



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Asesiad Effaith Integredig Llywodraeth Cymru

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)



OGL

ISBN digidol 978-1-80038-324-1
© Hawffraint y Goron 2020 WG40327

Teitl y cynnig:	Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)
Swyddog(ion) sy'n cwblhau'r Aseiad Effaith Integredig (enw(au) ac enw'r tîm):	Lea Beckerleg Deddfwriaeth Trafnidiaeth
Adran:	Trafnidiaeth
Pennaeth yr Is-adran/USC (enw):	Jasper Roberts/ Simon Jones
Ysgrifennydd y Cabinet/Gweinidog â chyfrifoldeb:	Ken Skates, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth
Dyddiad Dechrau:	Ebrill 2019 (Diwygiwyd Rhagfyr 2019)

Trosolwg o'r Asesiad Effaith Integredig hwn	3
Adran 1. Pa gamau gweithredu mae Llywodraeth Cymru yn eu hystyried a pham?	6
Adran 2. Beth fydd yr effaith ar lesiant cymdeithasol?	20
Adran 3. Beth fydd yr effaith ar lesiant diwylliannol a'r Gymraeg?	26
Adran 4. Beth fydd yr effaith ar lesiant economaidd?.....	32
Adran 5. Beth fydd yr effaith ar lesiant amgylcheddol?	36
Adran 6. Cofnod o'r Asesiadau Effaith Llawn sydd eu Hangen	45
Adran 7. Casgliad	47
Adran 8. Datganiad	59
A. Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant	60
B. Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb	66
C. Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig	91
D. Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg	105
F. Asesiad o'r Effaith ar Fioamrywiaeth	114
E. Asesiad o'r Effaith ar lechyd	119

Cyd-destun

Mae'r Asesiad Effaith Integredig (AEI) hwn yn ymwneud â'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) arfaethedig. Mae'r newidiadau deddfwriaethol a gynigir yn y Bil yn cwmpasu nifer o feysydd sy'n ymwneud â darparu gwasanaethau bysiau. Yn eu plith mae darpariaethau galluogi a fyddai'n rhoi mwy o adnoddau i awdurdodau lleol i'w helpu i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Mae'r darpariaethau hyn yn ymwneud â gweithio mewn partneriaeth yn well, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol. Bwriedir iddynt wella'r fframwaith deddfwriaethol ynghylch gwasanaethau bysiau lleol, gan sicrhau bod awdurdodau lleol yn cael yr hyblygrwydd sydd ei angen arnynt i ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus lleol. Mae'r ddeddfwriaeth hefyd yn cynnwys cynigion i wella'r gwaith o ddarparu a rheoli data sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau.

Asesiad Effaith Integredig (AEI)

Mae'r Asesiad Effaith Integredig (AEI) hwn wedi cael ei baratoi gan ddefnyddio templed Llywodraeth Cymru, a ddefnyddir i grynhoi prif effeithiau cynnig. Wrth ei gwblhau, mae'r AEI hwn yn ystyried sut mae'r cynigion a ddisgrifir uchod yn gwneud y canlynol:

- Cydweddu â blaenoriaethau a gweledigaeth *Ffyniant i Bawb*¹;
- Gallu cyfrannu at lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol Cymru, yn unol â Deddf Lesiant Cenedlaethau'r Dyfodol;
- Effeithio o bosibl ar Gymru a'i phobl, mewn ffordd gadarnhaol neu negyddol.

Ar gyfer asesiadau eraill nad oes templed asesu ar eu cyfer (er enghraifft, Asesiad o'r Effaith ar lechyd), defnyddiwyd canllawiau eraill perthnasol Llywodraeth Cymru a chyfeiriwyd atynt am ragor o wybodaeth (er enghraifft, canllawiau Uned Gymorth Asesu'r Effaith ar lechyd Cymru²).

Mae sgysiau cynnar â chynghorwyr arbenigol mewnol a dogfen ganllaw briodol AEI³ wedi helpu i ddatblygu a chwblhau'r AEI hwn. Mae'r AEI wedi cael ei lywio gan ymchwil pen bwrdd ac asesiadau cychwynol wedi eu cynnal gan ymgynghorwyr annibynnol (Arup)

Mae'r Canllawiau AEI yn egluro y dylai aseswr neu aseswyr asesu effaith cynnig wrth i'w bolisi gael ei ddatblygu. Mae'r broses hon yn un ailadroddol yn aml sy'n cynnwys dull cymesur o gynnal asesiad, gan edrych ar y prif effeithiau yn eu crynswth a darparu'r sail ar gyfer gwaith gwerthuso yn y dyfodol.

Mae'r AEI yn adnodd i gofnodi'r effeithiau a all gael eu nodi ac mae'n helpu i lywio'r agweddau amrywiol ar effaith y mae angen eu hystyried. Mewn rhai achosion, ceir cwestiynau sgrinio er mwyn helpu i benderfynu a oes angen cynnal dadansoddiad

¹ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-10/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol.pdf>

² <https://whiasu.publichealthnetwork.cymru/cy/>

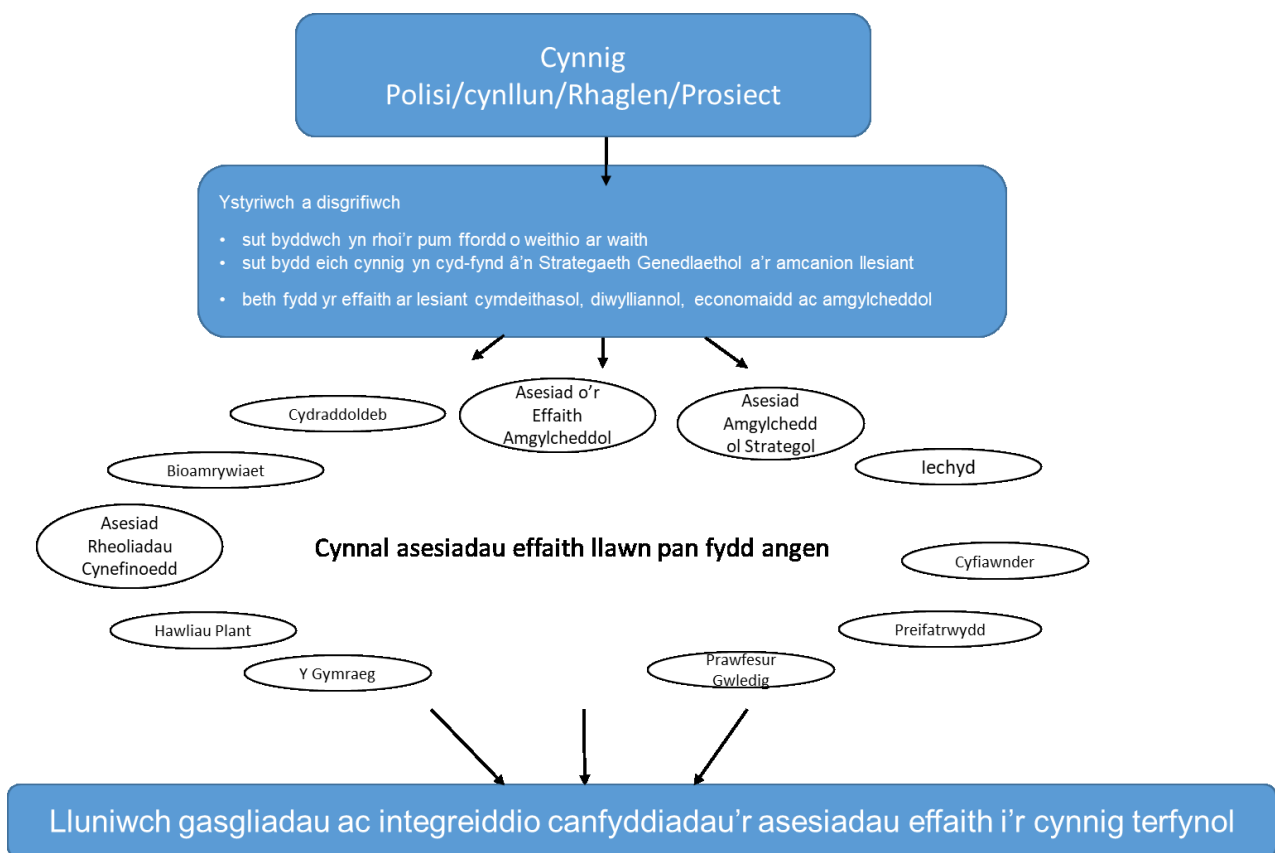
manylach o bwnc penodol. Mae rhai o'r cwestiynau sgrinio yn eglur tra bod angen dehongli eraill rywfaint.

Mae rhesymeg polisi'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) wedi'i datblygu gan ystyried effeithiau posibl, a phen llanw'r gwaith hwnnw yw'r asesiad effaith integredig hwn o'r cynigion terfynol. Dylid nodi bod yr asesiad o effeithiau mewn rhai meysydd yn asesiad lefel uchel am fod rhai o'r pwerau arfaethedig yn y Bil yn bwerau galluogi, y gall neu na all awdurdodau lleol eu defnyddio.

Pan fydd angen gwneud gwaith dadansoddi ac asesu manylach yn y dyfodol, bydd asesiad yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael ar y cam hwn, a darperir cyngor i ailedrych ar waith asesu ar y camau gweithredu a chyflawni.

Rhydd Canllawiau AEI y dull gweithredu gofynnol, sydd wedi'i ddilyn fel rhan o'r AEI hwn ac a ddangosir yn y siart llif isod:

Ffigur 0-1



Strwythur

Mae'r AEI wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

- 1. Pa gamau gweithredu mae Llywodraeth Cymru yn eu hystyried a pham?**
- 2. Beth fydd yr effaith ar lesiant cymdeithasol?**
- 3. Beth fydd yr effaith ar lesiant diwylliannol a'r Gymraeg?**
- 4. Beth fydd yr effaith ar lesiant economaidd?**
- 5. Beth fydd yr effaith ar lesiant amgylcheddol?**
- 6. Cofnod o'r asesiadau effaith llawn sydd eu hangen ac a gynhaliwyd**
- 7. Casgliad**

Lle y bo'n briodol, mae'r adrannau uchod yn cyfeirio at yr atodiadau i'r adroddiad hwn, lle cwblhawyd asesiadau effaith llawn.

Mae Asesiad Effaith Rheoleiddiol (AERh) hefyd wedi'i gyhoeddi fel rhan o ddogfennaeth y Bil ar y cam cyflwyno a nodir goblygiadau ariannol y Bil yn Rhan 2 o'r Memorandwm Esboniadol. Dylid darllen y rhain ochr yn ochr â'r ddogfen hon am fwy o gyd-destun a gwybodaeth.

ADRAN 1. PA GAMAU GWEITHREDU MAE LLYWODRAETH CYMRU YN EU HYSTYRIED A PHAM?

Cefndir

Mae amrywiaeth o broblemau yn wynebu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Wrth i ffordd o fyw pobl newid, megis siopa ar-lein fwyfwy, mae'r defnydd a weir o wasanaethau bysiau⁴ yn dirywio, gyda nifer y teithwyr yn lleihau'n gyson ar y rhan fwyaf o lwybrau yng Nghymru ers sawl blwyddyn. Mae hyn yn golygu bod mwy o bwysau ar deithwyr sy'n talu am docyn, gweithredwyr ac arian y wlad er mwyn cynnal y rhwydwaith.

Mae'r problemau a nodwyd fel a ganlyn:

- Diffyg cydgysylltu rhwng gweithredwyr bysiau ar lwybrau, systemau tocynnau, y gwasanaeth rheilffyrdd a rhwydweithiau teithio llesol.
- Ni ddarperir gwybodaeth gyfredol o ansawdd uchel yn gyson ar draws gwasanaethau gwahanol⁵.
- Mae sawl rhanddeiliad gwahanol, gan gynnwys gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am ddarparu gwasanaethau bysiau lleol a seilwaith. Mae angen i'r rhanddeiliaid hyn gydweithio'n fwy cyson er mwyn darparu gwasanaethau bysiau lleol mwy integredig a chynaliadwy i gymunedau yng Nghymru.
- Cryn amrywiad o ran perfformiad gwasanaethau bysiau lleol a marchnadoedd ledled Cymru, yn arbennig rhwng ardaloedd gwledig a threfol. O ganlyniad, mae'r heriau sy'n wynebu awdurdodau lleol wrth ystyried darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal yn amrywio'n sylweddol.

Felly, nid oes un ateb i bawb wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Ym marn Llywodraeth Cymru, rhaid sicrhau bod gan awdurdodau lleol yr adnoddau cywir i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau bysiau priodol yn eu hardal.

Yn sgil natur gymhleth y gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau a'r ffactorau amrywiol sy'n dylanwadu ar y ffordd mae pobl yn teithio, ni all deddfwriaeth yn unig atal na newid tueddiadau hirdymor o ran y defnydd o fysiau. Mae unrhyw ateb yn gofyn am gydweithio a buddsoddi gan sawl rhanddeiliad er mwyn helpu i lywio a dylanwadu ar y gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau er mwyn sicrhau eu bod yn diwallu anghenion unigolion a chymunedau. Mewn rhai ardaloedd, gellir cyflawni hyn drwy gontractau rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr, ac mewn eraill, drwy drefniadau partneriaeth effeithiol. Bwriad gwella'r fframwaith deddfwriaethol drwy'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yw darparu amrywiaeth o adnoddau ychwanegol i awdurdodau lleol ystyried eu defnyddio wrth benderfynu ar y ffordd orau o sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn cael eu darparu a'u cynnal yn eu hardal.

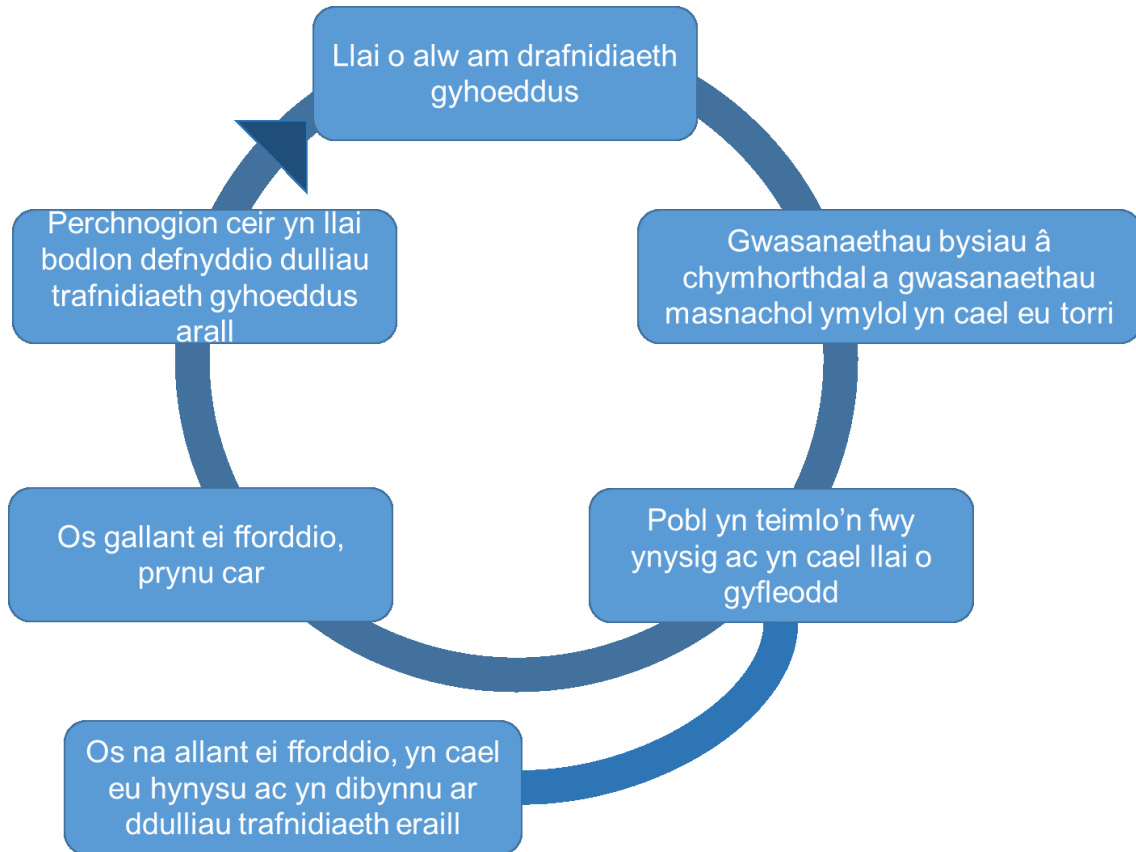
⁴ <https://inews.co.uk/news/long-reads/decline-bus-can-done/>

⁵ www.assembly.wales/Laid%20Documents/CR-LD8412%20-%20Report%20by%20the%20Equality%20of%20Opportunity%20Committee%20on%20the%20Impact%20of%20Welsh%20Government%20Policy%20on%20the%20Acc-10022011-209812/cr-ld8412-e-Cymraeg.pdf

O ystyried y dirywiad yn y defnydd o wasanaethau bysiau o flwyddyn i flwyddyn, mae'n deg dod i'r casgliad, os na chymerir camau, y bydd nifer y teithwyr yn parhau i leihau, a fyddai'n arwain at oblygiadau cost; heb unrhyw newid mewn polisiau, mae Adran Drafnidiaeth y DU yn amcangyfrif y bydd y defnydd o wasanaethau bysiau yng Nghymru yn gostwng 10 y cant rhwng 2017/18 a 2035/36 (tua 0.6% y flwyddyn)⁶.

Rhoddir crynodeb o effeithiau tebygol gwneud dim uwchlaw'r hyn sydd eisoes wedi'i gynllunio neu ei ymrwymo isod:

Figur 0_2 Canlyniadau gwneud dim



Beth yw bwriad y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)?

Bydd y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn gwneud newidiadau i'r fframwaith deddfwriaethol sy'n ymwneud â chynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Mae iddo sawl elfen wahanol sydd, gyda'i gilydd, â'r nod o wneud gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn well, yn fwy effeithlon, yn fforddiadwy ac yn gynaliadwy. Y rhain yw:

⁶ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-07/bil-trafnidiaeth-gyhoeddus-cymru-asesiad-ffaith-rheoleiddiol-drafft.pdf>

1. Cynlluniau Partneriaethau Cymru⁷, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol:

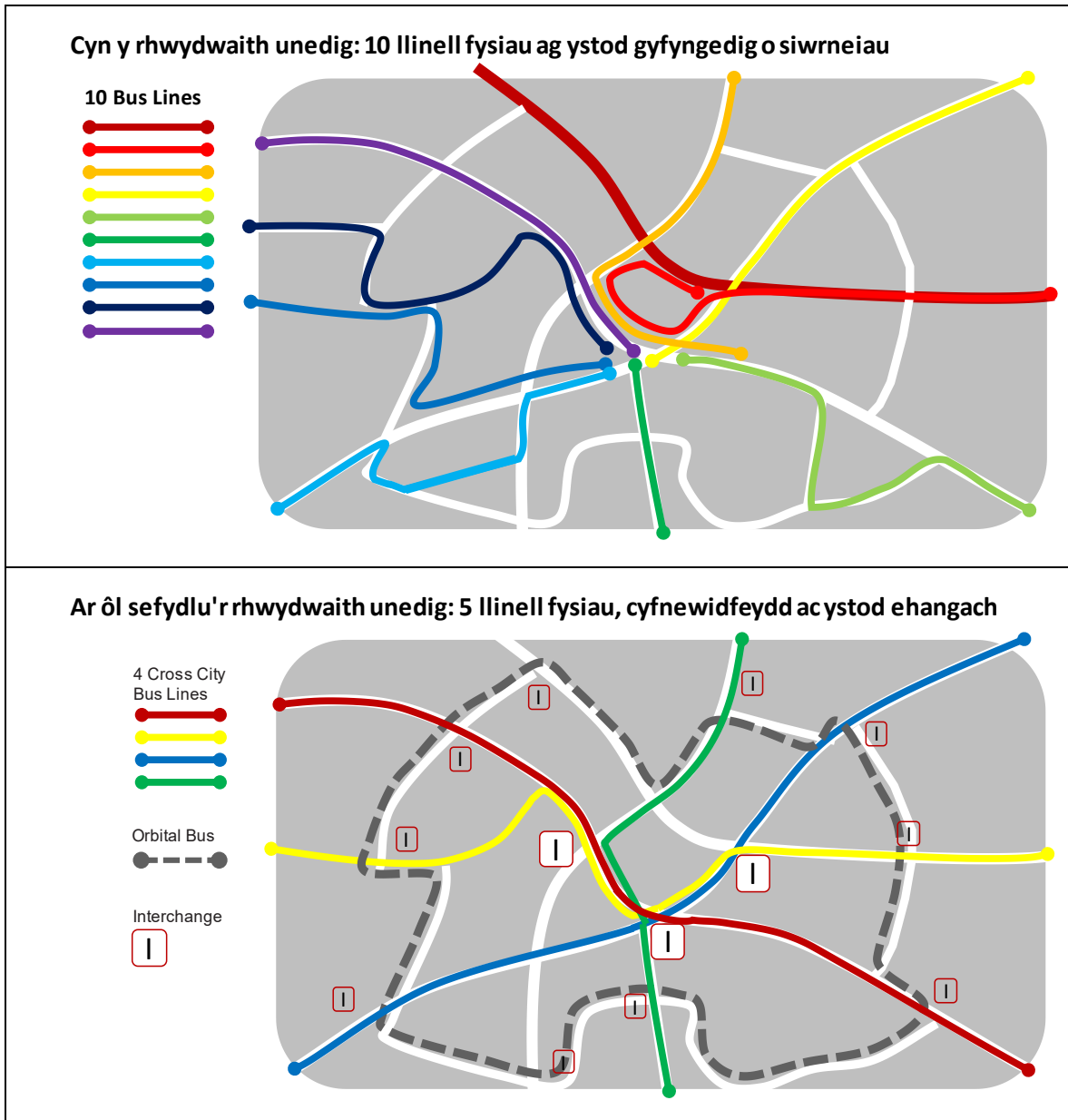
- a. Gwella trefniadau gweithio mewn partneriaeth drwy greu Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau) a fydd yn rhoi mwy o gyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr ddatblygu partneriaethau i ddarparu gwasanaethau bysiau mewn ardal. Nod CPCau yw gwneud bysiau yn opsiwn mwy deniadol i'r cyhoedd sy'n teithio, drwy ddwyn ynghyd weithredwyr ac awdurdodau lleol i gynllunio a gweithredu cyfres o fesurau a gwelliannau cytûn i ansawdd a darpariaeth gwasanaethau bysiau – megis cydlynu amserlenni, gwell gwybodaeth a systemau tocynnau, cerbydau o ansawdd uwch a mesurau i gyflymu bysiau.
- b. Creu darpariaethau masnachfreinio yng Nghymru a fydd yn darparu system fasnachfreinio ymarferol amgen er mwyn mynd i'r afael â chyfyngiadau darpariaethau presennol. O dan yr opsiwn hwn, byddai modd i awdurdodau lleol ddatblygu cynllun masnachfreinio lle byddai ganddynt yr hawl i ddyfarnu contractau i redeg llwybrau ar rwydwaith bysiau i'r cynigwyr mwyaf cystadleuol. Er enghraifft, byddai awdurdodau lleol yn gallu datblygu cynllun masnachfreinio unigol yn cynnwys nifer o gontractau cyflenwi fel yr ystyriwyd yn briodol gan yr awdurdod lleol.
- c. Dileu cyfyngiadau mewn deddfwriaeth bresennol ar wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol fel bod modd i awdurdodau lleol – naill ai'n unigol neu ar y cyd – ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal neu eu hardaloedd ar y cyd. Bydd hyn yn galluogi awdurdodau lleol i redeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol, naill ai fel gwasanaeth mewnol neu drwy gwmni hyd braich sy'n gysylltiedig â'r awdurdod lleol, gan felly ymuno â'r farchnad a gwasanaethau gweithredu er mwyn gwneud elw yn yr un ffordd ag unrhyw weithredwr masnachol arall (ac felly yn ddarostyngedig i'r un cyfyngiadau o ran cystadleuaeth ag unrhyw weithredwr arall).

Byddai pa adnoddau y gall fod angen i awdurdod lleol eu defnyddio yn dibynnu ar y gwahanol gyd-destunau, er enghraifft, llwybrau bysiau gwledig o gymharu â rhai trefol, dinasoedd mawr o gymharu â threfi llai o faint. Byddai cael yr hyblygrwydd a'r dylanwad hwn yn cyfrannu at gyflawni blaenoriaethau awdurdodau lleol i ddarparu ac integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, cynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau, lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon a gwella ansawdd aer.

Ni ellir nodi canran yr Awdurdodau Lleol a fydd yn mabwysiadu Cynlluniau Partneriaethau Cymru, yn masnachfreinio, nac yn darparu gwasanaethau yn eu hardal ar y cam asesu hwn, gan mai mater i Awdurdodau Lleol benderfynu arno yn y dyfodol fydd hwn. Fodd bynnag, tybir y caiff y cynigion eu mabwysiadu i raddau, gan felly hwyluso'r gwaith o ddarparu gwell gwasanaeth bysiau sy'n mynd i'r afael ag anghenion penodol cymunedau lleol ac yn gwella'r sefyllfa yn yr ardal dan sylw yn gyffredinol. Mae hefyd yn bosibl y gall awdurdod lleol fabwysiadu Cynllun Partneriaethau neu fasnachfaint mewn rhan o'i ardal yn unig, ac felly leihau'r gost gyffredinol.

⁷ Partneriaethau Ansawdd Estynedig oedd enw'r rhain ym Mhapur Gwyn yr Ymgynghoriad

Un o'r manteision allweddol sy'n deillio o'r ffaith bod yr adnoddau hyn ar gael i awdurdodau lleol yw eu bod yn cynnig mwy o gyfleoedd i sicrhau rhwydwaith unedig mewn ardal. Mae rhwydwaith unedig yn rhedeg llai o lwybrau ond i ystod ehangach o gyrchfannau. Mae'r enghraifft isod yn dangos rhwydwaith unedig, lle mae gan ddinas 5 llwybr bysiau (yn hytrach na 10) â llwybr orbital sy'n cynnig amrywiaeth ehangach o gyrchfannau i deithwyr ac amseroedd teithio byrrach ar gyfer rhai siwrneiau:



2. Darpariaethau o ran Data Agored a Gwybodaeth am Wasanaethau

Mae data agored yn ymdrin â darparu gwybodaeth gyfredol a chywir am wasanaethau bysiau; mae gwybodaeth am wasanaethau yn ymwneud â rhoi gwybodaeth i weithredwyr

bysiau pan gaiff gwasanaethau bysiau masnachol eu tynnu'n ôl neu eu hamrywio, a bod awdurdod lleol yn ystyried yr opsiynau ar gyfer cynnal lefel y gwasanaethau dan sylw.

Data agored

Diben darpariaethau Data Agored yw galluogi Gweinidogion Cymru i lunio rheoliadau ynghylch darparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau yng Nghymru gan weithredwyr, awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig er mwyn sicrhau bod gwybodaeth gyson a chynhwysfawr am wasanaethau bysiau ar gael i'r cyhoedd sy'n teithio. Mae'r mathau o wybodaeth y byddai'r rheoliadau yn gymwys iddynt yn cynnwys y canlynol:

- llwybrau a manau aros;
- amserlenni;
- prisiau siwrnai a systemau tocynnau;
- gwybodaeth fyw am ba mor brysur yw bws ac a yw'n rhedeg ar amser.

Diben y ddarpariaeth yw nodi gofynion ar gyfer set data agored gynhwysfawr ar gyfer gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru, a all fod ar gael yn hawdd i'r cyhoedd. Byddai'r wybodaeth hefyd ar gael i ddylunwyr apiau a fyddai'n gallu ei defnyddio i ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr am deithio ar lwyfannau digidol ar gyfer pob math o drafnidiaeth gyhoeddus.

Cynhaliodd Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus adolygiad o'r broses o ddarparu gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a chyhoeddodd adroddiad ym mis Ebrill 2012. Nododd yr adroddiad fod y wybodaeth gyfredol a ddarperir ar draws y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus “...yn anghyson, yn fratiog, ac yn seiliedig i raddau helaeth ar brofiad hanesyddol” a heb gael ei llywio gan adborth defnyddwyr⁸.

Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cyllid grant i Traveline Cymru er mwyn iddo ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr am drafnidiaeth gyhoeddus drwy ei wefan, ei ap a'i ganolfan alwadau. Fodd bynnag, mae'r gwasanaeth hwn yn dibynnu ar weithredwyr i ddarparu gwybodaeth gywir a chyfredol.

Byddai'r gwelliannau o ran y ffordd y darperir gwybodaeth i ddefnyddwyr a'r gwelliant dilynol o ran hygyrchedd gwasanaethau a hyder teithwyr mewn gwasanaethau yn debygol o arwain at gynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau⁹. Byddai'r cynnydd hwn yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn dod â manteision cysylltiedig, gan gynnwys llai o ddefnydd o geir a fydd, yn ei dro, yn lleihau tagfeydd traffig ac allyriadau carbon, gan gyfrannu at gyflawni blaenoriaethau ehangach yr awdurdod lleol.

Gwybodaeth am wasanaethau

Bwriedir i'r darpariaethau ynghylch gwybodaeth am wasanaethau yn y Bil alluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth

⁸ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-09/darparu-gwybodaeth-am-drafnidiaeth-gyhoeddus.pdf>

⁹ <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/pdfs/bus-services-act-guidance.pdf>

benodol pan gaiff gwasanaethau eu tynnu'n ôl neu eu hamrywio, a bod yr awdurdod lleol yn ystyried y ffordd orau o gynnal lefel y gwasanaethau dan sylw.

Drwy sicrhau bod gwybodaeth gywir ar gael am wasanaethau sydd wedi'u tynnu'n ôl neu eu hamrywio, bydd yn haws i awdurdodau lleol wneud penderfyniadau am eu gwasanaethau bysiau lleol. Os bydd awdurdod lleol yn penderfynu cymorthdalu gwasanaeth a gyflwynir yn lle un a dynnwyd yn ôl, bydd y wybodaeth yn helpu i sicrhau bod gwasanaethau cost effeithiol yn cael eu cyflwyno. Cafodd y polisi hwn ei nodi gan ymchwiliad y Comisiwn Cystadleuaeth i Farchnad Gwasanaethau Bysiau Lleol. Argymhellodd y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu cael, a lle bo'n briodol ddatgelu, gwybodaeth am refeniw a defnydd gwasanaethau bysiau sy'n cael eu cofrestru, gyda'r nod o alluogi awdurdodau lleol i reoli tendrau'n well ar gyfer gwasanaethau a gynorthwyr. Cynigiwn y bydd yr agwedd hon ar y Bil yn gweithredu'r argymhelliad hwn, gan helpu i wneud y defnydd gorau o adnoddau'r sector cyhoeddus a ddefnyddir i gefnogi'r gwasanaethau bysiau sydd eu hangen ar gymunedau yng Nghymru.

3. Y Cynllun Teithio Rhatach

Yr Ymgynghoriad a Chrynodeb o'r Ymatebion

Mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud gwaith ymgysylltu helaeth â phartneriaid cyflenwi, gweithredwyr trafndiaeth, awdurdodau lleol a grwpiau cynghori ar drafndiaeth er mwyn rhoi llwyfan i randdeiliaid rannu tystiolaeth berthnasol wrth baratoi'r Bil.

Ar 15 Medi 2016 cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith ar y pryd gynllun pum pwynt yn amlinellu camau i gefnogi'r diwydiant bysiau i ddod yn fwy cynaliadwy a gallu goresgyn heriau economaidd dros dro¹⁰. Roedd yn cynnwys gweithio gydag awdurdodau lleol i nodi gwasanaethau bregus a sefydlu strategaethau lleol i ymateb i unrhyw achos arfaethedig o dynnu gwasanaethau yn ôl a ystyrir yn hanfodol i'r gymuned leol. Trafodwyd pynciau eraill, megis cynnig cymorth i bob cwmni bws drwy Busnes Cymru a Cyllid Cymru.

Ym mis Ionawr 2017, dechreuodd Llywodraeth Cymru wneud gwaith ymgysylltu ar y posibilrwydd o ddiwygio gwasanaethau bysiau, ac ym mis Hydref a mis Tachwedd 2017 cynhaliwyd wyth gweithdy proffil uchel ledled y wlad. Gwahoddwyd ystod eang o randdeiliaid o bob rhan o'r diwydiant i'r gweithdai hyn, ac edrychwyd yn fanwl ar y problemau a'r atebion byrdymor, tymor canolig a hirdymor y gellid eu rhoi ar waith drwy ddeddfwriaeth bresennol neu ddeddfwriaeth newydd.

Ymgysylltwyd â chwmnïau bws drwy gyfres o seminarau cydweithredol ledled Cymru yn ystod 2018 a 2019 a oedd yn cynnwys y diwydiant, Busnes Cymru, yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA), Comisiynydd Traffig Cymru a Llywodraeth Cymru, gan ddarparu cymorth hanfodol ar bynciau yn cynnwys arferion gwaith, gofynion cyfreithiol, cynllunio olyniaeth a busnesau cynaliadwy.

¹⁰ Mae copi o'r datganiad ysgrifenedig ar Wasanaethau Bws Lleol ar gael yn: <https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-gwasanaethau-bws-lleol>

Ym mis Hydref 2017, cynhaliodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriadau Tocynnau Bws Rhatach i Bobl Iau yng Nghymru¹¹ a'r Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol yng Nghymru¹². Roedd y rhain yn cynnwys cwestiynau megis:

- a) Pa gategoriâu o siwrneiau ddylai fod yn gymwys am deithio rhatach;
- b) A ddylai'r oedran cymhwysedd a maint y gostyngiad newid;
- c) Dulliau talu amgen, gan gynnwys cyfraniad sefydlog fesul siwrnai neu gerdyn teithio misol/blynyddol ar gyfer teithio am ddim pan y'i defnyddir.
- d) Ai Llywodraeth Cymru ddylai weithredu fel yr Awdurdod Consesiynau Teithio;
- e) Codi'r oedran cymhwysedd ar gyfer pobl hŷn i gyd-fynd ag oedran ymddeol y wladwriaeth yn y DU;
- f) Rhoi cardiau 'cydymaith' ar gyfer pobl anabl;
- g) Ymestyn y cynllun i gynnwys gwirfoddolwyr.

Caeodd y ddau ymgynghoriad a nodir uchod ym mis Ionawr 2018, a chyhoeddwyd y canlyniadau ym mis Mai 2018.

Yn dilyn y gwaith ymgynghori hwnnw, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Ddogfen Ymgynghori Papur Gwyn¹³ 'Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus' ar 10 Rhagfyr 2018, gyda'r cyfnod ymgynghori yn para tan 27 Mawrth 2019. Cyhoeddwyd fersiwn Hawdd ei Deall a fersiwn Gymunedol ac Ieuenctid o'r Papur Gwyn hefyd. Roedd fersiynau o'r ddogfen mewn print bras, braille, CD sain ac ieithoedd eraill ar gael ar gais.

Roedd y Papur Gwyn mewn dwy ran, fel a ganlyn:

- Rhan 1 – Gwasanaethau bysiau
- Rhan 2 – Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

At ddibenion yr asesiad hwn, mae'r cynigion yn Rhan 2 (Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat) a newidiadau i'r Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol bellach wedi'u tynnu'n ôl o'r cynigion deddfwriaethol, ac nid ydynt yn rhan o'r Asesiad Effaith Integredig¹⁴ hwn.

Ers cwblhau'r gwaith ymgynghori ac ymgysylltu ar y Papur Gwyn, mae'r cynigion ar gyfer Bil wedi'u datblygu'n llawn. Cyhoeddir papurau ymgynghori ac Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar wefan y Llywodraeth¹⁵.

Cafwyd cyfanswm o 564 o ymatebion. Roedd a wnelo 558 o'r ymatebion â'r brif ddogfen ymgynghori. O'r rhain, cafwyd 278 o ymatebion gan Gynghrair Cerbydau Hacni Caerdydd

¹¹ <https://llyw.cymru/teithiau-bws-rhatach-ar-gyfer-pobl-ifanc-yng-nghymru>

¹² <https://llyw.cymru/cynllun-pris-consesiynol-gorfodol-yng-nghymru>

¹³ <https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-12/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus.pdf>

¹⁴ <https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-y-diweddaraf-yng-hylch-y-bil-trafnidiaeth-gyhoeddus-cymru-ar-agenda-ar-gyfer>

¹⁵ <https://llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus-0>

ar ffurf ymateb ymgyrch safonol yn ymdrin â'r cwestiynau a ofynnwyd mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat yn unig (Rhan 2). Ymatebodd 101 i gwestiynau ar y cynigion ar gyfer bysiau yn unig.

Yn ogystal â'r ymgynghoriad ysgrifenedig, cynhaliwyd pedwar digwyddiad ymgysylltu yng Nghorwy, Caerdydd, Abertawe a Llandrindod, a gyda'i gilydd daeth oddeutu 200 o bobl i'r rhain. Roedd y digwyddiadau ar ffurf cyflwyniadau gan swyddogion, wedi'u dilyn gan drafodaethau bord gron wedi'u hwyluso, a rhoddwyd y cyfle i'r rhai a oedd yn bresennol roi sylwadau ar siartiau troi, gyda sesiwn adborth ar y diwedd.

Ymgysylltwyd â chwmnïau bysiau drwy gyfres o seminarau cydweithredol ledled Cymru yn ystod 2018 a 2019 a oedd yn cynnwys y diwydiant, Busnes Cymru, yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA), Comisiynydd Traffig Cymru a Llywodraeth Cymru; darparwyd cymorth hanfodol ar bynciau yn cynnwys arferion gwaith, gofynion cyfreithiol, cynllunio olyniaeth a busnesau cynaliadwy.

Hefyd, cynhaliwyd cyfarfodydd ymgysylltu penodol ag amrywiaeth o sefydliadau ac unigolion sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig. Mae hyn wedi cynnwys:

- a) Anabledd Cymru, a wnaeth rannu barn pobl anabl ag ystod eang o namau;
- b) Cŵn Tywys Cymru;
- c) Senedd Ieuencid;
- d) Plant yng Nghymru.

Hefyd, cynhaliwyd sesiynau briffio gyda'r grwpiau canlynol:

- a) Comisiwn Cenedlaethau'r Dyfodol;
- b) Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru;
- c) Cymdeithas Syrfewyr Sirol Cymru a Chymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru;
- d) Aelodau Portffolio Trafnidiaeth y de-orllewin;
- e) Grŵp Cynghori Aelodau Cabinet Trafnidiaeth y gogledd;
- f) Ffrwd Waith Bws NBN;
- g) Cymdeithas Cludiant Cymunedol;
- h) Uno'r Undeb, Ysgrifennydd Cangen Cymdeithas Cerbydau Hacı;
- i) Panel Arbenigwyr Trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat;
- j) y Sefydliad Trwyddedu;
- k) Uber yng Nghymru.

Cafodd Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus (Cymru): Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft ei gyhoeddi ar 23 Gorffennaf 2019¹⁶. Ymgysylltwyd â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, hyd at fis Medi 2019 ynghylch yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft er mwyn llunio'r ddogfen derfynol.

Crynoir yr holl waith ymgyngori ehangach a wnaed rhwng mis Ionawr 2017 a mis Medi 2019 ar ddiwygio gwasanaethau bysiau yng Nghymru a'r Papur Gwyn ar Wella

¹⁶ <https://llyw.cymru/bydd-y-bil-trafnidiaeth-gyhoeddus-cymru-asesiad-effaith-rheoleiddiol-drafft>

Trafnidiaeth Gyhoeddus yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol sy'n ategu'r AEI hwn, ac sydd ar wahân iddo.

Mae'r crynodeb isod yn tynnu sylw at rai o'r themâu cyffredin a godwyd yn y digwyddiadau ymgysylltu a'r cyfarfodydd sy'n berthnasol i'r AEI hwn:

- **Cyffredinol** – Cytunwyd yn gryf fod angen i awdurdodau lleol gydweithio ac y dylai strwythurau newydd gael eu creu ar sail y rheini sy'n bodoli eisoes. Roedd trefniadau cydweithio yn gyfle i gyflwyno arbedion effeithlonrwydd, gwella safonau a chyflwyno cysondebau. Codwyd pryder am ddiffyg adnoddau a phrinder sgiliau yn y meysydd hyn. Ar y cyfan, credwyd y dylai awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am swyddogaethau awdurdodau priffyrdd ac y dylid ystyried yn ofalus y gwaith o reoli cludiant ysgol. Credwyd yn gryf y dylid ymgysylltu'n fwy wrth i'r cynigion gael eu datblygu.
- **Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau)** – Partneriaethau Ansawdd Estynedig oedd enw'r rhain ym Mhapur Gwyn yr ymgynghoriad. Cafwyd cefnogaeth gyffredinol i'r cynigion ynghylch CPCau a theimlwyd y gallai partneriaethau arwain at welliannau a gwell defnydd o adnoddau, ar yr amod bod y gwaith yn waith partneriaeth gwirioneddol. Un o'r materion a godwyd yn gyson oedd yr angen i ymgysylltu'n briodol â chymunedau a theithwyr drwy gydol y broses er mwyn sicrhau bod eu lleisiau yn cael eu clywed a bod eu hanghenion yn cael eu diwallu. Mater arall a godwyd yn gyson oedd cydnabod bod heriau gwahanol iawn yn wynebu ardaloedd trefol ac ardaloedd gwledig, ac na fydd modd gweithredu yn yr un ffordd ym mhob ardal. Codwyd rhai pryderon y gallai PAEau fod yn llafurus ac yn fiwrocraidd. Nodwyd hefyd fod angen contractau hirach a mwy o sicrwydd.
- **Masnachfreinio** – Cafwyd peth cefnogaeth i fasnachfreinio, er nad oedd pawb yn credu y byddai'n gweithio. Teimlwyd y gallai weithio mewn rhai ardaloedd, ond na fyddai'n addas ymhob man. Codwyd pryderon am gostau gweithredu a rheoli systemau masnachfreinio, a'r sgiliau cysylltiedig y byddai eu hangen. Trafodwyd yr effaith bosibl ar weithredwyr bach a chanolig yn gyson, gyda'r pryderon a godwyd fwyaf yn ymwneud â'r angen i sicrhau chwarae teg wrth dendro. Cefnogwyd system well o reoli rhwydweithiau hefyd, er mwyn osgoi tagfeydd bysiau ar lwybrau poblogaidd wrth i wasanaethau eraill gael eu tynnu'n ôl.
- **Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol** – Cafwyd peth cefnogaeth i wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol ac roedd rhai o'r farn y byddai'n ddefnyddiol lle mae diffyg cystadleuaeth neu gostau uchel o ran cymorthdalw gwasanaethau. Ni themlai rhai y byddai'n gweithio o gwbl, ond teimlai eraill y gallai weithio mewn rhai ardaloedd, ond na fyddai'n addas ymhob man. Codwyd pryderon am gostau, capasiti a sgiliau. Hefyd, codwyd pryderon am bensïynau.
- **Rhannu gwybodaeth a Data Agored** – Cafwyd cefnogaeth dda i'r cynigion o ran rhannu gwybodaeth, er y teimlwyd hefyd fod y wybodaeth eisoes ar gael. Soniwyd am wasanaeth Traveline Cymru mewn sawl cyfarfod, ynghyd â'r angen i adeiladu ar hynny a hyrwyddo'r gwasanaeth yn briodol. Gwnaed sylwadau am y cyfle i ddefnyddio amodau cyllido, megis Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau, a chofrestru gwasanaethau drwy'r Comisiynydd Traffig fel ffyrdd o ofyn am wybodaeth am

wasanaethau a phrisiau tocynnau. Nodwyd hefyd bwysigrwydd ystyried teithwyr na allant gael gafael ar wybodaeth am wasanaethau ar-lein, a bod angen sicrhau bod gwybodaeth ar gael ac yn hygyrch i bawb.

Roedd rhai o'r penawdau ymhlith yr holl ymatebion a gafwyd yn yr adroddiad canlyniadau fel a ganlyn:

- cytunodd 94% o'r ymatebwyr y dylai Awdurdodau Lleol nodi sut y dylai gwasanaethau bysiau gael eu darparu o fewn eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol;
- cytunodd 88% y dylai fod gan Lywodraeth Cymru y pŵer i sefydlu cynlluniau tocynnau rhanbarthol a chenedlaethol;
- cytunodd 75% â'r cynnig y dylai rhwydwaith bysiau TrawsCymru gael ei reoli gan Lywodraeth Cymru o dan gytundebau masnachfreinio bysiau ac y dylai fod modd i awdurdodau lleol gyflwyno cytundebau o'r fath yn eu hardaloedd.

Datblygu yn unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy

Rhydd y saith Nod Llesiant a'r pum ffordd o weithio o dan yr Egwyddor Datblygu Cynaliadwy fel y'i nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ('y Ddeddf') fframwaith i benderfyniadau gan y llywodraeth ac mae angen iddynt ategu popeth a wnawn. Mae'r Ddeddf yn ein hannog i ddangos ein ffordd o weithredu wrth ddatblygu a gweithredu polisiau a deddfwriaeth, gan ei gwneud hi'n glir sut mae'r ffyrdd o weithio yn y Ddeddf wedi'u cymhwyso er mwyn sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl ar draws y saith nod llesiant ac amcanion llesiant¹⁷ Llywodraeth Cymru.

Mae Canllawiau AEI yn egluro bod angen i ni wneud y canlynol er mwyn dod o hyd i atebion cynaliadwy:

- meddwl yn ochrol wrth ddatblygu polisi;
- ystyried effeithiau a chanlyniadau hirdymor posibl polisi ar set o baramedrau ehangach;
- ceisio atal problemau rhag codi neu sicrhau nad ydynt yn gwaethygu;
- cydweithio ag amrywiaeth ehangach o gydweithwyr a rhanddeiliaid a chynnwys yr holl bobl amrywiol sy'n cael eu heffeithio;
- gwneud y cysylltiadau rhwng heriau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ac integreiddio ein gwaith cynllunio a chyflawni â meysydd polisi eraill er mwyn sicrhau'r effaith fwyaf.

Mae Fframwaith Cenedlaethau'r Dyfodol ar gyfer Prosiectau¹⁸, a ddatblygwyd gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol, ar y cyd ag amrywiaeth o randdeiliaid, wedi'i ystyried wrth ddatblygu'r AEI hwn.

¹⁷ https://llyw.cymru/llesiant-cymru-2019?_ga=2.87065176.1741189483.1580894658-661366720.1556529046

<https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-10/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol-datganiad-llesiant-2017.pdf>

¹⁸ https://futuregenerations.wales/cy/resources_posts/future-generations-framework/

Mae'r ddeddfwriaeth arfaethedig wedi'i datblygu yn sgil y pum ffordd o weithio a gefnogir gan y Ddeddf. Wrth ystyried y cyfraniad y gall y cynigion ei wneud at lesiant, mae hefyd wedi bod yn bwysig ystyried y nodau llesiant a'r amcanion llesiant. Ystyriwyd y rhain wrth ystyried yr effeithiau tebygol ar lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol yn adrannau 2 i 5 o'r AEI hwn.

Drwy gydol y gwaith o ystyried yr effeithiau gwahanol yn adrannau 2-5 ac Atodiadau A-G i'r AEI hwn, cyfeirir at y ffordd mae'r newidiadau arfaethedig i'r ddeddfwriaeth yn ymateb i'r angen i feddwl yn hirdymor, atal problemau rhag codi neu waethygu, sut mae rhanddeiliaid wedi cael eu cynnwys a'r cyfleoedd i gydweithio ymhellach, ynghyd ag ystyried sut mae materion economaidd, cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol wedi'u hystyried mewn ffordd integredig.

Mae'r asesiad effaith integredig hwn wedi ystyried y canfyddiadau yn Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Cymru¹⁹ wrth ystyried effeithiau posibl a chyfraniadau at y nodau a'r amcanion llesiant

Mae'r adroddiad hwnnw yn nodi'r tueddiadau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol allweddol a allai effeithio ar Gymru yn y dyfodol, yn ogystal â rhai o'r ffactorau a allai ddylanwadu ar gyfeiriad y tueddiadau hynny. Mae'r adroddiad yn amlinellu tueddiadau'r dyfodol o dan chwe thema:

1. Poblogaeth;
2. Iechyd;
3. Economi a seilwaith;
4. Newid hinsawdd;
5. Defnydd tir ac adnoddau naturiol;
6. Cymdeithas a diwylliant.

Caiff materion perthnasol ac ystadegau sy'n berthnasol i'r AEI hwn eu hystyried ym mhob adran ac atodiad; yn yr adran ganlynol, daw pob cyfeiriad o'r Adroddiad ar Dueddiadau'r Dyfodol (<https://llyw.cymru/tueddiadau-dyfodol-2017>) oni nodir fel arall. Ceir trosolwg o'r chwe thema isod er mwyn helpu i nodi'r cyd-destun a'r fframwaith ar gyfer y ddeddfwriaeth arfaethedig.

Poblogaeth

- a) Rhagwelir y bydd poblogaeth Cymru hefyd yn cynyddu yn ystod yr 20 mlynedd nesaf, gyda chynnydd posibl o oddeutu 3.6%²⁰ rhwng 2018 a 2038
- b) Mae canran y bobl dros 65 oed yn debygol o gynyddu yng Nghymru yn ystod yr 20 mlynedd nesaf, o oddeutu 21% yn 2018 i oddeutu 27% o'r holl boblogaeth yn 2038. Rhagwelir hefyd y bydd poblogaeth y bobl dros 75 oed yng Nghymru yn cynyddu, o 9% o'r boblogaeth yn 2018 i oddeutu 14% yn 2038²¹.

¹⁹ <https://llyw.cymru/tueddiadau-dyfodol-2017>

²⁰ <https://cy.ons.gov.uk/releases/nationalpopulationprojections2016basedstatisticalbulletin?uri=releases/nationalpopulationprojections2016basedstatisticalbulletin>

²¹ <https://llyw.cymru/amcanestyniadau-poblogaeth-cenedlaethol-sail-2016>

- c) Rhagwelir y bydd nifer y bobl ifanc (dan 16 oed) yn cynyddu hyd at 2023 ac yna'n gostwng rhywfaint hyd at 2030, er y byddant yn parhau i gyfrif am oddeutu 18% o'r boblogaeth dros y cyfnod hwn.

Iechyd

- a) Gwelwyd ychydig o gynnydd mewn rhai anhwylderau megis afiechydon y galon ac arthritis yn ystod y 10 mlynedd ddiwethaf, ond gwelwyd gostyngiad mewn eraill, megis diabetes a salwch meddwl.
- b) Gwelwyd cynnydd amlwg mewn anhwylderau'r meddwl, gan godi o 9% o oedolion yn nodi eu bod wedi cael eu trin yn ystod 2009 i 13% erbyn 2015.
- c) O ystyried bod y boblogaeth yn heneiddio, mae'n bosibl y bydd cynnydd sylweddol yn nifer y bobl sy'n dioddef o ddementia os bydd y cyfraddau presennol yn parhau. Erbyn 2025, gallai fod 50,000 o bobl dros 65 oed yn dioddef o ddementia yng Nghymru, gyda bron chwarter ohonynt yn 90 oed ac yn hŷn.
- d) Rhagwelir y bydd y lefelau ysmegu yn parhau i leihau, er y disgwylir y bydd lefelau gordewdra a nifer y bobl sy'n bwyta llai na phum dogn o ffrwyth neu lysieuyn y dydd yn cynyddu rhywfaint.

Economi a Seilwaith

- a) Ers y dirwasgiad yn 2008, mae'r cynhyrchiant arafach wedi lleihau'r cyfraddau twf yn sylweddol; cafodd effaith sylweddol ar Gymru.
- b) Mae perfformiad Cymru ar Werth Ychwanegol Gros (GVA) yn llai cadarnhaol na'i pherfformiad ar fesurau eraill, gan adlewyrchu'r ffactorau demograffig (gan gynnwys poblogaeth â dibyniaeth uwch o'i chymharu â rhannau eraill o'r DU) a diffyg 'cryswth economaidd'. Fodd bynnag, mae'r farchnad lafur yng Nghymru wedi perfformio'n dda yn ystod y blynyddoedd diwethaf o'i chymharu â rhannau eraill o'r DU a'i pherfformiad yn y gorffennol.
- c) Mae'r twf economaidd ledled y gwledydd datblygedig wedi dangos symudiad tuag at economi sy'n seiliedig ar wasanaethau. Yn yr hirdymor, mae gwaith gweithgynhyrchu wedi bod yn lleihau yn y mwyafrif o economïau datblygedig, ond gwelwyd mwy o ostyngiad yn y DU nag yn y rhan fwyaf o wledydd eraill. Ers y dirwasgiad, mae'r tueddiad hwn wedi lleihau.
- d) Mae gan Gymru gryn potensial o ran twf sydd heb ei gyffwrdd eto ar gyfer creu ynni, gan gynnwys ynni o ffynonellau adnewyddadwy. Ar hyn o bryd, mae twf sylweddol yn y sector ynni carbon isel ar lefel gymunedol yng Nghymru.
- e) Mae darpariaeth seilwaith band eang yn datblygu'n gyflym ar ôl dechreuad arafach o'i gymharu â gweddill y DU. Demograffeg Cymru oedd yn rhannol gyfrifol am hyn, ynghyd â lefel uchel yr aelwydydd sy'n anodd iawn eu cysylltu â band eang gwifrog traddodiadol. Mae'r cynnydd cyflym mewn seilwaith rhyngrwyd symudol yn debygol o barhau, a dylai hyn fod o gymorth i gyrraedd yr aelwydydd hynny nad ydynt yn gallu cael rhyngrwyd cyflymder uchel ar hyn o bryd.
- f) Yn ôl y tueddiadau presennol, mae'n debygol mai cerbydau preifat fydd y prif ddull o deithio yng Nghymru o hyd yn y tymor byr a chanolig, er gwaethaf twf yn y defnydd o reilffyrdd.
- g) Gallai cyflwyno cerbydau awtonomaidd neu ddi-yrwr yn ystod y 10 i 15 mlynedd nesaf fod â goblygiadau i'n systemau trafndiaeth.

Newid hinsawdd

- a) Mae'r tymheredd byd-eang yn debygol o gynyddu y tu hwnt i'r trothwy o ddwy radd, oni fydd camau gweithredu sylweddol a chyflym yn cael eu cymryd yn fyd-eang.
- b) Nododd Asesiad o Risgiau Newid Hinsawdd diweddaraf y DU feysydd lle mae angen gweithredu fel blaenoriaeth gan gynnwys risgiau o lifogydd a newid arfordirol i gymunedau, busnesau a seilwaith, risgiau i iechyd, llesiant a chynhyrchiant yn sgil tymheredd uchel, risg o brinder cyflenwad dŵr cyhoeddus, a risg i amaethyddiaeth, cynhyrchu ynni a diwydiannau, gan effeithio ar ecoleg dŵr croyw.
- c) Mae amrywiaeth o beryglon hinsawdd eisoes yn effeithio ar seilwaith ledled Cymru, a rhagwelir y bydd y rhain yn cynyddu o ran amllder a difrifoldeb. Mae seilwaith o'r fath yn cynnwys rhwydweithiau trafniadaeth.

Defnydd Tir ac Adnoddau Naturiol

- a) Mae'r dirywiad mewn diwydiannau trwm wedi arwain at lai o allyriadau o rai llygryddion, megis deunydd gronynnol. Mae ffynonellau eraill o lygredd aer, megis trafniadaeth, amaethyddiaeth a gwresogi domestig wedi dod yn fwy o bryder.
- b) Mae'r angen am dai yn cynyddu yng Nghymru gan fod nifer yr aelwydydd yn cynyddu'n gyflymach na nifer y tai sydd ar gael. I'r gwrthwyneb, mae'n debygol y bydd llai o dir addas ar gael i'w ddatblygu wrth i orlifdiroedd a thiroedd isel eraill ddod yn fwyfwy agored i lifogydd.

Cymdeithas a Diwylliant

- a) Mae'r cynnydd mewn siopa ar-lein, gweithio hyblyg a'r gallu i weithio o gartref yn cael effaith andwyol ar y galw am drafniadaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, nid yw effaith y duedd ehangach hon mor arwyddocaol â rhannau eraill o'r DU, gan fod ein demograffeg yn golygu bod sgiliau digidol yng Nghymru ar ei hôl hi o gymharu â gweddill y DU.
- b) Rhagwelir y bydd nifer yr aelwydydd yng Nghymru yn cynyddu'n sylweddol. Er enghraifft, rhagwelir y bydd nifer yr aelwydydd un person yng Nghymru yn cynyddu mwy na 21% yn ystod yr 20 mlynedd nesaf rhwng 2017 a 2037. Rhwng 2019 a 2023, disgwylir i Gaerdydd weld ei phoblogaeth yn tyfu 3.8%²², o gymharu ag ardal wledig yn bennaf fel Sir Benfro, lle y disgwylir i'w phoblogaeth dyfu 0.3%²³. Yn amlwg ni welir yr un twf yn y boblogaeth ac mewn tai ar draws Cymru.
- c) Er bod lefelau tlodi ychydig yn uwch yng Nghymru na gweddill y DU, mae'r lefelau o ran cyfoeth cyffredinol yn uwch yng Nghymru nag yn y rhan fwyaf o ardaloedd y tu allan i Dde Lloegr. Mae'r lefelau tlodi yn parhau i fod yn ystyfnig, yn enwedig ymhlith pobl o oedran gweithio. Mae'r tlodi ymhlith pobl hŷn wedi lleihau yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Yn gyffredinol, mae'r ganran o boblogaeth Cymru sydd mewn tlodi cyson yn gostwng ychydig. Ond cafwyd cynnydd yn nifer y bobl dan 18 oed sydd mewn tlodi cyson yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Ystyrir bod trafniadaeth gyhoeddus fforddiadwy yn fanteisiol i'r rhai mewn tlodi, am ei bod yn cynnig mwy o gyfle i gael gafael ar wasanaethau ac addysg.

²² <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Projections/Local-Authority/2014-based/populationprojections-by-localauthority-year>

²³ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Projections/Local-Authority/2011-Based/PopulationProjections-By-LocalAuthority-Year>

- d) Mae Cymru yn dod yn fwy amrywiol fel poblogaeth, ond mae'r ymdeimlad o hunaniaeth Gymreig yn sefydlog ar y cyfan. Mae oddeutu 85% o'r rhai a anwyd yng Nghymru yn ystyried eu hunain yn Gymry.
- e) Roedd nifer y siaradwyr Cymraeg wedi gostwng yng Nghyfrifiad 2011, ac mae heriau yn parhau o ran sicrhau bod pobl ifanc yn cadw'r iaith ar ôl gadael addysg orfodol. Awgryma data mwy diweddar fod cynnydd yn y rhai sy'n siarad Cymraeg ond nid yn rhugl, ac mae siaradwyr Cymraeg y dyfodol yn llawer mwy tebygol o fod wedi dysgu Cymraeg yn yr ysgol nag yn y cartref.

Crynodeb

Ar y cyfan, mae'n amlwg bod cyfleoedd sylweddol i'r newidiadau arfaethedig i'r ddeddfwriaeth helpu i fynd i'r afael â heriau a materion allweddol yng Nghymru, gan rychwantu'r canlynol:

- a) Ynysu cymdeithasol, gwahaniaethu a materion cydraddoldeb, a mynediad at gymunedau, cyfleusterau a gwasanaethau;
- b) Mynediad at ddiwylliant a'r effaith ar y Gymraeg drwy gysylltedd a darparu gwybodaeth am wahanol fathau o drafnidiaeth;
- c) Iechyd meddwl a gweithgarwch corfforol sy'n gysylltiedig â dewisiadau teithio a mynediad at wasanaethau allweddol, a chyfleoedd hamdden a gwaith;
- d) Swyddi, sgiliau a hyfforddiant a chael cyfleoedd drwy seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth digonol;
- e) Risgiau amgylcheddol i iechyd pobl a'r amgylchedd naturiol, gan ystyried newid yn yr hinsawdd o ystyried ei berthynas â thrafnidiaeth ac allyriadau cerbydau.

Caiff y materion hyn eu trafod ymhellach ac yn fanylach yn yr arfarniadau a geir yn yr adrannau canlynol.

Cymesuredd

Fel y nodir yng Nghanllawiau AEI, mae AEI yn gofyn am ddull asesu cymesur.

Mae'r Bil arfaethedig yn caniatáu i newidiadau o bosibl gael eu gwneud, yn bennaf i'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu rheoli a'u gweithredu ledled Cymru, ond ar hyn o bryd nid ydym yn gwybod faint o newid sydd ei angen na'r effeithiau penodol posibl. Er i dybiaethau gael eu gwneud er mwyn helpu i gynnal yr AEI hwn (fel y nodir uchod), ar y cyfan mae achos cryf dros ymyrraeth gan y llywodraeth, a bydd yr effeithiau cyffredinol yn gadarnhaol o ystyried natur y newidiadau arfaethedig mewn ymateb i'r sefyllfa bresennol a'r sefyllfa debygol yn y dyfodol a ddisgrifir uchod.

Yn gyffredinol, mae'r cynigion yn debygol o gynnwys ymyriadau risg isel, er y gallai grwpiau gwahanol brofi amrywiaeth o effeithiau posibl. Yn yr adrannau canlynol, mae'r AEI hwn yn ystyried y risgiau, yr effeithiau, a'r grwpiau yr effeithir arnynt fwy na thebyg.

Mae'r asesiad yn un lefel uchel ar y cyfan, gan mai pwerau galluogi sydd yn y Bil, y gall neu na all awdurdodau lleol eu defnyddio ac sy'n seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael ar yr adeg hon, cyn pasio a gweithredu'r ddeddfwriaeth.

2.1 Pobl a Chymunedau

Cefndir

Mae gwasanaethau bysiau yn rhan annatod o fywyd economaidd a chymdeithasol Cymru. Mae pobl yn dibynnu ar y bws i gyrraedd y gwaith, mynd i'r ysbyty, gweld ffrindiau, mynd i siopa a defnyddio gwasanaethau hamdden.

Disgwylir i boblogaeth Cymru barhau i dyfu; rhagamcenerir y bydd poblogaeth Cymru yn cynyddu 3.1% i 3.21 miliwn erbyn 2026 a 4.6% i 3.26 miliwn erbyn 2041. Rhagamcenerir y bydd nifer y bobl 65 oed a throsodd yn cynyddu 232,000 (36.6%) rhwng 2016 a 2041.²⁴

Wrth i'r boblogaeth dyfu, bu dirywiad hirdymor yn y defnydd o fysiau a gwasanaethau bysiau, gyda nifer y teithwyr yn lleihau ar y rhan fwyaf o lwybrau yng Nghymru. Er i'r dirywiad hwn sefydlogi dros y blynyddoedd diwethaf (yn 2017-18 cynyddodd nifer y gyrrwyr a cherbydau oedd ar waith 7.7% a 4.2% yn y drefn honno²⁵), mae effeithiau dirywiad hirdymor mewn gwasanaethau bysiau ar bobl a chymunedau yn dal i fod yn amlwg.

Heb unrhyw newid mewn polisiau, mae Adran Drafnidiaeth y DU yn amcangyfrif y bydd y defnydd o wasanaethau bysiau yng Nghymru yn gostwng 10% rhwng 2017/18 a 2035/36 (tua 0.6% y flwyddyn)²⁶. Gallai'r fath ddirywiad arwain at fwy o ddibyniaeth ar y car preifat a fyddai, yn ei thro, yn cael effeithiau negyddol ar dagfeydd traffig a'r amgylchedd.

Mae canlyniadau gwasanaethau sy'n lleihau neu a gollir yn eang, gan effeithio ar rwydweithiau trafnidiaeth ehangach a chynyddu costau teithio i'r sawl sy'n talu am docyn. Wrth i rwydweithiau bysiau ddirywio, felly hefyd hygyrchedd swyddi a gwasanaethau, a cholli cyfleoedd i leddfu tagfeydd traffig a lleihau allyriadau carbon hefyd.

Bydd gwasanaethau bysiau yn aml yn cysylltu ag ardaloedd a chymunedau tlotach neu ynysig, felly bydd unrhyw leihad mewn gwasanaethau hefyd yn esgor ar allgáu cymdeithasol a mwy o unigrwydd, lle nad oes gan bobl fawr ddim opsiynau amgen o ran teithio o gwmpas.

Heb weithredu, amcangyfrifir y bydd niferoedd teithwyr a gwasanaethau bysiau lleol yn parhau i ddirywio yn yr hirdymor, gan olygu bod mwy o bwysau ar deithwyr sy'n talu am docyn, gweithredwyr ac arian cyhoeddus er mwyn cynnal y rhwydwaith; mae'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn cynnwys darpariaethau i geisio mynd i'r afael â'r dirywiad a'i atal.

²⁴ https://llyw.cymru/amcanestyniadau-poblogaeth-cenedlaethol?_ga=2.125899853.1799290641.1584022302-1478550345.1584022302

²⁵ <https://llyw.cymru/cerbydau-gwasanaeth-cyhoeddus-bysiau-thacsis-ebriill-2017-i-mawrth-2018>

²⁶ Cyflwynir amcanestyniadau NTEM (Model Diwedd Taith Cenedlaethol) yr Adran Drafnidiaeth o'r defnydd o fysiau mewn pecyn meddalwedd a elwir yn TEMPro (yr Adran Drafnidiaeth). TEMPro & NTEM data release notes and frequently asked questions: Additional guidance. Rhagfyr 2016.

Mae adolygiad o lenyddiaeth wedi helpu i ystyried yr effeithiau posibl ar bobl a chymunedau, gyda'r pwyntiau canlynol yn berthnasol i'r AEI hwn:

- a) Er nad oes ystadegau penodol ar gyfer Cymru ar gael yn gyhoeddus, mae 91% o'r bobl ym Mhrydain Fawr o fewn 13 munud i safle bws ar droed, ac mae'r bws yn bwysig o ran ysgogi gweithgarwch economaidd y tu hwnt i ardaloedd trefol a chysylltu pobl ag addysg, swyddi, siopau a chyfleusterau hamdden²⁷.
- b) Fel rhan o Arolwg Cenedlaethol Cymru 2017-2018, holwyd pobl am y cyfleusterau a'r gwasanaethau (megis siopau, parciau, ysgolion a meddygfeydd) a oedd o fewn 15-20 munud o'u cartrefi ar droed. Roedd 68% yn fodlon bod gwasanaethau a chyfleusterau da ar gael yn eu hardal leol, ond dywedodd 3% nad oedd unrhyw wasanaethau na chyfleusterau yn eu hardal. Roedd 77% yn fodlon ar eu gallu i gyrraedd neu ddefnyddio'r cyfleusterau a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt. Nododd 86% fod cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus ar gael (gan olygu nad oeddent i 14%)²⁸.
- c) Os collir gwasanaethau bysiau, gall olygu na all pobl gyrraedd eu swyddi, na chael gafael ar wasanaethau nac addysg, mae'n cael effaith niweidiol ar siopau a busnesau lleol, ac mae hefyd yn effeithio ar iechyd corfforol a meddyliol pobl²⁹.
- d) Mae gwasanaethau bysiau gwledig yn sicrhau bod cymunedau'n cael eu cysylltu o hyd, maent o fudd i'r economi twristiaeth wledig, ac maent yn helpu i drechu problemau allgáu cymdeithasol³⁰.
- e) Mae deddfwriaeth gyfyngol, a'r diffyg cydgysylltu rhwng gweithredwyr a dwyseddau poblogaeth isel, i gyd yn cyfrannu at yr her o ddarparu gwasanaethau bysiau cynaliadwy³¹.
- f) Nodir bod y sawl sydd o gefndir ethnig pobl dduon yn defnyddio eu cardiau bws yn fwy³².
- g) Mae gan y rhai yn y cwintel incwm tlotaf sgôr iechyd corfforol gwaeth na'r rhai yn y cwintel cyfoethocaf³³. Gan fod cysylltiad cadarnhaol rhwng mwy o drafnidiaeth gyhoeddus a manteision iechyd corfforol, rhaid darparu gwasanaeth bysiau hygyrch effeithiol.
- h) Yn ôl Arolwg Cenedlaethol Cymru, nid oes gan fwy nag un o bob pum person fynediad at gar³⁴. Yn ddiweddar, mae Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol hefyd wedi dynodi nad oes gan 25% o deuluoedd yng Nghymru fynediad at gar³⁵. Yn ôl Adroddiad

²⁷ <http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/10210%20Pteg%20Benefits%20of%20the%20bus%20web%20FINAL.pdf>

²⁸ <https://llyw.cymru/arolwg-cenedlaethol-cymru>

²⁹ Buses in crisis (2018)

³⁰ <http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/pteg%20Case%20for%20bus%20report%20FINAL.pdf>

³¹ <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/integrated-transport-a-new-generation.pdf>

³² Ethnic Group differences in impacts of free bus passes in England: A national study (2018)

³³ https://www.jrf.org.uk/data?f%5B0%5D=field_taxonomy_poverty_indicator%3A872

³⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

³⁵ <https://futuregenerations.wales/cy/news/comisiynydd-herio-cynlluniau-ffordd-m4-gwerth-1bn/>

Tueddiadau'r Dyfodol (2017), mae'n debygol mai cerbydau preifat fydd y prif ddull o deithio yng Nghymru o hyd yn y tymor byr a chanolig.

- i) Mae'n bwysig bod pobl anabl yn gallu defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Maent fel arfer yn teithio traean yn llai na phobl eraill, yn bennaf am nad oes ganddynt fynediad at gar³⁶.
- j) Pobl iau, pobl hŷn, pobl anabl, lleiafrifoedd ethnig, menywod a'r rhai ar incwm isel sydd fwyaf tebygol o fod heb fynediad at gar. Mae unigolion ar incwm isel yn fwy tebygol o deithio ar fws a gallai trafnidiaeth gyhoeddus fwy hygyrch newid dosbarthiad cyffredinol incwm gwario a bod o fudd o ran cynhwysiant cymdeithasol³⁷.
- k) Mae pobl ifanc, yn enwedig y rhai rhwng 17 ac 20 oed, yn fwy dibynnol ar wasanaethau bysiau na grwpiau oedran eraill, yn bennaf ar gyfer eu cludo i'r ysgol ac oddi yno³⁸.
- l) Mae adroddiadau ymchwil, ac ymgynghoriadau, wedi dangos y gall pobl anabl a menywod yn arbennig wynebu rhwystrau corfforol a/neu agweddol, neu anghymhellion, sylweddol mewn perthynas â theithio ar fysiau.

Effaith y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ar Bobl a Chymunedau

Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn galluogi awdurdodau lleol i drefnu gwasanaethau bysiau yn eu hardal leol yn well, gan olygu bod modd iddynt weithredu'r model mwyaf priodol sy'n gweddu i'r cyd-destun lleol. Byddai'r defnydd o adnoddau megis masnachfreinio neu wasanaethau a redir gan awdurdodau lleol yn cael ei gyfiawnhau'n briodol mewn achosion busnes lleol.

Mae'r ddeddfwriaeth arfaethedig yn anelu at roi mwy o hyblygrwydd a dylanwad i awdurdodau lleol a fyddai wedyn yn eu helpu i gyflawni eu blaenoriaethau o ran darparu ac integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, cynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau, lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon, a gwella ansawdd aer.

Un o fanteision sicrhau bod yr adnoddau arfaethedig ar gael i awdurdodau lleol yw eu bod yn cynnig mwy o gyfleoedd i sicrhau rhwydwaith unedig mewn ardal. Byddai hyn yn ceisio darparu mwy o gysylltedd, ac yn gysylltiedig â hynny well mynediad at gymunedau, cyfleusterau, gwasanaethau a chyfleoedd gwaith, ac mewn ffordd fwy integredig.

Gallai'r mesurau a gynigir yn y Bil hefyd esgor ar well safonau – er enghraifft, o ran hyfforddiant staff a gofynion ymddygiadol.

Bydd y cynigion hefyd yn fodd i greu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru, sydd ar gael yn hawdd i'r cyhoedd. Byddai'r wybodaeth ar gael i ddylunwyr apiau a fyddai'n gallu ei defnyddio i ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr am deithio ar gyfer pob math o drafnidiaeth. Byddai hyn yn helpu pobl i gynllunio eu teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan ei gwneud hi'n haws i bobl ddefnyddio bysiau a chyrraedd cyrchfannau allweddol. Byddai hefyd yn helpu gweithredwyr / awdurdodau lleol i gynllunio eu gwasanaethau'n well er mwyn darparu ar

³⁶ The effect of transport accessibility on the social inclusion of wheelchair users (2016)

³⁷ Fare's faire? Concessionary travel policy and social justice (2015)

³⁸ Is Britain fairer – the state of equality and human rights (2018)

gyfer anghenion a thueddiadau teithwyr neu ddarpar ddefnyddwyr, gan ddarparu gwasanaethau o ansawdd gwell.

Byddai'r gwelliannau o ran y ffordd y darperir gwybodaeth i ddefnyddwyr a'r gwelliant dilynol o ran hygyrchedd gwasanaethau a hyder teithwyr mewn gwasanaethau yn debygol o arwain at gynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau³⁹. Byddai'r cynnydd hwn yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn esgor ar fanteision anuniongyrchol, gan gynnwys llai o ddefnydd o geir a fydd, yn ei dro, yn lleihau tagfeydd traffig ac allyriadau carbon, gan gyfrannu at gyflawni blaenoriaethau ehangach yr awdurdod lleol.

Er mwyn gweithredu rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus effeithlon, rhaid cymryd camau cyfannol. Rhaid integreiddio gwahanol fathau o deithio yn well, gyda'r nod o sicrhau rhwydwaith unedig o wasanaethau, sydd â chyfnewidfeydd hawdd a chyfleoedd i deithio o ddrws i ddrws. Er mwyn cyflawni hyn, byddai angen gwella patrymau a chwmpas gwasanaethau, yn ogystal â gwella ansawdd cael mynediad at wasanaethau.

Mae polisïau a deddfwriaeth bresennol yn hyrwyddo newid y dull o deithio o'r car preifat i drafniadaeth gyhoeddus, gan helpu i hyrwyddo cynaliadwyedd amgylcheddol. Fodd bynnag, dylid nodi, er bod cynnydd yn y defnydd o fysiau yn arwain at lai o ddefnydd o geir preifat, mae un bws yn cynhyrchu mwy o nwyon tŷ gwydr nag un car⁴⁰. Felly, er mwyn i gynigion deddfwriaethol wella ansawdd aer, rhaid sicrhau bod digon o bobl yn defnyddio bysiau er mwyn creu colled net cyffredinol o ran nwyon tŷ gwydr.

I grynhoi, bydd cynigion y Bil yn cael effaith gadarnhaol, gan gynnwys:

- a) Teithiau bws mwy cyson a dibynadwy, sydd o ansawdd gwell, ac sy'n sicrhau perfformiad ac yn darparu gwybodaeth well;
- b) Cysylltu pobl a lleoedd (addysg, swyddi, iechyd, hamdden, twristiaeth, cymunedau) yn well;
- c) Llai o lygredd a thagfeydd a achosir gan gerbydau am fod mwy o ddefnydd o fysiau a llai o ddibyniaeth ar geir;
- d) Rhwydwaith bysiau integredig yng Nghymru, sydd wedi'i gydgyssylltu â dulliau eraill o deithio, gan gynnwys teithio llesol, er mwyn helpu i leihau'r ddibyniaeth ar geir a gwella mynediad i bob grŵp o bobl;
- e) Annog mwy o bobl sy'n perthyn i ddemograffeg ehangach ddefnyddio bysiau gyda'r nod o wella hygyrchedd a'u gwneud yn fwy deniadol, gan gynnwys i bobl â nodweddion gwarchoddedig.

Ar y cyfan, disgwylir i'r cynigion gael effaith gadarnhaol ar bobl a chymunedau.

2.2 Hawliau Plant

Yn 2011, Cymru oedd y wlad gyntaf yn y DU i ymgorffori hawliau plant mewn cyfreithiau domestig pan gyflwynwyd Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011. Mae'r Mesur

³⁹ Improving bus service quality and information in Winchester (2007)

⁴⁰ <https://www.driving.co.uk/news/public-transport-worse-than-driving-for-exposure-to-air-pollution/>

yn ymgorffori'r ystyriaeth o Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn (CCUHP) a'r protocolau dewisol yng nghyfraith Cymru.

Mae'r brif ddyletswydd yn y Mesur, o dan adran 1, yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion roi sylw dyledus i CCUHP wrth arfer unrhyw un o'u swyddogaethau.

Gall hyn amrywio o ystyried effaith penderfyniadau ar blant fel rhan o waith beunyddiol, i gymhwyso adnodd asesu effaith strwythuredig yn ffurfiol, ar y cyd â chofnod o'r canlyniad.

Yn hytrach na sgrinio cwestiynau, ystyriwyd y siart llif briodol yn y Cynllun Hawliau Plant, a nododd fod angen cynnal Asesiad llawn o'r Effaith ar Hawliau Plant⁴¹.

Cwblhawyd Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant (cyfeiriwch at Atodiad A).

2.3 Cydraddoldeb

Mae Deddf Cydraddoldeb 2019 yn gosod Dyletswydd Cydraddoldeb Gyffredinol ar awdurdodau cyhoeddus yng Nghymru i roi sylw dyledus i'r angen i ddileu gwahaniaethu anghyfreithlon, aflonyddu ac erledigaeth, yn ogystal â hyrwyddo cyfle cyfartal a meithrin cydberthnasau da rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchoddedig a'r rhai nad ydynt yn rhannu nodwedd warchoddedig.

Mae'n ofynnol i Lywodraeth Cymru sicrhau bod ganddi drefniadau ar waith i gynnal Asesiadau o'r Effaith ar Gydraddoldeb ar gyfer yr holl nodweddion gwarchoddedig: oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol.

Mae a wnelo Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb â chynnal dadansoddiad trylwyr, systematig a ffurfiol o gamau sefydliad i asesu'r camau hynny am y posibilrwydd o wahaniaethu, ac am y cyfle i hyrwyddo cydraddoldeb a meithrin cysylltiadau da.

Ar adeg ymgynghoriad y Papur Gwyn, cwblhawyd Asesiad cychwynnol. Dynododd fod y cynigion, yn eu cyfanrwydd, yn debygol o fod o fudd i bobl â nodweddion gwarchoddedig, er yr effaith a nodwyd ar grŵp oedran penodol yn sgil newid oedran cymhwysedd y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol. Cafodd y wybodaeth yn yr asesiad ei phrofi yn ystod yr ymgynghoriad ac mae'r asesiad wedi'i ddiweddarau er mwyn ystyried y wybodaeth ddiweddaraf, yn ogystal â'r ymatebion i'r ymgynghoriad a dileu newid yr oedran cymhwysedd ar gyfer y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol o'r Bil

Rhaid cynnal Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb. Mae'r asesiad wedi'i gwblhau ac yn Atodiad B.

2.4 Prawfesur Gwledig

Disgwylir i ni sicrhau bod anghenion y bobl sy'n byw, yn gweithio, yn cymdeithasu ac yn gwneud busnes mewn ardaloedd gwledig yn cael eu hystyried mewn ffordd wrthrychol.

⁴¹ Tudalen 23 <http://www.assembly.wales/Laid%20Documents/GEN-LD9732%20-%20Children%27s%20Rights%20Scheme%202014-22042014-255569/gen-ld9732-e-Cymraeg.pdf>

Mae cwblhau Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig yn rhan orfodol o'r broses o lunio polisiau.

Mae prawfesur gwledig yn ymrwymiad gan y llywodraeth, a ategir gan egwyddorion cyfiawnder cymdeithasol, cynaliadwyedd, cydraddoldeb a thegwch, ac mae'n cynnwys camau i wella ansawdd bywyd y sawl sy'n byw yn ein cymunedau gwledig.

Cwblhawyd Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig, ac mae ar gael yn Atodiad C.

2.5 Iechyd

Mae Asesiad o'r Effaith ar Iechyd yn ystyried sut y gall cam gweithredu arfaethedig, megis polisi, rhaglen, cynllun, prosiect neu newid o ran trefn neu ddarpariaeth gwasanaeth cyhoeddus, effeithio ar Iechyd a llesiant poblogaeth.

Mae Llywodraeth Cymru wedi cymryd cryn ddiddordeb o safbwynt polisi strategol yn yr Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, ac yn arwain arno'n rhyngwladol, ac mae wedi ymrwymo i ddatblygu ei ddefnydd fel rhan allweddol o wella Iechyd a lleihau anghydraddoldebau.

Cwblhawyd Asesiad o'r Effaith ar Iechyd ac mae ar gael yn Atodiad D.

2.6 Preifatrwydd

Mae Asesiad o'r Effaith ar Breifatrwydd yn dadansoddi'r ffordd mae gwybodaeth bersonol, sy'n ymwneud â grwpiau neu unigolion, yn cael ei chasglu, ei storio, ei diogelu, ei rhannu a'i rheoli. Mae'r broses hon yn asesu goblygiadau preifatrwydd gweithgareddau lle caiff data personol eu defnyddio, a lle newidir y defnydd o ddata personol.

Rhaid i bolisi, prosiect, deddfwriaeth neu brosiect TGCh a fydd yn prosesu data personol, neu'n gofyn i sefydliad arall wneud hynny, gydymffurfio â Deddf Diogelu Data 2018 a Deddf Hawliau Dynol 1998. Rhaid cynnal asesiad ffurfiol o breifatrwydd ar gyfer pob gweithgaredd newydd lle defnyddir data personol.

Nid yw'r cynigion a gyflwynir o dan y ddeddfwriaeth hon yn gofyn am brosesu data personol, ac ni chynhaliwyd unrhyw Asesiad o'r Effaith ar Breifatrwydd. Fodd bynnag, os bydd angen prosesu gwybodaeth o dan y ddeddfwriaeth ar gam hwyrach, lle gallai gael ei defnyddio i nodi pwy yw unigolion, yna rhaid i'r awdurdod priodol gwblhau templed yr Asesiad o'r Effaith ar Breifatrwydd yn Atodiad D isod.

3.1 Llesiant Diwylliannol

Atgyfnerthir a chefnogir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant diwylliannol drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, sy'n amlinellu saith nod llesiant cenedlaethol, gan gynnwys: 'Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu' sy'n ceisio creu "cymdeithas sy'n hyrwyddo ac yn gwarchod diwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg, ac sy'n annog pobl i gyfranogi yn y celfyddydau, a chwaraeon a hamdden."

Mae'r dogfennau allweddol canlynol, a ystyriwyd fel rhan o'r AEI hwn, yn cefnogi dyheadau Llywodraeth Cymru i greu diwylliant sy'n annog pobl i gymryd rhan yn y celfyddydau, chwaraeon a gweithgareddau hamdden:

- a) Golau yn y Gwyll: Gweledigaeth ar gyfer Diwylliant yng Nghymru⁴², sy'n amlinellu gweledigaeth y Llywodraeth ar gyfer Diwylliant yng Nghymru. Mae'n esbonio bod Llywodraeth Cymru yn awyddus i sicrhau bod modd i bawb ar draws Cymru fanteisio i'r un graddau ar gyfleoedd i fwynhau'r celfyddydau, cerddoriaeth, llenyddiaeth a threftadaeth yng Nghymru a hefyd eu hannog a'u cefnogi i gymryd rhan;
- b) Mae Cadw wedi cyhoeddi canllawiau penodol⁴³ ar asesu effaith prosiect ar yr amgylchedd hanesyddol adeiledig gan gynnwys adeiladau hanesyddol, tirweddau, ardaloedd a safleoedd archaeolegol;
- c) Dringo'n Uwch⁴⁴ yw'r strategaeth 20 mlynedd ar gyfer chwaraeon a gweithgarwch corfforol yng Nghymru. Mae'r strategaeth yn rhoi chwaraeon a gweithgarwch corfforol wrth galon bywyd yng Nghymru ac yn amlinellu'r nodau y mae Cymru am eu cyflawni mewn perthynas â chwaraeon erbyn 2025 a sut mae'n bwriadu gwneud hynny a
- d) Mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Cymru⁴⁵ yn nodi bod Cymru ar ei hôl hi o gymharu â gweddill y DU o ran sgiliau digidol, bod lefelau tlodi yn y wlad yn uwch nag yng ngweddill y DU a bod heriau yn parhau o ran sicrhau bod pobl ifanc yn cadw sgiliau iaith Gymraeg ar ôl gadael addysg orfodol.

Mae'r dogfennau hyn yn helpu i egluro bod diwylliant yn cynnwys amgueddfeydd, archifau, llyfrgelloedd a'r celfyddydau; bod treftadaeth yn cynnwys yr amgylchedd hanesyddol adeiledig yn ogystal â threftadaeth anniriaethol megis traddodiadau; bod y celfyddydau yn cwmpasu'r sector perfformio a'r sector creadigol gan gynnwys cerddoriaeth, llenyddiaeth,

⁴² https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-golau-yn-y-gwyll-gweledigaeth-ar-gyfer-diwylliant-yng-nghymru?_ga=2.44046052.1392795591.1580894609-1072740765.1554112222

<https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/datganiad-o-weledigaeth-ar-gyfer-y-celfyddydau-a-diwylliant-golau-yn-y-gwyll.pdf>

⁴³ <https://cadw.llyw.cymru/cyngor-a-chymorth/asedau-hanesyddol/henebion-cofrestrdedig/canllawiau-arfer-gorau#section-gofalu-am-dreftadaeth-yr-arfordir>

⁴⁴ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/drington-uwch.pdf>

⁴⁵ <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2018-12/170505-future-trends-report-2017-cy.pdf>

theatr a chelf; tra bod chwaraeon a hamdden yn cynnwys chwaraeon elfit a chymunedol yn ogystal â chyfluoedd i gymryd rhan mewn gweithgareddau hamdden awyr agored ehangach.

Mae pwyntiau sy'n berthnasol i'r AEI hwn yn cynnwys y canlynol:

- a) Mae ansicrwydd a phryder gwirioneddol ynghylch cyllid yr UE a gostyngiadau yng nghymorth awdurdodau lleol ar gyfer Diwylliant sy'n golygu, heb fesurau lliniaru, bod y sectorau diwylliant a threftadaeth yn debygol o golli rhagor o staff profiadol ac arbenigol, sy'n peryglu eu proffesiynoldeb. Wrth i gyllid cyhoeddus leihau, mae'n amlwg bod angen i'r sector diwylliant gynyddu gweithgarwch codi arian, marchnata a chynhyrchu incwm. Gall cymryd rhan mewn gweithgareddau creadigol a diwylliannol gael effaith gadarnhaol ar iechyd a lles. Felly, mae galluogi pobl a chymunedau i gymryd rhan mewn gweithgareddau creadigol yn ystyriaeth allweddol wrth ystyried diwygiadau posibl i drafnidiaeth gyhoeddus.
- b) Ystyrir bod yr amgylchedd hanesyddol, gan gynnwys adeiladau hanesyddol, tirweddau, ardaloedd a safleoedd archaeolegol a henebion a nodwyd, o bwys cenedlaethol i Gymru, ac maent yn rhan bwysig o dreftadaeth ddiwylliannol ehangach Cymru. Mae sicrhau bod gan bobl a chymunedau fynediad i nodweddion ar yr amgylchedd hanesyddol yn ystyriaeth allweddol wrth ystyried diwygiadau posibl i drafnidiaeth gyhoeddus.
- c) Mae sicrhau llwybrau diogel i ysgolion a datblygu rhwydwaith beicio cenedlaethol yn hanfodol i hyrwyddo byw'n egnïol mewn trefi, dinasoedd, pentrefi a chefn gwlad. Mae cefnogi'r agenda teithio llesol ac annog pobl i ddewis dulliau eraill o deithio yn bwysig er mwyn helpu pob grŵp o bobl i fwynhau asedau hanesyddol.

Mae ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn wedi helpu i ystyried effeithiau posibl ar lesiant diwylliannol. Er enghraifft:

Mae Diverse Cymru wedi awgrymu mapiau rhyngweithiol ar gyfer gwasanaethau bysiau a gwell gwybodaeth leol mewn trefi a lleoliadau allweddol eraill, megis canolfannau siopa a llyfrgelloedd. Gallai fod cyfle i lunio cytundebau â siopau neu wasanaethau cymunedol er mwyn iddynt rannu gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a helpu pobl i ddefnyddio gwasanaethau bysiau. Awgrym arall yw y dylai fod gan hybiau cymunedol adnoddau rhyngweithiol a staff ar gael er mwyn helpu pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Gellid cydleoli'r ddarpariaeth hon â gwybodaeth i dwristiaid. Mae o'r farn ei bod yn allweddol bod gwybodaeth berthnasol yn cael ei hysbysebu'n glir ac yn eang.

Mae Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru wedi awgrymu bod ein hanghenion o ran trafnidiaeth yn newid ac nad yw'r atebion presennol yn ddigonol mwyach. Wrth i'n poblogaeth heneiddio dros yr ychydig ddegawdau nesaf, bydd galw cynyddol am wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch sy'n galluogi pobl i fyw'n annibynnol am fwy o amser, ym mhob rhan o Gymru.

Gwnaeth y Comisiynydd gyfraniad defnyddiol at y broses o ystyried ffyrdd newydd y mae pobl yn creu ac yn defnyddio diwylliant drwy dechnoleg ddigidol. Gan edrych dros yr hirdymor, bydd yn synhwyrol ystyried sut y bydd technolegau newydd yn effeithio ar y ffordd rydym yn teithio a pha fath o seilwaith ar gyfer ein system drafnidiaeth y mae angen i ni fuddsoddi ynddo.

Rhagwelir y bydd ceir batri yn unig a cheir sy'n gyrru eu hunain yn dod yn llawer mwy cyffredin ochr yn ochr â dulliau teithio llesol technoleg isel eraill megis cerdded a beicio,

gan newid y ffordd y mae angen i'n ffyrdd weithredu a newid y patrymau o ran ble mae mwy neu lai o alw am ffyrdd. Mae'n hanfodol bod dull Cymru o gynllunio trafndiaeth yn y dyfodol yn un sy'n rhoi atebion carbon isel wrth wraidd ei strategaeth.

Dylai cyfleoedd i ddefnyddio'r offer a gynigir yn y ddeddfwriaeth ystyried camau i ddatblygu cymunedau, diwylliant ac iaith Gymraeg sy'n gydnerth. Gallai hyn gael ei hwyluso drwy gysylltu cymunedau a mynd i'r afael ag ynysu os bydd gwasanaethau bysiau dibynadwy ac integredig ac atebion teithio eraill yn deillio o'r gwelliannau.

Cyflwynodd Cytûn (Eglwysi Ynghyd yng Nghymru) ymateb yr ymgynghorwyd arno â Swyddogion Eglwys a Chymdeithas pob un o'i aelod-eglwysi⁴⁶. Mae'r ymateb yn tynnu sylw at broblemau gyda'r rhwydwaith bysiau presennol ac yn cefnogi'r cynigion a nodir yn y Papur Gwyn. Mae'r grŵp yn pwysleisio, er bod gweithredwyr preifat eisoes wedi cymryd camau breision i wella eu stoc gerbydau a lefelau gwasanaethau, ei bod yn hanfodol eu bod yn cael eu hannog i gymryd y cam nesaf tuag at ddarparu gwasanaeth integredig. Fel eglwysi, mae'r grŵp yn mynegi diddordeb arbennig mewn gweld system lle y gellid darparu gwell gwasanaeth bysiau ar ddydd Sul a gyda'r nos, pan nad oes gan lawer ddim dewis ond defnyddio ceir i deithio i'r eglwys (a gweithgareddau eraill), er gwaethaf anfanteision amgylcheddol gwneud hynny.

Bydd datblygu rhwydwaith cynlluniedig o wasanaethau bysiau, sy'n darparu rhwydwaith cydgysylltiedig hawdd ei ddeall o lwybrau am amseriadau, sydd wedi'i integreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd a thrafnidiaeth gymunedol, yn ei gwneud yn haws i bobl gyfranogi yn ein bywyd diwylliannol (p'un a ydynt yn cymryd rhan yn y celfyddydau, mewn chwaraeon neu mewn gweithgareddau hamdden eraill) drwy sicrhau bod y cyfleusterau hyn yn fwy hygyrch.

Gallai system drafnidiaeth integredig, ymatebol gwell i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig hefyd ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd o'r fath mewn ardaloedd sydd wedi bod yn fwy anodd eu cyrraedd yn draddodiadol, sydd fel arfer yn dibynnu'n fwy ar y car preifat i deithio.

Byddai rhoi mwy o hyblygrwydd a dylanwad i awdurdodau lleol yn cyfrannu at gyflawni eu blaenoriaethau o ran darparu gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus integredig, gan gynnig mwy o gyfleoedd i sicrhau rhwydwaith unedig mewn ardal. Byddai rhwydwaith o'r fath yn darparu mwy o gysylltedd, ac yn gysylltiedig â hynny well mynediad at y celfyddydau, cerddoriaeth, chwaraeon a threftadaeth yng Nghymru .

Mae'r cynigion hefyd yn ceisio creu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer y gwasanaethau bysiau yng Nghymru gan ddefnyddio technoleg newydd ac arloesol, a fyddai'n helpu pobl i gynllunio eu teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan ei gwneud yn haws i bobl ddefnyddio bysiau a chyrraedd cyrchfannau diwylliannol. Gallai hyn hefyd helpu i wrthdroi'r sefyllfa bresennol lle mae Cymru ar ei hôl hi o ran sgiliau technolegol ac,

⁴⁶ Mae Cytûn yn dwyn ynghyd y prif eglwysi Cristnogol ynghyd â nifer o sefydliadau Cristnogol eraill, sy'n cynrychioli oddeutu 160,000 o oedolion sy'n aelodau gweithredol ledled Cymru, a chysylltiad ystyrlon â llawer o blant, pobl ifanc ac oedolion ychwanegol. Ceir rhestr lawn o'r aelodau yn: <http://www.cytun.co.uk/hafan/pwy-ydym-ni/>

o'i gyfuno â strategaeth effeithiol ar gyfer y Gymraeg, gallai helpu i gynyddu'r defnydd o'r Gymraeg mewn gohebiaeth ddigidol⁴⁷.

Gallai cyfleoedd i wella brand drwy fasnachfreinio annog rhwydwaith wedi'i frandio o wasanaethau bysiau, a allai ychwanegu at yr ymdeimlad o falchder a pherthyn yn y wlad yn ogystal â hyrwyddo Cymru.

Nododd un astudiaeth fod manteision brand TrawsCymru yn gymwys i bob gwasanaeth bysiau, y gellid ei ddefnyddio fel enghraifft o ble y gallai'r defnydd o'r Gymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol hefyd gael eu cynnwys fel rhan o unrhyw fentrau cydweithredu, masnachfreinio neu rannu gwybodaeth ar y cam gweithredu. Mae gwasanaethau bysiau pellter hwy TrawsCymru yn rhan bwysig o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru. Mae'r bysiau, a ariennir gan Lywodraeth Cymru, yn darparu trafndiaeth gyhoeddus hanfodol i lawer o gymunedau ledled Cymru, yn ogystal â rhoi opsiwn hygyrch, fforddiadwy ac ecogyfeillgar i ymwelwyr ddarganfod Cymru⁴⁸.

Gallai hyn helpu i atgyfnerthu'r hyn sydd eisoes yn ymdeimlad cryf o hunaniaeth Gymreig⁴⁹. Fodd bynnag, mae cyfyngiadau sy'n ymwneud â gwahaniaethu rhwng brandiau gweithredwyr bysiau gwahanol. Gall trefniadau tocynnau fod yn wahanol, ac o ystyried cyfraith cystadleuaeth yr UE, mae'n bosibl y gwelir cyd-frandiau cymhleth. Am ei bod yn bosibl y bydd rhai pobl yn ei chael hi'n anodd deall gwahaniaethau rhwng brandiau, dylid gwneud pob ymdrech i ddatblygu brandiau/arwyddion cydlynus a threfniadau tocynnau integredig rhwng rhwydweithiau bysiau.

Bydd unrhyw leihad yn y gwasanaethau bysiau lleol presennol yn effeithio ar allu pobl i fanteisio ar gyfleoedd i gymryd rhan yn y celfyddydau ac mewn chwaraeon a gweithgareddau hamdden. Nod y newidiadau arfaethedig yw helpu i sicrhau y caiff gwasanaethau bysiau hygyrch a chynaliadwy eu darparu dros yr hirdymor, drwy geisio atal neu osgoi unrhyw leihad mewn gwasanaethau.

Yn gyffredinol, disgwylir i'r cynigion gael effaith gadarnhaol ar lesiant diwylliannol.

3.2 Y Gymraeg

Pasiwyd Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru a chafodd Gydsyniad Brenhinol ar 9 Chwefror 2011. Mae'r Mesur yn gwneud darpariaeth ynghylch statws swyddogol y Gymraeg yng Nghymru sy'n golygu, ymhlith pethau eraill, na ddylid trin yr iaith Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg yng Nghymru.

Mae'r Mesur yn nodi rôl Comisiynydd y Gymraeg. Ei brif nod, wrth arfer ei swyddogaethau, yw hyrwyddo'r iaith Gymraeg a hwyluso'r defnydd ohoni drwy gynyddu'r defnydd a wneir

⁴⁷ <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2018-12/170505-future-trends-report-2017-cy.pdf>

⁴⁸

<https://westminsterresearch.westminster.ac.uk/download/e89fe6a994e7118e537af4f366465d8ff7a65457904b18796904a8571c1c211d/3288759/IU%20Bus%20Rpt%20final%20version%20090318.pdf>

⁴⁹ <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2018-12/170505-future-trends-report-2017-cy.pdf>

o'r Gymraeg wrth ddarparu gwasanaethau a gwella'r cyfleoedd sydd ar gael i bobl ei defnyddio.

Cymraeg 2050⁵⁰ yw strategaeth genedlaethol Cymru ar gyfer cynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg i filiwn erbyn 2050.

Mae Llywodraeth Cymru yn llwyr ymrwymedig i gyflawni'r targed o filiwn o siaradwyr Cymraeg sydd wedi'i gynnwys yn y rhaglen lywodraethu Symud Cymru Ymlaen, a Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol⁵¹. Mae iaith Gymraeg sy'n ffynnu hefyd yn rhan o un o'r saith nod llesiant a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, fel yr esboniwyd uchod.

Hefyd, mae gan Lywodraeth Cymru rwymedigaeth strategol i ystyried yn llawn effeithiau ei gwaith ar y Gymraeg. Mae ystyried effeithiau cadarnhaol a negyddol ei gwaith ar y Gymraeg a phobl a chymunedau Cymraeg eu hiaith, yn rhan hanfodol o'r broses o ddatblygu a gweithredu polisïau.

Mae Cymraeg 2050 yn nodi'r hyn y mae Cymru am ei weld:

- Cynnydd yn ystod y gwasanaethau a gynigir yn y Gymraeg, a chynnydd yn y defnydd o'r gwasanaethau hynny, p'un a dynt yn cael eu darparu gan y sector cyhoeddus, y sector preifat neu'r trydydd sector;
- Teuluoedd yn defnyddio'r Gymraeg yn gymdeithasol, sy'n atgyfnerthu'r hyn sy'n digwydd yn y cartref, ac yn ehangu'r cyd-destunau lle mae plant yn ystyried bod y Gymraeg yn rhan berthnasol o'u bywyd bob dydd;
- Ymwelwyr yn profi diwylliant Cymru;
- Pobl ifanc yn defnyddio'r iaith;
- Cynnal a thyfu cymunedau â dwysedd uchel o siaradwyr Cymraeg;
- Mwy i ddathlu diwylliant, yng Nghymru a thu hwnt;
- Sut y bydd technoleg yn datblygu yn y dyfodol, ac ystyried y bydd y ffordd rydym yn cyfathrebu â'n gilydd yn parhau i newid, sy'n cyflwyno heriau yn ogystal â chyfleoedd i ieithoedd lleiafrifol; a
- Sicrhau bod y Gymraeg wrth wraidd arloesi mewn technoleg ddigidol i'w gwneud yn bosibl defnyddio'r Gymraeg ym mhob cyd-destun digidol.

Mewn ymateb i'r Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus, roedd Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru am i'r llywodraeth nodi'n glir sut y gallai cynigion y Bil helpu i ddatblygu iaith Gymraeg, diwylliant a chymunedau cryf.

Os bydd gwasanaeth bysiau dibynadwy ac integredig yn deillio o'r offer y darperir ar eu cyfer yn y Bil, bydd gwell cysylltiadau rhwng cymunedau, gwell mynediad at wasanaethau a gostyngiad mewn lefelau unigedd.

Mae ymateb cyn-Gomisiynydd y Gymraeg i'r ymgynghoriad yn tynnu sylw at y ffaith bod Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn ddarostyngedig i Safonau'r Gymraeg. Nododd y cyn-Gomisiynydd y meysydd lle y byddai angen ystyried Safonau'r Gymraeg, yn ei barn

⁵⁰ <https://llyw.cymru/cymraeg-2050-strategaeth-y-gymraeg>

⁵¹ <https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol>

hi. Nodir sylwadau Comisiynydd y Gymraeg fel rhan o'r ystyriaeth a roddir i'r effeithiau y gallai'r cynigion deddfwriaethol eu cael ar y Gymraeg, yn yr Aseiad o'r Effaith ar y Gymraeg yn Atodiad E.

ADRAN 4. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT ECONOMAIDD?

Atgyfnerthir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant economaidd drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, sy'n amlinellu saith nod llesiant cenedlaethol, a ystyrir drwy'r AEI hwn. Mae'r nod 'Cymru lewyrchus', sy'n ceisio creu "cymdeithas arloesol, gynhyrchiol, carbon isel sy'n cydnabod y terfynau sydd ar yr amgylchedd byd-eang ac sydd, o ganlyniad, yn defnyddio adnoddau mewn modd effeithlon a chymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd); ac sy'n datblygu poblogaeth fedrus ac addysgedig mewn economi sy'n cynhyrchu cyfoeth ac yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth, gan ganiatáu i bobl fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy gael gafael ar waith addas" yn arbennig o berthnasol i'r adran hon.

Mae'r dogfennau allweddol canlynol, a ystyriwyd fel rhan o'r AEI hwn, yn cefnogi dyheadau Llywodraeth Cymru i greu economi sy'n galluogi pobl i fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy gael gafael ar waith addas:

- a) Mae Rhaglen Llywodraethu Llywodraeth Cymru: Symud Cymru Ymlaen⁵², yn nodi rhaglen y llywodraeth i wella economi Cymru a gwasanaethau cyhoeddus er mwyn sicrhau bod pobl Cymru yn llwyddiannus, yn ddiogel, yn iach, yn egniol, yn uchelgeisiol ac yn dysgu, yn unedig ac yn gysylltiedig.
- b) Nod y Strategaeth Genedlaethol: Ffyniant i Bawb⁵³ a'i Chynllun Gweithredu ar yr Economi⁵⁴ yw tyfu ein heconomi mewn ffordd gynhwysol, sicrhau bod cyfleoedd ar gael i bawb, a hyrwyddo llesiant. Mae'n cynnwys camau gweithredu a fydd yn gweithio i dyfu'r economi a lleihau anghydraddoldeb. Fe'i datblygwyd er mwyn diwallu anghenion a pharatoi ar gyfer heriau a chyfleoedd y dyfodol.

Mae adolygiad o lenyddiaeth wedi helpu i ystyried pwyntiau perthnasol sy'n gysylltiedig â gwelliannau i wasanaethau bysiau a'r economi. Mae'r adolygiad hwn wedi nodi'r canlynol:

- a) Er mwyn cyrraedd strydoedd mawr, y prif ddull teithio a ddefnyddir yw'r bws, sy'n creu gwariant cyfunol yn y sector manwerthu a'r sector hamdden o £27.2 biliwn ledled Prydain Fawr. Felly, mae rhwydwaith bysiau da yn hanfodol er mwyn i'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a chytrefi allu cael eu cysylltu â busnesau lleol, gan ysgogi twf economaidd mewn trefi a dinasoedd, yn ogystal ag ardaloedd gwledig⁵⁵. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i Gymru, lle y gellir ystyried bod y rhan fwyaf o'i thir yn wledig ei natur⁵⁶.
- b) I ardaloedd metropolitan ym Mhrydain Fawr amcangyfrifir bod y rhwydwaith bysiau yn sicrhau manteision economaidd gwerth £2.5 biliwn am wariant cyhoeddus o £0.5

⁵² <https://llyw.cymru/rhaglen-lywodraethu>

⁵³ <https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol>

⁵⁴ <https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-cynllun-gweithredu-ar-yr-economi>

⁵⁵ Making the connections: The cross sector benefits of supporting bus services (2014)

⁵⁶ https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/atodiad-02-adroddiad-data-a-diffiniadu_0.pdf

biliwn. Yng Nghymru, amcangyfrifir bod bysiau yn cyfrannu £80m y flwyddyn i'r economi mewn cyflogau a threthi⁵⁷.

- c) Un o'r prif ffactorau sy'n gwneud pobl anabl yn ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus yw'r ffaith nad oes ganddynt fynediad at gar, sy'n golygu bod pobl anabl fel arfer yn teithio traean yn llai na phobl eraill a dengys astudiaethau y gall hyn ynysu pobl⁵⁸.

Byddai rhoi mwy o hyblygrwydd a dylanwad i awdurdodau lleol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau yn cyfrannu at gyflawni eu blaenoriaethau o ran darparu ac integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, cynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau, lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon, a gwella ansawdd aer.

Un o'r manteision allweddol sy'n deillio o'r ffaith bod yr offer hwn ar gael i awdurdodau lleol yw eu bod yn cynnig mwy o gyfleoedd i sicrhau rhwydwaith unedig (fel yn Ffigur 0.2 ar dudalen 9) mewn ardal. Byddai hyn yn sicrhau gwell cysylltedd, ac yn gysylltiedig â hynny well mynediad at gymunedau, cyfleusterau, gwasanaethau a chyfleoedd gwaith, ac mewn ffordd fwy integredig. Byddai hyn yn helpu i wneud cyfraniad cadarnhaol at greu Cymru fwy llewyrchus a chysylltiedig.

Mae gwasanaethau bysiau yn galluogi'r rhai sy'n ceisio addysg a gwaith i fanteisio ar gyfleusterau a chyfleoedd ymhellach i ffwrdd ac yn cynnig cyfleoedd iddynt feithrin sgiliau newydd ac ennill cyflogau uwch. Mae gwasanaethau bysiau lleol cynaliadwy yn galluogi unigolion i fanteisio ar gyfleoedd gwaith a hyfforddiant a gweithgarwch economaidd, yn enwedig siopau a gwasanaethau lleol. Byddai hyn yn ffactor pwysig o ran helpu Cymru i wella ei chyfraddau cyflogaeth a chynhyrchiant, gan helpu i fynd i'r afael â newidiadau yn yr economi sy'n seiliedig ar wasanaethau a thueddiadau eraill a ragwelir yn y dyfodol⁵⁹.

Gallai trefniadau masnachfreinio bysiau gynnwys darpariaethau i bennu prisiau tocynnau bws lleol gan sicrhau mwy o gysondeb a llai o amrywio rhwng prisiau tocynnau bws ledled Cymru.

Mae'r cynigion yn ceisio llunio set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru, sydd ar gael yn hawdd i'r cyhoedd. Byddai hyn yn helpu pobl i gynllunio eu teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan ei gwneud hi'n haws i bobl a busnesau gael gwaith, defnyddio gwasanaethau hamdden a manteisio ar farchnadoedd llafur a marchnadoedd allweddol.

Byddai'r gwelliannau o ran y ffordd y darperir gwybodaeth i ddefnyddwyr a'r gwelliant dilynol o ran hygyrchedd gwasanaethau a hyder teithwyr mewn gwasanaethau yn debygol o arwain at gynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau⁶⁰. Byddai'r cynnydd hwn yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn dod â manteision cysylltiedig, gan gynnwys llai o

⁵⁷ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-37276127>

⁵⁸ The effect of Transport accessibility on the social inclusion of Wheelchair users: A missed method analysis (2016)

⁵⁹ Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol 2017

⁶⁰ <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/pdfs/bus-services-act-guidance.pdf>

ddefnydd o geir a fydd, yn ei dro, yn lleihau tagfeydd traffig ac allyriadau carbon, gan gyfrannu at gyflawni'r blaenoriaethau ehangach hyn ar gyfer yr awdurdod lleol.

Yn y Trydydd Sector, mae gan Gymru gasgliad bywiog ac amrywiol o elusennau, cymdeithasau gwirfoddol a grwpiau cymunedol. Mae ymchwil gan Gyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru (CGGC) yn awgrymu bod mwy na 31,000 o sefydliadau gwirfoddol yng Nghymru⁶¹. Mae hyn yn cynnwys cymdeithasau cymunedol, grwpiau hunangymorth, sefydliadau gwirfoddol, elusennau, sefydliadau ffydd, mentrau cymdeithasol, busnesau cymunedol, cymdeithasau tai, ymddiriedolaethau datblygu, cwmnïau cydweithredol a sefydliadau cydfuddiannol.

O ran masnachfreinio bysiau, mae'r cynigion a nodir yn y Papur Gwyn yn gwneud darpariaeth i alluogi darparwyr trydydd sector yn y sector trafndiaeth gymunedol i wneud cais am wasanaethau bysiau lleol a ddarperir o dan gytundebau masnachfreinio. Byddai hyn yn cynnig cyfle i rai sefydliadau trydydd sector dyfu.

Gallai unrhyw newidiadau i drafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw, yn benodol, gael effaith gadarnhaol ar y trydydd sector, am fod y gwasanaethau hynny fel arfer yn helpu i gefnogi amrywiaeth eang o bobl ac yn arbennig y rheini sy'n wynebu rhwystrau i ddefnyddio'r car.

Ar y cyfan, disgwylir i'r cynigion gael effaith gadarnhaol, yn dibynnu ar faint o newid a wneir pan ddefnyddir yr offer a gynigir gan y newidiadau deddfwriaethol.

Cynhaliwyd Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar gyfer y Bil, sy'n ystyried yn fanwl yr opsiynau a ystyriwyd a'r dadansoddiad cost a budd o'r gwahanol opsiynau. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn ystyried effaith cynigion y Bil ar fusnesau, y cyhoedd ac unigolion. Mae goblygiadau'r cynigion i lywodraeth leol a chyrrff cyhoeddus eraill hefyd yn cael eu nodi yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Rhoddir crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ym Mhennod 6 o'r Memorandwm Esboniadol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), ac mae'r ddogfen lawn ar gael ar wefan Llywodraeth Cymru.

4.4 Yr Effaith ar Gyfiawnder

Bydd y cynigion yn cael eu gweithredu drwy ddeddfwriaeth sylfaenol yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru). Maent yn ceisio rhoi mwy o adnoddau i awdurdodau lleol i'w helpu i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Bwriedir i'r cynigion o ran gweithio mewn partneriaeth yn well, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol wella'r fframwaith deddfwriaethol ynghylch gwasanaethau bysiau lleol, gan sicrhau bod awdurdodau lleol yn cael yr hyblygrwydd sydd ei angen arnynt i ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus lleol. Mae'r Bil hefyd yn cynnwys darpariaethau gwell ar gyfer rhannu gwybodaeth.

Trosedd newydd

⁶¹ <https://www.wcva.org.uk/home?seq.lang=cy-GB>

Rydym yn cynnig creu trosedd ddiannod newydd mewn perthynas â rhannu gwybodaeth (gwybodaeth am wasanaethau).

Pan fydd gwasanaeth bysiau'n cael ei ganslo neu ei amrywio, bydd partion sydd wedi derbyn gwybodaeth gan awdurdod lleol am wasanaeth mae gweithredwr bysiau'n ei ddarparu (gan gynnwys gwybodaeth am referiw) yn cyflawni trosedd ddiannod os ydynt yn rhannu'r wybodaeth honno ymhellach.

Pan nodir trosedd bosibl, yr awdurdod lleol a fydd yn gyfrifol am ymchwilio iddi. Bydd rhai unigolion mewn sefydliadau preifat a chyhoeddus yn agored i gael eu herlyn (uwch-reolwyr) mewn perthynas a'r toriad, yn ogystal â sefydliadau preifat a chyhoeddus. Fodd bynnag, ni ddisgwylir i ond ychydig iawn o achosion arwain at gamau gorfodi. Mae hyn oherwydd yr ystyrir y bydd y drosedd mewn perthynas â datgelu anghyfreithlon yn atal pobl rhag rhannu gwybodaeth ymhellach, ac felly mae'n annhebygol y bydd unigolion yn rhannu gwybodaeth â chystadleuwyr eraill.

Nid yw gweddill y cynigion deddfwriaethol yn creu unrhyw droseddau newydd.

Effeithiau posibl eraill ar y system gyflawnder

1. Cynlluniau Partneriaethau Cymru – mae'r cynigion yn cynnwys yr hawl i apelio at yr Uwch Dribiwnlys (Tribiwnlys heb ei ddatganoli) yn erbyn penderfyniadau'r Comisiynydd Traffig mewn perthynas â chofrestru, amrywio neu ganslo o fewn ardal Cynllun Partneriaethau Cymru. Byddai'r darpariaethau hyn ar gyfer apelio yn debyg i'r darpariaethau presennol, felly disgwylir mai ychydig iawn fyddai unrhyw gynnydd yn nifer y ceisiadau/achosion a gyflwynir i'r Gwasanaeth Tribiwnlysoedd.

2. Masnachfreinio – mae'r cynigion yn cynnwys hawl newydd i apelio at yr Uwch Dribiwnlys (Tribiwnlys heb ei ddatganoli) yn erbyn penderfyniadau'r Comisiynydd Traffig mewn perthynas â gwrthod cofrestru gwasanaeth, neu amrywio neu ddirymu gwasanaeth cofrestredig yn unol ag adran 6B o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Unwaith eto, disgwylir mai ychydig iawn fyddai unrhyw gynnydd yn nifer y ceisiadau/achosion a gyflwynir i'r Gwasanaeth Tribiwnlysoedd

3. Adolygiad barnwrol – mae'n bosibl y bydd y sector cyhoeddus yn destun ystyriaeth farnwrol drwy adolygiad barnwrol mewn perthynas â defnyddio eu pwerau yn y Bil arfaethedig.

- Cynlluniau Partneriaethau Cymru – oherwydd y dull partneriaeth a'r darpariaethau ar gyfer gwrthwynebu a gynhwysir yng Nghynllun Partneriaethau Cymru, rydym o'r farn bod y risg y byddai'r pwerau hyn yn cael eu herio drwy arolygiad barnwrol os neu pan fyddant yn cael eu defnyddio'n isel.
- Masnachfreinio – gallai newid i fasnachfrait mewn ardal leol fod yn ddadleuol ac mae risg ganolig i uchel y byddai penderfyniad i newid i fasnachfrait mewn ardal leol fod yn destun arolygiad barnwrol. Fodd bynnag, disgwylir na fydd y diddordeb mewn

cynlluniau masnachfreinio'n uchel, ac o ganlyniad disgwylir y bydd nifer yr adolygiadau barnwrol yn isel.

- Gwasanaethau Bysiau a Redir gan Awdurdod Lleol – ystyrir bod y risg y byddai cais am adolygiad barnwrol yn cael ei gyflwyno mewn perthynas â phenderfyniad i ddarparu gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol ar lwybrau nad ydynt yn rhai masnachol yn isel, gan ei bod yn annhebygol, yn yr amgylchiadau hyn, y byddai unrhyw weithredwyr eraill â diddordeb mewn darparu'r gwasanaeth o dan sylw. Mae'n bosibl y byddai penderfyniad i ddarparu gwasanaeth bysiau a redir gan awdurdod lleol ar lwybrau bysiau masnachol yn fwy dadleugar. Fodd bynnag, mae'n annhebygol y bydd llawer o ddiddordeb mewn rhedeg gwasanaeth o'r fath lle mae'r farchnad yn gweithredu'n effeithiol, ac o ganlyniad ystyrir bod y risg o herio hefyd yn isel.

Crynodeb

Nododd yr asesiad cychwynnol y bydd yr effaith ar y system gyfiawnder yn isel. Mae asesiad llawn yn cael ei ddarparu a bydd yn cael ei gyhoeddi maes o law.

Mae ffurflen Nodi'r Effaith ar y System Gyfiawnder wedi cael ei chwblhau. Mae'r effeithiau rydym yn eu disgwyl ar y system gyfiawnder yn cael eu hystyried gan y Weinyddiaeth Gyfiawnder.

ADRAN 5. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT AMGYLCHEDDOL?

5.1 Adnoddau Naturiol

Cefnogir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant amgylcheddol drwy'r saith nod llesiant cenedlaethol yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae'r nodau canlynol yn arbennig o berthnasol i'r adran hon:

- 'Cymru gydnerth', sy'n ceisio creu "Cenedl sy'n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach gweithredol sy'n cynnal cydnerthedd cymdeithasol, economaidd ac ecolegol ynghyd â'r gallu i addasu i newid (er enghraifft newid yn yr hinsawdd).";
- 'Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang', sy'n ceisio creu "Cenedl sydd, wrth iddi wneud unrhyw beth i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn ystyried a allai gwneud y fath beth gyfrannu'n gadarnhaol at lesiant byd-eang."

Cefnogir dyheadau Llywodraeth Cymru i sicrhau amgylchedd sy'n gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol ac sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at lesiant byd-eang gan y Polisi Adnoddau Naturiol, a ystyriwyd fel rhan o'r AEI hwn.

Mae'r Polisi Adnoddau Naturiol⁶² yn canolbwyntio ar wella'r ffordd rydym yn rheoli ein hadnoddau naturiol. Mae hyn yn rhan allweddol o'r fframwaith cyflawni ar gyfer rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy a sefydlwyd gan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016. Mae hefyd yn hanfodol er mwyn i'r genhedlaeth bresennol a chenedlaethau'r dyfodol allu parhau i fwynhau'r buddiannau a ddarperir ganddynt. Felly, mae hefyd yn allweddol i gyflawni'r Nodau Llesiant a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015 a'n cyfraniad rhyngwladol at gyflawni Nodau Byd-eang y Cenedloedd Unedig o ddileu tlodi, ymladd yn erbyn anghydraddoldeb a mynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd ar fyrder⁶³.

Mae'r Polisi Adnoddau Naturiol yn ystyried yr heriau a'r risgiau sy'n wynebu ein hadnoddau naturiol, yn ogystal â'r egwyddorion ar gyfer Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy. Mae'r polisi yn nodi'r tair Egwyddor Genedlaethol a fydd yn helpu i sicrhau y caiff adnoddau naturiol eu rheoli'n gynaliadwy, pan gânt eu rhoi ar waith. Mae'r blaenoriaethau yn ein helpu i fynd i'r afael â'r heriau mawr sy'n wynebu adnoddau naturiol Cymru a manteisio ar y cyfleoedd a gynigir gan adnoddau naturiol Cymru mewn perthynas â phob un o'r nodau llesiant. Mae'r blaenoriaethau fel a ganlyn:

1. Dod o Hyd i Atebion Seiliedig ar Natur;

Mae a wnelo atebion seiliedig ar natur â mabwysiadu dulliau gweithredu sy'n trawsnewid llawer o'r heriau mawr sy'n wynebu Cymru yn gyfleoedd ar gyfer atebion arloesol ac yn helpu i gyflawni pob un o'r nodau llesiant. Maent yn cynnwys amrywiaeth eang o ddulliau gweithredu y gellir eu defnyddio mewn llawer o wahanol sefyllfaoedd, gan gynnwys i wneud y canlynol:

- Helpu i addasu i newid yn yr hinsawdd a'i liniaru;
- Gwella seilwaith;
- Gwella dulliau o reoli tir a dŵr er mwyn gwella cynefinoedd a bioamrywiaeth;
- Cefnogi iechyd a lles.

⁶² <https://llyw.cymru/y-polisi-adnoddau-naturiol-cenedlaethol>

⁶³ <https://www.globalgoals.org/>

2. Cynyddu ynni adnewyddadwy ac effeithlonrwydd adnoddau

Mae'r rhain yn helpu i leihau'r pwysau ar adnoddau naturiol Cymru ac maent hefyd yn darparu swyddi newydd a chyfleoedd yn y farchnad.

3. Mabwysiadu dull sy'n seiliedig ar leoedd

Mae a wnelo hyn â chefnogi'r ffyrdd newydd o weithio drwy gynnwys cymunedau lleol yn y gwaith o lunio a datblygu cynigion, er mwyn iddynt gael budd o'r adnoddau naturiol yn eu hardaloedd ac, am eu bod yn deall eu hardal leol, gdnabod mai nhw sydd yn y sefyllfa orau i ddod o hyd i atebion ymarferol.

Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel⁶⁴ yn nodi dull Llywodraeth Cymru o leihau allyriadau a chynyddu effeithlonrwydd mewn ffordd sy'n sicrhau cymaint o fanteision ehangach â phosibl i Gymru, gan sicrhau cymdeithas decach ac iachach. Mae'n nodi 100 o bolisiau a chynigion sy'n lleihau allyriadau yn uniongyrchol ac yn helpu'r economi carbon isel i dyfu.

Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio i ddiwygio'r diwydiant bysiau yng Nghymru, yn rhannol drwy'r cynigion yn y Bil, ond hefyd drwy gyflwyno fflyd o fysiau allyriadau sero a fydd yn cyfrannu at wneud teithio ar y bws yn fwy deniadol.

Nod Llywodraeth Cymru yw symud tuag at deithio llesol a system trafndiaeth gyhoeddus carbon isel sy'n hygyrch i bawb ac sy'n cyfrannu at gymunedau cynaliadwy y gellir byw ynddynt. Ategir hyn gan y nod o sicrhau fflyd o fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat ag allyriadau sero erbyn 2028. Bydd y cynigion ar gyfer gwasanaethau integredig ag amllder metro yn gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol a chysylltiedig, a fydd yn helpu i drawsnewid delwedd a realiti trafndiaeth gyhoeddus i'w gwneud yn ddewis amgen mwy dymunol yn lle'r cerbyd preifat.

Y ffordd fwyaf effeithiol o leihau allyriadau CO₂ yn y byrdymor fydd sicrhau bod pobl yn defnyddio'r system trafndiaeth gyhoeddus bresennol a dulliau teithio llesol yn lle'r car i deithio. Bydd hyn yn gofyn am gyfres o fesurau seilwaith a mesurau newid ymddygiad yn gweithio ar y cyd. Nod y Bil hwn yw rhoi'r pwerau i Awdurdodau Lleol er mwyn helpu i gyflawni hyn.

Bydd datgarboneiddio trafndiaeth drwy gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus werdd a lleihau'r defnydd o gerbydau sy'n defnyddio tanwydd ffosil yn gwneud cyfraniad mawr at liniaru newid yn yr hinsawdd a gwella ansawdd aer.

Mae Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 10⁶⁵ yn nodi hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer cynllunio ac yn ceisio atal datblygiadau sy'n ddibynnol ar geir sy'n rhwystro pobl rhag defnyddio dulliau llesol a chynaliadwy o deithio. Mae lefelau uwch o feicio a cherdded, fel y dengys tystiolaeth y cyfeiriwyd ati yn gynharach yn yr adroddiad hwn, yn gysylltiedig â'r

⁶⁴ https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf

⁶⁵ https://llyw.cymru/polisi-cynllunio-cymru-argraffiad-10?_ga=2.82882134.1741189483.1580894658-661366720.1556529046

defnydd o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, yn gwella iechyd ac yn mynd i'r afael â thagfeydd ac ansawdd aer gwael ac yn lleihau allyriadau CO₂.

Mae Sefydliad Iechyd y Byd yn awgrymu bod y dystiolaeth yn dangos bod dulliau gweithredu mewn perthynas ag iechyd y cyhoedd sy'n sicrhau manteision iechyd a manteision cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol, megis manau gwyrdd diogel a theithio llesol, yn gost effeithiol gydag enillion posibl ar fuddsoddiad⁶⁶

Mae ymchwil arall hefyd yn awgrymu⁶⁷;

- a) Bod teithio busnes yn gallu cyfrif am 50% neu fwy o ôl troed carbon cwmni;
- b) Os bydd gywyr yn defnyddio'r bws yn lle'r car i wneud un daith bob mis, byddai hyn yn arbed dwy filiwn tunnell o CO₂ y flwyddyn yn y DU ac yn lleihau'r galw am ynni;
- c) Bod cyfleoedd i leihau'r tanwydd a ddefnyddir gan y fflyd o fysiau drwy hyfforddi gywyr bysiau i yrru mewn ffordd sy'n defnyddio llai o danwydd, gan gynnal cyflymder cyson a sicrhau, hyd y gellir, na fyddant yn rhedeg yr injan pan na fydd cerbydau yn symud.
- d) Y byddai cyflwyno bysiau gwyrdd a/neu hybrid hefyd yn helpu i leihau'r galw am ynni ac yn cefnogi ynni adnewyddadwy;
- e) Bod trosglwyddo mwy o deithiau i fysiau yn lleihau tagfeydd o amgylch manau prydferth gwledig allweddol, gan gynyddu mwynhad pobl o'r manau hyn ac yn helpu i ddiogelu bioamrywiaeth; a
- f) Y gallai bysiau allyriadau carbon isel leihau allyriadau 55,000 o dunelli o nwyon tŷ gwydr y flwyddyn⁶⁸.

Dengys yr adroddiad, 'Trafnidiaeth Addas ar gyfer Cenedlaethau'r Dyfodol', a gyhoeddwyd gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru⁶⁹, sut y gallai Cymru drawsnewid ei system drafnidiaeth drwy fuddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus, teithio llesol a sicrhau y cyflawnir pob cam o Fetro De Cymru. Mae'n cefnogi unrhyw fesur sy'n ceisio cynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus gyda'i manteision cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol cysylltiedig.

Bydd effeithiau'r cynigion deddfwriaethol hyn ar lesiant amgylcheddol yn rhai anuniongyrchol ar y cyfan, o ganlyniad i fabwysiadu'r offer galluogi yn y darpariaethau.

Gallai bysiau allyriadau is, gwyrddach gael eu sicrhau fel rhan o safonau a gyflwynir naill ai drwy'r WPS neu'r cynigion masnachfreinio sy'n cael eu datblygu yn y Bil. Byddai defnydd cynyddol o drafnidiaeth gyhoeddus sy'n arwain at leihad cyfatebol yn y defnydd o geir preifat yn cyfrannu at nodau lesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac at leihau

⁶⁶http://www.wales.nhs.uk/sitesplus/documents/888/PHW%20Making%20a%20difference%20ES%28W_web%29.pdf

⁶⁷ Making the connections: The cross-sector benefits of supporting bus services (2014)
<http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/10210%20Pteg%20Benefits%20of%20the%20bus%20web%20FINAL.pdf>

⁶⁸ <https://greenerjourneys.com/news/clean-bus-revolution-cuts-emissions-55000-tonnes-year/>

⁶⁹ <https://futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2018/11/20180912-Trafnidiaeth-addas-ar-gyfer-Cenedlaethau-r-Dyfodol-1.pdf>

allyriadau. Byddai lleihad mewn allyriadau cerbydau yn helpu i gyfrannu at gyflawni targedau Llywodraeth Cymru ar gyfer lleihau a byddai'n helpu i leihau llygredd aer gyda manteision cysylltiedig i iechyd pobl a bioamrywiaeth.

Yn gyffredinol, disgwylir i'r cynigion gael effaith gadarnhaol ar lesiant amgylcheddol.

5.2 Bioamrywiaeth

Mae economi Cymru ac iechyd a lles yng Nghymru yn dibynnu ar ecosystemau iach a gwydn, sy'n rhoi bwyd, dŵr glân a'r aer a anadlwn inni, a'r deunyddiau crai a'r ynni ar gyfer ein diwydiannau, ac sy'n ein diogelu rhag peryglon, megis llifogydd ac effeithiau newid yn yr hinsawdd. Felly, mae bioamrywiaeth yn hanfodol i gynnal ecosystemau sy'n darparu'r gwasanaethau hollbwysig y mae ein bywydau yn dibynnu arnynt. Lle y collir bioamrywiaeth ac, o bosibl, na chaiff byth ei adfer yn llawn, mae'n effeithio ar allu ecosystemau i addasu i newidiadau ac aflonyddu.

Nododd Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Cymru (2017) bryderon ynghylch dirywiad rhywogaethau. Mae poblogaethau bywyd gwylt ledled y byd eisoes wedi lleihau 58% ers 1970 ac mae'r ffigur hwn yn debygol o gyrraedd 67% erbyn 2020. Yma yng Nghymru, mae bygythiadau penodol i briddoedd, adnoddau dŵr croyw, ecosystemau morol, bywyd gwylt a chynefinoedd, ac rydym bellach ymhlith y gwledydd sydd wedi gweld y dirywiad mwyaf mewn natur yn y byd, gydag 1 o bob 14 o rywogaethau bywyd gwylt yn wynebu difodiant. Heb ecosystemau iach gweithredol, ni allwn wrthsefyll y newidiadau sy'n wynebu ein planed na dod drostynt nac addasu iddynt.⁷⁰

Cyflwynodd Adran 6 yn Rhan 1 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 Ddyletswydd Bioamrywiaeth a Chydnerthedd Ecosystemau uwch (dyletswydd adran 6). Mae'r ddyletswydd hon yn gymwys i awdurdodau cyhoeddus (fel y'u rhestrir yn adran 6(9) o'r Ddeddf), gan gynnwys Gweinidogion Cymru, wrth arfer swyddogaethau mewn perthynas â Chymru. Mae dyletswydd adran 6 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth i'r graddau y bo hynny'n gyson ag arfer eu swyddogaethau yn briodol ac, wrth wneud hynny, hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau.

Bydd cydymffurfio â dyletswydd adran 6 yn helpu Llywodraeth Cymru a Gweinidogion Cymru i sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl at gyflawni'r nodau Llesiant, yn enwedig y nod o sicrhau Cymru gydnerth.

Wrth gydymffurfio â'r ddyletswydd, mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru a Gweinidogion Cymru ystyried Confensiwn Rhaglen Amgylcheddol y Cenhedloedd Unedig ar Amrywiaeth Fiolegol 1992.

Mae'r Confensiwn wedi'i ymgorffori yng nghyfraith Cymru drwy Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, ac mae Cynllun Adfer Natur Cymru yn nodi'r ymrwymïadau a'r amcanion i gyflawni Nodau Strategol y Confensiwn yng Nghymru.

Mae Cynllun Adfer Natur Cymru yn cynnwys chwe amcan i wrthdroi dirywiad bioamrywiaeth y dylid eu defnyddio i asesu'r effeithiau ar fioamrywiaeth. Mae'r amcan i

⁷⁰ <https://futuregenerations.wales/cy/news/future-generations-commissioner-for-wales-welcomes-welsh-government-climate-emergency-declaration/>

fynd i'r afael â'r pwysau allweddol sydd ar rywogaethau a chynefinoedd yn arbennig o berthnasol i'r Bil. Gall yr amcanion hefyd helpu i ddatblygu a llywio camau gweithredu er mwyn cydymffurfio â dyletswydd adran 6. Dylid ystyried y rhain fel rhan o'r AEI.

Er mwyn dangos cydymffurfiaeth ag Adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, mae Asesiad o'r Effaith ar Fioamrywiaeth wedi'i baratoi ac mae ar gael yn Atodiad F.

5.3 Newid yn yr Hinsawdd

Ar 29 Ebrill 2019, datganodd Lesley Griffiths AC, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig, argyfwng hinsawdd yng Nghymru. Tanlinellodd y cyhoeddiad bwysigrwydd y gwrthdystiadau diweddar ynghylch newid yn yr hinsawdd a'r dystiolaeth o Adroddiad Arbennig y Panel Rhynglywodraethol ar y Newid yn yr Hinsawdd ar effeithiau cynhesu byd-eang 1.5°C⁷¹.

Mae Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Cymru (2017) yn nodi'r risgiau i seilwaith sy'n gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys y rhwydwaith trafndiaeth. Gallai newid yn yr hinsawdd hefyd niweidio coetiroedd hynafol, ardaloedd arfordirol ac asedau naturiol eraill, sy'n aml yn gyrchfannau allweddol i ymwelwyr sy'n eu cyrraedd gan ddefnyddio'r rhwydwaith trafndiaeth⁷².

Mae ymateb Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn yn nodi bod angen i Lywodraeth Cymru geisio atebion seiliedig ar drafnidiaeth sy'n gwneud y cyfraniad mwyaf at wella ein hiechyd, gwella rhagolygon economaidd pob un o'n cymunedau, cyflawni ein nodau a'n rhwymedigaethau mewn perthynas â newid yn yr hinsawdd a chynnal a gwella natur.

Dylai'r cynigion hefyd geisio llywio twf cynaliadwy a mynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd, gan symud tuag at fabwysiadu mwy o fathau carbon isel o drafnidiaeth. Mae darparu dewisiadau amgen ymarferol yn lle'r car yn hanfodol er mwyn i Gymru gyflawni ei thargedau ar gyfer lleihau carbon yn ogystal â mynd i'r afael ag ansawdd aer. Un o'r camau i helpu i gyflawni'r nod hwn yw cyflymu'r broses o ddatgarboneiddio ein gwasanaethau cyhoeddus, gan greu cyfleoedd newydd i fusnesau yng Nghymru wrth inni newid i economi carbon isel.

Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yn nodi targed cyfreithiol ar gyfer lleihau allyriadau o leiaf 80% erbyn 2050 ac yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i bennu cyfres o dargedau dros dro (ar gyfer 2020, 2030 a 2040) a chyllidebau carbon. Bydd y cyllidebau carbon yn pennu terfynau ar gyfanswm yr allyriadau yng Nghymru, dros gyfnod o 5 mlynedd ac yn gweithredu fel camau tuag at gyflawni'r targed hirdymor gan sicrhau bod cynnydd rheolaidd yn cael ei wneud. Mae Gweinidogion Cymru wedi derbyn

⁷¹ <https://seneddymchwil.blog/2019/05/09/cymru-yn-cyhoeddi-argyfwng-hinsawdd/>

⁷² <https://futuregenerations.wales/cy/news/future-generations-commissioner-for-wales-welcomes-welsh-government-climate-emergency-declaration/>

argymhelliad y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd y dylid cynyddu targed 2050 i 95% a bydd yn cyflwyno deddfwriaeth gerbron y Cynulliad Cenedlaethol yn 2020⁷³.

Fel y nodwyd yn yr adran uchod, mae Ffyniant i Bawb: Cymru carbon isel⁷⁴ yn nodi sut mae Cymru yn bwriadu cyflawni'r gyllideb garbon gyntaf (2016-2020) ac, wedyn, y targed dros dro ar gyfer 2020 drwy 100 o bolisiau a chynigion ym mhob portffolio Gweinidogol. Mae deddfau a pholisiau eraill Llywodraeth Cymru fel y cyfeiriwyd atynt yn flaenorol hefyd yn ceisio helpu i leihau allyriadau carbon a nwyon tŷ gwydr.

Mae Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo rhwydwaith trafndiaeth ffyrdd mwy cynaliadwy a newid moddol yn lle ffyrdd ar gyfer pobl a chludiant. Bydd hyn yn helpu i leihau allyriadau a'r effaith y mae trafndiaeth yn ei chael ar ein hamgylchedd a'n hiechyd. Bydd cynigion y Bil yn cyfrannu at gyflawni'r nod hwn.

Mae'r sector Trafndiaeth yn cynnwys allyriadau trafndiaeth yng Nghymru ynghyd â chyfran Cymru o allyriadau hedfan a morgludo rhyngwladol. Roedd trafndiaeth yn cyfrif am 16% o allyriadau Cymru yn 2017. Trafndiaeth yw ein trydydd sector mwyaf o ran allyrru Nwyon Tŷ Gwydr ar ôl y sector cyflenwi ynni a'r sector busnes. Mae dros hanner yr holl allyriadau o drafndiaeth i'w priodoli i'r defnydd o geir ac mae bron yr holl allyriadau o drafndiaeth yn allyriadau carbon deuocsid. Er bod cerbydau yn dod yn fwyfwy effeithlon, rydym hefyd yn teithio'n fwy. Felly, nid yw allyriadau'r sector yn gyffredinol wedi newid fawr ddim ers llinell sylfaen 1990⁷⁵.

Mae trafndiaeth yn gyfrannwr allweddol at allyriadau carbon a nwyon tŷ gwydr. Gellid sicrhau bysiau allyriadau is, gwyrddach fel rhan o unrhyw safonau a gyflwynir drwy WPS neu gynllun masnachfreinio a gyflwynir yn unol â'r newidiadau deddfwriaethol, a fyddai'n helpu i gyfrannu'n gadarnhaol at yr agenda ddatgarboneiddio. Byddai defnydd cynyddol o drafndiaeth gyhoeddus sy'n arwain at leihad yn y defnydd o geir preifat hefyd yn cyfrannu at nodau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac at leihau allyriadau⁷⁶.

Mae camau gweithredu effeithiol i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd yn arbennig o berthnasol i bobl ifanc. O ystyried ein hadnoddau naturiol cyfyngedig a'r dirywiad yn yr amgylchedd, mae'n hanfodol bod pobl ifanc yn cael cyfle i ddysgu, yn ogystal â chwarae rôl o ran atal newid yn yr hinsawdd a gwrthdroi ei effeithiau. Gallai mesurau megis bysiau allyriadau is gwyrddach, os cânt eu mabwysiadu, helpu i godi ymwybyddiaeth pobl ifanc o'r newid yn yr hinsawdd, gan helpu i sicrhau y caiff anghenion cenedlaethau'r dyfodol eu diwallu.

Byddai'r cynigion sydd i'w datblygu yn y Bil yn cael effeithiau cadarnhaol anuniongyrchol ar allyriadau.

Efallai y bydd yn fuddiol i'r cyrff perthnasol, wrth gynllunio ar gyfer gweithredu'r offer y darperir ar eu cyfer yn y Bil, ystyried Newid yn yr Hinsawdd yn fanwl, gan gynnwys gwaith

⁷³ <https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-ymateb-i-adroddiad-sero-net-y-pwyllgor-ar-newid-hinsawdd>

⁷⁴ https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf

⁷⁵ https://naei.beis.gov.uk/reports/reports?section_id=4

⁷⁶ <http://www.unece.org/hk/sustainable-development/climate-change/home.html>

dadansoddi posibl gan ddefnyddio methodoleg gwerthuso Nwyon Tŷ Gwydr yn Llyfr Gwyrdd Trysorlys EM.

Dylai unrhyw asesiadau posibl o'r effaith ar fioamrywiaeth yn y dyfodol gydnabod, yn ogystal â Chynllun Adfer Natur Cymru, fod Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau cyhoeddus ac eithrio Gweinidogion neu adrannau o'r llywodraeth ystyried y rhestrau o gynefinoedd a rhywogaethau o bwys mawr yn adran 7, yr adroddiad ar y Sefyllfa Adnoddau Naturiol (SoNaR) a Datganiadau Ardal pan gânt eu cyhoeddi.

5.4 Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS)

Mae'r Asesiad Amgylcheddol Strategol yn gymwys i gynlluniau, rhaglenni a strategaethau sy'n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddiol neu weinyddol, ac sydd naill ai'n cael eu llunio a/neu eu mabwysiadu ar lefel genedlaethol, ranbarthol neu leol neu sy'n cael eu llunio gan awdurdod i'w mabwysiadu drwy weithdrefn ddeddfwriaethol (er enghraifft, Deddf Seneddol neu reoliad). Mae angen cynnal AAS os yw'r cynllun, rhaglen neu strategaeth yn debygol o gael effaith mewn meysydd allweddol penodol – sef amaethyddiaeth, coedwigaeth, pysgodfeydd, ynni, diwydiant, trafnidiaeth, rheoli gwastraff, rheoli dŵr, twristiaeth, cynllunio gwlad a thref neu ddefnydd tir.

Er mwyn penderfynu a oes angen cynnal AAS, ystyrir y cwestiynau canlynol:

- a) A yw'r hyn sy'n cael ei ddatblygu yn gynllun neu'n rhaglen?
- b) A fydd iddo oblygiadau naill ai o ran penderfyniadau cynllunio ynghylch defnydd tir yn y dyfodol neu ganiatadau datblygu eraill?
- c) A fydd angen cynnal asesiad ar ei gyfer o dan y Gyfarwyddeb Cynefinoedd neu a fydd yn cael effeithiau sylweddol ar yr Amgylchedd?

Er na fydd y cynigion yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) arfaethedig yn berthnasol i ddefnydd tir ac y bwriedir iddo ddarparu fframwaith er mwyn galluogi awdurdodau lleol i gynllunio a darparu atebion trafnidiaeth gyhoeddus leol yn well yn eu hardaloedd, mae nod Llywodraeth Cymru o leihau'r ddibyniaeth ar y cerbyd modur preifat i deithio, boed hynny i leoliadau addysg, gwaith neu hamdden, yn berthnasol i amcanion amgylcheddol i leihau allyriadau niweidiol i'r amgylchedd.

Mae'n rhaid i'r dull gweithredu sy'n cael ei fabwysiadu i gyflymu'r broses ddatgarboneiddio gael ei ystyried fel un o'r mathau o offer i foderneiddio economi Cymru a gwella ein gallu i gystadlu yn y farchnad fyd-eang. Mae bysiau, a thrafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cyffredinol yng Nghymru, yn cyfrannu at y strategaeth symudedd allyriadau isel a gyhoeddwyd gan yr Undeb Ewropeaidd, sy'n dangos y berthynas rhwng mentrau mewn meysydd cysylltiedig a'r ffordd y gellir sicrhau synergeddau er mwyn gwella cynaliadwyedd amgylcheddol.

Bydd gwneud y system dtrafnidiaeth yn fwy effeithlon drwy fanteisio i'r eithaf ar dechnolegau digidol a threfniadau prisio deallus ac annog ymhellach y newid i ddulliau allyriadau is o deithio yn hanfodol i sicrhau llwyddiant parhaus Cymru yn fyd-eang. Bydd effaith amgylcheddol yr offer galluogi sydd wedi'u cynnwys yn narpariaeth y Bil yn ffactor cyfrannol pwysig i sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol.

Ar y sail hon, nid ystyrir bod angen cynnal AAS ond caiff hyn ei adolygu'n rheolaidd wrth i Awdurdodau Lleol ddefnyddio'r mathau o offer a ddarperir iddynt yn y Bil.

5.5 Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

Diben yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd yw atal cynllun neu brosiect rhag cael effaith andwyol sylweddol ar safleoedd Ewropeaidd, naill ai ar ei ben ei hun neu ar y cyd â chynlluniau prosiectau eraill. Mae safleoedd Ewropeaidd wedi'u dynodi o dan y Cyfarwydddebau Natur fel naill ai Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACAau) neu Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (AGAau) – a elwir yn safleoedd Natura 2000 (N2K) ar y cyd. Mae Asesiadau Rheoliadau Cynefinoedd hefyd yn gymwys i safleoedd gwlyptiroedd Ramsar (sydd wedi'u dynodi o dan Gonfensiwn Ramsar 1971 oherwydd eu gwlyptiroedd sydd o bwys rhyngwladol), Ardaloedd Cadwraeth Arbennig ymgeisiol, Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig arfaethedig a safleoedd morol alltraeth Ewropeaidd arfaethedig a phresennol.

Ni fyddai'r cynigion yn effeithio'n uniongyrchol ar safleoedd a ddynodwyd ar lefel Ewropeaidd ac nid oes angen cynnal Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd ar eu cyfer yn rhinwedd Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaeth 2010 (a gydgrynhowyd yn 2017). I'r graddau y byddai gwasanaethau bysiau gwell a mwy cynaliadwy yn helpu i leihau allyriadau yn gyffredinol, byddai'r effaith gyffredinol ar gynefinoedd yn fuddiol.

5.6 Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA)

Pan allai prosiect effeithio'n sylweddol ar yr amgylchedd, mae'r Gyfarwydddeb Asesu Effeithiau Amgylcheddol yn ei gwneud yn ofynnol i Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol gael ei gynnal ac mae'r Gyfarwydddeb AEA yn nodi gweithdrefn y mae'n rhaid ei dilyn ar gyfer mathau penodol o brosiect cyn y gellir rhoi caniatâd ar eu cyfer. Mae'r weithdrefn hon, a elwir yn Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA), yn asesiad o effeithiau amgylcheddol sylweddol tebygol prosiect. Mae hyn yn helpu i sicrhau bod yr effeithiau rhagweledig, a'r potensial ar gyfer eu lleihau, yn cael eu deall gan y cyhoedd a'r awdurdod perthnasol cyn iddo wneud ei benderfyniad.

Ni fyddai angen cynnal AEA ar gyfer y cynigion yn rhinwedd Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesu'r Effeithiau Amgylcheddol) (Cymru) 2017.

ADRAN 6. COFNOD O'R ASESIADAU EFFAITH LLAWN SYDD EU HANGEN

Mae'r adrannau uchod wedi helpu i nodi'r meysydd hynny y mae angen cynnal asesiad manylach ar eu cyfer. Rhoddir crynodeb o'r asesiadau sy'n destun yr AEI hwn isod. Dylid darllen yr asesiadau effaith llawn ochr yn ochr â'r arfarniad o lesiant economaidd, cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol fel y'i cyflwynwyd yn adrannau blaenorol yr AEI hwn ac yng nghyd-destun yr arfarniad hwnnw.

Asesu'r Effaith	Oes/Nac Oes	Os oes, dylech wneud y canlynol
Hawliau plant	Oes	Cwblhau'r Asesiad Effaith Llawn Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant isod
Cydraddoldeb	Oes*	Cwblhau'r Asesiad Effaith Llawn isod
Prawfesur Gwledig	Oes	Cwblhau'r Asesiad Prawfesur Gwledig isod
Iechyd	Oes ⁷⁷	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig
Preifatrwydd	Nac oes	Cwblhau'r Asesiad o'r Effaith ar Breifatrwydd isod
Y Gymraeg	Oes*	Cwblhau'r Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg isod
Economaidd / Asesiad Effaith Rheoleiddiol (AERh)	Oes ⁷⁸	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig
Cyfiawnder	Oes ⁷⁹	Mae Asesiad llawn o'r Effaith ar y System Gyfiawnder yn cael ei baratoi a bydd yn cael ei gyhoeddi maes o law.
Bioamrywiaeth	Oes*	Cwblhau'r Asesiad o'r Effaith ar Fioamrywiaeth isod
Newid yn yr Hinsawdd	Nac ydw	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig
Asesiad Amgylcheddol Strategol	Nac oes	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig
Asesiad o'r Rheoliadau Cynefinoedd	Nac oes	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig
Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol	Nac oes	Gweler y Canllawiau ar gynnal Asesiad Effaith Integredig

⁷⁷ Gweler Atodiad G i'r ddogfen hon am Asesiad o'r Effaith ar Iechyd

⁷⁸ Lluniwyd Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) gan Lywodraeth Cymru.

⁷⁹ Lluniwyd Asesiad o'r Effaith ar Gyfiawnder ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) gan Lywodraeth Cymru.

* Gorfodol ar gyfer pob cynnig er mwyn cyflawni rhwymedigaethau statudol.

Ymwneud

Yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a'r pum ffordd o weithio, mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio cydweithio â phlant a'u cynrychiolwyr, pobl â nodweddion gwarchoddedig o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, siaradwyr Cymraeg a grwpiau sy'n arbenigo yn y Gymraeg a phobl y gall y cynnig effeithio arnynt a'u cynnwys.

Er mwyn cyflawni hyn, mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud gwaith ymgysylltu helaeth â phartneriaid cyflenwi, gweithredwyr trafndiaeth, awdurdodau lleol a grwpiau cynghori ar drafndiaeth er mwyn rhoi llwyfan i randdeiliaid rannu tystiolaeth berthnasol wrth baratoi'r Bil. Nodir manylion gweithgarwch ymgysylltu blaenorol a mwy diweddar o dudalen 12 o'r AEI hwn ymlaen. Roedd yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn⁸⁰ a ddaeth i ben ym mis Mawrth 2019 yn cynnwys fersiwn Hawdd ei Darllen a fersiwn Gymunedol ac leuenctid yn ogystal â phrint bras, braille a CD sain a fersiynau iaith eraill. Ceisiodd yr ymgynghoriad amrywiaeth eang o safbwyntiau drwy ymatebion ysgrifenedig, sesiynau briffio, digwyddiadau ymgysylltu a chyfarfodydd ymgysylltu penodol er mwyn sicrhau bod cynifer o bobl â phosibl yn cael cyfle i fynegi eu barn ar y cynigion. Rhoddir crynodeb o'r adborth o'r digwyddiadau a'r chyfarfodydd o dan adran 6 o'r Ddogfen Ymgynghori, ac mae'r AEI hwn yn tynnu sylw ar rai o'r themâu cyffredin a'r pwyntiau a godwyd sy'n berthnasol i'r asesiadau a gynhaliwyd.

Effeithiau

Nodwyd amrywiaeth o effeithiau drwy'r ddogfen AEI hon a'r asesiadau effaith llawn fel y'u cyflwynir yn Atodiadau A-G. Mae'r rhain wedi ystyried:

- a) Pa gamau y gall Llywodraeth Cymru eu cymryd er mwyn hyrwyddo bioamrywiaeth, hawliau plant, y Gymraeg a'r meysydd eraill a gwmpaswyd gan yr asesiadau effaith;
- b) Pa gamau y gall Llywodraeth Cymru eu cymryd er mwyn atgyfnerthu ei chyfraniad at gyflawni nod llesiant penodol neu gyfrannu at gyflawni nodau ychwanegol;
- c) Pa gamau y gall Llywodraeth Cymru eu cymryd er mwyn osgoi, lleihau neu liniaru effaith negyddol.

Mae'r tabl isod yn helpu i grynhoi'r effeithiau hyn, ar gyfer y grwpiau o effeithiau a ystyriwyd fel rhan o'r AEI hwn.

⁸⁰ <https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-12/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus.pdf>

Grŵp Effaith	Crynodeb o'r effeithiau	Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol	Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol
Hawliau plant	<p>Gall gwasanaethau bysiau gwell wella mynediad i addysg a chyflogaeth a sicrhau mwy o annibyniaeth i blant sydd ag anabledd.</p> <p>Galluogi plant i gymdeithasu a chymryd rhan mewn gweithgareddau</p> <p>Helpu i leihau tlodi plant drwy brisiau tocynnau sy'n hawdd i'w talu</p>	<p>Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cymru lewyrchus Cymru sy'n fwy cyfartal Cymru iachach 	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol ar Hawliau Plant o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>
Cydraddoldeb	<p>Oedran: byddai gwasanaeth cyson hawdd ei ddeall yn ei gwneud yn haws i unigolion hŷn ddefnyddio bysiau cyhoeddus.</p> <p>Bydd y cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar <i>Bobl Iau</i> fel y nodir yn yr Asesiad o Hawliau Plant. Am fod costau trafnidiaeth yn rhwystr penodol i bobl ifanc gael mynediad i addysg a swyddi, yn ogystal â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig, efallai y bydd y cynigion yn galluogi awdurdodau lleol i gynnig gwell cyfleoedd teithio â strwythurau prisiau hawdd eu deall, trefniadau tocynnau symlach a bargeinion gwell yn ogystal â gwasanaeth dibynadwy. Byddai mynediad gwell i gyfleoedd addysg a chyflogaeth o fudd i bobl ifanc.</p>	<p>Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cymru sy'n fwy cyfartal • Cymru o gymunedau cydlynus 	<p>Bydd angen i unrhyw wasanaethau newydd/technolog uwch ar gyfer gwerthu tocynnau ystyried yr effaith ar bobl hŷn yn ogystal â grwpiau eraill. Ystyrir a ddylai'r mathau hyn o fesurau gael eu rhoi ar waith ochr yn ochr â</p>

	<p>Gallai system tocynnau integredig drwy gynhyrchion ar-lein ac apiau roi pobl hŷn o dan anfantais os na allant gael y tocynnau/gwybodaeth orau.</p> <p><i>Pobl Anabl</i> – Bydd y diwygiadau yn helpu i gyflawni amcanion trafnidiaeth gyhoeddus gynhwysol ar gyfer pobl anabl a chânt effaith gadarnhaol anuniongyrchol ar bobl anabl drwy wella gwasanaethau bysiau ar gyfer eu gofalwyr drwy sicrhau gwasanaethau dibynadwy a chyson. Ni chynigir gwneud unrhyw newidiadau i'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer pobl anabl.</p> <p><i>Rhyw</i> – Am fod merched yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws na dynion⁸¹, byddai'r cynigion yn dod â mwy o fanteision anuniongyrchol i</p>		<p>dulliau mwy traddodiadol o rannu gwybodaeth (e.e. amserlenni ffisegol) er mwyn sicrhau na fydd pobl hŷn yn teimlo eu bod wedi'u cau allan.</p> <p>Ystyrir y byddai'r effaith gadarnhaol y byddai rhwydwaith bysiau cynaliadwy hirdymor yn ei chael ar gyfer defnyddwyr anabl yn drech nag unrhyw effeithiau negyddol.</p> <p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â rhyw o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p> <p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas ag ailbennu rhywedd o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>
--	--	--	---

⁸¹ <http://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2018/10/Transport-October-2018-w-cover.pdf>

	<p>ferched drwy wneud gwasanaethau yn fwy cynaliadwy a dibynadwy ar y sail bod ganddynt, yn ystadegol, fwy o gyfrifoldebau gofalu.</p> <p><i>Ailbennu Rhywedd</i> – Gallai safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol gynnig cyfleoedd i ddarparu mwy o hyfforddiant i staff ynglŷn â pharchu'r rhai â nodweddion gwarchoddedig e.e. ailbennu rhywedd, a gall greu cyfleoedd i amrywio'r gweithlu.</p> <p><i>Hil</i> – Byddai safonau ansawdd uwch yn cynnwys rhagor o fesurau i gefnogi a diogelu grwpiau pobl dduon a lleiafrifoedd ethnig ac yn meithrin dealltwriaeth. Byddai safonau ychwanegol a gwell prosesau rhannu gwybodaeth yn gwella gwasanaethau i'r rhai nad y Gymraeg/Saesneg yw eu hiaith gyntaf.</p> <p><i>Cyfeiriadedd Rhywiol</i> – Gallai gwell prosesau rhannu gwybodaeth a rhagor o ddata ar wasanaethau helpu i wella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafnidiaeth gyhoeddus i ddefnyddwyr LGBT+.</p> <p>Gallai safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol gynnig cyfleoedd i ddarparu mwy o hyfforddiant i staff ynglŷn â pharchu'r rhai â nodweddion gwarchoddedig e.e. LGBT+</p>		<p>Ystyrir y byddai'r effaith gadarnhaol y byddai rhwydwaith bysiau cynaliadwy hirdymor yn ei chael ar gyfer defnyddwyr o grwpiau pobl dduon a lleiafrifoedd ethnig yn drech nag unrhyw effeithiau negyddol.</p> <p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â chyfeiriadedd rhywiol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p> <p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â beichiogrwydd a mamolaeth o ganlyniad i'r</p>
--	--	--	--

	<p>Ni ddisgwylir i unrhyw agweddau gael effaith gadarnhaol na negyddol am fod y mesurau yn effeithio ar bawb p'un a oes gan unigolion nodweddion gwarchoddedig ai peidio.</p> <p><i>Beichiogrwydd a Mamolaeth</i> – Byddai safonau ansawdd uwch yn sicrhau cyfleoedd gwell i yrwyr gael hyfforddiant ar sut i ymateb i anghenion teithwyr beichiog yn sensitif.</p> <p><i>Statws economaidd-gymdeithasol</i> – Byddai grwpiau incwm isel yn cael budd o ddull gweithredu mwy cydgysylltiedig o ran gwasanaethau bysiau; safonau, llwybrau ac amserlenni gwell; a strwythurau prisiau symlach am eu bod yn dibynnu'n fwy ar wasanaethau bysiau na'r rhai ar incymau uwch. Er nad yw ystyried yr effeithiau ar bobl ar incwm isel yn un o ofynion Dyletswyddau'r Sector Cyhoeddus o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, ym mis Ebrill 2020 daw'r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol (rhan 1 o'r Ddeddf Cydraddoldeb) i rym yng Nghymru. Mae'r ddyletswydd yn ei gwneud yn ofynnol i gyrrff cyhoeddus wneud penderfyniadau mewn ffordd sy'n mynd i'r afael ag anghydraddoldebau o ran canlyniad a achosir gan anfantais economaidd-gymdeithasol. Bydd angen ystyried hyn ar y camau gweithredu.</p>		<p>ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p> <p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â statws economaidd-gymdeithasol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>
Y Gymraeg	Mae'r cynigion yn cynnig cyfleoedd da i awdurdodau lleol atgyfnerthu eu hymrwymiad i	Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol ar y Gymraeg o ganlyniad i'r

	<p>strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gymraeg – sef Gymraeg 2050.</p> <p>Gallai'r cynigion ei gwneud yn haws i bobl fanteisio ar addysg cyfrwng Cymraeg. Lle nad yw cludiant i'r ysgol ar gael, gallai gwasanaeth trafndiaeth gyhoeddus ddibynadwy, dda wella mynediad i addysg ar gyfer pobl ifanc. Yn yr un modd, gallai gwell trafndiaeth gyhoeddus wella mynediad i sefydliadau addysgol eraill sy'n cynnig addysg drwy gyfrwng y Gymraeg i bobl o bob oedran.</p> <p>Byddai darparu gwybodaeth i'r cyhoedd yn Gymraeg yn galluogi'r unigolion hynny y byddai'n well ganddynt ddarllen gwybodaeth yn Gymraeg i wneud hynny yn ogystal â rhoi cyfle i bobl nad ydynt yn siarad Cymraeg ddarllen a dysgu ychydig o Gymraeg.</p> <p>Bydd cymunedau Cymraeg yn cael budd o well hygyrchedd a fydd yn helpu i leihau unigedd ac yn helpu cymunedau i fod yn fwy cysylltiedig.</p> <p>Byddai'r cynigion yn rhoi cyfle i Awdurdodau Lleol wella eu darpariaeth o ran gwasanaethau bysiau o ran ei hintegreiddio â'r Gymraeg o ran darparu gwybodaeth yn Gymraeg a helpu pobl i gael gwasanaethau Cymraeg. Byddai hefyd yn gyfle i gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau cynaliadwy gan alluogi plant i fanteisio ar addysg cyfrwng Cymraeg a gwella mynediad i gymunedau Cymraeg ac o gymunedau Cymraeg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu • Cymru o gymunedau cydlynus 	<p>ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>
Cyfiawnder	Bydd y cynigion yn creu trosedd ddiannod newydd mewn perthynas â rhannu gwybodaeth ymhellach.		Mae ffurflen Nodi'r Effaith ar y System Gyfiawnder wedi cael ei chwblhau. Mae'r effeithiau rydym yn eu disgwyl

	<p>Mae effeithiau posibl eraill ar y system gyfiawnder yn cynnwys:</p> <ul style="list-style-type: none"> • amryw hawliau newydd a hawliau wedi eu haddasu i apelio at yr Uwch Dribiwnlys (Tribiwnlys heb ei ddatganoli) yn erbyn penderfyniadau'r Comisiynydd Traffig mewn perthynas â Chynlluniau Partneriaethau Cymru; ac • mae'n bosibl y bydd y sector cyhoeddus yn destun ystyriaeth farnwrol drwy adolygiad barnwrol mewn perthynas â defnyddio eu pwerau yn y Bil arfaethedig. 		<p>ar y system gyfiawnder yn cael eu hystyried gan y Weinyddiaeth Gyfiawnder.</p> <p>Mae asesiad llawn yn cael ei ddarparu a bydd yn cael ei gyhoeddi maes o law.</p>
<p>Prawfesur Gwledig</p>	<p>Bydd y cynigion yn annog gwasanaethau bysiau mwy effeithlon a deniadol, a allai helpu i sicrhau gostyngiadau blynyddol mewn costau teithio i deithwyr. Byddai hyn hefyd yn dod â manteision anuniongyrchol o ran lles meddyliol cymunedau gwledig gyda mynediad cynyddol at wasanaethau gwledig yn helpu i fynd i'r afael ag ynysu cymdeithasol, gan alluogi pobl i gymdeithasu a chysylltu.</p> <p>Byddai gan bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig gyfleoedd i gael gwaith a manteisio ar gyfleoedd addysg a symudedd economaidd-gymdeithasol. Bydd yn bosibl manteisio ar dechnoleg newydd, a fydd yn cynyddu hyder unigolion pan fyddant yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.</p> <p>Gyda gwasanaethau yn rhedeg yn amlach, caiff y broblem nad yw gofynion trafndiaeth penodol</p>	<p>Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cymru lewyrchus • Cymru o gymunedau cydlynus 	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â beichiogrwydd a mamolaeth o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>

	<p>unigolion hŷn yn aml yn cael eu diwallu drwy drafnidiaeth gyhoeddus ei datrys.</p> <p>Byddai'r cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar unigolion anabl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig drwy ddarparu gwybodaeth, gan gynnwys gosod systemau cyhoeddi'r arhosfan nesaf ar ffurf glyweledol o bosibl, gwybodaeth hygyrch wrth arosfannau bysiau yn ogystal â hyfforddiant ychwanegol i staff.</p> <p>Byddai'r cynigion yn rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol ganfod dull gweithredu sy'n diwallu anghenion pobl a busnesau yn eu hardal orau, gan helpu busnesau gwledig i ehangu.</p>		
Bioamrywiaeth	<p>Byddai'r cynigion yn cael effaith gadarnhaol o ran lleihau allyriadau, gan gyfrannu at wella ansawdd aer a sicrhau manteision i fioamrywiaeth.</p> <p>Byddent yn cael effaith gadarnhaol o ran diogelu bioamrywiaeth drwy hyrwyddo gwarchod bioamrywiaeth a chodi ymwybyddiaeth o'r maes.</p>	<p>Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cymru gydnerth • Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang 	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol mewn perthynas â Bioamrywiaeth o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).</p>
lechyd	<p>Effaith gadarnhaol o ran cynnig cyfleoedd i fanteisio ar ddulliau teithio llesol a mynd i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd a mannau eraill sy'n hyrwyddo gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff ac yn cynnig cyfleoedd i ymgymryd â gweithgarwch o'r fath. Gallai gwell mynediad at wasanaethau a chyfleoedd ehangach hefyd wella mynediad at amrywiaeth ehangach o ddewisiadau bwyd, gan gynnwys opsiynau iachach neu fwy fforddiadwy.</p>	<p>Cyfraniad cadarnhaol at y canlynol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cymru iachach 	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.</p>

	<p>Byddai darparu opsiynau trafndiaeth mwy fforddiadwy, gan gynnwys dulliau megis y Cynllun Teithio Rhatach, yn cynyddu'r cyfleoedd i grwpiau na allant fforddio opsiynau trafndiaeth breifat. Byddai hyn yn gwneud i'r unigolion hynny deimlo'n llai unig ac wedi'u hallgáu, gan eu galluogi i fanteisio ar amrywiaeth ehangach o gyfleoedd a gwella eu rhwydwaith cymdeithasol.</p> <p>Caiff y cynigion effaith gadarnhaol o ran gwella ansawdd aer gan sicrhau manteision iechyd, yn enwedig mewn ardaloedd adeiledig sy'n fwy llygredig fel arfer. Byddai'n bwysig i grwpiau sy'n fwy agored i niwed oherwydd yr effeithiau y mae ansawdd aer gwael yn eu cael ar iechyd, megis plant neu bobl hŷn a'r rhai â chyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes.</p> <p>Bydd y cynigion yn ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd gwaith, gwasanaethau ac addysg ac yn cael effaith gadarnhaol ar bobl ar incymau isel a phobl ddi-waith, yn ogystal ag unigolion hŷn, pobl anabl a phobl sy'n byw mewn ardaloedd anghysbell.</p> <p>Gallai gwella dibynadwyedd y rhwydwaith trafndiaeth a defnyddio technegau megis apiau ei gwneud yn haws i bobl gael data byw am y rhwydwaith bysiau, gan eu helpu i gynllunio eu llwybrau i leoliad addysgol neu'r gwaith. Byddai hyn yn cael effaith anuniongyrchol ar iechyd drwy leihau straen a gorbryder a darparu mynediad uniongyrchol at fanteision iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth sicr.</p>		
--	---	--	--

	<p>Yn benodol, ar gyfer pobl hŷn ac anabl, byddai'r cynigion yn gwella mynediad a dibynadwyedd, a fyddai'n sicrhau manteision iechyd uniongyrchol drwy wella mynediad at driniaeth a gofal.</p>		
--	---	--	--

Sut y caiff effaith y cynnig ei monitro a'i gwerthuso wrth iddo ddatblygu a phan fydd wedi'i gwblhau?

Mae cynigion y Bil yn cwmpasu nifer o feysydd sy'n ymwneud â darparu gwasanaethau bysiau. Fel yr esboniwyd yn yr adrannau uchod, mae'r rhain yn cynnwys darpariaethau deddfwriaethol galluogi, a fyddai'n rhoi mwy o adnoddau i awdurdodau lleol i'w helpu i gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Mae'r darpariaethau hyn yn ymwneud â gweithio mewn partneriaeth yn well, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol. Bwriedir iddynt wella'r fframwaith deddfwriaethol ynghylch gwasanaethau bysiau a sicrhau bod awdurdodau lleol yn cael yr hyblygrwydd i ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus lleol. Mae'r ddeddfwriaeth hefyd yn cynnwys cynigion i wella'r gwaith o ddarparu a rheoli data sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau.

Mae elfennau o'r asesiad hwn yn lefel uchel, am fod y pwerau yn y Bil yn bwerau galluogi sy'n creu amrywiaeth o offer. Efallai y gall neu na all awdurdodau lleol fabwysiadu'r rhain ac, felly, mae'r asesiadau effaith yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael ar yr adeg hon, cyn pasio a gweithredu'r ddeddfwriaeth.

Mae rhagor o fanylion yn debygol o ddod i'r amlwg ar gam gweithredu'r ddeddfwriaeth, gyda dealltwriaeth well o'r canlyniadau posibl sy'n gysylltiedig ag unrhyw newidiadau a fydd yn cael eu cynnig bryd hynny a gallai asesiadau effaith wedi'u diweddarau gael eu cynnal gan yr awdurdodau priodol ar yr adeg honno.

Er enghraifft, pe bai awdurdod lleol yn penderfynu gweithredu pob un o'r newidiadau posibl y mae'r Bil yn eu darparu, byddai'r effeithiau posibl yn llawer mwy nag y byddent yn achos awdurdod lleol arall sy'n penderfynu gweithredu ychydig o'r newidiadau sydd ar gael iddo neu sy'n penderfynu peidio â gweithredu'r un o'r newidiadau hynny.

Pe bai awdurdodau lleol am roi cynllun masnachfreinio ar waith, byddai angen iddo lunio achos busnes manwl, gan ystyried yr holl effeithiau posibl, er mwyn gwneud hynny.

Ar gyfer Llywodraeth Cymru, mae proses adolygu lawn wedi'i rhoi ar waith ar gyfer pob rhan o gynigion y Bil. Amlinellir y rhain ym Mhennod 10 o'r Bil – adolygiad Ar Ôl Gweithredu. Mae hyn yn darparu ar gyfer cynnal adolygiad ar ôl gweithredu ffurfiol ar ôl pum mlynedd, 10 mlynedd a 15 mlynedd (yn dibynnu ar y mesur) yn ogystal ag adolygu data yn barhaus fel y bo'n briodol.

Ymhlith y materion allweddol i'w hystyried ar y cam adolygu bydd effeithiau ar y defnydd o fysiau, amllder gwasanaethau, ansawdd gwasanaethau (gan gynnwys prydlondeb a dibynadwyedd), integreiddio gwasanaethau, oriau gweithredu a gofynion o ran cymhorthdal.

Caiff adborth gan deithwyr, a grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr, ei ddefnyddio hefyd i asesu effeithiolrwydd y darpariaethau a gyflwynwyd. Gall y broses adolygu ystyried, er enghraifft, a effeithiwyd ar nifer a chanran y teithiau gan bobl hŷn o gymharu â chyfanswm y teithiau. Byddai'r wybodaeth hon yn rhan o'r gwaith parhaus o fonitro effeithiau ar grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig, yn unol â gofynion o dan Ddyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus.

Gan mai dim ond at ddibenion llunio cynllun monitro a gwerthuso wedi'i deilwra ar yr adeg honno y byddai'n bosibl deall manylion unrhyw newidiadau tebygol yn ddigonol, argymhellir y dylai'r awdurdod sy'n gyfrifol am gynnig y newidiadau manwl hynny gynnal ei gynllun monitro a gwerthuso ei hun.

Fodd bynnag, mae sawl thema y gallai fod yn fuddiol i Awdurdodau Lleol fonitro a gwerthuso effaith unrhyw newidiadau arnynt, sef:

- a) Plant a phobl ifanc;
- b) Yr henoed;
- c) Pobl sydd ar incymau isel neu'n byw mewn tlodi;
- d) Pobl anabl;
- e) Menywod;
- f) Pobl dduon a lleiafrifoedd ethnig;
- g) Pobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig;
- h) Pobl ag iechyd gwael;
- i) Preifatrwydd;
- j) Y Gymraeg;
- k) Cyfiawnder;
- l) Bioamrywiaeth;
- m) Newid yn yr Hinsawdd.

Dylai swyddogion polisi Llywodraeth Cymru ystyried ceisio cymorth gan ei harbenigwyr ystadegau ac ymchwil er mwyn helpu i gasglu a dadansoddi data perthnasol⁸².

Gallai defnyddio data ffynhonnell agored⁸³ a data sy'n cael eu casglu gan eraill at ddibenion perthnasol eraill, er enghraifft gan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol a Swydd Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru⁸⁴, helpu yn y broses o gasglu data.

⁸² <https://llyw.cymru/ystadegau-ac-ymchwil?lang=en>

⁸³ <http://lle.gov.wales/home?lang=cy>

⁸⁴ <https://llyw.cymru/llesiant-cymru>

ADRAN 8. DATGANIAD

Datganiad

Rwy'n fodlon bod effaith y cam gweithredu arfaethedig wedi cael ei hasesu a'i chofnodi'n briodol.

Enw'r Uwch-Swyddog Cyfrifol / Dirprwy Gyfarwyddwr: Simon Jones/ Jasper Roberts

Adran: Seilwaith Economaidd

Dyddiad:

A. ASESIAD O'R EFFAITH AR HAWLIAU PLANT

Mae opsiynau teithio gwahanol yn gallu rhoi annibyniaeth a rhyddid i bobl ifanc y byddan nhw'n falch o'u cael. Wedi dweud hynny, daw llawer o bryderon pobl ifanc o'u diffyg hyder neu ddiffyg dealltwriaeth o'r system, er enghraifft, beth i'w wneud os bydd y bws yn hwyr, yn gyrru heibio neu ddim yn cyrraedd.

Mae gwaith ymchwil wedi'n helpu i ddeall y problemau a'r cyfleoedd sy'n gysylltiedig â'r cynigion ac a all effeithio ar blant a phobl ifanc. Ymhlith y mwyaf perthnasol y mae'r canlynol:

- a) Mae pobl ifanc, yn enwedig y rheini sydd rhwng 17 ac 20 oed, yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp arall, gan ddefnyddio'r gwasanaethau yn bennaf i deithio rhwng yr ysgol a'r cartref⁸⁵.
- b) Mae pobl ifanc ymhlith y rheini sy'n dibynnu ar wasanaethau bysiau, ac mae bysiau fforddiadwy yn caniatáu i bobl ifanc o bob cefndir gymryd rhan mewn gweithgareddau positif cyn ac ar ôl ysgol⁸⁶.
- c) Mae pobl ifanc ymhlith y rheini sydd fwyaf tebygol o fod heb gar, a chost teithio yw un o'r rhwystrau rhag manteisio ar waith (gan gyfrannu at ddiweithdra ymhlith pobl ifanc)⁸⁷.
- d) Dywedodd 33% o oedolion ifanc na fydden nhw'n gallu mynd i'w gwaith heb fws, o'u cymharu ag 8% o bobl 55-64 oed. Dywedodd 40% o'r oedolion ifanc hefyd bod y bws wedi rhoi mwy o annibyniaeth iddyn nhw⁸⁸.
- e) Ar gyfer llawer o bobl ifanc, trafndiaeth gyhoeddus yw'r dull teithio a ffefrir, yn bennaf am fod modd defnyddio technoleg ar y bws, am eu bod yn fwy ymwybodol o fanteision defnyddio trafndiaeth gyhoeddus i lefelau gweithgarwch corfforol ac osgoi cost rhedeg car⁸⁹.

Mewn arolwg o deithwyr bws (Hydref 2017) a gynhaliwyd gan Transport Focus ar ran Llywodraeth Cymru, dangoswyd hefyd bod teithwyr bws rhwng 16-34 oed yn llai bodlon â'u teithiau bws na phobl 35 i 59 oed. Ac maen nhw hefyd yn llai bodlon â'r bws o ran ei werth am arian.

⁸⁵ Is Britain Fairer? The state of equality and human rights (2018)

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/812921/is-britain-fairer-accessible__1_.pdf

⁸⁶ Making the connections: the cross sector benefits of supporting bus services (2014)

<http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/10210%20Pteg%20Benefits%20of%20the%20bus%20web%20FINAL.pdf>

⁸⁷ Fare's Fair? Concessionary travel policy and social justice (2015)

https://researchportal.port.ac.uk/portal/files/5228276/Fare_s_fair.pdf

⁸⁸ Liberty Bus different thinking (2017) <http://www.hctgroup.org/uploaded/libertybus-social-impact-report-2017-spreads.pdf>

⁸⁹ On the move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain (2015) <http://www.theitc.org.uk/wp-content/uploads/2015/07/ITC-ORR-Road-Rail-Attitudinal-Report-Final.pdf>

Mae astudiaeth arall gan Transport Focus (ddim yn benodol i Gymru y tro hwn) yn edrych ar ddisgwyliadau pobl ifanc o ran trafndiaeth gyhoeddus⁹⁰. Y prif welliannau roedd pobl ifanc am eu gweld yn eu gwasanaethau bysiau oedd:

- a) Prisiau rhatach a strwythurau prisiau haws eu deall;
- b) Prydlondeb a dibynadwyedd;
- c) Gwella'r defnydd o'u hamser ar y bws trwy allu cael wi-fi am ddim a manau gwefru wrth seddau; a
- d) Defnyddio technoleg symudol i ddarparu tocynnau a chynlluniau teithio clyfar.

Siaradwyd â phobl ifanc am y newidiadau arfaethedig i wasanaethau bysiau yng Nghymru fel rhan o'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn i wneud yn siŵr bod clust i glywed lleisiau pobl ifanc Cymru wrth ddatblygu cynigion penodol.

Fel rhan o'r ymgynghoriad, tynnodd Comisiynydd Plant Cymru ein sylw at safbwyntiau'r plant a phobl ifanc yr oedd wedi'u casglu dros gyfnod ei thymor am y gwelliannau ddylai gael eu qwneud i drafndiaeth gyhoeddus. Roedd y safbwyntiau hynny'n cynnwys darparu gwasanaeth cenedlaethol dibynadwy o ansawdd uchel sy'n gyson a chydlynol, yn enwedig i blant a phobl ifanc oherwydd y prinder opsiynau teithio sydd ar gael iddyn nhw. Gwnaeth Comisiynydd Plant Cymru rannu'r pwyntiau perthnasol eraill ar gyfer eu hystyried:

- a) Mae pethau fel costau trafndiaeth yn rhwystr i bobl ifanc sy'n byw'n annibynnol rhag mynd am hyfforddiant neu ddilyn cwrs, gan fod ganddynt filiau a chostau byw yn ogystal â thrafndiaeth a chostau deunydd cwrs i dalu amdanynt.
- b) Nododd adroddiad blynyddol 2016/17 Comisiynydd Plant Cymru fod costau teithio ar fws yn rhwystr i bobl ifanc rhag teithio, yn enwedig teithio i gael addysg ac i hamddena ond hefyd fel pwynt cyffredinol. Mae pobl ifanc yn aml yn dweud eu bod yn cael trafferth â thrafndiaeth mewn ardaloedd gwledig.
- c) Mae pobl ifanc dan 17 oed sydd ddim yn gallu gyrru yn arbennig o ddibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus a hyd yn oed yn 17 oed neu drosodd, mae cost dysgu gyrru a chadw car gydag yswiriant a chostau rhedeg yn gallu bod yn ddigon drud i'w wneud yn anymarferol.
- d) Y rhwystrau mwyaf cyffredin i blant rhag manteisio ar weithgareddau wedi'u trefnu yw arian, diffyg amrywiaeth a thrafndiaeth. Mae trafndiaeth a chael ffordd i fynd i lefydd yn cael eu henwi fel problem fawr ym mhob cyd-destun; megis mynd i chwarae neu i fynd at ffrindiau neu gymryd rhan mewn gweithgareddau mwy ffurfiol. Mae diffyg cyfleusterau chwarae a gweithgareddau hamdden a diwylliannol lleol yn golygu bod trafndiaeth gyhoeddus yn rheidrwydd i lawer.

Gallai'r cynigion deddfwriaethol roi mwy o hyblygrwydd ariannol (o ran pennu prisiau a dosbarthu arian) i awdurdodau lleol wrth wynebu heriau darparu gwasanaethau bysiau, gan gynnwys croes-sybsideiddio. O fedru pennu prisiau, byddai hynny'n rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol allu lleihau cost teithio, sef un peth sy'n cael ei weld yn rhwystr gan bobl ifanc. Pan roddir y cynigion ar waith, edrychir yn fanylach sut y gallai'r newidiadau effeithio ar blant a phobl ifanc.

Yn 2018, bu Comisiynydd Plant Cymru yn gweithio hefyd â Pholisi Ymchwil Gweithredu yn y Gymuned (CARP) i holi plant a phobl ifanc sydd ag anableddau dysgu a'u teuluoedd.

⁹⁰ <http://d3cez36w5wymxj.cloudfront.net/wp-content/uploads/2018/02/02141502/Using-the-bus-what-young-people-think.pdf>

Roedd y bobl ifanc hyn yn glir iawn ynghylch y pethau roedden am gael help gyda nhw wrth iddyn nhw symud at fod yn fwy annibynnol wrth dyfu'n hŷn:

- a) Holwyd cwestiynau penagored ond cododd trafndiaeth yn bwnc yn aml. Mewn arolwg o rieni, dywedodd 83% 'ydym' wrth ateb y cwestiwn 'Ydych chi'n poeni y gallai'ch plentyn gael ei ynysu'n gymdeithasol?'. Roedd trafndiaeth yn ffactor yn y pryder hwn.
- b) Mae trafndiaeth yn rhwystr anferth i bobl ifanc ag anabledau dysgu rhag gweld ei gilydd.
- c) Mae cost ac argaeledd yn rhwystr i'r grŵp hwn o bobl ifanc hefyd, ond maen nhw'n wynebu rhwystrau eraill hefyd gan gynnwys hygyrchedd, gwybodaeth hawdd ei deall am lwybrau ac amserau, a help i deithio'n annibynnol.
- d) Mae trafndiaeth yn rhwystr i fwy na chymdeithasu. Mae trafndiaeth i goleg neu le gwaith hefyd yn gallu bod yn anodd. Mae rhieni'n sylweddoli'r ddibyniaeth drom sydd arnynt i gludo'u plant ac effaith yr angen iddyn nhw fod ar gael i ddarparu cludiant ar eu gallu eu hunain i weithio.

Mae gwaith Comisiynydd Plant Cymru wedi helpu i nodi prosiectau pontio a phrosiectau hunan-eiriolaeth sy'n helpu pobl ifanc i deithio, trwy eu helpu i ddeall amserlenni a llwybrau ac i wneud cais am bas bws person anabl. Maen nhw'n gweithio hefyd â chwmnïau bysiau i'w cael i ddeall anabled a hygyrchedd, ac yn trefnu ffrindiau teithio neu gyfleoedd i rannu liff. Ond nid yw'r cyfleoedd hyn ar gael ym mhob rhan o Gymru. Roedd y sgiliau a gafodd eu dysgu mewn lleoliadau arbenigol ym mlynedd 12 i 14 ac yn y coleg wedi bod yn ddefnyddiol iawn yn hyn o beth. Fodd bynnag, nid oedd y rhan fwyaf o'r bobl ifanc oedd wedi cymryd rhan wedi cael help i deithio cyn hyn, a doedden nhw dim wedi bod allan ar eu pen eu hunain, ac na chawsant fawr o amser na chyfle o'r herwydd i ddatblygu'r sgiliau hyn.

Nododd adroddiad blynyddol 2017/2018 Comisiynydd Plant Cymru fod pobl ifanc ledled Cymru yn dal yn bryderus ynghylch cael trafndiaeth ddibynadwy a fforddiadwy. Mae trafndiaeth hwylus yn effeithio ar allu plant i gael addysg neu i fynd i leoedd hyfforddi, i allu manteisio ar gyfleoedd gwaith ac i gymdeithasu.

Ym mis Mawrth 2019 cyhoeddodd Comisiynydd Plant Cymru siarter o'r enw Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag Effaith Tlodi. Dyma oedd penllanw gwaith gyda 550 o blant a phobl ifanc ac â gweithwyr proffesiynol a rhieni, i chwilio am newidiadau ymarferol y gallem eu gwneud yng Nghymru i leihau effeithiau tlodi plant ar deuluoedd. Anogwyd Llywodraeth Cymru i ystyried y costau y mae teuluoedd sy'n byw ar incwm isel yn eu cael yn arbennig o anodd eu talu, gan gynnwys costau trafndiaeth. Bu plant a phobl ifanc a rheini/gofalwyr yn trafod costau clybiau ar ôl ysgol os nad oedd bws am ddim o'r ysgol. Mae teuluoedd ar incwm isel neu sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus wedi'u heithrio rhag y gweithgareddau hyn. I deuluoedd sy'n dioddef tlodi bwyd ac sy'n dibynnu ar fanciau bwyd, mae trafndiaeth gyhoeddus yn gallu bod yn gwbl hanfodol iddyn nhw allu mynd i'r banc bwyd.

Roedd cost ac argaeledd trafndiaeth yn bwnc roedd plant a phobl ifanc yn teimlo'n gryf iawn yn ei gylch. Yn arbennig plant a phobl ifanc mewn ardaloedd gwledig, ond roedd y teimladau'n gryf yn y dinasoedd a'r trefi hefyd.

Dywedodd rhieni hefyd fod rhai cwmnïau bysiau'n gadael i blant o dan 5 oed deithio am ddim, ond dim ond y plentyn cyntaf, felly i deuluoedd sydd â mwy nag un plentyn o dan yr oed hwnnw, dim ond y plentyn cyntaf sy'n cael tocyn am ddim.

Dyweddodd rhieni/gofalwyr wrth Gomisiynydd Plant Cymru fod cost trafndiaeth gyhoeddus i weithgareddau diwylliannol neu hamdden yn cyfyngu ar eu gallu i fynd â'u plant i ddigwyddiadau all eu symbylu. Ceir sawl cofnod hefyd fod cost bysiau'n uchel i blant a phobl ifanc sy'n gorfod talu i deithio i'r ysgol.

Roedd trafndiaeth gyhoeddus ddi-dâl neu ratach yn bwysig iawn, lle roedd ar gael, i'r rheini y gwnaethon ni siarad â nhw. Gwnaeth sawl un sôn am wasanaeth Traws Cymru er enghraifft, sy'n cynnig tocynnau am ddim ar y penwythnos. Dywedodd teuluoedd o'r Gogledd eu bod yn defnyddio'r gwasanaeth i fynd o Wrecsam i'r Bermo yn yr haf, tra roedd y gwasanaeth o Ferthyr Tudful i Gaerdydd yn cael ei ddefnyddio'n rheolaidd yn y penwythnosau gan blant a phobl ifanc y siaradodd y swyddfa â nhw yng Nghymoedd y De.

Gwnaeth nifer o weithwyr proffesiynol sôn am gynllun 'Fy Ngherdyn Teithio', sy'n cynnig gostyngiad o draean oddi ar docynnau bws i bobl ifanc 16-21 oed fel gostyngiad defnyddiol i gostau ond mae'n bwysig nodi na wnaeth unrhyw bobl ifanc sôn amdano. Efallai nad ydyn nhw'n gwybod am y gostyngiad.

Dyweddodd gweithwyr proffesiynol sy'n gweithio gyda phlant a phobl ifanc fod y profiad o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn anodd i rai pobl ifanc sydd â gofynion penodol, fel y rheini ar y sbectwm awtistig. Disgrifiwyd y cynllun Waled Oren fel erfyn defnyddiol yr oedd plant a'u teuluoedd yn ei werthfawrogi, gan ei fod yn helpu plant a phobl ifanc i gyfathrebu trwy eiriau ysgrifenedig a lluniau sy'n cael eu cadw yn y waled. Mae manylion cysylltu mewn argyfwng hefyd yn y waled.

Ymhlith y nifer fawr o argymhellion sy'n rhan o apêl fwy ar i'r Llywodraeth lunio cynllun ymarferol ar gyfer delio â thlodi plant yng Nghymru, mae Comisiynydd Plant Cymru wedi gwneud argymhelliad penodol mewn cysylltiad â thrafnidiaeth, sef y dylai Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol fuddsoddi mwy mewn cynlluniau trafndiaeth hygyrch a di-dâl neu fforddiadwy ar gyfer plant a phobl ifanc, ac anelu at eu gwneud yn fwy rheolaidd gan wasanaethu lleoliadau gwledig a mwy trefol."

Nododd Comisiynydd Plant Cymru y cynnig i sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA) a fyddai'n caniatáu atebion rhanbarthol unigryw i dtrafnidiaeth o fewn cyd-destun cenedlaethol ehangach. Ond dywedodd y byddai'n well ganddi weld un JTA ar gyfer Cymru gyfan gyda byrddau rhanbarthol i'w roi ar waith, yn hytrach na rhoi cyfrifoldebau penodol i nifer o gyrff rhanbarthol neu leol. Y rheswm am hynny meddai yw bod pobl ifanc wedi dweud wrthi ei bod yn bwysig cael gwasanaeth cyson ledled Cymru. Y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yw'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol newydd ac nid ydynt yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).

Gallai'r rheini sy'n teithio ar draws ffiniau sirol neu ardal ffurfiol, er enghraifft i fynd i goleg arbenigol neu i fanteisio ar gyfle gwaith ei chael hi'n anodd cael trafndiaeth pe bai gwahaniaethau rhwng rhanbarthau o ran penderfyniadau a swyddogaethau.

Hefyd, nododd Comisiynydd Plant Cymru fod y Llywodraeth yn cynnig newid y ddeddfwriaeth bresennol er mwyn i awdurdodau lleol allu rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain ond awgrymodd nad oedd eglurder a oedd yr awydd na'r gallu mewn awdurdodau lleol i wneud hyn na sut y gallai hynny helpu i sicrhau cysondeb ledled Cymru.

Ailadroddodd Comisiynydd Plant Cymru mor bwysig yw trafod y cynigion â phobl ifanc sydd ag anableddau dysgu.

Er mai dim ond pum ymateb a ddaeth i law i fersiynau Cymuned ac Ieuenctid a Hawdd eu Darllen o'r Ddogfen Ymgynghori ar y newidiadau arfaethedig⁹¹, trefnodd Plant yng Nghymru gyfarfod i Ofalwyr Ifanc yng Nghaerdydd a dywedodd y 30 o bobl ifanc oedd yn bresennol eu bod yn croesawu'r rhan fwyaf o gynigion y Papur Gwyn, yn enwedig yr elfennau ynghylch cydgysylltu ymdrechion a gweithgareddau ar draws awdurdodau lleol, datblygu Partneriaethau Ansawdd Estynedig rhwng cwmnïau bysiau ac awdurdodau lleol er mwyn gwella gwasanaethau, a galluogi awdurdodau lleol i redeg gwasanaethau bysiau neu gynnal masnachfaint. Byddai croeso hefyd i wella gwybodaeth am wasanaethau a mynediad ati, ac i wella'r safonau ar gyfer trwyddedu tacsis, gan gynnwys safonau llygredd aer.

Dylai'r cynigion ar gyfer gwelliannau fel tocynnau integredig a thocynnau rhwydd talu amdanynt, gwybodaeth well ar fysiau, wrth arosfannau bysiau ac ar-lein a bysiau mwy prydlon, helpu pobl ifanc i deimlo'n fwy hyderus wrth ddefnyddio bysiau. Dylai gwasanaethau bysiau lleol gynnig opsiwn cynaliadwy a thymor hir i bobl ifanc.

Fel ag sy'n ofynnol gan yr Aseiad o'r Effaith ar Hawliau Plant, rhoddwyd ystyriaeth ddwys i'r erthyglau perthnasol ym Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011. Wrth lunio'r ddeddfwriaeth, rydym wedi ystyried hawliau plant a phobl ifanc a byddwn yn parhau i wneud hynny (er enghraifft, trwy helpu i sicrhau nad oes unrhyw wahaniaethu a'u bod yn cael digon o gyfle i gyfrannu at y cynigion h.y. Erthygl 12 sef cael yr hawl i ddweud beth yn eu barn nhw ddylai ddigwydd a chael clust i wrando arnynt). Fodd bynnag, credir mai'r erthyglau canlynol yw'r rhai mwyaf perthnasol o ran yr effeithiau tebygol ar blant a phobl ifanc:

Erthygl 15 - Eich hawl i gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau;

Erthygl 23 - Eich hawl i gael gofal a help arbenigol os oes gennych anabledd er mwyn ichi gael byw bywyd llawn ac annibynnol;

Erthygl 28 - Eich hawl i ddysgu a mynd i'r ysgol; a

Erthygl 31 - Eich hawl i ymlacio a chwarae.

Bydd rhwydwaith bysiau dibynadwy, prydlon a da yn helpu pobl ifanc i gwrdd â ffrindiau ac i ymuno â grwpiau a chlybiau.

Derbynnir bod pobl ifanc sy'n dechrau defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn annibynnol pan fyddant yn ifanc ac yn cael profiad cadarnhaol yn fwy tebygol o barhau i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus wedi iddyn nhw dyfu'n oedolion.

Mae'r cynigion yn ceisio gwneud gwasanaethau bysiau'n fwy hygyrch ac yn well eu hansawdd trwy eu rheoli a'u rhedeg yn fwy effeithlon, gan amddiffyn a gwella llwybrau yn y tymor hir. Gallai gwybodaeth well am wasanaethau bysiau helpu plant a phobl ifanc hefyd i ddeall eu hopsiynau teithio'n well, gan drwy hynny wneud gwasanaethau bysiau yn fwy hygyrch.

⁹¹ <https://llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus>

Gallai rhwydwaith bysiau cenedlaethol gwell sy'n rhoi rhwydwaith cydgysylltiedig a hawdd ei ddeall a'i ddefnyddio o lwybrau ac amserau wella'r cyfleoedd hefyd i blant ymlacio a chwarae.

Mewn ardaloedd mwy gwledig, gallai rhoi mwy o hyblygrwydd ei gwneud yn bosib darparu trafndiaeth integredig ac ymatebol a fyddai'n gwella'r cysylltiadau â gwasanaethau hamdden a darparu cyfleoedd eraill i blant a phobl ifanc ymlacio a chwarae. Yn yr un modd, byddai tocynnau integredig fydd yn gallu cael eu defnyddio ar y rheilffyrdd, bysiau a pharcio a theithio yn golygu bod pobl yn gallu ymweld ag ardaloedd gwahanol a sicrhau eu bod yn cael cynnig y pris gorau am y daith. Byddai'r cynigion yn hwyluso gwelliannau i'r gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus i sicrhau atebion cadarnhaol.

Fforddiadwyedd yw'r ffactor a fydd yn penderfynu a fydd plant a phobl ifanc yn gallu gwneud y gorau o'r cyfleoedd y gall trafndiaeth gyhoeddus eu cynnig iddyn nhw. Mae unigolion a theuluoedd sy'n byw mewn tldi yn dibynnu'n aml ar drafnidiaeth gyhoeddus i ddefnyddio gwasanaethau, iechyd, addysg, hamdden a gwasanaethau cymunedol eraill. Os yw cost trafndiaeth gyhoeddus yn rhy uchel, bydd plant a phobl ifanc yn ei chael hi'n fwyfwy anodd arfer eu hawliau. Gallai'r cynigion roi mwy o hyblygrwydd trwy gydweithio a masnachfreintiau, gan helpu i wneud gwasanaethau bysiau'n fwy cynaliadwy a hygyrch yn y tymor hir i blant a phobl ifanc.

Rhagwelir y byddai'r cynigion hyn yn esgor ar effeithiau positif ar y cyfan ar blant a phobl ifanc.

Gellid rhoi ystyriaeth fanylach i'r mater, gan gynnwys yr angen am Asesiad arall o'r Effaith ar Hawliau Plant, pan ddewisa awdurdodau lleol ddefnyddio'r pwerau a roddir iddyn nhw gan y ddeddfwriaeth hon. Bryd hynny, gellid trafod eto â phlant a pobl ifanc, gan gynnwys y rhai ag anableddau, i ddeall yn well sut y gallai defnyddio'r pwerau yn y ddeddfwriaeth effeithio ar blant a phobl ifanc.

B. ASESIAD O'R EFFAITH AR GYDRADDOLDEB

Cefndir

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn amddiffyn pobl yn gyfreithiol rhag achosion o wahaniaethu yn y gweithle ac mewn cymdeithas yn ehangach. O dan y Ddeddf, rhaid i bob awdurdod cyhoeddus yng Nghymru, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, ystyried pob unigolyn wrth iddo gyflawni ei waith beunyddiol o ran llunio polisiau, darparu gwasanaethau, ac mewn perthynas â'i gyflogeion ei hun. Mae hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau cyhoeddus roi sylw priodol i'r angen i:

- ddileu achosion o wahaniaethu
- hyrwyddo cyfle cyfartal
- meithrin cydberthnasau da rhwng gwahanol bobl wrth gyflawni eu dyletswyddau

Mae'r gofyniad i roi sylw priodol i'r materion hyn wedi'i atgyfnerthu yng Nghymru drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Un o'r saith nod llesiant yn y Ddeddf yw'r dyhead i greu 'Cymru sy'n fwy cyfartal', sef 'cymdeithas sy'n galluogi pobl i gyflawni eu potensial ni waeth beth fo'u cefndir neu eu hamgylchiadau'.

Mae Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn cynnwys dadansoddiad o unrhyw bolisi, gwasanaeth neu gynniq am newid er mwyn helpu i nodi ac ymdrin â chanlyniadau anfwriadol posibl penderfyniadau. Yng Nghymru mae'r asesiadau hyn yn rhan o'r gofynion statudol sydd ar gyrff cyhoeddus mewn perthynas â Dyletswydd Gyffredinol Deddf Cydraddoldeb 2010.

Mae Arferion Asesu Effeithiau ar Gydraddoldeb yng Nghymru wedi nodi, wrth gynnal Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb, fod pedwar canlyniad posibl⁹²:

1. Dim newid mawr. Mae'r asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb yn dangos bod y polisi'n gadarn; nid oes unrhyw botensial am wahaniaethu nac effaith niweidiol. Cymerwyd pob cyfle i hyrwyddo cydraddoldeb.
2. Addasu'r polisi. Mae'r asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb yn amlygu problemau posibl neu gyfleoedd a fethwyd. Addaswch y polisi i oresgyn rhwystrau neu hyrwyddo cydraddoldeb yn well.
3. Parhau â'r polisi. Mae'r asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb yn amlygu'r potensial am effaith niweidiol neu gyfleoedd a fethwyd i hyrwyddo cydraddoldeb. Amlinellwch yn glir y cyfiawnhad dros barhau ag ef. Dylai'r cyfiawnhad gael ei gynnwys yn yr asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb a rhaid iddo fod yn unol â'r ddyletswydd i roi ystyriaeth briodol. Ar gyfer y polisiau perthnasol pwysicaf, bydd angen rhesymau cymhellol.
4. Atal a dileu'r polisi. Mae'r polisi'n dangos gwahaniaethu anghyfreithlon gwirioneddol neu bosibl. Rhaid ei atal a'i ddileu neu ei newid.

Gan ystyried yr uchod, mae'r asesiad hwn yn dadansoddi'r cynigion deddfwriaethol yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ac yn eu hasesu o ran y posibilrwydd o wahaniaethu a

⁹² <http://www.eiapractice.wales.nhs.uk/beth-yw-asesu-effeithiau-ar-gydraddoldeb>

chyfleoedd i hyrwyddo cydraddoldeb a meithrin cydberthnasau da rhwng gwahanol grwpiau.

Nod yr asesiad yw nodi a fyddai'r cynigion yn cael effaith anghymesur neu wahaniaethol ar bobl â nodweddion gwarchoddedig. Gellir diffinio hyn fel a ganlyn:

- **Anghymesur:** gall fod effaith anghymesur ar gydraddoldeb lle mae pobl â nodwedd warchoddedig benodol yn cyfrif am gyfran uwch o'r rhai yr effeithir arnynt nag o fewn y boblogaeth ehangach.
- **Gwahaniaethol:** gall fod effaith wahaniaethol ar gydraddoldeb lle yr effeithir ar bobl â nodwedd warchoddedig yn wahanol i'r boblogaeth gyffredinol o ganlyniad i fregusrwydd neu gyfyngiadau a wynebir ganddynt oherwydd y nodwedd warchoddedig honno.

Cynhaliwyd ymchwil er mwyn deall effaith y cynigion ar y rhai â nodweddion gwarchoddedig fel y'u diffinnir yn Neddf Cydraddoldeb 2010 (Oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw (rhywedd) a chyfeiriadedd rhywiol). Cyn i'r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol ddod i rym ym mis Ebrill 2020, aed ati i gasglu tystiolaeth a nodi effeithiau economaidd-gymdeithasol yn ychwanegol at yr asesiad statudol o'r effaith ar gydraddoldeb.

Hefyd, mae'r asesiad hwn yn ystyried yr ymatebion i ymgynghoriad Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus, a gafwyd gan sefydliadau yn cynnwys y rhai â diddordeb mewn cydraddoldeb ac sy'n cynrychioli'r rhai â nodweddion gwarchoddedig, fel Anabledd Cymru a Guide Dogs UK, yn ogystal â hyrwyddwyr annibynnol a swyddogol, fel Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru.

Mae'r asesiad hwn o'r effaith ar gydraddoldeb wedi'i gynnal yn unol â Chanllawiau Asesu'r Effaith ar Gydraddoldeb Llywodraeth Cymru ac arferion gorau. Cyflwynir canlyniadau'r asesiad ar sail y themâu allweddol canlynol:

- Y rhwystrau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a wynebir gan bobl sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig a sut y gallai'r rhwystrau hyn gael eu lleihau neu eu dileu gan y cynigion yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru);
- Effaith y cynigion ar y rhai â nodweddion gwarchoddedig;
- Yr effeithiau negyddol posibl ar bobl mewn grwpiau gwarchoddedig a sut y gallai'r rhain gael eu lleihau, eu dileu a/neu eu lliniaru;
- Sut y byddai'r cynigion yn hyrwyddo cydraddoldeb.

Adolygu'r dystiolaeth

Mae'r data sylfaenol canlynol wedi'u casglu er mwyn helpu i greu darlun o Gymru er mwyn ystyried y materion sy'n berthnasol i anghenion y rhai â nodweddion gwarchoddedig yng Nghymru, ynghyd â'u hanghenion.

Y Boblogaeth a'i Strwythur o ran Oedran

Yn ôl data Cyfrifiad 2011 mae gan Gymru 3 miliwn o bobl i gyd. Mae ychydig yn fwy o fenywod, sef 50.9%, ac mae 49.1% yn ddynion⁹³.

⁹³ SYG (2019) Arolwg Blyneddol o'r Boblogaeth [cyrchwyd o Nomis 27 Awst 2019]

Dengys data lefel ganol fod poblogaeth Cymru yn tyfu'n gyffredinol, ond mae newid canrannol ychydig yn uwch yn y grŵp oedran 65+ o gymharu â grŵp oedran 0-15 a grŵp oedran 16-64. Bu cynnydd o 15.1% yn y grŵp 65+, o gymharu â chynnydd o 1.24% ar gyfer 0-15 a gostyngiad o -0.90% ar gyfer 16-64 rhwng 2011 a 2018.

Yng nghanol-blwyddyn 2018, roedd bron chwarter poblogaeth Cymru dros 65 oed, sydd ychydig islaw nifer y preswylwyr arferol sy'n 18 oed neu'n iau, sy'n cyfrif am 21.2% o boblogaeth Cymru. Awgryma'r amcangyfrifon o'r boblogaeth fod poblogaeth Cymru yn heneiddio. Yn ôl data canol-blwyddyn 2018, roedd 20.1% o boblogaeth Cymru dros 65 oed; dangosodd amcangyfrifon canol blwyddyn 2011 fod 18.5% o'r boblogaeth dros 65 oed⁹⁴.

Gall y newidiadau yn y boblogaeth gael eu hegluro'n rhannol gan y gyfradd genedigaethau a marwolaethau. Mae cyfraddau genedigaethau byw wedi bod yn gostwng yn raddol ers 2013, ond mae'r gyfradd marwolaethau dros yr un cyfnod wedi bod yn fwy cyfnewidiol. Cafwyd 31,439 o farwolaethau yn 2014. Rhwng 2017 a 2018, roedd gan Gymru boblogaeth o 3,125,165. Yn sgil cyfradd marwolaethau o 34,476 a chyfradd genedigaethau o 31,853, cafwyd gostyngiad o 2623 yn y boblogaeth. Fodd bynnag, bu ymfudiad net o 16,089 i mewn i Gymru. Felly, rhwng 2017 a 2018, cafwyd cynnydd o 0.4% ym mhoblogaeth gyffredinol Cymru.⁹⁵

Ethnigrwydd

Yr ethnigrwydd pennaf a mwyaf cyffredin yng Nghymru yw Gwyn.⁹⁶ Asiaidd/Asiaidd Prydeinig sydd nesaf. Saesneg yw prif iaith y rhan fwyaf o gartrefi yng Nghymru. Mewn tua 1.4% o gartrefi, nid yw'r Gymraeg na'r Saesneg yn brif iaith i o leiaf un ond nid pob unigolyn dros 16 oed, ac nid oes gan tua 1.7% o gartrefi unrhyw un lle mae'r Gymraeg neu'r Saesneg yn brif iaith iddynt⁹⁷.

Crefydd

Ar adeg Cyfrifiad 2011, nid oedd 32.1% o boblogaeth Cymru yn credu bod ganddynt grefydd. Mae hyn yn cymharu â 57.6% o'r boblogaeth a nododd eu bod yn Gristnogion ac 1.5% o'r boblogaeth a nododd eu bod yn Fwslimiaid. Roedd Iddewiaeth, Bwdhaeth, Hindŵaeth a Siciaeth yn cyfrif am lai na 0.5% yr un o'r boblogaeth gyfan.

⁹⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Estimates/nationallevelpopulationestimates-by-year-age-ukcountry>

⁹⁵ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Components-of-Change/components-of-population-change-by-time-period-component>

⁹⁶ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Ethnicity/ethnicity-by-area-ethnicgroup>

⁹⁷ SYG (2011) Data Cyfrifiad KS206EW – Iaith y cartref [lawrlwythwyd o Nomis 23 Awst 2019]

Anabledd

Mae data o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth yn amcangyfrif bod cyfanswm o 397,600 o bobl ag anabledd yng Nghymru. O blith y boblogaeth hon, mae 55.3% yn fenywod ac mae 44.7% yn ddynion⁹⁸. Mae'r rhan fwyaf o'r rhai sydd ag anabledd yng Nghymru dros 55 oed. Mae'r niferoedd yn lleihau wrth i bobl heneiddio, yn fwyaf sylweddol ymhlith pobl 65 oed a throsodd. Amcangyfrifir bod 370,000 o ofalwyr cofrestredig yng Nghymru⁹⁹, ac mae ymchwil ddiweddar gan sefydliad Gofalwyr Cymru yn amcangyfrif bod 220,000 o ofalwyr yn ceisio sicrhau cydbwysedd rhwng y cyfrifoldeb hwn a gwaith â thâl.¹⁰⁰

Priodas, Partneriaeth Sifil a Chyfeiriadedd Rhywiol

Yn ôl data Cyfrifiad 2011, mae'r rhan fwyaf o boblogaeth Cymru yn briod (46.6%) ac mae 0.2% o'r boblogaeth mewn partneriaeth sifil o'r un rhyw¹⁰¹. Yn ôl data Diverse Cymru mae nifer amcangyfrifedig o 34,500 o bobl yng Nghymru yn ystyried eu hunain yn lesbiaidd, yn hoyw neu'n ddeurywiol¹⁰². Dengys data SYG mai pobl ifanc 16-24 oed yn ystadegol sy'n fwyaf tebygol o ystyried eu hunain yn lesbiaidd, yn hoyw neu'n ddeurywiol yn y DU, ac mae mwy o ddynion yn ystyried eu hunain yn hoyw.¹⁰³

Yr Economi a'r Farchnad Lafur

Yn ôl yr Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth (2018) mae cyfradd cyflogaeth o 73.1% yng Nghymru. Y gyfradd gweithgarwch economaidd yw 76.7% o'r rheini o oedran gweithio (16-64) a'r gyfradd anweithgarwch economaidd yw 23.3%.¹⁰⁴

Dengys y tabl isod ddadansoddiad o anweithgarwch economaidd yng Nghymru fesul rheswm:

Rheswm dros Anweithgarwch Economaidd	% o'r Boblogaeth 16-64 oed
Myfyriwr	24.8
Yn gofalu am y teulu/cartref	20.1
Yn sâl am gyfnod byr	1.9

⁹⁸ StatsCymru (2019) Anabledd yn ôl Oedran a Rhyw, ar gael ar-lein yn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Disability/disabilitystatus-by-age-sex> [cyrchwyd 23 Awst 2019]

⁹⁹ Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth a taliol ar gyfer gofalwyr sy'n oedolion yng Nghymru: a dolygiad cyflym

¹⁰⁰ Gofalwyr Cymru (2019) Number of carers juggling paid work and care across Wales increases to 220,000

¹⁰¹ SYG 2011 Statws priodasol a phartneriaeth sifil [lawrlywythwyd o Nomis 23 Awst 2019]

¹⁰² Diverse Cymru (2019) Anghydraddoldeb Cyfeiriadedd Rhywiol yng Nghymru. Ar gael ar-lein yn: <https://www.diverse.cymru.org.uk/cy/nodweddion-gwarchoddedig/cyfeiriadedd-rhywiol/>

¹⁰³ SYG (2017) Cyfeiriadedd rhywiol

¹⁰⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed>

Yn sâl am gyfnod hir	28.0
Wedi digalonni	0.4
Wedi ymddeol	15.1
Arall	9.9

Ffynhonnell: Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth – Anweithgarwch Economaidd fesul Rheswm¹⁰⁵

O ran cymwysterau, mae gan 37.8% o boblogaeth Cymru NVQ Lefel 4 ac uwch o gymharu ag 8.4% o'r boblogaeth sydd heb unrhyw gymwysterau.¹⁰⁶ Enillion wythnosol gros cyfartalog gweithwyr llawn amser yng Nghymru oedd £509.00 yr wythnos yn 2018. O'u dadansoddi yn ôl rhywedd, cyflog wythnosol cyfartalog dynion a oedd yn gweithio'n llawn amser oedd £541.60, a £469.60 ar gyfer menywod a oedd yn gweithio'n llawn amser.

Hefyd, mae bwloch sylweddol mewn cyflog mewn perthynas â'r rhai ag anabledd. Dynoda ymchwil fod maint y 'bwloch mewn cyflog o ran anabledd' yn amrywio, yn dibynnu ar yr union fath o anabledd, a'i natur. Er enghraifft, dengys data fod bwloch o ryw 60% rhwng cyflogau dynion ag anawsterau dysgu neu anabledau a phobl nad oes ganddynt anabledd. Gall y gwahaniaeth rhwng enillion menywod nad oes ganddynt anabledd sy'n gweithio ac enillion menyw â nam corfforol amrywio rhwng 8% a 18% yn dibynnu ar y math o gyflogaeth¹⁰⁷.

Mae amrywiadau mewn enillion hefyd yn sylweddol i gartrefi pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig. Mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod incymau cartrefi Bangladeshaid nodweddiadol, er enghraifft, 35% yn llai na'r canolrif Gwyn Prydeinig, a bod incymau cartrefi Du Affricanaidd nodweddiadol 22% yn is na'r canolrif Gwyn Prydeinig¹⁰⁸.

Rhwng mis Mai 2019 a mis Gorffennaf 2019 roedd cyfradd anweithgarwch economaidd Cymru yn 22.2% i'r rhai rhwng 16 a 64 oed. Mae hyn o'i gymharu â'r cyfnod rhwng mis Mai 2011 a mis Gorffennaf 2011 pan oedd y gyfradd anweithgarwch economaidd yn 25.8%¹⁰⁹.

Cyn cyflwyno Credyd Cynhwysol, darparodd yr Adran Gwaith a Phensiynau ddadansoddiad o gyfanswm cyfran yr hawl wyr yn ôl y math o fudd-dal a hawliwyd, a dangosir y data mwyaf diweddar yn y tabl isod.

¹⁰⁵ SYG Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth, y flwyddyn a ddaeth i ben mis Rhagfyr 2018 [cyrchwyd o Nomis Awst 2019]

¹⁰⁶ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Education-and-Skills/Post-16-Education-and-Training/Data-For-Regions-of-Wales/highestqualificationlevelofworkingageadults-by-region-localauthority>

¹⁰⁷ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2017) Gagendor Cyflog Anabledd <https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/research-report-107-the-disability-pay-gap-welsh.pdf>

¹⁰⁸ Corlett, A. (2017) Diverse Outcomes: Living Standards by Ethnicity

¹⁰⁹ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityrates-by-ukcountryenglishregion-quarter>

Math o Fudd-dal a Hawliwyd	% Cyfanswm yr Hawlwyr
Ceiswyr Gwaith	1.4
Lwfans Cyflogaeth a Chymorth a Budd-daliadau Analluogrwydd	8.4
Unig Rien	1.2
Gofalwyr	2.2
Eraill ar Fudd-daliadau sy'n Gysylltiedig ag Incwm	0.2
Anabl	0.7
Mewn Profedigaeth	0.2

Ffynhonnell: DWP (2016) Hawlwyr Budd-daliadau – Grŵp Cleientiaid o Oedran Gweithio [cafwyd o Nomis 27 Awst 2019]

Trafnidiaeth a Theithio

Nid oes gan lai na hanner (42%) y bobl yng Nghymru fynediad at gar na fan¹¹⁰. Nodir bod gan 18.3% o gartrefi Cymru gar neu fan ac mae gan 10.9% o gartrefi ddau gar.

Dengys Arolwg Cenedlaethol Cymru, o blith y rhai yn yr 20% o gartrefi mwyaf difreintiedig yng Nghymru, mai dim ond 65% o gartrefi all ddefnyddio car o gymharu ag 89% o gartrefi yn yr 20% lleiaf difreintiedig.¹¹¹ Felly, mae pobl mewn cartrefi incwm isel yn fwy tebygol o ddibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig y bws.

Mae bod yn berchen ar gar yn amrywio'n sylweddol i'r rhai sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig. Dengys data'r Adran Trafnidiaeth ar gyfer y DU mai'r rhai mewn grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig sydd leiaf tebygol o fod yn berchen ar gar. Nid oes gan 41% o bobl dduon fynediad at gar na fan o gymharu â 18% o bobl wynion¹¹².

Ymhlith grwpiau anabl nid oes gan 37% fynediad at gar.¹¹³ Hefyd, nodwyd mai dim ond 35% o fenywod sy'n geidwaid ceir cofrestredig yn y DU¹¹⁴ ac nad oedd gan 27% o oedolion 17 oed a throsodd drwydded yrru lawn yn 2016.¹¹⁵

Mae'r rhan fwyaf o'r bobl sy'n gweithio yng Nghymru yn gyrru i'r gwaith mewn car neu fan (38.4%), mae 5.7% yn cerdded i'r gwaith, ac mae 2.7% yn mynd ar y bws¹¹⁶.

¹¹⁰ SYG (2011) Data Cyfrifiad 2011 - QS416EW - Argaeledd car neu fan

¹¹¹ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth

¹¹² Y Comisiwn Trafnidiaeth Annibynnol (2015) On the Move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain

¹¹³ DfT (2014) Yr Arolwg Teithio Cenedlaethol, Anabledd a theithio 2007-2014

¹¹⁴ DfT (2019) Ystadegau Trwyddedau Cerbydau: Blwyddol 2018

¹¹⁵ Is Britain Fairer? —The state of equality and human rights 2018 Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol 2018

¹¹⁶ SYG (2011) Data Cyfrifiad 2011 WD703EW - Dull o deithio i'r gwaith

O ran cael gafael ar wasanaethau eraill (y tu hwnt i gyflogaeth), edrychodd yr Arolwg Trafnidiaeth Cenedlaethol a gynhaliwyd gan Lywodraeth Cymru ar ba mor hawdd y gallai pobl gael gafael ar seilwaith allweddol. Nododd yr ymchwil hon fod pobl hŷn (yn enwedig y rhai 75 oed a throsodd) yn ei chael hi'n anos cyrraedd yr ysbyty o gymharu â phobl iau, ac mai'r farn gyffredinol oedd ei bod hi'n haws cyrraedd yr ysbyty os oedd gennych fynediad at gar. Er enghraifft, o'r rhai a holwyd, dim ond 3% o'r rhai â char a ddywedodd ei bod hi'n 'anodd iawn' cyrraedd yr ysbyty, o gymharu â 10% o'r rhai heb gar¹¹⁷.

Nodwyd hefyd fod trafndiaeth gyhoeddus yn her benodol i'r rhai o gefndiroedd pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig oherwydd y rhwystrau iaith a'r ffaith nad ydynt yn ddigon hyderus i ofyn am help¹¹⁸.

Hefyd, holodd Arolwg Cenedlaethol Cymru am deimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus wedi iddi nosi, a dadansoddodd newidynnau allweddol fel oedran a rhywedd. Nodwyd yn gyffredinol fod 34% o'r rhai a holwyd yn teimlo'n 'ddiogel iawn' o gymharu â 46% a deimlai'n 'weddol ddiogel'. Roedd 15% yn teimlo'n 'weddol anniogel' ac roedd 5% yn teimlo'n 'anniogel iawn'. Pan ddadansoddwyd y canlyniadau hyn fesul oedran, dangosodd y canlyniadau fod yr ymdeimlad o ddiogelwch fel rheol yn lleihau wrth i rywun fynd yn hŷn. Dim ond 25% o'r rhai 75 oed a throsodd a deimlai'n 'ddiogel iawn'. Hefyd, roedd cryn amrywiad o ran rhywedd. Nododd 43% o ddynion eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn wrth deithio wedi iddi nodi, o gymharu â 24% o fenywod. Nododd 2% o ddynion eu bod yn teimlo'n 'anniogel iawn' wrth deithio wedi iddi nosi, o gymharu â 9% o fenywod.¹¹⁹

Mae teimlo'n ddiogel ar drafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn fater sy'n codi ymhlith unigolion LGBT+. Nodwyd bod bron chwarter y bobl drawsryweddol yn osgoi defnyddio trafndiaeth gyhoeddus am eu bod yn ofni cael eu haflynyddu neu eu hadnabod fel rhywun trawsryweddol¹²⁰. Hefyd, nododd yr Arolwg LGBT Cenedlaethol fod 65% o oedolion LGBT yn nodi eu bod yn osgoi bod yn agored am eu cyfeiriadedd rhywiol ar drafnidiaeth gyhoeddus¹²¹.

Ymgynghori ac Ymgysylltu

Fel y nodwyd yn Adran 1 o'r Asesiad Effaith Integredig hwn, cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus ar Bapur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus rhwng mis Rhagfyr 2018 a mis Mawrth 2019. Er mwyn sicrhau bod yr ymgynghoriad yn gynhwysol ac yn hygyrch i bawb, cyhoeddwyd fersiwn Hawdd ei Deall o'r ymgynghoriad, ac roedd fersiynau print bras, braille, sain ac ieithoedd eraill ar gael ar gais. Yn ogystal â'r ymgynghoriad cyhoeddus, cynhaliwyd gweithdai ledled Cymru, ynghyd â chyfarfodydd â sefydliadau penodol sy'n

¹¹⁷ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Trafnidiaeth Cenedlaethol

¹¹⁸ Y Groes Goch Brydeinig (2019) Barriers to belonging: An exploration of loneliness among people from Black, Asian and Minority Ethnic backgrounds.

¹¹⁹ Arolwg Cenedlaethol – ystadegau yn nhabl 41: <https://stats.cymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

¹²⁰ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2018) Is Britain Fairer? The state of equality and human rights

¹²¹ Swyddfa Cydraddoldebau'r Llywodraeth (2018) Arolwg LGBT Cenedlaethol
<https://www.gov.uk/government/publications/national-lgbt-survey-summary-report>

cynrychioli'r rhai â nodweddion gwarchoddedig, gan gynnwys Anabledd Cymru a Cŵn Tywys Cymru.

Mae'r ymatebion a gafwyd i'r ymgynghoriad wedi cael eu hystyried yn ofalus a chyfeirir atynt yn yr asesiad hwn o'r effaith ar gydraddoldeb yn yr adran isod, gan ystyried y canlyniadau.

Disgrifiwch ac eglurwch effaith y cynnig ar bobl â nodweddion gwarchoddedig fel y'u disgrifir yn Neddf Cydraddoldeb 2010

Asesiad

Ar hyn o bryd, mae gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru yn wynebu heriau mawr, wrth i nifer y teithwyr leihau'n raddol ac wrth i nifer y gwasanaethau a weithredir leihau o ganlyniad i hynny. Byddai cynigion y Bil yn rhoi mwy o ddylanwad i awdurdodau lleol dros wasanaethau bysiau yn eu hardaloedd drwy eu galluogi i weithredu Cynlluniau Partneriaethau Cymru, cynlluniau masnachfreinio a/neu redeg gwasanaethau bysiau lleol. Byddai'r cynigion hefyd yn gwella argaeledd data a'r broses o rannu gwybodaeth.

Mae cynnal a gwella gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn hanfodol o ran hyrwyddo cydraddoldeb ac amrywiaeth yn ein cymdeithas, o ystyried bod y rhai â nodweddion gwarchoddedig yn aml yn dibynnu'n fwy ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.

Tybir, heb unrhyw ymyrraeth, ac o ystyried y lefelau presennol o ddirywiad, y bydd gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn parhau i weithredu'n llai aml ac â niferoedd is o deithwyr.

Ymdriniwyd ag effaith pob un o'r cynigion yn y Bil ar y rhai â nodweddion gwarchoddedig yn eu tro, a chyflwynir canlyniadau'r gwaith dadansoddi hwn yn yr adrannau canlynol o'r asesiad hwn o'r effaith ar gydraddoldeb.

Mae pob adran yn ystyried y rhwystrau allweddol a wynebir gan y rhai â nodweddion gwarchoddedig o ran defnyddio bysiau, ac asesir sut y byddai'r cynigion yn lliniaru, yn datrys neu'n gwaethygu'r materion hyn, gan gyfeirio'n briodol at ddata a llenyddiaeth academaidd sy'n bodoli eisoes ar y pwnc, yn ogystal â'r ymatebion i ymgynghoriad y Papur Gwyn. Mae'r asesiad hefyd yn ystyried y ffordd y byddai'r cynigion yn hyrwyddo cydraddoldeb yn unol ag adran 149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010.

Crynoir yr asesiad yn y 'Cofnod o Effeithiau' ar ddiwedd yr asesiad hwn o'r effaith ar gydraddoldeb.

1. Deddfu o blaid Cynlluniau Partneriaethau Cymru, masnachfreinio a gwasanaethau a redir gan awdurdodau lleol

Byddai **Cynlluniau Partneriaethau Cymru** yn creu cyfleoedd i wella cydlyniant ac yn creu gweledigaeth glir ar gyfer gwella gwasanaethau bysiau, tra y byddai masnachfreinio a/neu wasanaethau a redir gan awdurdodau lleol yn rhoi'r cyfle i awdurdodau lleol gael mwy o ddylanwad dros y ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu gweithredu. Ystyrir bod y cynigion hyn o fudd cyffredinol i'r rhai â nodweddion gwarchoddedig oherwydd byddant yn golygu y gellir addasu gwasanaethau bysiau i ddiwallu anghenion grwpiau a chymunedau penodol. Nodir enghreifftiau penodol o sut y gellid cyflawni hyn isod.

Mae grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig yn gwneud mwy o ddefnydd o fysiau nag unrhyw grŵp arall¹²², ac yn arbennig mae myfyrwyr o'r grwpiau hyn yn fwy tebygol o deithio i'w sefydliadau addysgol ar drafnidiaeth gyhoeddus¹²³. Er gwaethaf yr ystadegau hyn, yn hanesyddol, nid yw anghenion trafndiaeth gyhoeddus pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig wedi cael eu diwallu am nad yw gwasanaethau bysiau wedi cael eu haddasu i ymateb i ddiwallu anghenion cymunedau newidiol¹²⁴. Rhydd y cynigion hyn y cyfle i fynd i'r afael â'r mater hwn drwy sicrhau bod system fwy integredig ar waith i gysylltu ardaloedd â phoblogaethau uchel o bobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig â gwasanaethau cyhoeddus pwysig, fel ysgolion, ysbytai a phrif ardaloedd cyflogaeth.

Mae pobl ifanc yn y DU yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp oedran arall, yn enwedig ar gyfer cludiant ysgol¹²⁵. Fodd bynnag, er gwaethaf hyn, mae ymateb Comisiynydd Plant Cymru i'r ymgynghoriad yn tynnu sylw at y ffaith bod pobl ifanc yng Nghymru yn parhau i ystyried bod cludiant bws yn rhwystr i fynychu'r ysgol, y coleg neu hyfforddiant arall, o ran fforddiadwyedd a dibynadwyedd. Mae hyn yn fater hynod arwyddocaol i bobl ifanc am fod ganddynt lai o opsiynau o ran mathau eraill o drafnidiaeth yn aml.¹²⁶

Byddai cyfleoedd **masnachfreinio neu i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol** yn creu'r posibilrwydd o gyflwyno gwasanaethau neu fentrau eraill sydd wedi'u hanelu'n benodol at bobl ifanc sydd am gyrraedd man gwaith, sefydliad addysg neu leoliad hyfforddiant, er mwyn annog cyfranogiad a phresenoldeb er budd yr economi ehangach.

Mae ymateb y Comisiynydd Plant i'r ymgynghoriad hefyd yn tynnu sylw at y ffaith bod pobl ifanc yng Nghymru o'r farn bod amserlenni bysiau yn broblem, er enghraifft bod prinder gwasanaethau gyda'r nos, sy'n rhwystr i blant o ran mynychu gweithgareddau hamdden a chwarae¹²⁷.

Hefyd, ar hyn o bryd, ystyrir bod amserlennu yn rhwystr i'r rhai sydd am fynychu gwasanaethau crefyddol, o ystyried bod angen iddynt yn aml deithio ar ddiwrnodau pan fydd llai o wasanaethau, e.e. dydd Sadwrn a dydd Sul, a gyda'r nos, pan na fydd unrhyw fysiau yn rhedeg, neu pan maent yn llai dibynadwy. Cafodd hyn ei nodi, er enghraifft, gan Eglwysi Ynghyd yng Nghymru yn ei ymateb i ymgynghoriad y Papur Gwyn, lle nododd fod llawer o bobl yn dibynnu ar y car preifat i fynychu'r eglwys a gweithgareddau cysylltiedig, er gwaethaf anfantais amgylcheddol teithio fel hyn¹²⁸.

¹²² Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017

¹²³ Sefydliad Bevan (2018) Class Dismissed

¹²⁴ Mott McDonald a Phrifysgol Leeds (2013) Valuing the social impacts of public transport Final report,

¹²⁵ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2018) Is Britain Fairer? The state of equality and human rights

¹²⁶ Gweler adran B.1.7.

¹²⁷ Comisiynydd Plant Cymru (2018) Adroddiad Sbotolau: Erthygl 31. Ar gael ar -lein <https://www.childcomwales.org.uk/wp-content/uploads/2018/04/Chwarae-FINAL.pdf>

¹²⁸ Ymateb Eglwysi Ynghyd yng Nghymru i ymgynghoriad y Papur Gwyn 'Gwell a Trafnidiaeth Gyhoeddus'.

I bobl hŷn, nodwyd bod teithio i'r ysbyty ac oddi yno heb allu defnyddio'r car preifat yn broblem barhaus¹²⁹. Dywed Age Cymru ei fod wedi cael adborth gan bobl hŷn yn nodi nad yw llwybrau bysiau yn cynnwys ysbytai a/neu fod yn rhaid iddynt newid sawl gwaith er mwyn cyrraedd ysbyty, a all roi straen arnynt, yn enwedig pan fydd gan bobl amseroedd apwyntiadau penodol.¹³⁰ Gallai gwella gwasanaethau bysiau i ysbytai hefyd fod o fudd i grwpiau gwarchoddedig eraill, fel menywod sydd angen mynychu apwyntiadau mamolaeth.

Byddai cyfleoedd i fasnachfreinio ac i awdurdodau lleol weithredu gwasanaethau bysiau'n uniongyrchol yn galluogi awdurdodau lleol i gynyddu/gwella darpariaeth bysiau ar benwythnosau, gyda'r nos ac i'r ysbyty ac oddi yno.

Mae gallu teithio ar fws yn hynod bwysig i bobl anabl, yn enwedig am nad oes gan lawer ohonynt fynediad i geir yn aml¹³¹. Dywed y rhan fwyaf o bobl anabl mai'r prif reswm dros ddefnyddio gwasanaethau bysiau yw nad oes ganddynt unrhyw ddewis arall.¹³² O'r herwydd, mae'r grŵp gwarchoddedig hwn yn aml yn wynebu seilwaith a gwasanaethau bysiau o ansawdd gwael, nad yw'n ddibynadwy, yn fwy na grwpiau eraill.

Fel y nodwyd gan Diverse Cymru yn ei ymateb i ymgynghoriad y Papur Gwyn, gallai'r cynigion greu system drafnidiaeth fwy integredig, a thrwy hynny, o bosibl, leihau amseroedd teithio, lleihau'r pellter rhwng seilwaith allweddol, a gwella diogelwch a hygyrchedd, a fyddai i gyd o fudd i bobl anabl.

Sut y byddai hyn yn hyrwyddo cydraddoldeb?

Drwy integreiddio'r rhwydwaith bysiau a chydweithio'n well byddai modd gwneud gwasanaethau'n fwy dibynadwy a chyflwyno rhagor o wasanaethau. Byddai hyn yn ei gwneud hi'n haws i bobl chwarae rhan lawn mewn cymdeithas, er enghraifft, drwy alluogi pobl i fynychu gwasanaethau crefyddol a theithio i'r ysbyty. Byddai hyn yn helpu i liniaru effeithiau anghymesur ar y rhai sy'n anabl, grwpiau crefyddol, a'r rhai ag anghenion iechyd ychwanegol, fel menywod sy'n feichiog.

Hefyd, gall helpu'r rhai â nodweddion gwarchoddedig i deimlo mwy o werthfawrogiad a pharch yn eu cymunedau, a'u galluogi i deimlo bod eu hanghenion penodol wedi cael eu hystyried yn llawn wrth ddarparu gwasanaethau bysiau.

Byddai gwasanaethau sydd wedi'u teilwra'n fwy yn seiliedig ar anghenion cymunedau yn sicrhau nad yw grwpiau gwarchoddedig dan anfantais am na chânt fynediad at gyfleoedd gwaith ac addysg, a byddai'n cael effaith anuniongyrchol bellach, sef arallgyfeirio'r farchnad lafur leol a sicrhau bod canolfannau allweddol yn cynrychioli'r gymuned leol yn fwy. Gallai hyn gyfrannu'n anuniongyrchol at liniaru materion ehangach, fel y bylchau cyflog sy'n bodoli i'r rhai â nodweddion gwarchoddedig, fel y nodir uchod.

Dengys yr ymchwil a gynhaliwyd fod diffyg dealltwriaeth a diffyg cymorth i'r rhai â nodweddion gwarchoddedig sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, ac mae llawer ohonynt

¹²⁹ fel y nodir yn adran B.1.7

¹³⁰ Ymateb Age Cymru i ymgynghoriad y Papur Gwyn 'Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus'

¹³¹ Gweler B.1.7

¹³² Passenger Focus (2012) Bus Passengers with Disabilities

wedi wynebu problemau fel aflonyddu neu allgáu. Dangosir hyn gan yr ystadegau a ddarperir yn yr asesiad effaith integredig hwn.

Gallai'r cynigion liniaru'r mathau hyn o broblemau, oherwydd byddent yn creu'r posibilrwydd o gyflwyno safonau ansawdd newydd yn seiliedig ar flaenoriaethau a heriau lleol. Gallai hyn gynnwys codau ymddygiad ar gyfer staff bysiau, hyfforddiant pellach i staff er mwyn cynyddu'r ymwybyddiaeth o grwpiau â nodweddion gwarchoddedig, a gweithdrefnau gwneud cwynion a rhoi adborth mwy cadarn sy'n amddiffyn grwpiau agored i niwed.

Drwy greu amgylchedd lle mae pawb yn teimlo eu bod yn cael eu parchu a'u deall, byddai modd gwella cyfleoedd cyfartal a meithrin cydberthnasau da rhwng y rhai sy'n rhannu nodwedd warchoddedig a'r rhai nad ydynt.

2. Data agored a gwybodaeth am wasanaethau

Byddai'r cynigion yn fodd i ddatblygu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru, a fyddai ar gael yn hawdd i'r cyhoedd. Gallai dylunwyr apiau hefyd ei defnyddio i greu llwyfannau newydd er mwyn rhoi'r wybodaeth deithio ddiweddaraf ar bob cyfrwng, gan helpu pobl i gynllunio teithiau ar drafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cywir. Credir y byddai hyn yn gwella'r defnydd o'r rhwydwaith bysiau i bob defnyddiwr, gan gynnwys y rhai â nodweddion gwarchoddedig, fel y disgrifir ymhellach isod.

Bwriedir i'r darpariaethau ynghylch gwybodaeth am wasanaethau yn y Bil alluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau roi gwybodaeth benodol i'r awdurdodau pan gaiff gwasanaethau eu tynnu'n ôl neu eu hamrywio, a bod yr awdurdod lleol yn ystyried darparu cymhorthdal er mwyn cynnal lefel y gwasanaeth.

Drwy sicrhau bod gwybodaeth gywir ar gael am wasanaethau sydd wedi'u tynnu'n ôl neu eu hamrywio, bydd yn haws i awdurdodau lleol wneud penderfyniadau am eu gwasanaethau bysiau lleol. Os bydd awdurdod lleol yn penderfynu cymorthdalur gwasanaeth, bydd y wybodaeth yn helpu i sicrhau bod gwasanaethau costeffeithiol yn cael eu cyflwyno. Bydd hyn yn helpu i wneud y defnydd gorau o adnoddau'r sector cyhoeddus a ddefnyddir i gefnogi'r gwasanaethau bysiau sydd eu hangen ar gymunedau yng Nghymru.

Awgryma'r ymchwil mai mater allweddol sy'n wynebu bron pawb sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig yw'r canfyddiad o ddiogelwch wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Gallai gwelliannau i wybodaeth am wasanaethau a data mwy agored wella diogelwch y rhwydwaith bysiau'n uniongyrchol er budd y rhai â nodweddion gwarchoddedig. Byddai gwybodaeth gywir am amseroedd bysiau yn sicrhau nad oedd angen i bobl aros am fws am gyfnodau hir, ac o bosibl eu helpu i beidio â theimlo'n agored i niwed ac yn anniogel, yn enwedig gyda'r nos. Byddai apiau a systemau cynllunio siwrneiau yn galluogi pobl i flaengynllunio a rhannu manylion cywir am eu siwrneiau â phobl sy'n aros amdanynt, gan gyfrannu at wneud i'r rhwydwaith bysiau deimlo'n fwy diogel i bawb sy'n ei ddefnyddio.

Sut y byddai hyn yn hyrwyddo cydraddoldeb?

Drwy sicrhau bod pobl yn teimlo'n ddiogel byddai'n dileu'r effeithiau gwahaniaethol (sy'n gysylltiedig ag ofn/teimlo'n anniogel) a brofir gan grwpiau agored i niwed. Byddai hefyd yn cael effaith anuniongyrchol ar hyrwyddo cyfle cyfartal. Gallai pobl â nodweddion gwarchoddedig ystyried gwahanol fathau o waith (e.e. gweithio sifftiau) petaent yn teimlo'n

hyderus y gallent deithio adref yn ddiogel, a gallent fod yn barod i ystyried teithio ymhellach ar fws yn hytrach na dibynnu ar y car preifat.

Mae hyn yn hynod bwysig yng Nghymru o ystyried mai nifer isel sy'n berchen ar gar, ac yn gyffredinol mae'r niferoedd hynny hyd yn oed yn is ymhlith y rhai â nodweddion gwarchoddedig e.e. pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig, pobl anabl a menywod.¹³³

Rhywedd

Amcangyfrifir bod 370,000 o ofalwyr cofrestredig yng Nghymru¹³⁴, ac mae ymchwil ddiweddar gan sefydliad Gofalwyr Cymru yn amcangyfrif bod 220,000 o ofalwyr yn ceisio sicrhau cydbwysedd rhwng y cyfrifoldeb hwn a gwaith â thâl¹³⁵. Awgryma tystiolaeth mai menywod yw'r prif ofalwyr yn y DU o hyd, a hynny ar gyfer plant ac oedolion, er enghraifft telir 94% o'r holl hawliadau budd-daliadau plant yn y DU i fenywod¹³⁶. Caiff hyn sgil-ffaith ar y farchnad lafur, lle mae 37% o famau yn y DU yn gweithio'n rhan-amser o gymharu â 6% o dadau.

Mae'r un peth yn wir am ofal oedolion, yn enwedig yng Nghymru lle mae mwy o fenywod yn darparu gofal di-dâl i oedolyn nag unrhyw le arall yn y DU¹³⁷. Fel y nodwyd mewn papur ymchwil gan Grŵp Cyllideb Menywod 'as women are far more likely than men to live on low incomes, work part-time, live in poverty and to undertake unpaid work in the home and the community, poor quality, unreliable and expensive public transport has a far bigger impact on their lives than it does on the lives of men¹³⁸.' Mae data hefyd yn awgrymu bod mwy o fenywod yn cymudo i'r gwaith ar drafnidiaeth gyhoeddus na dynion, sy'n golygu bod gwella gwasanaethau bysiau yn arbennig o berthnasol¹³⁹.

Felly, byddai gwell gwybodaeth, a sicrhau bod data ar gael, yn helpu i liniaru'r effeithiau gwahaniaethol ar fenywod. Byddai'n hyrwyddo cyfle cyfartal drwy, o bosibl, ei gwneud hi'n haws i fenywod gydbwysu gwaith â chyfrifoldebau ychwanegol. Gallai hyn hefyd fod o fudd i'r bobl hŷn, y bobl iau a'r bobl anabl maent yn gofalu amdanynt.

Oedran

Yn 2019, dim ond 47% o oedolion 75 oed a throsodd yn y DU a nododd eu bod wedi defnyddio'r we yn ddiweddar, o gymharu â 99% o oedolion rhwng 16 a 44 oed¹⁴⁰, a nododd Age Cymru y byddai amrywiaeth o gyfryngau i rannu gwybodaeth yn hynod bwysig i bobl hŷn, y mae gan lawer ohonynt anghenion ychwanegol penodol oherwydd, er

¹³³ Gweler adran B.1.7

¹³⁴ Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth ataliol ar gyfer gofalwyr sy'n oedolion yng Nghymru: adolygiad cyflym

¹³⁵ Gofalwyr Cymru (2019) Number of carers juggling paid work and care across Wales increases to 220,000

¹³⁶ WEN Cymru (2015) The Position in Wales today on unpaid care

¹³⁷ WEN Cymru (2015) The Position in Wales today on unpaid care

¹³⁸ WBG (2018) Public Transport and Gender

¹³⁹ WBG (2018) Public Transport and Gender

¹⁴⁰ SYG (2019) Defnyddwyr y We yn y DU: Bwletin Ystadegol 2019

enghraifft, eu bod yn colli eu clyw neu eu golwg. Felly, er y gallai rhagor o wybodaeth fod o fudd cyffredinol i bobl hŷn sy'n defnyddio gwasanaethau bysiau, dylid sicrhau bod y wybodaeth hon ar gael mewn sawl fformat, a'i bod yn hygyrch i bawb, gan osgoi defnyddio gwybodaeth 'ar-lein yn unig'.

Anabledd

Byddai'r ystyriaethau hyn yn debyg i'r rhai ag anabledd. Yn ôl data SYG, nid oedd 20% o bobl ag anableddau erioed wedi defnyddio'r we yn 2018¹⁴¹. Yn ogystal â materion mynediad, gall fod hefyd angen i bobl anabl gyfathrebu mewn ffyrdd gwahanol. Er enghraifft, fel y nododd Cŵn Tywys y Deillion, mae angen rhoi ystyriaeth bellach i ddefnyddio technoleg clyweledol ar fysiau i'r rhai â golwg rhannol, ac mae'r cynigion hyn yn llwyfan delfrydol i wneud hynny.

Gallai'r cynigion cyffredinol i wella data agored a gwybodaeth am wasanaethau wella cyfleoedd a thegwch o fewn y rhwydwaith bysiau i'r rhai â nodweddion gwarchoddedig ar yr amod bod y dull a ddefnyddir wedi'i ystyried yn ofalus a bod nifer o ddulliau gwahanol o rannu gwybodaeth yn cael eu defnyddio, gan gynnwys technoleg ddigidol ochr yn ochr â dulliau mwy traddodiadol. Byddai angen i welliannau i ddata agored a gwybodaeth am wasanaethau gael eu datblygu'n sensitif er mwyn sicrhau nad ydynt yn rhoi'r rhai â nodweddion gwarchoddedig dan anfantais.

Hawliau Dynol a Chonfensiynau'r Cenhedloedd Unedig

Ar y cyfan, ystyrir y byddai'r cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar hawliau dynol pobl am y rhesymau a nodir isod.

Drwy fabwysiadu'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yn y Bil gellir gwella safonau ansawdd (fel gweithdrefnau diogelu a roddir ar waith i reoli risgiau posibl i ddefnyddwyr gwasanaethau trafniadaeth agored i niwed) a galluogi hyfforddiant staff ychwanegol, gan helpu i sicrhau na fyddai neb yn cael ei drin mewn ffordd greulon, annynol nac israddol wrth ddefnyddio gwasanaethau bysiau yn unol ag Erthygl 5 o'r Datganiad Cyffredinol ar Hawliau Dynol.

Drwy wella gwasanaethau, byddai hefyd modd atgyfnerthu'r hawl i ryddid i symud yn unol ag Erthygl 13 o'r Datganiad Cyffredinol ar Hawliau Dynol.

¹⁴¹ SYG (2018) Defnyddwyr y We yn y DU: Bwletin Ystadegol 2018

Cofnod o Effeithiau (yn ôl nodwedd warchoddedig)

Mae'r tabl isod yn crynhoi canfyddiadau'r asesiad hwn o'r effaith ar gydraddoldeb yn ôl nodwedd warchoddedig.

Nodwedd warchoddedig neu grŵp gwarchoddedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol y cynnig (os o gwbl)?	Beth yw effeithiau negyddol y cynnig (os o gwbl)?	Rhesymau dros eich penderfyniad (yn cynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
Oedran	Pobl hŷn:			
	Drwy gymryd camau mabwysiadu effeithiol a defnyddio darpariaethau darparu gwybodaeth a rhannu data gellid darparu gwasanaeth cyson, hawdd ei ddeall, gan wella eglurder a dealltwriaeth pobl hŷn sy'n fwy dibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus.	Gallai system tocynnau integredig drwy gynhyrchion ar-lein ac apiau roi pobl hŷn o dan anfantais os na allant gael y tocynnau/gwybodaeth orau.	Rhaid darparu gwybodaeth am lwybrau ac amserlenni bysiau mewn mannau lle mae pobl hŷn yn fwyaf tebygol o'u gweld, a rhaid iddi fod yn ddarllenadwy. Mae hyn yn hynod bwysig mewn perthynas â newidiadau i lwybrau ac amseroedd sefydledig. ¹⁴²	Bydd angen i unrhyw wasanaethau newydd/technoleg uwch ar gyfer gwerthu tocynnau ystyried yr effaith ar bobl hŷn ar y camau cynllunio a gweithredu. Gellir ystyried a ddylai'r mathau hyn o fesurau gael eu rhoi ar waith ochr yn ochr â dulliau mwy traddodiadol o rannu gwybodaeth (e.e. amserlenni ffisegol) er mwyn sicrhau na fydd pobl hŷn yn teimlo eu bod wedi'u cau allan.
	Gallai mabwysiadu masnachfreinio neu wasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol, fel y darperir ar ei gyfer yn y Bil, wella llwybrau i wasanaethau iechyd a gwasanaethau cymdeithasol fel ysbytai, a nodwyd fel rhwystr penodol i bobl hŷn.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Nododd Age Cymru fod pobl hŷn (yn enwedig y rhai heb fynediad at gar) yn ei chael hi'n anodd cyrraedd gwasanaethau allweddol ar drafndiaeth gyhoeddus e.e. ysbytai. ¹⁴³	Dd/G

¹⁴² http://ageactionalliance.org/wordpress/wp-content/uploads/2013/04/Older-People-and-Transport.exec_summary_marsden.pdf

¹⁴³ <https://www.ageuk.org.uk/globalassets/age-cymru/documents/policy/buses---a-lifeline-for-older-people/buses---a-lifeline-for-older-people.pdf>

	<p>Gallai data agored a rhannu'r wybodaeth ddiweddaraf helpu pobl hŷn i deimlo'n fwy diogel ar fysiau.</p>	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.</p>	<p>Mae diogelwch yn bryder mawr i bobl hŷn am eu bod yn debygol o gael eu hanafu'n fwy difrifol, cymryd mwy o amser i wella a dioddef mwy o effaith seicolegol na pherson iau mewn digwyddiad tebyg. Mewn sawl achos, mae pobl hŷn yn poeni am eu diogelwch ac yn amharod i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus oherwydd ffactorau fel bod ag ofn trosedd, neu gwympo ac anafu eu hunain.¹⁴⁴</p>	<p>Dd/G</p>
	<p>Plant a Phobl Ifanc:</p>			
	<p>Gan fod pobl ifanc yn aml yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus i gael gafael ar weithgareddau addysgol ac allgyrsiol, mae gwasanaethau bysiau gwael yn cael effaith anghymesur arnynt. Byddai gwell gwasanaethau bysiau cyhoeddus yn sgil mabwysiadu'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yn y Bil hwn yn gwella mynediad at addysg a gwaith, a fyddai o fudd i bobl iau.</p>	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.</p>	<p>Mae pobl ifanc, yn enwedig y rhai rhwng 17 ac 20 oed, yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp oedran arall, yn bennaf at ddibenion addysg, ond hefyd i gyrraedd y gwaith/hyfforddiant a chyfleusterau cymdeithasol/hamdden.¹⁴⁵</p>	<p>Dd/G</p>

¹⁴⁴ <https://link.springer.com/article/10.1007/s12062-016-9168-9>

¹⁴⁵ <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>

	Gellid gwella gwasanaethau pwrpasol i safleoedd gwaith neu addysg allweddol, a gwella'r broses o ddarparu gwybodaeth a rhannu data, mewn modd sy'n briodol i bobl ifanc, sy'n gwerthfawrogi gallu cynllunio eu taith a bod â hyder wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Mae Gwybodaeth Amser Real yn arbennig yn tawelu meddyliau defnyddwyr bysiau (pob defnyddiwr – nid dim ond pobl ifanc). Os yw'r wybodaeth yn ddibynadwy, yna mae'n ennyn ymddiriedaeth a hyder. Gellid gwella gwybodaeth petai'n diwallu anghenion pobl ifanc yn well, fel eu bod yn gallu dewis y cyfrwng maent yn ei ddefnyddio i gael y wybodaeth a dewis yr hyn sydd ei angen amynt. ¹⁴⁶	Dd/G
Anabledd	Effaith gadarnhaol anuniongyrchol ar bobl anabl drwy wella gwasanaethau bysiau ar gyfer eu gofalwyr drwy sicrhau gwasanaethau dibynadwy a chyson. Gallai mabwysiadu'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yng nghynigion y Bil, fel gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol, wella siwrmeiau drws i ddrws ar alw, ac ar y diwrnod teithio, i bobl anabl. Byddai gwell gwasanaethau bysiau yn cael effaith gadarnhaol wrth deithio i weld teulu a ffrindiau, siopa, a defnyddio gwasanaethau cyhoeddus, gan gynnwys iechyd.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Mae pobl anabl yn dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus am nad oes ganddynt ddewis arall, ac am mai nifer bach sy'n berchen ar gar. ¹⁴⁷ Er bod y cardiau a roddir i deithwyr sy'n anabl yn cyfrif am ryw 10% o'r holl gardiau a roddir, mae cyfran y siwrmeiau gan bobl anabl, a phobl anabl â chydymaith, yn cyfrif am 25% o'r holl siwrmeiau a wnaed yng Nghymru yn 2016/2017. ¹⁴⁸	Dd/G

¹⁴⁶ <http://d3cez36w5wymx.cloudfront.net/wp-content/uploads/2019/05/16190124/Making-bus-a-better-choice-for-young-people-FINAL-WEB-VERSION.pdf>

¹⁴⁷ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784685/future_of_mobility_access.pdf

¹⁴⁸ https://gov.wales/sites/default/files/consultations/2018-02/mandatory_concessionary_fares_cy.pdf

	Gallai safonau cenedlaethol a gwella ansawdd gwasanaethau bysiau lleol, fel rhan o unrhyw Gynllun Partneriaethau Cymru neu fasnachfaint a weithredir gan awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, orfod cymryd mesurau fel gosod systemau cyhoeddi'r arhosfan nesaf clyweledol, gwybodaeth hygyrch mewn safleoedd bws, gorsafoedd a chyfnewidfeydd allweddol eraill, a darparu hyfforddiant staff ychwanegol.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Mae'r ymatebion i'r ymgynghoriad a gafwyd gan grwpiau fel Anabledd Cymru a Guide Dogs UK yn awgrymu bod angen gwella'r ffordd y cyflwynir gwybodaeth i'r rhai sy'n anabl. ¹⁴⁹	Dd/G
Ailbennu Rhywedd (y weithred o drawsnewid a phobl drawsryweddol)	Gallai safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol, yn sgil gweithredu unrhyw Gynllun Partneriaethau Cymru neu fasnachfaint, gynnig cyfleoedd i ddarparu mwy o hyfforddiant i staff ynglŷn â pharchu'r rhai â nodweddion gwarchoddedig e.e. ailbennu rhywedd, a gall greu cyfleoedd i amrywio'r gweithlu.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Gall lleiafrifoedd o ran rhywedd brofi aflonyddwch mynych wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. ¹⁵⁰	Dd/G
	Gallai gwell prosesau rhannu gwybodaeth a rhagor o ddata ar wasanaethau helpu i wella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafnidiaeth gyhoeddus i ddefnyddwyr trawsryweddol/defnyddwyr sydd	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.		Dd/G

¹⁴⁹ <https://llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus>

¹⁵⁰ https://www.researchgate.net/publication/320085947_Transmobilities_mobility_harassment_and_violence_experienced_by_transgender_and_gender_nonconforming_public_transit_riders_in_Portland_Oregon

	wrthi'n ailbennu eu rhywedd. Gallai hyn gael effaith gadarnhaol anuniongyrchol ar wella mynediad at waith/addysg i'r rhai sy'n ailbennu eu rhywedd drwy eu hannog i deithio i ardaloedd gwahanol.			
Hii	<p>Gallai safonau ansawdd gwell a all gael eu cyflwyno drwy Gynllun Partneriaethau Cymru neu fasnachfreinio roi mwy o gefnogaeth a diogelwch i grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig, a meithrin dealltwriaeth.</p> <p>Fel rheol, mae pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn fwy, felly byddai gwell gwybodaeth a gwasanaethau, a chreu rhwydwaith bysiau cynaliadwy o fudd arbennig i ddefnyddwyr o grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig, gan fod y grŵp gwarchodedig hwn yn dibynnu'n benodol ar drafndiaeth gyhoeddus. Rhydd y cynigion hyn y cyfle i fynd i'r afael â'r mater hwn drwy sicrhau bod system fwy integredig ar waith i gysylltu ardaloedd â phoblogaethau</p>	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Mae grwpiau pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig yn gwneud mwy o ddefnydd o fysiau nag unrhyw grŵp arall ¹⁵¹ , ac yn arbennig mae myfyrwyr o'r grwpiau hyn yn fwy tebygol o deithio i'w sefydliadau addysgol ar drafndiaeth gyhoeddus. ¹⁵²	Dd/G

¹⁵¹ Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017

¹⁵² Sefydliad Bevan (2018) Class Dismissed

	uchel o bobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig â gwasanaethau cyhoeddus pwysig, fel ysgolion, ysbytai a phrif ardaloedd cyflogaeth			
	Byddai gwell prosesau rhannu gwybodaeth yn gwella hygyrchedd gwasanaethau, ac yn eu gwneud yn fwy deniadol, i'r rhai nad y Gymraeg/Saesneg yw eu hiaith gyntaf.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Mae trafnidiaeth gyhoeddus yn her benodol i'r rhai o gefndiroedd pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig oherwydd y rhwystrau iaith a'r ffaith nad ydynt yn ddigon hyderus i ofyn am help. ¹⁵³	Dd/G
		Y Cynllun Teithio Rhatach		
Crefydd, cred ac anghred	Gall y cynigion wella mynediad i'r rhai sydd am fynychu gwasanaethau crefyddol.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Fel y nodwyd yn yr ymatebion i'r ymgynghoriad ¹⁵⁴ , dibynnir ar y car i gyrraedd gwasanaethau crefyddol oherwydd amseru'r gwasanaethau hyn (gyda'r nos, neu ar ddydd Sadwrn neu ddydd Sul fel arfer) a bydd gwell mynediad ar drafnidiaeth	Dd/G

¹⁵³ Y Groes Goch Brydeinig (2019) Barriers to belonging: An exploration of loneliness among people from Black, Asian and Minority Ethnic backgrounds

¹⁵⁴ <https://llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus>

			gyhoeddus yn helpu pob grŵp i addoli a mynychu gwasanaethau ffydd.	
Rhyw / Rhywedd	Yn gadarnhaol ar y cyfan, ond yn arbennig i fenywod am mai nhw sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus fwyaf yn ôl yr ystadegau. Ystyrir y byddai safonau ansawdd newydd a allai gael eu gweithredu drwy Gynllun Partneriaethau Cymru neu fasnachfreinio, a rhannu gwybodaeth yn well, yn gwella diogelwch canfyddedig a gwirioneddol gwasanaethau bysiau. Gallai hyn hefyd greu cyfle i wella amrywiaeth y gweithlu trafndiaeth.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.	Er i ganran y menywod sy'n berchen ar gar gynyddu 21% dros y 10 mlynedd ddiwethaf, mae menywod yn y DU yn dal i fod yn berchen ar geir i raddau llai na dynion ¹⁵⁵ , ac felly maent yn fwy dibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus fel y nodir yn yr adran dystiolaeth uchod. Hefyd, mae menywod yn teimlo'n llai diogel yn gyffredinol yn defnyddio Trafndiaeth Gyhoeddus, yn enwedig ar ôl iddi nosi. ¹⁵⁶	Dd/G
Beichiogrwydd a Mamolaeth	Byddai safonau ansawdd uwch yn sicrhau cyfleoedd gwell i yrwyr gael hyfforddiant ar sut i ymateb i anghenion teithwyr beichiog yn sensitif.	Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.		Dd/G

¹⁵⁵ <https://www.smmr.co.uk/2018/04/female-car-owners-up-20-in-a-decade-reveals-uks-biggest-automotive-motorparc-analysis/>

¹⁵⁶ https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf

<p>Cyfeiriadedd rhywiol (Lesbiaidd, Hoyw a Deurywiol)</p>	<p>Ystyrir y byddai safonau ansawdd newydd a allai gael eu gweithredu drwy Gynllun Partneriaethau Cymru neu fasnachfreinio, a rhannu gwybodaeth yn well, yn gwella diogelwch canfyddedig a gwirioneddol gwasanaethau bysiau. Gallai hyn hefyd greu cyfle i wella amrywiaeth y gweithlu trafnidiaeth.</p> <p>Gallai gwell prosesau rhannu gwybodaeth a rhagor o ddata ar wasanaethau helpu i wella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafnidiaeth gyhoeddus i ddefnyddwyr LGBT+. Gallai safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol gynnig cyfleoedd i ddarparu mwy o hyfforddiant i staff ynglŷn â pharchu'r rhai â nodweddion gwarchoddedig, gan gynnwys pobl LGBT+.</p>	<p>Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol.</p>	<p>Mae ymchwil, fel y'i cyflwynir uchod, yn awgrymu bod grwpiau LGBT yn teimlo'n llai diogel yn gyffredinol na grwpiau eraill wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus (yn enwedig ar ôl iddi nosi) ac aflonyddwyd arnynt, gan wneud iddynt ochel rhag bod yn agored am eu rhywioldeb ar drafnidiaeth gyhoeddus.¹⁵⁷ Dynoda ymchwil mai'r prif flaenoriaethau i bobl lesbiaidd, hoyw a deurywiol yw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diogelwch • Dibynadwyedd • Gwasanaeth cwsmeriaid a gwybodaeth • Diogelwch personol. <p>Mae nifer o faterion yn golygu bod diogelwch personol yn bryder i'r gymuned, gan gynnwys:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rolau ac agweddau staff • Gwasanaethau ansicr ac annibynadwy, yn enwedig gyda'r nos • Diffyg gwybodaeth gywir a chyfredol am wasanaethau, yn enwedig mewn lleoliadau anghysbell • Ymddygiad anhrefnus neu fygythiol gan deithwyr eraill neu'r cyhoedd • Pryderon diogelwch am deithio o 	<p>Dd/G</p>
--	---	--	--	-------------

¹⁵⁷ <http://marketingtherainbow.info/case%20studies/cs%20travel/public%20transport.html>

			orsafodd a safleoedd bws, yn enwedig gyda'r nos. ¹⁵⁸	
Cartrefi incwm isel		Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol hyd yn hyn	Mae'r rhai ar incwm isel yn dibynnu ar wasanaethau bysiau yn fwy: nid oes gan hanner o'r pumed tlotaf o'r boblogaeth gar, sy'n codi i fwy na dwy ran o dair o geiswyr gwaith. Mae gwella gwasanaethau trafnidiaeth a'u gwneud yn fforddiadwy ac yn hygyrch yn helpu i drechu allgáu cymdeithasol. ¹⁵⁹	

¹⁵⁸ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/36211/equality-action-plan.pdf

¹⁵⁹ <http://www.poverty.ac.uk/report-social-exclusion-transport-necessities/lack-affordable-transport-hitting-low-income>

			Mae pobl o gymunedau incwm isel yn fwy tebygol o gael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd, wynebu ansawdd aer gwaeth, a chael eu hamlygu i effeithiau negyddol eraill trafnidiaeth yn fwy. ¹⁶⁰	
--	--	--	--	--

¹⁶⁰ Ibid.

Casgliad

Mae cynigion y Bil yn cwmpasu nifer o feysydd sy'n ymwneud â darparu gwasanaethau bysiau. Mae'r rhain yn cynnwys darpariaethau deddfwriaethol galluogi, a fyddai'n rhoi mwy o adnoddau i awdurdodau lleol i'w helpu i gynllunio a darparu gwell gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Mae'r darpariaethau hyn yn ymwneud â gweithio mewn partneriaeth yn well, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol a bwriedir iddynt wella'r fframwaith deddfwriaethol ynghylch gwasanaethau bysiau lleol, a sicrhau bod awdurdodau lleol yn cael yr hyblygrwydd sydd ei angen arnynt i ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus lleol. Mae'r ddeddfwriaeth hefyd yn cynnwys cynigion i wella'r gwaith o ddarparu a rheoli data sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau.

Aseswyd effeithiau gan ystyried y nod polisi o wella gwasanaethau bysiau ledled Cymru.

Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb wedi nodi, at ei gilydd, a chan ystyried yr holl gynigion ar gyfer y Bil, y byddai effeithiau cadarnhaol i grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig drwy alluogi'r canlynol:

- Gwasanaeth bysiau dibynadwy a chyson, sy'n hawdd ei ddeall, er mwyn gwella mynediad i bobl anabl (a'u gofawyr), pobl hŷn a phobl ifanc.
- darparu gwell cyfleoedd i deithio, strwythurau prisiau symlach a gwell cynigion gan fod pobl ifanc o'r farn bod costau trafndiaeth yn rhwystr penodol i addysg a swyddi;
- mynediad gwell i gyfleoedd addysg a chyflogaeth i bobl ifanc;
- safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol, a allai gynnig cyfleoedd i ddarparu mwy o hyfforddiant i staff bysiau ynglŷn â pharchu'r rhai â nodweddion gwarchodedig, a gall greu cyfleoedd i amrywio'r gweithlu;
- safonau ychwanegol a gwell prosesau rhannu gwybodaeth, a fyddai'n gwella gwasanaethau i'r rhai nad y Gymraeg/Saesneg yw eu hiaith gyntaf;
- gwell proses rhannu gwybodaeth a data pellach ar wasanaethau. Gallai hyn helpu i wella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafndiaeth gyhoeddus i sawl grŵp, fel pobl hŷn a defnyddwyr LGBT+.

Gellir ystyried effeithiau ar gydraddoldeb yn fanylach os bydd awdurdodau lleol yn dewis defnyddio unrhyw rai o'r pwerau a roddir iddynt yn y ddeddfwriaeth. Ar y cam hynny, bydd ymgysylltu ymhellach â grwpiau cynrychioliadol a phobl sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig yn hwyluso dealltwriaeth fwy cynhwysfawr o'r ffordd y mae defnyddio'r pwerau y darperir ar eu cyfer yn y ddeddfwriaeth yn effeithio ar y grwpiau hyn. Er enghraifft, pe bai awdurdod lleol yn penderfynu gweithredu pob un o'r newidiadau posibl y mae'r Bil yn eu darparu, byddai'r effeithiau posibl yn llawer mwy nag y byddent yn achos awdurdod lleol arall sy'n penderfynu gweithredu ychydig o'r newidiadau sydd ar gael iddo neu sy'n penderfynu peidio â gweithredu'r un o'r newidiadau hynny. Pe bai awdurdodau lleol am roi cynllun masnachfreinio ar waith, byddai angen iddo lunio achos busnes manwl, gan ystyried yr holl effeithiau posibl, er mwyn gwneud hynny.

Ar gyfer Llywodraeth Cymru, mae proses adolygu lawn wedi'i rhoi ar waith ar gyfer pob rhan o gynigion y Bil. Amlinellir y rhain ym Mhennod 10 o'r Bil – adolygiad Ar Ôl Gweithredu. Mae hyn yn darparu ar gyfer cynnal adolygiad ar ôl gweithredu ffurfiol ar ôl pum mlynedd, 10 mlynedd a 15 mlynedd (yn dibynnu ar y mesur) yn ogystal ag adolygu data yn barhaus fel y bo'n briodol.

Ymhlith y materion allweddol i'w hystyried ar y cam adolygu bydd effeithiau ar y defnydd o fysiau, amllder gwasanaethau, ansawdd gwasanaethau (gan gynnwys prydlondeb a dibynadwyedd), integreiddio gwasanaethau, oriau gweithredu a gofynion o ran cymhorthdal.

Caiff adborth gan deithwyr, a grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr, ei ddefnyddio hefyd i asesu effeithiolrwydd y darpariaethau a gyflwynwyd. Gall y broses adolygu ystyried, er enghraifft, a effeithiwyd ar nifer a chanran y teithiau gan bobl hŷn o gymharu â chyfanswm y teithiau. Byddai'r wybodaeth hon yn rhan o'r gwaith parhaus o fonitro effeithiau ar grwpiau sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig, yn unol â gofynion o dan Ddyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus.

C. ASESIAID EFFAITH PRAWFESUR GWLEDIG

Mae'r Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig hwn yn ystyried effeithiau cynigion y Bil ar gymunedau gwledig, yn ogystal â'r ffordd y bydd y cynigion yn diwallu anghenion ardaloedd gwledig.

Mae prawfesur gwledig yn ymrwymiad gan y llywodraeth, a ategir gan egwyddorion cyfiawnder cymdeithasol, cynaliadwyedd, cydraddoldeb a thegwch, ac mae'n cynnwys camau i wella ansawdd bywyd y sawl sy'n byw mewn cymunedau gwledig yng Nghymru. Mae systemau trafndiaeth da i bobl mewn ardaloedd gwledig yn gwella mynediad mewn ardaloedd mwy anghysbell, sydd fel arfer yn dibynnu'n fwy ar y car preifat i deithio.

Mae gan drafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell rôl hanfodol i'w chwarae wrth helpu i sicrhau y gall pobl gael mynediad at wasanaethau cymunedol a hamdden, cyfleusterau, cyfleoedd gwaith, ac addysg a hyfforddiant.¹⁶¹ Gan fod y boblogaeth gwledig yn llai poblog ac yn fwy tenau, gall fod yn heriol darparu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gwledig, am ei bod hi'n gymharol ddud i'w gweithredu, ac yn anodd eu cynllunio mewn ffordd sy'n diwallu anghenion amrywiol cymunedau gwledig. Mewn ardaloedd gwledig, caiff gwasanaethau eu cymorthdal fel arfer am nad ydynt yn aml yn ddigon deniadol yn fasnachol i ddarparwyr masnachol. Yn sgil setliadau ariannol heriol awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru dros y blynyddoedd diwethaf, mae'r gwasanaethau hyn wedi cael eu bygwth, a chafwyd pryderon ynghylch eu hyfywedd hirdymor.

Mewn ymateb i Bapur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus, nododd Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru y byddai'n disgwyl gweld esboniad o'r ffordd rydych wedi ystyried sut y gall gwasanaethau bysiau helpu i drechu ynyswch mewn ardaloedd mwy gwledig, a allai wedyn wella iechyd meddwl, a hefyd atal anghydraddoldebau i deuluoedd heb gar. Annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus sy'n atal yr amgylchedd rhag dirywio ymhellach, ynghyd â phroblemau o ran ansawdd aer.

Ystyrir yr effaith ar bobl, cymunedau a busnesau isod. Wrth ystyried yr effeithiau hyn, rydym wedi ceisio ymateb i ofynion yr Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig fel y nodir yng Nghanllawiau AEI Llywodraeth Cymru, yn ogystal ag ystyried ymateb Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i'r ymgynghoriad.

Yr effaith ar bobl a chymunedau

Cymunedau gwledig

Mae trigolion gwledig fel rheol yn byw mewn trefi bach a phentrefi, ynghyd â chymunedau mwy gwasgaredig, a gallant fod yn fwy ynysig na thrigolion trefol. O ganlyniad, mae angen i awdurdodau ag awdurdodaethau dros ardaloedd gwledig fod yn fwy arloesol wrth sicrhau bod trigolion gwledig yn gallu cael gafael ar amrywiaeth o nwyddau, gwasanaethau a

¹⁶¹ <https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/1-An-evidence-review-of-interventions-to-improve-transport-in-rural-areas-FINAL-WELSH.pdf>

gweithgareddau¹⁶². Mae Rhaglen Datblygu Gwledig Cymru¹⁶³ yn amlinellu'r broblem lle nad yw trafniadaeth gyhoeddus yn diwallu anghenion penodol pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig.

Cafodd data o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth eu dadansoddi fel rhan o'r Rhaglen Datblygu Gwledig, a ddaeth i'r casgliad "bus services that operated at peak hours were fairly limited for large parts of rural Wales with less than half of the communities having such services in population bands below 1000 people¹⁶⁴" ac roedd rhwystredigaeth ynghylch diffyg dibynadwyedd y gwasanaethau, yn ogystal â'r ffaith nad oeddent yn rheolaidd.¹⁶⁵

Mae'n llawer anos i unigolion mewn ardaloedd gwledig sydd heb gar gael gafael ar wasanaethau allweddol, o gymharu â'r rhai sy'n berchen ar gar mewn ardaloedd gwledig, a'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd trefol¹⁶⁶. Mae pobl ifanc, pobl ar incwm is, pobl hŷn, pobl anabl, neu bobl sy'n hawlio Lwfans Ceisio Gwaith¹⁶⁷ yn fwy tebygol o ddefnyddio a dibynnu ar wasanaethau bysiau, felly mae'n deg tybio bod y grwpiau hyn yn profi effeithiau negyddol gwasanaethau bysiau gwael yn fwy. Mae cost bod yn berchen ar gar yn rhwystr i rai o'r grwpiau hyn, ac i rai pobl anabl efallai na fydd yn bosibl, ac maent yn gwbl ddbynnol ar fathau eraill o drafnidiaeth neu bobl eraill i gael nwyddau a gwasanaethau¹⁶⁸.

Mae'r cyfuniad o brisiau tanwydd uwch, a'r pellteroedd hwy y mae'n rhaid eu teithio yn aml i gyrraedd gweithle a chael gafael ar wasanaethau¹⁶⁹, yn ffactorau sy'n cyfrannu at ganlyniadau iechyd gwaeth, yn ogystal ag amddifaedd mewn ardaloedd gwledig¹⁷⁰. Er

¹⁶² Johnson, Parker a Craig (2010). Rural Accessibility: A bus, a man a van and a sofa. Cynadleddau Ymchwil Cymwysiaidau Trafnidiaeth yr Alban (STAR).

¹⁶³ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

¹⁶⁴ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

¹⁶⁵ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

¹⁶⁶ UCL, 2014. Transport and Poverty. A Review of Evidence.

¹⁶⁷ Making the Connections: The Cross-Sector Benefits of Supporting Bus Services. Grŵp Trafnidiaeth Drefol (Gorffennaf 2014). <http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/10210%20Pteg%20Benefits%20of%20the%20bus%20web%20FINAL.pdf>

¹⁶⁸ Comisiwn Cymunedau Gwledig, 2012. Barriers to education, employment and training for young people in rural areas

¹⁶⁹ <http://www.wales.nhs.uk/sitesplus/documents/888/RuralProfileWELSH.pdf>

¹⁷⁰ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

enghraifft, mae pellter yn ffactor pwysig o ran cynnal a gwella iechyd. Ymhlith y materion sy'n codi mae amser a phellter ar gyfer achosion o drawiadau ar y galon, a'r gallu i wneud a chadw apwyntiadau ysbytai a meddygon¹⁷¹.

At hynny, nodwyd bod trafndiaeth wledig wael yn ffactor allweddol sy'n dylanwadu ar y diffyg gallu i liniaru tlodi¹⁷². Gallai cynigion y Bil, sy'n cynnwys deddfu i roi'r pŵer i awdurdodau lleol sefydlu Cynlluniau Partneriaethau Cymru a gwasanaethau bysiau masnachfaint yn eu hardaloedd, yn ogystal â'u galluogi i ddarparu gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol, wella'r rhwydweithiau trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig.

Os bydd y mesurau yn y Bil yn cael eu gweithredu gan awdurdodau lleol, bydd modd darparu gwasanaethau bysiau mwy effeithlon a deniadol, gan arwain at fwy o ddefnydd. Dros amser, gall costau teithio teithwyr leihau, gan olygu bod ganddynt fwy o incwm gwario, a chyfrannu at leihau ynswch a thlodi gwledig.

Ynysu cymdeithasol

Dengys ymchwil fod y sawl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a heb fynediad at gar yn fwy tebygol o brofi ynysu cymdeithasol¹⁷³. Mae ynswch cymdeithasol yn cael effaith ar iechyd meddwl a llesiant cymdeithasol unigolyn, ac mae tystiolaeth Greener Journeys¹⁷⁴ yn dynodi bod tua 20% o bobl ifanc 18-24 oed a 15% o bobl 65+ oed yn dal y bws, bob dydd neu bob wythnos, er mwyn cael cyswllt wyneb yn wyneb¹⁷⁵ a gostwng eu lefel o ynysu cymdeithasol.

Nododd Arolwg Troseddu Prydain nad yw 25.5% o bobl anabl yn mentro allan, o gymharu ag 1.5% o bobl nad ydynt yn anabl¹⁷⁶ – mae mynediad at dtrafnidiaeth yn ffactor pwysig yn hyn o beth. Gwaethygir y broblem hon mewn ardaloedd anghysbell a gwledig oherwydd y diffyg seilwaith trafndiaeth gyhoeddus.

Gwnaeth ymateb Cŵn Tywys Cymru i Bapur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus hefyd dynnu sylw at y ffaith bod unigolion sy'n colli eu golwg yn ei chael hi'n anodd defnyddio gwasanaethau bysiau gyda'r nos ac nad ydynt yn fodlon ar ba mor aml y mae bysiau'n rhedeg ar ôl 6pm, felly dibynnir ar daciais gryn dipyn i'w cludo. At hynny, dengys ymchwil fod

¹⁷¹ <http://www.wales.nhs.uk/sitesplus/documents/888/RuralProfileWELSH.pdf>

¹⁷² Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin. 2014 <https://publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/288/28802.htm>

¹⁷³ The future of rural bus services in the UK 2018 <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/The-Future-of-Rural-Bus-Services.pdf>

¹⁷⁴ <https://greenerjourneys.com/publications/>

¹⁷⁵ Greener Journeys – Arolwg Unigrwydd. 2018 <http://www.comresglobal.com/polls/greener-journeys-loneliness-poll/>

¹⁷⁶ Transport accessibility for wheelchair users: A qualitative analysis of inclusion and health 2019 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S204604301730117X>

canfyddiad ymhlith defnyddwyr cadair olwyn nad yw trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch¹⁷⁷. Mae problemau'n codi o ran yr angen i ddefnyddio tacsis, a'r costau cysylltiedig, am nad yw gwasanaethau cyhoeddus yn hygyrch, sy'n arwain at ynysu cymdeithasol ymhlith pobl anabl¹⁷⁸.

Mae Bwcabus yn enghraifft o wasanaeth bws lleol sy'n diwallu anghenion pobl leol yng Ngogledd Sir Gâr, De Ceredigion a Sir Benfro. Mae'n gynllun llwyddiannus sy'n darparu cerbydau mynediad hawdd mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell¹⁷⁹.

Os caiff y pwerau yng nghynigion y Bil a roddir i awdurdodau lleol eu mabwysiadu, byddent o fudd i lesiant meddyliol trigolion mewn cymunedau gwledig, gan gynnig mwy o fynediad at wasanaethau cymunedol a hamdden, a thrwy hynny helpu i drechu ynysu cymdeithasol. I'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a all brofi lefelau isel o gyswllt cymdeithasol, byddai gwell gwasanaethau bysiau yn galluogi pobl i gymdeithasu a chysylltu.

Ystyrir yr effaith ar wahanol fathau o bobl mewn ardaloedd gwledig ymhellach isod.

Unigolion Incwm Isel neu Ddi-waith mewn Ardaloedd Gwledig

Dengys ystadegau fod mwy o anweithgarwch economaidd mewn ardaloedd gwledig nag ardaloedd trefol. Yn ôl ffigurau 2019, roedd 25.7% o bobl 16-64 oed yn economaidd anweithgar¹⁸⁰ yn y canolbarth a'r de-orllewin, lle caiff yr ardaloedd eu dosbarthu'n bentref gwledig, neu'n bentref gwledig mewn lleoliad gwasgaredig yn bennaf.¹⁸¹ Yng Nghaerdydd¹⁸², roedd y ffigur hwn yn 21.0%.¹⁸³

Nododd arolwg gan Liberty Bus fod 33% o oedolion ifanc o'r farn na allent gael gafael ar waith heb wasanaeth bws¹⁸⁴ a bod cost teithio yn rhwystr allweddol i hynny, yn ogystal ag addysg a gweithgareddau cymunedol a diwylliannol eraill. Mae hyn yn tynnu sylw at bwysigrwydd rhwydwaith bysiau hyblyg a fforddiadwy, o ansawdd uchel, wrth gynnig sicrwydd economaidd a chynaliadwyedd i boblogaethau ardaloedd gwledig.

¹⁷⁷ Ibid

¹⁷⁸ Ibid

¹⁷⁹ <https://www.bwcabus.traveline-cymru.info/cy/>

¹⁸⁰ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityratesexcludingstudents-by-welshlocalarea-year>

¹⁸¹ https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/atodiad-02-adroddiad-data-a-diffiniadu_0.pdf

¹⁸² https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/atodiad-02-adroddiad-data-a-diffiniadu_0.pdf

¹⁸³ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityratesexcludingstudents-by-welshlocalarea-year>

¹⁸⁴ Liberty Bus different thinking, growing impact, social impact report 2017.2017

Drwy Gynlluniau Partneriaethau Cymru a galluoedd masnachfreinio, caiff Awdurdodau Lleol y cyfle i ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion orau yn eu hardal, gan gynnwys y rhai ar incwm isel, gan gynnig cyfleoedd i gael gafael ar wasanaethau, gwaith ac addysg, a fydd, dros amser, yn gwella symudedd economaidd-gymdeithasol¹⁸⁵.

Pobl ifanc

Mewn ymateb i'r Papur Gwyn, nododd Comisiynydd Plant Cymru fod cost ac argaeledd trafnidiaeth yn rhywbeth roedd plant a phobl ifanc yn teimlo'n gryf amdano. Roedd hyn yn arbennig o wir am blant a phobl ifanc mewn ardaloedd gwledig.

Wrth i brisiau bysiau gynyddu 3.6% yn 2017-2018¹⁸⁶, tynnodd sylw hefyd at y ffaith bod pobl ifanc yn treulio cryn dipyn o'u cyflogau isel fel rheol ar gostau trafnidiaeth, a'r anawsterau a brofant o ran trafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig.

Bydd y cynigion a amlinellir yn y Bil yn galluogi awdurdodau lleol i ddatblygu cynlluniau fel partneriaethau, neu fasnachfreinio, neu redeg eu gwasanaethau eu hunain er mwyn darparu gwell gwasanaethau i gwmpasu mwy o lwybrau a rhwydweithiau gwledig. Byddai'r gwelliannau hyn yn darparu mwy o gyfleoedd i bobl ifanc gael gafael ar swyddi sicr, gwahanol gyfleoedd addysgol, a meithrin sgiliau newydd. Gall gwell trafnidiaeth gyhoeddus hefyd helpu i ddenu busnesau newydd, a helpu busnesau presennol i dyfu, mewn ardaloedd gwledig¹⁸⁷. Bydd hyn yn helpu i gadw sgiliau a doniau yn yr ardaloedd hyn, gan greu cymunedau sy'n gynaliadwy yn gymdeithasol, yn ogystal â chadw'r buddiannau economaidd yn lleol.

Mae pobl ifanc, yn enwedig y rhai rhwng 17 ac 20 oed, yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp oedran arall¹⁸⁸. O ran cydraddoldeb, mae gwasanaethau bysiau rheolaidd a fforddiadwy yn galluogi pobl ifanc o bob cefndir sy'n byw mewn ardaloedd gwledig i fwynhau gweithgareddau cadarnhaol cyn ac ar ôl yr ysgol neu'r coleg³.

Byddai gwasanaeth bysiau mwy rheolaidd a dibynadwy o fudd i bobl iau mewn ardaloedd gwledig, gan eu cysylltu ag ardaloedd trefol lle mae mwy o gyfleoedd economaidd, addysg, hyfforddiant, cymdeithasol a diwylliannol yn gyffredinol.

Mae camau gweithredu effeithiol i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd yn arbennig o berthnasol i bobl ifanc, gan gynnwys y rhai mewn ardaloedd gwledig. O ystyried ein hadnoddau naturiol cyfyngedig, mae'n hanfodol bod pobl ifanc yn cael cyfle i chwarae rôl o ran atal newid yn yr hinsawdd a gwrthdroi ei effeithiau. Drwy fabwysiadu mesurau posibl

¹⁸⁵ Valuing the social impacts of public transport final report Mawrth 2013.2013

¹⁸⁶ <https://llyw.cymru/cerbydau-gwasanaeth-cyhoeddus-bysiau-thacsis-ebrill-2017-i-mawrth-2018>

¹⁸⁷ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-10/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol.pdf>

¹⁸⁸ Erthygl llenyddiaeth 20- Is Britain fairer? – The state of equality and human rights 2018. Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol, 2018

fel bysiau allyriadau is a gwyrddach, gellid lleihau effaith amgylcheddol bysiau, yn ogystal â chodi ymwybyddiaeth o newid hinsawdd ymhlith pobl ifanc.

Nod cynigion y Bil o ran darparu gwybodaeth a rhannu data yw gwella cysylltedd, helpu pobl i gael gafael ar dechnoleg newydd a'i defnyddio, a meithrin eu hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus. Mae gwybodaeth amser real gywir a dibynadwy yn bwysig i bobl ifanc, a byddai datblygu adnoddau o'r fath yn helpu pobl ifanc yn economaidd ac yn gymdeithasol – yn enwedig pobl ifanc mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell.

Pobl hŷn

Yn 2018, yng Nghymru, roedd tua 189,700 o bobl 60-64 oed a thua 652,000 o bobl 65+ oed, yn gwneud cyfanswm o ryw 841,000 o bobl 60+ oed i gyd. Erbyn 2035, bydd y ffigur hwn wedi cynyddu i tua 192,600 o bobl 60-64 oed a thua 846,400 o bobl 65+ oed, felly bydd cyfanswm o fwy na miliwn o bobl 60+ oed i gyd. Mae hyn yn cyfateb i gynydd o 23 y cant ymhlith y boblogaeth 60+ oed rhwng 2018 a 2035¹⁸⁹.

Amcangyfrifodd un astudiaeth¹⁹⁰ fod 5-10% o bobl hŷn mewn ardaloedd gwledig yn wynebu allgáu cymdeithasol i ryw raddau.

Mae'r cynigion yn y Bil yn cynnwys mesurau a fyddai'n annog gwasanaethau mwy rheolaidd a dibynadwy, gan fynd i'r afael â rhai o broblemau gofynion trafndiaeth pobl hŷn na wneir ar hyn o bryd drwy drafnidiaeth gyhoeddus, oherwydd incwm, cyfyngiadau corfforol neu newidiadau i ddiben taith¹⁹¹. Darperir ar gyfer y fath fesurau yn y Bil sydd hefyd yn lleihau'r risg o rwydweithiau bysiau llai hygyrch i bobl hŷn am nad yw gwasanaethau mor rheolaidd⁴.

Mewn ymateb i'r Papur Gwyn, dywedodd Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru fod trafndiaeth gyhoeddus yn hollbwysig i fywydau pobl hŷn. Fe'i galwodd yn "lifeline" o ran darparu mynediad at wasanaethau ac amwynderau allweddol. Roedd Age UK¹⁹² o farn debyg, gan argymhell y dylai Awdurdodau Lleol ddarparu cymorth ariannol tuag at gludiant cymunedol neu dacsis lle nad yw trafndiaeth gyhoeddus yn diwallu anghenion pobl hŷn yn llawn yn yr ardal.

Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn rhoi mwy o hyblygrwydd i awdurdodau lleol o ran cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau; byddai gwell gwasanaethau bysiau yn galluogi pobl hŷn i gael gafael ar wasanaethau'n haws, ymweld â theulu a ffrindiau'n haws, a

¹⁸⁹ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Projections/National/2016-based/populationprojections-by-year-age>

¹⁹⁰ Shergold I. a Parkhurst, G., 2012. Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28, 412-421

¹⁹¹ The social and economic benefits of community transport in Scotland. Case studies on Transport Policy, Cyfrol 5 (2), Mehefin 2017

¹⁹² Age UK, 2012. Missed opportunities: the impact on older people of cuts to rural bus services.

theithio ymhellach er mwyn defnyddio gwasanaethau a chyfleusterau iechyd, diwylliannol a chymunedol. Er enghraifft, gall fod cyfleoedd i awdurdodau lleol wella gwasanaethau bysiau allweddol, fel y rhai i ysbytai, sy'n broblem i bobl hŷn fel y nodwyd yn gynharach yn yr asesiad hwn¹⁹³.

Byddai'r cynnig yn y Bil o ran darparu gwybodaeth a rhannu data hefyd yn darparu gwasanaeth cyson, hawdd ei ddeall, gan wella eglurder a dealltwriaeth pobl hŷn mewn ardaloedd gwledig sy'n ddibynnol iawn ar drafnidiaeth gyhoeddus. Gan ddefnyddio data agored a rhannu'r wybodaeth ddiweddaraf, byddai pobl hŷn yn cael y cyfle i fagu hyder wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

Pobl anabl

Amcangyfrifir bod cyfanswm o 397,600 o bobl anabl¹⁹⁴ a 370,000 o ofalwyr cofrestredig yng Nghymru¹⁹⁵.

Mae ystadegau'r Adran Drafnidiaeth¹⁹⁶ yn nodi'r tueddiadau canlynol:

- Mae pobl 16+ oed sy'n ei chael hi'n anodd symud yn gwneud bron 40% yn llai o deithiau na'r rhai heb anabledd o'r fath;
- Mae cyfran debyg o bobl sy'n ei chael hi'n anodd symud ac nad ydynt yn defnyddio'r car, ond mae mwy o'r bobl sy'n ei chael hi'n anodd symud yn deithwyr;
- Mae gan lai o bobl anabl fynediad at geir preifat mewn ardaloedd gwledig;
- Trafnidiaeth gyhoeddus a ddefnyddir leiaf gan bobl anabl i deithio o gwmpas;
- Mae pobl anabl fel arfer yn teithio at ddibenion hamdden neu siopa.

Bydd y cynigion yn y Bil yn cynnig y cyfle i ddarparwyr wella gwasanaethau bysiau i bobl anabl mewn ardaloedd gwledig drwy ddarparu gwybodaeth yn well. Lle bydd awdurdodau lleol yn cyflwyno cynlluniau partneriaethau neu fasnachfreinio, gellid gwneud gwelliannau fel rhan o'r trefniadau hyn, fel gosod systemau clyweledol sy'n cyhoeddi'r arhosfan nesaf, gwybodaeth hygyrch mewn safleoedd bws, a hyfforddiant staff ychwanegol.

Byddai cynigion i ddarparu gwybodaeth yn well yn helpu pobl anabl i deimlo'n fwy hyderus wrth ddefnyddio gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, gan helpu i gyflawni amcanion polisi trafndiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol¹⁹⁷ fel helpu pobl anabl i deithio o

¹⁹³ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Trafnidiaeth Cenedlaethol

¹⁹⁴ StatsCymru (2019) Anabledd yn ôl Oedran a Rhyw, ar gael ar-lein yn <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Disability/disabilitystatus-by-age-sex> [cyrchwyd 23 Awst 2019]

¹⁹⁵ Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth ataliol ar gyfer gofalwyr sy'n oedolion yng Nghymru: adolygiad cyflym https://gofalcymdeithasol.cymru/cms_assets/file-uploads/Carers-Report-Welsh.pdf

¹⁹⁶ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/661933/tsgb-2017-report-summaries.pdf

¹⁹⁷ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-12/datganiad-polisi-amcanion-ar-gyfer-trafnidiaeth-gyhoeddus-hygyrch-a-chynhwysol-rhagfyr.pdf>

ddrws i ddrws yn llwyddiannus ar alw, ac ar y diwrnod teithio. Byddai'r cynigion hefyd o fudd i ofalwyr mewn ardaloedd gwledig drwy wella dibynadwyedd a chysondeb gwasanaethau bysiau, a fyddai'n helpu gofalwyr sy'n cymudo ar fws i rannu manylion eu taith â'u dibynyddion gan fod o fudd i'r plant, y bobl hŷn neu'r bobl anabl maent yn gofalu amdanynt hefyd. Byddai gwell mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn cynyddu eu hopsiynau teithio, o ran teithio i gyrraedd eu dibynyddion a theithio gyda nhw.

Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad, dywedodd Gofalwyr Cymru, "local authorities should also work together to facilitate cross border voluntary community transport services". Gallai hyn helpu i alluogi gofalwyr mewn cymunedau gwledig i ymweld â rhywun yn yr ysbyty neu mewn ardal arall y tu allan i'w hardal Awdurdod Lleol, y byddent wedi gorfod treulio amser hir yn teithio iddi o'r blaen. Yn sgil y ddibyniaeth drom ar geir i deithio mewn ardaloedd gwledig, byddai rhwydwaith bysiau trawsffiniol cyson ac integredig rhwng awdurdodau lleol yng Nghymru ac i mewn i Loegr, lle y bo angen, yn golygu bod modd symud yn effeithlon rhwng cymunedau gwledig. Mater i'r awdurdodau lleol fydd rhwydweithiau bysiau trawsffiniol wrth ddefnyddio'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yng nghynigion y Bil.

Gallai'r cynigion helpu nifer cynyddol o unigolion mewn cymunedau gwledig i gael annibyniaeth, a theithio mewn ffordd fwy cyfleus.

Pan fydd awdurdodau lleol yn mynd ati i ddefnyddio unrhyw rai o'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yn y Bil, gallant ystyried yn ofalus y ffordd orau o gyflawni hyn, er enghraifft, drwy ystyried sut y gall pobl anabl â gwahanol namau ddefnyddio technoleg newydd, darllen gwybodaeth, a mynd ar ac oddi ar gerbydau er mwyn sicrhau bod y wybodaeth yn hygyrch i bawb.

Effaith ar Fusnesau

Un o'r saith nod llesiant a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yw "Cymru Lewyrchus", sy'n ceisio creu "Cymdeithas arloesol, gynhyrchiol, carbon isel sy'n cydnabod y terfynau sydd ar yr amgylchedd byd-eang ac sydd, o ganlyniad, yn defnyddio adnoddau mewn modd effeithlon a chymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd); ac sy'n datblygu poblogaeth fedrus ac addysgedig mewn economi sy'n cynhyrchu cyfoeth ac yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth, gan ganiatáu i bobl fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy gael gafael ar waith addas" yn arbennig o berthnasol i'r adran hon¹⁹⁸.

Mae'r nod hwn yn cynnwys helpu busnesau bach mewn ardaloedd gwledig i dyfu a ffynnu, a thrwy hynny leihau anghydraddoldeb rhwng canlyniadau i ardaloedd trefol a gwledig.¹⁹⁹ Mae llawer o'r problemau a wynebwr gan fusnesau mewn ardaloedd gwledig yn debyg i'r rhai a wynebwr gan y rhai mewn ardaloedd trefol.

Mae Polisi Cynllunio Cymru yn nodi bod angen i benderfyniadau datblygu hyrwyddo canolfannau manwerthu a masnachol trefol a gwledig hyfyw fel y lleoliadau mwyaf

¹⁹⁸ <https://futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2017/01/wfg-essentials-guide-cy.pdf>

¹⁹⁹ https://futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2018/11/FGCW-Framework_Welsh.pdf

cynaliadwy i fyw, gweithio, siopa, cymdeithasu a chynnal busnes. Mae angen i'r ardaloedd hyn gael eu cynnal, a dylai mynediad iddynt gael ei wella gan bob math o drafnidiaeth; dylai trafnidiaeth gyhoeddus fod yn un o'r prif flaenoriaethau.²⁰⁰ Mae hefyd yn nodi "Mae gan fentrau ar raddfa fach gyfraniad pwysig i'w wneud at yr economi wledig, ac maent yn cyfrannu at gystadleurwydd a ffyniant lleol a chenedlaethol".

Gwasanaethau bysiau yw'r brif drafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig, gan esgor ar wariant cyfunol ym meysydd manwerthu a hamdden o £27.2 biliwn i Brydain Fawr²⁰¹ gan y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig a chytrefi.

Felly, mae'n bwysig bod unrhyw gynigion trafnidiaeth newydd yn helpu i ysgogi twf economaidd mewn ardaloedd gwledig²⁰² gan gynnwys busnesau bach a chanolig a microfusnesau. Mae hyn yn hynod berthnasol i Gymru, lle mae'r rhan fwyaf o'r busnesau yn rhai bach a chanolig neu ficro.²⁰³

Rhwng ardaloedd gwledig a threfol yng Nghymru, mae perfformiad gwasanaethau a marchnadoedd bysiau lleol yn amrywio'n sylweddol. O ganlyniad, mae'r heriau sy'n wynebu awdurdodau lleol wrth ystyried darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal yn amrywio'n sylweddol. Felly, nid oes un ateb i bawb wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Rhaid sicrhau bod gan awdurdodau lleol yr adnoddau cywir i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau bysiau priodol yn eu hardal²⁰⁴. Darparu'r adnoddau hyn yw nod cynigion y Bil.

Gan mai busnesau bach a chanolig a microfusnesau sy'n cyfrif am y rhan fwyaf o'r economi wledig²⁰⁵, bydd sicrhau bod gan awdurdodau lleol fwy o reolaeth o'r rhwydwaith bysiau drwy bartneriaethau, masnachfreinio, neu redeg eu gwasanaethau eu hunain o fudd i gyflogwyr am fod modd iddynt gynllunio eu gweithlu yn well (hyd yn oed pethau syml fel creu rotas staff), yn ogystal â darparu mwy o gyfle i benodi staff o ardaloedd lleol a chyfagos²⁰⁶. Mae hyn yn hynod berthnasol yng Nghymru, oherwydd yn ôl arolygon 2007 a 2019 cafodd 64% o gyflogeion eu recriwtio'n lleol, ac o fewn 10 milltir i'r gweithle²⁰⁷.

²⁰⁰ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-10.pdf>

²⁰¹ <http://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/10210%20Pteg%20Benefits%20of%20the%20bus%20web%20FINAL.pdf>

²⁰² Ibid

²⁰³ https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

²⁰⁴ The case for the urban bus (2013)

²⁰⁵ https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

²⁰⁶ The social and economic benefits of community transport in Scotland. 2017

²⁰⁷ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn helpu i drechu'r broblem o ran ansawdd gwael cysylltiadau trafndiaeth lleol, a ystyrir yn rhwystr i un o bob pedwar busnes yn y DU²⁰⁸.

Yn ei ymateb i ymgynghoriad y Papur Gwyn, cefnogodd Diverse Cymru hyn, gan nodi bod sicrhau bod busnesau bach a chanolig yn cael eu hystyried, a masnachfreinio, yn galluogi busnesau bach a chanolig i gyfranogi, ac yn cynyddu'r ystod o ddarpar ddarparwyr gwasanaethau, ac felly opsiynau i wella llesiant, gwasanaethau a'u defnydd gan bawb.

Yn sgil yr ansicrwydd ynghylch effaith ymadael â'r Undeb Ewropeaidd ar fusnesau gwledig, bydd yn hanfodol hyrwyddo cydnerthedd economaidd o ran cynaliadwyedd economaidd a chymdeithasol ardaloedd gwledig²⁰⁹. Os gweithredir yn ôl yr arfer, gallai cynaliadwyedd economaidd a chymdeithasol ardaloedd gwledig fod mewn perygl.

Bydd y cynigion deddfwriaethol yn galluogi gweithredwyr masnachol i dendro i redeg gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol, gan roi'r hyblygrwydd i awdurdodau lleol greu gwasanaethau sy'n diwallu anghenion pobl a busnesau yn eu hardal orau, gan helpu busnesau gwledig i dyfu.

Bydd rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, ar amser, yn gynaliadwy yn amgylcheddol, ac yn hygyrch²¹⁰ yn helpu i ddatblygu busnesau bach, gan ddarparu'r gwasanaethau hanfodol a'r mynediad i safleoedd sydd eu hangen arnynt i dyfu²¹¹.

Cododd rhai o'r ymatebwyr i Bapur Gwyn Gwella Trafndiaeth Gyhoeddus bryderon ynghylch y cydweithredu rhwng awdurdodau lleol cyfagos, yn ogystal â rhwng gweithredwyr bysiau, wrth ddarparu gwasanaeth gwell²¹². Er mwyn i'r cynigion fod o fudd i fusnesau gwledig cymaint â phosibl, mae angen cyflwyno arbedion maint, gwella safonau a sicrhau cysondeb wrth ddarparu gwasanaethau²¹³.

Bydd y cynigion yn y Bil yn helpu i fynd i'r afael â thlodi trafndiaeth drwy wella'r gwasanaethau sydd ar gael a sicrhau gwell mynediad at waith a marchnadoedd. Gan mai cerbydau modur yw'r prif fath o drafnidiaeth i gyrraedd y gwaith a chael gfael ar wasanaethau (gan gynnwys ar gyfer busnesau gwledig), mae'r rhai heb fynediad at gar dan anfantais benodol mewn ardaloedd gwledig.

²⁰⁸ Making the connections: The cross-sector benefits of supporting bus services. 2014

²⁰⁹ https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol?_ga=2.91835226.1741189483.1580894658-661366720.1556529046

²¹⁰ https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

²¹¹ https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

²¹² https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2019-07/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus-crynodeb-or-ymatebion_0.pdf

²¹³ https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2019-07/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus-crynodeb-or-ymatebion_0.pdf

Gwaethygir y sefyllfa hon gan wasgariad eang swyddi a gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig, yn ogystal â phrisiau tanwydd cynyddol²¹⁴. Drwy sicrhau gwell gwasanaeth bysiau, gallai trafndiaeth gyhoeddus helpu i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau, yn ogystal â helpu i gyrraedd yr ardaloedd lle'r oedd angen car yn flaenorol. Bydd busnesau bach ar eu hennill am eu bod yn gallu arallgyfeirio a defnyddio cadwyni cyflenwi'n effeithiol, gan gynyddu eu capasiti prosesu, a fyddai'n cynyddu gwerth y busnes yn gyffredinol²¹⁵.

Mae ymateb Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i'r Papur Gwyn yn nodi y disgwylir gweld cyflymu'r broses o ddatgarboneiddio ein gwasanaethau cyhoeddus, gan greu cyfleoedd newydd i fusnesau yng Nghymru wrth inni newid i economi carbon isel. Byddai'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yn y Bil yn gwneud teithio ar fws yn fwy hygyrch i ardaloedd gwledig ac anghysbell. Byddai hyn yn gwneud teithio ar fws yn opsiwn hyfyw yn lle teithio mewn car yn yr ardaloedd hyn, gan roi cyfleoedd i fusnesau leihau costau teithio a chostau tanwydd.

Mae sicrhau bod mwy o siwrneiau yn cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn lleihau tagfeydd mewn trefi gwledig allweddol ac ardaloedd o ddiddordeb (fel mannau prydferth), sy'n gwella profiad pobl o'r mannau hyn²¹⁶. Gallai hyn annog mwy o ymwelwyr a thwristiaid i ardal a lleihau amseroedd teithio. Byddai cynnydd mewn ymwelwyr yn cynyddu gweithgarwch economaidd mewn ardaloedd gwledig.

Seilwaith

Er mwyn i ardaloedd ddenu busnesau a chreu swyddi, mae angen sicrhau buddsoddiad mwy cyfartal mewn seilwaith²¹⁷. Mewn ardaloedd gwledig, gall pobl, siopau a busnesau lleol fod ar eu colled o ran swyddi a thwf economaidd, am fod gwasanaethau bysiau yn cael eu colli²¹⁸.

Mae'r system drafnidiaeth yn hanfodol er mwyn ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd o'r fath mewn ardaloedd sydd wedi bod yn fwy anodd eu cyrraedd yn draddodiadol, sy'n dibynnu'n fwy ar y car preifat i deithio.

Yng Nghymru, mae lefel uchel o aelwydydd sy'n anos eu cysylltu â band eang gwifrog traddodiadol. Mae'r cynnydd mewn seilwaith rhyngwyd diwifr a symudol yn debygol o barhau, a dylai hyn fod o gymorth i gyrraedd yr aelwydydd hynny nad ydynt yn gallu cael

²¹⁴ <https://futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2018/11/20180912-Trafnidiaeth-addas-ar-gyfer-Cenedlaethau-Dyfodol-1.pdf>

²¹⁵ https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol?_ga=2.91835226.1741189483.1580894658-661366720.1556529046

²¹⁶ Making the connections: The cross-sector benefits of supporting bus services. 2014

²¹⁷ Taken for a ride: How UK public transport subsidies entrench inequality. 2015

²¹⁸ Buses in crisis: A report on bus funding across England and Wales 2010-2018. 2018

rhyngwyd cyflymder uchel ar hyn o bryd. Felly, dylai effaith seilwaith telathrebu symudol newydd mewn ardaloedd gwledig gael ei chynllunio'n ofalus.²¹⁹

Bydd gwell seilwaith telathrebu yn helpu i gyflawni cynigion y Papur Gwyn, gan olygu bod modd newid i drafnidiaeth sy'n cynhyrchu llai o allyriadau drwy ddulliau newydd a gwell o rannu gwybodaeth am deithio, gan gynnwys ar ffurf ddigidol.

Byddai hyn yn helpu i wella cystadleurwydd economaidd busnesau gwledig, gan gynnig mwy o gyfleoedd i weithio'n hyblyg²²⁰.

Mae sawl rhanddeiliad yn gyfrifol am ddarparu seilwaith a gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru. Mae angen i randdeiliaid gydweithio'n fwy cyson er mwyn darparu gwasanaethau bysiau lleol mwy integredig a chynaliadwy i gymunedau yng Nghymru. Mae seilwaith trafnidiaeth dibynadwy, o ansawdd uchel, yn galluogi grwpiau o bobl, ymwelwyr a busnesau i gael eu cysylltu â gwasanaethau a mannau allweddol.

Yn y dyfodol, byddai angen creu a chefnogi seilwaith cerbydau trydan. Byddai angen nodi llwybrau strategol ac ardaloedd â blaenoriaeth ar gyfer seilwaith newydd ac arloesol, a byddai angen ystyried darpariaethau a'r effeithiau ar fusnesau gwledig a busnesau bach a chanolig²²¹.

Fel y tynnir sylw ato yn y llynyddiaeth, nid yw prisiau tocynnau is ar fysiau o reidrwydd yn golygu bod mwy o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig. Er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar geir, mae angen datblygu seilwaith trafnidiaeth a gwasanaethau effeithiol²²². Gydag amser, bydd angen darparu ar gyfer hyn, er enghraifft gwell cysylltiadau ffyrdd mewn ardaloedd gwledig, darparu ar gyfer teithio ar fysiau a band eang cyflym fel bod modd defnyddio technolegau digidol, fel diweddarau amserlenni byw.

Byddai'r gwelliannau hyn i seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau a sectorau gwledig i dyfu a bod yn fwy ymatebol i newidiadau yn y farchnad²²³.

Casgliad

O ystyried y pwysau ariannol parhaus ar ddarpariaeth bresennol gwasanaethau bysiau yng Nghymru wledig, byddai gweithredu 'yn ôl yr arfer' yn golygu bod gwasanaethau bysiau yng Nghymru wledig yn parhau i waethygu, a gweithredu'n llai aml, ac y byddai llai o deithwyr.

²¹⁹ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-10.pdf>

²²⁰ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-10.pdf>

²²¹ https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

²²² Integrated transport: A new generation of interchanges. 2018

²²³ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/rural-development-programme-document-2014-to-2020.pdf>

Byddai dirywiad gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig yn atal pobl ifanc ymhellach rhag cael swyddi, yn rhwystro busnesau rhag cael mynediad at farchnadoedd a thyfu, a byddai lefel yr ynysu cymdeithasol ymhlith unigolion mewn cymunedau gwledig yn parhau neu'n gwaethygu.

Bydd y cynigion yn y Bil yn galluogi awdurdodau lleol i sicrhau bod gwasanaethau bysiau priodol ar gael yn eu hardaloedd, gan ddiwallu anghenion eu cymunedau gwledig.

Byddai gwasanaethau bysiau hawdd eu deall, cyson a mwy rheolaidd yn galluogi pobl mewn cymunedau gwledig i achub ar fwy o gyfleoedd addysg, cyflogaeth a chymdeithasol, a chyfleoedd gwell. Gall pobl ifanc wella a datblygu sgiliau gwerthfawr a fyddai wedyn yn eu helpu i gael swydd yn y dyfodol, gan gynyddu gweithgarwch economaidd mewn ardaloedd gwledig.

Mewn ardaloedd gwledig, gall pobl anabl a phobl hŷn wynebu risg benodol o gael eu hynysu'n gymdeithasol, gan gael effaith negyddol fawr ar eu lles meddyliol.

Os caiff yr adnoddau a ddarperir gan y Bil i wella gwasanaethau bysiau lleol eu mabwysiadu gan awdurdodau lleol, byddai hyn yn annog mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus gan grwpiau amrywiol sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig drwy ddarparu gwell hygyrchedd a systemau gwybodaeth fyw. Drwy annog gwell cyfleoedd trafnidiaeth i gymunedau gwledig, byddai'r ardaloedd hyn yn dod yn fwy cynhwysol a chysylltiedig, gan ddilyn nod llesiant 'Cymru o gymunedau cydlynus'²²⁴.

Byddai gwella gwybodaeth am wasanaethau ac argaeledd data yn sgil y diwygiadau yn esgor ar y cyfle i fusnesau bach gwledig ehangu, a gallu cael mynediad at farchnadoedd, cronfa recriwtio ehangach, a chadw staff²²⁵.

Byddai'r cynigion yn helpu i gyfrannu at nod llesiant 'Cymru lewyrchus'²²⁶ gan gynyddu cyfleoedd gwaith a chymdeithasol mewn ardaloedd gwledig drwy wella trafnidiaeth gyhoeddus. Byddai'r cynigion deddfwriaethol hefyd yn helpu i fodloni disgwyliadau Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol o ran creu cyfle i drafnidiaeth gyhoeddus fynd i'r afael ag ynysu cymdeithasol mewn ardaloedd gwledig, helpu i leihau problemau iechyd meddwl, lleihau tlodi trafnidiaeth, ac annog gwasanaethau cynaliadwy sy'n addas i genedlaethau'r dyfodol.

Hefyd, byddai angen gwella seilwaith band eang a rhyngwrwyd symudol²²⁷ er mwyn sicrhau data agored a diweddariadau amserlenni byw.

Yn gyffredinol, byddai'r cynigion deddfwriaethol yn y Bil yn rhoi'r cyfle i awdurdodau lleol sicrhau a chynnal gwell gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Am nad oes 'un ateb i bawb',

²²⁴ <https://futuregenerations.wales/cy/about-us/future-generations-act/>

²²⁵ The social and economic benefits of community transport in Scotland. 2017

²²⁶ <https://futuregenerations.wales/cy/about-us/future-generations-act/>

²²⁷ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-10.pdf>

byddai'r cynigion yn rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaethau pwrpasol yn eu hardaloedd, na fyddent fel arall yn cael eu darparu efallai. Yn sgil gwell rhwydwaith trafnidiaeth, gellid ymdrin â phroblemau mewn cymunedau gwledig fel prisiau tocynnau bws uchel ac ynysu cymdeithasol yn well²²⁸.

²²⁸ <http://ppi.w.org.uk/files/2016/06/An-introduction-to-Rural-Poverty.pdf>

D. ASESIAID O'R EFFAITH AR Y GYMRAEG

Rhif clirio Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg: 03/11/2019

Mae'r Asesiad hwn o'r Effaith ar y Gymraeg yn cael ei gynnal yn unol â rhwymedigaeth statudol Llywodraeth Cymru o dan Fesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Mae Mesur y Gymraeg yn rhoi dyletswyddau statudol ar Weinidogion Cymru i ystyried effeithiau (cadarnhaol a negyddol) eu penderfyniadau polisi ar y Gymraeg, siaradwyr Cymraeg a chymunedau Cymraeg eu hiaith. Mae'r asesiad yn rhan hanfodol o'r broses o ddatblygu a llunio polisiau.

Y Cyd-destun Deddfwriaethol a Pholisi

Mae'r asesiad hwn yn dechrau gyda throsolwg o'r cyd-destun deddfwriaethol a pholisi perthnasol fel a ganlyn.

Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011

Cafodd Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 ('Mesur y Gymraeg') ei basio gan y Cynulliad Cenedlaethol, a derbyniodd Gydsyniad Brenhinol ar 9 Chwefror 2011. Ymhlith pethau eraill mae Mesur y Gymraeg yn gwneud y canlynol:

- Gwneud darpariaeth ynghylch statws swyddogol y Gymraeg yng Nghymru;
- Sefydlu rôl Comisiynydd y Gymraeg; prif nod y Comisiynydd wrth arfer eu swyddogaethau yw hybu a hwyluso'r Gymraeg, a gweithio tuag at gynyddu'r defnydd o'r Gymraeg wrth ddarparu gwasanaethau a chynyddu cyfleoedd eraill i bobl ddefnyddio'r Gymraeg.
- Gwneud darpariaeth ar gyfer gosod dyletswyddau mewn perthynas â'r Gymraeg, sef Safonau'r Gymraeg;

Mae adran 33 o Fesur y Gymraeg yn dweud er mwyn i gorff gydymffurfio â Safonau'r Gymraeg rhaid iddo gael ei restru yn Atodlenni 5 a 6 neu 7 ac 8 i Fesur y Gymraeg.

Safonau'r Gymraeg

Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol

Mae Rheoliadau Safonau'r Gymraeg (Rhif 1) 2015 yn pennu safonau mewn perthynas â'r Gymraeg ar gyfer Gweinidogion Cymru, cynghorau sir, cynghorau bwrdeistref sirol ac Awdurdodau Parciau Cenedlaethol. Yn unol â Mesur y Gymraeg, mae Comisiynydd y Gymraeg wedi cyflwyno hysbysiad cydymffurfio i Lywodraeth Cymru a phob awdurdod lleol yn amlinellu'r safonau sy'n berthynasol i'r sefydliad penodol hwnnw. Mae'r hysbysiadau cydymffurfio'n rhoi nifer o ddyletswyddau ar Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol mewn perthynas â'r gwasanaethau maent yn eu darparu ar gyfer y cyhoedd a'u staff, ac maent hefyd yn cynnwys safonau llunio polisi sy'n rhoi dyletswyddau ar Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i wneud y canlynol:

- ystyried effeithiau (cadarnhaol a negyddol) ein penderfyniadau polisi ar y Gymraeg
- ystyried sut i gynyddu'r effeithiau cadarnhaol, lliniaru effeithiau negyddol a chymryd pobl cyfle i hybu defnyddio'r Gymraeg

- ceisio barn ar yr effeithiau ar y Gymraeg wrth drafod neu ymgynghori, a cheisio barn siaradwyr Cymraeg a'r rhai sy'n defnyddio'r laith.

Mae Safonau'r Gymraeg sy'n berthnasol i bob awdurdod lleol yn amrywio, er mwyn sicrhau eu bod yn rhesymol ac yn gymesur ar gyfer pob awdurdod lleol. Mae Mesur y Gymraeg yn rhoi dyletswydd ar Gomisiynydd y Gymraeg i fonitro cydymffurfedd â Safonau'r Gymraeg.

Gweithredwyr Bysiau

Caiff Llywodraeth Cymru wneud rheoliadau i greu Safonau'r Gymraeg yn benodol ar gyfer gweithredwyr bysiau, gan eu bod yn cael eu henwi yn Atodlen 8 i Fesur y Gymraeg (Wales) 2011. Mae'r cam cyntaf yn y broses hon wedi cael ei gymryd. Ym mis Hydref 2016, yn dilyn ymgynghoriad â gweithredwyr trenau a bysiau, sef yr Ymchwiliad Safonau, cyflwynodd Comisiynydd y Gymraeg gynigion i Weinidogion mewn perthynas â chynigion ar gyfer rheoliadau a fyddai'n creu Safonau'r Gymraeg ar gyfer gweithredwyr bysiau a threnau sy'n darparu gwasanaethau yng Nghymru. Hyd yn hyn nid yw Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno rheoliadau o'r fath, ac ar hyn o bryd nid oes amserlen ar gyfer gwneud hynny.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

O dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 mae'n ofynnol i gyrrff cyhoeddus yng Nghymru weithio tuag at y saith nod llesiant. Un o'r nodau hynny yw 'Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu'.

Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru

Ar wahân i system Safonau'r Gymraeg, mae Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru²²⁹, yn pennu amodau polisi ar gyfer awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i gynyddu'r Gymraeg sy'n cael ei defnyddio wrth ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Mae'r adroddiad yn nodi, er mwyn bodloni gofynion craidd y safon sy'n gysylltiedig â'r Gymraeg, rhaid i weithredwyr bysiau sicrhau bod hysbysiadau clir a hygyrch yn cael eu harddangos ar y bysiau ac ar-lein. Mae'r hysbysiadau hyn yn dweud wrth deithwyr sut i wneud cwyn am wasanaethau Cymraeg y gweithredwr bysiau, ac wrth bwy, neu sut y gellir gwneud cwyn gyffredinol wrth y gweithredwr trafniadaeth gyhoeddus a/neu Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, mae'n bwysig nodi bod y broses apelio hon yn wahanol i'r broses ar gyfer cwyno am doriad posibl o Safonau'r Gymraeg.

Mae Ymchwiliad Safonau cyn-Gomisiynydd y Gymraeg yn nodi bod deg o'r 42 o gwmnïau a ymatebodd i'r ymchwiliad hwnnw'n gweithredu Cynllun neu Bolisi laith Gymraeg o dan Ddeddf yr laith Gymraeg 1993.

²²⁹ <https://llyw.cymru/safon-wirfoddol-ansawdd-bysiau-cymru>

Cymraeg 2050

Mae Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg yn amlinellu strategaeth Gweinidogion Cymru ar gyfer hybu a hwyluso'r Gymraeg, gyda'r nod o greu Cymru lle mae'r Gymraeg yn rhan annatod o bob agwedd ar fywyd pob dydd. Yn benodol mae'r strategaeth yn anelu at gyrraedd miliwn o siaradwyr Cymraeg, ac ymhlith y rhai nad ydynt yn siarad Cymraeg, ewyllys da ac ymdeimlad o berchnogaeth lle mae pawb yn cydnabod y cyfraniad mae'r iaith yn ei wneud at ddiwylliant, cymdeithas ac economi Cymru.

Mae Cymraeg 2050 yn cael ei hategu gan y gyntaf o nifer o raglenni gwaith a fydd yn cael eu cyhoeddi yn ystod oes strategaeth Cymraeg 2050. Mae'r rhaglen waith gyfredol yn amlinellu'r hyn mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ei wneud rhwng 2017 a 2021 i gyflawni'r strategaeth.

Yn ôl Cyfrifiad 2011 roedd 562,000 o siaradwyr Cymraeg, a rhagfynegir y bydd 666,000 o siaradwyr Cymraeg erbyn 2050²³⁰. Felly, mae Cymraeg 2050 yn ceisio cynyddu'r ffigur hwn yn sylweddol drwy ychwanegu 334,000 o siaradwyr at y rhagfynegiadau presennol dros y tri degawd nesaf. Ar hyn o bryd amcangyfrifir bod 12% o bobl dros 16 mlwydd oed yn siarad Cymraeg yn feunyddiol ac yn gallu siarad mwy nag ychydig eiriau o Gymraeg²³¹.

Ymgynghoriad

Yn unol â Safonau'r Gymraeg (safonau llunio polisi) mae dyletswydd ar awdurdodau lleol i ystyried y Gymraeg pan fyddant yn gwneud penderfyniadau polisi neu'n newid polisiâu ar fasnachfreinio a gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol.

Cynhwyswyd y mater hwn yn yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn, lle roedd dau gwestiwn am effaith y ddeddfwriaeth arfaethedig ar y Gymraeg. Cyhoeddwyd crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad ym mis Gorffennaf 2019.

Cwestiwn 36: *Hoffem wybod eich barn ar yr effeithiau y byddai'r cynigion deddfwriaethol a amlinellir yn y papur hwn yn eu cael ar y Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar drin y Gymraeg yr un mor ffafriol â'r Saesneg. Beth fyddai'r effeithiau, yn eich barn chi? Sut y gellid cynyddu effeithiau cadarnhaol neu liniaru effeithiau negyddol?*

Cwestiwn 37: *Eglurwch hefyd sut rydych yn credu y gellid ffurfio neu newid y cynigion er mwyn iddynt gael effeithiau cadarnhaol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg, neu gynyddu'r effeithiau hynny, ac ar sicrhau bod y Gymraeg yn cael ei thrin yr un mor ffafriol â'r Saesneg – ac fel*

²³⁰StatsCymru: Y Gymraeg <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Welsh-Language>

²³¹Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018–19: Y ganran o'r bobl (16+) sy'n siarad Cymraeg yn feunyddiol ac sy'n gallu siarad mwy nag ychydig eiriau o Gymraeg https://llyw.cymru/llesiant-cymru-dangosyddion-cenedlaethol?_ga=2.203779158.772365955.1580729243-661366720.1556529046

nad ydynt yn cael effeithiau negyddol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac ar drin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Derbyniwyd 59 o ymatebion i gwestiwn 36, a 35 o ymatebion i gwestiwn 37. Roedd llawer o ymatebion yn trafod y Papur Gwyn o safbwynt tacsis a cherbydau hurio preifat yn unig, ac nid ydynt yn berthnasol i'r Bil fel y mae'n cael ei gynnig yma.

Dywedodd llawer o'r ymatebwyr hyn na fyddent yn disgwyl i'r cynigion gael unrhyw effaith ar y Gymraeg. Gwnaeth ymatebwyr eraill, gan gynnwys llawer o awdurdodau lleol, gyfeirio at ddeddfwriaeth gyfredol ar y Gymraeg a Safonau'r Gymraeg, gan nodi bod rhwymedigaethau eisoes ar waith. Roedd hefyd rhai sylwadau'n gysylltiedig â phwysigrwydd ddarparu gwybodaeth ddwyieithog, a manteision defnyddio rhagor ar y Gymraeg yn y diwydiant trafnidiaeth gyhoeddus.

Nid oedd unrhyw argymhellion ynghylch newid y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ac ni nodwyd unrhyw effeithiau andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac ar sicrhau nad yw'r Gymraeg yn cael ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Er hynny, dywedodd un ymatebwr y dylai fod darpariaeth benodol o fewn *unrhyw* ddeddfwriaeth i sicrhau bod gweithredwyr yn darparu gwasanaeth Cymraeg da ym mhob rhan o Gymru, ac y dylai gynnwys hawliau i siaradwyr Cymraeg y gellir eu gorfodi. Mae'r sylw hwn yn gwneud awgrym cyffredinol am holl ddeddfwriaeth y Cynulliad. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y bydd Safonau'r Gymraeg yn mynd i'r afael â'r materion hyn ac ni wnaed unrhyw newidiadau i'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru).

Cyflwynodd cyn-Gomisiynydd y Gymraeg lythyr a oedd yn ymateb i gynigion y Papur Gwyn yn hytrach nag ymateb i gwestiynau penodol. Dywedodd y Comisiynydd y dylid ystyried ym mha ffordd y byddai Safonau'r Gymraeg sy'n berthnasol ar hyn o bryd i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, ac unrhyw safonau y gellir eu rhoi ar ddarparwyr gwasanaethau bysiau yn y dyfodol, yn berthnasol i'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth newydd (Cyd-bwyllgorau Corfforaethol ar hyn o bryd). Dywedodd y cyn-Gomisiynydd hefyd y dylai Safonau'r Gymraeg gael eu hystyried wrth wneud y canlynol:

- pennu safonau ansawdd ar gyfer gwasanaethau bysiau;
- gweithredu cynlluniau Partneriaeth Cymru;
- asesu a gweithredu masnachfreinio;
- gwasanaethau bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol.

Mae'r holl ddarpariaethau yn y Bil a ymatebodd y Comisiynydd iddynt yn fecanweithiau galluogi y caiff awdurdodau lleol eu mabwysiadu neu benderfynu peidio â gwneud hynny. Felly, ystyriwyd sut mae'r cynigion hyn *ynddynt eu hunain* yn effeithio ar y Gymraeg fel y maent wedi cael eu datblygu hyd yn hyn. Daethpwyd i'r casgliad mai drwy fabwysiadu a gweithredu'r darpariaethau hyn yr effeithir ar y Gymraeg, a bydd angen ystyried gofynion o dan ddeddfwriaeth.

Mae'r ymatebion a'r ystyriaethau hyn wedi cael eu nodi ar gyfer gweithredu ar yr adeg berthnasol yn ystod y broses weithredu. Bydd angen gwaith ar rai materion wrth ddrafftio canllawiau a gosod y prosesau o fewn y Llywodraeth; bydd awdurdodau lleol yn gyfrifol am rwymedigaethau eraill ar adeg sefydlu a gweithredu'r mecanweithiau sy'n cael eu galluogi o fewn darpariaethau'r Bil

Cynigion y Bil

Yn yr adrannau isod mae'r Asesiad hwn o'r Effaith ar y Gymraeg yn ystyried y cynigion yn y cyd-destun hwn a'u cyfraniad posibl at nod llesiant Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gymraeg a'i strategaeth Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg.

Nid yw darpariaethau'r Bil yn amlinellu darpariaethau penodol mewn perthynas â'r Gymraeg. Mae'r effeithiau sy'n cael eu nodi yn yr asesiad hwn o ganlyniad i gyfleoedd a gyflwynir i Safonau'r Gymraeg bennu dyletswyddau ychwanegol.

1. Partneriaethau gwell, masnachfreinio a gwasanaethau a weithredir gan awdurdodau lleol

Ar hyn y bryd mae gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru yn wynebu nifer o heriau a phroblemau, fel nifer y gwasanaethau'n dirywio a nifer y teithwyr yn gostwng yn gyson ar y rhan fwyaf o lwybrau. Drwy wella'r fframwaith deddfwriaethol, gallwn ddarparu amrediad o fecanweithiau ychwanegol y gall awdurdodau lleol ystyried eu defnyddio wrth benderfynu ar y ffordd orau i sicrhau a chynnal gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Mae'n deg dod i'r casgliad y bydd niferoedd teithwyr yn parhau i ostwng os nad ydym yn gweithredu, gyda goblygiadau o ran cost, gan gynnwys ar gyfer Llywodraeth Cymru.

Heb y cynigion sy'n cael eu hamlinellu yn y Bil, mae'n debygol y bydd argaeledd gwasanaethau bysiau'n parhau i ddirywio, gan arwain at ragor o ynysiad cymdeithasol; mae hyn yn cynnwys cymunedau lle mae siaradwyr Cymraeg. Ar hyn o bryd nid oes gan fwy nag un person o bob pump fynediad at gar yn ôl Arolwg Cenedlaethol Cymru²³², ac mae'n amlwg y gall colli gwasanaethau bysiau atal pobl rhag cael swyddi ac addysg, cael effeithiau negyddol ar siopau a busnesau lleol ac effeithio ar iechyd corfforol a meddyliol pobl²³³. Mae cyflwyno deddfwriaeth i sicrhau partneriaethau gwell, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol yn rhoi cyfleoedd gwell i awdurdodau lleol gynllunio a gweithredu atebion integredig i wella a chynnal cysylltiadau, a helpu i fynd i'r afael â phroblemau mewn perthynas ag ynysiad cymdeithasol, gan gynnwys ar gyfer poblogaethau Cymraeg eu hiaith. Gall y darpariaethau hyn wella mynediad at gyfleoedd i ddefnyddio'r Gymraeg, yn ogystal â'i gwneud yn haws defnyddio gwasanaethau drwy gyfrwng y Gymraeg.

Mae adran 10 o Fesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 yn dweud wrth gyflawni swyddogaethau o dan y mesur hwn y dylai pob awdurdod lleol, yn ogystal â Gweinidogion Cymru, hybu mynediad at addysg a hyfforddiant drwy gyfrwng y Gymraeg²³⁴. Ochr yn ochr â'r Mesur Dysgwyr sy'n Teithio (Cymru) mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd statudol i ddarparu a chyflwyno Cynlluniau Strategol Cymraeg mewn Addysg.

²³² <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

²³³ Campaign for Better Transport: Buses in crisis (2018) Ar gael i'w lawrlwytho yn <https://bettertransport.org.uk/our-report-future-bus-funding>

²³⁴ <http://www.legislation.gov.uk/cy/mwa/2008/2/section/10>

Felly, pan fydd awdurdodau lleol yn gwneud unrhyw benderfyniadau ynghylch Cynlluniau Partneriaeth Cymru a masnachfreinio, rhaid iddynt ystyried gofynion a nodau'r Mesur Teithwyr gan Ddysgwyr a Chynlluniau Strategol Cymraeg mewn Addysg, yn ogystal â'u dyletswyddau o dan Safonau'r Gymraeg.

Byddai cynigion o dan y rhan hon o'r Bil yn helpu i gyfrannu at y dyletswyddau, y gofynion a'r nodau perthnasol, gan helpu i hybu pobl i ddefnyddio'r Gymraeg yn eu bywyd pob dydd. Mae nod y Bil i wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn golygu bod potensial i wella mynediad at gymunedau Cymraeg eu hiaith, ac i'w gwneud yn haws i bobl yn y cymunedau hynny gyrraedd manau eraill.

Byddai cyflwyno deddfwriaeth i wella partneriaethau, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol yn darparu amrediad o fecanweithiau ar gyfer awdurdodau lleol a fyddai'n rhoi rhagor o berchnogaeth, rheolaeth a dylanwad iddynt ar wasanaethau bysiau, gan ei bod yn bosibl y bydd Safonau'r Gymraeg yn berthnasol i amrediad ehangach o swyddogaethau awdurdodau lleol.

Er enghraifft, un o effeithiau anuniongyrchol awdurdodau lleol yn mabwysiadu'r mecanweithiau yn y ddeddfwriaeth – megis sefydlu gwasanaethau bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol – fydd y gellid estyn safonau sy'n berthnasol i awdurdodau lleol i wasanaeth bysiau o'r fath, a gallai rhagor o staff ddysgu Cymraeg neu ymgymryd â hyfforddiant arall sy'n gysylltiedig â'r Gymraeg. Fodd bynnag, byddai hyn yn fater ar gyfer yr awdurdod lleol pan fyddant yn penderfynu dewis mabwysiadu un neu fwy o'r mecanweithiau yn y ddarpariaeth.

Drwy roi rhagor o berchnogaeth, rheolaeth a/neu dylanwad ar wasanaethau bysiau iddynt, byddai gan awdurdodau lleol gyfleoedd gwell i weithio tuag at sicrhau 'Cymru lle mae'r Gymraeg yn ffynnu', drwy gymryd rhan yn y gweithrediadau caffael a brandio gwasanaethau bysiau.

2. Data agored a gwybodaeth am wasanaethau

Er nad yw'r ddeddfwriaeth yn amlinellu darpariaethau penodol mewn perthynas â'r Gymraeg, byddai data agored a gwybodaeth am wasanaethau yn rhoi cyfle ar gyfer creu platfformau dwyieithog i gael mynediad at wybodaeth am wasanaethau. Drwy greu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer y gwasanaethau bysiau sydd ar gael yng Nghymru, a sicrhau bod y cyhoedd a dylunwyr apiau'n gallu dod o hyd i'r data hyn yn hawdd, mae'r cyfleoedd i'w gwneud yn haws i bobl gynllunio eu siwrneiau'n sylweddol. Gyda mynediad gwell at wybodaeth, gallai mynediad at y Gymraeg wella hefyd e.e. ysgolion cyfrwng Cymraeg ac addysg a hyfforddiant ar ôl yr oedran ysgol gorfodol.

Byddai platfformau dwyieithog ar gyfer cynllunio siwrneiau'n helpu i greu amodau ffafriol i'r Gymraeg ffynnu, a byddent hefyd yn unol â nod Cymraeg 2050 i 'sicrhau hyfywedd cymunedau Cymraeg fel lleoedd sy'n hwyluso'r defnydd o'r Gymraeg ym mhob agwedd ar fywyd'. Byddai gwella'r mecanweithiau a'r amgylchedd i awdurdodau a gweithredwyr ddarparu gwybodaeth yn Gymraeg, os ydynt yn dymuno gwneud hynny, neu os yw'n ofynnol iddynt wneud hynny o dan Safonau'r Gymraeg yn y dyfodol, yn rhoi rhagor o ddewis i ddefnyddwyr o ran sut maent yn derbyn gwybodaeth, wrth hybu'r Gymraeg ar yr un pryd.

Byddai gweithredwyr gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn rhoi gwybodaeth i awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig am lwybrau, manau stopio, amserlenni, prisiau a thocynnau, a nawdd.

Byddai darparu gwybodaeth i'r Cyhoedd yn Gymraeg a Saesneg yn helpu i sicrhau'r canlynol:

- a) Bod y rhai y mae'r Gymraeg yn iaith gyntaf iddynt yn derbyn gwybodaeth yn eu hiaith gyntaf;
- b) Gallai'r rhai y mae'n well ganddynt dderbyn y wybodaeth yn Gymraeg wneud hynny;
- c) Byddai'r rhai nad ydynt yn siarad Cymraeg a dysgwyr yn cael y cyfle i ddarllen a dysgu rhywfaint o Gymraeg.

Cydnabyddir bod amryw blatfformau eisoes yn darparu gwybodaeth ddwyieithog; er hynny, mae'r ddeddfwriaeth arfaethedig yn rhoi'r cyfle i wneud gwelliannau i ddarpariaethau'r Gymraeg, a byddai hefyd yn rhoi'r cyfle i ddarparu gwybodaeth fwy dibynadwy a chyfredol ar gyfer siaradwyr Cymraeg.

Fel rhan o'r ymgynghoriad â'r rhanddeiliaid, dywedodd Pobl yn Gyntaf Cymru y byddent o blaid gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol yn darparu gwybodaeth ddwyieithog sy'n hawdd ei darllen am wasanaethau ac am unrhyw newidiadau iddynt. Roeddent hefyd o blaid cynhyrchu fersiwn hawdd ei darllen o unrhyw ddogfen yn Saesneg a Chymraeg er budd y cyhoedd.

Pe bai'r cynnig hwn yn cael ei fabwysiadu, byddai'n cyfrannu at ragor o Gymraeg yn cael ei defnyddio ac at greu amodau ffafriol drwy ddarparu cyfleoedd i unigolion ymarfer a dysgu'r Gymraeg. Mae'r strategaeth yn tynnu sylw at bwysigrwydd rhoi cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg mewn amrywiaeth o sefyllfaoedd, ac yn nodi y dylid cynnig cyfleoedd a gwasanaethau o'r fath mewn modd rhagweithiol, fel nad oes rhaid i'r unigolyn ofyn am y Gymraeg.

Mae data agored a gwybodaeth am wasanaethau hefyd yn dangos parch tuag at y gymuned (Cymraeg 2050), a byddai cyfrannu at wireddu gweledigaeth Cymraeg 2050 i weld y Gymraeg yn rhan arferol o fywyd pob dydd, gydag ewyllys da tuag ati a rhagor o bobl yn ei defnyddio. Byddai presenoldeb y Gymraeg ac opsiynau i'w defnyddio hefyd yn cyfrannu at y weledigaeth drwy wneud y Gymraeg yn berthnasol i bawb yng Nghymru, waeth pa iaith maent yn ei siarad, a byddai hefyd yn sicrhau bod pobl sy'n symud i Gymru yn parchu ac yn gwerthfawrogi'r iaith.

Byddai gwella presenoldeb y Gymraeg mewn data a gwybodaeth am wasanaethau hefyd yn gwella lle'r Gymraeg yn y byd, ac yn pwysleisio'r Gymraeg fel elfen allweddol o ddiwylliant cyfoes Cymru. Mae iaith yn rhan allweddol ac annatod o ddiwylliant, ac mae'n ffordd o ddangos i dwristiaid fod Cymru yn lle unigryw. Drwy ddarparu gwybodaeth ddwyieithog ar amryw blatfformau, mae'r Gymraeg yn cael ei dathlu a'i hybu, ac mae'n dod yn rhan weladwy o 'Frind Cymru' fel nodwyd yn strategaeth Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg.

Mae adolygiad o ddeunyddiau ysgrifenedig hefyd wedi helpu i nodi manteision y ffordd mae TrawsCymru wedi defnyddio ei frandio ar draws ei holl wasanaethau²³⁵. Gellid defnyddio hyn yn enghraifft o sut y gellid defnyddio'r Gymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol yn rhan o unrhyw gydweithio, masnachfreinio neu fentrau rhannu gwybodaeth yn ystod y cam gweithredu. Yn ogystal cafodd y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2009)²³⁶ fod rhagor o ymwybyddiaeth ymhlith staff a gwasanaethau cyfrwng Cymraeg yn bwysig i ddatblygiadau yn y dyfodol; ac mae'n bwysig nad yw gwasanaethau'n gwahaniaethu yn erbyn siaradwyr Cymraeg.

Mae adroddiad gan Gomisiynydd y Gymraeg ar 'Ddefnyddio'r Gymraeg ar gyfryngau cymdeithasol'²³⁷ yn amlinellu pwysigrwydd sicrhau bod y Gymraeg yn cael ei chynnwys o'r dechrau un ac asesu sgiliau dwyieithog y gweithlu er mwyn nodi cyfieithwyr i ddrafftio negeseuon dwyieithog ar gyfrifon cyfryngau cymdeithasol.

Effeithiau ar y Gymraeg – Cyffredinol

Bydd y mecanweithiau sy'n cael eu darparu yn y ddeddfwriaeth hon yn rhoi rhagor o berchnogaeth, rheolaeth a dylanwad ar wasanaethau bysiau i awdurdodau lleol. Gall hyn eu galluogi i weithredu a gweithio gyda'r mecanweithiau hyn i fynd i'r afael â phroblemau cyffredol yn y rhwydwaith bysiau, fel diffyg cydgysylltu rhwng gweithredwyr bysiau a gweithredwyr trenau mewn perthynas â llwybrau, tocynnau a rhwydweithiau teithio llesol.

Gallai gwelliannau o'r fath fod yn fuddiol i gymunedau Cymraeg eu hiaith, gan helpu i leihau ynysiad ac i gysylltu cymunedau'n well.

Mae llawer o gymunedau Cymraeg eu hiaith mewn ardaloedd gweledig ac ardaloedd anghysbell, a bydd gwelliannau i wasanaethau bysiau, cysylltiadau a gwybodaeth yn gwneud cynllunio siwrneiau'n haws, ac yn gwneud teithio ar fysiau'n fwy cyfleus i'r defnyddwyr hyn.

O dan y darpariaethau ar gyfer masnachfreinio, byddai cyfleoedd hefyd i awdurdodau lleol gamu i'r adwy a darparu gwasanaethau sy'n bwysig i gymunedau lleol ond nad ydynt yn cael eu darparu ar gyfer cymunedau gwledig ar hyn o bryd. Fel yr adroddwyd yn strategaeth Cymraeg 2050, mae cymunedau gwledig Cymraeg eu hiaith yn wynebu llawer o heriau, ac mae'n bwysig bod y cymunedau hyn yn hyfyw yn economaidd ac ieithyddol. Bydd mynediad gwell ar gyfer cymunedau gwledig drwy drafndiaeth gyhoeddus yn gwella

²³⁵ Campaign for Better Transport: Integrated transport: a new generation of interchanges (2018). Ar gael yn <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/integrated-transport-a-new-generation.pdf>

²³⁶ Victoria Winckler, y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2009): Equality issues in Wales: a research review. Ar gael yn <https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/research-report-11-equality-issues-in-wales-research-review.pdf>

²³⁷ Comisiynydd y Gymraeg – Defnyddio'r Gymraeg ar gyfryngau cymdeithasol: Canllaw ymarferol i fusnesau ac elusennau. Ar gael yn <http://www.comisiynyddygybraeg.cymru/hybu/SiteCollectionDocuments/Defnyddio%27r%20Gymraeg%20ar%20Gyfr yngau%20Cymdeithasol%20CY.pdf>

mynediad at gyfleoedd ar gyfer swyddi, a bydd hynny yn ei dro'n cyfrannu at eu hyfywedd economaidd.

Mae gwaith partneriaeth gwell a masnachfreinio hefyd yn gallu ei gwneud yn haws i awdurdodau lleol ddiogelu a gwella'r Gymraeg, drwy wella'r amrediad o wasanaethau sydd ar gael ar gyfer dinasyddion, yn enwedig pobl ifanc a'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig. Mae'n bosibl y bydd y rhain yn cynnwys mynediad at addysg, gofal iechyd, gwasanaethau iechyd a phroffesiynol a mathau eraill o gymorth drwy gyfrwng y Gymraeg.

Addysg gyfrwng Gymraeg a dysgwyr Cymraeg

Mae gan y mecanweithiau sy'n cael eu darparu yn y Bil y potensial i wella trafndiaeth i wasanaethau addysg gyfrwng Gymraeg, yn ogystal â chynyddu mynediad at sefydliadau eraill sy'n cynnig addysg drwy gyfrwng y Gymraeg ar gyfer pob oedran.

Mae'r mecanweithiau galluogi yn y Bil yn rhoi'r gallu i awdurdodau lleol wella'r gwasanaethau bysiau y maent yn eu darparu drwy gyfrwng y Gymraeg, gan ei bod yn bosibl y bydd Safonau'r Gymraeg yn berthnasol i amrediad ehangach i swyddogaethau awdurdodau lleol, gan gynnwys gwybodaeth well yn y Gymraeg a mynediad gwell at wasanaethau cyfrwng Cymraeg. Byddai hefyd yn rhoi cyfle i gynllunio a gweithredu gwasanaethau bysiau cynaliadwy, gan alluogi plant i gael mynediad at addysg cyfrwng Cymraeg, a'i gwneud yn haws teithio i gymunedau Cymraeg eu hiaith ac i bobl yn y cymunedau hynny gyrraedd manau eraill.

Casgliadau a Monitro

I gloi, rhagwelir y bydd rhai effeithiau cadarnhaol ar y Gymraeg ar gyfer pob oedran o ganlyniad i'r cynigion. Ond yn benodol mae'r cyfleoedd yn fwy sylweddol ar gyfer cymunedau gwledig – gyda llawer o'r cymunedau hyn yn y Fro Gymraeg lle mae rhwystrau rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn fwy cyffredin.

Nid ydym yn gwybod pa mor fawr fydd y newid o ganlyniad i'r Bil ar yr adeg hon. Felly, argymhellir bod rhagor o asesiadau'n cael eu cynnal yn ystod y cam cyflwyno a'r cam gweithredu, pan fyddwn yn gwybod mwy am faint y newid ar lefel ranbarthol neu lefel leol. Ar yr adeg honno gall awdurdodau lleol drafod ymhellach â siaradwyr Cymraeg a/neu gyrff a grwpiau sy'n eu cynrychioli fel sy'n briodol.

I fonitro effaith y polisi ar y Gymraeg, dylid casglu gwybodaeth yn y tymor hir; er enghraifft, byddai monitro argaeledd trafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig mewn cymunedau gwledig lle mae llai o gyfleoedd i ddefnyddio bysiau, yn werth chweil.

Fel sy'n ofynnol gan y safonau llunio polisi, rhaid i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol barhau i ystyried effaith penderfyniadau polisi ar y Gymraeg. Mae hyn yn enwedig o berthnasol i'r gwaith o gyflwyno a gweithredu Cynlluniau Partneriaeth Cymru, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol.

F. ASESIAID O'R EFFAITH AR FIOAMRYWIAETH

Mae bioamrywiaeth yn cefnogi gweithrediad a chydnerthedd ecosystemau mewn moroedd, gwlyptiroedd, llynnoedd, afonydd, mynyddoedd, coedwigoedd a thirweddau amaethyddol.

Ar y cyfan, mae amrywiaeth fiolegol yn dirywio, a welir lle collir cynefinoedd a rhywogaethau²³⁸. Mae maint rhai cynefinoedd hefyd wedi dirywio'n sylweddol. Mae hyn yn golygu, oni chymerir camau i atal a gwrthdroi'r fath ddirywiad, fod buddiannau ein hadnoddau naturiol mewn perygl. Mae'r cynigion deddfwriaethol yn darparu llawer o gyfleoedd anuniongyrchol i Awdurdodau Lleol gymryd camau i helpu i wrthdroi'r tueddiadau presennol.

Dengys tystiolaeth fod llygredd aer, gan gynnwys llygredd o drafndiaeth, yn effeithio ar gyflwr ecosystemau a bioamrywiaeth ardal,²³⁹ felly mae ansawdd aer da yn bwysig er mwyn diogelu neu wella ecosystemau. Gwella ansawdd aer yw'r maes lle y gall cynigion y Bil gael effaith ar fioamrywiaeth fwyaf. Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd i gydymffurfio ag amrywiaeth o ddeddfwriaeth amgylcheddol sy'n ceisio sicrhau bod bioamrywiaeth yn cael ei hystyried, ei diogelu a/neu ei gwella, gan gynnwys:

Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016

Mae Adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yn nodi bod yn rhaid i awdurdod cyhoeddus: "geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth wrth arfer swyddogaethau mewn perthynas â Chymru, ac wrth wneud hynny hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau, i'r graddau y bo hynny'n gyson ag arfer y swyddogaethau hynny'n briodol".

Wrth ddilyn dyletswydd Adran 6, dylai awdurdodau cyhoeddus ystyried bioamrywiaeth ac ecosystemau ar gam cynnar o'u proses o feddwl a chynllunio busnes, gan gynnwys unrhyw bolisiâu, cynlluniau, rhaglenni a phrosiectau, yn ogystal â'u gweithgareddau beunyddiol.

Drwy fabwysiadu'r adnoddau a ddarperir yng nghynigion y Bil, gellir lleihau allyriadau traffig, gan gael effaith gysylltiedig gadarnhaol ar fioamrywiaeth, a helpu awdurdodau lleol i gyflawni dyletswydd Adran 6.

Cynllun Adfer Natur Cymru 2015²⁴⁰

Noda Amcan 1 o'r Cynllun Adfer Natur:

"Ennyn a chefnogi cyfranogiad a dealltwriaeth er mwyn i fioamrywiaeth fwrw gwreiddiau yn y broses benderfynu ar bob lefel"

²³⁸ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/polisi-adnoddau-naturiol-cenedlaethol.pdf>

²³⁹ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/polisi-adnoddau-naturiol-cenedlaethol.pdf>

²⁴⁰ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-05/cynllun-gweithredu-adfer-natur-2015.pdf>

Mae hyn yn rhoi cyfrifoldeb ar Lywodraeth Cymru i sicrhau bod gwerthoedd bioamrywiaeth yn rhan ganolog o'u strategaethau a'u rhaglenni. Mae'r cynllun yn rhoi dyletswydd ar gyrff cyhoeddus a'r sawl sy'n gwneud penderfyniadau i ystyried a chyfrif am fioamrywiaeth yn lleol, yn rhanbarthol ac yn genedlaethol. Mae hefyd yn amlinellu sut y dylai cwmnïau preifat gael eu dwyn i gyfrif am ddiogelu bioamrywiaeth Cymru. Byddai'r adnoddau a ddarperir yn y Bil yn galluogi awdurdodau lleol i fasnachfreinio gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd. Gall gofynion masnachfrait awdurdodau lleol gynnwys mesurau i ddiogelu a gwella bioamrywiaeth, gan hyrwyddo anghenion y Cynllun Adfer Natur.

Polisi Cyfoeth Naturiol Cymru

Mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn amlinellu blaenoriaethau sy'n cynnwys:

- a) Darparu atebion seiliedig ar natur, fel cefnogi'r gwaith o ymaddasu i newid yn yr hinsawdd a'i liniaru;
- b) Cynyddu ynni adnewyddadwy ac effeithlonrwydd adnoddau;
- c) Mabwysiadu dull sy'n seiliedig ar leoedd.

Drwy ystyried bioamrywiaeth ac amgylchedd yr ardal, bydd y blaenoriaethau a amlinellir uchod yn helpu i gefnogi camau i fynd i'r afael ag anghydraddoldebau economaidd, yn ogystal â chefnogi a sicrhau cyflogaeth sefydlog.

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Mae Deddf 2015 yn rhoi dyletswydd ar gyrff cyhoeddus yng Nghymru a'r rhai a restrir yn y Ddeddf i weithio i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Er mwyn helpu i wneud hyn, mae'n rhaid iddynt osod a chyhoeddi amcanion llesiant a rhoi mwy o ystyriaeth i'r hirdymor, gweithio'n well gyda phobl a chymunedau, a'i gilydd, ceisio atal problemau a mabwysiadu dull gweithredu mwy cydgysylltiedig.

Un o'r saith nod Llesiant yw cyflawni 'Cymru gydnerth'; cenedl sy'n cynnal ac yn gwella amgylchedd naturiol bioamrywiol gydag ecosystemau iach gweithredol sy'n cynnal cydnerthedd cymdeithasol, economaidd ac ecolegol ynghyd â'r gallu i addasu i newid (er enghraifft newid yn yr hinsawdd). Nod Llesiant arall yw 'Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang', sy'n ymwneud â chreu cenedl sydd, wrth iddi wneud unrhyw beth i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn ystyried a allai gwneud y fath beth gyfrannu'n gadarnhaol at lesiant.

Mae'r holl gynigion deddfwriaethol sy'n darparu ar gyfer Cynlluniau Partneriaethau Cymru, Masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yn anelu at wella gwasanaethau bysiau, a thrwy hynny eu gwneud yn fwy deniadol a chynyddu'r defnydd ohonynt. Byddai'r cynnydd hwn mewn defnydd yn lleihau'r ddibyniaeth ar geir preifat, a thrwy hynny yn lleihau effaith negyddol cerbydau ar yr amgylchedd.

O dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, mae gan gyrff cyhoeddus ddyletswydd i gymryd camau tuag at 'Gymru gydnerth' a 'Chymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang', yn ogystal â cheisio cyflawni 'Cymru lewyrchus'. Felly, bydd angen i benderfyniadau Awdurdodau Lleol ynghylch eu gwasanaethau bysiau ystyried yr amgylchedd ac effaith y cynnig ar lesiant byd-eang.

Mae Fframwaith Parthau Aer Glân ar gyfer Cymru²⁴¹ wrthi'n cael ei ddatblygu. Pan gaiff ei gyhoeddi, bydd y fframwaith hwn yn helpu Awdurdodau Lleol i fynd i'r afael â materion ansawdd aer lleol sy'n cael effaith andwyol ar fioamrywiaeth ar hyn o bryd. Yn yr un modd, gallai awdurdodau lleol gymryd camau i wyrddhau eu fflyd bysiau neu gyflwyno cymhellion i ddarparwyr gwasanaethau bysiau newid yn gyflymach i fysiau allyriadau isel. Gellid gwneud hyn o dan Gynllun Partneriaethau Cymru a fyddai'n arwain at leihau allyriadau bysiau fel ocsidau nitrogen sy'n cael effaith andwyol ar gynefinoedd.

Ni ellir rhagweld yn llawn effeithiau ymadael â'r Undeb Ewropeaidd ar drafnidiaeth gyhoeddus, ond gallai fod newidiadau i berthnasedd Cynlluniau Masnachu Allyriadau'r UE yn y DU²⁴². Fodd bynnag, mae'r strategaeth 'Road to Zero'²⁴³ yn nodi y bydd Llywodraeth y DU yn dilyn trywydd yn y dyfodol, wrth i ni ymadael â'r Undeb Ewropeaidd, sydd o leiaf yr un mor uchelgeisiol â'r trefniadau presennol ar gyfer rheoleiddio allyriadau cerbydau, ac mae Llywodraeth Cymru wedi gosod targedau lleihau nwyon tŷ gwydr mwy uchelgeisiol nag addewid yr UE o dan Gytundeb Paris. Felly, er nad yw'n ymddangos yn debygol ar hyn o bryd y bydd Brexit yn effeithio ar y nodau hyn, bydd angen cadw llygad ar y sefyllfa wrth i wahanol senarios ddod i'r amlwg mewn perthynas ag ymadael.

Un o fuddiannau posibl y cynigion yw y bydd mwy o hyblygrwydd i awdurdodau lleol a gweithredwyr eraill ddatblygu rhwydwaith bysiau cenedlaethol a all ddatblygu'n well i ddod yn fwy eco-gyfeillgar.

Mae'r cynigion yn y Bil yn rhoi'r cyfle i awdurdodau lleol greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cydlynol ac integredig, a fyddai'n diwallu anghenion ardaloedd lleol, gan ddiogelu a/neu wella bioamrywiaeth ar yr un pryd. Er enghraifft, byddai mwy o hyblygrwydd a rheolaeth i gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau, a mwy o gyfle i gaffael cerbydau cynaliadwy a strategaethau i leihau'r ddibyniaeth ar y car preifat, sy'n newid moddol a wnaiff arwain at wella ansawdd aer.

Drwy roi mwy o gyfleoedd i Awdurdodau Lleol berchenogi a/neu ddylanwadu ar rwydweithiau bysiau, gallai awdurdodau lleol hyrwyddo a chynllunio gwasanaethau bysiau sy'n creu llai o lygredd ac sy'n fwy ystyriol o fioamrywiaeth unigryw eu hardal. Er enghraifft, gellid gwneud hyn drwy gynllunio llwybrau rhwydweithiau bysiau sy'n ystyried natur sensitif amgylcheddol.

Wrth benderfynu mabwysiadu unrhyw un o'r mesurau galluogi yng nghynigion y Bil, bydd angen i awdurdodau lleol sicrhau bod unrhyw effaith ar fioamrywiaeth yn cael ei hystyried, a bod mesurau gwella yn cael eu rhoi ar waith lle y bo'n briodol ac yn bosibl.

Mae cyfleoedd i Awdurdodau Lleol geisio cyllid i 'wyrddhau' gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd fel y gall y gwasanaethau ddod yn fwy eco-gyfeillgar a lleihau'r effaith ar fioamrywiaeth. Er enghraifft, drwy ddefnyddio Cynllun Achredu Ôl-osod Cerbydau Glân y Bartneriaeth Cerbydau Carbon Isel ar gyfer bysiau, coetsis, cerbydau nwyddau trwm,

²⁴¹ <https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-04/180426-fframwaith-parthau-aer-glan-i-gymru.pdf>

²⁴² https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf

²⁴³ <https://www.gov.uk/government/publications/reducing-emissions-from-road-transport-road-to-zero-strategy>

faniau a chabiau du. Mae'r cynllun yn galluogi awdurdodau lleol, gyrwyr, gweithgynhyrchwyr a busnesau i fod yn hyderus am statws allyriadau eu cerbydau, gan ddarparu'r gostyngiadau priodol mewn allyriadau er mwyn iddynt allu mynd i mewn i Barth Aer Glân am ddim.

Mae Llywodraeth Cymru yn cymryd camau allweddol i ddatgarboneiddio'r sector trafnidiaeth, a fyddai o fudd i fioamrywiaeth Cymru²⁴⁴. Mae'r camau allweddol fel a ganlyn:

- a) Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru wrthi'n cael ei pharatoi a bydd yn nodi sut y gall y sector trafnidiaeth gael ei ddatgarboneiddio;
- b) Nod Llywodraeth Cymru yw gweld sector cyhoeddus carbon niwtral yng Nghymru erbyn 2030, ac mae'n disgwyl i gerbydau allyriadau hynod isel chwarae rhan allweddol yn hyn o beth;
- c) Mae fframwaith Parthau Aer Glân yn cael ei ddatblygu i Gymru a fydd yn annog y defnydd o gerbydau allyriadau hynod isel.

Bydd y cynigion yn y Bil yn rhoi mwy o bŵer i awdurdodau lleol ddylanwadu ar ddarpariaeth gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd; ceir cyfleoedd allweddol i wella'r gwasanaethau bysiau a'r ffordd y caiff gwybodaeth ei hyrwyddo a'i rhannu.

Os bydd llai o geir ar y ffordd, gellir lleihau allyriadau gan wella ansawdd aer a diogelu cynefinoedd. Bysiau allyriadau hynod isel fyddai'n cynnig y budd mwyaf o ran lleihau allyriadau, gan leihau tagfeydd ar yr un pryd.

Mae mwy a mwy o bobl yn newid eu ffordd o fyw er mwyn bod yn fwy cynaliadwy yn amgylcheddol. Arwydd o hyn yw nifer y bobl sy'n prynu cerbydau trydan yng Nghymru, lle gwnaeth nifer y ceir trydan a hybrid newydd a gofrestrwyd yn 2017 gynyddu 35% o gymharu â 2016²⁴⁵. Gallai rhaglen addysg a hyrwyddo effeithiol gael effaith gadarnhaol ar deithio cynaliadwy, a thrwy hynny wella ansawdd aer a bod o fudd i fioamrywiaeth. Gellid hwyluso hyn fel rhan o'r cynigion darparu gwybodaeth a geisir gan gynigion y Bil.

Mae'r ddyletswydd yn Adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 ond yn gymwys i awdurdodau cyhoeddus. Fodd bynnag, bydd cynigion y Bil yn galluogi awdurdodau lleol i greu partneriaethau a/neu wasanaethau masnachfaint ac, fel y cyfryw, ddylanwadu ar gwmnïau preifat ac awdurdodau eraill, nad ydynt yn gyhoeddus, drwy gonacontractau caffael/masnachfaint.

Casgliad

Mae'r asesiad hwn yn cymhwyso tybiaethau lefel uchel ar yr effeithiau cadarnhaol neu andwyol tebygol ar fioamrywiaeth, fel gwella ansawdd aer a lleihau llygredd sy'n effeithio

²⁴⁴https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/739460/road-to-zero.pdf

²⁴⁵ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-42628787>

ar gynefinoedd lleol. Dim ond lle bydd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn dewis defnyddio'r adnoddau y darperir ar eu cyfer yn y Bil y gellir asesu'r effeithiau yn llawn.

Byddai effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth yn sgil gwelliannau i gynaliadwyedd gwasanaethau bysiau a chyfluoedd i wella'r seilwaith. Mae'r cynigion yn ceisio annog mwy o ddefnydd o fysiau a llai o ddibyniaeth ar geir, a fyddai'n helpu i wella ansawdd aer ynghyd â'r buddiannau ehangach cysylltiedig.

Gall hyrwyddo'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus fel rhan o ffordd o fyw fwy cynaliadwy godi ymwybyddiaeth y cyhoedd o'r ffordd y gall lleihau allyriadau ddiogelu bioamrywiaeth. Gall y cyhoedd feithrin agweddau ac ymddygiad cadarnhaol, gan gynnwys mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus o bosibl, gan eu helpu i fyw mewn ffordd fwy cynaliadwy a chefnogi'r gwaith o ddiogelu'r amgylchedd a bioamrywiaeth yn yr ardal leol.

Ar hyn o bryd, nid oes unrhyw gynigion i fonitro ansawdd aer, na newidiadau i ansawdd cynefinoedd mewn ardal leol, o ganlyniad i'r cynigion yn y Bil. Fodd bynnag, byddai diogelu bioamrywiaeth drwy gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a lleihau allyriadau yn cael effaith gadarnhaol ar fioamrywiaeth.

Gan fod rhai o'r cynigion yn y Bil yn bwerau galluogi, y gall awdurdodau lleol eu defnyddio neu na allant eu defnyddio, ystyriwyd y ffordd mae'r cynigion *ynddynt eu hunain* yn effeithio ar fioamrywiaeth wrth eu datblygu i'r cam hwn. Wrth fabwysiadu a gweithredu'r darpariaethau y bydd angen mynd i'r afael ag effeithiau ar fioamrywiaeth a gofynion deddfwriaethol.

Efallai y bydd angen gwneud gwaith ar rai materion wrth ddrafftio canllawiau a nodi prosesau o fewn y Llywodraeth; bydd rhwymedigaethau eraill yn fater i Awdurdodau Lleol ar adeg trefnu a chyflwyno'r adnoddau a alluogir yn narpariaethau'r Bil.

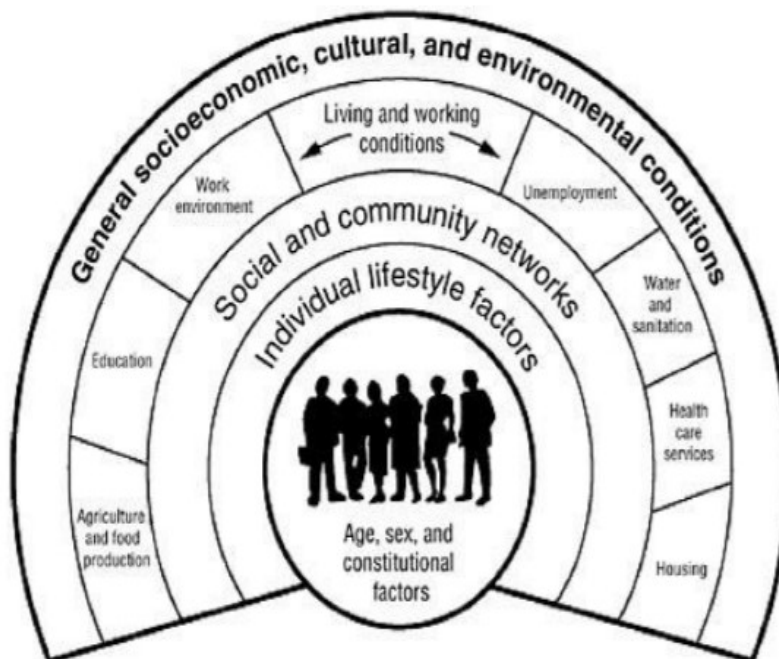
E. ASESU'R EFFAITH AR IECHYD

Mae Asesu'r Effaith ar Iechyd (yr Asesiad) yn broses sy'n ystyried sut y gallai cynllun neu bolisi effeithio ar iechyd a lles y bobl. Yr amcan pennaf yw sicrhau bod effeithiau negyddol cynlluniau a pholisiau ar iechyd a lles yn cael eu cadw mor fach â phosibl ac y gwneir y gorau o'u heffeithiau positif. Mae'r Asesiad yn seiliedig ar asesiad a ddatblygwyd gan Uned Gymorth Asesu Effaith ar Iechyd Cymru (WHIASU) ac sy'n cael ei ddisgrifio yng Nghanllaw Ymarferol yr Uned ar gyfer Asesu'r Effaith ar Iechyd²⁴⁶.

Wrth ystyried effeithiau cynllun neu raglen, byddwn yn edrych ar iechyd yn ei ystyr ehangach, gan gynnwys lles corfforol a meddyliol sy'n dod o dan ddylanwad amrywiaeth eang o ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd. Mae Canllaw WHIASU yn adlewyrchu'r dehongliad ehangach hwn o iechyd trwy ddefnyddio diffiniad Sefydliad Iechyd y Byd (WHO) o iechyd: "Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity".

Yr enw ar y model isod yn Ffigur G-1 yw Model Dahlgren a Whitehead. Ffigur E 1. Mae'n dangos yr holl ffactorau y mae angen eu hystyried mewn asesiad, o briodweddau a ffrdd o fyw yr unigolyn i amodau economaidd, diwylliannol, cymdeithasol ac amgylcheddol ehangach.

Ffigur E 1 Model Cymdeithasol o Iechyd



²⁴⁶ https://whiasu.publichealthnetwork.cymru/files/8415/0710/5108/Whiasu_Guidance_Report_Welsh_WEB.pdf

Methodoleg

Rydym wedi defnyddio canllaw ymarferol WHIASU i addasu'r fethodoleg a dylid dilyn y camau canlynol:

Proffil o'r Boblogaeth

Golwg gyffredinol ar broffil y boblogaeth bresennol, proffil ei hiechyd ac amodau economaidd-gymdeithasol Cymru. Mae'r proffil yn seiliedig ar ddata sydd ar gael yn rhwydd, gan gynnwys data ac ystadegau o'r Cyfrifiad, adroddiadau StatsCymru, Mynegai Cymru o Amddifadedd Lluosog ac Iechyd Cyhoeddus Cymru.

Mae anghydraddoldeb iechyd yn ystyriaeth bwysig yn yr Asesiad ac mae Atodiad 2 Canllaw WHIASU yn cynnig rhestr o grwpiau poblogaeth sy'n arbennig o agored i achosion afiechyd. Ar ôl paratoi'r proffil poblogaeth, caiff y grwpiau mwyaf difreintiedig a/neu fregus eu nodi ac yna eu hystyried yn yr asesiad.

Arolwg o'r Dystiolaeth

Mae'r arolwg o'r dystiolaeth yn ystyried y deunydd darllen cynradd ac eilaidd sydd ar gael i roi darlun cyffredinol inni o'r consensws gwyddonol o'r mathau o ganlyniadau iechyd sy'n deillio o'r ffactorau sy'n effeithio ar iechyd a lles (y ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd y gwyddys eu bod yn dylanwadu ar iechyd).

Asesiad

Mae Atodiad 1 Canllaw WHIASU yn rhestru'r ffactorau iechyd y bydd angen i Asesiad eu hystyried. Gan ystyried y ffactorau sydd fwyaf perthnasol i drafnidiaeth a mynediad, mae'r asesiad hwn wedi canolbwyntio ar y ffactorau fydd yn fwyaf perthnasol i iechyd a gafodd eu nodi mewn cysylltiad â'r cynigion yn y Bil. Yn eu plith y mae:

- a) Ffordd o fyw;
- b) Dylanwadau cymdeithasol a chymunedol;
- c) Amodau byw ac amgylcheddol;
- d) Amodau economaidd; a
- e) Hygyrchedd ac ansawdd gwasanaethau.

Mae'r asesiad yn cael ei gynnal ar ffurf tabl gan ddefnyddio fframwaith asesu sy'n seiliedig ar y ffactorau iechyd a'r grwpiau bregus mwyaf perthnasol a nodwyd. Mae hyn yn seiliedig ar Atodiad 3 Canllaw WHIASU.

Ar gyfer pob ffactor iechyd, gofynnir cwestiynau arwain i sicrhau bod yr asesiad yn ystyried yr amrywiaeth eang o agweddau sy'n gysylltiedig â'r ffactor dan sylw. Mae'r asesiad yn ystyried p'un a yw effaith ar bob ffactor yn un bositif neu'n un negyddol a pha grwpiau bregus y mae'r ffactor iechyd yn effeithio fwyaf arnynt.

Mae yna sylwebaeth i esbonio'r rhesymau dros y sgoriau. Bydd y sylwebaeth yn esbonio'r problemau iechyd perthnasol a ddatgelwyd ym mhroffil y boblogaeth ac yn y dystiolaeth a ddisgrifir yn yr arolwg o'r dystiolaeth i gyfiawnhau'r asesiad.

Mae'r cynigion yn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn cynnwys darpariaethau galluogi sy'n cwmpasu Cymru gyfan, yn hytrach na grwpiau neu ardaloedd penodol. Nid yw'r

Asesiad yn gwneud argymhellion penodol ond mae'n disgrifio effeithiau positif a negyddol y Bil fel y'u gwyddys ar hyn o bryd. Ni fydd modd asesu'r effeithiau llawn ar iechyd tan y bydd Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol yn dewis defnyddio'r arfau a ddarperir gan y Bil.

Bydd yr Asesiad yn gydnaws ag asesiadau eraill yr Asesiad Integredig o Effeithiau a fydd hefyd yn ystyried grwpiau bregus. Asesir yr effaith ar gydraddoldeb a hawliau plant a chaiff y cynigion hefyd eu prawfesur o safbwynt anghenion cefn gwlad.

Proffil o'r Boblogaeth

Mae'r adran hon yn disgrifio proffil lefel uchel o iechyd a lles pobl Cymru, gan gynnwys data'n ymwneud â mynediad, trafndiaeth a theithio llesol.

Poblogaeth

Poblogaeth Cymru yng nghanol 2018 oedd 3,138,631 gyda dwysedd poblogaeth o 151.4 o bobl y km sgwâr²⁴⁷. Amcangyfrifir mai disgwyliad oes dynion yw 78.3 oed ac 82.3 oed yw disgwyliad oes menywod²⁴⁸.

Mae rhagolygon diweddara'r boblogaeth yn amcangyfrif y canlynol:

- Rhagwelir y bydd nifer y plant o dan 16 oed yn gostwng 6.8% i 524,300 rhwng 2018 a 2028.
- Rhagwelir y bydd nifer y bobl 16-64 oed yn gostwng 1.7% i 1,890,400 rhwng 2018 a 2028.
- Rhagwelir y bydd nifer y bobl 65 oed a throsodd yn cynyddu 13.8% i 742,200 rhwng 2018 a 2028.
- Rhagwelir y bydd nifer y bobl 75 oed a throsodd yn cynyddu 29.0% i 377,300 rhwng 2018 a 2028.

O ran eu tras ethnig, mae rhyw 95% o boblogaeth Cymru'n dweud eu bod o gefndir gwyn²⁴⁹.

Amddifadedd

Mae Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru'n mesur amddifadedd cymharol mewn ardaloedd llai o Gymru (wedi'u mesur fel Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is - LSOA). Llunnir y Fynegai trwy ddod â saith dangosydd gwahanol o amddifadedd ynghyd (incwm, cyflogaeth, iechyd, addysg, mynediad at wasanaethau, diogelwch yn y gymuned, amgylchedd ffisegol a thai).

Dengys Mynegai 2014 y ceir pocedi o amddifadedd trwm yng Nghymoedd y De, y dinasoedd mwyaf a rhai trefi ar y ffin yn y Gogledd²⁵⁰.

Mae'r dangosydd iechyd yn mesur yn benodol ddiffyg iechyd da, gan ystyried nifer y trigolion sydd â salwch tymor hir, cyfraddau marwolaethau uwch, cyfraddau

247 StatsCymru. Poblogaeth a dwysedd poblogaeth fesul awdurdod lleol a blwyddyn - Canol 2018

248 Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru. Map iechyd rhyngweithiol. Data disgwyliad oes 2010-2014.

249 StatCymru. Ethnigrwydd yn ôl ardal a grŵp ethnig, 2019

250 Ystadegau Cymru, 2014 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru 2014. Diwygiedig. <https://gwed.dill.gov.wales/docs/statistics/2015/150812-wimd-2014-revised-en.pdf>

genedigaethau isel ac achosion o ganser. Yng Nghymru, ceir pocedi o amddifadedd iechyd trwm yng Nghymoedd y De, y dinasoedd mwyaf a rhai trefi ar yr arfordir a'r ffin yn y Gogledd. O safbwynt y dangosydd iechyd, Merthyr Tudful oedd â'r gyfran uchaf o LSOAs yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru. Nid oedd gan Ynys Môn, Ceredigion na Sir Fynwy LSOAs yn y 10% mwyaf difreintiedig.

Ymddygiadau iach

Mae disgwyliad oes a disgwyliad oes iach yn is yng Nghymru nac yn Lloegr. Mae menywod yng Nghymru yn treulio ar gyfartaledd bron 20 mlynedd yn byw ag iechyd gwael. Bron 17 mlynedd yw ffigur dynion.²⁵¹ Mae disgwyliad oes yng Nghymru yn dal i godi ond yn arafach nac yn Lloegr, Gogledd Iwerddon a'r Alban. Mae Cymru'n gyson is na gwledydd cymharol eraill a Lloegr.²⁵²

Dengys data Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru fod 75.9% o oedolion o oedran gweithio (16-64 oed) a 56.7% o bobl hŷn (65 oed a throsodd) Cymru yn dweud eu bod mewn iechyd da²⁵³.

Yng Nghymru, ystyrir bod 59% o'r oedolion dros eu pwysau neu'n ordew, yn uwch ymhlith dynion (66%) na menywod (52%).²⁵⁴ Yn y categori 45-64 oed, mae 68% o oedolion dros eu pwysau neu'n ordew. Yn achos plant 4-5 oed, mae 26.4% dros eu pwysau neu'n ordew o'u cymharu â 22.4% yn Lloegr.²⁵⁵ Ceir 6.0% o wahaniaeth yng nghanran y plant sy'n ordew rhwng y rheini sy'n byw yn cwintel lleiaf difreintiedig a'r cwintel mwyaf difreintiedig²⁵⁶.

Mae 17% o oedolion yn smygu a 18% yn yfed mwy na'r swm wythnosol a argymhellir²⁵⁷. Er bod llai o fenywod yn smygu yng Nghymru nag yn yr Alban, mae'r ffigur yn uwch nag yn Lloegr a Gogledd Iwerddon. Yng Nghymru y ceir y nifer isaf o ddynion ond un sy'n smygu

²⁵¹

[http://www2.nphs.wales.nhs.uk:8080/PubHObservatoryProjDocs.nsf/85c50756737f79ac80256f2700534ea3/99a9490d2e6d05268025820b005851de/\\$FILE/Health&determinantsinWales_Report_Eng.pdf](http://www2.nphs.wales.nhs.uk:8080/PubHObservatoryProjDocs.nsf/85c50756737f79ac80256f2700534ea3/99a9490d2e6d05268025820b005851de/$FILE/Health&determinantsinWales_Report_Eng.pdf)

²⁵² Ibid

²⁵³ Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru. Oedolion o oedran gweithio mewn iechyd da, 2016/17 - 2017/18

²⁵⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/National-Survey-for-Wales/Population-Health/Adult-Lifestyles>

²⁵⁵ <http://www.wales.nhs.uk/sitesplus/888/tudalen/67941>

²⁵⁶ <http://www.wales.nhs.uk/sitesplus/888/tudalen/67941>

²⁵⁷ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/National-Survey-for-Wales/Population-Health/Adult-Lifestyles>

o holl wledydd y DU.²⁵⁸ Mae cyfraddau marwolaethau sy'n gysylltiedig ag alcohol lawer yn uwch yn y bumed ran fwyaf difreintiedig nag yn y bumed ran leiaf difreintiedig yng Nghymru.²⁵⁹

Dim ond 53% o'r oedolion sy'n cynnal y lefelau o weithgarwch corfforol a argymhellir, gyda mwy o ddynion (58%) yn cynnal y lefelau hynny na menywod (47%). Dim ond 24% o oedolion sy'n bwyta'r 5 ffrwyth neu lysieuyn y dydd a argymhellir. Mae hyn yn cwmpo i 19% o oedolion yn ardaloedd mwyaf difreintiedig Cymru.

Ar gyfer plant, dim ond 18% o bobl ifanc 11-16 oed sy'n cael y lefel a argymhellir o 60 munud o ymarfer corff y dydd. Mae canran y bechgyn (23%) lawer yn uwch na chanran y merched (14%).²⁶⁰

Iechyd a lles meddyliol

Yn ôl yr Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth (2017), dywedodd 84% o'r rhai a ymatebodd eu bod yn teimlo bod eu bywyd yn werth chweil iawn a dywedodd 81% fod ganddynt lefel uchel o foddhad â'u bywyd²⁶¹. Dywedodd dros 62% o'r ymatebwyr bod ganddynt lefelau isel o bryder.

Yn ôl canlyniadau Arolwg Iechyd Cymru 2015, derbyniodd 13% o oedolion Cymru driniaeth am broblemau iechyd meddwl, gyda chyfran uwch yn fenywod (16%) nag yn ddynion (10%)²⁶². Rhwng 2015 a 2017, 12.7 (o bob 100,000 o bobl) oedd cyfradd hunanladdiad Cymru²⁶³, yn uwch ymhlith dynion (20.6) nag ymhlith menywod (5.1).

Dangosodd Arolwg Cenedlaethol Cymru 2017 fod 16% o'r bobl a holwyd yn teimlo'n unig²⁶⁴. Dwy nodwedd oedd â chysylltiad cryf â'r rheini a oedd yn dweud eu bod yn teimlo'n unig oedd amddifadedd materol ac oed. Roedd y rheini yr ystyriwyd eu bod yn dioddef amddifadedd materol deirgwaith yn fwy tebygol o ddweud eu bod teimlo'n unig na

²⁵⁸

[http://www2.nphs.wales.nhs.uk:8080/PubHObservatoryProjDocs.nsf/85c50756737f79ac80256f2700534ea3/0b49cbf45a03bfb88025820b005b74b3/\\$FILE/Health&determinantsinWales_TechnicalGuide_Welsh.pdf](http://www2.nphs.wales.nhs.uk:8080/PubHObservatoryProjDocs.nsf/85c50756737f79ac80256f2700534ea3/0b49cbf45a03bfb88025820b005b74b3/$FILE/Health&determinantsinWales_TechnicalGuide_Welsh.pdf)

²⁵⁹ Ibid

²⁶⁰ https://llyw.cymru/arolwg-iechyd-lles-myfyrwyr?_ga=2.162340986.772365955.1580729243-661366720.1556529046

²⁶¹ Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru, 2017 Lles meddwl yng Nghymru.

https://publichealthwales.shinyapps.io/MentalWellbeingInWales_Phase1/

²⁶² Sefydliad Iechyd Meddwl, 2016. Mental Health in Wales: Fundamental Facts 2016.

²⁶³ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, 2019. Suicide in Wales.

<https://cy.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/birthsdeathsandmarriages/deaths/datasets/suicideinwales>

²⁶⁴ Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru. Unigrwydd yng Nghymru. Ar gael yn:

<https://www.wcpp.org.uk/cy/sylwebaeth/beth-maer-dystiolaeth-yn-dweud-am-unigrwydd-yng-nghymru/>

phobl eraill. O ran oed, roedd pobl 65+ oed yn llai tebygol o ddweud eu bod yn teimlo'n unig na'r rheini yn y categori 16-64 oed.

Cafodd ymchwiliad y Pwyllgor Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Chwaraeon i Unigrwydd ac Unigedd yn 2017 fod 25.3% o'r bobl hŷn yng Nghymru yn teimlo unigrwydd a bod 26.9% yn teimlo unigedd cymdeithasol. Roedd tystiolaeth hefyd, fodd bynnag, fod grwpiau eraill o bobl yn profi lefelau uchel o unigrwydd neu unigedd. Yn eu plith yr oedd pobl ifanc (18-34 oed), cyn aelodau'r lluoedd, pobl anabl, pobl â phroblemau iechyd meddwl, gofalwyr, pobl LGBT a phobl o gymunedau du a lleiafrifoedd ethnig sy'n wynebu rhwystrau eraill o bosibl, gan gynnwys iaith, i drechu unigrwydd ac unigedd,²⁶⁵.

Addysg a gwaith

Mae'r Arolwg Blyneddol o'r Boblogaeth yn cofnodi bod 73.1% o'r boblogaeth yng Nghymru ar gyfartaledd mewn gwaith²⁶⁶. Cyfradd gweithgarwch economaidd y rheini o oed gwaith (16-64 oed) yw 76.7% a'r gyfradd anweithgarwch economaidd yw 23.3%. Mae'r tabl isod yn dangos y gwahanol fathau o anweithgarwch economaidd yng Nghymru.

Rheswm am Anweithgarwch Economaidd	Canran o'r Boblogaeth 16-64 oed
Myfyrwyr	25.1
Gofalu am deulu/cartref	20.0
Â salwch dros dro	1.9
Â salwch tymor hir	28.0
Wedi digalonni	0.4
Wedi ymddeol	14.7
Arall	9.8

Mae bron 4% o boblogaeth Cymru'n hawlio rhyw fath o fudd-dâl diweithdra²⁶⁷, gyda'r mwyafrif o'r rheini'n 18-21 oed.

Gwnaeth yr Arolwg Blyneddol o'r Boblogaeth ddangos hefyd:

- bod 27.7% o bobl ddi-waith Cymru wedi bod yn ddi-waith am 12 mis neu fwy. Mae hyn yn cymharu â 25.2% yn y DU.
- 23.5% oedd cyfradd anweithgarwch economaidd pobl 16-64 oed yng Nghymru o'i chymharu â 21.3% yn y DU.
- Ers 2001, mae'r gyfradd anweithgarwch economaidd wedi cwmpo 5.5 pwynt canran yng Nghymru a 2.6 pwynt canran yn y DU.
- Cafwyd y cyfraddau anweithgarwch economaidd isaf bras ym Mro Morgannwg (18.1%), Wreccsam (20.0%) ac Ynys Môn (20.0%).

²⁶⁵ <https://www.assembly.wales/laid%20documents/cr-ld11310/cr-ld11310-w.pdf>

²⁶⁶ ONS (2018) Arolwg Blyneddol o'r Boblogaeth

²⁶⁷ ONS (2019) ONS Cyfrifiad o'r Hawlwyr – wedi'i gymhwyso yn ôl y tymor Gorffennaf 2019

- Cafwyd y cyfraddau anweithgarwch economaidd uchaf bras yng Ngheredigion (31.0%), Abertawe (28.0%) a Blaenau Gwent (26.1%)²⁶⁸.

Mae dangosydd cyflogaeth y Fynegai Amddifadedd Lluosog yn dangos y diffyg gwaith ledled Cymru²⁵⁰. Dangosodd Mynegai 2014 y ceir pocedi o amddifadedd trwm o ddiffyg gwaith yng Nghymoedd y De, y dinasoedd mawr a rhai trefi ar arfordir y Gogledd.

O ran cymwysterau, mae gan 35.4% o boblogaeth Cymru NVQ lefel 4 neu uwch o'u cymharu ag 8.6% o'r boblogaeth sydd heb unrhyw gymwysterau²⁶⁹. Mae'r dangosydd addysg yn y Fynegai yn ystyried i ba raddau y mae addysg, hyfforddiant a sgiliau yn effeithio ar amddifadedd²⁵⁰. Blaenau Gwent oedd â'r gyfran uchaf o LSOAs yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru o ran addysg.

O ran cael mynd yn gorfforol i'r gwaith, mae'r mwyafrif sydd mewn gwaith yng Nghymru yn gyrru car neu fan i'r gwaith (38.4%), mae 5.7% yn cerdded i'r gwaith ac mae 2.7% yn teithio ar fws²⁷⁰. Y pellter ar gyfartaledd i'r gwaith yw 16.7km ond mae hyn yn cynyddu mewn ardaloedd gwledig. Dangosodd Arolwg Cenedlaethol Cymru²⁷¹ fod 58% o oedolion yn cerdded mwy nag unwaith yr wythnos at ddibenion teithio llesol a bod hyn yn fwy tebygol mewn ardaloedd trefol.

Ar gyfer addysg, dangosodd yr Arolwg Cenedlaethol fod 54% o blant yn cerdded neu'n beicio i'r ysgol gynradd, gan gwmpo i 34% i'r ysgol uwchradd. Roedd plant uwchradd yn fwy tebygol o deithio i'r ysgol mewn bws.

Trafnidiaeth a mynediad

Dangosodd Arolwg Cenedlaethol Cymru, yn yr 20% o aelwydydd mwyaf difreintiedig yng Nghymru mai dim ond 65% ohonynt sydd â defnydd o gar o'u cymharu ag 89% o'r aelwydydd yn yr 20% lleiaf difreintiedig²⁷².

Dangosodd Arolwg Cenedlaethol Cymru fod 52% o bobl yn teimlo fod ganddynt fynediad da at wasanaethau²⁷³. Fodd bynnag, roedd pobl hŷn (yn enwedig pobl 75 oed a throsodd) yn ei chael hi'n anoddach mynd i'r ysbyty na phobl ifancach ac roedd mynd i ysbyty'n cael ei ystyried yn haws i'r rheini oedd â defnydd o gar²⁷⁴.

Mae dangosydd mynediad at wasanaethau yn Arolwg 2014 yn edrych ar rwyddineb y mynediad at naw gwasanaeth (gan gynnwys addysg, swyddfeydd post, llyfrgelloedd,

²⁶⁸ https://llyw.cymru/arolwg-blynyddol-or-boblogaeth-gorffennaf-2018-i-mehefin-2019?_ga=2.160639227.772365955.1580729243-661366720.1556529046

²⁶⁹ ONS (2019) Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth

²⁷⁰ ONS (2011) 2011 Data'r Cyfrifiad WD703EW - Method of travel to work

²⁷¹ Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau Arolwg 2017. Ar gael yn: "https://llyw.cymru/arolwg-cenedlaethol-cymru?_ga

²⁷² Llywodraeth Cymru Government (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru - Trafnidiaeth

²⁷³ Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau 2014/15 – mynediad at wasanaethau iechyd. Ar gael yn: "https://llyw.cymru/arolwg-cenedlaethol-cymru-y-gig-gofal-cymdeithasol?_ga"

²⁷⁴ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Trafnidiaeth Cymru

meddygfeydd doctoriaid ac ati). Mae'r canlyniadau'n dangos bod amddifadedd helaeth ledled cefn gwlad Cymru, ac mewn rhai pocedi ger ardaloedd trefol mawr.

Diogelwch ar drafnidiaeth

Gwnaeth Arolwg Cenedlaethol Cymru holi i ba raddau yr oedd pobl yn teimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar ôl iddi nosi gan ddadansoddi newidynnau allweddol fel oed a rhyw²⁷⁵. Gwelwyd bod 34% o'r rhai a holwyd yn teimlo'n 'ddiogel iawn' gyda 46% yn teimlo'n 'weddol ddiogel', 15% yn teimlo'n 'weddol anniogel' a 5% yn teimlo'n 'anniogel iawn'. O edrych ar y canlyniadau yn ôl oedran, gwelwyd mai pobl hŷn ar y cyfan oedd yn teimlo leiaf diogel, gyda dim ond 25% o bobl 75 oed a throsodd yn teimlo'n 'ddiogel iawn'. Gwelwyd amrywiaeth fawr hefyd o ran rhyw; dywedodd 43% o'r dynion a holwyd eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn wrth deithio wedi iddi nosi o'u cymharu â 24% o fenywod.

Ansawdd Aer

Bob blwyddyn yng Nghymru, gellir priodoli'r hyn sy'n cyfateb i 1604 (5.4%) o farwolaethau i anadlu PM_{2.5} a 1108 (3.7%) o farwolaethau i anadlu NO₂²⁷⁶. Dangoswyd bod llygredd aer yn amrywio ar draws y wlad ac fel arfer, y rheini sy'n byw yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig sy'n profi'r crynodiadau cymedrig uchaf o lygryddion yn yr aer.

Grwpiau sydd fwyaf agored i niwed

Ar sail nodweddion y boblogaeth a ddisgrifir uchod, mae'r tabl isod yn crynhoi'r grwpiau tan yr anfantais fwyaf a/neu fwyaf bregus (agored i niwed). Mae hyn yn seiliedig ar Atodiad 2 Canllaw WHIASU. Dylid nodi mai'r grwpiau sydd tan yr anfantais fwyaf a/neu sydd fwyaf bregus yw'r rheini fydd yn dangos nifer o nodweddion, er enghraifft, plant sy'n byw mewn tloidi. Y grwpiau sydd wedi'u cynnwys yn yr asesiad hwn yw'r rheini yr ystyrir y bydd y cynigion yn y Bil hwn yn debygol o gael effaith wahaniaethol arnynt.

Grŵp	Is-grŵp	Yn gymwys (Y/N)
Grwpiau oed	Plant a phobl ifanc	Y
	Pobl hŷn	Y
Grwpiau incwm	Pobl ar incwm isel	Y
	Economaidd anweithgar	Y
	Di-waith	Y
	Pobl nad ydynt yn gallu gweithio oherwydd afiechyd	N (yn dod o dan grwpiau incwm eraill)
Grwpiau sy'n dioddef	Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu	Y
	Grwpiau ffoaduriaid	

275 Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau Arolwg 2017. Ar gael yn: https://llyw.cymru/arolwg-cenedlaethol-cymru?_ga

276 Llywodraeth Cymru. Cyngor iechyd ar Ansawdd Aer yng Nghymru.

Grŵp	Is-grŵp	Yn gymwys (Y/N)
oherwydd camwahaniaethu neu anfantais gymdeithasol arall	Pobl sy'n ceisio lloches	N (yn dod o dan y grwpiau oed neu incwm)
	Teuluoedd un rhiant	
	Grwpiau crefyddol	
	Lesbiaid, hoywon a phobl drawsryweddol	
	Grwpiau pobl dduon a lleiafrifoedd ethnig	
Grwpiau daearyddol	Pobl sy'n byw mewn ardaloedd lle ceir dangosyddion economaidd a/neu iechyd gwael	N (yn dod o dan y grwpiau incwm)
	Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig	Y
	Pobl nad ydynt yn gallu cael at wasanaethau a chyfleusterau	Y

Arolwg o'r Dystiolaeth

Teithio llesol a gweithgarwch corfforol

Mae teithiol llesol yn golygu mathau o deithio sy'n gofyn am weithgarwch corfforol (fel cerdded a beicio) o'u cyferbynnu â mathau o deithio nad oes angen ymdrech gorfforol fel cerbydau modur. Y gweithgarwch corfforol sy'n digwydd yn sgil teithio llesol sy'n dod â'r effeithiau iechyd.

Mae effeithiau positif gweithgarwch corfforol ar iechyd yn cael eu disgrifio yn adroddiad 2011 yr Adran Iechyd²⁷⁷. Awgrymir: y gall gweithgarwch corfforol leihau'r risg o ddatblygu cyflyrau cronig gan gynnwys clefyd coronaidd y galon, strôc, diabetes math 2, canser, gordewdra, problemau iechyd meddwl a chyflyrau cyhyrsgerbydol. Gall hyd yn oed cynnydd bychan mewn gweithgarwch corfforol arwain at beth amddiffyniad rhag clefydau cronig ac at ansawdd bywyd gwell.

Ceir llawer iawn o dystiolaeth sy'n profi'r cysylltiad rhwng gweithgarwch corfforol ac iechyd corfforol a meddyliol gwell. Mae'r WHO²⁷⁸ yn diffinio gweithgarwch corfforol fel unrhyw symudiad corfforol trwy'r cyhyrau ysgerbydol y mae'n rhaid defnyddio egni i'w wneud. Dywed hefyd fod gweithgarwch corfforol yn esgor ar fanteision iechyd arwyddocaol ac yn cyfrannu at atal clefydau anhrosglwyddadwy. Y manteision hynny yw lleihau'r risg o bwysedd gwaed uchel, strôc, diabetes, clefyd coronaidd y galon, canser y fron a'r coluddyn, iselder a'r perygl o gwmpo a datblygu esgyrn cryfach, iechyd gweithredol gwell a rheolaeth well ar bwysau.

Dywed yr WHO hefyd: yn ogystal ag ymarfer corff, mae unrhyw weithgarwch corfforol a wneir yn ystod amser hamdden, i deithio i lefydd, neu fel rhan o waith y person, yn llesol i'r

²⁷⁷ https://www.sportengland.org/media/2928/dh_128210.pdf

²⁷⁸ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

iechyd. Hefyd, mae gweithgarwch corfforol cymedrol a chaled fel ei gilydd yn gwella iechyd.

Mewn astudiaeth o 100 o bobl, i gymharu nifer camau'r rheini sy'n teithio ar fws â'r rheini sy'n teithio mewn car, gwelwyd bod defnyddwyr y bws yn cerdded mwy na'r rheini oedd yn mynd mewn car o ddrws i ddrws²⁷⁹. Mae astudiaethau'n dangos bod pobl sydd â phas bws di-dâl yn fwy tebygol o gerdded yn aml a gwneud mwy o 'deithiau llesol'²⁸⁰. Dangosodd astudiaeth lorweddol o 9,000 o bobl yn Lloegr fod pasys bws di-dâl ar gyfer pobl hŷn wedi arwain at fwy o ddefnydd ar drafnidiaeth gyhoeddus a bod y bobl hŷn oedd yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn llai tebygol o fod yn ordew na'r rheini nad oedd yn ei defnyddio²⁸¹. Gwelwyd bod y rheini sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu'n manteisio ar deithiau bws di-dâl 25% yn llai tebygol o fod yn ordew na'r rheini nad oedd yn ei defnyddio.

Mynediad at wasanaethau a rhwydweithiau cymdeithasol

Mae trafndiaeth gyhoeddus yn ffordd uniongyrchol o gael manteisio ar amrywiaeth eang o gyfleusterau, gwasanaethau a rhwydweithiau cymdeithasol. Gwelwyd bod gwelliant o 10% yn y gwasanaeth bysiau lleol²⁸² yn arwain at 3.6% yn llai o amddifadedd²⁸³.

Mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cymunedol

Mae pa mor rhwydd yw hi i ddefnyddio gwasanaeth a chyfleuster cymunedol yn gallu cael effaith uniongyrchol ar iechyd a lles yn sgil cael triniaeth a gofal ac effaith anuniongyrchol yn sgil cael manteisio ar rwydweithiau cymdeithasol a chefnogol.

Yn ôl astudiaeth gan Iwasaki et al yn 2010²⁸⁴, mae mynediad at seilwaith cymdeithasol gan gynnwys cyfleoedd hamddena a diwylliannol yn bwysig iawn i bobl allu gwella o salwch meddwl gan gael effaith bositif ar iechyd a lles.

Ceir tystiolaeth sy'n dangos y cysylltiad rhwng trafndiaeth gyhoeddus a'r gallu i ddefnyddio gwasanaethau, yn enwedig gofal iechyd. Mwy'n y byd yw'r amddifadedd, mwya tebygol y bydd claf o golli apwyntiad, yn enwedig ymhlith pobl ifanc a phobl hen²⁸⁵, sef y grwpiau y mae bysiau'n ddull teithio pwysig iddynt. Dangosodd astudiaeth gan Defra hefyd fod 44% o'r bobl sydd heb ddefnydd o gar yn ei chael hi'n anodd mynd at ddoctor neu'r ysbyty²⁸⁶. Edrychodd astudiaeth gan y West Midlands Integrated Transport Authority ar un gwasanaeth 'Ring and Ride' yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr oedd yn gwasanaethu

²⁷⁹ <https://greenerjourneys.com/news/why-taking-the-bus-is-good-for-your-health/>

²⁸⁰ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3477933/>

²⁸¹ <https://jech.bmj.com/content/66/2/176.short>

²⁸² O'i fesur yn ôl amserau teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i fynd i ganolfannau gwaith, meddygon teulu, ysbytai a chanol trefi os mai bysiau yw'r unig drafnidiaeth gyhoeddus.

²⁸³ <https://greenerjourneys.com/wp-content/uploads/2016/10/Greener-Journeys-Value-of-Bus-to-Society-FINAL.pdf>

²⁸⁴ Iwasaki, Y. Coyle, C. and Shank, J. (2010), Leisure as a context for active living, recovery, health and life quality for persons with mental illness in a global context, Health promotion international

²⁸⁵ Doctor Foster Health and the NHS Information Centre, 2009. "Outpatient appointment no-shows cost hospitals £600m a year"

²⁸⁶ Defra, 2009. Sustainable Development Indicators in your Pocket

31,000 o bobl ddall ac anabl cofrestredig. Amcangyfrifir ei fod yn arbed y sector iechyd rhwng £13.4m a £58.5m trwy leihau'r angen am ofal, cymorth cartref a phrydau bwyd; tacsis a thrafnidiaeth dosbarth, cymunedol a GIG arall a thywysyddion gan wella cyfleoedd i gael gwaith²⁸⁷.

Mynediad at rwydweithiau cymdeithasol a chyfalaf cymdeithasol

Mae papur gan yr ONS yn 2014, Measuring Social Capital²⁸⁸, yn diffinio cyfalaf cymdeithasol fel a ganlyn:

“In general terms, social capital represents social connections and all the benefits they generate. The benefits for people having these social connections can occur either at an individual level (for example, through family support) or at a wider collective level (for example, through volunteering). Social capital is also associated with values such as tolerance, solidarity or trust. These are beneficial to society and are important for people to be able to cooperate.”

Mae'r ONS wedi edrych ar gyfalaf cymdeithasol fel rhan o'i rhaglen Mesur Llesiant Cenedlaethol (MNW). Mae'n nodi pedair agwedd ar gyfalaf cymdeithasol, yn seiliedig ar waith gan Scrivens et al yn 2013 ar ran y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd (OECD)²⁸⁹. Yr agweddau hynny yw:

- cysylltiadau personol;
- cymorth rhwydwaith cymdeithasol;
- ymgysylltu ac ymddiriedaeth sifig; a
- normau cydweithredu.

Mae papur yr ONS yn cynnwys arolwg o astudiaethau academiaidd am gyfalaf cymdeithasol a'i effeithiau ar iechyd. Mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod cyfalaf cymdeithasol yn gwneud cyfraniad positif at amrywiaeth o agweddau lles fel lles personol, iechyd a chyfraddau troseddu, ac mae'r manteision hyn yn digwydd ar lefel yr unigolyn, y gymuned, rhanbarth a gwlad.

Mynediad at addysg a gwaith

Ceir llawer iawn o dystiolaeth sy'n cysylltu lefelau addysg, gwaith ac incwm â chanlyniadau iechyd. Mae'r WHO wedi nodi rhestr o ffactorau²⁹⁰ sydd o'u cyfuno yn effeithio ar iechyd unigolion a chymunedau. Mae addysg ar y rhestr honno, sy'n nodi bod cysylltiad rhwng lefelau addysg isel ac iechyd gwael, mwy o strès a llai o hunan-hyder.

²⁸⁷ West Midlands Integrated Transport Authority, internal briefing

²⁸⁸ Siegler, V. and Office for National Statistics (2014), Measuring Social Capital, Office for National Statistics

²⁸⁹ Scrivens, K. and Smith, C. (2013), Four interpretations of social capital: an agenda for measurement, OEDC

http://commons.ch/wp-content/uploads/OECD_Social_Capital_2013.pdf

²⁹⁰<https://www.who.int/hia/evidence/doh/en/>

Cynhaliodd y Joseph Rowntree Foundation arolwg o'r dystiolaeth²⁹¹ a dangos bod cymwysterau gwell yn gallu arwain at gyflogau a swyddi gwell, ac at y manteision iechyd sy'n gysylltiedig â chael swydd dda a diogel.

Dywed adroddiad ar gyfer Prifysgol Llundain gan Feinstein et al yn 2008²⁹² ar fanteision cymdeithasol a phersonol dysgu fod pobl sydd â chymwysterau gwell yn fwy tebygol o fyw bywyd iach ac o fod yn fwy heini a main - a chaiff manteision iechyd o'r fath eu trosglwyddo i'r genhedlaeth nesaf pan fydd y plant yn fach."

Mae pobl ddi-waith bron ddwywaith yn fwy tebygol na'r rheini sydd â gwaith o ddiodeff salwch neu anabled hirdymor a chyfyngus, yn ôl ffigurau'r Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS). Gwelwyd bod gan 17% o bobl ddi-waith (y rheini sydd heb waith ond sy'n chwilio am waith) salwch hirdymor a chyfyngus o'u cymharu â dim ond 9% o'r bobl sydd â gwaith²⁹³.

O ran cyflogaeth ac incwm, cafodd Arolwg Marmot a gyhoeddwyd yn 2010²⁹⁴ ei gomisiynu gan yr Adran Iechyd i edrych ar anghydraddoldebau iechyd yn Lloegr gan ganolbwyntio ar y berthynas rhwng iechyd a lles a statws economaidd-gymdeithasol cymunedau. Gwnaeth yr adroddiad nodi chwe amcan polisi sy'n seiliedig ar dystiolaeth ar gyfer lleihau anghydraddoldebau iechyd. Un o'r rheini oedd creu cyflogaeth deg a gwaith da i bawb. Dywed yr Arolwg fod swydd dda yn diogelu iechyd. Ac ar ochr arall y geiniog, mae diweithdra'n cyfrannu at iechyd gwael. Mae'r astudiaeth yn dangos hefyd fod cysylltiad rhwng cyrhaeddiad addysgol ac iechyd corfforol ac meddyliol.

Trafnidiaeth ac Iechyd

Diffinnir llygredd aer awyr agored fel cymysgedd o nwyon a gronynnau sydd wedi'u gollwng i'r atmosffer gan brosesau artiffisial²⁹⁵ sy'n cael effaith andwyol ar iechyd pobl. Mae'r WHO yn cydnabod bod llygredd aer yn broblem iechyd amgylcheddol fawr i bob gwlad gan gynnwys gwledydd cyfoethog²⁹⁶. Erbyn 2035, amcangyfrifir y gallai'r costau gofal iechyd a chymdeithasol sy'n deillio o lygredd aer fod cyn uchod â £5.3 biliwn yn Lloegr yn unig²⁹⁷, i drin clefydau sy'n cael eu hachosi gan lygredd yr aer fel asthma plant,

291 Rowntree, J. (2014), Reducing Poverty in the UK: A collection of evidence reviews, Joseph Rowntree Foundation <https://www.jrf.org.uk/report/reducing-poverty-uk-collection-evidence-reviews>

292 Vorhaus, J., Duckworth, K., Budge, D. a Feinstein, L. (2008), The Social and personal benefits of learning: A summary of key research findings, Centre for Research on the Wider Benefits of Learning, Institute of Education, University of London, London

293

<https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/healthandsocialcare/healthandlifeexpectancies/compendium/opinionsandlifestylesurvey/2015-03-19/adulthealthingreatbritain2013#key-points>

294 Marmot, M. et al (2010), Fair society, healthy lives: Strategic review of health inequalities in England post-2010

295 Air Quality England. <https://www.airqualityengland.co.uk/air-pollution>

296 WHO Topic Sheet. (2018) Ambient (outdoor) air quality and health. [https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

297 http://www.ukhealthalliance.org/wp-content/uploads/2018/10/Moving-beyond-the-Air-Quality-Crisis-4WEB-29_10-2018-final-1.pdf

clefyd coronaidd y galon, canser yr ysgyfaint a strôc. Yn y DU yn unig, amcangyfrifir mai baich llygredd aer ar y boblogaeth yw bron 23,500 o farwolaethau'r flwyddyn²⁹⁸.

Yn ôl Comisiwn y Lancet ar lygredd ac iechyd²⁹⁹, mae risg fawr i lygredd achosi clefydau i blant a byddai dod i gysylltiad â hyd yn oed lefelau isel iawn o lygryddion ar adegau yn y groth neu yn ystod babandod cynnar pan fydd y plentyn yn neilltuol o fregus yn gallu arwain at afiechyd, anabledd neu farwolaeth yn ystod ei blentyndod neu unrhyw bryd yn ei oes.

Mewn arolwg gan Gynghrair Iechyd y DU ar y Newid yn yr Hinsawdd (2018) o dystiolaeth a pholisi³⁰⁰, nodir mai trafndiaeth yw un o brif achosion llygredd aer. Yn 2016, allyriadau o drafndiaeth y ffordd oedd 12% o'r PM¹⁰ a'r PM^{2.5} yn y DU a'r trydydd mwyaf ar ôl prosesau diwydiannol. At hynny, trafndiaeth y ffyrdd sy'n gyfrifol am 80% o'r No² ger y ffyrdd.

Dangoswyd hefyd bod llygredd aer awyr agored yn dylanwadu ar gynhyrchiant ac yn cyfrannu at gostau cymdeithasol fel colli diwrnodau gwaith ac ysgol oherwydd salwch³⁰¹. Hefyd, os ydy pobl yn credu bod yna lygredd aer, mae'n debyg ei fod yn rheswm i bobl beidio â chymryd rhan mewn gweithgarwch corfforol a theithio llesol yn yr awyr agored³⁰².

Yn ôl y WHO³⁰³, mae gormodedd o sŵn yn gwneud niwed difrifol i iechyd pobl ac yn amharu ar weithgareddau pob dydd pobl yn yr ysgol, yn y gwaith, yn eu cartrefi ac yn eu hamser hamdden. Gall darfu ar gwsg, cael effeithiau cardiofasgwlaidd a seicoffisiolegol, amharu ar berfformiad ac ennyn dicter a newid ymddygiad cymdeithasol.

Fel rhan o waith y WHO yn 2018 ar Sŵn Amgylcheddol yn y Rhanbarth Ewropeaidd³⁰⁴, cynhaliwyd cyfres o arolygon i weld y berthynas rhwng sŵn a'i effeithiau ar iechyd er mwyn gallu datblygu set o ganllawiau i ddiogelu iechyd pobl. Dangosodd yr arolygon fod tystiolaeth bod cysylltiad rhwng sŵn rheilffyrdd a sŵn traffig y ffyrdd a chlefyd cardiofasgwlaidd, diffyg cwsg, dicter a pherfformiad gwybyddol a bod tystiolaeth wanach (yn aml oherwydd diffyg astudiaethau) sy'n awgrymu ei fod yn cael effaith hefyd ar iechyd meddwl a phwysau geni.

298 DEFRA and Public Health England (2017) Air Quality. A briefing for Directors of Public Health.

<https://laqm.defra.gov.uk/assets/63091defraairqualityguide9web.pdf>

299 Landrigan, P.J., et al (2018), The Lancet Commission on pollution and health, The Lancet 391:462-512

300 Cynghrair Iechyd y DU ar y Newid yn yr Hinsawdd (2018). Moving Beyond the Air Quality Crisis. Realising the health benefits of acting on air pollution. http://www.ukhealthalliance.org/wp-content/uploads/2018/10/Moving-beyond-the-Air-Quality-Crisis-4WEB-29_10-2018-final-1.pdf

301 IOM Working for a Healthier Future. Scotland's Environment (2015) Air Quality, Health, Wellbeing and Behaviour, <https://www.environment.gov.scot/media/1133/iom-seweb-aq-health-behaviour-review.pdf>

302 Annear, M., Keeling, S., Wilkinson, T., Cushman, G., Gidlow, B., & Hopkins, H. (2014). Environmental influences on healthy and active ageing: A systematic review. Ageing & Society, 34 (4), 590-622

303 World Health Organization (2017), Noise. <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise>

304 Swyddfa Ewrop Sefydliad Iechyd y Byd (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region. http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

Asesiad

Mae'r tabl isod yn asesu effeithiau'r cynigion ym Mil Bysiau (Cymru) ar iechyd.

Ffactor iechyd Prif gwestiynau arwain (a fydd y Bil Trafnidiaeth ...)	Effaith Bositif (+) neu Negyddol (-)	Y grwpiau bregus dan sylw	Asesiad
<p>Diet a gweithgarwch corfforol.</p> <p><i>Yn rhoi cyfleoedd i ddefnyddio ffurfiau llesol o deithio?</i></p> <p><i>Yn gwella cyfleoedd am ymarfer corff a lleoedd yn yr awyr agored?</i></p> <p><i>Yn cynyddu'r dewis o fwyd fforddiadwy ac iach?</i></p>	+	<p>Pobl ar incwm isel</p> <p>Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig</p> <p>Pobl nad ydynt yn gallu cael at wasanaethau a chyfleusterau</p>	<p>Mae proffil y boblogaeth yn dangos fod canran fawr o oedolion a phlant yng Nghymru dros eu pwysau neu'n ordew a bod lefelau eu gweithgarwch corfforol yn isel.</p> <p>Byddai integreiddio rhwydweithiau'r bysiau a rhwydweithiau eraill, fel llwybrau cerdded neu feicio, yn annog teithiau llesol gan gynyddu lefelau gweithgarwch corfforol a sicrhau'r manteision iechyd cysylltiol.</p> <p>Hefyd, byddai integreiddio rhwydweithiau'r bysiau ac opsiynau trafndiaeth eraill (gan gynnwys rheilffyrdd, cerdded a beicio) a darparu gwasanaeth bysiau mwy hygyrch a dibynadwy, yn gwella mynediad at wasanaethau a chyfleoedd eraill. Gallai hynny gynnwys mynd i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd a chyfleusterau eraill sy'n hyrwyddo ac yn darparu cyfleoedd ar gyfer gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff.</p> <p>Mewn ambell fan, gallai gwella mynediad at wasanaethau a chyfleoedd sicrhau mwy o amrywiaeth o fwyd, gan gynnwys opsiynau iachach a mwy fforddiadwy.</p> <p>Fel y gwelir yn yr arolwg o'r dystiolaeth, ceir llawer iawn o dystiolaeth sy'n dangos manteision gwneud mwy o weithgarwch corfforol ar iechyd a lles y corff a'r meddwl. Byddai gwella cyfleoedd i wneud ymarfer corff (campfeydd, parciau ac ati) yn sicrhau manteision iechyd. Gwelwyd bod cysylltiad rhwng teithio ar fws a mwy o deithio llesol a phrofwyd bod unrhyw fath o ymarfer corff yn gwella iechyd.</p>

Ffactor iechyd Prif gwestiynau arwain (a fydd y Bil Trafnidiaeth ...)	Effaith Bositif (+) neu Negyddol (-)	Y grwpiau bregus dan sylw	Asesiad
<p>Rhwydweithiau cymdeithasol ac unigedd cymdeithasol.</p> <p><i>Yn lleihau unigedd cymdeithasol?</i></p> <p><i>Yn cynyddu cyfleoedd i ddefnyddio rhwydweithiau cymdeithasol?</i></p> <p><i>Yn lleihau unigedd?</i></p>	+	<p>Pobl ar incwm isel</p> <p>Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig</p> <p>Plant a phobl ifanc</p> <p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl economaidd anweithgar</p> <p>Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu neu iechyd meddwl gwael</p>	<p>Mae darparu gwasanaethau trafndiaeth gwell sy'n cynnig opsiynau teithio mwy fforddiadwy gan gynnwys cynlluniau fel y Cynllun Teithio Rhatach, yn cynyddu cyfleoedd i grwpiau nad ydynt yn gallu fforddio trafndiaeth breifat. Gallai hynny leihau eu teimladau o unigedd ac allgáu, gan ganiatáu iddynt fanteisio ar fwy o gyfleoedd a gwella'u rhwydweithiau cymdeithasol. Mae cysylltiad clos rhwng cyfalaf cymdeithasol yr unigolyn a'i iechyd meddwl a'i les. Gallai gwella cyfleoedd i gymdeithasu felly arwain at effeithiau iechyd positif i lawer grŵp bregus.</p> <p>Byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol mewn trefi ac yn y wlad sydd wedi'i gyd-drefnu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus hefyd yn gwella cyfleoedd i grwpiau mwy bregus ac unig. Byddai hyn yn arbennig o bwysig i bobl yng nghefn gwlad gan helpu i leihau teimladau o unigedd a diffyg cysylltiad. Dangoswyd bod y teimladau hyn yn cael effaith negyddol ar iechyd a lles.</p> <p>Byddai gwella'r modd y darperir gwybodaeth am wasanaethau bysiau, fel defnyddio cyhoeddiadau sain neu weledol, yn hwyluso teithio ar fysiau cyhoeddus i lawer o grwpiau, gan gynnwys pobl hŷn a phobl ag anableddau. Gallai hynny helpu i leihau teimladau o unigedd ac ennyn hyder i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus gan ganiatáu mynediad at fwy o rwydweithiau cymdeithasol a sicrhau'r manteision iechyd cysylltiol.</p>

Ffactor iechyd Prif gwestiynau arwain (a fydd y Bil Trafnidiaeth ...)	Effaith Bositif (+) neu Negyddol (-)	Y grwpiau bregus dan sylw	Asesiad
<p>Yr amgylchedd byw.</p> <p><i>Yn cyfrannu at wella ansawdd aer?</i></p> <p><i>Yn lleihau nifer y bobl sy'n dod i gysylltiad ag ansawdd aer gwael?</i></p> <p><i>Yn lleihau nifer y bobl sy'n dod i gysylltiad â sŵn traffig mawr?</i></p>	+	<p>Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig</p> <p>Plant a phobl ifanc</p> <p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl ag anabledau/anawsterau corfforol neu ddysgu</p>	<p>Gallai annog pobl i ddefnyddio'r bysiau eu helpu i osgoi defnyddio'u ceir. Yn ogystal â buddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel bysiau trydan, byddai'r mesurau hyn yn helpu i leihau llygredd a gwella ansawdd aer. Mae llawer o dystiolaeth yn dangos effeithiau gwael llygredd ar iechyd. Felly, byddai buddsoddiad o'r fath yn esgor ar fanteision iechyd, yn enwedig mewn trefi sydd fel arfer yn fwy llygredig. Byddai'n arbennig o bwysig i'r grwpiau sydd fwyaf agored i effeithiau ansawdd aer gwael ar iechyd, fel plant a phobl hŷn a'r rheini sydd eisoes â chyflyrau iechyd.</p> <p>Byddai defnyddio llai ar gerbydau preifat ac annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn eu lle yn helpu hefyd i leihau nifer y cerbydau ar y ffyrdd. Gallai hynny leihau effaith sŵn traffig y dangoswyd ei bod yn cael effaith negyddol ar iechyd trwy darfu ar bobl, eu gwneud yn ddig a tharfu ar eu cwsg. Byddai hynny'n arbennig o berthnasol i bobl sy'n byw mewn ardaloedd mwy trefol ac wrth heolydd prysur.</p>

Ffactor iechyd Prif gwestiynau arwain (a fydd y Bil Trafnidiaeth ...)	Effaith Bositif (+) neu Negyddol (-)	Y grwpiau bregus dan sylw	Asesiad
<p>Mynediad at waith ac addysg.</p> <p><i>Yn caniatáu i bobl fynd i'r gwaith a manteisio ar gyfleoedd gwaith?</i></p> <p><i>Yn cynyddu nifer y cyfleoedd gwaith sydd ar gael i unigolion?</i></p> <p><i>Yn caniatáu i bobl fanteisio ar amrywiaeth o gyfleoedd addysg?</i></p>	+	<p>Pobl ar incwm isel</p> <p>Di-waith</p> <p>Plant a phobl ifanc</p> <p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig</p> <p>Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu</p>	<p>Gwelwyd bod pocedi o amddifadedd o ran gwaith a chyfleoedd addysg ledled Cymru.</p> <p>Gallai gwella gwasanaethau trafndiaeth a chynnig opsiynau teithio mwy fforddiadwy, gan gynnwys cynlluniau fel y Cynllun Teithio Rhatach, gynyddu cyfleoedd am waith ac addysg i'r rheini sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Gallai'r rheini gynnwys grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn, yn enwedig y rheini sy'n byw mewn ardaloedd mwy diarffordd a gwledig. Yn yr un modd, trwy sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol ar draws ardaloedd gwledig a threfol sydd wedi'i gyd-drefnu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, gallai hynny helpu pobl i allu manteisio ar amrywiaeth ehangach o swyddi. Byddai'n cynyddu nifer y lleoedd y gellid eu cyrraedd mewn trafndiaeth gyhoeddus a lleihau hyd y teithiau i fynd atynt. Bydd pobl felly yn gallu manteisio ar amrywiaeth eang o gyfleoedd gwaith ac addysg, gan gynnwys mwy o swyddi, ysgolion, cyrsiau hyfforddi, canolfannau dysgu a chynlluniau prentisiaeth.</p> <p>Mae trafndiaeth gyhoeddus annibynadwy yn cyfyngu ar gyfleoedd pobl i gael gwaith os nad oes modd iddynt fynd i leoedd gwaith neu addysg. Gallai gwneud y rhwydwaith trafndiaeth yn fwy dibynadwy a defnyddio technegau fel apiau helpu pobl i gael gafael ar wybodaeth am rwydweithiau bysiau a'u helpu i gynllunio'u taith i addysg neu waith.</p> <p>Mae'r arolwg o dystiolaeth yn dangos bod gallu mynd i addysg neu waith yn cael effaith bositif ar iechyd meddwl a chorfforol ac ar les yr unigolyn. Gall leihau teimladau o stres a phryder a sicrhau'r manteision iechyd sy'n gysylltiedig â chael swydd ddiogel.</p>

Ffactor iechyd Prif gwestiynau arwain (a fydd y Bil Trafnidiaeth ...)	Effaith Bositif (+) neu Negyddol (-)	Y grwpiau bregus dan sylw	Asesiad
<p>Mynediad at wasanaethau.</p> <p><i>Yn gwella'r cyfleoedd a thegwch y cyfleoedd i gael at wasanaethau a chyfleusterau gofal iechyd a chymdeithasol?</i></p>	+	<p>Pobl ar incwm isel</p> <p>Plant a phobl ifanc</p> <p>Pobl hŷn</p> <p>Pobl sy'n byw mewn ardaloedd gorboblog/ynysig</p> <p>Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu</p> <p>Pobl nad ydynt yn gallu cael at wasanaethau a chyfleusterau</p>	<p>Mae proffil y boblogaeth yn dangos bod methu â chael at wasanaethau yn cael effaith, yn arbennig ar bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn. Yn ystadegol, mae pobl dduon ac Asiaidd a lleiafrifoedd ethnig, pobl anabl, pobl ifanc, pobl hŷn a menywod i gyd yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus.</p> <p>Gallai darparu gwasanaethau bws mwy dibynadwy a fforddiadwy olygu y bydd mwy o bobl sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus yn gallu defnyddio gwasanaethau a chyfleusterau gofal iechyd a chymdeithasol. Gallai hynny helpu gofawyr a gweithwyr gofal iechyd sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i ymweld â phobl sy'n derbyn gofal gartref i ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy.</p> <p>Mae'r cynigion yn y Bil yn rhoi'r arfau i wella llwybrau a gwasanaethau, gan leihau'r rhwystrau sy'n atal pobl rhag cael at ofal iechyd a chymdeithasol ledled Cymru. Gallai rhwydwaith mwy dibynadwy a defnyddio data agored a'r wybodaeth ddiweddaraf helpu hefyd i leihau nifer yr apwyntiau a gollir trwy wneud y llwybrau bysiau sy'n cario pobl i wasanaethau yn fwy dibynadwy. Serch hynny, byddai'n bwysig peidio â dibynnu'n llwyr ar wybodaeth electronig gan nad yw hynny'n rhwydd i bawb a gallai ynysu pobl yn fwy byth os na allant gael yr wybodaeth sydd ei hangen arnynt mewn ffurf y gallant ei defnyddio.</p> <p>Byddai gwneud gwasanaethau'n fwy hygyrch a dibynadwy yn esgor ar fanteision iechyd wrth i bobl allu cael at driniaeth a gofal yn haws. Byddai'n helpu hefyd i wella lles trwy ei gwneud yn haws manteisio ar wasanaethau cymunedol a chyfleoedd cymdeithasol/hamdden. Byddai hynny'n lleihau unigedd.</p>

Casgliad

Yn gyffredinol, mae'r asesiad hwn o effeithiau'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ar iechyd yn dangos y caiff effaith gyffredinol bositif ar iechyd.

Byddai gwneud rhwydweithiau bysiau'n fwy dibynadwy, cynyddu'r gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus sy'n cael eu darparu a defnyddio llwybrau yn y ffordd orau posibl i ddiwallu anghenion lleol yn gwella mynediad at amrediad eang o wasanaethau, cyfleoedd, addysg, swyddi, rhwydweithiau cymdeithasol a manau hamdden. Gall y rhain i gyd wneud cyfraniad cadarnhaol at iechyd a lles.

Mae'n bwysig sicrhau bod y gwasanaethau sy'n cael eu darparu a'r wybodaeth sy'n cael ei rhannu yn bodloni grwpiau gwahanol yng Nghymru, fel nad ydynt yn cael eu hynysu rhag gwasanaethau a chyfleoedd ymhellach, ond yn hytrach eu bod yn cael elwa ar y gwasanaethau trafnidiaeth gwell y bydd y Bil yn eu darparu.

Gellir ystyried yr effeithiau ar iechyd yn fanylach os a phan y bydd awdurdodau lleol yn dewis defnyddio'r pwerau a roddir iddynt yn y ddeddfwriaeth. Bryd hynny, trwy siarad eto â'r grwpiau a'r cyrff perthnasol fel Iechyd Cyhoeddus Cymru, down i ddeall yn well beth fydd effaith defnyddio'r pwerau yn y ddeddfwriaeth ar iechyd.