



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.gov.wales

Welsh Government

TRAFODAETH YNGLŶN Â PHOLISI GWASANAETHAU BYSIAU

Adroddiad canlyniadau'r ymgynghoriad

Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol – parhau i ddarparu
teithiau ar fws am ddim i bobl hŷn, pobl anabl a rhai cyn-
filwyr anafedig

Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg.
This document is also available in English.

ISBN 978-1-78937-346-2

Y safbwyntiau a fynegwyd yn yr adroddiad hwn, sy'n crynhoi canlyniadau'r ymgynghoriad, yw'r rheiny a fynegwyd gan randdeiliaid wrth ymateb i'r ymgynghoriad, nid safbwyntiau Llywodraeth Cymru.

Penawdau

- Rhwng 10 Hydref 2017 a 12 Ionawr 2018, derbyniwyd 456 o ymatebion unigol gan Lywodraeth Cymru i gwestiynau'r ymgynghoriad.
- Dywedodd y mwyafrif bach, neu 40% o'r ymatebion a dderbyniwyd gennym, y dylai Llywodraeth Cymru gymryd cyfrifoldeb dros y cynllun, ond dywedodd 36% y dylai awdurdodau lleol parhau i fod yn gyfrifol amdano.
- Gwnaeth 54% ddadlau y dylid cadw'r oedran presennol (60 mlwydd oed neu'n hŷn) o ran cymhwysedd ar gyfer teithiau bws am ddim.
- O'r 406 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 98% yn cefnogi cymhwysedd pobl anabl i deithio ar fysiau am ddim. Roedd 75% yn cytuno y dylid caniatáu mwy nag un cyd-deithiwr yn ôl y gofyn.
- O'r 392 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 91% yn cytuno â dull Llywodraeth Cymru o ran galluogi i rai cyn-filwyr anafedig deithio ar fysiau am ddim.
- O'r 371 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 52% yn cytuno y dylid ehangu teithiau bws am ddim i bobl sy'n gwirfoddoli yn y gymuned.
- O'r 403 o ymatebwyr a fynegodd ddewis ar y cwestiwn hwn, roedd 95% yn dadlau bod cynnig y cyfle i deithio ar unrhyw adeg yn ystod y dydd yn nodwedd bwysig o'r cynllun cyfredol y dylid ei chadw.
- Roedd 50% o'r ymatebwyr a fynegodd ddewis yn cytuno y dylid cyflwyno ffi ymgeisio, a dywedodd 78% o'r rheiny y dylai pob un sy'n gymwys ar gyfer tocynnau teithio rhatach dalu'r ffi ymgeisio, tra oedd 14% yn dweud y dylai pobl hŷn dalu, 4% yn dweud y dylai pobl anabl dalu, a 3% yn dweud y dylai cyn-filwyr anafedig dalu.

- O'r 394 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 84% yn cytuno y dylai Llywodraeth Cymru ystyried y posibiladau o ran ehangu trafnidiaeth am ddim i fathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus leol.

Cefndir

Yn ein dogfen ymgynghori a gyhoeddwyd ar 10 Hydref 2017 ynglŷn â'n cynllun teithio rhatach gorfodol, gwnaethom dynnu sylw at y ffaith mai Llywodraeth Cymru oedd y llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau bws cyffredinol am ddim i bobl hŷn a phobl anabl – gyda'r nod o wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol yn llwyr. Gwnaethom hefyd nodi'r rheswm dros gynnal yr ymgynghoriad, a rhai ffeithiau allweddol ynglŷn â'r cynllun yng Nghymru a'i weithredu.

Mae cynllun teithiau bws am ddim Llywodraeth Cymru yn gwneud cyfraniad gwerthfawr at wella iechyd a llesiant pobl hŷn yng Nghymru, gan sicrhau bod mwy o bobl yn dal i fod wrthi am gyfnodau hirach, ac felly mae'n hyrwyddo ffordd o fyw'n annibynnol. Mae cadw'n weithgar yn gorfforol yn helpu i gynnal llesiant meddyliol, symudedd a chryfder yn y cyhyrau ymhlith pobl hŷn, ac mae'n lleihau eu risg o gael clefyd cardiofasgwlaidd a'u risg o gwmpo a thorri esgyrn. Oherwydd hyn, mae'r cynllun hefyd yn helpu i leihau'r galw ar wasanaethau iechyd.

Mae ein rhaglen lywodraethu, *Symud Cymru Ymlaen*, a'n strategaeth genedlaethol, *Ffyniant i Bawb*, yn amlinellu'r prif ymrwymïadau y byddwn yn eu gwireddu rhwng heddiw a 2021 er mwyn gwneud gwelliannau go iawn i fywydau bob dydd pobl yng Nghymru. Mae'n canolbwyntio ar wella'r economi a gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru, ac ar greu Cymru sy'n ffyniannus a diogel, yn iach ac egnïol, yn uchelgeisiol ac yn dysgu, ac yn unedig a chysylltiedig.

Mae *Symud Cymru Ymlaen* yn amlinellu cymhlethdod yr heriau yr ydym yn eu hwynebu a phwysigrwydd gweithio ar draws ffiniau traddodiadol er mwyn cyflawni ein blaenoriaethau, tra bo *Ffyniant i Bawb* yn gosod y rhain yng nghyd-destun hirdymor, ac yn nodi sut y byddwn yn cysylltu'r gwasanaethau gwahanol yr ydym yn eu darparu er mwyn sicrhau ein bod yn cael yr effaith fwyaf yn y pedwar maes hyn.

Mae Llywodraeth Cymru wedi parhau i gefnogi teithiau bws am ddim i unrhyw le yng Nghymru lle ceir gwasanaethau bws wedi'u trefnu ar gyfer pobl sy'n 60 mlwydd oed neu'n hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr. Mae cynnal mynediad at deithiau bws am ddim i'r grwpiau hyn yn parhau'n amcan polisi i Lywodraeth Cymru, ond oherwydd poblogaidd sy'n gynyddol heneiddio ac

yn dal i fod wrthi, mae angen ystyried yn fanwl a yw parhau â'r cynllun yn gynaliadwy ac ymarferol yn ariannol ar gyfer y dyfodol.

Mae cymryd rhan mewn unrhyw fath o weithgareddau corfforol o les i iechyd oedolion hŷn, gan gynnwys cynnal swyddogaeth gorfforol a gwybyddol dda. Mae rhywfaint o weithgaredd corfforol yn well na dim, ac mae mwy o weithgaredd corfforol yn cynnig mwy o fanteision iechyd.

Mae Llywodraeth Cymru yn ariannu'r gost o gadw a dadansoddi'r data a gesglir ar y defnydd o'r tocynnau teithio rhatach gorfodol, sy'n cael ei gynnal gan drydydd parti ar ran y 22 o awdurdodau lleol. Mae'r wybodaeth a gesglir ynghylch y defnydd o gardiau teithio yn awgrymu bod oddeutu dwy ran o dair o'r cardiau teithio a gyflwynir bob blwyddyn yn cael eu defnyddio, gyda'r gweddill yn cael eu cadw "rhag ofn" y bydd eu hangen.

Mae dros 750,000 o gardiau teithio wedi eu cyflwyno, ac yn ystod 2015-2016, cafodd cyfanswm o ryw 35,000 o gardiau teithio eu rhoi i bobl oedd yn bodloni'r meini prawf cymhwysedd am y tro cyntaf, gyda rhyw 25,000 o gardiau teithio ychwanegol yn cael eu cyflwyno i gymryd lle hen rai. Nodwyd cyfanswm o oddeutu 9,000 o gardiau teithio fel rhai nad oedd bellach eu hangen.

Dros yr 20 mlynedd nesaf, disgwylir i'r boblogaeth o bobl sy'n hŷn na 65 mlwydd oed yng Nghymru gynyddu o oddeutu 20% i oddeutu 25% o'r boblogaeth gyfan. Rhagwelir y bydd y boblogaeth o bobl dros 75 mlwydd oed hefyd yn cynyddu o 9% o'r boblogaeth yn 2014 i oddeutu 13% yn 2030. Ar y sail hon, os cynhelir yr oedran cymhwysedd presennol ar gyfer teithiau bws am ddim, sef 60 mlwydd oed, disgwylir y bydd y nifer o bobl hŷn sy'n gymwys ar gyfer teithiau bws am ddim tua 880,000 o bobl erbyn 2021, gan godi i ychydig yn fwy na miliwn o bobl erbyn 2030.

Mae Anabledd Cymru yn amcangyfrif bod pobl anabl yn cyfrif am fwy na 20% o'r boblogaeth yng Nghymru – sydd â chyfran uwch o bobl anabl na phob gwlad a rhanbarth arall yn y DU. Mae'r cofrestri a gynhelir gan awdurdodau lleol ynghylch y bobl sydd ag anableddau corfforol neu synhwyraidd yn cynnwys pob unigolyn sydd wedi'i gofrestru o dan Adran 18 o Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014.

Mae cofrestru yn wirfoddol, ac, o ganlyniad, gall y ffigurau fod yn amcangyfrif rhy isel o nifer y bobl sydd ag anableddau corfforol neu synhwyraidd. Serch hynny, ar 31 Mawrth 2016, roedd 14,729 o bobl ar gofrestri o bobl sydd ag anableddau dysgu, ac, o'r rheiny, roedd 12,692 (86%) yn byw mewn lleoliadau cymunedol a 2,037 (14%) yn byw mewn sefydliadau preswyl. Roedd 75,753 o bobl ar gofrestri o bobl sydd ag

anableddau corfforol neu synhwyrdd. O'r rhain, roedd 46,235 (61%) wedi'u cofrestru bod ganddynt anabledd corfforol yn unig.

Mae oddeutu 55,000 o gardiau teithio wedi eu cyflwyno i bobl anabl ar draws Cymru, gyda 21,000 o gardiau ychwanegol ar gyfer pobl anabl a chyd-deithwyr. Mae 2,000 o gardiau teithio pellach wedi eu cyflwyno i bobl ddall, a phobl sydd wedi colli eu golwg i ryw raddau. Er bod y cardiau teithio a gyflwynwyd i deithwyr sy'n anabl yn cyfrif am oddeutu 10% o'r cardiau teithio a gyflwynwyd, mae'r gyfran o deithiau sy'n cael eu gwneud gan bobl anabl a phobl anabl gyda chyd-deithiwr yn cyfrif am 25% o gyfanswm nifer y teithiau bws am ddim a wneir yng Nghymru.

Ar y sail hon y gwnaethom geisio safbwyntiau ynghylch y ffordd orau o gynnal y mynediad at deithiau bws am ddim yng Nghymru yn y dyfodol, neu a ddylai teithwyr wneud ryw fath o gyfraniad ariannol tuag at y gost o gynnal y cynllun yn y dyfodol.

Sut y gwnaethom ymgynghori

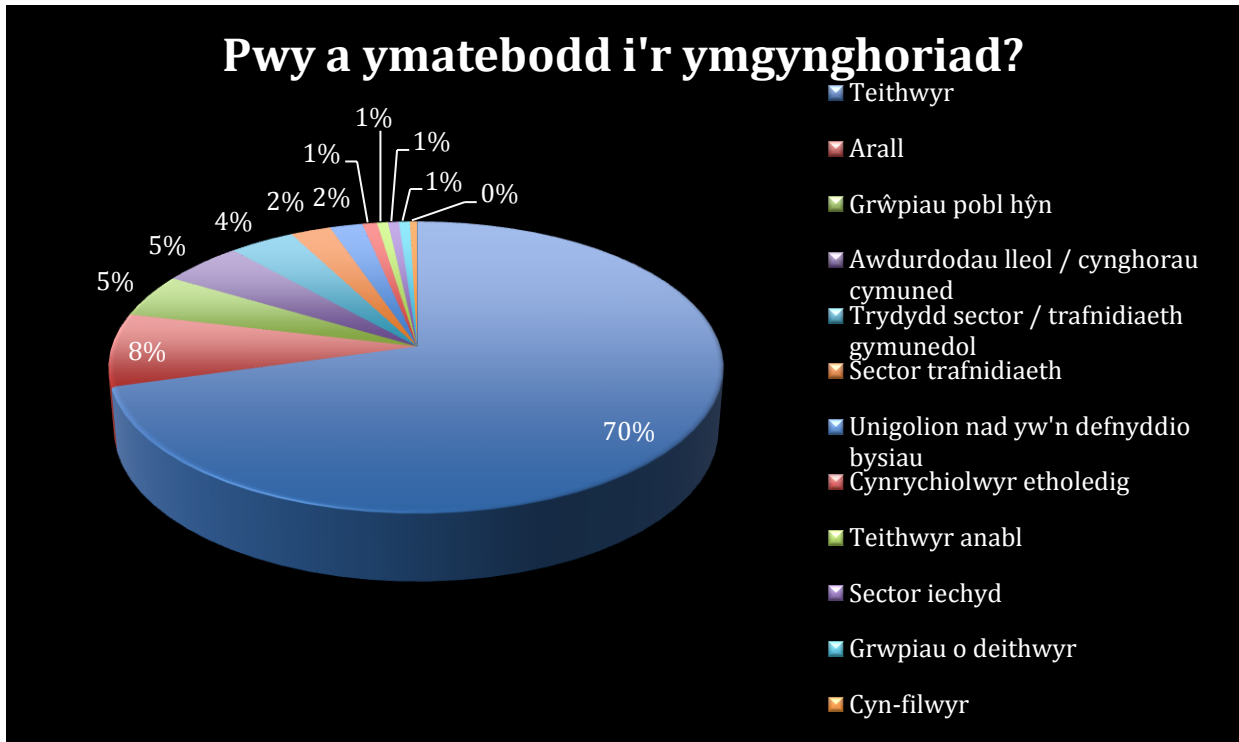
Cyhoeddwyd y ddogfen ymgynghori ar wefan ymgynghori Llywodraeth Cymru ar 10 Hydref 2017, yn dilyn cyhoeddiad gan Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, yng Nghynulliad Cenedlaethol Cymru yn gynharach yn ystod y diwrnod hwnnw. Cyflwynwyd y ddogfen yn electronig i weithredwyr bysiau sy'n darparu gwasanaethau bws lleol yng Nghymru, awdurdodau lleol, grwpiau cymunedol, a sefydliadau sy'n cynrychioli pobl hŷn, pobl anabl a grwpiau eraill, yn ogystal ag Age Cymru, Comisiynydd Pobl Hŷn, a grwpiau o randdeiliaid eraill.

Gwnaeth swyddogion fynychu grwpiau trafod a gynhaliwyd gan nifer o grwpiau yn y trydydd sector a grwpiau cymunedol ledled Cymru, gan gynnwys sesiynau ym Merthyr Tudful, Pen-y-bont ar Ogwr, Casnewydd, Pont-y-pŵl a Llangefni, er mwyn trafod y materion a nodir yn y ddogfen ymgynghori. Gwnaeth nifer o weithredwyr bws lleol annog eu teithwyr i gymryd rhan yn yr ymgynghoriad drwy osod hysbysiadau yn eu cerbydau ac esbonio i bobl sut y gallent gyflwyno eu hymatebion.

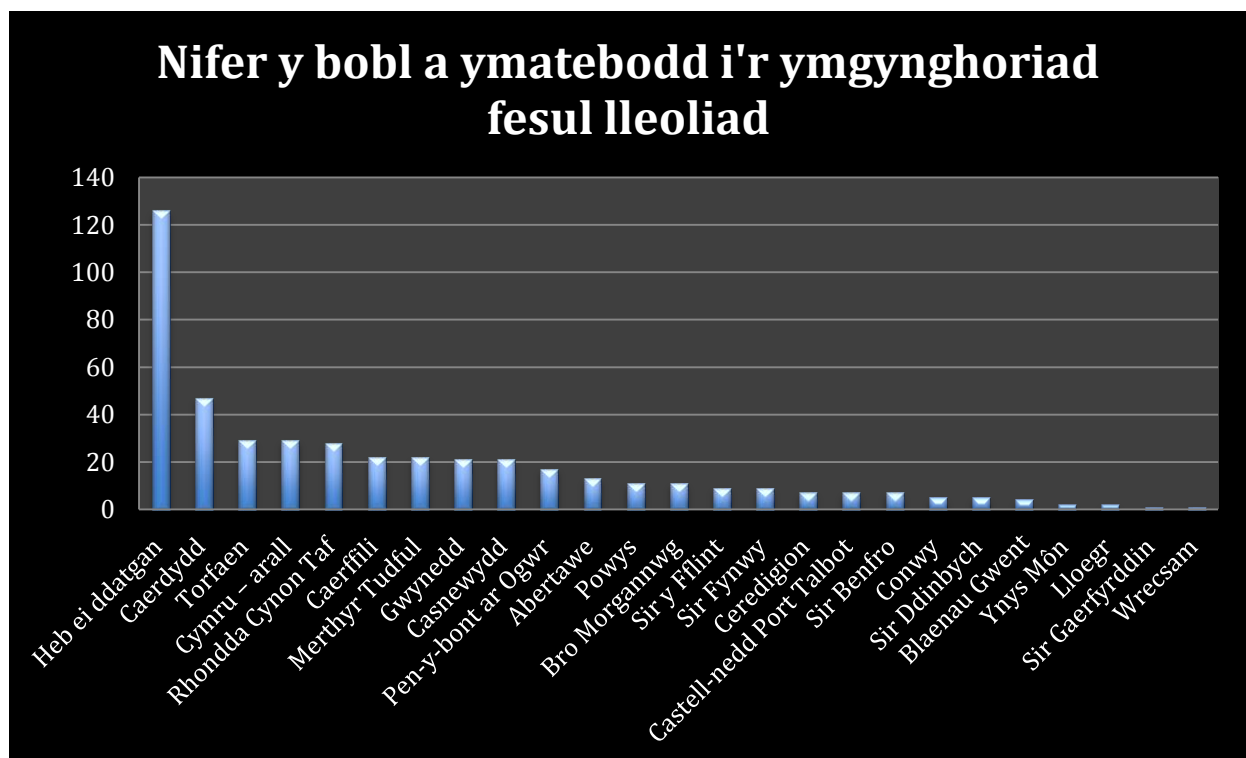
Rhwng 10 Hydref 2017 a 12 Ionawr 2018, derbyniwyd 456 o ymatebion unigol gan Lywodraeth Cymru i gwestiynau'r ymgynghoriad. Cafodd 142 o'r ymatebion hyn, sy'n cynrychioli 31% o'r holl ymatebion a dderbyniwyd, eu cyflwyno drwy'r Post Brenhinol neu ar bapur mewn digwyddiadau.

Roedd oddeutu 100 o'r ymatebion gan bobl hŷn a oedd yn honni nad oedd ganddynt gysylltiad â'r we. Cafwyd cyfanswm o 222 o ymatebion gan

deithwyr yn electronig, sy'n cynrychioli oddeutu 48.6% o'r holl ymatebion a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod. Fel y gwelir yn Ffigur 1 isod, cafodd y nifer fwyaf o ymatebion (o bell ffordd) eu gwneud gan deithwyr hŷn, yn bennaf rhai sy'n elwa ar y cynllun teithiau bws am ddim yng Nghymru ar hyn o bryd – sy'n cyfrif am 70% o'r holl ymatebion a gyflwynwyd.



Ffigur 1 – Dadansoddiad o nifer y bobl a sefydliadau a ymatebodd i'r ymgynghoriad



Ffigur 2 – Nifer yr ymatebion a dderbyniwyd fesul lleoliad

O'r bobl a'r sefydliadau a ymatebodd i'r ymgynghoriad, ni wnaeth 126 neu oddeutu 27% ddatgelu eu lleoliad. O'r 330 o ymatebwyr sy'n weddill a wnaeth ddatgan eu lleoliad, derbyniwyd y nifer fwyaf o ymatebion o Gaerdydd ac awdurdodau lleol cyfagos yn ne-ddwyrain Cymru. Derbyniwyd llai o ymatebion o ganolbarth Cymru, y gorllewin a'r gogledd, ac eithrio Gwynedd, a oedd â'r chweched gyfradd ymateb uchaf. Un ymateb yn unig a gofnodwyd o Wrecsam a Sir Gaerfyrddin, tra cafwyd llai na deg o ymatebion o Sir y Fflint, Sir Fynwy, Ceredigion, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro, Conwy, Sir Ddinbych, Blaenau Gwent, ac Ynys Môn. Gellir gweld dadansoddiad llawn o'r ymatebion a dderbyniwyd fesul lleoliad yn Ffigur 2 uchod.

Canlyniadau'r ymgynghoriad

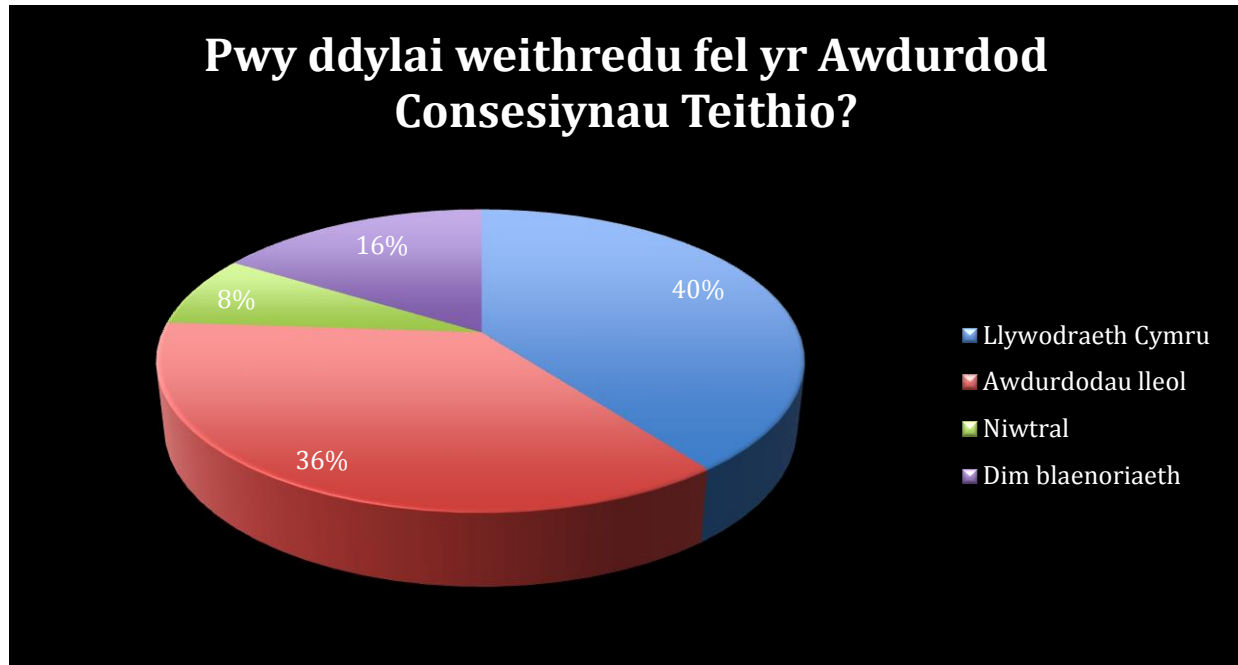
Awdurdod Consesiynau Teithio

Yn ein dogfen ymgynghori, gwnaethom esbonio mai awdurdodau lleol yw'r Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer y cynllun teithio rhatach gorfodol sy'n galluogi i bobl hŷn, pobl anabl, a rhai cyn-filwyr penodol deithio am ddim ar wasanaethau bysiau lleol. Er bod awdurdodau lleol yn sicrhau bod rhywfaint o arian ar gael i gefnogi'r cynllun, darperir y rhan fwyaf o arian gan Lywodraeth Cymru. Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru yn darparu oddeutu £59 miliwn¹ bob blwyddyn tuag at gostau ad-dalu. Caiff £3 ychwanegol i bob cerdyn teithio byw (yn hytrach na "gweithredol") ei rhoi i awdurdodau lleol o dan y cynllun – oddeutu £2.2 miliwn bob blwyddyn – er mwyn talu eu costau o ran gweinyddu'r cynllun.

Cyfrifoldeb awdurdodau lleol yng Nghymru yw sicrhau na effeithir yn ariannol ar weithredwyr bysiau o ganlyniad i ddarparu cardiau teithio rhatach gorfodol – drwy ddefnyddio dull cyffredinol ar gyfer penderfynu ar gyfanswm nifer y teithiau a wnaed gan y rhai sy'n gymwys ar gyfer cerdyn teithio rhatach a gwerth y teithiau hynny, a thrwy adolygu'r cyfrifiadau. O dan y trefniadau presennol, mae rôl Llywodraeth Cymru yn fwy cyfyngedig. Ar wahân i greu'r rheoliadau sy'n llywodraethu'r ffordd y caiff y cynllun ei weithredu, a darparu'r cyllid ychwanegol i awdurdodau lleol er mwyn talu gweithredwyr bysiau, i Weinidogion Cymru y mae gweithredwyr yn gwneud apêl os ydynt o'r farn y bydd trefniadau ad-dalu awdurdodau lleol yn cael effaith niweidiol arnynt (h.y. y rhai sy'n credu nad yw awdurdod lleol yn eu had-dalu ddigon).

¹ Rhoddir £59 miliwn i awdurdodau lleol er mwyn talu costau'r cynllun Cymru gyfan, tra bo £10.5 miliwn ar gyfer tocynnau teithio rhatach ar fysiau yn adlewyrchu cynlluniau teithiau bws rhatach awdurdodau lleol eu hunain cyn i'r cynllun Cymru gyfan gael ei sefydlu.

Felly, yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn am farn pobl ynghylch a ddylai Llywodraeth Cymru ddod yr Awdurdod Consesiynau Teithio dros weinyddu'r Cynllun Teithio Rhatach ar Fws Gorfodol Cymru Gyfan yng Nghymru, neu a ddylai'r swyddogaethau barhau gydag awdurdodau lleol?



Ffigur 3 – Pwy ddylai weithredu fel yr Awdurdod Consesiynau Teithio ar gyfer y cynllun Cymru gyfan

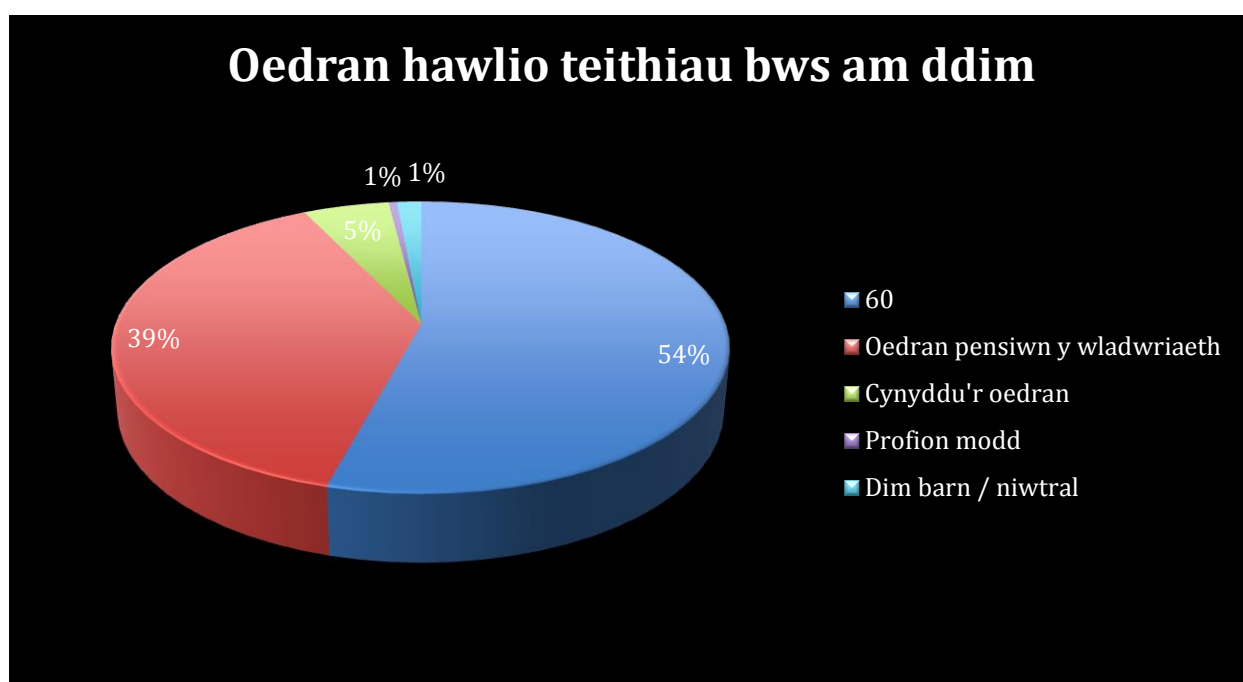
Dywedodd mwyafrif bach (neu 40%) o'r ymatebion a dderbyniwyd gennym y dylai Llywodraeth Cymru gymryd y cyfrifoldeb dros y cynllun. Nododd rai y byddai hyn yn rhoi cyfle i leihau'r costau sy'n gysylltiedig â gweinyddu'r cynllun, yn ogystal â gwella cysondeb pan fo penderfyniadau'n cael eu gwneud - er enghraifft, pan wneir cais am gerdyn teithio anabl neu gerdyn teithio anabl i gyd-deithiwr. Ar hyn o bryd, mae'r dull yn cael ei feirniadu oherwydd bod awdurdodau lleol yn dehongli'r canllawiau a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru yn wahanol. Mae hyn yn arwain at anghysondeb, ac mae'n bosibl y rhoddir cerdyn teithio bws i gyd-deithiwr anabl mewn un ardal ac y bydd yn cael ei wrthod mewn achosion tebyg mewn ardal awdurdod lleol arall.

Fodd bynnag, nododd rai ymatebwyr a oedd yn cytuno y dylai Llywodraeth Cymru gymryd cyfrifoldeb uniongyrchol dros y cynllun y dylai hyn ddigwydd pe bai modd cyflawni'r arbedion a nodir yn y ddogfen ymgynghori yn unig, a phe bai modd cynnal y safonau gwasanaeth cyfredol a ddarperir gan awdurdodau lleol. Un o'r prif feirniadaethau o'r cynnig, a fynegwyd gan y rhan fwyaf o'r 36% o ymatebwyr nad oeddent yn cefnogi'r newid, oedd eu bod yn honni neu'n poeni y byddai canoli gweinyddiaeth y cynllun yn

arwain at deithwyr yn methu ag ymweld â swyddfa leol i wneud cais am eu cerdyn teithio, trefnu cerdyn newydd, neu siarad â swyddog lleol er mwyn ymdrin ag unrhyw broblem arall a allai godi.

Dywedodd rhai ymatebwyr a fynegodd y dylai'r cyfrifoldeb parhau gydag awdurdodau lleol wrthym mai awdurdodau lleol sydd fwyaf addas i weinyddu'r cynllun, a'u bod yn darparu lefel arbennig o wasanaeth i ddeiliaid cardiau teithio ar hyn o bryd.

Yn ein hymgyngghoriad, gwnaethom ofyn am farn pobl ynghylch a ddylid cynyddu'r oedran cymhwysedd ar gyfer pobl hŷn sy'n ymgeiswyr newydd i dderbyn cerdyn teithiau bws am ddim, er mwyn cyd-fynd ag oedran pensiwn gwladwriaeth y DU yng Nghymru, neu a ddylid ei gynnal ar 60 ar gyfer dynion a menywod?



Ffigur 4 – Ymatebwyr yn mynegi dewis ynghylch oedran cymhwysedd

O'r 402 o ymatebwyr a fynegodd ddewis ar y cwestiwn hwn, gwnaeth 52% ddadlau y dylid cadw'r oedran cymhwysedd ar hyn o bryd, sef dynion a menywod dros 60 mlwydd oed. Roedd ymatebwyr yn cydnabod bod oedran pensiwn gwladwriaeth y DU wedi codi ers sefydlu'r oedran cymhwysedd ar hyn o bryd, ac mae mwy o bobl bellach yn gweithio y tu hwnt i'w pen-blwydd yn 60. Ond roedd llawer yn dadlau, ar adeg pan fo Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn cymryd camau gweithredu i annog pobl i beidio â defnyddio cerbydau preifat, a ffafrio trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn lleihau tagfeydd ac allyriadau niweidiol i'r amgylchedd, byddai cael gwared ar y teithiau bws am ddim i oedolion sydd o oedran gweithio yn cynyddu nifer y ceir sydd ar ein heolydd.

Dywedodd un ymatebydd sy'n byw ym Mro Morgannwg, a oedd yn adleisio'r safbwynt a fynegwyd gan bobl oedd o blaid cadw'r oedran cymhwysedd cyfredol wrthym:

"Byddaf yn 60 ym mis Chwefror 2018, ac rwy'n dymuno nodi fy mod yn gwrthwynebu codi'r oedran cymhwysedd ar gyfer cael y cerdyn teithio ar fws. Rwy'n bwriadu defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy rheolaidd, a gwerthu fy nghar o bosibl pan wy'n cael cerdyn teithio – roeddwn yn deall mai dyma'r rhesymeg dros roi'r consesiwn. Mae'r rhan fwyaf o'r bysiau sy'n mynd heibio i fy nghartref yn wag – 'does bosib ein bod ni eisiau pobl arnyn nhw?'"

Awgrymodd ychydig o ymatebwyr y dylid cadw'r oedran cymhwysedd ar gyfer teithiau bws am ddim ar 60 oed – y gellir o bosibl ei leihau i 55 mlwydd oed er mwyn annog mwy o bobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn gwella tagfeydd traffig.

Awgrymodd ychydig o bobl y dylid cynnal profion modd i sefydlu cymhwysedd pobl rhwng 60 ac oedran pensiwn gwladwriaeth y DU.

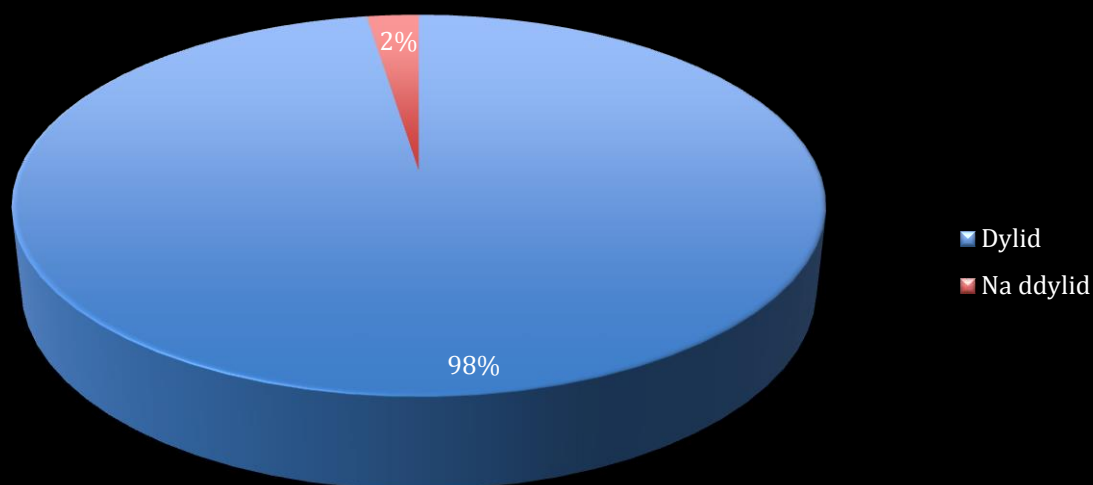
Roedd oddeutu 5% o'r ymatebwyr a fynegodd ddewis yn cydnabod y byddai angen codi'r oedran cymhwysedd mewn poblogaeth sy'n gynyddol heneiddio, gyda 39% ychwanegol yn cytuno y dylid codi'r oedran cymhwysedd yn unol ag oedran pensiwn gwladwriaeth y DU. Wrth dderbyn y gallai fod achos ar gyfer cynyddu'r oedran cymhwysedd, dywedodd rhai ymatebwyr na ddylid cymhwyso'r newid yn adolygol fel bod modd i bobl sy'n gallu hawlio teithiau am ddim ar hyn o bryd barhau i wneud hynny, tra oedd eraill yn dadlau, os oes newid, y dylid ei gyflwyno'n raddol a'i gymhwyso'n gydradd rhwng dynion a menywod.

Dywedodd un teithiwr wrthym:

"Rwy'n credu y byddai'n drist iawn pe bai tocynnau teithio rhatach yn dod i ben. Fel defnyddiwr bws, rwy'n gweld llawer o bobl hŷn yn defnyddio'r bws na fyddai mae'n debyg yn gallu mynd allan os oeddent yn gorfod talu am fysiau. Fodd bynnag, rwy'n cefnogi cynnydd o ran yr oedran y mae'r cerdyn teithiau bws yn cael ei roi er mwyn cyd-fynd â'r oedran y rhoddir y pensiwn, gan fy mod i'n teimlo y dylai pobl sy'n gweithio'n llawn amser dalu am fysiau. Byddem yn gobeithio y byddai hyn yn gymwys i'r rheiny nad ydynt yn derbyn y cerdyn teithiau bws ar hyn o bryd yn unig."

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a oedd pobl yn credu y dylai Llywodraeth Cymru gynnal hawl pobl anabl sy'n bodloni'r meini prawf i gael cerdyn teithio am ddim?

A ddylid cynnal hawliau pobl anabl?



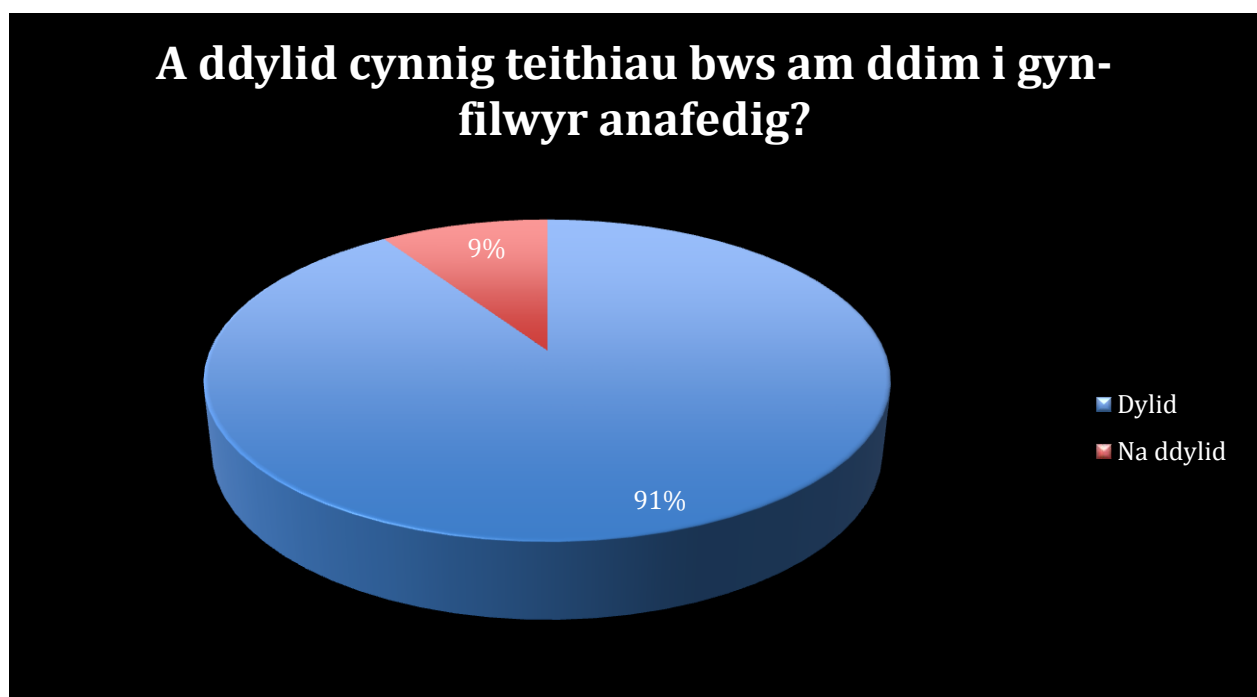
Ffigur 5 – Ymatebwyr yn mynegi dewis ynghylch cymhwysedd pobl anabl

O'r 406 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 98% yn cefnogi cynnal cymhwysedd pobl anabl i deithio ar fysiau am ddim. Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom hefyd ofyn a oedd pobl yn credu y dylai Llywodraeth Cymru alluogi i fwy nag un cyd-deithiwr deithio gyda deiliad cerdyn teithio rhatach anabl pan mae angen mwy nag un cyd-deithiwr er mwyn sicrhau bod modd teithio ar fws?

O'r 399 o ymatebwyr a ymatebodd i'r cwestiwn hwn, roedd 75% yn cytuno y dylid caniatáu i fwy nag un cyd-deithiwr deithio gyda theithiwr anabl, lle bo hynny'n briodol. Roedd hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer teithwyr anabl sydd wedi eu hasesu bod ganddynt anghenion cymhleth yn dilyn asesiad gwrthrychol amlddisgyblaethol sy'n canolbwyntio ar yr unigolyn, a bod hyn wedi arwain at dderbyn triniaeth gymunedol gan wasanaethau cymdeithasol lleol.

Er bod y rhan fwyaf o ymatebwyr yn cytuno y dylid cael gwared ar y cyfyngiad o ran un cyd-deithiwr lle bo angen wedi'i nodi, roedd rhai yn awgrymu na ddylid caniatáu mwy na dau gyd-deithiwr. Awgrymwyd, mewn achosion lle bo angen mwy na dau gyd-deithiwr i ddefnyddio gwasanaethau bws lleol, y byddai ffordd arall o deithio, yn hytrach na thaith fws wedi'i threfnu, fel arfer yn fwy priodol i ddiwallu anghenion teithio.

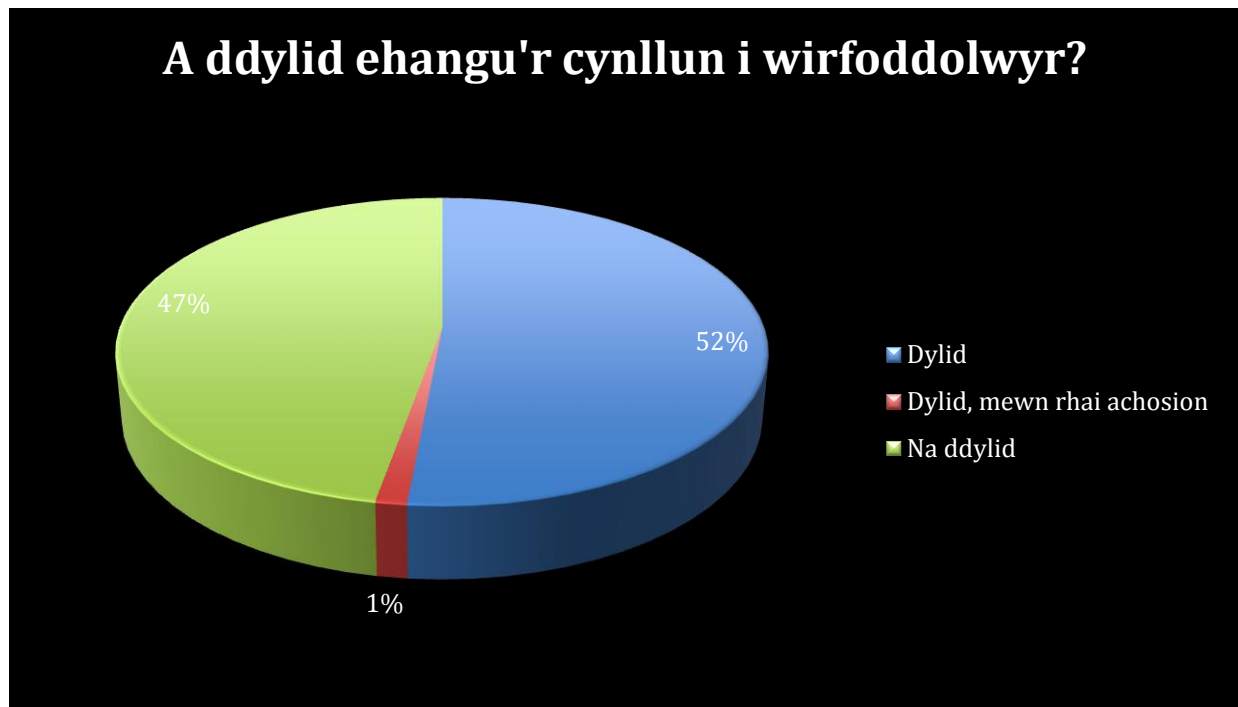
Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a oedd pobl yn credu y dylai cyn-filwyr sy'n bodloni gofynion penodol barhau i dderbyn cerdyn teithiau bws rhatach neu am ddim gorfodol, heb godi unrhyw gost? Gwnaethom esbonio bod Llywodraeth Cymru wedi cydnabod bod ein cymuned lluoedd arfog yn rhan hanfodol o Gymru, ac rydym wedi ymrwymo i sicrhau bod y gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru yn ystyried eu hanghenion yn llawn. Er mwyn cydnabod y diolch sydd arnom i aelodau o'r lluoedd, yn y gorffennol a'r presennol, mae'n deg ein bod ni hefyd yn cynnig gwasanaeth ehangach iddynt o bryd i'w gilydd. Ar y sail hon, ac wrth ystyried sut y bydd y cynlluniau teithiau rhatach gorfodol yn cael eu cynnal yng Nghymru yn y dyfodol, ein bwriad yw y bydd cyn-filwyr sy'n gymwys ar gyfer teithiau bws am ddim yng Nghymru yn parhau i dderbyn eu cardiau teithiau bws am ddim heb unrhyw gost.



Ffigur 6 – Ymatebwyr yn mynegi dewis ynghylch cymhwysedd rhai cyn-filwyr anafedig

O'r 392 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 91% yn cytuno â dull gweithredu Llywodraeth Cymru. Gwnaeth rhai ymatebwyr nad oeddent yn cytuno awgrymu y dylai teithiau bws am ddim fod ar gael i gyn-filwyr sy'n bodloni'r meini prawf ar gyfer un o'r categorïau cymhwysedd eraill yn unig – pobl hŷn neu bobl anabl.

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom holi a oedd pobl yn credu y dylid ehangu teithiau bws am ddim i wirfoddolwyr sy'n gwirfoddoli am o leiaf 30 awr yr wythnos?



Ffigur 7 – Ymatebwyr yn mynegi dewis ynghylch cymhwysedd pobl sy'n gwirfoddoli am fwy na 30 awr bob wythnos

O'r 371 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 52% yn cytuno y dylid ehangu teithiau bws am ddim i bobl sy'n gwirfoddoli yn y gymuned, yn enwedig ar gyfer pobl sy'n gwirfoddoli yn y sector gofal cymdeithasol. Gwnaeth tri ymatebydd awgrymu, pe bai'r cynllun yn cael ei ehangu, y dylai gynnig teithiau am bris gostyngedig, nid teithiau am ddim. Roedd 47% yn anghytuno â'r cynnig, gan awgrymu y byddai ehangu teithiau bws am ddim i wirfoddolwyr yn ddrud ac yn anodd ei weinyddu o ystyried natur gwirfoddoli ac o ran monitro hawliau.

Nododd un ymatebydd:

"Mae hyn yn gysyniad cost uchel iawn o bosibl, a gallai cyfanswm y gost fod bron yn ddiderfyn. Byddai'n anodd iawn trefnu a gorfodi. Sut y byddai tystiolaeth ddibynadwy yn cael ei chasglu ynghylch pwy sy'n gwirfoddoli ac am ba hir, a sut y dylid diffinio 'gwirfoddoli'? A fydd cymhwysedd yn cael ei gyfyngu i deithio wrth ymgymryd â dyletswyddau gwirfoddoli, neu'n berthnasol i bob taith yr unigolyn?"

Dywedodd rhai ymatebwyr wrthym fod rhai cynlluniau gwirfoddoli yn talu am gostau teithio rhesymol, felly ni fyddai angen ehangu hawliau pobl drwy'r cynllun statudol hwn ac na fyddai'n briodol.

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a oedd pobl yn credu y dylai teithiau bws gan ddefnyddio cerdyn teithio rhatach yn caniatáu i bobl deithio am ddim yn ystod oriau llai prysur yn unig, neu a ddylid cynnal yr hawl i deithio ar unrhyw adeg?



Ffigur 8 – Ymatebwyr yn mynegi dewis ynghylch amser teithiau bws am ddim

O'r 403 o ymatebwyr a fynegodd ddewis ynghylch y cwestiwn hwn, roedd 95% yn dadlau bod cynnal teithiau ar unrhyw adeg yn nodwedd bwysig o'r cynllun cyfredol y dylid ei chadw.

Dywedodd y rhan fwyaf o bobl hŷn wrthym fod defnyddio gwasanaethau bws lleol i fynd i apwyntiadau mewn practisau meddygon teulu, canolfannau gofal iechyd ac ysbytai yn aml yn golygu bod angen iddynt teithio yn ystod oriau prysur, oherwydd amser yr apwyntiad. Yn fwy pwysig, dywedodd pobl hŷn wrthym fod cynnal y gallu i deithio ar wasanaethau bws lleol ar unrhyw adeg yn ystod y dydd, heb unrhyw gost, yn fenter hanfodol i fynd i'r afael ag unigrwydd ac unigedd i lawer o bobl hŷn na fyddai fel arall yn gallu teithio, oherwydd y gost o ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus neu'r ffaith nad ydynt yn gallu gyrru bellach.

Ar gyfer pobl sy'n hŷn na 60 mlwydd oed, ond a oedd yn parhau i weithio, roedd y gallu i ddefnyddio'r bws heb unrhyw gost wedi eu hannog i gael gwared ar eu ceir preifat er mwyn teithio i'r gwaith bob dydd, gan leihau tagfeydd traffig felly ac allyriadau niweidiol i'r amgylchedd.

Awgrymodd ymatebwyr mewn ardaloedd gwledig y byddai cyfyngu teithiau i amseroedd llai prysur yn peri i'r cynllun fod yn ddiystyr mewn rhai ardaloedd lle mae gwasanaethau bws lleol yn gweithredu yn ystod oriau prysur yn unig. Dywedodd un ymatebydd sy'n byw yng ngogledd-ddwyrain Cymru wrthym:

"Rwy'n byw mewn ardal wledig, ac mae nifer o fysiau yn rhedeg yn ystod amseroedd prysur yn unig. Yn aml, un daith rhyngddynt yn unig sydd gan eraill. Byddai hyn yn gwneud teithiau hanfodol ar gyfer rhesymau meddygol, apwyntiadau, ac ymweld â ffrindiau a pherthnasau yn yr ysbyty yn anodd. Treuliais beth amser yn Lloegr yn ddiweddar, ac roedd y bysiau cyn ac ar ôl y cyfnodau prysur yn hynod lawn. Roedd y rheiny yn ystod y cyfnodau prysur yn wag. Gwnaeth hyn lanastr llwyr o'r amserlen. Mae mwy o deithwyr yn golygu bod y bws yn stopio mewn mwy o lefydd, ac mae'n gwneud y daith yn fwy araf. Nid oes modd dibynnu ar y gwasanaethau prynhawn yn ystod y cyfnodau prysur oherwydd hyn."

Gwnaeth rhai ymatebwyr hefyd nodi bod pobl hŷn weithiau'n defnyddio gwasanaethau bws lleol i deithio yn ystod cyfnodau prysur er mwyn cefnogi teuluoedd sy'n gweithio gyda gwarchod eu plant:

"Mae rhai pensïynwyr yn teithio yn ystod y cyfnodau hyn er mwyn gwarchod wyrion ac wyresau pan fo rhieni'n gweithio, ac mewn llawer o ardaloedd, yn enwedig yr ardaloedd gwledig, mae'r bysiau'n eithaf gwag yn ystod y cyfnodau prysur, felly byddai'n wrthgynhyrchol."

Gwnaeth Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru hefyd wneud sylwadau ynghylch cyfyngu teithiau i gyfnodau llai prysur. Dywedodd wrthym:

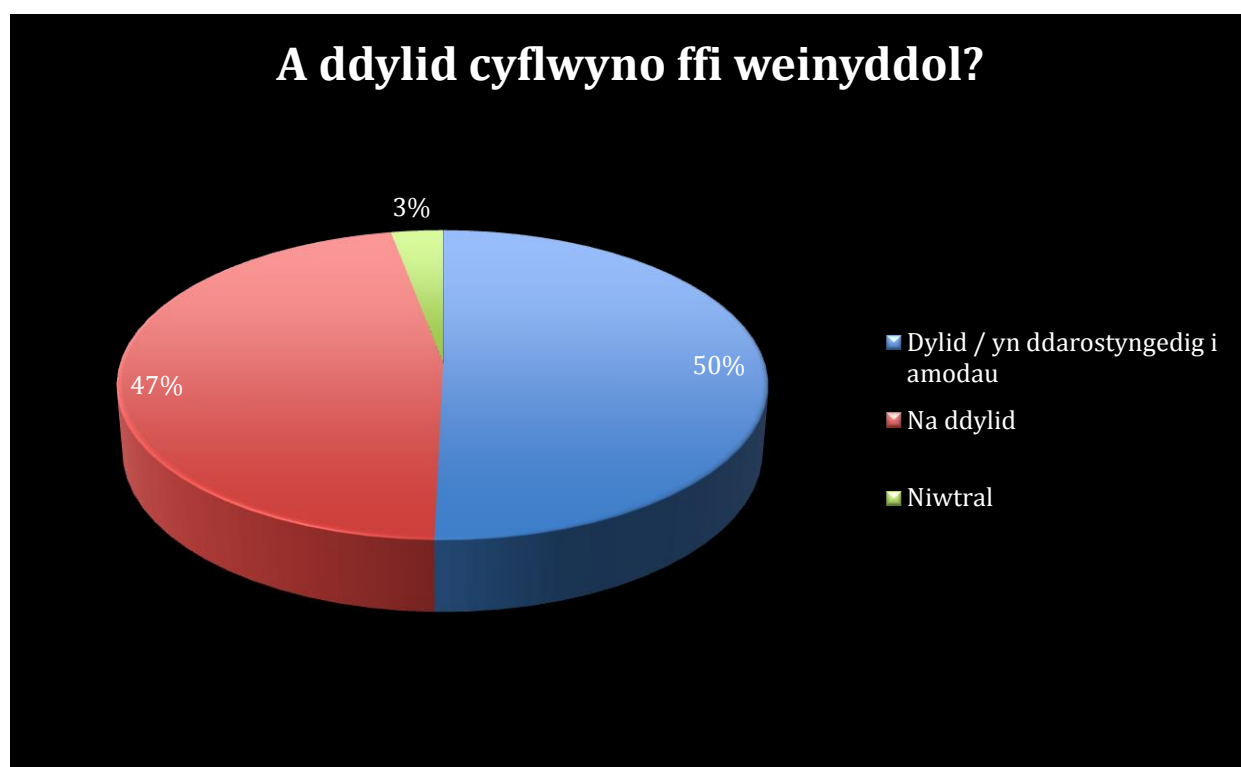
"Nid yw'n addas cyflwyno cyfyngiadau ychwanegol, oherwydd nad yw'r gwahaniaeth rhwng gwasanaethau prysur a rhai llai prysur yn gyson arwyddocaol, ac mae'n amrywio rhwng lleoliadau daearyddol a gan dymor neu wyliau ysgolion/ colegau. Mae'n debygol y bydd cyflwyno cyfyngiad amser yn golygu y bydd deiliaid cardiaid teithio bws yn newid o ddefnyddio'r bws i ddefnyddio'r car os ydynt yn gweithio. Mae hefyd yn debygol o godi'r amseroedd y mae bysiau'n aros mewn arosfannau bysiau oherwydd dadlau ar y platfform yn ystod cyfnodau newid pan fo'r cerdyn yn dod yn ddilys/annilys, gan

felly gynyddu costau gweithredu gwasanaethau bysiau a lleihau pa mor ddeniadol yw gwasanaethau i deithwyr sy'n talu costau teithio."

Roedd rhai ymatebwyr yn cefnogi cyfyngu'r amser teithio i deithiau yn ystod oriau llai prysur yn unig. O'r 5% oedd yn cefnogi'r cyfyngiad, dywedodd un unigolyn, pe bai'r cyfyngiad hwn ar amser teithio yn cael ei gyflwyno, na ddylai fod yn berthnasol i deithwyr anabl.

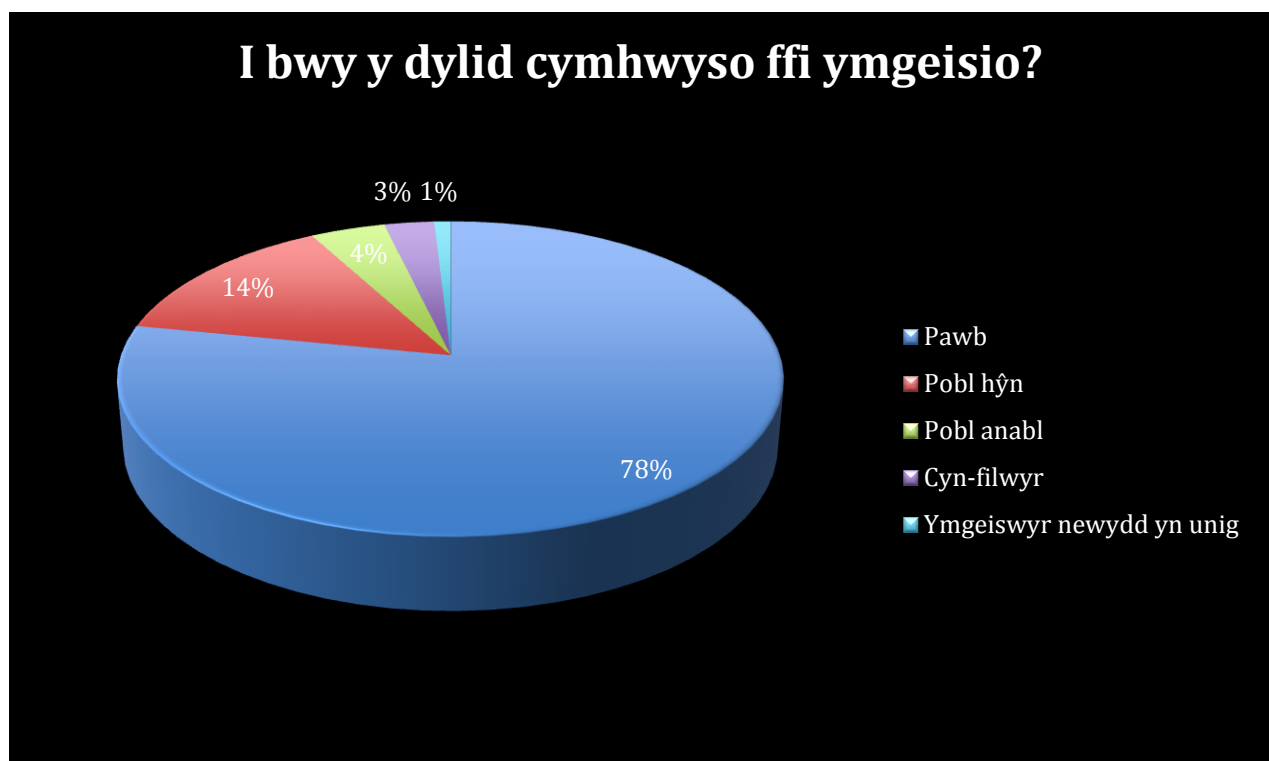
Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom ofyn a oedd pobl yn credu y dylai Llywodraeth Cymru gyflwyno ffi ymgeisio i'w thalu gan rai ymgeiswyr, os yw'r ffi yn gyfyngedig i'r gost o ran derbyn, prosesu, cyflwyno ac archwilio cardiau teithio?

Yn ystod yr ymgynghoriad, daeth i'r amlwg, er nad yw awdurdodau lleol yn gosod ffi ymgeisio ar gyfer gwneud cais am y cerdyn teithiau bws am ddim, gosodir ffioedd ar gyfer cardiau teithio newydd os ydynt yn cael eu colli neu eu difrodi. Dywedodd pobl wrthym fod awdurdodau lleol yn codi ffi o £5 ac, mewn rhai achosion, mae'r ffi wedi bod yn £15 yn ôl pob sôn, er nad yw'r ffigur uwch hwn wedi'i ddilysu'n annibynnol.



Ffigur 9 – Ymatebwyr yn mynegi safbwynt ynghylch a ddylid cyflwyno ffi ymgeisio am gerdyn teithio

O'r 405 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, dywedodd 50% na fyddent yn gwrthwynebu i ffi ar gyfer gwneud cais am gerdyn teithiau bws am ddim. Er y gwnaeth un ymatebydd awgrymu na fyddai ffi ymgeisio o £20 yn afresymol, roedd y rhan fwyaf o bobl yn awgrymu y dylid rhoi cap o £5 neu £10 ar unrhyw ffi ymgeisio. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai pobl sydd ag adnoddau cyfyngedig ar gael iddynt yn unig - megis pobl hŷn sy'n dibynnu ar bensiwn gwladwriaeth y DU, er enghraifft - fod wedi'u heithrio rhag unrhyw ffioedd gweinyddol neu ymgeisio o hyd, ar y sail y gall cyflwyno ffi greu rhwystr tuag at gael mynediad at deithiau bws am ddim a'r holl fanteision y mae'r cynllun yn eu rhoi o ran mynd i'r afael ag unigrwydd ac unigedd. Awgrymodd nifer fechan o ymatebwyr a oedd yn cytuno y dylid cyflwyno ffi ymgeisio y dylid ei chyfyngu i geisiadau ar gyfer cardiau sydd wedi'u colli neu eu difrodi yn unig.



Ffigur 10 – Os cyflwynir ffi, pwy ddylai ei thalu?

Fel y dengys yn Ffigur 10 uchod, o'r ymatebwyr a oedd yn cytuno y gellid cyflwyno ffi ymgeisio, dywedodd 78% y dylai pob unigolyn sy'n gymwys ar gyfer y teithiau rhatach dalu'r ffi ymgeisio, tra oedd 14% yn dweud y dylai pobl hŷn dalu, 4% yn dweud pobl anabl, a 3% yn dweud cyn-filwyr anafedig.

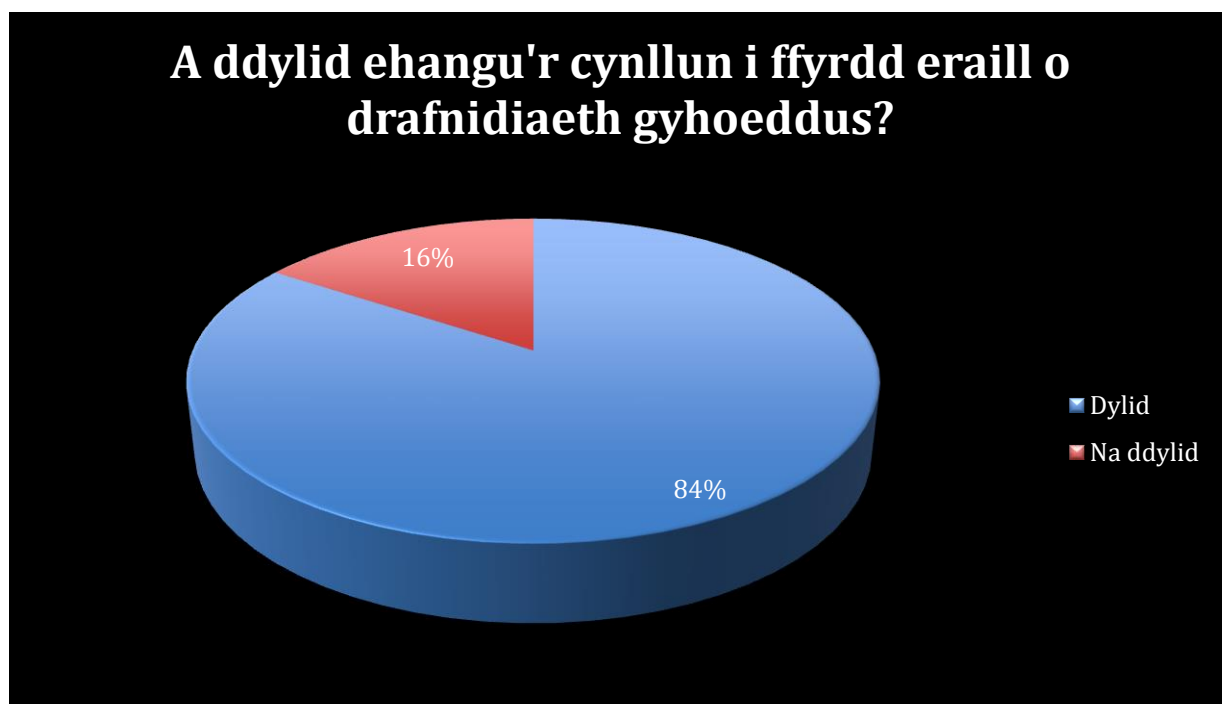
Roedd ychydig llai na hanner o'r ymatebwyr a fynegodd ddewis yn credu'n groes i hynny, gan ddadlau y byddai cyflwyno ffi ymgeisio yn annog pobl i beidio â gwneud cais am eu cerdyn teithiau bws am ddim. Roedd gan hyn y potensial i roi'r rhai sydd angen teithio ar fysiau am ddim fwyaf dan

anfantais, gan na fyddent wedyn yn gallu defnyddio'r gwasanaeth. Dadleuwyd bod gan hyn y potensial ar gyfer creu niwed mawr i nifer o bobl anabl a'r henoed yn y dyfodol.

Gwnaeth un ymatebwr, nad oedd yn cytuno â chyflwyno ffioedd ychwanegol, nodi:

"Mae ffioedd eisoes yn cael eu codi (gwnaeth gostio £20 i gael llofnod meddyg teulu ar y ffurflen). Mae ffi ymgeisio eisoes yn cael ei chodi gan y GIG ar gyfer cwblhau'r ffurflen, ac mae'r cyngor yn codi ffi ar gyfer cardiau sydd wedi'u colli, neu gardiau dilynol am resymau eraill. Wrth natur, mae'r cardiau'n cynnig tocynnau teithio rhatach, felly pam codi mwy o ffioedd?"

Yn ein hymgyngoriad, gwnaethom holi a oedd pobl yn credu y dylai Llywodraeth Cymru archwilio'r opsiwn o ehangu'r cynllun teithio rhatach ar fysiau i ffyrdd eraill o wasanaethau teithio lleol?



Ffigur 11 – A ddylid ehangu'r cynllun i ffyrdd eraill o drafnidiaeth gyhoeddus?

O'r 394 o ymatebwyr a fynegodd ddewis, roedd 84% yn cytuno y dylai Llywodraeth Cymru ymchwilio i opsiynau o ran ehangu teithiau am ddim i ffyrdd eraill o drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd 16% yn awgrymu na fyddai hyn yn briodol, yn bennaf oherwydd byddai ehangu i ffyrdd eraill o drafnidiaeth yn cynyddu'r gost o weithredu'r cynllun.

Gwnaeth ymatebwyr i'r ymgynghoriad sy'n byw mewn ardaloedd gwledig o ganolbarth neu ogledd Cymru nodi bod deiliaid cardiau teithio yn gallu teithio am ddim ar adegau penodol yn ystod y flwyddyn ar Fasnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau. Yn ddarostyngedig i amodau, gall deiliaid cardiau teithio deithio ar drenau am ddim ar reilffyrdd Calon Cymru, y Cambrian a Dyffryn Conwy, a gellir talu prisiau gostyngedig ar rai gwasanaethau ar Lwybrau Lleol y Cymoedd a Chaerdydd. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid cynnal neu ehangu'r cynllun hwn.

Awgrymodd pobl hefyd y dylai Llywodraeth Cymru ystyried ehangu'r cynllun i ddarparu trafnidiaeth gymunedol, sy'n gweithredu o dan drwyddedau Adran 19,² gan gydnabod bod rhai gwasanaethau bws rheolaidd o dan drwyddedau trafnidiaeth gymunedol Adran 22 yn gymwys ar gyfer cael taliadau drwy'r cynllun. Gwnaeth nifer fechan o ymatebwyr o ardaloedd gwledig fynegi rhywfaint o bryder ynghylch y diffyg gwasanaeth bws lleol, er eu bod yn gymwys ar gyfer teithiau bws am ddim – sy'n golygu nad yw llawer o bobl yn gallu manteisio ar y cynllun a gynigir. Awgrymwyd felly fod Llywodraeth Cymru yn ystyried ehangu'r cynllun, fel bod rhai pobl yn gallu defnyddio tacsis neu geir llog preifat ar sail gyfyngedig er mwyn diwallu eu hanghenion trafnidiaeth sy'n hanfodol yn gymdeithasol.

Sylwadau cyffredinol

Roedd mwyafrif sylweddol o'r 456 o ymatebion unigol a gyflwynwyd yn ystod yr ymgynghoriad yn nodi gwerth y cynllun teithio rhatach gorfodol yng Nghymru i fuddiolwyr, gan obeithio y bydd y cynllun hael cyfredol yn cael ei ehangu i gynnwys teithiau bws am ddim ar unrhyw adeg yn Lloegr hefyd. Roedd y rhan fwyaf yn nodi gwerth y cynllun o ran mynd i'r afael ag unigrwydd ac unigedd, a chefnogi pobl i fynd i apwyntiadau meddygol a gwneud gweithgareddau hamdden eraill. Honnir bod helpu pobl i "fynd i'r dref" yn helpu i gefnogi'r stryd fawr leol, gydag ymatebwyr yn rhybuddio Llywodraeth Cymru y byddai newidiadau o ran cyfyngu'r cynllun yn gallu arwain at oblygiadau anfwriadol.

Gwnaeth un ymatebwr grynhoi'r teimlad a fynegwyd gan nifer o bobl eraill ynghylch gwerth y cynllun cyfredol (golygwyd er mwyn dileu rhai amcangyfrifon ariannol, ond mae'r paragraffau allweddol wedi'u cyflwyno fel y'u hysgrifennwyd):

² Mae Adran 19 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 yn galluogi i'r sawl sy'n gweithredu trafnidiaeth gymunedol i ddarparu gwasanaethau i'w llogi neu fel gwobr heb yr angen am Drwydded Gweithredwyr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus.

"Rwy'n ymateb fel rhywun a dderbyniodd gerdyn teithiau bws ym mis Mehefin 2017. Rwyf wedi ei ddefnyddio'n rheolaidd. Yn amlwg, nid ydw i'n ddiduedd ar y mater hwn, a dylid cadw hynny mewn cof wrth ddarllen fy ymatebion. Nid oes gennyf lawer i'w ychwanegu at y dadleuon a nodwyd yn y ddogfen ymgynghori, sy'n nodi manteision y cynllun teithio ar fysiau yn dda iawn.

Cyn i mi symud at y cwestiynau, ychwanegaf ychydig o bwyntiau anecdotaidd. Mae'r manteision o ran iechyd fel y maent wedi eu nodi, ond byddwn yn ychwanegu bod y cerdyn teithiau bws yn dod â mwy o siopau o fewn cyrraedd. Mae hyn yn gwneud deiet mwy amrywiol yn bosibl, a allai hefyd gael manteision o ran iechyd. Mae aelodaeth â chlwb gwyddbwyll y ddinas wedi codi dros y blynyddoedd diwethaf, ar ôl dirywio yn ystod yr 1980au a'r 1990au. Yn ôl sôn, y cardiau teithiau bws sydd yn gyfrifol am y newid. Mae'r ddogfen ymgynghori yn crybwyll y manteision i'r henoed o gadw'n weithgar yn feddyliol; ceir hefyd manteision i aelodau eraill (gan fod cyfleuster yn aros ar agor lle byddai wedi cau fel arall), a'n cynhalwyr (rydym yn cwrdd mewn tafarn ac maent yn gwerthu cwrw i ni). Rwy'n disgwyl y byddai clybiau a chymdeithasau eraill yn dweud yr un peth.

Yn dibynnu ar y tywydd, rwy'n mynd am dro bob dydd, gan gerdded mor bell ag yr wyf yn dymuno a dychwelyd ar y bws. Mae'r buddion o ran iechyd ac ansawdd bywyd wedi'u crybwyll eisoes yn y ddogfen ymgynghori. Rwyf hefyd yn rhoi lluniau o'r llefydd mwyaf deniadol rwy'n eu cyrraedd ar y cyfryngau cymdeithasol. Nid wy'n gwybod a yw hyn yn gwneud cyfraniad i'r diwydiant twristiaeth yn ne Cymru - pe bai mwy o bobl yn ei wneud, rwy'n dychmygu y byddai'n cyfrannu.

Mae'n ymddangos yn debygol i mi fod y gyfran o deithiau byr wedi'i hamcangyfrif yn rhy isel. Rwyf yn aml wedi gweld bysiau'n cael eu defnyddio er mwyn dringo brynau, e.e. o ganol Casnewydd i frig Stow Hill, neu o ganolfan siopa'r Betws i frig y bryn yn y Betws. Pan fyddaf yn hŷn, rwy'n disgwyl y byddaf yn gwneud yr un peth."

Y camau nesaf

Gyda chanlyniad y gynhadledd fysiau a gynhaliwyd ym mis Ionawr 2017, a gweithdai dilynol a fynychwyd gan y diwydiant bysiau ac awdurdodau lleol yng Nghymru, a'r ymarfer ymgynghori ynghylch gwella'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau bws lleol yng Nghymru a ddaeth i ben ar 31 Mai 2017, bydd y sylwadau a dderbyniwyd fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus hwn yn cael eu hasesu'n bellach a'u datblygu'n gynigion manwl

ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus – a drefnwyd ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus arall ar ddiwedd 2018.

Yn y cyfamser, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo na fydd unrhyw newidiadau'n cael eu gwneud i'r cynllun teithio rhatach gorfodol cyfredol heb ymgynghori ymhellach ynghylch sut y bydd y newidiadau arfaethedig yn cael eu gweithredu.

Gellir anfon unrhyw gwestiynau ynghylch cynnwys yr adroddiad crynhoi canlyniadau hwn, neu'r newidiadau arfaethedig i'r gwaith o gynllunio a darparu trafnidiaeth gyhoeddus, i'r cyfeiriad canlynol:

Y Tîm Polisi Trafnidiaeth Gyhoeddus
Llywodraeth Cymru
Ail lawr, Adeiladau'r Llywodraeth
Parc Cathays
Caerdydd CF10 3NQ

Ffôn: 03000 251497

E-bost: PolisiTrafnidiaethGyhoeddus.PublicTransportPolicy@gov.wales