

Rhif: WG33177



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

[www.llyw.cymru](http://www.llyw.cymru)

Llywodraeth Cymru

## Dogfen Ymgynghori

# CYNLLUN TEITHIO RHATACH GORFODOL YNG NGHYMURU

Parhau i ddarparu teithio ar fws am ddim i bobl hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr anafedig

Dyddiad cyhoeddi: 10 Hydref 2017

Gofynnir am: Atebion erbyn 12 Ionawr 2018

## TROSOLWG

Pwrpas yr ymgynghoriad hwn yw gofyn am farn ynghylch teithio ar fws am ddim i bobl hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr anafedig yng Nghymru.

## SUT I YMATEB

Mae'r cyfnod ymgynghori'n cychwyn ar 10 Hydref 2017 ac yn dod i ben ar 12 Ionawr 2018. Gwnewch yn siŵr, os gwelwch yn dda, fod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau gofynnol.

Mae'r ddogfen ar gael ar y rhyngrwyd yn <http://gov.wales/consultations/?lang=en>

Atebwch, os gwelwch yn dda, drwy:

- gwblhau'r ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad yn Atodiad A; neu
- anfon eich ymateb drwy'r post neu'r e-bost i'r manylion cyswllt isod.

## GWYBODAETH BELLACH A DOGFENNAU CYSYLLTIEDIG

Mae fersiynau o'r ddogfen hon mewn print bras neu Braille neu mewn ieithoedd eraill ar gael os gofynnwch.

## MANYLION CYSWLLT

Cyfeiriad post: Tîm Polisi Trafnidiaeth Gyhoeddus  
Cludiant - Polisi, Cynllunio a Phartneriaethau  
Llywodraeth Cymru  
Parc Cathays  
Caerdydd  
CF10 3NQ

E-bost: [PolisiTrafnidiaethGyhoeddus.PublicTransportPolicy@wales.gsi.gov.uk](mailto:PolisiTrafnidiaethGyhoeddus.PublicTransportPolicy@wales.gsi.gov.uk)

Ffôn: 03000 251497

## **DIOGELU DATA**

### **Sut y byddwn yn defnyddio'r farn a'r wybodaeth a roddwch inni**

Bydd unrhyw ymateb a anfonwch atom yn cael ei weld yn llawn gan staff Llywodraeth Cymru sy'n gweithio ar y materion y mae'r ymgynghoriad hwn yn ymdrin â hwy. Mae'n bosibl y bydd aelodau eraill o staff Llywodraeth Cymru yn gweld yr ymateb hefyd, er mwyn eu helpu i gynllunio ymgynghoriadau ar gyfer y dyfodol.

Mae Llywodraeth Cymru'n bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion i'r ddogfen hon. Mae'n bosibl hefyd y byddwn yn cyhoeddi'r ymatebion yn llawn. Fel arfer, bydd enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr unigolyn neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb yn cael eu cyhoeddi gyda'r ymateb. Mae hynny'n helpu i ddangos bod yr ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol. Os nad ydych yn dymuno i'ch enw a'ch cyfeiriad gael eu cyhoeddi, rhowch wybod i ni yn ysgrifenedig wrth anfon eich ymateb. Byddwn wedyn yn cuddio'ch manylion.

Mae'n bosibl y bydd yr enwau a'r cyfeiriadau y byddwn yn eu cuddio yn cael eu cyhoeddi'n ddiweddarach, er nad yw hynny'n debygol o ddigwydd yn aml iawn. Mae Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004 yn caniatáu i'r cyhoedd ofyn am gael gweld gwybodaeth a gedwir gan lawer o gyrff cyhoeddus, gan gynnwys Llywodraeth Cymru. Mae hynny'n cynnwys gwybodaeth sydd heb ei chyhoeddi.

Fodd bynnag, mae'r gyfraith hefyd yn caniatáu i ni gadw gwybodaeth yn ôl dan rai amgylchiadau. Os bydd unrhyw un yn gofyn am gael gweld gwybodaeth a gadwyd yn ôl gennym, bydd rhaid inni benderfynu a ydym am ei rhyddhau ai peidio. Os bydd rhywun wedi gofyn inni beidio â chyhoeddi ei enw a'i gyfeiriad, bydd hynny'n ffaith bwysig i ni ei chadw mewn cof. Fodd bynnag, fe allai fod rhesymau pwysig ambell waith dros orfod datgelu enw a chyfeiriad unigolyn, er ei fod wedi gofyn i ni beidio â'u cyhoeddi. Byddem yn cysylltu â'r unigolyn ac yn gofyn am ei farn cyn gwneud unrhyw benderfyniad terfynol i ddatgelu'r wybodaeth.

## CYNNWYS

Rhagair y Gweinidog	Tudalen 3
Crynodeb Gweithredol	Tudalen 4
Cyflwyniad	Tudalen 6
Teithiau Bws	Tudalen 8
Ad-dalu i'r gweithredwyr	Tudalen 10
Y fframwaith cyfreithiol	Tudalen 11
Casglu data	Tudalen 12
Archwilio a Gorfodi	Tudalen 13
Parhau i ddarparu teithio ar fws am ddim yn gynaliadwy	Tudalen 13
Crynodeb o'r cwestiynau	Tudalen 23
Ffurflen adborth yr ymgynghoriad	Tudalen 24

## RHAGAIR Y GWEINIDOG

Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithio ar fws am ddim yn gyffredinol i bobl hŷn a phobl anabl, gyda'r nod o'i gwneud yn haws o lawer cael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol.

Fel y cyfryw, mae'r Llywodraeth hon yn dal yn ymrwymedig i'r egwyddorion sydd wedi bod yn sail i'r cynllun teithio ar fws am ddim yng Nghymru ers dros ddegawd, - darparu teithio ar fws am ddim i bobl hŷn a phobl anabl, a rhai cyn-filwyr yn fwy diweddar, yn unrhyw le yng Nghymru ar wasanaethau bws rheolaidd, lleol.



Rydym yn parhau i ymfalchïo yn ein cynllun teithio ar fws am ddim, sy'n fwy hael na chynlluniau a gynigir gan awdurdodau lleol yng ngwledydd eraill y Deyrnas Unedig. Gan fod y cynllun wedi bod mewn bodolaeth ers dros ddegawd, mae angen i ni ystyried yn ofalus iawn sut mae'r cynllun yn gweithio a sut y gallwn wneud gwelliannau er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i gynnig buddion cynaliadwy i bobl Cymru ymhell i'r dyfodol. Rhaid i'r ystyriaethau hyn gael eu gweld yn erbyn cefndir poblogaeth sy'n heneiddio, pwysau cynyddol i leihau cyllidebau'r sector cyhoeddus a dyfodol economaidd ansicr i'n gwlad wrth i'r Deyrnas Unedig adael yr Undeb Ewropeaidd.

Dyna pam yr wyf wedi cychwyn yr ymgynghoriad hwn. Mae'n adeiladu ar yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd gennyf yn gynharach eleni ynghylch y ffordd i gynllunio a darparu gwasanaethau bws lleol yn well, fel rhan o system cludiant cyhoeddus integredig ymhell i'r dyfodol. Rwyf yn ymrwymedig i sicrhau bod ein cynllun yn parhau i ateb anghenion pobl Cymru, yn fforddiadwy ac yn parhau i gyfrannu i'n nodau o greu cymdeithas unedig a chydgysylltiedig.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ken', written in a cursive style.

**Ken Skates AC**  
**Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith**

## CRYNODEB GWEITHREDOL

Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithio ar fws am ddim i bobl hŷn a phobl anabl, gyda'r nod o'i gwneud yn haws o lawer cael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol.

Mae teithio ar fws am ddim yn gwneud cyfraniad gwerthfawr i wella iechyd a lles pobl hŷn yng Nghymru, gan alluogi mwy o bobl i aros yn brysur yn hwy, ac felly mae'n hybu byw'n annibynnol. Mae cadw'n brysur yn gorfforol yn gymorth i gynnal lles meddyliol, symudedd a chryfder cyhyrau mewn pobl hŷn ac yn lleihau eu perygl o glefyd cardiofasgwlaidd, codymau a thoresgyrn. Yn y ffordd hon, mae'r cynllun hefyd yn gymorth i leihau'r galw ar wasanaethau iechyd.

Mae ein rhaglen ar gyfer llywodraethu, *Symud Cymru Ymlaen*, a'n strategaeth genedlaethol, *Ffyniant i Bawb*, yn amlinellu'r prif ymrwymadau y byddwn yn eu cyflawni rhwng hyn a 2021 i wneud gwelliannau gwirioneddol ym mywydau pob dydd pobl yng Nghymru. Mae'r ffocws ar yrru gwelliant yn ei flaen yn economi Cymru a'r gwasanaethau cyhoeddus, gan sicrhau Cymru sy'n ffynnu ac yn ddiogel, yn iach ac yn weithgar, yn uchelgeisiol ac yn dysgu, yn unedig ac yn gydgysylltiedig. Mae *Symud Cymru Ymlaen* yn tynnu sylw at gymhlethdod yr heriau yr ydym yn eu hwynebu a phwysigrwydd gweithio ar draws terfynau traddodiadol i gyflawni'n blaenoriaethau tra mae *Ffyniant i Bawb* yn gosod y rhain yn nghyd-destun y tymor hir ac yn egluro sut y byddwn yn cysylltu'r gwasanaethau gwahanol yr ydym yn eu darparu i gael yr effaith fwyaf yn y pedwar maes hwn.

Mae'n bwysig i deithwyr fedru cael hyder yn ansawdd y gwasanaethau, a bod safonau yn cael eu cymhwyso'n gyffredinol i wasanaethau bws rheolaidd lleol ar draws Cymru gyfan. Ni ddylai ansawdd y gwasanaeth a ddarperir yn y rhannau mwyaf gwledig o Gymru fod yn llai ffafriol yn gyffredinol na'r rheiny a ddarperir o fewn y Metro neu'r rhannau mwy dinesig o'n gwlad, er cydnabod y bydd gan ardaloedd gwledig ac ardaloedd dinesig rai blaenoriaethau gwahanol. Mae rhwydwaith cyffredinol ledled y wlad a gwasanaeth mwy hygyrch yn ofynion hanfodol os yw pobl sy'n gymwys i gael teithio ar fws am ddim yng Nghymru i fedru elwa o'r cynllun.

Mae Llywodraeth Cymru wedi parhau i gefnogi teithio ar fws am ddim yn unrhyw fan yng Nghymru, lle mae gwasanaethau bws rheolaidd, cymwys yn rhedeg, i bobl 60 mlwydd oed a hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr. Mae diogelu mynediad at deithio ar fws am ddim i'r grwpiau hyn yn dal yn nod polisi Llywodraeth Cymru, ond oherwydd bod y boblogaeth yn heneiddio ond yn dal yn weithgar mae angen ystyried yn ofalus a yw parhad y cynllun yn ariannol hyfyw ac yn gynaliadwy i'r dyfodol. Mae oedolion hŷn sy'n cymryd rhan mewn unrhyw faint o weithgaredd corfforol yn ennill rhai manteision iechyd, gan gynnwys cadw eu gallu i weithredu'n dda yn gorfforol ac yn feddyliol. Mae rhywfaint o weithgaredd corfforol yn well na dim, ac mae mwy o weithgaredd corfforol yn dod â mwy o fuddion iechyd.

Mae Llywodraeth Cymru yn talu am gadw a dadansoddi'r data a gesglir ar y defnydd o deithio rhatach gorfodol, sy'n cael ei ddal gan drydydd parti ar ran pob un o'r 22 awdurdod lleol. Awgryma'r wybodaeth a gasglwyd ar y defnydd o gardiau teithio mai oddeutu dwy ran o dair o'r cardiau a ddosberthir bob blwyddyn sy'n cael eu defnyddio, a bod y gweddill yn cael eu cadw "rhag ofn" y bydd eu hangen.

Mae mwy na 750,000 o gardiau teithio wedi eu dosbarthu ac yn ystod 2015-16, dosbarthwyd cyfanswm o oddeutu 35,000 o gardiau teithio i bobl oedd yn bodloni'r meini prawf cymhwyster am y tro cyntaf, gyda 25,000 pellach o gardiau yn cael eu rhoi yn lle hen rai. Nodwyd cyfanswm o bron i 9,000 o gardiau fel rhai nad oedd eu hangen mwyach.

Dros yr 20 mlynedd nesaf, disgwylir i'r ganran o bobl dros 65 oed yng Nghymru gynyddu o oddeutu 20% i oddeutu 25% o'r boblogaeth gyfan. Disgwylir i'r boblogaeth dros 75 mlwydd oed yng Nghymru hefyd gynyddu o 9% o'r boblogaeth yn 2014 i oddeutu 13% yn 2030.<sup>1</sup> Ar sail hyn, os cedwir yr oed cymhwyster presennol ar gyfer teithio ar fws am ddim yn 60 mlwydd oed, disgwylir y bydd nifer y bobl hŷn fydd yn gymwys ar gyfer teithio ar fws am ddim erbyn 2021 oddeutu 880,000<sup>2</sup>, gan godi i ychydig dros filiwn erbyn 2030.

Mae Anabledd Cymru yn amcangyfrif bod pobl anabl yn fwy nag 20% o'r boblogaeth yng Nghymru,<sup>3</sup> lle mae cyfran uwch o bobl anabl nag sydd yng nghenedloedd a rhanbarthau eraill y DU. Mae'r cofrestrï o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyrdd, a gedwir gan awdurdodau lleol, yn cynnwys yr holl bobl sydd wedi eu cofrestru dan adran 18 o Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014. Peth gwirfoddol yw cofrestru ac felly gall y ffigurau fod yn amcangyfrif llai na'r nifer gwirioneddol o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyrdd. Ond ar 31 Mawrth 2016, roedd yna 14,729<sup>4</sup> o bobl ar gofrestrï pobl ag anableddau dysgu, ac o'r rhain roedd 12,692 (86%) yn byw mewn lleoliadau cymunedol ac roedd 2,037 (14%) mewn sefydliadau preswyl. Roedd yna 75,753 o bobl ar gofrestrï pobl ag anableddau corfforol neu synhwyrdd. O'r rhain, roedd 46,235 (61%) wedi eu cofrestru fel rhai ag anabledd corfforol yn unig.

Mae oddeutu 55,000<sup>5</sup> o gardiau teithio wedi eu dosbarthu i bobl anabl ar draws Cymru a 21,000 o gardiau teithio i'r anabl ynghyd â chydymaith. Mae 2,000 pellach o gardiau teithio wedi eu rhoi i bobl ddall a phobl sydd wedi colli peth o'u golwg. Er mai am oddeutu 10% o'r cardiau a roddwyd y mae'r cardiau a roddir i deithwyr sy'n anabl yn cyfrif, mae cyfran y teithiau a wnaed gan bobl anabl a phobl anabl ynghyd â chydymaith yn cyfrif am 25% o gyfanswm y teithiau a wnaed yng Nghymru.

---

<sup>1</sup> Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Mai 2017

<sup>2</sup> Darparwyd yr amcangyfrifon gan Ystadegau Cymru ym mis Awst 2017

<sup>3</sup> Amcangyfrifwyd gan Anabledd Cymru <http://www.disabilitywales.org/calls-for-action/>

<sup>4</sup> Bwletin ystadegau Llywodraeth Cymru - adroddiad blynyddol sy'n cynnwys gwybodaeth am bobl ag anableddau dysgu, corfforol a synhwyrdd.

<sup>5</sup> Data ar y cardiau a ddosbarthwyd, a ddarparwyd gan ACT 2016-2017

Ar sail hyn, rydym yn gofyn am eich barn ynglŷn â'r ffordd orau i ddiogelu mynediad at deithio ar fws am ddim i'r dyfodol, ynteu a ddylai teithwyr wneud rhyw gymaint o gyfraniad tuag at gost y teithiau y maent yn eu gwneud ar fws.

## CYFLWYNIAD

Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithio ar fws am ddim yn gyffredinol i bobl hŷn a phobl anabl, gyda'r nod o'i gwneud yn haws o lawer cael mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol.

Mae teithio ar fws am ddim yn gwneud cyfraniad gwerthfawr i wella iechyd a lles pobl hŷn yng Nghymru, gan alluogi mwy o bobl i aros yn weithgar yn hwy, ac felly mae'n hybu byw'n annibynnol. Mae cadw'n brysur yn gorfforol yn gymorth i gynnal lles meddyliol, symudedd a chryfder cyhyrau mewn pobl hŷn ac yn lleihau eu perygl o gael clefyd cardiofasgwlaidd, codymau a thoresgyrn. Yn y ffordd hon, mae'r cynllun hefyd yn gymorth i leihau'r galw ar wasanaethau iechyd. Mae oedolion hŷn sy'n cymryd rhan mewn unrhyw weithgaredd corfforol yn ennill rhai manteision iechyd, gan gynnwys cadw eu gallu i weithredu'n gorfforol ac yn feddyliol. Mae rhywfaint o weithgaredd corfforol yn well na dim, ac mae mwy o weithgaredd corfforol yn dod â mwy o fuddion iechyd.<sup>6</sup>

Prif amcanion y cynllun gorfodol ar gyfer teithio ar fws am ddim yng Nghymru oedd:

- Gwellu mynediad i bobl hŷn a phobl anabl, y mae llawer ohonynt ar incwm isel a sefydlog, at wasanaethau a chyfleusterau allweddol a rhwydweithiau cymdeithasol drwy wasanaethau bws lleol rheolaidd i'w defnyddio am ddim.
- Hybu cynhwysiant cymdeithasol a galluogi pobl i fyw'n annibynnol;
- Gwellu iechyd a lles drwy hybu dull o fyw mwy gweithgar ar gyfer pobl anabl a phobl hŷn; a
- Hybu newid dull o deithio o geir preifat i gludiant cyhoeddus er mwyn lleihau allyriadau niweidiol yn yr amgylchedd.

Cyflwynwyd y cynllun teithio ar fws am ddim ym mis Ebrill 2002 ar gyfer pobl oedd yn byw yng Nghymru. Y pryd hwnnw, roedd yn galluogi pobl anabl oedd yn bodloni rhai meini prawf cymhwyster, ynghyd â merched 60 mlwydd oed a hŷn a dynion 65 mlwydd oed a hŷn, i deithio am ddim ar unrhyw wasanaeth bws lleol yng Nghymru ac ar rai gwasanaethau bws ar draws y ffin, ond heb gynnwys teithio ymlaen gan ddefnyddio llwybrau bws sy'n cychwyn yn Lloegr. Ym mis Ebrill 2003, cafodd yr oedran cymhwyster ei safoni i ferched a dynion ar 60 mlwydd oed a throsodd.

---

<sup>6</sup><http://www.nhs.uk/Livewell/fitness/Documents/older-adults-65-years.pdf>



Mae pobl anabl sy'n bodloni rhai meini prawf cymhwyster yn medru gwneud cais am gerdyn teithio ar fws am ddim. Mae'r rhain yn cael eu nodi mewn deddfwriaeth fel:

- Pobl sydd wedi colli peth o'u golwg.
- Pobl sy'n fyddar ofnadwy neu'n ddifrifol o fyddar.
- Pobl sy'n methu siarad.
- Person â nam neu ag anaf sydd wedi cael effaith niweidiol, tymor hir, sylweddol ar ei allu i gerdded.
- Pobl heb freichiau neu sydd wedi colli defnydd eu dwy fraich yn y tymor hir.
- Pobl â nam gwybyddol.
- Cyflwr sy'n gyfryw fel pe bai'r person yn gwneud cais am drwydded i yrru cerbyd modur dan Ran III o Ddeddf Trafnidiaeth Ffordd 1988, y câi'r cais ei wrthod ar sail adran 92 o'r Ddeddf honno (ffitrwydd corfforol) ac eithrio ar sail camddefnyddio cyffuriau neu alcohol yn barhaus.

Gall pobl anabl sydd wedi derbyn cerdyn teithio oherwydd eu hanabledd hefyd ofyn i'r awdurdod lleol newid eu cerdyn 'safonol' am gerdyn cydymaith, ar y ddealltwriaeth fod cydymaith yn angenrheidiol i gynorthwyo deiliad y cerdyn i wneud ei daith ar y bws. Mae'r cerdyn teithio hwn yn ei gwneud yn bosibl i un cydymaith deithio am ddim gyda pherson anabl, er nad yw'n angenrheidiol i ddeiliad y cerdyn gael cydymaith ar bob taith oherwydd y derbynnir y bydd ei gyflwr/cyflyrau yn amrywio.

Estynnwyd y cynllun teithio ar fws am ddim yng Nghymru ymhellach gan lywodraeth Cymru yn 2011 i gynnwys personél o'r lluoedd arfog a chyn-filwyr a anafwyd yn ddifrifol ar yr amod bod y cyn-filwyr yn bodloni'r meini prawf cymhwyster. Mae personél o'r lluoedd arfog a anafwyd yn ddifrifol neu gyn-filwyr o'r lluoedd arfog a anafwyd yn ddifrifol, sydd wedi derbyn dyfarniad o dan dariff 1-8 o Gynllun lawndal Cyn-filwyr Rhyfel neu Gynllun lawndal y Lluoedd Arfog, hefyd yn gallu gwneud cais am gerdyn teithio.

Gellir gweld yr holl feini prawf ynghylch gwneud cais am gerdyn teithio rhatach yng Nghymru ar ein gwefan o dan Drafnidiaeth Gyhoeddus yn:

<http://gov.wales/topics/transport/public/concessionary/?lang=en>

Dan delerau'r cynllun presennol, ceir defnyddio cardiau teithio ar unrhyw adeg o'r dydd, ar unrhyw wasanaeth pryd bynnag y bydd gwasanaethau'n rhedeg. Mae deiliaid cardiau am ddim Cymru yn gallu defnyddio gwasanaethau trawsffiniol os yw eu taith ar y bws, yn amodol ar rai meini prawf, yn cychwyn neu'n diweddu yng Nghymru.

Caniateir y teithio trawsffiniol am ddim, cyfyngedig hwn, i ac o Loegr, yn ôl doethineb yr awdurdodau lleol er mwyn caniatáu i'r trigolion hynny sy'n byw ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr fedru cael mynediad at gyfleusterau allweddol megis meddygon, deintyddion, swyddfeydd post ac felly ymlaen, nad ydynt ar gael

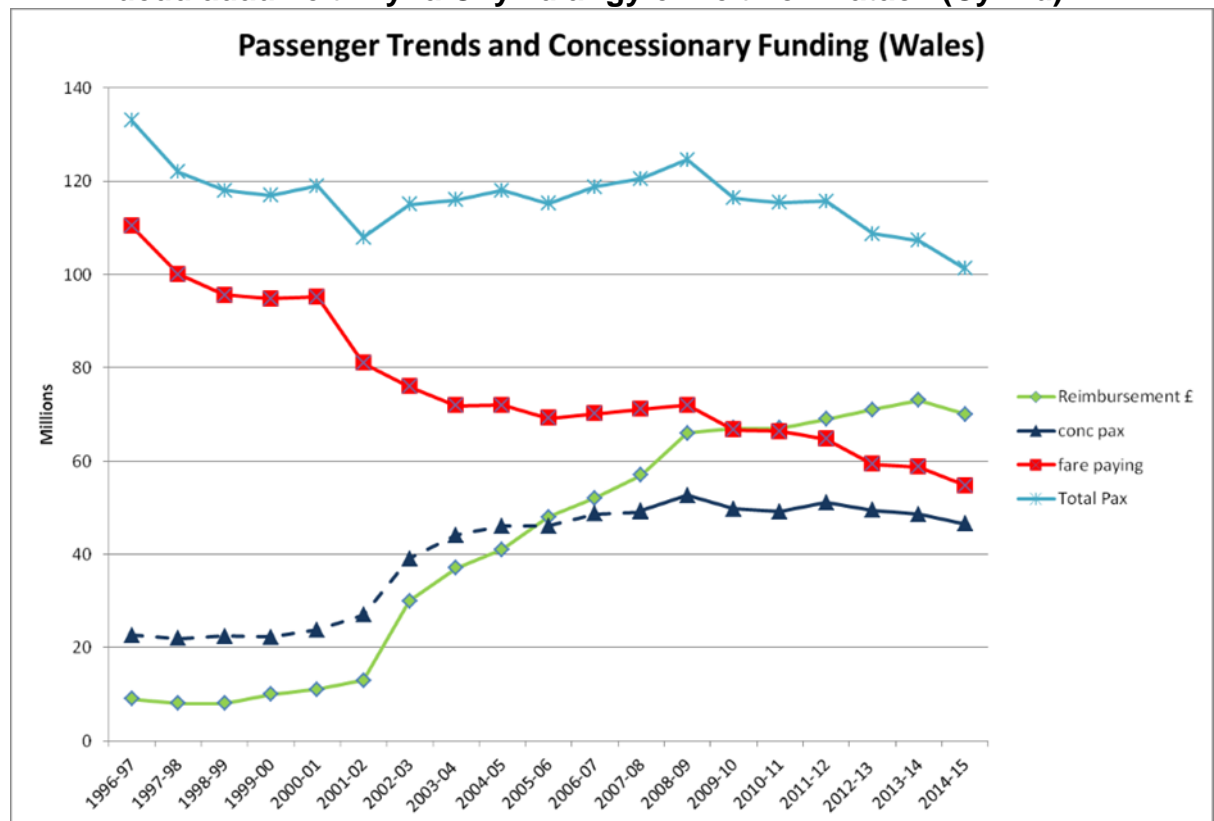
efallai o fewn pellter teithio rhesymol yn eu hardal hwy eu hunain. Ni all deiliaid cardiau drosglwyddo rhwng gwasanaethau bus yn Lloegr.

Yn gynnar yn 2010 cadarnhaodd Llywodraeth Cymru na fyddai oedran cymhwyster pobl hŷn yng Nghymru yn codi yn unol â'r newidiadau yn oedran ymdeol y wladwriaeth, fel yn Lloegr, ond y byddai'n aros yn 60.

## TEITHIAU BWS

Cyn cyflwyno'r cynllun teithio rhatach ar fws, gorfodol ar gyfer pobl hyn, roedd y defnydd o fysiau yng Nghymru wedi mynd i lawr o 133 miliwn o deithiau yn 1996-97 i 108 miliwn o deithiau yn 2001-02. Canlyniad cyflwyno'r cynllun fu cynnydd sylweddol yn y nifer blyneddol o deithiau rhatach a wnaed ac ar y dechrau fe wnaeth hyn atal y gostyngiad yn y defnydd o fysiau yng Nghymru. Ers 2008-09 fodd bynnag, mae'r gostyngiad yn nefnydd bysiau wedi parhau ac erbyn hyn mae'n sefyll ar amcangyfrif o 100 miliwn o deithiau teithwyr yn 2015-16. Mae ychydig dan hanner yr holl deithiau bus a wneir ar hyn o bryd yn cael eu gwneud gan ddeiliaid cardiau teithio rhatach.

### Tueddiadau Teithwyr a Chyllid ar gyfer Teithio Rhatach (Cymru)



Figur 1 Y berthynas rhwng y teithiau bus a wneir yng Nghymru a'r defnydd o deithio rhatach

Mae nifer o ffactorau oedd yn cyfrannu i'r cynnydd hwn yn y teithiau. Roedd cyflwyno'r cynllun Cymru gyfan yn dileu'r angen i ymgeiswyr dalu ffi, oedd yn arwain at gynnydd yn y gyfran o bersonau cymwys oedd yn gwneud cais am gerdyn teithio am ddim.

Mae cyflwyno technoleg y Cerdyn Clyfar yn 2006 wedi datgelu nifer sylweddol o gardiau teithio sydd wedi eu rhoi ond pur anaml yn cael eu defnyddio neu ddim o gwbl.

Ffactor bellach a gyfrannodd at nifer uwch y ceisiadau am gardiau teithio am ddim a nifer uwch y teithiau bws, i ddechrau o leiaf, oedd cyflwyno'r gallu i deithio yn unrhyw fan yng Nghymru am ddim cost i ddeiliad y cerdyn. Roedd cynlluniau awdurdodau lleol blaenorol wedi eu cyfyngu i deithio o fewn terfynau'r awdurdod lleol. Priodolir y cynnydd yn y teithiau bws, yn dilyn cyflwyno'r cynllun Cymru gyfan, i'r ffaith allweddol fod teithio ar fws am ddim ar gael yn gyffredinol. Mae nifer y cardiau "byw" sy'n cael eu defnyddio yng Nghymru wedi dal i gynyddu, gan godi o 587,517 yn 2007-08 i fwy na 750,000 ym mis Awst 2017.<sup>7</sup> Mae hyn, ynddo'i hun, yn darlunio'r galw parhaus am deithio ar fws am ddim a llwyddiant y cynllun yn ysgogi galw ymhlith pobl hŷn a phobl anabl. Mae nifer y teithiau bws rhad, fel cyfran o'r holl deithiau, yn sylweddol uwch yng Nghymru o gymharu â Lloegr a'r Alban.

	Lloegr	Yr Alban	Cymru	Prydain	Lloegr	heb
<b>Lundain</b>						
<b>2007-08</b>	32	32	41	32	32	
<b>2008-09</b>	33	32	42	33	34	
<b>2009-10</b>	34	34	43	34	36	
<b>2010-11</b>	34	34	43	34	36	
<b>2011-12</b>	34	34	44	35	36	
<b>2012-13</b>	34	35	45	35	36	
<b>2013-14</b>	34	36	45	34	36	
<b>2014-15</b>	34	36	46	34	35	

Ffigur 2 - nifer y teithiau rhatach a wnaed ym Mhrydain wedi ei fynegi fel canran o'r holl deithiau bws a wnaed.

Mae nifer y teithiau a wnaed gan bob grŵp o bobl y rhoddwyd cardiau teithio ar fws am ddim iddynt yn 2016-2017 wedi ei ddangos isod

Yr amser y gwneir y daith	Dosbarthiad			
	Pobl hŷn 60 mlwydd oed a throsodd	Pobl anabl	Person anabl gyda chydymaith	Cyn-filwyr <sup>8</sup>
<b>00:01 – 06:59</b>	<b>197,382</b>	<b>73,469</b>	<b>11,159</b>	<b>3,308</b>
<b>07:00 – 09:30 (brig)</b>	<b>3,830,149</b>	<b>1,007,029</b>	<b>390,153</b>	<b>44,383</b>
<b>09:31 – 15:59</b>	<b>24,659,812</b>	<b>5,048,095</b>	<b>2,383,639</b>	<b>253,860</b>
<b>16:00 – 18:30 (brig)</b>	<b>3,582,641</b>	<b>1,145,047</b>	<b>488,770</b>	<b>48,040</b>
<b>18:31 – 00:00</b>	<b>1,232,453</b>	<b>449,615</b>	<b>155,586</b>	<b>17,099</b>
	<b>33,502,437</b>	<b>7,723,255</b>	<b>3,429,307</b>	<b>366,690</b>

Ffigur 3<sup>9</sup> – y teithiau rhatach a wnaed yng Nghymru fesul grŵp a'r cyfnod o amser rhwng 1/4/2016 a 31/3/2017

<sup>7</sup> Data Llywodraeth Cymru a gasglwyd ar gardiau rhatach gorfodol a roddwyd gan awdurdodau lleol yng Nghymru.

<sup>8</sup> Cyn-filwyr oedd yn gymwys os oeddent wedi derbyn dyfarniad gan Gynllun Iawndal Cyn-filwyr Rhyfel dan dariff 1-8 neu Gynllun Iawndal y Lluoedd Arfog.

<sup>9</sup> Darparwyd y data gan ACT ar gyfer cyfnodau 2015/2016 a 2016/2017

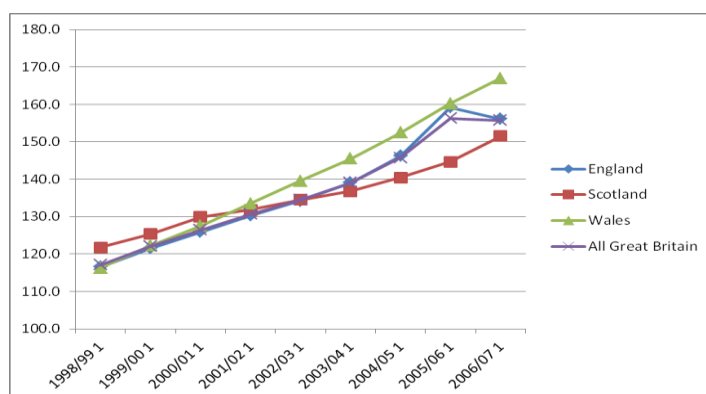
Yn 2016/2017, mae'r teithiau a wnaed gan bobl hŷn yn cyfrif am 74% o'r holl deithiau a wnaed gan ddefnyddio cardiau teithio ar fws am ddim, gyda 22% o'r teithiau hynny wedi eu gwneud rhwng 07:00 a 09:30 a rhwng 16:00 a 18:30 (amseroedd teithio brig). Mae'r teithiau a wnaed gan bobl anabl a phobl anabl gyda chymdeithion yn cyfrif am 25% o'r holl deithiau a wnaed gan ddeiliaid cardiau teithio, gyda 26% o'r teithiau hynny yn cael eu gwneud ar amseroedd teithio brig.

## AD-DALU I WEITHREDWYR

Mae'n ddyletswydd ar awdurdodau lleol drwy ddeddfwriaeth i ad-dalu i weithredwyr bysiau am gludo deiliaid cardiau teithio heb godi tâl ar y teithwyr, yn unol â dyletswydd yr awdurdodau i sicrhau nad yw'r gweithredwyr hynny yn "well nac yn waeth eu byd". Mae'r awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru yn dioddef y gost o weinyddu'r cynllun ac o ad-dalu i weithredwyr bysiau am y teithiau a gofnodwyd. Yn 2016, ers i'r cynllun gychwyn, mae'r gost o ddarparu teithio ar fws am ddim wedi bod oddeutu £840 miliwn.

Yn 2014-15, fe wnaeth y taliadau bws a dalwyd gan deithwyr oedd yn talu yng Nghymru gynyddu o 4.2% o gymharu â'r flwyddyn flaenorol ond, ar ôl gwneud addasiad ar gyfer chwyddiant (mewn termau real), 3.3 % oedd y cynnydd.<sup>10</sup> Dros yr un cyfnod, cynyddodd taliadau bws ym Mhrydain ar raddfa arafach o 3.2% yn y prisiau presennol oedd, ar ôl addasu ar gyfer chwyddiant, yn gynyddu o 2.3%. Yn gyffredinol, dros y tymor hir, mae taliadau bws yng Nghymru wedi symud yn fras yn unol â'r rheiny ym Mhrydain yn ei chyfanrwydd, ond gall fod gwahaniaethau sylweddol rhwng newidiadau prisiau yng Nghymru, o gymharu â gweddill Prydain, dros gyfnodau byrrach.

Cyn 2016, câi'r tâl rhatach cynrychioliadol, un ffactor a ddefnyddid i gyfrifo'r swm oedd yn daladwy i weithredwyr am gludo deiliaid cardiau teithio ar fws am ddim, ei gyfrifo i ddechrau ar sail tâl sengl cyfartalog oedolyn. Dylanwadodd hyn ar strwythurau prasio, gyda gweithredwyr yn codi tâl sengl uwch er mwyn cynyddu'r incwm o deithio rhatach.



Figur 4 Y cynyddiadau mewn taliadau bws ym Mhrydain: ffynhonnell: Mynegai costau teithio yr Adran Drafndiaeth.

<sup>10</sup> Ystadegau Cerbydau Gwasanaethau Cyhoeddus Ystadegau Cymru a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2016

Awgryma'r dystiolaeth fod y trefniadau ad-dalu wedi cyfrannu i'r chwyddiant yn y costau teithio ar fws yng Nghymru, hyd at bwynt lle nad yw'r tâl sy'n cael ei dalu gan deithwyr mewn rhai mannau am daith sengl i oedolyn ond fymryn yn llai, neu weithiau hyd yn oed yn fwy, na chost tocyn teithio diwrnod. Er bod y tâl sengl cyfartalog i oedolyn wedi cael ei newid yn ddiweddar am gyfradd depo cyfartalog, awgryma'r dystiolaeth uchod fod chwyddiant mewn costau bws yn dal yn uwch yng Nghymru o gymharu â Lloegr a'r Alban.

## **Y FFRMAWAITH CYFREITHIOL**

Roedd adran 145 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 fel y'i diwygiwyd yn darparu ar gyfer teithio rhatach gorfodol, i gael ei ddarparu gan weithredwyr gwasanaethau cymwys (ar wasanaethau bws lleol ar hyn o bryd), i rai dosbarthiadau o deithwyr, gan gynnwys y rhai sy'n oedrannus neu'n anabl. Mae'r ddarpariaeth yn nodi bod yn rhaid i awdurdod consesiynau teithio, ar gais a wnaed iddo gan unrhyw berson sy'n ymddangos i'r awdurdod yn berson oedrannus neu anabl sy'n preswyllo yn ei ardal, roi trwydded i'r person hwnnw yn rhad ac am ddim yn y cyfryw ffurf ac am y cyfryw gyfnod ag y mae'r awdurdod yn ei ystyried yn briodol, gan nodi bod gan y person hawl i'r consesiwn. Daeth y darpariaethau hyn i rym yng Nghymru ar 1 Ebrill 2002. Mae adran 149 o'r Ddeddf yn gofyn i awdurdodau consesiynau teithio (cyngorau sir a bwrdeistref sirol) ad-dalu i weithredwyr am ddarparu'r consesiynau yn unol â threfniadau y cytunwyd arnynt gyda'r gweithredwyr neu a benderfynwyd gan yr awdurdodau.

Estynnodd Gorchymyn Consesiynau Teithio (Ymestyn yr Hawl i'w Cael) (Cymru) 2001 yr hawl i gael consesiynau ar gyfer teithiau oedd yn dechrau neu'n diweddu (neu'n dechrau a diweddu) y tu allan, ond yng nghyffiniau ardal awdurdod consesiynau teithio yng Nghymru. Roedd y Gorchymyn hefyd yn dileu'r cyfyngiad ar yr adegau pryd y darperir consesiynau; yn ymestyn yr hawl i ddynion rhwng 60 a'r oedran pensiynadwy, gan ddod i rym o 1 Ebrill 2003; ymestyn yr hawl i gymdeithion pobl anabl sydd angen cymorth cydymaith er mwyn teithio ar wasanaethau cludiant cyhoeddus; ymestyn yr hawl i ddeiliaid trwyddedau a roddir gan awdurdodau yng Nghymru heblaw yr un y mae'r daith yn digwydd yn ei ardal, ar yr amod bod y drwydded mewn ffurf a gymeradwywyd i'r diben hwn.

Rheoliadau Consesiynau Teithio Gorfodol (Trefniadau Ad-dalu) (Cymru) 2001 sy'n gosod y nod gyffredinol ar gyfer trefniadau ad-dalu, sef na ddylai gweithredwyr fod yn ariannol well na gwaeth eu byd<sup>11</sup> o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol. Rhaid i daliadau ad-dalu gwrdd â chostau'r gweithredwyr wrth iddynt ddarparu consesiynau teithio gorfodol ac mae'r Gorchymyn yn diffinio'r costau hynny. Mae gofyn i awdurdodau lleol fabwysiadu dull safonol o benderfynu cyfanswm nifer y teithiau a wnaed gan y rhai sydd â hawl i'r consesiynau, gwerthoedd y costau teithio sydd i'w priodoli i'r teithiau hynny a dull o adolygu eu cyfrifiadau.

---

<sup>11</sup> Fel y'i diffinnir yng Nghyfarwyddeb yr UE 1370/2007 ar wasanaethau cludiant cyhoeddus i deithwyr ar reilffyrdd a ffyrdd, a diddymu Rheoliadau'r Cyngor (EEC) rhifau 1191/69 a 1107/70

Mae'r Rheoliadau'n darparu, wrth fabwysiadu'r dull safonol ac wrth gyfrifo'r taliadau ad-dalu, bod rhaid i'r awdurdodau lleol dalu sylw i unrhyw ganllawiau a roddwyd gan Weinidogion Cymru. Rhoddwyd y Canllawiau i awdurdodau lleol yn wreiddiol ym mis Ebrill 2010 ac fe'u diweddarwyd yn 2014.

Mae'r Rheoliadau hefyd yn caniatáu ar gyfer ceisiadau i Weinidogion Cymru gan weithredwyr sy'n ystyried y gallai trefniadau ad-dalu awdurdodau lleol gael effaith niweidiol arnynt (h.y. sy'n credu nad yw awdurdod lleol yn ad-dalu digon iddynt).

Fe wnaeth Deddf Teithio Bws Rhatach 2007 newid adran 145 o Ddeddf 2000 (oedd yn cynnwys y consesiwn teithio ar fws gorfodol, blaenorol, ar gyfer Cymru a'r rhan fwyaf o Loegr) am ddwy adran newydd. Mae un adran yn darparu ar gyfer y consesiwn cenedlaethol newydd ar gyfer Lloegr (ar gyfer teithiau yn dechrau y tu allan i rwydwaith bysiau Llundain); mae'r llall yn ailddatgan y consesiwn gorfodol ar gyfer Cymru. Yr unig newid sylweddol i'r ddeddfwriaeth a allai fod wedi effeithio ar Gymru yw cynnwys y pwerau i wneud Gorchmynion sy'n galluogi Gweinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol i fynnu yn eu priod diriogaethau, gydnabyddiaeth cardiau rhatach a roddwyd o dan drefn gonsesiynol y naill a'r llall, a rhai'r Alban a Gogledd Iwerddon. Yn ymarferol, gellid defnyddio'r pwerau hyn unwaith roedd pob parti wedi cytuno ar drefniadau ar gyfer cynllun cyfatebol ledled y Deyrnas Unedig.

Mae pwerau Gweinidogion Cymru yn cynnwys y pŵer i addasu'r ffordd y mae gweithredwyr bysiau yn cael eu had-dalu o dan Gynllun Cymru, fel y gellir ad-dalu iddynt am gludo trwyddedigion o'r tu allan i Gymru. Nid oedd y Ddeddf yn newid y ffordd y mae cynllun Cymru'n gweithredu nac yn effeithio ar bwerau Gweinidogion Cymru i newid cwmpas y cynllun.

## **CASGLU DATA**

Ers ei gyflwyno i gychwyn dros ddegawd yn ôl, mae gwybodaeth werthfawr ynghylch gweinyddu'r cynllun wedi dod i'r amlwg, yn seiliedig ar rai themâu sy'n ailadrodd eu hunain, ynghyd â gwybodaeth ystadegol newydd y gellid ei chasglu oherwydd datblygiadau mewn technoleg, megis y penderfyniad yn 2006 i gyflwyno cardiau clyfar ar gyfer yr holl rai oedd yn berchen cardiau teithio.

Mae technoleg cardiau clyfar yn ei gwneud yn bosibl casglu data am yr holl deithiau rhatach, gan gynnwys tarddiad y daith, dyddiad ac amser, a'r rhif adnabod unigryw ar gyfer pob cerdyn, ond dim y pwynt lle roedd y teithiwr yn gadael y bus. Mae hyn yn golygu bod pob taith gofnodedig yn denu taliad ad-dalu, waeth beth yw hyd y daith. Er ei bod yn bosibl felly ad-dalu gormod am deithiau byrion, efallai hefyd y telir rhy ychydig am deithiau hir, ac felly ceir cydbwysedd cyffredinol sy'n gyson â rhwymedigaeth gyfreithiol yr awdurdodau lleol.

Llywodraeth Cymru sy'n ysgwyddo'r gost o gadw a dadansoddi'r data hwn, sy'n cael ei gadw gan drydydd parti ar ran pob un o'r 22 awdurdod lleol. Mae'r wybodaeth a gasglwyd ar y defnydd o gardiau teithio yn awgrymu mai oddeutu dwy ran o dair o'r cardiau teithio a ddosberthir bob blwyddyn sy'n cael eu defnyddio, a bod y gweddill yn cael eu cadw "rhag ofn" y bydd eu hangen. Yn ystod 2015-16, dosbarthwyd cyfanswm o oddeutu 35,000 o gardiau teithio i bobl oedd yn bodloni'r meini prawf cymhwyster am y tro cyntaf, gyda 25,000 pellach o gardiau yn cael eu rhoi yn lle hen rai. Nodwyd cyfanswm o bron i 9,000 o gardiau teithio fel rhai nad oedd eu hangen mwyach.

## **ARCHWILIO A GORFODI**

Fel gydag unrhyw gynllun cenedlaethol, mae Llywodraeth Cymru wedi gweithio gydag awdurdodau lleol i sicrhau bod trefniadau yn eu lle i amddiffyn rhag camddefnydd posibl o gardiau teithio ar fws am ddim yng Nghymru, naill ai gan unigolion sy'n bwriadu teithio gan ddefnyddio cardiau teithio na chafodd eu rhoi iddynt, neu gan weithredwyr yn chwyddo nifer y teithiau a wneir gan ddelliaid cerdyn. Mae'r ffaith fod data cardiau clyfar ar gael wedi cynorthwyo Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i sefydlu trefniadau archwilio a chydymffurfio cadarnach er mwyn canfod gweithgarwch twyllodrus yn haws lle bo'n dyfalbarhau.

Mae sicrhau bod y trefniadau sydd yn eu lle i weinyddu cardiau teithio rhatach gorfodol yn cael eu symleiddio a'u bod yn dryloyw yn allweddol ar gyfer ymdrin a lleihau twyll a chamddefnydd. I'r diben hwn, rydym yn ystyried y potensial o symleiddio nifer y cardiau teithio rhatach cynrychioliadol gwahanol ac a ddylai pob gweithredwr gael ei gyfradd ad-dalu ei hun. Mae cynllun pilot hefyd wedi dechrau yn ne-ddwyrain Cymru ar gyfer symleiddio gweinyddiaeth y cynllun, gan ei gwneud yn haws i ymgeiswyr a delliaid cardiau teithio ei ddefnyddio, ac yn fwy effeithlon i'w weinyddu a'i gynnal.

## **DAL I DDARPARU TEITHIO AR FWS AM DDIM MEWN FFORDD GYNALIADWY**

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i gael gwasanaethau bws lleol o ansawdd da sy'n fwy cynaliadwy ac yn hyfyw yn ariannol yn y tymor hwy. Gwasanaethau bws rheolaidd lleol, yw sylfaen ein system gludiant gyhoeddus, ac felly y bydd yn parhau i fod, gan gario tua phedair gwaith cymaint o deithwyr â'r rheilffyrdd.

Mae'n bwysig i deithwyr fedru cael hyder yn ansawdd y gwasanaethau, a bod safonau yn cael eu cymhwyso'n gyffredinol i wasanaethau bws rheolaidd, lleol ar draws Cymru gyfan. Ni ddylai ansawdd y gwasanaeth a ddarperir yn y rhannau mwyaf gwledig o Gymru fod yn llai ffafriol yn gyffredinol na'r rheiny a ddarperir o fewn y Metro neu'r rhannau mwy dinesig o'n gwlad, er cydnabod y bydd gan ardaloedd gwledig ac ardaloedd dinesig rai blaenoriaethau gwahanol. Mae rhwydwaith cyffredinol a gwasanaeth mwy hygyrch yn ofynion hanfodol os yw pobl sy'n gymwys i gael teithio ar fws am ddim yng Nghymru i fedru elwa o'r cynllun.

Mae Llywodraeth Cymru wedi parhau i gefnogi teithio ar fws am ddim yn unrhyw fan yng Nghymru, lle mae gwasanaethau bws rheolaidd yn rhedeg, i bobl 60 mlwydd oed a hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr. Mae parhau i ddarparu mynediad at deithio ar fws am ddim ar gyfer y grwpiau hyn yn parhau i fod yn amcan polisi Llywodraeth Cymru.

Mae'r cynnydd yn y boblogaeth sy'n heneiddio ond yn weithgar yn ei gwneud yn ofynnol ystyried yn ofalus a yw'r cynllun yn dal yn hyfyw yn ariannol ac yn gynaliadwy i'r dyfodol. Ar sail hyn, rydym yn gofyn am eich barn am y ffordd orau i ddal i ddarparu mynediad at deithio am ddim yng Nghymru i'r dyfodol, ynteu a ddylai teithwyr wneud rhywfaint o gyfraniad ariannol at gost eu teithiau ar y bws.

### Awdurdod Consesiynau Teithio

O dan ddarpariaethau'r deddfau trafniadaeth a ddisgrifir uchod, yr awdurdodau lleol yw'r Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer y cynllun teithio rhatach gorfodol sy'n galluogi pobl hŷn ac anabl, a rhai cyn-filwyr i deithio heb gost ar wasanaethau bws lleol. Er bod rhywfaint o arian ar gael gan awdurdodau lleol i gefnogi'r cynllun, darperir y rhan fwyaf o'r cyllid gan Lywodraeth Cymru.

Ar hyn o bryd, mae'r arian sydd wedi ei roi ar gael gan Lywodraeth Cymru oddeutu rhyw £59 miliwn<sup>12</sup> bob blwyddyn tuag at ad-dalu. Telir £3 pellach, fesul cerdyn byw (yn hytrach na "gweithredol") a roddir o dan y cynllun, i awdurdodau lleol, tua £2.2 miliwn yn flynyddol, i dalu costau gweinyddu'r cynllun.

Cyfrifoldeb yr awdurdodau lleol yng Nghymru yw sicrhau na ddylai gweithredwyr bysiau fod yn ariannol yn well nac yn waeth eu byd o ganlyniad i ddarparu consesiynau teithio gorfodol, drwy fabwysiadu dull safonol o benderfynu cyfanswm nifer y teithiau a wnaed gan y rheiny sy'n gymwys i dderbyn y consesiynau, pa gostau teithio i'w priodoli i'r teithiau hynny a dull o adolygu'r cyfrifiadau.

O dan y trefniadau presennol, mae rôl Llywodraeth Cymru yn fwy cyfyngedig. Heblaw am wneud y Rheoliadau sy'n rheoli gweithrediad y cynllun a'r cyllid ychwanegol a ddarperir i awdurdodau lleol i wneud taliadau i weithredwyr bysiau, i Weinidogion Cymru y bydd gweithredwyr yn apelio, os byddant yn credu y gall trefniadau ad-dalu awdurdodau lleol gael effaith niweidiol arnynt (h.y. y rhai sy'n credu nad yw awdurdod lleol yn ad-dalu digon iddynt).

---

<sup>12</sup> Rhoddir £59 miliwn ar gael i awdurdodau lleol i gwrdd â chost y cynllun Cymru gyfan gyda £10.5 miliwn ar gyfer teithio rhatach ar fws yn adlewyrchu cynlluniau teithio bws rhatach yr awdurdodau lleol eu hunain cyn sefydlu'r cynllun Cymru gyfan.



Er bod dogfen ymgynghori'r polisi a gyhoeddwyd ar 8 Mawrth 2017 ynghylch cynllunio a darparu gwasanaethau bws lleol yng Nghymru yn y dyfodol yn cynnwys gwybodaeth am y cynllun cardiau teithio rhatach gorfodol a'r modd y mae'n cael ei weithredu yng Nghymru, ni ofynnwyd cwestiynau penodol am y cynllun yn ystod yr ymgynghoriad hwnnw. Fe wnaeth rhai ymatebwyr, fodd bynnag, gymryd y cyfle i ddweud wrthym beth oedd eu barn am y cynllun.

Roedd cwmni bysus ledled y DU yn awgrymu bod Llywodraeth Cymru yn cymryd rheolaeth uniongyrchol ar weinyddu teithio rhatach ac ad-dalu, gan nodi bod astudiaeth ddiweddar gan Traveline Cymru yn awgrymu y gallai gweithredu fel hyn arbed hyd at £1 miliwn y flwyddyn drwy lai o gostau gweinyddu yn unig. Roedd 88% yn cytuno y dylai Llywodraeth Cymru gael y pŵer i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol.

Pe bai Llywodraeth Cymru yn cymryd rheolaeth uniongyrchol dros weinyddu'r cynllun teithio rhatach gorfodol mewn perthynas â Chymru, byddai angen datblygu trefniadau diwygiedig ar gyfer asesu mewn ffordd annibynnol y gost i weithredwyr bysiau ar draws Cymru o ddarparu teithio ar fws am ddim i deithwyr. Byddai angen cael trefniadau diwygiedig hefyd yn eu lle i weithredwyr bysiau wneud ceisiadau i berson oedd yn annibynnol o Weinidogion Cymru pe bai ganddynt reswm i ystyried bod y trefniadau ad-dalu efallai yn cael effaith niweidiol arnynt.

### **Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru fod yn Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer gweinyddu Cynllun Teithio Rhatach ar Fws Gorfodol Cymru Gyfan yng Nghymru, neu a ddylai'r swyddogaethau aros gyda'r awdurdodau lleol?**

#### Oedran yr hawl i deithio ar fws am ddim yng Nghymru

Mae'r oedran y bydd person yn dod yn gymwys i gael cerdyn teithio am ddim yn dibynnu ar ble mae'r person yn byw yn y Deyrnas Unedig. Yng Nghymru, 60 mlwydd oed yw'r oed cymwys, yr un fath ag yn yr Alban a Gogledd Iwerddon. Ar hyn o bryd mae hyn saith mlynedd yn gynt nag oedran ymddeol y wladwriaeth yn y Deyrnas Unedig. Yn Lloegr, mae'r oed cymwys ar hyn o bryd yr un fath ag oedran ymddeol y wladwriaeth i ferched, heb gymryd rhyw i ystyriaeth.<sup>13</sup>

Oedran ymddeol y wladwriaeth yn y DU ar hyn o bryd yw 65 mlwydd oed i ddynion ac mae'n cynyddu'n raddol i ferched. 63 a naw mis ydoedd ym mis Ebrill 2017, a bydd yn 64 a chwe mis erbyn mis Ebrill 2018. O 2019, bydd oedran ymddeol y wladwriaeth yn y DU yn dechrau cynyddu i ddynion a merched, i gyrraedd 66 erbyn 2020 ac yna 67 erbyn 2028.

---

<sup>13</sup> Gwefan yr Adran Drafnidiaeth yn gywir ar 21/8/17

Mae poblogaeth y DU yn heneiddio.<sup>14</sup> Mae dweud bod y boblogaeth yn heneiddio yn cyfeirio at y cynnydd yn oedran cyfartalog (canolrif) y boblogaeth a hefyd y cynnydd yn nifer a chyfran y bobl hŷn yn y boblogaeth. Oedran canolrif poblogaeth y DU (hynny yw, yr oedran lle mae hanner y boblogaeth yn iau a hanner y boblogaeth yn hŷn) yng nghanol 2015 oedd 40.0, mae hwn yn uwch na'r oedran canolrifol o 38.7 yng nghanol 2005.

Yng nghanol 2015, roedd poblogaeth y DU yn cynnwys 32.1 miliwn (49.3%) o ddynion a 33.0 miliwn (50.7%) o ferched. Mae'r gymhareb merched i ddynion wedi gostwng ychydig dros y cyfnod o ddeng mlynedd o ganol 2005, gan fod poblogaeth y dynion wedi tyfu'n gyflymach na phoblogaeth y merched. Bellach, mae 103 o ferched i bob 100 o ddynion o gymharu â 105 o ferched i bob 100 o ddynion yng nghanol 2005. Mae nifer y dynion 85 mlwydd oed a throsodd yn y DU wedi cynyddu o 54% ers canol 2005, o gymharu â chynnydd o 21% ar gyfer merched. Mae'r gwelliant cyflymach mewn marwolaethau dynion yn bennaf o ganlyniad i'r newidiadau a welwyd mewn ysmegu tybaco a datblygiadau mewn triniaethau iechyd ar gyfer afiechydon cylchrediad y gwaed. Mae galwedigaethau dynion dros yr un cyfnod hefyd wedi mynd yn llai corfforol ac yn fwy diogel.

Dros yr 20 mlynedd nesaf, disgwylir i'r ganran o bobl dros 65 yng Nghymru gynyddu o oddeutu 20% i oddeutu 25% o'r boblogaeth gyfan. Disgwylir i'r boblogaeth dros 75 mlwydd oed yng Nghymru hefyd gynyddu o 9% o'r boblogaeth yn 2014 i oddeutu 13% yn 2030.<sup>15</sup> Ar sail hyn, os cedwir yr oed cymwys ar gyfer teithio ar fws am ddim yn 60 mlwydd oed, disgwylir y bydd nifer y bobl hŷn fydd yn gymwys ar gyfer teithio ar fws am ddim erbyn 2021 fod oddeutu 880,000<sup>16</sup> o bobl, gan godi i ychydig dros filiwn erbyn 2030.

**Ydych chi'n meddwl y dylid codi'r oedran cymwys i bobl hŷn, sy'n ymgeiswyr newydd am gerdyn teithio ar fws am ddim, i gyfateb i oedran ymdeol y wladwriaeth, ynteu ei gadw ar 60 mlwydd oed i ddynion a merched?**

### Pobl Anabl

Mae Anabledd Cymru yn amcangyfrif bod pobl anabl yn fwy nag 20% o'r boblogaeth yng Nghymru,<sup>17</sup> gwlad sydd â chyfran uwch o bobl anabl na chenhedloedd a rhanbarthau eraill yn y DU. Mae'r cofrestrï o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyraidd, a gedwir gan awdurdodau lleol, yn cynnwys yr holl bobl sydd wedi eu cofrestru dan adran 18 o Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014. Peth gwirfoddol yw cofrestru ac felly gall y ffigurau fod yn amcangyfrif llai na'r nifer gwirioneddol o bobl ag anableddau corfforol neu synhwyraidd. Ond ar 31 Mawrth 2016, roedd

---

<sup>14</sup> Amcangyfrifon Poblogaeth ar gyfer y DU, Lloegr a Chymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon: canol 2015 a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Ystadegau Gwladol Mehefin 2016

<sup>15</sup> Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Mai 2017

<sup>16</sup> Darparwyd yr amcangyfrifon gan Ystadegau Cymru ym mis Awst 2017

<sup>17</sup> Amcangyfrifwyd gan Anabledd Cymru <http://www.disabilitywales.org/calls-for-action/>

yna 14,729<sup>18</sup> o bobl ar gofrestri pobl ag anableddau dysgu, ac o'r rhain roedd 12,692 (86%) yn byw mewn lleoliadau cymunedol ac roedd 2,037 (14%) mewn sefydliadau preswyl. Roedd yna 75,753 o bobl ar gofrestri pobl ag anableddau corfforol neu synhwyaidd. O'r rhain, roedd 46,235 (61%) wedi eu cofrestru fel rhai ag anabledd corfforol yn unig.

Mae pobl anabl yn llai tebygol o gael defnydd o gar (mae car gan chwech o bob deg o gymharu ag wyth o bob deg o bobl nad ydynt yn anabl). Mae pobl anabl cyflogedig bron ddwywaith yn fwy tebygol o beidio â chael y defnydd o gar na phobl nad ydynt yn anabl. Nododd Arolwg Teithwyr Bysiau Cymru 2010 fod gan 25% o'r ymatebwyr anabledd neu salwch tymor hir. O fewn y grŵp hwn, roedd gan oddeutu 12% o ddefnyddwyr bysiau namau symudedd oedd yn eu cyfyngu ac roedd 1% yn defnyddio cadeiriau olwyn. At hynny, mae ymchwil a gyhoeddwyd gan sefydliad Joseph Rowntree<sup>19</sup> yn amcangyfrif, unwaith y cymerir y costau uwch a wynebir gan y rheiny sy'n anabl i ystyriaeth, bod hanner y bobl sy'n byw mewn tloidi naill ai'n anabl eu hunain neu'n byw gyda pherson anabl yn eu cartref.

Mae teithwyr anabl sy'n defnyddio bysiau yn eu defnyddio yr un faint â theithwyr nad ydynt yn anabl. Mae tua 75% o ddefnyddwyr bysiau anabl yn defnyddio bws dair gwaith neu fwy yr wythnos, o gymharu â 72% o ddefnyddwyr bysiau nad ydynt yn anabl. Mae hyn er gwaethaf y ffaith fod patrwm defnyddio bysiau defnyddwyr anabl yn wahanol.

O'u cymharu â defnyddwyr bysiau nad ydynt yn anabl, mae pobl anabl yn llai tebygol o ddefnyddio bws i gymudo a theithio ar gyfer addysg, ond yn fwy tebygol o ddefnyddio bws ar gyfer siopa, ymweld â ffrindiau a pherthnasau, a hamdden. Roedd gan tua dwy ran o dair o deithwyr, oedd yn dweud eu bod yn anabl neu â salwch hirdymor, yr hawl i deithio ar fysiau am ddim oherwydd eu bod yn bodloni meini prawf oedran neu anabledd y cynllun hwnnw.

Rhodddwyd oddeutu 55,000<sup>20</sup> o gardiau teithio i bobl anabl ledled Cymru, a rhodddwyd 21,000 pellach o gardiau teithio gyda chydymaith. Rhodddwyd 2,000 arall o gardiau teithio i bobl ddall a phobl sydd wedi colli eu golwg. Er mai am tua 10% yn unig o'r holl gardiau teithio a roddwyd y mae'r cardiau i deithwyr anabl yn cyfrif, mae cyfran y teithiau a wnaed gan bobl anabl, a phobl anabl gyda chydymaith, yn cyfrif am 25% o gyfanswm y teithiau a wnaed yng Nghymru yn 2016/2017.

---

<sup>18</sup> Bwletin ystadegau Llywodraeth Cymru - adroddiad blynyddol sy'n cynnwys gwybodaeth am bobl ag anableddau dysgu, corfforol a synhwyaidd.

<sup>19</sup> [https://www.jrf.org.uk/report/monitoring-poverty-and-social-exclusion-2016?gclid=EAlaIQobChMI1dCvz9LM1QIViLftCh0gnAKXEAAAYASAAEgJZoPD\\_BwE](https://www.jrf.org.uk/report/monitoring-poverty-and-social-exclusion-2016?gclid=EAlaIQobChMI1dCvz9LM1QIViLftCh0gnAKXEAAAYASAAEgJZoPD_BwE)

<sup>20</sup> Data ar y cardiau a roddwyd a ddarparwyd gan ACT 2016-2017

## **Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ddal i gynnal hawl pobl anabl sy'n bodloni'r meini prawf i gael cerdyn teithio am ddim?**

### Cardiau Cydymaith

Fel y disgrifir uchod, caiff rhai pobl anabl, sy'n gymwys i gael cerdyn teithio am ddim oherwydd eu hanabledd, ofyn i'w hawdurdod lleol gyfnewid eu cerdyn "safonol" am gerdyn cydymaith i ganiatáu teithio am ddim gydag un cydymaith. Ni cheir rhoi cerdyn cydymaith ond mewn achosion lle y gall ymgeiswyr fodloni'r Awdurdod Consesiynau Teithio bod cydymaith yn angenrheidiol i alluogi deiliad y cerdyn i fynd ar ei daith bws. Nid yw'n angenrheidiol i ddeiliad y cerdyn ddod â chydymaith gydag ef ar bob taith oherwydd derbynir y bydd ei gyflwr/cyflyrau yn amrywio.

Mae Llywodraeth Cymru'n cydnabod y gallai fod angen mwy nag un cydymaith mewn rhai achosion i ddarparu cymorth ychwanegol er mwyn galluogi deiliad y cerdyn i fynd ar daith drwy ddefnyddio gwasanaethau bws rheolaidd lleol. Yn yr amgylchiadau hynny, byddai'n rhaid i awdurdodau lleol ad-dalu i weithredwyr bysiau am bob cydymaith a oedd wedi teithio am ddim gyda'r deiliad cerdyn teithio anabl.

## **Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ganiatáu i fwy nag un cydymaith deithio gyda deiliad cerdyn teithio rhatach anabl lle bo angen mwy nag un cydymaith i wneud teithio ar fws yn bosibl?**

### Cyn-filwyr

Mae Llywodraeth Cymru'n cydnabod bod cymuned ein lluoedd arfog yn rhan annatod o gymdeithas Cymru ac rydym wedi ymrwmo i sicrhau bod y gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru yn cymryd eu hanghenion i ystyriaeth yn llawn. Mewn cydnabyddiaeth o'r ddyled o ddiolchgarwch sydd arnom i aelodau o'r lluoedd, y gorffennol a'r presennol, mae hefyd yn briodol ein bod weithiau yn cynnig gwasanaeth gwell iddynt.

Fel enghraifft, mae gan gyn-filwyr hawl i driniaeth flaenoriaethol y GIG ar gyfer unrhyw gyflwr iechyd sy'n codi o'u Gwasanaeth ac, ers 2011, rydym wedi peri bod teithio rhatach ar y bws ar gael i gyn-filwyr sy'n bodloni rhai gofynion penodol. Rhoddwyd tua 2,600 o gardiau teithio i gyn-filwyr yng Nghymru, sy'n cyfrif am lai nag 1% o'r teithiau bws a wnaed yn 2016/2017.

Mae grŵp arbenigol cyn filwyr Llywodraeth Cymru yn rhoi cyngor ynghylch y ffordd orau i'r gwasanaethau cyhoeddus ateb gofynion cymuned y Gwasanaethau. Dan gadeiryddiaeth Ysgrifennydd y Cabinet ar gyfer Cymunedau a Phlant, mae'r grŵp yn cynnwys swyddogion presennol o'r tri Gwasanaeth, ynghyd â chynrychiolwyr Ffederasiynau Teuluoedd y Fyddin, y Llynges a'r RAF, a sefydliadau'r trydydd sector sydd yn weithgar yn cefnogi cymuned y Lluoedd Arfog.

Ar y sail hon ac wrth ystyried sut y bydd cynlluniau teithio rhatach gorfodol yn cael eu cynnal yng Nghymru yn y dyfodol, ein bwriad yw bod cyn-filwyr sy'n gymwys i deithio ar fws am ddim yng Nghymru yn parhau i dderbyn eu cerdyn teithio ar fws am ddim heb unrhyw gost.

## **Ydych chi'n meddwl y dylai cyn-filwyr sy'n bodloni rhai gofynion penodol barhau i dderbyn cerdyn teithio ar fws rhatach, gorfodol heb unrhyw gost?**

### Gwirfoddolwyr:

Cydnabyddir gwirfoddoli gan y Ganolfan Waith os bydd gwirfoddolwr wedi ei leoli gydag:

- elusen, sefydliad gwirfoddol neu grŵp cymunedol
- sefydliad sector cyhoeddus, megis cyngor lleol neu ysbyty
- menter gymdeithasol sy'n cefnogi eich cymuned leol.

Yn yr Alban, mae'r cynllun teithio ar fws am ddim cyfatebol wedi cael ei ymestyn i gynnwys gwirfoddolwyr (sy'n gwirfoddoli'n rheolaidd am o leiaf 30 awr yr wythnos) hyd at eu pen-blwydd yn 26 oed. Mae gwirfoddolwyr yn amlwg, yn gwneud cyfraniad gwerthfawr a phwysig iawn i gymdeithas Cymru, ac mae Llywodraeth Cymru o'r farn ei bod yn bwysig cydnabod eu cyfraniad. Byddem felly'n croesawu barn p'un a ddylid ymestyn teithio ar fws am bris gostyngol i wirfoddolwyr.

Mewn datganiad a gytunwyd gyda Llywodraeth Cymru a chynrychiolwyr y Trydydd Sector yng Nghymru, disgrifir gwirfoddoli fel:

'mynegiant pwysig o ddinasyddiaeth ac elfen hanfodol o ddemocratiaeth. Mae'n ymrwymiad o ran amser ac egni er budd cymdeithas a'r gymuned a gall ddod mewn ffurfiau gwahanol. Fe'i gwneir yn rhydd ac o ddewis, heb ystyried elw ariannol.' (Cynllun y Sector Gwirfoddol, 2000).

Gellir rhannu gwirfoddoli yn ddau gysyniad: gwirfoddoli ffurfiol ac anffurfiol. Mae gwirfoddoli ffurfiol yn wirfoddoli gyda sefydliad, p'un a yw'r sefydliad yn y sector gwirfoddol neu'n gorff cyhoeddus neu fusnes. Mae gwirfoddoli'n anffurfiol yn golygu gwneud rhywbeth yn ddi-dâl fel unigolyn i gymydog neu gyfaill neu aelod o'ch cymuned, nad yw'n aelod agos o'r teulu.

Roedd ffigurau a gyhoeddwyd gan Gyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru (CGGC) yn 2015<sup>21</sup> yn nodi bod 70.7% o oedolion wedi gwirfoddoli'n ffurfiol (gyda sefydliad) neu'n anffurfiol (fel unigolyn) yng Nghymru yn y 12 mis blaenorol yn y ddau arolwg blynyddol oedd yn cwmpasu'r blynyddoedd 2013-2015. Mae hyn yn cyfateb i 1,793,749 o wirfoddolwyr, y gwirfoddolodd 1,626,599 ohonynt yn anffurfiol a 940,533 yn ffurfiol.

---

<sup>21</sup> [https://www.wcva.org.uk/media/4576349/final\\_volunteering\\_in\\_wales\\_2015\\_-\\_english\\_july\\_2016.pdf](https://www.wcva.org.uk/media/4576349/final_volunteering_in_wales_2015_-_english_july_2016.pdf)

Dywed yr adroddiad fod dynion ychydig yn fwy tebygol o wirfoddoli na merched, er nad yw'r gwahaniaeth yn arwyddocaol (37.6% o'i gymharu â 36.6%). Pobl rhwng 35 a 44 mlwydd oed sydd fwyaf tebygol o wirfoddoli, gyda 46.3% yn dweud eu bod yn gwneud hynny. Dywedir bod pobl hŷn (65 mlwydd oed a throsodd) yn llai tebygol o wirfoddoli ar 30.7%. Yn gyffredinol, nid yw'r gwahaniaethau rhwng grwpiau oedran yn arwyddocaol ond rhwng pobl hŷn 65 oed a throsodd a phobl rhwng 35 a 44 oed (uchaf ac isaf); nid oes yr un grŵp oedran arall yn sylweddol wahanol i unrhyw un o'r grwpiau oedran eraill. O ran niferoedd, roedd CGGC yn amcangyfrif bod nifer y bobl ifanc rhwng 16 a 24 oedd yn gwirfoddoli yng Nghymru oddeutu 145,000 o bobl.

Awgryma ymchwil a gynhaliwyd gan Gyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru hefyd fod pobl o grŵp economaidd AB (uwch weithwyr proffesiynol a rheolaethol), oedd â'r gallu i ennill cyflogau uwch, gyda chyrhaeddiad addysgol a statws cymdeithasol uwch, yn fwy tebygol o wirfoddoli na'r rheiny oedd â gallu i ennill llai, gyda chyrhaeddiad addysgol a statws cymdeithasol is (49.7% o'i gymharu â 27.9% ar gyfer grŵp E – di-waith tymor hir).

### **Ydych chi'n meddwl y dylid ymestyn teithio ar fws am bris gostyngol i wirfoddolwyr sy'n gwirfoddoli am o leiaf 30 awr yr wythnos?**

#### Amser Teithio a Ganiateir

Mae'r cynllun teithio rhatach gorfodol yng Nghymru ar hyn o bryd yn darparu teithio am ddim ar unrhyw adeg neu ar unrhyw ddiwrnod ar wasanaethau bws rheolaidd lleol cymwys. Mae hyn yn fwy hael na'r hyn a gynigir yn Lloegr lle mae gan ddeiliad y cerdyn yr hawl i deithio ar fws am ddim ar adegau heb fod yn rhai brig. Yn yr Alban a Gogledd Iwerddon, caniateir teithio ar fws am ddim bob amser o'r dydd bob dydd o'r wythnos ac nid oes unrhyw gyfyngiad amser brig.

Mantais allweddol yr hyblygrwydd hwn yw nad yw'r rheiny sydd â cherdyn yn cael eu temtio i ymgynnull o gwmpas y gwasanaethau cyntaf ar ôl y brig, gan lyfnhau'r patrwm defnyddio. Er hynny mae hyn wedi peri i'r cyfnodau prysur symud yn hwyrach yn y boreau, sy'n adlewyrchu'r ffaith nad oes rhaid i'r rhan fwyaf o ddeiliaid cardiau teithio ddechrau gweithio yn ystod yr oriau brig traddodiadol.

Dengys y data a ddarparwyd gan gontractwr trydydd parti Llywodraeth Cymru (ACT Cyf) fod nifer y teithiau a wneir ar fysiau yn ystod oriau teithio brig, sef 07:00-9:30 a 16:00-18:30, yn cyfrif am oddeutu chwarter y teithiau a wneir bob dydd, gydag ychydig llai na thri chwarter y teithiau ar adegau a ystyrir i fod y tu allan i'r oriau brig.

### **Ydych chi'n meddwl na ddylid caniatáu teithio gan ddefnyddio cerdyn teithio rhatach ond yn ystod adegau tawel yn unig, ynteu a ddylid cadw'r gallu i deithio ar unrhyw adeg?**

## Ffioedd ar gyfer prosesu ceisiadau

Mae Llywodraeth Cymru'n talu £3 bob blwyddyn i awdurdodau lleol am bob cerdyn teithio a roddir yn eu hardal, ni waeth p'un a yw'n cael ei ddefnyddio neu beidio na pha mor aml. Ni chodir tâl ar ymgeiswyr am eu cerdyn teithio os na fyddant wedi colli eu cardiau lawer gwaith. Mae'n bosibl bellach, drwy feddalwedd ddadansoddol newydd, canfod pa mor aml y defnyddir pob cerdyn. Gellid dadlau mai costau gweinyddol bychan iawn y mae awdurdodau lleol yn eu hysgwyddo unwaith y bydd cerdyn wedi cael ei roi, yn enwedig os mai'n anaml iawn y defnyddir y cardiau hynny os o gwbl.

**Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno ffi ymgeisio, i gael eu thalu gan rai ymgeiswyr, cyn belled â bod y ffi yn cael ei chyfyngu i adennill costau derbyn, prosesu, cyflwyno ac archwilio cardiau?**

**Os cyflwynir ffi gwneud cais am gerdyn teithio ar fws am ddim, a ddylai hon gael ei thalu gan:**

Bobl hŷn  
Pobl Anabl  
Cyn-filwyr anafedig, neu  
Neb o'r uchod?

## Mathau eraill o gludiant cyhoeddus

Ers i'r cynllun gael ei gyflwyno, mae deiliaid cardiau teithio wedi cael hawl i deithio am ddim ar yr holl wasanaethau bws lleol, gan gynnwys gwasanaethau cludiant cymunedol sy'n gweithredu o dan drwyddedau "Adran 22".<sup>22</sup> Felly mae hi wedi bod yn bosibl drwy'r amser i rai gweithredwyr cludiant cymunedol geisio cofrestru gwasanaethau fel gwasanaethau bws lleol a chael ad-daliad am gludo deiliaid cardiau teithio rhatach. Mae pob awdurdod lleol yn gyfrifol am benderfynu ar yr ad-daliad priodol sy'n gyson â'u rhwymedigaeth gyfreithiol i sicrhau nad yw gweithredwyr gwasanaethau yn well nac yn waeth eu byd yn ariannol.

Yn ogystal, mewn rhai ardaloedd, lle mae mynediad at wasanaethau bws rheolaidd lleol neu gludiant cymunedol yn gyfyngedig neu ddim ar gael, awgrymwyd y dylai pobl allu defnyddio eu cerdyn teithio am ddim ar fathau eraill o gludiant, megis tacsis. Mae yna wasanaethau cludiant cymunedol hefyd yn cael eu rhedeg, sydd ar wahân i'r rhai o dan drwyddedau "Adran 22", ac mae gwasanaethau o'r fath y tu allan i gwmpas y cynllun teithio rhatach gorfodol. Bu galwadau, o bryd i'w gilydd, i ymestyn y cynllun i gynnwys gwasanaethau o'r fath, nad ydynt yn "wasanaethau bws lleol".

---

<sup>22</sup> Adran 22 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 – darparwyr trafnidiaeth gymunedol sydd wedi eu heithrio rhag gofynion Gweithredwr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus

Mae Llywodraeth Cymru wedi edrych ar y posibilrwydd o ymestyn y cynllun i wasanaethau cludiant cymunedol ar wahân i'r rhai a weithredir o dan drwyddedau "Adran 22". Mae'n amlwg y gallai hyn o bosibl gynyddu cost flynyddol y cynllun yn sylweddol, ac y gallai effeithio ar y cyllid sydd ar gael i gefnogi'r rhwydwaith bysiau lleol presennol, neu beidio â chael ei gyflawni ond trwy leihau hawliau unigolion.

**A ddylai Llywodraeth Cymru ystyried ymestyn y cynllun teithio rhatach ar fws i fathau eraill o wasanaethau cludiant lleol?**



## CRYNODEB O'R CWESTIYNAU:

1. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru fod yn Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer gweinyddu Cynllun Teithio Rhatach ar fws Gorfodol Cymru Gyfan yng Nghymru, neu a ddylai'r swyddogaethau aros gyda'r awdurdodau lleol?
2. Ydych chi'n meddwl y dylid codi'r oedran cymwys i bobl hŷn, sy'n ymgeiswyr newydd am gerdyn teithio ar fws am ddim, i gyfateb i oedran ymddeol y wladwriaeth, ynteu ei gadw ar 60 mlwydd oed i ddynion a merched?
3. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ddal i gynnal hawl pobl anabl sy'n bodloni'r meini prawf i gael cerdyn teithio am ddim?
4. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ganiatáu i fwy nag un cydymaith deithio gyda deiliad cerdyn teithio rhatach anabl lle bo angen mwy nag un cydymaith i wneud teithio ar fws yn bosibl?
5. Ydych chi'n meddwl y dylai cyn-filwyr sy'n bodloni rhai gofynion penodol barhau i dderbyn cerdyn teithio ar fws rhatach gorfodol heb unrhyw gost?
6. Ydych chi'n meddwl y dylid ymestyn teithio ar fws am bris gostyngol i wirfoddolwyr sy'n gwirfoddoli am o leiaf 30 awr yr wythnos?
7. Ydych chi'n meddwl na ddylid caniatáu teithio gan ddefnyddio cerdyn teithio rhatach ond yn ystod adegau tawel yn unig, ynteu a ddylid cadw'r gallu i deithio ar unrhyw adeg?
8. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno ffi ymgeisio, i gael ei thalu gan rai ymgeiswyr, cyn belled â bod y ffi yn cael ei chyfyngu i adennill costau derbyn, prosesu, cyflwyno ac archwilio cardiau?
9. Os cyflwynir ffi gwneud cais am gerdyn teithio ar fws am ddim, a ddylai hon gael ei thalu gan:  
  
Bobl hŷn  
Pobl Anabl  
Cyn-filwyr anafedig, neu  
Neb o'r uchod?
10. A ddylai Llywodraeth Cymru ystyried ymestyn y cynllun teithio rhatach ar fws i fathau eraill o wasanaethau cludiant lleol?

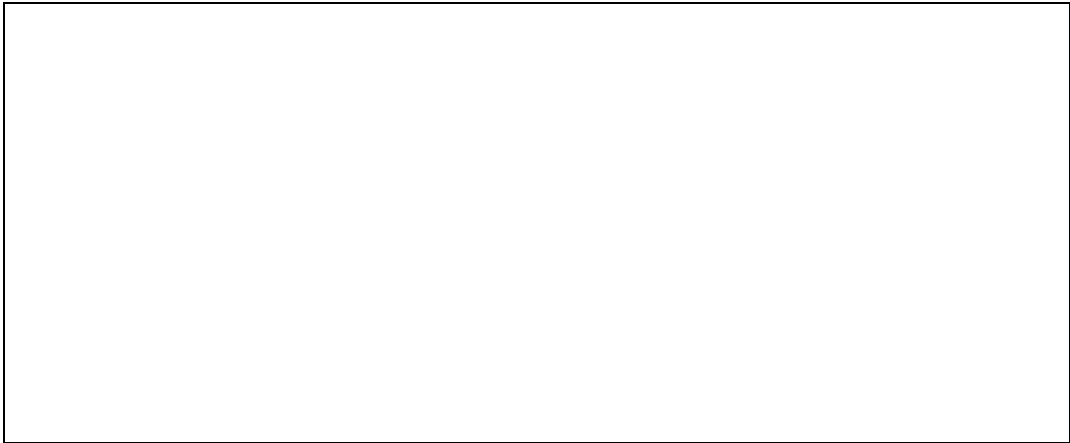
## **FFURFLEN ADBORTH YR YMGYNGHORIAD**

1. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru fod yn Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer gweinyddu Cynllun Teithio Rhatach ar fws Gorfodol Cymru Gyfan yng Nghymru, neu a ddylai'r swyddogaethau aros gyda'r awdurdodau lleol?


2. Ydych chi'n meddwl y dylid codi'r oedran cymwys i bobl hŷn, sy'n ymgeiswyr newydd am gerdyn teithio ar fws am ddim, i gyfateb i oedran ymddeol y wladwriaeth, ynteu ei gadw ar 60 mlwydd oed i ddynion a merched?

3. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ddal i gynnal hawl pobl anabl sy'n bodloni'r meini prawf i gael cerdyn teithio am ddim?

4. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru ganiatáu i fwy nag un cydymaith deithio gyda deiliad cerdyn teithio rhatach anabl lle bo angen mwy nag un cydymaith i wneud teithio ar fws yn bosibl?



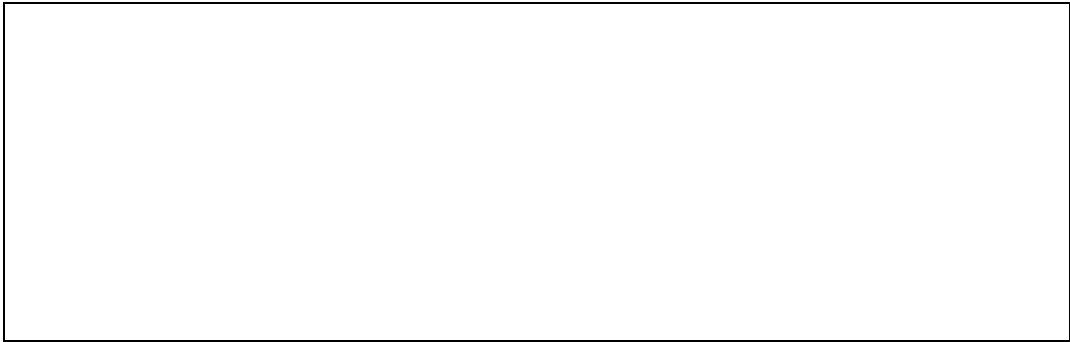
5. Ydych chi'n meddwl y dylai cyn-filwyr sy'n bodloni rhai gofynion penodol barhau i dderbyn cerdyn teithio ar fws rhatach gorfodol heb unrhyw gost?



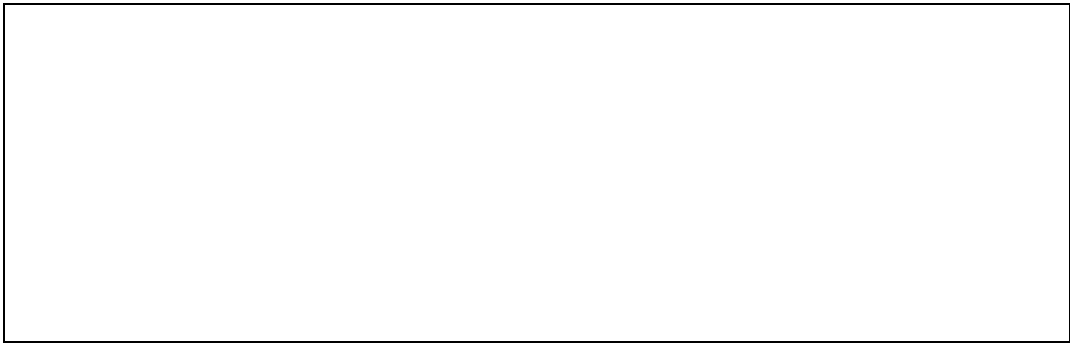
6. Ydych chi'n meddwl y dylid ymestyn teithio ar fws am bris gostyngol i wirfoddolwyr sy'n gwirfoddoli am o leiaf 30 awr yr wythnos?



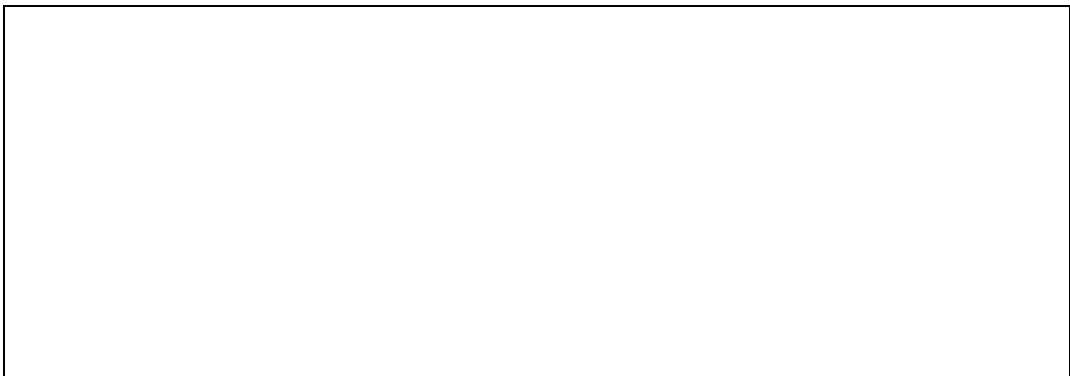
7. Ydych chi'n meddwl na ddylid caniatáu teithio gan ddefnyddio cerdyn teithio rhatach ond yn ystod adegau tawel yn unig, ynteu a ddylid cadw'r gallu i deithio ar unrhyw adeg?



8. Ydych chi'n meddwl y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno ffi ymgeisio, i gael ei thalu gan rai ymgeiswyr, cyn belled â bod y ffi yn cael ei chyfyngu i adennill costau derbyn, prosesu, cyflwyno ac archwilio cardiau?



9. Os cyflwynir ffi gwneud cais am gerdyn teithio ar fws am ddim, a ddylai hon gael ei thalu gan:
- a. Bobl hŷn
  - b. Pobl Anabl
  - c. Cyn-filwyr anafedig, neu
  - d. Neb o'r uchod?



10. A ddylai Llywodraeth Cymru ystyried ymestyn y cynllun teithio rhatach ar fws i fathau eraill o wasanaethau cludiant lleol?

**Eich enw / sefydliad a chyfeiriad post/e-bost**

**Dywedwch wrthym, os gwelwch yn dda, ar ba sail yr ydych yn ymateb**  
(ticiwch un)

Teithwyr		Aelod o'r cyhoedd nad yw'n defnyddio bysiau	
Y Llywodraeth Ganolog		Grwpiau Defnyddwyr Cludiant Cyhoeddus	
Awdurdod Lleol (Cymru)		Grwpiau Amgylcheddol	
Awdurdod Lleol (Lloegr)		Grwpiau Anabled	
Comisiynwyr/Ombwdsmon		Grwpiau Cymunedol	
Grwpiau Ymgynghorol		Y Diwydiant Bysiau / Gweithredwyr	
Y Cyfryngau		Y Diwydiant Hedfan / Gweithredwyr	
Y Gwasanaethau Brys		Y Diwydiant Môr / Gweithredwyr	
Y Sector Iechyd		Undebau Llafur	
Y Sector Addysg			
Arall (dywedwch beth)			