfodol eu llwybrau bysiau lleol, a'u gallu i fynd i feddygfeydd ac ysbytai, defnyddio mwynderau pwysig ac ymweld â ffrindiau a pherthnasau.

Mae'r pryderon hyn yn berthnasol i bobl hŷn sy'n byw mewn ardaloedd trefol a gwledig yng Nghymru. Â gwasanaethau cyhoeddus rheng flaen dan bwysau aruthrol mae'r Ymchwiliad hwn yn amserol iawn ac yn gyfle i dynnu sylw at anghenion a phryder pobl hŷn ynglŷn â gwasanaethau trafndiaeth ledled Cymru.

Mae gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn bwysig am nifer o resymau:

- Er mwyn galluogi pobl hŷn i ddal i gyfrannu at yr economi a chymryd rhan mewn gweithgareddau sydd o fudd i'r economi

¹ <http://www.bususers.org/news-events/news/funding-cuts-affect-bus-users-across-wales/>

² <https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/Wales%20transport%20report.pdf>

- Er mwyn cadw pobl rhag mynd yn fregus a chynnal iechyd, annibyniaeth a lles pobl hŷn
- Er mwyn cyflawni blaenoriaethau polisi allweddol a chyfyngu ar gostau gwasanaethau statudol

Mae'r Ymchwiliad hwn yn dilyn yr un trywydd â gwaith a wneuthum yn 2014 ar wasanaethau cymunedol, yn enwedig fy adroddiad dan y teitl 'Pwysigrwydd ac Effaith Gwasanaethau Cymunedol yng Nghymru'³ (mae adran ar drafnidiaeth i'w gweld yn Atodiad A), y 'Canllawiau Ymarfer Gorau ar gyfer Ymgysylltu ac Ymgynghori â Phobl Hŷn ar Newidiadau i Wasanaethau Cymunedol yng Nghymru'⁴, ac 'Ymgysylltu Effeithiol gydag Awdurdodau Lleol: Pecyn Cymorth ar gyfer Pobl Hŷn'⁵. Rwy'n sicr, os ydym am leihau'r pwysau sylweddol sydd ar wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol a lleihau risgiau i iechyd y cyhoedd megis unigrwydd a bod ar wahân, bod angen i ni gadw pobl hŷn yn brysur, yn rhan o'n cymunedau ac yn mynd i wahanol leoedd drwy ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth clyfar, arloesol a chost-effeithiol.

Pobl hŷn yn aml iawn yw prif ddefnyddwyr gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, ac mae cau'r gwasanaethau hyn yn cael mwy o effaith ar bobl hŷn nag ar neb arall ledled Cymru. Mae adroddiad a gyhoeddwyd yn 2013 gan Age Cymru yn nodi bod gwasanaethau bysiau gwael yn cael mwy o effaith ar bobl hŷn gan fod anabledd a namau yn fwy cyffredin ymhlith grwpiau oedran hŷn⁶. Bob dydd, mae 63,000 o bobl yn dibynnu ar y bws i fynd i'w gwaith, ac mae tua 350,000 o dripiâu'n cael eu gwneud bob dydd i fynd i apwyntiadau ysbytai neu i fanteisio ar gyfleoedd hamdden⁷. Er eu bod yn ddefnyddwyr rheolaidd, yn aml iawn nid yw'r 'arbenigwyr drwy brofiad', pobl hŷn, yn cael llawer o gyfle i fynegi eu barn drwy ymgysylltu ac ymgynghori trylwyr ac ystyrlon.

Rwy'n sicr mai pobl hŷn yw'r ased fwyaf sydd gennym - yn werth dros £1bn net i

³ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/14-02-25/The_Importance_and_Impact_of_Community_Services_within_Wales.aspx#.ViY9StKrTDd

⁴ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/14-07-01/Canllawiau_ymarfer_gorau_ar_gyfer_ymgysylltu_ac_ymgynghori_%C3%A2_phobl_h%C5%B7n_ar_newidiadau_i_wasanaethau_cymunedol_yng_Nghymru.aspx#.ViY9zdKrTDd

⁵ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/14-07-01/Effective_Engagement_with_Local_Authorities_Toolkit_for_Older_People.aspx#.ViY-SNKrTDd

⁶ <http://www.ageuk.org.uk/PageFiles/37166/Buses%20-%20a%20lifeline%20for%20older%20people.pdf?dtrk=true>

⁷ <http://gov.wales/docs/det/report/140717-review-bus-policy-advisory-group.pdf>

economi Cymru bob blwyddyn - ac er mwyn darparu cefnogaeth gynaliadwy i'r sectorau iechyd a gofal cymdeithasol, atal cylch bregusrwydd a dibyniaeth a gwneud unigolion yn fwy gwydn, mae angen i ni fuddsoddi mewn pobl hŷn a'u cadw mewn cysylltiad â chymunedau lleol.

“Mae gen i ffrind sy'n byw ym Mhenparcau ac roedd hi'n arfer mynd ar y bws, ond mae'r llwybr bws hwnnw wedi dod i ben yn gyfan gwbl. Dydy hi ddim yn gallu cerdded i'r arhosfa nesaf gan fod canser arni, a dydw i ddim ar gael drwy'r amser...Mae hi'n gaeth i'r tŷ oherwydd hyn ac mae hyn mor drist.” (Gwen, Ceredigion)

Mae sicrhau bod pobl hŷn yn gallu mynd i'r lleoedd sy'n bwysig iddyn nhw yn hanfodol ar gyfer eu hiechyd, eu hannibyniaeth a'u lles. Mae angen rhoi sylw i ddyfodol ansicr gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru ar frys, yn enwedig os ydym yn disgwyl i gyllidebau gwasanaethau cyhoeddus gael eu cwtdogi eto yn ystod y blynyddoedd nesaf ac os oes angen rhoi sylw i'r heriau a'r cyfleoedd sy'n gysylltiedig â newid demograffig. Rwyf wedi gwneud nodyn o ganfyddiadau'r Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau yn 2014 ac rwy'n croesawu yn fwyaf arbennig eu cynigion pwysig i sicrhau sefydlogrwydd drwy drefniadau ariannu a llywodraethu mwy hirdymor, dull cyson sy'n cael ei ddefnyddio ledled Cymru o fynd i'r afael â pholisïau, safonau a materion sy'n berthnasol ar draws ffiniau ac i bob cwmni, a chan nad oes gennym gonsortia trafniadaeth rhanbarthol ers Ebrill 2014, sefydlu partneriaethau rhwydwaith i sicrhau bod partneriaid allweddol yn gweithio gyda'i gilydd i ddarparu gwasanaethau effeithiol i bobl hŷn ac eraill⁸.

“Rydym yn byw ym mhen draw'r byd, dim ond pedwar tŷ sydd â'r un cod post â ni...beth fydd yn digwydd pan na fydd yr un ohonon ni'n gallu gyrru dim mwy? Byddem yn dod yn ddibynnol ar fysiau. Rhwng 9yb tan tua 7yh, mae'r bws agosaf i ni yn mynd unwaith bob awr. Rhaid i ni gerdded 2.5 milltir i ddal y bws...does dim trafniadaeth bron gyda'r nos, felly pe byddech yn ymweld â rhywun yn Ysbyty Llwynhelyg, byddech yn cael trafferth mawr dod yn ôl adref” (Henry, sir Benfro)

Gan fod cwmnïau bysiau'n gorfod rhoi'r gorau i lawer o lwybrau bysiau ledled

⁸ <http://gov.wales/docs/det/report/140717-review-bus-policy-advisory-group.pdf>

Cymru oherwydd pwysau ariannol h.y. penderfyniad Llywodraeth Cymru i leihau canran y cyfraddau ad-daliad i gwmnïau bysiau o Ebrill 2014 ymlaen, gan arwain at ostyngiad o hyd at 30% yn nifer y gwasanaethau, mae'r angen am drafnidiaeth gymunedol yn fwy nag erioed. Mae cynlluniau trafnidiaeth gymunedol gwych ledled Cymru, sy'n gwneud gwahaniaeth go iawn i fywydau pobl hŷn ac yn eu galluogi i barhau'n rhan o'u cymunedau a gwneud y pethau sy'n bwysig iddyn nhw⁹. Canfu adroddiad gan y Gymdeithas Cludiant Cymunedol fod 94% o sefydliadau trafnidiaeth gymunedol yn dweud bod defnyddwyr eu gwasanaethau'n cynnwys pobl hŷn¹⁰. Canfu adroddiad yn 2013 gan y Gwasanaeth Gwirfoddol Brenhinol fod cynlluniau trafnidiaeth gymunedol yn hollbwysig os nad yw'r system cludiant cyhoeddus yn gwasanaethu anghenion pobl hŷn yn yr ardal yn llawn¹¹.

Fel sy'n cael ei gydnabod yn y Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru 2013-2023 a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru, amcangyfrifir bod trafnidiaeth gymunedol yn cael enillion o £3 am bob £1 a werir¹². Fodd bynnag, mae cyllid ar gyfer y sector trafnidiaeth gymunedol yng Nghymru'n dod dan fwy a mwy o bwysau wrth i drefniadau ariannu byrdymor atal gweithredwyr rhag cymryd cynlluniau cynaliadwy hirdymor a allai gael effaith fawr iawn ar bobl hŷn ac eraill. Mae diwedd y Fenter Tocynnau Teithio Rhatach ar Drafnidiaeth Gymunedol (CTCFI), a ddaeth i ben yn Ebrill 2013 ar ôl wyth mlynedd, yn dal i gael effaith ar y sector. Roedd y fenter yn rhoi sefydlogrwydd i'r sector a chyflwynodd Cymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru ddeiseb, â bron i 5,000 o enwau arni, i'r Cynulliad Cenedlaethol yn 2012 yn gofyn iddynt barhau â'r fenter¹³.

“Mae trafnidiaeth gymunedol Castell-Nedd Port Talbot yn wych, mae'r system yn gweithio'n dda, ac mae 'na yrwyr gwirfoddol (George, Castell-Nedd)

“Mae trafnidiaeth gymunedol yn hunllef i'w threfnu o ran logisteg, ac mae'r bobl sy'n gwneud hyn yn gwneud gwaith rhagorol” (Harold, Wrecsam)

⁹ Good Practice: Grass Routes (Sir Fynwy), Y Ddraig Werdd (Sir Benfro), Neath Port Talbot CT & DANSA (Y Cymoedd Gorllewinol), 'Bws Bro' (Ceredigion), ACT & Connect2 (De Cymru), 'Bwcabus' (Sir Gaerfyrddin)

¹⁰ <http://www.ctauk.org/Userfiles/PDFFlipper/State-Of-The-Sector-Wales-English/#/13>

¹¹ <https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/Wales%20transport%20report.pdf>

¹² <http://llyw.cymru/docs/dhss/publications/130521olderpeoplestrategy.pdf>

¹³ <http://www.senedd.assembly.wales/mglIssueHistoryHome.aspx?IId=3292&Opt=0>

Yn Ionawr 2014, cyflwynodd Llywodraeth Cymru y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG) i Awdurdodau Lleol ei weinyddu. Er gwaethaf argymhelliad i ddyrannu 10% o'r Grant i drafndiaeth gymunedol, gostyngodd Llywodraeth Cymru'r trothwy isaf i 5%, gan olygu bod llai o gynlluniau trafndiaeth gymunedol yn gweithredu ledled Cymru ar adeg pan mae'r galw'n llawer mwy na'r cyflenwad. Mae hwn yn fater sy'n peri pryder mewn ardaloedd gwledig lle mae cynlluniau'n gorfod ystyried 'milltiroedd di-deithwyr' h.y. mwy o bellter cyn codi teithwyr a phan fydd rhai Awdurdodau Lleol yn seilio'r grant ar filltiroedd byw, gan olygu llai o gynlluniau cynaliadwy¹⁴.

Boed drwy wasanaethau bws cyhoeddus neu drafndiaeth gymunedol, ni allwn fforddio peidio â chadw pobl hŷn yn rhan o'n cymunedau ac yn defnyddio gwasanaethau craidd. Mae dyfodol y gwasanaethau hyn sy'n cynnig 'achubiaeth' i lawer o bobl yn ansicr iawn ac rwy'n poeni'n fawr am yr effaith ddilynol ar bobl hŷn, a fydd yn eu gwneud yn agored i beryglon unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol a phob math o broblemau iechyd corfforol a meddyliol.

Cwestiwn 2 – pam ydych chi'n meddwl bod nifer y gwasanaethau bysiau a nifer y teithwyr bysiau yn gostwng yng Nghymru?

Y broblem fwyaf yw'r setliad ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Mae'r gostyngiad yng nghyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer tocynnau teithio rhatach ar fysiau i bobl hŷn a phobl anabl wedi cael effaith niweidiol ar fywydau pobl hŷn ledled Cymru. Efallai fod nifer y siwrneiau teithwyr mewn bysiau wedi gostwng tua 18% rhwng 2008/09 a dechrau 2015¹⁵, ond nid yw pwysigrwydd gwasanaethau bysiau i bobl hŷn wedi lleihau. Mae pwysigrwydd uchel trafndiaeth cyhoeddus i bobl hŷn yn cael eu hadlewyrchu yn adroddiad 2015 Swyddfa Archwilio Cymru ar gefnogi annibyniaeth pobl hŷn¹⁶.

Er 2002, mae cynllun Llywodraeth Cymru i alluogi pobl hŷn i deithio am ddim ar fysiau wedi gwneud gwahaniaeth mawr. Mae'r cynllun arloesol hwn sy'n seiliedig ar ganlyniadau wedi galluogi'r bobl hynny sy'n 60 oed a throsodd i fynd allan a dal i chwarae rhan yn eu cymunedau drwy deithio am ddim ar y bws. Yn 2012/13,

¹⁴ <http://www.ctauk.org/Userfiles/PDFFlipper/State-Of-The-Sector-Wales-English/#/23>

¹⁵ <https://assemblyinbrief.wordpress.com/tag/funding/>

¹⁶ <http://www.audit.wales/cy/cyhoeddi/Annibyniaeth-pobl-h%C5%B7n>

amcangyfrifir bod gan 77% o'r bobl hŷn a oedd yn gymwys docyn bws¹⁷. Yn yr un flwyddyn, roedd pobl hŷn a phobl anabl yn gyfrifol am 44% o'r holl siwrneiau bysiau yng Nghymru (48 miliwn)¹⁸, ac roedd llawer o bobl hŷn yn cael budd o wasanaethau lleol¹⁹.

Rhaid i Lywodraeth Cymru barhau â'i hymrwymiad i'r cynllun teithio am ddim ar wasanaethau bws lleol i bobl hŷn. Mae adroddiad a gyhoeddwyd yn 2014 yn awgrymu bod pob £1 sy'n cael ei gwario gan y llywodraeth ar deithio am ddim i bobl hŷn a phobl anabl, yn dod â budd o £2-87²⁰. Mae hyn yn bwysig i'w ystyried yng nghyd-destun poblogaeth sy'n heneiddio, ac erbyn 2037 bydd miliwn o bobl yn gymwys i gael tocyn teithio am ddim yng Nghymru²¹. Fodd bynnag, ag ansicrwydd ynglŷn â dyfodol llawer o lwybrau bysiau cyhoeddus, nid oes llawer o ddiben cael tocyn bws am ddim os nad oes bws ar gael, ac rwy'n bryderus iawn ynglŷn â'r gostyngiad graddol mewn termau ariannol ac mewn termau real yn yr ad-daliad i gwmnïau bysiau am docynnau teithio rhatach dros y tair blynedd nesaf (cyfanswm o £189m yn gostwng o £65m yn 2014/15 i £61m yn 2016/17²²).

Mae perygl y bydd llwybrau bysiau lle mae'r rhan fwyaf o'r defnyddwyr yn bobl hŷn yn cael eu cau os bydd cwmnïau bysiau'n rhoi blaenoriaeth i'r llwybrau hynny sy'n dod â mwy o incwm i mewn. Mae llawer o bobl hŷn wedi cysylltu â mi ynglŷn â'r llwybrau sy'n 'achubiaeth' iddynt, ac rwy'n bryderus bod y ffaith fod cwmnïau'n colli refeniw o ganlyniad i'r cynllun tocynnau bws am ddim, a hynny'n arwain at golli gwasanaethau, yn effeithio ar bobl hŷn yn fwy na neb ac yn golygu eu bod yn cael eu gwahaniaethu.

“Roedd ein gwasanaeth bws yn arfer cael cymhorthdal, cyn iddo orfod dod i ben. Ar ddiwrnod olaf y gwasanaeth, roedd chwech o deithwyr ar y bws...Roedd yn wasanaeth hanfodol. Alla i ddim mynd allan nawr” (Pat, Caerdydd)

¹⁷ <http://www.greenerjourneys.com/wp-content/uploads/2014/09/Concessionary-travel-costs-and-benefits-September-2014.pdf>

¹⁸ <http://www.greenerjourneys.com/wp-content/uploads/2014/09/Concessionary-travel-costs-and-benefits-September-2014.pdf>

¹⁹ <http://www.bususers.org/news-events/news/funding-cuts-affect-bus-users-across-wales/>

²⁰ <http://www.greenerjourneys.com/wp-content/uploads/2014/09/Concessionary-travel-costs-and-benefits-September-2014.pdf>

²¹ <http://www.greenerjourneys.com/wp-content/uploads/2014/09/Concessionary-travel-costs-and-benefits-September-2014.pdf>

²² <https://assemblyinbrief.wordpress.com/2014/03/11/funding-for-bus-services/>

Â llai o wasanaethau bysiau, nid yw'n syndod bod llai o bobl yn teithio ar fysiau. Mewn pentrefi, trefi a dinasoedd ledled Cymru, mae pobl hŷn yn aml yn dibynnu ar wasanaethau bws cyhoeddus gan nad oes car preifat ar gael i fynd â nhw a/neu gan eu bod yn methu â gyrru mwyach oherwydd ystod eang o resymau e.e. colli defnydd o'u synhwyrâu neu dechreuad dementia, yn methu â fforddio i dalu am dacsï ac yn methu â defnyddio cynlluniau trafndiaeth gymunedol. Gallai teithio ar drên fod yn opsiwn, ond yn aml iawn mae'n well gan bobl hŷn wasanaethau bws na gwasanaethau trên (yn fwy cyffredinol, gwnaethpwyd 109 miliwn o siwrneiau bws yng Nghymru yn 2013 o'i gymharu â 28 miliwn o siwrneiau trên²³), a pha un bynnag, mae gwasanaethau bws i'w cysylltu â gorsafoedd rheilffordd yn amrywio o ran amllder a hwylustod i'w defnyddio.

Yn ychwanegol at hyn, er bod gwasanaethau bysiau cyhoeddus yn parhau o bosibl ar rai llwybrau, mae'r ffaith fod llai o ddarpariaeth yn golygu bod pobl hŷn yn gorfod teithio i ble bynnag y maent eisïau mynd ar adegau anghyfleus efallai a dod adref yn hwyr iawn yn y dydd, ac yn aml ar ôl iddi dywyllu yn y gaeaf. Mae'r lleihad yn y ddarpariaeth a'r posibilrwydd o orfod dychwelyd adref gyda'r nos ac aros yng nghanol tref neu ar safle ysbyty am orïau yn golygu bod pobl hŷn yn colli hyder ac yn poeni ynglŷn â'u diogelwch, gan eu gwneud yn llai tebygol o ddefnyddio'r gwasanaethau hyn.

“Rydym yn pryderu na fydd pobl yn dod i'w hapwyntiadau yn yr ysbytai hyn am nad ydynt yn gallu eu cyrraedd” (Doreen, Powys)

Gan nad oes dewisiadau eraill ar gael, does gan lawer o bobl hŷn ddim dewis ond aros yn eu cartrefi, yn methu â mynd i'r lleoedd sy'n bwysig iddynt, ac yn fwy tebygol o gael eu heffeithio gan unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol.

Rwy'n ymwybodol iawn o'r pwysau ariannol sy'n wynebu gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru, ac mae'n bwysig iawn ein bod yn cynllunio ymlaen llaw er mwyn lleihau'r effaith ar bobl hŷn. Rwy'n cytuno ag adroddiad y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau bod angen rhagweld cymaint ag sy'n bosibl o'r effaith ar wasanaethau fel bod defnyddwyr, cwmnïau bysiau ac Awdurdodau Lleol yn gallu lleihau'r effaith, a bod cwmnïau bysiau'n cael eu hannog i fanteisio ar gymorth

²³ <http://www.bususers.org/news-events/news/funding-cuts-affect-bus-users-across-wales/>

datblygu busnes er mwyn cadw gwasanaethau²⁴.

Cwestiwn 3 – beth yn eich barn chi yw effaith gymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y newidiadau diweddar mewn lefelau gwasanaethau bysiau a chludiant cymunedol?

Mae **effaith gymdeithasol** lleihau gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol ar bobl hŷn ledled Cymru'n aruthrol. Fel y dywedais o'r blaen, bydd lleihau'r gwasanaethau hollbwysig hyn yn gadael pobl hŷn yn fwy agored i unigrwydd ac arwahanu cymdeithasol, a nifer o wahanol broblemau iechyd corfforol a meddyliol, gan gynnwys ataliad ar y galon, strôc, diabetes, gorbryder ac iselder. Mae cyrraedd y safle bws yn ddiogel yn weithgaredd corfforol pwysig i lawer o bobl hŷn, ac mae'r cyswllt cymdeithasol a chysylltu â chymunedau lleol yn hanfodol ar gyfer eu hiechyd meddwl.

Rwy'n sicr y bydd lleihau gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn rhoi mwy o bwysau ar wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol sy'n wynebu heriau aruthrol yn barod, gan arwain at fwy o bwysau ar feddygfeydd ac ysbytai, derbyn pobl i ofal preswyl a mwy o alw am becynnau iechyd a gofal cymdeithasol statudol costus. Yn y tymor canolig ac yn yr hirdymor, byddai'n fwy cost-ffeithiol ariannu gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol er mwyn cadw iechyd, annibyniaeth a lles pobl hŷn.

Mae'r **effaith economaidd** yn peri gofid mawr hefyd. Fel y nodais yn gynharach, mae pobl hŷn yn gwneud cyfraniad aruthrol i economi Cymru - dros £1bn net y flwyddyn. Oni bai am gyfraniad aruthrol pobl hŷn, ar ffurf gwaith gwirfoddol a gofal di-dâl, byddai ar ben ar wasanaethau cyhoeddus Cymru. Mae lleihau'r gwasanaethau trafndiaeth hyn yn rhwystro pobl hŷn rhag cyfrannu fel hyn, ac yn achos pobl hŷn eraill sy'n dibynnu ar fysiau cyhoeddus i gyrraedd eu gwaith, mae'r bws lleol yn elfen hanfodol sy'n cysylltu'r unigolyn â byd gwaith.

Mae'r gwasanaethau trafndiaeth hyn yn aml iawn yn 'bont' i bobl hŷn, am nifer o resymau, ac mae effaith gronnus lleihau'r gwasanaethau hyn yn atal pobl hŷn rhag cyfrannu i economïau a chymunedau lleol. Mae ymagwedd sy'n seiliedig ar

²⁴ <http://gov.wales/docs/det/report/140717-review-bus-policy-advisory-group.pdf>

asedau yn edrych beth yw'r ffordd orau o gynyddu cyfraniad economaidd pobl hŷn i economi Cymru h.y. sut i gyrraedd cyfraniad o £2bn, ac mae cost darparu gwasanaethau bws cyhoeddus yn fach iawn o'i gymharu â'r budd sylweddol a geir ohono.

Mae **effaith amgylcheddol** lleihau gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn fawr iawn. Â llai o ddewisiadau trafndiaeth gyhoeddus does gan bobl hŷn a phobl eraill ddim dewis ond chwilio am drafndiaeth breifat, os yw ar gael. Mae hyn yn arwain at fwy o siwrneiau ceir sy'n cludo dim ond un neu ddau o deithwyr, sy'n golygu mwy o draffig, dirywiad yn ansawdd yr aer lleol a mwy o allyriadau ceir. Mae darparu gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn helpu i leihau effeithiau amgylcheddol a rhaid gwneud mwy i gynnal y ddarpariaeth hon ar gyfer pobl hŷn ac annog pobl o bob oed i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Rhaid i Lywodraeth Cymru roi sylw i effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol lleihau gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru er mwyn rhoi sylw i'r amcanion a nodwyd yn y Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn 2013-2023 yn ogystal â'r saith nod llesiant cenedlaethol sydd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Mae'r dull gweithredu hwn hefyd yn ategu'r canlyniadau hirdymor a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft, er enghraifft gwella mynediad at ofal iechyd (cymdeithasol), gwella mynediad at gyflogaeth (economaidd), a lleihau cyfraniad trafndiaeth at lygredd aer ac allyriadau niweidiol eraill (amgylcheddol)²⁵.

Cwestiwn 4 – beth ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ei wneud i gefnogi gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Rwy'n sicr bod angen i Lywodraeth Cymru roi blaenoriaeth i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru. Fel yr wyf wedi dweud yn barod, ni all gwasanaethau cyhoeddus Cymru fforddio peidio â chadw pobl hŷn yn weithgar, yn annibynnol ac yn rhan o'u cymunedau. Mae poblogaeth sy'n heneiddio'n golygu heriau yn ogystal â chyfleoedd, ac rwy'n galw ar Lywodraeth Cymru i ddilyn dull gweithredu sy'n seiliedig ar asedau ac ar ganlyniadau, a rhoi cyfleoedd i bobl hŷn gyfrannu at economïau lleol a chynyddu eu cyfraniad blynyddol o £1bn i economi

²⁵ <http://llyw.cymru/docs/det/consultation/ntp/150121-ntp-draft-cy.pdf>

Cymru. Mae newid demograffig hefyd yn golygu y bydd angen i bobl hŷn weithio am fwy o amser, ac i'r rhai hynny nad ydynt yn gallu defnyddio trafndiaeth breifat, mae gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol unwaith eto'n angenrheidiol er mwyn eu cysylltu â chyfleoedd gwaith (mae 62,000 o bobl yn dibynnu ar fysiau i gyrraedd eu gwaith bob diwrnod²⁶).

Fy mlaenoriaeth gyntaf yn Fframwaith Gweithredu 2013-17 yw 'Gosod lles pobl hŷn wrth galon gwasanaethau cyhoeddus'²⁷. Mae angen dull gweithredu cydgysylltiedig nawr yn fwy nag erioed, ac rwy'n sicr bod anghenion pobl hŷn yn berthnasol i holl adrannau Llywodraeth Cymru ac i bob portffolio Gweinidogaethol. Mae gan drafndiaeth ran bwysig i'w chwarae er mwyn cynnal iechyd, annibyniaeth a lles pobl hŷn a chyfrannu at ansawdd bywyd pobl hŷn fel y'i hamlinellwyd yn fy model Ansawdd Bywyd²⁸, ac hefyd yr ymagwedd ataliol sy'n seiliedig ar ganlyniadau y mae Llywodraeth Cymru wedi'i bwysleisio yn y datganiad Fframwaith Canlyniadau Cenedlaethol ar Wasanaethau Cymdeithasol a Lles²⁹. Mae hwn yn fater yr wyf wedi'i godi fel rhan o Banel Cyngorol Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Llywodraeth Cymru ac wedi'i adlewyrchu yn fy ymateb i'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft³⁰.

Mae dull gweithredu sy'n seiliedig ar asedau a chanolbwyntio ar y canlyniadau i'r unigolyn h.y. gallu mynd i'r lleoedd sy'n bwysig gan ddefnyddio gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei adlewyrchu hefyd yn y Rhaglen Heneiddio'n Dda yng Nghymru³¹. Nod y Rhaglen bum mlynedd, a lansiwyd ym mis Hydref 2014, yw gwella lles pobl 50 oed a throsodd yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru'n un o brif bartneriaid y rhaglen. Mae gan drafndiaeth ran bwysig i'w chwarae yn y pum maes blaenoriaeth, yn enwedig wrth sefydlu cymunedau sy'n ystyriol o oedran a chymunedau sy'n cefnogi pobl sydd â dementia.

²⁶ <http://llyw.cymru/docs/det/policy/150722-ntfp15-cy.pdf>

²⁷ http://www.olderpeoplewales.com/wl/Publications/pub-story/13-05-23/Framework_for_Action.aspx#.VidwhNKrTDd

²⁸ Fframwaith Gweithredu 2013-17: Model Ansawdd Bywyd: Rwyf yn teimlo bod rhywun yn gwranddo arnaf ac yn fy mharchu; Gallaf wneud y pethau sy'n bwysig i mi; Gallaf gael yr help sydd ei angen arnaf; Rwyf yn byw mewn lle sy'n addas i mi a fy mywyd

²⁹ <http://gov.wales/docs/dhss/publications/140814nofcy.pdf>

³⁰ <http://llyw.cymru/docs/det/consultation/ntp/150121-ntp-draft-cy.pdf>

³¹ <http://www.ageingwellinwales.com/wl/home>

Rwy'n siomedig, ar adeg pan mae llwybrau bysiau cyhoeddus yn diflannu ledled Cymru, nad yw'r cyllid ar gyfer cynlluniau trafndiaeth gymunedol i lenwi'r 'bylchau' yn cael ei weld fel blaenoriaeth. Rwyf eisoes wedi cyfeirio at rôl hollbwysig cynlluniau trafndiaeth gymunedol, sy'n cael eu gwerthfawrogi'n fawr gan bobl hŷn ac sy'n aml wedi cael eu teilwra ar gyfer eu hanghenion. Ar adeg pan mae cwmnïau bysiau preifat yn adolygu llawer o lwybrau bysiau, rwy'n galw ar Lywodraeth Cymru i weithio gyda Chymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru i drafod beth yw'r ffordd orau o gefnogi trafndiaeth gymunedol yn y dyfodol.

Rwy'n deall yn iawn bod Llywodraeth Cymru yn wynebu pwysau ariannol a chyfyngiadau cyllidebol, ond rwyf hefyd yn sicr bod yn rhaid rhoi blaenoriaeth i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. Mae Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 Llywodraeth Cymru yn ymrwmo i ddatblygu dewisiadau ar gyfer cyllid wedi'i dargedu ar gyfer gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol sy'n canolbwyntio ar wasanaethau gwledig, mynediad at gyfleusterau iechyd, a mynediad at safleoedd cyflogaeth³². Mae'r rhain yn ymrwymïadau pwysig a chydag etholiadau Cynulliad Cenedlaethol 2016 yn dod yn nes, rwy'n edrych ymlaen i weithio gyda'r llywodraeth bresennol a'r llywodraeth yn y dyfodol, er mwyn amddiffyn a gwella'r gwasanaethau hyn sy'n cynnig 'achubiaeth', rhoi sylw i'r nodau lles cenedlaethol yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), ac adeiladu ar ymrwymiad Llywodraeth Cymru i sicrhau y gall pobl hŷn gael mynediad at dtrafnidiaeth fforddiadwy a phriodol sy'n eu cynorthwyo i chwarae rhan lawn mewn bywyd teuluol, cymdeithasol a chymunedol, yn unol â'r Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn 2013-23³³.

Cwestiwn 5 – beth ydych chi'n meddwl y dylai awdurdodau lleol yng Nghymru ei wneud i gefnogi gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru?

Am y rhesymau yr wyf wedi'u hamlinellu eisoes ar gyfer Llywodraeth Cymru, dylai Awdurdodau Lleol yng Nghymru hefyd roi blaenoriaeth i wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru. Rwy'n deall yn iawn bod pwysau ariannol ar lywodraeth leol, ond rwyf wedi bod yn sicr bod angen i bobl hŷn fynd o un lle i'r llall er mwyn cadw'u hannibyniaeth a gwella'u gwytnwch, a rhaid i Awdurdodau Lleol wneud popeth posibl er mwyn darparu'r gwasanaethau trafndiaeth

³² <http://llyw.cymru/docs/det/policy/150722-ntfp15-cy.pdf>

³³ <http://llyw.cymru/docs/dhss/publications/130521olderpeoplestrategy.pdf>

angenrheidiol hyn a thrwy wneud hynny leihau costau iechyd a gofal cymdeithasol. Mae angen i Awdurdodau Lleol fod yn barod i arloesi a darparu gwasanaethau trafndiaeth clyfar a chost-effeithiol, a dysgu o arferion da e.e. mae cynllun 'Bws Nos' Cyngor Sir Ddinbych wedi defnyddio cerbydau'r Awdurdod Lleol yn eu 'hamser di-fynd' i alluogi pobl hŷn i fynd o le i le³⁴.

Mae Awdurdodau Lleol yn bartneriaid allweddol yn y Rhaglen Heneiddio'n Dda yng Nghymru, ac mae pob un o'r 22 Awdurdod Lleol wedi llofnodi Datganiad Dulyn, ymrwymiad i sefydlu cymunedau sy'n ystyriol o oedran yn lleol. Mae trafndiaeth yn un o'r wyth maes sy'n cael eu nodi gan Sefydliad Iechyd y Byd er mwyn sefydlu lleoedd sy'n ystyriol o oedran³⁵, a disgwyliaf y bydd y Cynlluniau Heneiddio'n Dda Lleol a fydd yn cael eu cyhoeddi cyn bo hir, ac a fydd yn amlinellu camau gweithredu allweddol ym mhob Awdurdod Lleol, yn rhoi blaenoriaeth i ddarparu trafndiaeth i bobl hŷn.

Rhaid cydnabod nad yw darparu gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol i bobl hŷn yn ddigon: rhaid i safleoedd bysiau er enghraifft fod yn lleoedd diogel a hygyrch, â chysgod rhag yr elfennau a gwybodaeth hygyrch i bobl sydd â nam ar eu synhwyrau. Rhaid i'r bysiau eu hunain fod yn rhai y gall pobl hŷn fynd arnynt a dod oddi arnynt yn ddiogel, a rhaid cael seddi addas a digon o le ar gyfer pobl sy'n defnyddio cadair olwyn a chymhorthion cerdded. Mae gwell hyfforddiant i yrwyr bysiau'n bwysig hefyd er mwyn rhoi mwy o amser i bobl hŷn gyrraedd eu seddi, ac adnabod arwyddion dementia.

Fel y nodir yn adroddiad Age UK/ILC-UK 2015, 'The Future of Transport in an Ageing Society', mae pobl sy'n byw â dementia yn tueddu i roi'r gorau i yrru car o fewn tair blynedd ar ôl cael eu symptomau cyntaf ac, o ganlyniad, maent yn dibynnu mwy ar gludiant cyhoeddus. Gall cwtogi'r ddarpariaeth gwasanaethau bysiau gael effaith fawr iawn ar fywydau pobl sy'n byw â dementia a'u gofalwyr, gan fod diddymu'r gwasanaethau'n cyfyngu ar eu gallu i deithio o gwmpas³⁶. I'r rhai hynny sy'n gallu defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, gall defnyddio bysiau cyhoeddus er enghraifft olygu nifer o heriau gwahanol, gan gynnwys anhawster â llwybrau trafndiaeth, anhawster i drin arian, ac i ryngweithio â gyrrwr y bws a

³⁴ <http://www.wlga.gov.uk/pobl-hyn1/cyngor-sir-ddinbych-1>

³⁵ <http://www.ageingwellinwales.com/Libraries/Documents/AWFinalWelsh.pdf>

³⁶ <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201314/cmselect/cmtran/116/116we07.htm>

theithwyr eraill³⁷. Mae'n hanfodol felly bod sgiliau gyrrwyr bysiau'n cael eu diweddarau er mwyn eu galluogi, a rhoi iddynt yr hyder, i gynnig sicrwydd a chefnogaeth i bobl sy'n byw â dementia ac a allai fod â phroblemau yn ymwneud â chof a/neu ymwybyddiaeth ofodol. Mae addysgu pobl sy'n gweithio yn y sector trafndiaeth ac mewn sectorau eraill yn hanfodol er mwyn darparu gwell cefnogaeth, dealltwriaeth ac empathi i bobl sy'n byw â dementia a'u gofalwyr. Yn anffodus, nid yw Gweledigaeth Genedlaethol Cymru ar Dementia (2011) gan Lywodraeth Cymru yn rhoi sylw i faterion trafndiaeth³⁸ ac, o ganlyniad, dylai'r dull gweithredu hwn gael ei adlewyrchu mewn ymrwymadau wedi'u hadnewyddu gan Lywodraeth Cymru i anelu at fod yn genedl sy'n deall dementia³⁹.

Mae'r elfennau hyn i gyd yn bwysig er mwyn sefydlu cymunedau sy'n ystyriol o oedran ac yn cefnogi pobl sydd â dementia ledled Cymru, a dylai Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol a Byrddau Iechyd weithio gyda'i gilydd er mwyn sicrhau bod y Gronfa Trafndiaeth Leol yn helpu i ddatblygu cymunedau o'r fath. Yn ychwanegol at hyn, disgwyliaf y bydd y Cynlluniau Trafndiaeth Lleol yn ategu'r Cynlluniau Llesiant sy'n cael eu cynhyrchu gan y Byrddau Gwasanaethau Cyhoeddus statudol newydd ac yn rhoi sylw llawn i anghenion ac amgylchiadau pobl hŷn.

Un o'r prif bethau sy'n poeni pobl hŷn yw eu gallu i fynegi eu pryder ynglŷn â newidiadau i'r gwasanaethau bysiau sy'n 'achubiaeth' iddynt. Rwy'n clywed yn aml nad yw pobl hŷn wedi cael llawer o gyfle os o gwbl i fynegi eu pryderon, a bod y broses ymgynghori'n cael ei gweld fel rhywbeth 'symbolaidd' yn unig, â'r rhai hynny sy'n gyfrifol am ddarparu'r gwasanaethau hyn yn rhoi dim sylw o gwbl i farn pobl leol. Mae pobl hŷn yn cysylltu â mi yn rheolaidd i ddweud wrthyf fod penderfyniadau'n cael eu gwneud iddyn nhw, ac nid gyda nhw, a bod eu gwasanaeth bysiau i bob pwrpas wedi 'diflannu' dros nos, gan eu rhwystro rhag cyrraedd eu pentref, eu tref neu ganol y ddinas.

“Os oes ymgynghoriad yn cael ei gynnal, yna er eu budd nhw mae hyn...pe byddwn i'n berchen arnyn nhw (gwasanaethau bysiau), fyddwn ni byth yn gadael

³⁷ http://socialwelfare.bl.uk/subject-areas/services-client-groups/older-adults/ilcuk/174858The_Future_of_Transport_in_an_Ageing_Society_FINAL.pdf

³⁸ <http://gov.wales/docs/dhss/publications/110302dementiaen.pdf>

³⁹ <http://gov.wales/topics/health/nhswales/healthservice/mental-health-services/dementia/?lang=en>

iddyn nhw dorri ar y gwasanaethau” (Lynda, Bro Morgannwg)

“Bob tro mae ‘na ymgynghoriad neu adolygiad, mae’n arwain at gau” (Louise, Gwynedd)

O ganlyniad, rwy’n awyddus i sicrhau bod pobl hŷn yn cael pob cyfle i fynegi eu barn a bod y broses ymgysylltu ac ymgynghori yn llawn, yn drylwyr ac yn ystyrlon. O ganlyniad, byddaf yn cyhoeddi Canllawiau Ymarfer Da newydd ar gyfer Aseidiadau o’r Effaith ar Gydraddoldeb a Hawliau Dynol a Chraffu ar Newidiadau i Wasanaethau Cymunedol yng Nghymru yn y Flwyddyn Newydd, ac rwyf hefyd wedi bod yn gweithio gyda Chymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru, Guide Dogs Cymru, Anabledd Cymru a Defnyddwyr Bysiau Cymru ar gyhoeddiad newydd ar gyfer y Gweinidog Trafnidiaeth, dan y teitl ‘Getting There Together: Toolkit for Local Authorities: Inclusivity and Accessibility of the Consultation Process on Changes to Transport Services in Wales’.

Un o’r prif faterion sy’n peri pryder yw bod y rhan fwyaf o’r cwmnïau bysiau sydd yng Nghymru mewn dwylo preifat ac nad yw’n ofynnol iddynt gynnal ymgynghoriad cyhoeddus ynglŷn â newidiadau i lwybrau masnachol yn unig gan nad oes rhaid iddynt gydymffurfio â Dyletswyddau Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus. Yng Nghymru, dim ond Cynghorau Caerdydd a Dinas Casnewydd sy’n darparu gwasanaethau bysiau lleol fel cwmnïau bysiau trefol. Mae hyn yn golygu ei bod yn ofynnol i’r Cynghorau hyn ymgynghori’n llawn â phobl hŷn ac eraill, a gwneud aseidiadau effaith, ond nad oes rhaid i gwmnïau bysiau eraill wneud hynny.

Canlyniad hyn yw bod llwybrau bysiau’n cael eu cau heb i bobl hŷn gael cyfle i fynegi eu barn a herio cynigion. Rhaid i Lywodraeth Cymru wneud popeth posibl i roi sylw i’r mater hollbwysig hwn. Er enghraifft, dylai ymgysylltu ac ymgynghori â phobl hŷn ac eraill fod yn un o’r amodau i’w bodloni cyn dyfarnu Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG) i Awdurdodau Lleol, a dylid neilltuo o leiaf 10% o’r grant ar gyfer trafndiaeth gymunedol⁴⁰. Disgwyliaf hefyd y bydd y pecyn cymorth y cyfeiriwyd ato’n gynharach ar gyfer y Gweinidog Trafnidiaeth yn sbarduno newid. Yn ychwanegol at hyn, rwy’n barod, fel yr argymhellwyd mewn adroddiad gan Age Cymru, i gyfarfod yn rheolaidd â’r prif gwmnïau bysiau a Chymdeithas Llywodraeth

⁴⁰ <http://www.ageuk.org.uk/cymru/professional-resources/blogs/the-future-of-bus-services-in-wales/>

Leol Cymru i drafod anghenion pobl hŷn⁴¹.

Cwestiwn 6 – beth yw eich barn am gynigion i ddatganoli pwerau cofrestru bysiau i Gymru? Sut y dylai'r rhain gael eu defnyddio?

Byddwn yn falch o gael rhagor o fanylion ynglŷn â'r cynigion i ddatganoli'r pwerau cofrestru bysiau i Lywodraeth Cymru. Rwy'n cefnogi'r cynnig mewn egwyddor er mwyn i Lywodraeth Cymru allu rheoleiddio a rhoi sylw i faterion sy'n ymwneud yn benodol â Chymru yn y diwydiant bysiau. Mae angen i benderfyniadau gael eu gwneud yn gyflymach, a chael mwy o effaith, ac yn unol â'r egwyddor sybsidiaredd, dylai penderfyniadau sy'n ymwneud â materion cofrestru bysiau gael eu gwneud yn fwy lleol h.y. gyda Llywodraeth Cymru.

Rwyf felly'n croesawu cefnogaeth Llywodraeth y DU i ddatganoli'r pwerau hyn oherwydd y byddai galluogi'r Cynulliad Cenedlaethol i benderfynu ynglŷn â'r fframwaith rheoleiddio yng Nghymru'n ategu'r pwerau dros bolisiau trafndiaeth sydd wedi cael eu datganoli'n barod⁴². Mae'n gam rhesymegol a byddai'n ein helpu i symud ymlaen â deddfwriaeth allweddol yng Nghymru megis Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), yn ogystal â rhoi mwy o ymreolaeth i Lywodraeth Cymru i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol a fydd yn dod i rym cyn bo hir. Gallai hefyd helpu i ddatblygu dull gweithredu integredig rhwng gwasanaethau bysiau lleol a phrosiectau seilwaith trafndiaeth mawr e.e. cynlluniau arfaethedig Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a thrydaneiddio'r rheilffordd yn y Gogledd a'r De.

Yn ychwanegol at hyn, rwy'n croesawu'r cyfle i gael rhagor o drafodaethau ynglŷn â sefydlu Comisiynydd Traffig Cymru er mwyn rheoleiddio gwasanaethau loriau, bysiau a choetsys. Rwy'n cefnogi'r cynnig y dylai arwain at wasanaethau a threfniadau rheoleiddio gwell, mwy diogel a mwy effeithiol i bobl hŷn ac eraill yng Nghymru.

⁴¹ <http://www.ageuk.org.uk/PageFiles/37166/Buses%20-%20a%20lifeline%20for%20older%20people.pdf?dtrk=true>

⁴² https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/408589/47683_CM9020_WELSH.pdf

Cwestiwn 7 – dywedwch wrthym a ydych yn credu bod angen mwy o bwerau i rheoleiddio'r diwydiant bysiau yng Nghymru a pham?

Nid yw datganoli rhagor o bwerau rheoleiddio bysiau wedi cael ei gynnegi eto, ond rwy'n cefnogi trafodaethau rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU er mwyn sicrhau bod penderfyniadau sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn glir, yn effeithiol ac yn cael eu gwneud heb oedi diangen. Rwy'n canolbwyntio ar wasanaethau trafndiaeth hygyrch o ansawdd gwell i bobl hŷn ledled Cymru, ac am y rhesymau a amlinellwyd yng Nghwestiwn 6, gallai datganoli bwerau cysylltiedig yn yr adran hon helpu Llywodraeth Cymru i roi sylw i faterion sy'n ymwneud yn benodol â Chymru a chaniatáu mwy o ymreolaeth, hyblygrwydd a fframwaith cliriach er mwyn gweithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol a'i gysylltiadau â pholisïau, strategaethau a deddfwriaeth berthnasol.

Cwestiwn 8 – pa gamau eraill y gellir eu cymryd i sicrhau bod gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol yn diwallu anghenion pobl Cymru?

Yn fy nghyfarfodydd gyda'r Llywodraeth a darparwyr gwasanaethau ar bob lefel rwy'n sicr bod arnom angen dull gweithredu strategol, cydgysylltiedig a gwell ar gyfer pobl hŷn yng Nghymru. Mae Cymru'n genedl o bobl hŷn ac mae hyn yn rhywbeth y dylem fod yn falch ohono. Mae pobl hŷn ar hyn o bryd yn ased nad yw'n cael ei gwerthfawrogi'n iawn, ac y gellid gwneud llawer mwy o ddefnydd ohoni, a rhaid inni wneud popeth posibl, drwy'r agendâu integreiddio ac atal, i dorri'r cylch bregusrwydd a dibyniaeth a chadw pobl hŷn yn weithgar ac yn annibynnol, gan eu galluogi i fyw bywydau sydd â gwerth, ystyr a phwrpas iddynt. Rwyf hefyd yn disgwyl y bydd gwasanaethau trafndiaeth yn cael eu datblygu gyda phobl hŷn, ac nid iddynt. Mae gan bobl hŷn lawer iawn o wybodaeth a phrofiad a dyma'r bobl sydd yn y sefyllfa orau i helpu i lunio a darparu llawer o'r gwasanaethau hyn sydd eu hangen yn fawr.

Nid yw anghenion pobl hŷn wedi'u cyfyngu i iechyd a gofal cymdeithasol, ac mae gan drafndiaeth ran bwysig i'w chwarae er mwyn symud tuag at ddull gweithredu sy'n seiliedig ar asedau ac ar ganlyniadau. Fel y mae adroddiad y Gwasanaeth Gwirfoddol Brenhinol ar drafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru'n pwysleisio, yr allwedd i gysylltiadau cymdeithasol a bywyd prysur yw trafndiaeth hygyrch i helpu

pobl i fynd o le i le wrth iddynt fynd yn hŷn⁴³. Gwasanaethau bysiau cyhoeddus a thrafnidiaeth gymunedol yw'r 'bont' y mae ar bobl hŷn ei heisiau a'i hangen am nifer o resymau, ac edrychaf ymlaen i weithio gyda Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol a chyrrff allweddol yn y sector trafndiaeth er mwyn sicrhau bod pobl hŷn yn dal i allu defnyddio'r gwasanaethau hyn sy'n 'achubiaeth' iddynt a thrwy hynny gadw'u hiechyd, eu hannibyniaeth a'u lles. Gallai peidio â gwneud hyn fod yn gostus iawn i wasanaethau cyhoeddus Cymru.

Hyderaf y bydd fy sylwadau'n ddefnyddiol i'r Pwyllgor ac edrychaf ymlaen i wneud rhagor o waith gyda'r Pwyllgor mewn cysylltiad â'r Ymchwiliad pwysig hwn.

Nodwch unrhyw beth arall yr hoffech sôn amdano ar y pwnc hwn, diolch i chi am gyfrannu at ein hymchwiliad.

Atodiad A: 'Pwysigrwydd ac Effaith Gwasanaethau Cymunedol yng Nghymru' (2014)⁴⁴

Trafnidiaeth

Mae trafndiaeth gyhoeddus yn hanfodol i leihau problemau iechyd corfforol ac iechyd meddwl ymhlith pobl hŷn. Yn aml iawn ystyrir bod trafndiaeth yn hanfodol i allu defnyddio gwasanaethau a chyfleusterau allweddol, yn enwedig i'r bobl hynny sy'n byw mewn cymunedau gwledig. Gan fod disgwyl i'r boblogaeth 75 oed a hŷn gynyddu 60% erbyn 2035, mae hyd yn oed mwy o angen am dtrafnidiaeth gyhoeddus ddigonol.

Heb wasanaethau a seilwaith priodol a ffordd ymarferol o fynd o gwmpas, gall pobl hŷn gael eu hynysu oddi wrth eu cymuned a'u cymdeithas, heb allu cael gafael ar wasanaethau hanfodol, cymryd rhan mewn gweithgareddau nac ymweld â theulu a ffrindiau. Mae trafndiaeth gyhoeddus yn hanfodol i gynnal iechyd y cyhoedd, cynhwysiant mewn cymdeithas a'r agenda atal; os bydd pobl hŷn yn ymdrechu i ddefnyddio trafndiaeth, gall hyn helpu i leihau effeithiau gordewdra a pheryglon cardiofasgwlaidd.

Mae trafndiaeth leol ddibynadwy yn dod yn fwyfwy pwysig wrth i bobl fynd yn hŷn, gyda siwrneiau hanfodol yn dod yn fwy o her. Yng Nghymru, mae dwy ran o dair o bobl hŷn sengl heb gar, ac mae un unigolyn o bob pedwar yng Nghymru yn teimlo bod yr ysbyty lleol yn un o'r lleoliadau anoddaf i'w cyrraedd gyda gwasanaethau

⁴³<https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/Wales%20transport%20report.pdf>

⁴⁴ http://www.olderpeoplewales.com/wl/news/news/14-02-25/The_Importance_and_Impact_of_Community_Services_within_Wales.aspx

bysiau lleol.

Er ei bod yn debygol y gwelir cynnydd o 38% yn nifer y bobl sy'n teithio ar drenau yng Nghymru rhwng 2005 a 2026, mae pobl hŷn yn dweud wrth y Comisiynydd yn aml eu bod yn teimlo'n fwy cyfforddus yn defnyddio bysiau na threnau. Mae tocynnau trên rhatach ar gyfer pobl hŷn yn bwysig mewn ardaloedd lle nad oes cymaint o wasanaethau bysiau, ond mae dal angen gwasanaethau bysiau ar bobl hŷn i fynd a dod o'r orsaf drenau. Mae gofyn bod pobl hŷn sy'n gallu defnyddio trenau ac yn dymuno gwneud hynny yn cael gwasanaeth trenau dibynadwy wedi'i gefnogi gan seilwaith digonol, megis seddau a thoiledau hygyrch, yn ogystal â threnau sy'n ystyriol o oedran, sy'n darparu cyhoeddiadau clyweledol a digon o ddolenni gafael ar gyfer eu hanghenion.

Mae colli gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn bryder mawr i bobl hŷn, yn enwedig dyfodol gwasanaethau bysiau lleol. Mae pobl hŷn wedi dweud wrth y Comisiynydd fod ansicrwydd ynghylch trafniadaeth gyhoeddus yn creu pryder ac ofn go iawn am eu hannibyniaeth.

Mae torri ar wasanaethau bysiau yn effeithio ar bobl dlawd, pobl hŷn a'r bobl fwyaf agored i niwed yn fwy nag ar grwpiau eraill mewn cymdeithas. Mae pedair gwaith yn fwy o siwrneiau'n cael eu gwneud ar fws yn hytrach nag ar drên, ac eto amcangyfrifwyd bod Llywodraeth Cymru wedi gwario £105m ar wasanaethau bysiau yn 2013/14, o'i gymharu â £225m ar wasanaethau rheilffordd.

Y llynedd, canfu ymchwil gan y Gwasanaeth Gwirfoddol Brenhinol, fod 17 y cant o bobl hŷn yng Nghymru wedi gweld gostyngiad yn nifer y gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn eu hardal. Yn aml, nid yw trafniadaeth gyhoeddus yn hwylus iawn i bobl ag anabledd neu anhwylderau, a dywedodd bron i 11 y cant o bobl hŷn nad oeddynt yn gallu defnyddio trafniadaeth gyhoeddus oherwydd eu hanableddau.

Canfu'r astudiaeth fod diffyg trafniadaeth addas yn cael effaith drychinebus ar les; mae 4% o bobl hŷn yn teimlo'n unig am nad ydynt yn gallu mynd allan ac roedd 4% yn teimlo'n isel.

Yn ei thrafodaethau gyda phobl hŷn, mae'r Comisiynydd wedi clywed straeon sy'n peri gofid mawr am yr effaith drychinebus ar fywydau pobl hŷn pan fydd gwasanaethau bysiau lleol yn wynebu toriadau neu pan fydd y llwybrau'n cael eu newid. Mae hyn yn eu gadael, i bob pwrpas, yn gaeth i'r tŷ heb lwybr bws lleol hygyrch. Y gair a ddaeth i'r amlwg dro ar ôl tro oedd 'hanfodol'; mae trafniadaeth gyhoeddus dda a dibynadwy yn cael ei gweld fel cyswllt nid dim ond i gyrraedd y siopau, a'r Swyddfa'r Post neu i ymweld â theulu a ffrindiau, ond hefyd fel cyswllt

i'r byd ehangach ac i annibyniaeth.

Yn ôl gwaith ymchwil, mae mwy na 18,000 o bobl hŷn dros 75 oed yn teimlo'n gaeth neu wedi'u hynysu yn eu cartref eu hunain oherwydd diffyg trafndiaeth gyhoeddus addas. Mae gostyngiad yn nifer y gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn debygol iawn o achosi i'r ffigur hwn gynyddu, gyda goblygiadau pellgyrhaeddol i les corfforol a meddwl pobl hŷn.

Fel y nodwyd yn y Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn gan Lywodraeth Cymru, mae diffyg trafndiaeth yn cyfrannu at lefelau uwch o arwahanrwydd cymdeithasol. Mae dileu gwasanaethau bws felly yn golygu bod pobl hŷn mewn perygl o deimlo'n ynysig ac yn unig heb gyswllt â chymdeithas, a bydd hyn yn arwain at angen cefnogaeth gan y wladwriaeth sy'n llawer mwy costus yn y tymor hir na rhoi cymhorthdal i fws lleol.

Mae newidiadau'n cael eu rhoi ar waith heddiw sy'n cael effaith sylweddol ar fywyd bob dydd pobl hŷn. Ledled Cymru a Lloegr, lleihaodd 46% o awdurdodau lleol eu cymorth i wasanaethau bysiau yn 2013/14. Yng Nghymru, cafodd 25 gwasanaeth eu dileu neu eu newid (13 o ostyngiadau neu newidiadau, 12 gwasanaeth llawn wedi'u dileu) yn ystod yr un cyfnod. Mae rhai ardaloedd yn wynebu'r posibilrwydd o gollir arian i gyd ar gyfer gwasanaethau bysiau sy'n cael cymhorthdal³¹. Gyda gwasanaethau bysiau'n diflannu a dim arosfannau trenau gerllaw, mae pryderon go iawn y bydd cymunedau, a phobl hŷn yn enwedig, yn teimlo'n fwy ynysig ac ar yr ymylon.

Mae angen bysiau sy'n ystyriol o oedran ar bobl hŷn e.e. lloriau isel er mwyn mynd ar y bws yn haws, cyhoeddiadau clyweledol, coridorau lletach a digon o ddolenni gafael, a seilwaith bysiau digonol hefyd. Mae angen arosfannau bysiau diogel ar bobl hŷn sy'n hawdd eu defnyddio, sydd â digon o seddau a chysgod rhag y tywydd, ac sy'n darparu gwybodaeth glir a gweladwy am deithio gyda dulliau cyfathrebu eraill, megis 'arosfannau bws sy'n siarad' ar gyfer pobl sydd â nam ar y golwg.

Teithio ar fysiau am ddim

Mae nifer uchel iawn o bobl hŷn yn defnyddio'r bws yng Nghymru, a phobl dros 50 oed sy'n defnyddio'r gwasanaethau bysiau fwyaf. Mae llawer o bobl hŷn yn gwbl ddibynol ar y bysiau hyn, gan nad ydynt yn gallu gyrru ac nid oes ganddynt fynediad at drafnidiaeth breifat.

Ers 2002, mae cyflwyno teithio ar fysiau am ddim ar gyfer pobl hŷn yng Nghymru wedi bod yn llwyddiant mawr ac wedi gwneud gwahaniaeth enfawr i'w bywydau. Amcangyfrifwyd bod 400 miliwn o deithiau wedi'u gwneud ers lansio hyn³⁴, a bod

awdurdodau lleol wedi rheoli dros 650,000 o docynnau bob blwyddyn. Fel yr amlinellwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol³⁵, mae Llywodraeth Cymru yn dal i fod wedi ymrwmo i roi tocynnau teithio rhatach ar wasanaethau bysiau lleol ar gyfer pobl hŷn.

Mae teithio am ddim drwy'r cynllun teithio rhatach ar fysiau yn rhan gwbl hanfodol o fywydau llawer o bobl hŷn. Mae ein gwaith ymchwil yn dangos bod 80% o bobl hŷn yn credu y byddai ansawdd eu bywyd yn dioddef ac y byddent yn fwy unig a chaeth i'r tŷ heb y tocyn bysiau am ddim. Mae ein hymchwil yn dangos hefyd fod y cynllun yn "bobl hŷn barhau yn rhan o gymdeithas, gan wella ansawdd eu bywyd ...dod â manteision ehangach o ran ysgafnhau'r pwysau ar gyllidebau trafndiaeth iechyd a gofal cymdeithasol".

Fodd bynnag, mae llawer o lwybrau trafndiaeth gyhoeddus ledled Cymru dan fygythiad ac nid yw tocyn teithio ar fws am ddim yn werth fawr ddim i bobl hŷn os bydd llwybrau bws penodol yn diflannu neu os na allant gyrraedd yr arhosfa fws. Mae effaith lleihau gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eisoes i'w gweld; yn 2012 roedd 6.9% yn llai o bobl yn defnyddio bysiau yng Nghymru, mwy na dwywaith y gwmp yn y nifer yn Lloegr neu yn yr Alban. Ar yr un pryd, cynyddodd prisiau tocynnau bws yng Nghymru 6.9%, mwy na dwywaith y gyfradd chwyddiant a llawer mwy na'r cynnydd mewn prisiau yn Lloegr a'r Alban.

Yn aml iawn, mae torri ar wasanaethau bysiau yn effeithio'n fawr iawn ar bobl hŷn ac, yn rhy aml o lawer, nid yw lleisiau pobl hŷn yn cael eu clywed pan fydd newidiadau i wasanaethau a llwybrau'n cael eu hystyried. Mae'r Comisiynydd wedi clywed pryderon go iawn am yr ad-daliadau i gwmnïau ar gyfer teithio rhatach ar fysiau ar gyfer 2014-15. Ym mis Rhagfyr 2013 mynegodd y Comisiynydd ei phryderon wrth y Gweinidog Trafnidiaeth am y bwriad i leihau canran y cyfraddau ad-daliad i gwmnïau o 1 Ebrill 2014 ymlaen, a allai arwain at hyd at 30% yn llai o wasanaethau.

Bydd y cynlluniau hyn yn golygu goblygiadau enfawr i bobl hŷn ledled Cymru, gan greu mwy o alw am wasanaethau trafndiaeth gymunedol ac mae'n annhebygol y gellir ateb y galw hwn heb ddyrannu cryn dipyn o adnoddau ychwanegol. Er bod nifer y teithwyr hŷn a theithwyr anabl sy'n teithio'n rhatach yng Nghymru wedi aros yn gyson fwy neu lai rhwng 2009/10 a 2012/13 ar 48 miliwn o siwrneiau'r flwyddyn, bydd unrhyw ostyngiadau mewn cyfraddau ad-daliad i gwmnïau bysiau yn effeithio ar y gwasanaeth a ddarperir ac yn golygu bod llai o'r drafndiaeth gyhoeddus sydd wir ei hangen ar gael.

Trafnidiaeth yng nghefn gwlad

Mae gostyngiadau mewn gwasanaethau bysiau yn bryder mawr mewn ardaloedd gwledig. Yn y rhannau hyn o Gymru, mae'r boblogaeth yn llawer hŷn, ar y cyfan,

na'r boblogaeth mewn ardaloedd trefol. Yng Nghymru, mae pobl yn llai tebygol hefyd o fod yn gallu cyrraedd llwybrau bysiau na'r boblogaeth yn y DU: Mae 83% o gartrefi yng Nghymru o fewn 13 munud ar droed i arhosfa fws gyda gwasanaeth o leiaf unwaith yr awr, o'i gymharu â 90% ar gyfer y DU i gyd.

Mae'r angen am gysylltiadau effeithiol yng nghefn gwlad yn fwy yn dilyn cau banciau a siopau lleol ynghyd â gwasanaethau eraill, sy'n golygu bod yn rhaid i bobl hŷn deithio ymhellach i gyrraedd y gwasanaethau hyn ac amwynderau hanfodol eraill. Gan fod llai o bobl hŷn yn berchen ar gar ac yn defnyddio ceir, mae hyn hefyd yn gallu gwneud iddynt deimlo eu bod ar gyrion cymdeithas heb fod yn gallu cyrraedd gwasanaethau cymunedol mewn ardaloedd gwledig. Gall hyn effeithio'n sylweddol ar eu lles.

Un o'r prif bryderon i bobl hŷn mewn ardaloedd gwledig yw mynd a dod i'r ysbytai ar gyfer apwyntiadau, sut mae delio ar adegau pan fyddant yn gorfod mynd i'r ysbyty mewn argyfwng, a'r anawsterau wrth ymweld â pherthnasau agos mewn ysbytai ymhell i ffwrdd. Bwriedir canoli unedau arbenigol mewn llai o ysbytai fel rhan o ad-drefnu gofal iechyd y GIG yng Nghymru, ac yn sgîl hyn bydd yr angen i gynllunio trafndiaeth effeithiol gan sicrhau rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus ddigonol yn bwysicach fyth.

Pryder mawr arall yw y gall ardaloedd gwledig fod yn colli arian ar gyfer trafndiaeth gymunedol. Yn dilyn newidiadau a wnaed gan Lywodraeth Cymru yn 2012, £2.5m oedd cyfanswm yr arian ar gyfer trafndiaeth gymunedol yng Nghymru yn 2013/14. Er bod y ffigur hwn yn un sylweddol, ni chafodd ei ddsbarthu'n deg ar draws Cymru. Cafodd yr arian ei ddyrannu i'r pedwar consortia trafndiaeth rhanbarthol (mae dyfodol y rhain yn ansicr ar hyn o bryd) ar sail y boblogaeth a'r rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus presennol, ac nid ar sail angen.

O ganlyniad, rhanbarth canolbarth Cymru, gyda'i drwch poblogaeth isel a'i lefelau prin o dtrafnidiaeth gyhoeddus, gafodd y dyraniad lleiaf. Mae'r ardal honno'n un sydd â'r nifer fwyaf o gynlluniau trafndiaeth gymunedol. Mae colli refeniw wedi effeithio go iawn ar bobl hŷn sy'n byw yng nghanolbarth Cymru, gan gyfyngu ar eu gallu, er enghraifft, i gyrraedd gwasanaethau allweddol.

Mae pobl hŷn mewn ardaloedd gwledig yn dibynnu ar y gwasanaethau bysiau hyn, ond maent yn hanfodol bwysig i bobl eraill hefyd, gan helpu diwydiant ymwelwyr Cymru, er enghraifft, a'r ymgyrch i gael gwell cysylltiadau.

Mae colli llwybrau trafndiaeth gyhoeddus yn gallu bod yr un mor niweidiol mewn ardaloedd trefol. Os nad yw pobl yn gallu symud gystal a bod y seilwaith

trafnidiaeth yn anhygyrch, gall pobl hŷn deimlo eu bod wedi'u hynysu a ddim yn rhan o gymdeithas mewn trefi a dinasoedd, a gall hyn effeithio'n ddifrifol ar eu hiechyd corfforol ac iechyd meddwl.

Pan oedd pobl hŷn ledled Cymru yn ceisio mynegi eu pryderon wrth y cwmnïau bysiau neu'r awdurdodau lleol, roeddent yn aml yn teimlo nad oedd neb yn eu cymryd o ddifrif, neu nad oedd neb yn ymgynghori â hwy mewn modd ystyrlon.

Trafnidiaeth gymunedol

Rhaid i awdurdodau lleol, cwmnïau bysiau a phartneriaid allweddol eraill ddod o hyd i ffyrdd newydd ac arloesol o ddarparu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus hanfodol. I rai pobl hŷn, mae gwasanaethau tacsï'n rhy ddrud, a gall pobl â nam ar y golwg neu'r clyw ei chael yn anodd eu defnyddio.

Mae gan dtrafnidiaeth gymunedol rôl fwy i'w chwarae ac mae pobl hŷn yn canmol hyn. Mae gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn llenwi'r bylchau yn y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus ac mae'n arbennig o bwysig i bobl hŷn a'r rheini sy'n byw mewn cymunedau ynysig mewn ardaloedd gwledig. Mae llawer o wasanaethau yn defnyddio cerbydau arbenigol sy'n hanfodol i bobl hŷn â phroblemau symud. Er gwaethaf y ganmoliaeth, ystyrir trafndiaeth gymunedol fel y 'cyswllt sydd wedi'i esgeuluso' a rhaid cefnogi hyn yn well a'i integreiddio â moddau eraill er mwyn mynd i'r afael ag anghenion pobl hŷn.

Caiff trafndiaeth gymunedol yng Nghymru ei hystyried yn llawer mwy cadarnhaol na thrafnidiaeth gyhoeddus reolaidd, ac mae pobl hŷn yn canmol y rôl hanfodol y mae'n ei chwarae wrth eu helpu i gyrraedd eu cymunedau a gwasanaethau hanfodol. Mae trafndiaeth gymunedol hefyd yn rhoi gwerth gwych am arian, gwerth £3 am bob £1 a gaiff ei gwario arni. Er bod trafndiaeth gymunedol yn rhoi cefnogaeth i bobl hŷn y mae gwir ei hangen arnynt, ni all fodloni eu hanghenion yn llwyr a rhaid ei hategu'n ddigonol gan dtrafnidiaeth gyhoeddus.

Er gwaethaf pwysigrwydd mentrau i gefnogi gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yng Nghymru, daeth y Fenter Tocynnau Teithio Rhatach ar Drafnidiaeth Gymunedol (CTCFI) gan Lywodraeth Cymru ar gyfer 15 cynllun trafndiaeth yng Nghymru i ben ym mis Ebrill 2013 ar ôl 8 mlynedd oherwydd cyfyngiadau arian.

Mae rhai cwmnïau a oedd yn rhan o'r cynllun wedi dweud bod dod â'r CTCFI i ben yn cael effaith negyddol ar bobl hŷn, yn enwedig y rheini yn eu 80au neu 90au, a'r bobl anabl iawn a oedd yn ei ddefnyddio. Ers 2004/05, darparwyd dros 1.4 miliwn o siwrneiau i deithwyr i'r aelodau mwyaf agored i niwed o'r gymuned drwy'r cynllun CTCFI. Gan fod y fenter wedi dod i ben, mae defnyddwyr y gwasanaeth a oedd yn arfer cael teithio'n rhatach yn gorfod talu erbyn hyn, ac mae hyn wedi arwain at lai

o bobl yn defnyddio'r gwasanaethau hyn mewn ambell ardal.

Nid yw'n glir eto a fydd Grant Cymorth ar gyfer Gwasanaethau Bws a Chronfa Trafnidiaeth Leol newydd Llywodraeth Cymru, sy'n olynu'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Grant Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn bodloni anghenion trafndiaeth gyhoeddus pobl hŷn yn ddigonol. Gallai'r strwythur newydd gynnig cyfle i wella, cynyddu ac integreiddio gwasanaethau bysiau, ond mae'r gostyngiad sylweddol yn y cymhorthdal cyhoeddus ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yn peri pryder, gyda gwerth y ddwy ffrwd gyllido flaenorol gyda'i gilydd yn disgyn 22% rhwng 2011/12 a 2013/14.

Yn ei thrafodaethau gyda phobl hŷn, mae'r Comisiynydd wedi clywed straeon cadarnhaol am wasanaethau trafndiaeth, a dywedodd rhai ymatebwyr eu bod wedi cael mynediad da iawn at drafndiaeth gyhoeddus, gan eu helpu gyda'u hannibyniaeth, eu hiechyd a'u lles. Ond prin iawn oedd y sylwadau hyn. Un neges gyson a ddaeth i'r amlwg oedd bod pobl hŷn yn teimlo nad oedd ganddynt bŵer mewn materion yn ymwneud a thrafndiaeth, ac y byddent, yn anochel, yn parhau i ddioddef o ran cael mynediad at drafndiaeth.