

ASESIAD EFFAITH INTEGREDIG LLYWODRAETH CYMRU

Teitl y cynnig:	Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)
Swyddog(ion) a gwblhaodd yr Asesiad Effaith Integredig (enw(au) ac enw'r tîm):	Tîm Gwasanaethau Bysiau
Adran:	Trafnidiaeth a Chysylltedd Digidol
Pennaeth Is-adran/SRO (enw):	Alex Walters
Gweinidog y Cabinet/Gweinidog sy'n gyfrifol:	Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Dyddiad Dechrau:	Mehefin 2023

CYNNWYS

ADRAN 1. PA GMAU GWEITHREDU Y MAE LLYWODRAETH CYMRU YN EU HYSTYRIED A PHAM?	3
ADRAN 2. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT CYMDEITHASOL?	7
ADRAN 3. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT DIWYLLIANNOL A'R GYMRAEG?	14
ADRAN 4. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT ECONOMAIDD?	16
ADRAN 5. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT AMGYLCHEDDOL?	21
ADRAN 6. Y DDYLETSWYDD ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL BETH FYDD YR EFFAITH AR ANFANTAIS ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL?	28
ADRAN 7. COFNOD O'R ASESIAU EFFAITH LLAWN SY'N OFYNNOL	28
ADRAN 8. CASGLIAD	30
ADRAN 9. DATGANIAD	34
ASESIAU EFFAITH LLAWN	35
A. ASESIAID O'R EFFAITH AR HAWLIAU PLANT	35
B. ASESIAID O'R EFFAITH AR GYDRADDOLDEB	48
C. ASESIAID EFFAITH PRAWFESUR GWLEDIG	67
D ASESIAID O'R EFFAITH AR Y GYMRAEG	73
E ASESIAID O'R EFFAITH AR FIOAMRYWIAETH	75
F Y DDYLETSWYDD ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL	77
G. ASESIAID O'R EFFAITH AR IECHYD	85

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

Crynodeb o'r Mater

Yng Nghymru, caiff tua 150,000 o siwrneiau eu gwneud ar fysiau bob dydd¹. Mae tri chwarter y siwrneiau a wneir ar drafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu gwneud ar fysiau. Mae bysiau yn galluogi pobl i weithio ac ymgymryd ag addysg, yn eu helpu i gwrdd ag aelodau o'u teulu a'u ffrindiau ac maent yn cynnig gwasanaeth hanfodol i'r 19.4%² o aelwydydd yng Nghymru heb gar. Mae menywod, pobl Ddu, Asiaidd ac Ethnig Leiafrifol, pobl anabl, pobl iau a phobl hŷn, a'r rhai hynny â swyddi â thâl isel neu swyddi ansicr yn fwy tebygol o ddefnyddio bysiau³. Mae bysiau yn cynnig trafndiaeth hanfodol i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru (tua 1/3 o boblogaeth Cymru), sydd ymhlith y rhai hynny yr effeithir arnynt fwyaf gan dlodi trafndiaeth.

Fodd bynnag, ar hyn o bryd, nid yw rhwydwaith bysiau Cymru yn cyflawni ei lawn botensial. Mae diffygion y rhwydwaith bysiau presennol yn deillio o faterion systemig ehangach gan gynnwys dadreoleiddio, hanes o bolisi cynllunio o blaid defnyddio ceir a'r newidiadau yn y ffordd mae pobl yn teithio a faint mae pobl yn teithio yn deillio o bandemig y Coronafeirws. Ceir tystiolaeth hefyd o duedd barhaus o ran rhywedd yn y ffordd y caiff trafndiaeth gyhoeddus ei chynllunio a'i darparu⁴.

Cyflwynodd Ddeddf Trafndiaeth 1985 y broses o ddadreoleiddio gwasanaethau bysiau ledled Prydain Fawr (ar wahân i Lundain Fwyaf, nad oedd yn ddarostyngedig i'r un broses ddadreoleiddio). Caiff gwasanaethau bysiau yn yr ardal honno bellach eu llywodraethu gan Ddeddf Awdurdod Llundain Fwyaf 1999). Mae'r broses o ddadreoleiddio bysiau wedi arwain at farchnad rydd. Gall unrhyw un, yn amodol ar safonau diogelwch a gweithredu sylfaenol, weithredu gwasanaethau bysiau ac o ganlyniad, ceir system lle rhoddir blaenoriaeth yn aml i broffidioldeb llwybrau a gwasanaethau yn hytrach nag anghenion y cyhoedd. O ganlyniad, mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am gyllido a darparu gwasanaethau sydd eu hangen o safbwynt cymdeithasol. Yn ogystal â chael eu gweithredu gan ddarparwyr trafndiaeth gymunedol, maent yn aml yn cael eu darparu drwy gontractau â gweithredwyr masnachol heb wybodaeth lawn am broffidioldeb y llwybr a heb allu sicrhau'r synergedd gorau posibl ar draws gwasanaethau masnachol a gwasanaethau â chymhorthdal.

¹ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoaches-by-year>

² Cyfrifiad 2021 [Census - Office for National Statistics](https://www.census.gov/)

³ Yr Adran Drafnidiaeth, 2021. Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017

⁴ <https://www.weforum.org/agenda/2022/04/transport-women-gender-gap-world-bank/>

Mae'r sector trafndiaeth yn gyfrifol am gyfran sylweddol o'r allyriadau carbon yng Nghymru. Prin fu'r cynnydd a wnaed i leihau allyriadau carbon o gymharu â sectorau eraill. Er mwyn lleihau allyriadau carbon, mae angen i ni helpu pobl i ddewis teithio gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, cerdded, olwyno a beicio yn hytrach na dewis defnyddio eu car. Mae bysiau yn ddull trafndiaeth gwyrddach ac maent yn allweddol wrth leihau dibyniaeth pobl ar geir. Bydd lleihau allyriadau carbon nawr yn arwain at fuddion uniongyrchol a buddion hirdymor gan gynnwys, ymhlith eraill, gwell ansawdd aer ac iechyd.

Mae diwygio gwasanaethau bysiau yn rhan greiddiol o'r broses o greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig. Mae hyn, yn ei dro, yn hanfodol er mwyn llywio newid o ran dulliau teithio (o geir preifat ac i opsiynau trafndiaeth mwy cynaliadwy). Heb hynny, ni fyddwn yn gallu cyrraedd ein targedau Sero Net statudol ar gyfer trafndiaeth. Er mwyn cyrraedd ein targedau o ran trafndiaeth gynaliadwy a lleihau carbon, mae angen i ni sicrhau bod teithio ar fysiau yn opsiwn mwy apelgar.

Crynodeb o'r Cynnig

Fel y nodwyd yn y Papur Gwyn "Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus yng Nghymru", a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022⁵, rydym yn cynnig diwygio'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu cynllunio a'u darparu yng Nghymru ac integreiddio bysiau yn well i'r ddarpariaeth drafndiaeth ehangach.

Bydd y dull a gynigir yn golygu y caiff y diwydiant ei reoleiddio drwy system wedi'i chydgysylltu'n ganolog a fydd yn cynnwys gwasanaethau masnachfaint gan fwyaf.

Bydd awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig, Trafndiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn cydweithio i ddylunio rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau, o fewn y cyllid sydd ar gael. Rhoddir blaenoriaeth i wasanaethau gan ystyried y ffordd orau o ddiwallu anghenion pobl a chymunedau. Mae masnachfreinio yn cyfuno cryfderau gweithredwyr preifat, gweithredwyr sy'n eiddo i gyngor a gweithredwyr cymunedol wrth ddarparu gwasanaethau effeithlon o fewn rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cydgysylltiedig a chynlluniedig. Mae masnachfreinio yn cynnig buddion hirdymor sylweddol. Dyna pam, ar ôl edrych ar yr opsiynau ac ystyried adborth, yn enwedig o'r ymatebion a gawsom i'r Papur Gwyn⁶, ein bod yn bwrw ati â chynigion i reoleiddio'r rhwydwaith bysiau. Bydd y newid hwn o fudd i bobl Cymru a bydd hefyd yn ystyried anghenion a gwasanaethau lleol a rhanbarthol.

⁵ <https://www.llyw.cymru/un-rhwydwaith-un-amserlen-un-tocyn-cynllunio-bysiau-fel-gwasanaeth-cyhoeddus-i-gymru-html>

⁶ https://www.llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2022-12/un-rhwydwaith-un-amserlen-un-tocyn-cynllunio-bysiau-fel-gwasanaeth-cyhoeddus-i-gymru-ymgyngoriad-crynodeb-or-ymatebion_0.pdf

Caiff y cynigion a amlinellir eu rhoi ar waith gan y Bil. Cyhoeddwyd [map ffordd](#) i ddiwygio gwasanaethau bysiau er mwyn helpu rhanddeiliaid allweddol i ddeall sut y caiff cynigion y Bil eu rhoi ar waith.

Yn gryno, bydd y Bil yn gwneud y canlynol:

- Ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru bennu'r rhwydwaith o wasanaethau bysiau lleol sydd ei angen i ddarparu trafnidiaeth ddiogel integredig, cynaliadwy, effeithlon ac economaidd yng Nghymru.
- Ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru baratoi a chyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru ("y Cynllun") a'i osod gerbron y Senedd y bydd yn ofynnol iddynt nodi nodweddion allweddol y gwasanaethau bysiau lleol hynny y pennir fel y gwasanaethau gofynnol oddi tano.
- Ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru sicrhau y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Bydd Gweinidogion Cymru yn gallu sicrhau y caiff gwasanaethau eu darparu drwy ymrwymo i gontractau ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol â gweithredwyr (masnachfreinio), darparu gwasanaethau yn uniongyrchol (darpariaeth uniongyrchol), dyfarnu trwyddedau ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol i weithredwyr neu drwy ddibynnu ar ddarparu gwasanaethau eraill penodol fel gwasanaethau bysiau cymunedol.
- Diddymu'r cyfyngiad sy'n atal awdurdodau lleol rhag darparu gwasanaethau bysiau i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol neu drwy eu cwmnïau bysiau eu hunain (cwmnïau bysiau cyngor)
- Gwneud darpariaeth ar gyfer gorfodi drwy "gyfyngiad" a sancsiynau cysylltiedig.
- Gwneud darpariaeth ar gyfer casglu data a rhannu gwybodaeth.
- Gwneud darpariaeth ar gyfer cymhwyso Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE).

Hirdymor

Mae'r tueddiadau presennol a gwaith modelu yn awgrymu bod risg ddifrifol y bydd llwybrau a gwasanaethau pellach yn y diwydiant bysiau yn methu heb weithredu o gwbl, a fyddai'n cael effaith sylweddol ar bobl Cymru. Bydd y Bil yn darparu rhwydwaith bysiau cydlynus a strategol i bobl Cymru a'i hymwelwyr. Bydd y rhwydwaith yn destun proses adrodd gylchol er mwyn sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cyflawni eu dyletswyddau. Bydd ein hymrwymiad i drafnidiaeth gynaliadwy a bysiau gwyrddach yn cael effaith hirdymor gadarnhaol ar yr hinsawdd.

Atal

O ystyried y lleihad bob blwyddyn yn y defnydd o fysiau⁷, mae'n deg dod i'r casgliad y bydd niferoedd teithwyr yn parhau i leihau os na chymerir camau, ac y byddai hynny'n arwain at oblygiadau o ran costau. Mae'r cynigion yn anelu at atal a gwyrddroi'r lleihad yn y

⁷ [Bws Cymru cysylltu pobl â lleoedd](#)

defnydd o fysiau a'r cynnydd posibl cysylltiedig yn y defnydd o geir preifat neu'r achosion lle caiff y rhai hynny na allant fforddio car eu hymyleiddio.

Integreiddio

Gallai gwella'r rhwydwaith bysiau yng Nghymru chwarae rhan wrth atal cylchoedd negyddol fel y lleihad mewn gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig a fyddai, heb weithredu o gwbl, yn atal mwy o bobl ifanc rhag gallu gweithio ac yn gweithredu fel rhwystr wrth atal busnesau rhag cyrraedd marchnadoedd a thyfu. Byddai lefelau ynysigrwydd cymdeithasol ymhlith unigolion mewn cymunedau gwledig hefyd yn aros yr un fath neu'n gwaethygu.

Cydweithio

Bu trafodaethau yn mynd rhagddynt â'r diwydiant a rhanddeiliaid eraill gan gynnwys y cyhoedd ar ddiwygio gwasanaethau bysiau ers 2017 ac fe'u cynhaliwyd ar ffurf uwchgynadleddau bysiau, gweithgorau ac ymgynghoriadau cyhoeddus. Cynhaliwyd dwy uwchgynhadledd fysiau yn 2017 a 2018 wedi'u dilyn gan wyth gweithdy manwl ledled Cymru a'r ymgynghoriad cyhoeddus 12 wythnos ar y Papur Gwyn.

Gweinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) fydd yn gyfrifol am roi cynigion y Bil ar waith, gan weithio gyda'r holl randdeiliaid eraill: llywodraeth leol, cynrychiolwyr cyd-bwyllgorau corfforedig o grwpiau cwsmeriaid, a gweithredwyr sy'n rhan o'r diwydiant.

Cyfranogi

Er mwyn diwygio gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn llwyddiannus, mae'n allweddol ein bod yn cynnwys cymaint o leisiau â phosibl, a'n bod yn cynnal trafodaethau, adolygiadau a gwelliannau rheolaidd a pharhaus, er mwyn mynd ati o ddifrif i ddarparu rhwydwaith i bobl Cymru.

Bydd modd cyfranogi drwy'r dulliau canlynol, ymhlith eraill:

- Panel Cynghori Annibynnol Trafnidiaeth Cymru
- Fforymau Rhanbarthol i Randdeiliaid
- Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru
- gwaith cynllunio rhwydweithiau ar lefel leol, ranbarthol a chenedlaethol
- a fydd yn cynnwys partneriaid fel undebau llafur.

Effaith

Gellir crynhoi prif fanteision y cynigion fel a ganlyn:

- Gwell cydlynu darpariaeth gwasanaethau bysiau lleol, gan alluogi gwneud penderfyniadau sy'n cael eu llywio gan angen y cyhoedd
- Sicrhau cysondeb ac eglurder wrth ddarparu gwybodaeth i'r cyhoedd am wasanaethau bysiau lleol, a fydd yn helpu i feithrin hyder yn y rhwydwaith ac annog defnydd

- Cyfleoedd i integreiddio gwasanaethau bysiau lleol yn well gyda threnau a dulliau teithio llesol.

Gellir crynhoi prif heriau'r cynigion fel a ganlyn:

- Mae trosglwyddo i'r ffordd newydd hon o weithio yn gymhleth a bydd yn cymryd amser
- Ni fydd y cynigion yn rhoi ateb i bob problem ar unwaith ar gyfer yr heriau presennol sy'n wynebu gweithredwyr a theithwyr. Bydd llawer yn dibynnu ar fuddsoddiad parhaus gan Lywodraethau'r dyfodol

Mae unrhyw effeithiau cadarnhaol neu heriol posibl a allai godi mewn perthynas â chostau a fforddiadwyedd yn cael eu harchwilio'n fanylach yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol.

Costau ac arbedion

Datblygwyd y Memorandwm Esboniadol, sy'n cynnwys Asesiad Effaith Rheoleiddiol, i gefnogi'r Bil. Cafodd costau ac arbedion eu modelu a'u hystyried fel rhan o'r ddogfen. Cynhaliwyd gwaith modelu gan ddefnyddio data cyfredol a gasglwyd gan Lywodraeth Cymru, ARUP a Trafnidiaeth Cymru.

Fodd bynnag, er mwyn sicrhau llwyddiant parhaus ac addasu'r rhwydwaith i ddiwallu anghenion ei deithwyr, rhaid adolygu'r trefniadau cyllido yn rheolaidd er mwyn gwneud yn siŵr bod y rhwydwaith yn cyflawni ei llawn botensial.

Drwy weithredu model contractau gros a thrwy sicrhau mai Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am referniw prisiau siwrneiau, byddwn yn gallu dychwelyd yr elw i'r system fysiau, gan rannu'r newidiadau ledled Cymru a sicrhau rhwydwaith teg y gwnaed buddsoddiad digonol ynddo. Drwy wneud hynny, byddwn yn gallu rheoli arian cyhoeddus ac ymhle y caiff ei wario yn well.

Mecanwaith

Caiff y cynigion a amlinellir eu rhoi ar waith gan y Bil. Cyhoeddwyd [map ffordd](#) i ddiwygio gwasanaethau bysiau er mwyn helpu rhanddeiliaid allweddol i ddeall sut y caiff cynigion y Bil eu rhoi ar waith.

ADRAN 2. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT CYMDEITHASOL?

2.1 Pobl a Chymunedau

Mae Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i weithio gyda rhanddeiliaid er mwyn deall yn well y materion sy'n gysylltiedig â hygyrchedd gwasanaethau bysiau er mwyn gwella llesiant cymdeithasol. Cydnabyddir bod pobl yn wynebu gwahanol broblemau hygyrchedd gan ddibynnu ar eu nodweddion gwarchodedig. Mae'n bwysig ystyried y gofynion amrywiol hyn wrth geisio sicrhau bod teithio ar fysiau yn fwy hygyrch.

Ar hyn o bryd, ni chaiff materion hygyrchedd eu cydnabod ac ni chânt eu hystyried a/neu eu datrys mewn ffyrdd penodol. Gellir mynd i'r afael â'r materion hyn drwy fesuriadau fel gofod i bobl sy'n defnyddio cadair olwyn neu gymhorthion symudedd eraill, cadeiriau gwthio, seddau blaenoriaeth, manau penodol ar gyfer anifeiliaid sy'n rhoi cymorth, yn ogystal â gwybodaeth glywadwy a gweledol, gan wella llesiant cymdeithasol defnyddwyr anabl. Mae rhoi gwybodaeth a hyfforddiant i yrwyr hefyd yn hanfodol yn hyn o beth er mwyn sicrhau bod pob defnyddiwr yn teimlo'n ddiogel, yn hyderus ac yn gyfforddus yn defnyddio'r rhwydwaith bysiau.

Bydd y newidiadau deddfwriaethol arfaethedig yn cynnig mwy o hyblygrwydd a dylanwad a fydd yn helpu i gyflawni ymrwymadau trafndiaeth gyhoeddus a llesiant integredig drwy gynyddu defnydd o wasanaethau, lleihau'r defnydd o geir, lleihau allyriadau carbon a gwella ansawdd aer.

Er na fydd y Bil yn gwneud darpariaeth benodol mewn perthynas â gwell hygyrchedd, ac eithrio mewn perthynas â gwybodaeth, bydd yn darparu sail ar gyfer system fysiau sy'n ein galluogi i gynllunio camau gweithredu a fydd yn arwain at well hygyrchedd a rhoi'r camau hynny ar waith.

Un o fanteision allweddol rheoleiddio'r rhwydwaith bysiau yw'r cyfle y mae'n ei gynnig i greu rhwydwaith bysiau cydgysylltiedig a lefel o safoni, er enghraifft o ran gwybodaeth, y fflyd a'r seilwaith bysiau a hyfforddiant i yrwyr, sy'n galluogi cysondeb ac yn rheoli disgwyliadau. Byddai hyn yn hwyluso gwell cysylltedd, ac o ganlyniad well mynediad i gymunedau, cyfleusterau, gwasanaethau a chyfleoedd cyflogaeth. Bydd hyn yn helpu i leihau ynysigrwydd cymdeithasol yng Nghymru ac yn cyfrannu at well llesiant meddyliol ymhlith aelodau'r boblogaeth.

Os na fydd teithwyr yn teimlo'n hyderus y byddant yn gallu defnyddio gwasanaethau bysiau lleol mewn ffordd ddiogel ac urddasol, ni fyddant yn awyddus i deithio. Bydd hwyluso rhwydwaith gwasanaethau bysiau hygyrch drwy wella prosesau cynllunio, cydgysylltu a gwybodaeth, o fudd i deithwyr ni waeth beth fo'u hil, credoau, rhywioldeb, rhyw, rhywedd, oedran neu anabledd, a gallant fod yn hyderus y bydd safle bysiau ar gael yn hawdd iddynt, ac y gallant deithio ar fysiau heb unrhyw broblemau neu oedi, gan wella eu llesiant cymdeithasol a'u llesiant meddyliol.

Nid yw'r Bil yn gwneud darpariaeth ar gyfer teithio gan ddysgwyr, ond bydd gwneud darpariaeth ar gyfer cynllunio a chydgyssylltu'r rhwydwaith yn well yn helpu plant a phobl ifanc o oed ysgol i deithio o'u man addysg, gan gynnwys ysgolion Cymraeg ac ysgolion ffydd, ac oddi yno. Y tu allan i leoliadau addysg, dylai'r gwaith o gynllunio'r rhwydwaith bysiau sicrhau y gall pobl ifanc gymdeithasu â'u ffrindiau a theithio o gwmpas. Dylai hyn helpu i sicrhau y byddant yn dewis trafndiaeth gyhoeddus fel y dull trafndiaeth a ffefrir ganddynt drwy gydol eu bywyd.

Mae'n bwysig ein bod yn helpu i sefydlu rhwydwaith sy'n hyrwyddo mynediad i bawb i ddiwylliant, treftadaeth a'r Gymraeg, ac sy'n annog cyfranogiad yn y celfyddydau, a chyfleoedd chwaraeon a hamdden.

Mae fforddiadwyedd yn agwedd allweddol wrth ddenu mwy o bobl i ddefnyddio'r bysiau. Os bydd cost teithio ar fysiau yn rhy ddrud, yna gall hyn atal rhai pobl rhag defnyddio'r gwasanaethau i gyrraedd y gwaith; addysg; gwasanaethau iechyd; gweithgareddau cymdeithasol a hamdden ac ati. Bydd hyn yn cael effaith ganlyniadol ar iechyd meddwl ac iechyd corfforol unigolyn. Bydd diwygio gwasanaethau bysiau yn golygu y gellir ystyried sut y gellir rheoli prisiau siwrneiau mewn ffordd deg a chynhwysol.

Rhagwelir y bydd y system fysiau newydd yn cael effaith gadarnhaol gyffredinol ar lesiant cymdeithasol ac ar bobl a chymunedau ac amlinellir trosolwg o'r effaith ar grwpiau penodol yng ngweddill yr adran hon.

2.2 Hawliau Plant

Cydnabyddir y gall gwahanol opsiynau trafnidiaeth gynnig annibyniaeth a rhyddid pwysig i blant a phobl ifanc, ond fel y nodwyd yn [adroddiad Cynllun Bws Cymru](#), ar hyn o bryd mae llawer o'r pryderon sydd gan bobl ifanc yn deillio o ddiffyg gwasanaethau, diffyg hyder neu ddiffyg dealltwriaeth o'r system fysiau, a diffyg diogelwch, neu ddiogelwch canfyddedig, ar fysiau.

Ceir Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant yn Atodiad A

2.3 Cydraddoldeb

Ceir trosolwg o'r effeithiau posibl isod. Ceir Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn Atodiad B.

- Bydd rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig yn darparu gwasanaeth cyson, hawdd i'w ddeall sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth llawer o'r bobl sydd o bosibl yn dibynnu ar dtrafnidiaeth gyhoeddus.
- Byddai gwasanaethau bysiau gwell ac integredig o fudd i ddefnyddwyr Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol, gan eu bod yn aml yn dibynnu ar dtrafnidiaeth gyhoeddus ac yn wynebu anfantais economaidd anghymesur.
- Drwy sicrhau cynaliadwyedd hirdymor y rhwydwaith bysiau, byddai Cymru yn sicrhau cyfle cyfartal i bob grŵp mewn perthynas â chyflogaeth, hamdden, gwasanaethau iechyd a gwasanaethau addysg er budd yr economi, diwylliant ac iechyd a llesiant.
- Mae'r cynigion yn cefnogi nodau diwygio ehangach, gan gynnwys y nodau hynny sy'n canolbwyntio ar ddatgarboneiddio'r fflyd a depos ac ad-drefnu'r rhwydwaith. Byddant yn cael effaith gadarnhaol ar wella ansawdd aer gan ddarparu buddion iechyd hirdymor a pharhaus. Bydd hyn yn arbennig o amlwg mewn ardaloedd adeiledig lle ceir ansawdd aer is fel arfer. Mae'n bwysig i grwpiau sy'n fwy tebygol o

ddioddef effeithiau iechyd ansawdd aer gwael, fel plant neu bobl hŷn, unigolion beichiog neu unigolion â chyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes.

2.4 Prawfesur Gwledig

Ceir trosolwg o'r effeithiau posibl isod. Ceir Asesiad o'r Effaith Wledig yn Atodiad C.

- Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn golygu y gellid cynllunio gwasanaethau bysiau mewn modd strategol er mwyn diwallu anghenion gwledig. Byddent hefyd o fudd i lesiant meddyliol pobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig gan y bydd trefniadau i gydgyssylltu gwasanaethau yn well yn helpu i wella cysylltedd er mwyn trechu ynysigrwydd cymdeithasol.
- Mae masnachfreinio a galluogi cyfleoedd teithio sy'n yateb i'r galw yn cynnig cyfle i ddarparu gwasanaeth bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion yn eu hardal yn y ffordd orau, gan gynnwys y rhai hynny ar incwm is, gan gynnig cyfleoedd cyflogaeth, addysg a symudedd economaidd-gymdeithasol⁸.
- Nod y diwygiadau yw gwella cysylltedd a'r wybodaeth a ddarperir. Byddai hyn o fudd economaidd a chymdeithasol i unigolion ifanc sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, gan eu helpu i fanteisio ar dechnoleg newydd a gwella eu hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.
- Bwriedir i'r darpariaethau deddfwriaethol helpu pobl i ddefnyddio gwasanaethau ac i ymweld â ffrindiau a pherthnasau yn haws, yn ogystal â'u galluogi i deithio ymhellach i ddefnyddio gwasanaethau a chyfleusterau iechyd, diwylliannol a chymunedol. Bydd hyn yn arbennig o fuddiol i bobl hŷn.
- Bydd gwella'r seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau a sectorau gwledig i ehangu. Bydd gwell rhwydwaith bysiau a seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau i ddod at ei gilydd ac i ymateb i newidiadau o ran galw yn y farchnad ac argaeledd drwy gyflwyno gwell gwybodaeth am wasanaethau a gwell argaeledd data. Bydd hefyd yn hwyluso mynediad ehangach i'r gweithlu.

2.5 Iechyd

Ceir trosolwg o'r effeithiau posibl isod. Ceir Asesiad o'r Effaith ar Iechyd yn Atodiad H.

Ffyrdd o Fyw

⁸ Valuing the social impacts of public transport final report Mawrth 2013. [Valuing the social impacts of public transport: final report](#)

Bydd newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar ddeiet a lefelau gweithgarwch corfforol poblogaeth Cymru am y rhesymau canlynol:

- mae'r darpariaethau arfaethedig yn debygol o wella mynediad i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd ac ardaloedd eraill sy'n annog gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff ac yn cynnig cyfleoedd i ymgymryd â gweithgarwch o'r fath.
- byddai integreiddio'r rhwydwaith bysiau gydag opsiynau trafnidiaeth eraill a darparu gwasanaethau bysiau integredig mwy dibynadwy hefyd yn gwella mynediad i amrywiaeth ehangach o ddewisiadau bwyd, gan gynnwys opsiynau iachach, mwy fforddiadwy.

Dylanwadau Cymdeithasol a Chymunedol ar Iechyd

Ystyrir y bydd y newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar rwydweithiau cymdeithasol ac ynysigrwydd cymdeithasol yng Nghymru, am y rhesymau canlynol:

- byddai darparu gwell gwasanaethau trafnidiaeth sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth mwy fforddiadwy yn rhoi mwy o gyfleoedd i grwpiau na allant fforddio opsiynau trafnidiaeth breifat a/neu na allant gael gafael ar opsiynau o'r fath (er enghraifft, os ydynt yn rhy ifanc, yn anabl neu nad oes ganddynt drwydded yrru). Byddai hyn yn lleihau teimladau'r unigolion hyn o fod wedi'u hynysu a'u hallgáu, gan eu galluogi i fanteisio ar amrywiaeth ehangach o gyfleoedd a gwella eu rhwydwaith cymdeithasol.
- byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol mewn ardaloedd gwledig a threfol wedi'i gydgyssylltu a'i integreiddio â mathau eraill o dtrafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn gwella mynediad i grwpiau mwy agored i niwed a grwpiau sydd wedi'u hynysu fwy.
- byddai gwelliannau i wybodaeth am wasanaethau bysiau a data teithio, gan gynnwys defnyddio cyhoeddiadau sain neu weledol, yn helpu i'w gwneud hi'n haws i lawer o grwpiau deithio ar y rhwydwaith bysiau cyhoeddus, gan gynnwys pobl anabl, pobl hŷn a phobl nad ydynt yn dod o'r ardal leol. Byddai ei gwneud hi'n haws defnyddio bysiau yn cynnig cyfleoedd i'r grwpiau hyn ddod yn rhan o rwydweithiau cymdeithasol ehangach, a thrwy hynny, gael budd o'r canlyniadau iechyd cadarnhaol cysylltiedig.

Dylanwad yr amgylchedd byw ar iechyd

Ystyrir y bydd y newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar amgylchedd byw Cymru ac y byddant yn cyfrannu at wella ansawdd aer, am y rhesymau canlynol:

- gallai annog pobl i ddefnyddio bysiau helpu i leihau'r defnydd o gerbydau preifat. Ochr yn ochr â buddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel fflydoedd cerbydau carbon isel/di-allyriadau, byddai'r cynigion yn helpu i leihau llygredd ac yn gwella

ansawdd aer. Byddai'r ymyriad hwn yn darparu buddion iechyd, yn enwedig mewn ardaloedd adeiledig lle ceir lefelau uwch o lygredd fel arfer.

- gallai lleihau'r defnydd o gerbydau preifat ac annog pobl i newid eu dulliau teithio i ddefnyddio'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus leihau effaith sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig y dangosir ei fod yn cael effaith negyddol ar iechyd drwy gynyddu lefelau aflonyddwch ac achosi dicter ac amddifadu pobl o gwsg.
- Gyda llai o gerbydau preifat ar y ffyrdd, mae'n bosibl y gellid gwella diogelwch ar y ffyrdd yn gyffredinol (yn enwedig mewn ardaloedd lle ceir lefelau uchel o draffig ar hyn o bryd) a thrwy hynny, gyflwyno buddion cyffredin i amgylcheddau byw.

Mynediad i gyflogaeth ac addysg

Ystyrir y bydd y newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar fynediad pobl i gyflogaeth ac addysg, am y rhesymau canlynol:

- Gallai darparu gwasanaeth bysiau gwell ledled Cymru sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth sydd ar gael i bob aelod o gymdeithas ac y gall pob aelod o gymdeithas eu fforddio roi gwell mynediad i'r rhai hynny sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i gyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysgol ehangach. Byddai hyn yn cynnwys grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn, yn enwedig y rhai hynny mewn ardaloedd mwy ynysig a gwledig.
- Byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol ledled ardaloedd gwledig a threfol, wedi'i gydgyssylltu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, yn gwella mynediad ffisegol i amrywiaeth lawer ehangach o gyfleoedd cyflogaeth ac, mewn llawer o achosion, yn lleihau'r amser y mae'n ei gymryd i'w cyrraedd. Gallai hyn ddarparu mynediad i amrywiaeth eang o gyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysgol, gan gynnwys amrywiaeth ehangach o swyddi, ysgolion, cyrsiau hyfforddiant, canolfannau dysgu a chynlluniau i brentisiaid. Mae mynediad i addysg a chyflogaeth yn cael effeithiau cadarnhaol ar iechyd corfforol ac iechyd meddwl ac ar lesiant a gall leihau teimladau o straen a gorbryder a chynnig mynediad uniongyrchol i'r buddion iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth sicr.

Mynediad i wasanaethau ac ansawdd y gwasanaethau hynny

Ystyrir y bydd y newidiadau deddfwriaethol yn cael effaith gadarnhaol ar fynediad pobl i wasanaethau, am y rhesymau canlynol:

- Gallai rhwydwaith cydgysylltiedig mwy dibynadwy gynyddu mynediad uniongyrchol i wasanaethau a chyfleusterau gofal iechyd a gwasanaethau cymdeithasol, yn enwedig i'r rhai hynny sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Yn anuniongyrchol, gallai hefyd helpu i ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy i ofalwyr a gweithwyr gofal iechyd proffesiynol sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i ymweld â'r rhai hynny y mae angen gofal a chymorth yn y cartref arnynt.

- gallai defnyddio data agored a rhannu gwybodaeth gyfredol helpu i leihau'r risg y caiff apwyntiadau meddygol eu colli drwy wella dibynadwyedd llwybrau bysiau lleol sy'n cael eu defnyddio er mwyn cyrraedd gwasanaethau.
- gallai gwell mynediad a gwell dibynadwyedd o ran gwasanaethau helpu'n anuniongyrchol i wella llesiant drwy gynyddu teimladau cadarnhaol am gymuned leol a lleihau ynysigrwydd gwasanaethau.

2.6 Preifatrwydd

Nid oes angen prosesu data personol mewn perthynas â'r cynigion a gyflwynwyd o dan y ddeddfwriaeth hon ac ni chynhaliwyd Asesiad o'r Effaith ar Breifatrwydd.

ADRAN 3. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT DIWYLLIANNOL A'R GYMRAEG?

3.1 Llesiant Diwylliannol

Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant diwylliannol i'w weld yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (Llwybr Newydd)⁹, sy'n nodi'r angen i gydgysylltu'r prosesau cynllunio ar gyfer trafnidiaeth a digwyddiadau mawr yng Nghymru ac i weithio gyda Croeso Cymru i hyrwyddo atyniadau treftadaeth trafnidiaeth yng Nghymru.

Bydd gwaith i ddatblygu rhwydwaith gwasanaethau bysiau integredig a chynlluniedig yn darparu rhwydwaith cydgysylltiedig o lwybrau ac amseroedd hawdd eu deall, wedi'i integreiddio â thrafnidiaeth gymunedol. Bydd hyn yn hwyluso cyfranogiad yn y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden ledled Cymru gyfan drwy sicrhau bod y cyfleusterau hyn yn fwy hygyrch. Gallai system drafnidiaeth integredig well i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig hefyd wella mynediad i gyfleoedd o'r fath mewn ardaloedd a fu'n draddodiadol yn anos eu cyrraedd, sydd fel arfer yn dibynnu mwy ar allu teithio mewn car preifat.

O dan y cynigion, bydd dyletswydd ar Weinidogion Cymru i weithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, gan nodi manylion allweddol gwasanaethau bysiau lleol ledled Cymru. Bydd hyn yn rhoi mwy o lais i awdurdodau lleol o ran sut y gall trafnidiaeth gyhoeddus yn eu hardaloedd gefnogi cymunedau. Byddai hyn yn gwella cysylltedd, gan hefyd wella mynediad i'r celfyddydau, cerddoriaeth, llenyddiaeth a threftadaeth yng Nghymru.

Mae defnyddio'r ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (a dynnwyd yn ôl) a'r Papur Gwyn [Un Rhwydwaith](#), [Un Amserlen](#), [Un Tocyn](#) wedi helpu i ystyried effeithiau posibl y cynigion ar lesiant diwylliannol. Er enghraifft, awgrymodd Diverse Cymru y byddai mapiau rhyngweithiol a gwell gwybodaeth mewn trefi a lleoliadau allweddol eraill, fel canolfannau siopa a llyfrgelloedd, yn hwyluso mynediad. Nododd y gallai hyn gynnig cyfle i lunio cytundebau â siopau neu wasanaethau cymunedol er mwyn iddynt rannu gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a helpu pobl i ddefnyddio gwasanaethau bysiau. Drwy ddiwygio gwasanaethau bysiau a'r camau gweithredu a nodir yn Bws Cymru¹⁰, gallai fod cyfleoedd i gyd-leoli trafnidiaeth gyhoeddus a gwybodaeth i dwristiaid. Byddai hyn yn helpu i wella mynediad pobl i asedau diwylliannol a threftadaeth sy'n aml yn atyniadau i dwristiaid hefyd. Cyfrannodd Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol at y broses o ystyried y ffyrdd newydd y mae pobl yn creu ac yn manteisio ar gyfleoedd diwylliannol drwy dechnoleg ddigidol.

⁹ Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 | [LLYW.CYMRU](#)

¹⁰ Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd | [LLYW.CYMRU](#)

Mae'r gostyngiad parhaus yn y defnydd o fysiau, yn enwedig yn dilyn pandemig COVID-19, wedi lleihau gallu pobl i fanteisio ar gyfleoedd ym maes y celfyddydau, chwaraeon, diwylliant, treftadaeth a hamdden. Mae'r ddeddfwriaeth yn anelu at helpu i sicrhau y gellir darparu gwasanaethau bysiau hygyrch a chynaliadwy yn yr hirdymor, a thrwy hynny, anelu at osgoi gostyngiadau mewn gwasanaethau. Byddai hyn yn cynnal mynediad i ddiwylliant, ac yn debygol o'i wella, yn enwedig i'r rhai hynny sy'n cael eu cyfyngu ar hyn o bryd gan yr opsiynau trafndiaeth sydd ar gael iddynt.

Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant diwylliannol, gyda graddau'r effaith honno yn amrywio o fân effaith i effaith gymedrol gan ddibynnu ar raddau'r newidiadau a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

3.2Y Gymraeg

Mae'r Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg ar gael isod yn Atodiad E.

Manteision posibl y cynigion ynghylch y Gymraeg yw gellid cynnwys defnydd o'r iaith Gymraeg a hunaniaeth ddiwylliannol wrth frandio gwasanaethau bysiau neu yn fentrau rhannu gwybodaeth yn y cam gweithredu.

Bydd rhoi mwy o ddylanwad i awdurdodau lleol mewn perthynas â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn helpu i greu rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus integredig a chysylltiedig sy'n diwallu anghenion cymunedau Cymraeg eu hiaith yn y ffordd orau, gan felly hybu defnydd o'r Gymraeg.

Mae Bws Cymru yn cynnwys nifer o gamau gweithredu sy'n anelu at hybu defnydd o'r Gymraeg. Mae hyn yn cynnwys Cam Gweithredu 21 (safonau'r Gymraeg), a Cham Gweithredu 29 (Hyfforddiant gyrwyr bysiau) sy'n anelu at helpu gyrwyr bysiau i ddysgu Cymraeg ac i ddefnyddio'r iaith, gan ddarparu'r buddsoddiad gofynnol ar gyfer gwasanaethau dwyieithog (o ran hysbysebu, hyrwyddiadau, gwybodaeth a gwasanaethau cwsmeriaid) ar yr un pryd. Y nod yw darparu gwasanaeth sy'n diwallu anghenion ieithyddol siaradwyr Cymraeg i'r graddau eu bod yn teimlo'n gyfforddus ac yn hyderus yn defnyddio'r Gymraeg ar draws pob gwasanaeth. Bydd hyn hefyd yn cyfrannu at gyflawni Cam Gweithredu 18 Bws Cymru (Gwneud bysiau'n hygyrch i bawb), h.y. creu gwasanaeth cynhwysol, gan ddileu unrhyw rwystrau ieithyddol y gall siaradwyr Cymraeg eu hwynebu.

Mae'r asesiad a gyflwynir yn y ddogfen hon yn seiliedig ar effaith bosibl darpariaethau arfaethedig y Bil a'r cyfleoedd sydd ar gael i'w rhoi ar waith. Caiff yr ail ei ystyried ar lefel uchel gan fod y manylion gweithredu'n cael eu datblygu. Cynhelir asesiad pellach o effaith rhoi'r cyfleoedd hyn ar waith er mwyn sicrhau y caiff unrhyw effeithiau andwyol a nodir eu lliniaru fel rhan o'r gwaith i ddatblygu'r prosiect.

ADRAN 4. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT ECONOMAIDD?

4.1 Busnesau, y cyhoedd ac unigolion

Mae bysiau yn chwarae rhan hanfodol wrth gyflawni twf economaidd cadarn a chynaliadwy drwy gysylltu pobl a busnesau â chyfleoedd, lleihau tagfeydd a chynyddu cynhyrchiant economaidd.

Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn cynnig cyfleoedd i'r sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector gydweithio i gyflwyno rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig, a dylanwadu ar y gwasanaethau bysiau a ddarperir. Byddai mwy o adnoddau a gwell hyblygrwydd i ddatblygu system trafnidiaeth gyhoeddus gwbl integredig yn arwain at well mynediad i weithleoedd, addysg, gofal iechyd, manwerthu, adloniant, twristiaeth ac ati, gan gyfrannu at dwf economaidd drwy gysylltu pobl a busnesau, a chreu Cymru fwy llewyrchus.

Mae gwasanaethau bysiau yn chwarae rhan hanfodol o ran galluogi mynediad i gyflogaeth a chyfleoedd a chyfleusterau addysg, yn enwedig i geiswyr gwaith. Bydd y rhwydwaith trafnidiaeth integredig yn gwella mynediad i gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant, yn enwedig siopau a gwasanaethau lleol, a fydd yn darparu'r potensial i bobl feithrin sgiliau newydd ac ennill cyflogau uwch. Yn ogystal, unwaith y bydd ceiswyr gwaith yn dod o hyd i gyflogaeth, bydd gallu fforddio i deithio ar fysiau yn helpu i sicrhau y gallant gyrraedd eu swydd. Bydd gwella mynediad yn y fath fodd drwy ddarparu gwasanaethau bysiau gwell yn ffactor pwysig wrth helpu Cymru i wella ei chyfraddau cyflogaeth a'i chynhyrchiant economaidd, gan helpu i ymdrin â newidiadau yn yr economi seiliedig ar wasanaethau a thueddiadau eraill a ragwelir yn y dyfodol¹¹.

Bydd y model newydd ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn darparu gwybodaeth teithio gynhwysfawr am wasanaethau bysiau, yn pennu prisiau siwrneiau cyson ar gyfer bysiau, ac yn cefnogi dulliau tocynnu integredig, gan sicrhau bod teithio ar fysiau yn fwy hygyrch i bawb. Bydd yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol ddarparu gwybodaeth glir a chyfredol o ansawdd uchel am wasanaethau bysiau, a fydd yn galluogi'r cyhoedd i gynllunio eu siwrneiau yn haws. Drwy ddulliau tocynnu integredig, gall teithwyr ar fysiau dalu unwaith am gerdyn clyfar neu docyn i gwmpasu cost eu siwrnai gyfan, ni waeth faint o newidiadau y bydd angen iddynt eu gwneud, y gweithredwyr neu'r dulliau teithio. Bydd hyn yn cynnwys ei gwneud hi'n haws trefnu i deithio ar fysiau a helpu i sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy hygyrch a fforddiadwy. Yn gyffredinol, bydd gwella'r wybodaeth a ddarperir am wasanaethau bysiau a dulliau tocynnu integredig â phrisiau siwrneiau cyson yn helpu i greu system fysiau sy'n hawdd ei defnyddio a'i llywio, a fydd yn gwella hyder teithwyr a nifer yr unigolion sy'n defnyddio'r system honno¹², a thrwy hynny, gyfrannu at economi ardaloedd gwledig ac ardaloedd trefol.

¹¹ Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol Cymru 2021 [Tueddiadau'r Dyfodol: 2021 | LLYW.CYMRU](#)

¹² <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/pdfs/bus-services-act-guidance.pdf>

I grynhoi, rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar lesiant economaidd busnesau ac unigolion, gyda graddau'r effaith honno yn amrywio o fân effaith i effaith gymedrol gan ddibynnu ar raddau'r newidiadau a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

4.2 Y sector cyhoeddus gan gynnwys llywodraeth leol a chyrff cyhoeddus eraill

Paratowyd Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar gyfer y Bil sy'n amlinellu'r costau, y buddion a'r risgiau tebygol sy'n gysylltiedig â'r opsiynau polisi dan sylw, gan gynnwys yr effeithiau ar sefydliadau, grwpiau ac unigolion. Mae hyn yn gynnwys:

- nodi'r costau ariannol a'r refeniw sy'n gysylltiedig â'r cynigion a'r costau pontio a'r costau cylchol a'r refeniw cysylltiedig ac i bwy y byddai'r costau/buddion yn berthnasol.
- modelu'r buddion ariannol ac economaidd, gan gynnwys gwaith i bennu gwerth ariannol buddion amgylcheddol.

Bwriedir i bob asesiad a gynhelir helpu Gweinidogion Cymru i nodi opsiwn a ffefrir o safbwynt gwerth am arian gan gyflwyno'r wybodaeth sydd ei hangen i Senedd Cymru a rhanddeiliaid allu craffu'n effeithiol ar y penderfyniad hwnnw.

Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn amcangyfrif y bydd yr opsiwn a ffefrir yn arwain at y costau canlynol i'r sector cyhoeddus:

Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru

£614.8m (gan gynnwys Buddion Amser Siwrnai) (Tabl 8.4)

£689m (heb gynnwys Buddion Amser Siwrnai) (Tabl C-5)

Dadansoddiad:

Costau pontio **£328.4m** (gan gynnwys buddion amser siwrnai a **£328.6m** heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl C-4 a C-5)

Costau cyfalaf Caiff **£308.7m** o'r costau pontio eu hystyried yn gostau cyfalaf sy'n gysylltiedig â depos bysiau, TG a systemau tocynnu (Tabl 1.2)

Costau cylchol **£286.4m** (gan gynnwys buddion amser siwrnai) a **£360.4m** (heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl 8.4 a C-5)

Awdurdodau Lleol

Costau pontio - 0

Costau cylchol **£-26.1m** (gan gynnwys a heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl C-5)

Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn amcangyfrif mai cyfanswm buddion yr opsiwn a ffefrir fydd **£2,099.7m** (**£911.1m** heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl 8-7) a fydd yn cynnwys y canlynol:

Gweithredwyr

£20.6m o fuddion ariannol (gan gynnwys a heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl 8.5)

Defnyddwyr

£2,079.1m o fuddion economaidd (gan gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl 8.5)

£890.5m o fuddion economaidd (heb gynnwys buddion amser siwrnai) (Tabl C-5)

Er na ddisgwylir i'r sector cyhoeddus gael budd ariannol o'r cynigion, maent yn sicrhau gwerth gwell i bwrs y wlad drwy roi mwy o reolaeth i'r sector cyhoeddus dros wasanaethau bysiau. Hyd yn oed cyn effeithiau pandemig COVID-19, roedd dros hanner refeniw cyffredinol gwasanaethau bysiau yn cael ei ariannu gan y llywodraeth. Er enghraifft, yn 2018/19, cyfrannodd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol tua £115 i refeniw £210m gweithredwyr bysiau yng Nghymru. Er gwaethaf y ffaith eu bod yn cyfrannu cyllid sylweddol at wasanaethau bysiau, prin iawn yw'r rheolaeth sydd gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol dros lwybrau ac amseroedd bysiau. Gweithredwyr bysiau sy'n penderfynu pryd a ble y bydd y rhan fwyaf o'r gwasanaethau bysiau craidd yn gweithredu ac maent yn dueddol o ganolbwyntio ar y rhai hynny sy'n cynhyrchu'r refeniw uchaf. O dan y cynigion yn y Bil, bydd Gweinidogion Cymru yn gallu dynodi pa wasanaethau bysiau a gaiff eu darparu, gan gynnwys y rhwydwaith, amserlenni a phrisiau siwrneiau.

Bydd trefnu'r broses ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau mewn ffordd sy'n sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cydweithio â phartneriaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol, i ddarparu rhwydwaith bysiau lleol cydgysylltiedig ledled Cymru hefyd yn cynnig cyfle i wella mynediad dinasyddion i addysg, hyfforddiant a swyddi, yn ogystal ag i fusnesau.

4.3 Y Trydydd Sector

Mae'r 'Trydydd Sector' yn cynnwys cynlluniau trafndiaeth cymunedol a gwirfoddol. Mae'r cynlluniau trafndiaeth cymunedol hyn yn gweithredu o fewn ardal leol iawn, gyda gwasanaethau unigol wedi'u teilwra at anghenion teithwyr a chymunedau penodol na fyddent fel arall yn gallu defnyddio na chyrraedd gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus confensiynol. Fel arfer, cynlluniau bysiau mini cymunedol a chynlluniau ceir gwirfoddol yw'r cynlluniau hyn ac maent yn dibynnu i raddau helaeth ar wirfoddolwyr sy'n gyrru. Mae dros 110 o sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn darparu gwasanaethau sy'n galluogi pobl i barhau'n annibynnol, i gymryd rhan mewn gweithgareddau ac i ddefnyddio gwasanaethau cyhoeddus. Ar hyn o bryd, mae sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn darparu trafndiaeth i fwy na 750,000 o deithwyr yng Nghymru bob blwyddyn.

Er mwyn helpu i gydgyssylltu a datblygu gallu yn y sector, rydym yn parhau i ddarparu cyllid grant craidd i'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol. Mae hyn yn galluogi'r Gymdeithas i gynnal swyddfa lawn amser yng Nghymru er mwyn cefnogi ac annog ymdrechion i ddatblygu cynlluniau trafndiaeth gymunedol a gwirfoddol yng Nghymru ac i gynrychioli'r sector mewn trafodaethau gydag awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru. Rydym ar ddeall bod y Gymdeithas o blaid amcanion y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a'i bod yn awyddus i Lywodraeth Cymru a Trafndiaeth Cymru barhau i weithio'n agos gyda'r sector i sicrhau bod y rhwydweithiau bysiau sy'n gweithredu drwy fasnachfaint a chynlluniau trafndiaeth gymunedol a gwirfoddol yn gweithredu mewn ffordd mor gyson â phosibl.

Caiff awdurdodau lleol eu hannog i ddefnyddio rhywfaint o'r Grant Cymorth Gwasanaethau Bysiau, sy'n werth tua £25m y flwyddyn ar hyn o bryd ac a gaiff ei ddyrannu iddynt gan Lywodraeth Cymru, i gefnogi cynlluniau Trafnidiaeth Gymunedol Lleol yn eu hardaloedd lleol. Ar hyn o bryd, mae'n ofynnol i bob awdurdod lleol wario o leiaf 5% o'i ddyfarniad grant ar gynlluniau trafndiaeth gymunedol, ac nid oes unrhyw uchafswm wedi'i bennu ar gyfer y gwerth hwn.

Gall sefydliadau trafndiaeth gymunedol weithredu gwasanaethau bysiau lleol wedi'u hamserlennu o dan system trwyddedau arbennig sy'n defnyddio darpariaethau sydd wedi'u cynnwys yn Neddf Trafnidiaeth 1985. Mae hyn yn galluogi darparwyr trafndiaeth gymunedol i gofrestru gwasanaethau bysiau lleol o dan drwydded adran 22 â'r Comisiynwyr Traffig. Prin iawn yw'r gwasanaethau bysiau lleol sy'n gweithredu yng Nghymru o dan drwydded adran 22. Mae rhai gweithredwyr trafndiaeth gymunedol wedi rhoi trefniadau ar waith i weithredu gwasanaethau bysiau lleol o dan y gofynion PSV safonol. Gall sefydliadau trafndiaeth gymunedol hefyd weithredu cynlluniau bysiau mini cymunedol gan ddefnyddio trwyddedau adran 19 o dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, ac mae'r gwasanaethau hyn ar gael i aelodau o'r cyhoedd sydd wedi cofrestru i ddefnyddio'r gwasanaeth.

Nid yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaethau i newid y ffordd y caiff gweithredwyr trafndiaeth gymunedol eu trwyddedu. Nid oes unrhyw newidiadau arfaethedig i system trwyddedau adran 19 na system trwyddedau adran 22 yn y ddeddfwriaeth newydd arfaethedig. Bydd sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn parhau i allu gweithredu gwasanaethau bysiau lleol wedi'u hamserlennu gan ddefnyddio trwyddedau adran 22 neu wasanaethau bysiau mini cymunedol gan ddefnyddio trwyddedau adran 19. Anogir gweithredwyr trafndiaeth gymunedol hefyd i wneud cais i weithredu gwasanaethau bysiau lleol sy'n gweithredu drwy fasnachfaint.

Wrth roi'r diwygiadau ar waith, bydd Gweinidogion Cymru (drwy Trafnidiaeth Cymru) yn gweithio'n agos gyda gweithredwyr trafndiaeth gymunedol i chwilio am synergeddau rhwng rhwydweithiau bysiau sy'n gweithredu drwy fasnachfaint a chynlluniau trafndiaeth gymunedol. Mae'r dull gweithredu newydd hwn eisoes wedi cael cychwyn cadarn yng Nghymru, drwy'r gwaith y mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn ei wneud i gyflwyno mwy o wasanaethau bysiau fflecsi sy'n ymateb i'r galw, ac mewn rhai achosion, drwy integreiddio gwasanaethau bysiau trafndiaeth gymunedol sy'n gweithredu o dan drwyddedau adran 22 â'r gweithrediadau brand fflecsi sy'n cael eu hyrwyddo gan Trafnidiaeth Cymru. Mae hyn wedi helpu i atgyfnerthu gweithrediadau'r sector trafndiaeth gymunedol.

Bydd y darpariaethau yn galluogi darparwyr yn y trydydd sector i barhau i ddarparu'r gwasanaethau hynny y maent eisoes yn eu darparu i'w defnyddwyr, ond bydd hefyd yn cynnig cyfle i rai sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn y trydydd sector ddatblygu eu gweithrediadau ymhellach.

Mae'r Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau, a gyhoeddwyd ar y cyd gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn nodi'r dull arfaethedig ar gyfer gweithredu'r Bil. Mae'n cydnabod y bydd gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn gallu parhau i weithredu heb fod angen iddynt gael contract drwy fasnachfaint neu drwydded ar gyfer gwasanaeth bysiau lleol. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ymrwymedig i weithio gydag

awdurdodau lleol a'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol (Cymru) i ystyried cyfleoedd i gynlluniau trafnidiaeth gymunedol ffynnu a pharhau i ddarparu buddion cymdeithasol.

Ystyrir y bydd y cynnig hwn yn cael effaith gadarnhaol gymedrol ar y sector trafnidiaeth gymunedol a gwirfoddol yng Nghymru, gan y bydd yn cynnig mwy o gyfleoedd i'r sector arallgyfeirio gweithrediadau er mwyn darparu gwasanaethau bysiau sy'n cydymffurfio â gofynion PSV a gaiff eu gweithredu fel rhan o fasnachfaint ehangach.

4.4 Yr Effaith ar Gyfiawnder

Bydd y Bil yn gwahardd unigolyn rhag darparu gwasanaeth bysiau lleol onid ydynt yn cydymffurfio â'r Bil. Caiff y cyfyngiad ei orfodi gan y comisiynydd traffig. Mae'r Bil yn gwneud darpariaeth ynghylch y cosbau y gall y comisiynydd traffig eu gosod, ac ynghylch apelio yn erbyn y cosbau hyn.

Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddyfarnu trwyddedau ar gyfer gwasanaeth bysiau lleol ac i ddirymu neu atal trwyddedau. Bydd hawl i apelio i'r Tribiwnlys Haen Gyntaf yn erbyn gwrthodiad Gweinidogion Cymru i ddyfarnu trwydded, amodau sy'n gysylltiedig â thrwydded, penderfyniad i ddirymu trwydded, penderfyniad i atal trwydded, hyd y cyfnod atal, neu'r amodau y mae'n ofynnol eu bodloni cyn y daw'r cyfnod atal i ben.

Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i'w gwneud yn ofynnol i wybodaeth benodol am wasanaethau bysiau lleol gael ei darparu ac yn galluogi'r Comisiynwyr Traffig i osod sancsiynau am fethu â chydymffurfio. Bydd hawl i apelio i'r Uwch Dribiwnlys yn erbyn y sancsiwn.

Bydd y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau i ddynodi o dan ba amgylchiadau y caiff trefniadau a wneir o dan y Bil eu trin fel trefniadau sy'n ymwneud â throsglwyddiadau TUPE. Mae goblygiadau yn gysylltiedig â hyn o ran yr hawliau cyflogaeth a fydd yn berthnasol yng nghyd-destun trosglwyddiadau o'r fath, a'r potensial i gyflwyno hawliadau i'r Tribiwnlys Cyflogaeth ac EAT.

Rydym wedi asesu effaith y sancsiynau a'r darpariaethau apelio hyn ac wedi dod i'r casgliad na fydd fawr ddim effaith ar y system gyfiawnder.

Rhannwyd asesiad llawn ar gyfer Nodi'r Effaith ar y System Gyfiawnder (JSII) â'r Weinyddiaeth Gyfiawnder.

ADRAN 5. BETH FYDD YR EFFAITH AR LESIANT AMGYLCHEDDOL?

Bydd y darpariaethau yn y cynigion deddfwriaethol hyn yn galluogi Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol i gydweithio i gynllunio llwybrau bysiau sy'n rhedeg drwy leoliadau canolog a chyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus ac sy'n cysylltu y tu allan i leoliadau canolog. Bydd hyn yn creu dewis amgen effeithlon ac ymarferol yn hytrach na defnyddio car, gan alluogi pobl i gyrraedd y lleoedd y mae angen iddynt fynd iddynt, pan fo angen iddynt gyrraedd, gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae hyn yn cefnogi nodau'r Polisi Adnoddau Naturiol drwy wella'r broses o reoli tir sy'n gysylltiedig â seilwaith, ac effeithlonrwydd adnoddau, a thrwy gefnogi iechyd a llesiant.

Y ffordd fwyaf effeithiol o leihau allyriadau CO₂ yn y tymor agos fydd i bobl ddefnyddio'r system trafnidiaeth gyhoeddus sy'n bodoli eisoes a dulliau teithio llesol ar gyfer siwrneiau yn hytrach na cheir. Er mwyn gwneud hynny, bydd angen cyfres o fesurau seilwaith a mesurau newid ymddygiad a fydd yn ategu ei gilydd.

Gallai'r cynigion deddfwriaethol gyflymu camau tuag at wyrddu'r fflyd fysiau bresennol yng Nghymru. Bydd mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus gan arwain at ostyngiadau yn y defnydd o geir preifat yn cyfrannu at ddyletswyddau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac ymdrechion i leihau allyriadau. Byddai lleihad mewn allyriadau cerbydau yn helpu i gyfrannu at dargedau lleihau carbon Llywodraeth Cymru a byddai'n helpu i leihau achosion o lygredd aer ac yn cyflwyno buddion bioamrywiaeth cysylltiedig.

Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y cynigion yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant amgylcheddol, gyda graddau'r effaith honno yn amrywio o fân effaith i effaith gymedrol gan ddibynnu ar raddau'r newidiadau a wneir wrth roi'r newidiadau deddfwriaethol ar waith.

5.2 Bioamrywiaeth

Cynhaliwyd asesiad o'r effaith ar fioamrywiaeth (Atodiad F) sy'n ystyried sut y bydd y cynigion yn y Bil o bosibl yn effeithio ar fioamrywiaeth Cymru. Cafodd y ddeddfwriaeth a'r strategaethau canlynol eu hystyried:

- Cynllun Gweithredu Adfer Natur 2020-21
- Deddf yr Amgylchedd (Cymru), 2016
- Polisi Adnoddau Naturiol Cymru 2020-21
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), 2015
- Y Fframwaith Parth Aer Glân

Gallai'r cynnig deddfwriaethol greu amgylchedd ar gyfer gwasanaethau o ansawdd gwell, cerbydau modern a chyllid digonol. Gallai hyn gynnig y cyfle i ddarparu system drafnidiaeth integredig sy'n defnyddio cerbydau di-allyriadau.

O ystyried cam presennol y cynigion deddfwriaethol, mae'r wybodaeth sydd ar gael i lywio asesiad yn golygu mai dim ond o'r effeithiau posibl y gellir cynnal ystyriaeth lefel uchel. Fodd bynnag, gan fod rhagor o fanylion yn debygol o ddod i'r amlwg wrth ddatblygu a gweithredu'r ddeddfwriaeth yn y dyfodol, gellid cynnal asesiad diwygiedig yn ystod y cam hwnnw.

5.3 Newid yn yr Hinsawdd

5.3a Carbon

Mae swyddogion wedi cynnal asesiad llawn o effaith y cyngor hwn ar garbon. Rydym o'r farn y bydd gostyngiad net sylweddol o 570090 o dunelli o CO₂e mewn allyriadau hyd at 2050. Nid oes gennym lawer o hyder yn ein hasesiad o ystyried natur alluogol y Bil a'i effaith ar allyriadau carbon sy'n digwydd mewn modd anuniongyrchol.

1. Cynllun gweithredu

Mae'r cynnig hwn yn gyson â chynllun diweddaraf Llywodraeth Cymru i leihau allyriadau, sef [Cymru Sero Net](#).

2. Pontio teg

Mae Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i ddull pontio teg wrth gyflawni sero net erbyn 2050. Ystyriwyd goblygiadau'r cynnig hwn o safbwynt pontio teg.

Ystyriwyd y safbwynt Pontio Teg fel rhan o'r strategaeth drafnidiaeth ehangach, a dim ond un rhan o'r strategaeth honno yw'r Bil Gwasanaethau Bysiau. Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi'r blaenoriaethau ar gyfer system drafnidiaeth hygyrch, gynaliadwy ac effeithlon gan anelu at leihau allyriadau trafndiaeth o geir preifat a buddsoddi mewn dulliau trafndiaeth cynaliadwy.

Gall rhwydwaith bysiau wedi'i ddylunio mewn modd strategol er budd y cyhoedd chwarae rhan bwysig wrth bontio i seilwaith trafndiaeth carbon niwtral. Gall hefyd chwarae rhan bwysig wrth sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis amgen mwy fforddiadwy, deniadol ac ymarferol i'r car. Mae'n cydweddu â'r gwasanaethau eraill – mae systemau rheilffordd a theithio llesol yn galluogi pobl i gael mynediad i system integredig sy'n seiliedig ar anghenion defnyddwyr ac yn eu hannog i symud o ddefnyddio ceir i ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy sy'n fforddiadwy, yn ddibynadwy ac yn rheolaidd.

Yn Llwybr Newydd, ceir ymrwymiad i ystyried anghenion cymunedau gwledig wrth gynllunio trafndiaeth.

Mae ein Cynllun Cyflawni Carbon yn gwneud yr ymrwymiad canlynol:

- Buddsoddi mewn llwybrau a chyfleusterau teithio llesol er mwyn helpu awdurdodau lleol i greu rhwydwaith cynhwysfawr o lwybrau
- datblygu system drafnidiaeth gyhoeddus integredig, aml-ddull, sy'n arwain at brofiad di-dor a diymdrech i deithwyr
- cyflwyno deddfwriaeth bysiau newydd er mwyn creu sail ddeddfwriaethol sy'n sicrhau y gellir cynllunio pob agwedd ar rwydweithiau bysiau er budd y cyhoedd.

5.3b Y gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd

Deall y senarios newid yn yr hinsawdd

Mae amcanestyniadau o'r codiadau cyfartalog o ran y tymheredd byd-eang yn amrywio o gynnydd o 5° gradd ar eu huchaf i 1.5° gradd os llwyddir i gyflawni senario cytundeb Paris, sef cyfyngu'r cynnydd yn y tymheredd i 1.5° gradd uwchlaw lefelau cyn-ddiwydiannol. Mae'r codiadau o ran y tymheredd byd-eang yn debygol o fod yn uwch na'r trothwy o 1.5 gradd, oni chymerir camau sylweddol a chyflym ledled y byd. Cadarnhaodd yr archwiliad byd-eang cyntaf, a gynhaliwyd gan ysgrifenyddiaeth Confensiwn Fframwaith y Cenhedloedd Unedig ar Newid yn yr Hinsawdd (UNFCCC) nad yw'r partion a ymrwymodd i gytundeb Paris yn gwneud digon i gyfyngu cynhesu byd-eang i 1.5 gradd Celsius a bod y cyfnod ar gyfer gwneud newidiadau ystyrlon yn prysur ddirwyn i ben. Mae'r archwiliad yn amlinellu camau gweithredu mawr i Lywodraethau a rhanddeiliaid eu cymryd yn ddi-oed yn ystod y degawd hanfodol hwn i sicrhau bod y trothwy o 1.5 gradd o fewn cyrraedd o hyd, gan ddiogelu bywydau a bywoliaeth.¹³

Gan ddibynnu ar ystod y tymheredd, bydd y newid yn yr hinsawdd a'r amodau tywydd yn golygu y bydd:

- Mwy o ddiwrnodau lle ceir tywydd eithriadol o boeth,
- Llai o ddiwrnodau lle ceir tywydd eithriadol o oer,
- Cynnydd yn nifer y diwrnodau lle ceir glaw eithriadol o drwm a mwy o achosion o sychder.

Data ar y newid mewn tymheredd hyd yn hyn – Cymru¹⁴

Newidyn	Y newid a welwyd yng Nghymru
Tymheredd blynyddol cyfartalog	Cynnydd o 0.9°C o ganol y 1970au i ganol y 2010au
Lefelau glaw cymedrig blynyddol	Cynnydd o 2.0°C o ganol y 1970au i ganol y 2010au
Heulwen	Cynnydd o 6.1°C o ganol y 1970au i ganol y 2010au
Eithafion tywydd	Cynnydd ledled y DU mewn digwyddiadau gwres eithafol Prin yw'r dystiolaeth hyd yn hyn o newidiadau o ran lefelau glaw eithafol
Cynnydd yn lefel y môr	Cynnydd ledled y DU o ~1.4mm y flwyddyn ers 1901 (16cm hyd yn hyn)

¹³ [Global Stocktake | UNFCCC](#)

¹⁴ [Crynodeb ar gyfer Cymru \(CCRA3-IA\) - UK Climate Risk](#)

Risgiau i'r Sector Trafnidiaeth

Mae'r Asesiad Risg o Newid yn yr Hinsawdd yn y DU yn crynhoi'r risgiau i'r sector trafnidiaeth yng Nghymru yn deillio o newid yn yr hinsawdd fel a ganlyn:

- Risgiau i dtrafnidiaeth o ganlyniad i dymereddau uchel ac isel, gwyntoedd uchel, mell.
- Risgiau i rwydweithiau seilwaith (dŵr, ynni, trafnidiaeth, TGCh) o fethiannau rhaeadrol.¹⁵

Mae'r Pwyllgor ar Newid Hinsawdd yn argymhell bod y camau lliniaru mewn perthynas â'r risgiau i'r sector trafnidiaeth yn rhan o'r addasiadau prif ffrwd i ystyried newid yn yr hinsawdd a gaiff eu rhoi ar waith wrth gynllunio a dylunio seilwaith newydd, er mwyn osgoi camau ôl-osod yn y dyfodol, ynghyd â gwell trefniadau monitro, arferion a gweithrediadau cynnal a chadw, er mwyn osgoi parhau â'r sefyllfa fel y mae.

Camau lliniaru sydd eisoes ar waith

Mae'r camau lliniaru hyn eisoes wedi cael eu hystyried yn [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru \(2021\)](#). Canfyddiadau'r Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig o *Llwybr Newydd* oedd fod y strategaeth yn anelu at sicrhau bod y seilwaith sy'n bodoli eisoes yn addas ar gyfer y dyfodol, a fydd yn helpu i sicrhau bod y system drafnidiaeth yn fwy addas i wrthsefyll effeithiau posibl newid yn yr hinsawdd, yn enwedig o ganlyniad i'r Uchelgeisiau Llesiant a'r Cynlluniau Bach. Byddai'r Cynlluniau Bach ar gyfer Bysiau, Rheilffyrdd a'r Trydydd Sector yn gwella trafnidiaeth gyhoeddus o ran ei gallu i addasu a'i gweithdrefnau brys i ddiogelu rhag llifogydd a digwyddiadau annisgwyl eraill.¹⁶

Mae'r Fframwaith Monitro ar gyfer Llwybr Newydd yn cynnwys y mesurau adrodd canlynol:

- Mesur 6 - allyriadau nwyon tŷ gwydr o'r sector trafnidiaeth
- Mesur atodol 21 - % y seilwaith trafnidiaeth mewn cyflwr da
- Mesur atodol 22 - % y seilwaith trafnidiaeth mewn perygl llifogydd.

Yn gyffredinol, roedd yr Arfarniad Cynaliadwyedd Integredig o'r farn ei bod yn debygol, gyda lefel ganolog o sicrwydd, y byddai'r cynigion yn Llwybr Newydd gyda'i gilydd yn arwain at fân effeithiau cadarnhaol hirdymor (nid rhai sylweddol), gan gynnwys effeithiau uniongyrchol (e.e. drwy wella gallu'r seilwaith trafnidiaeth i wrthsefyll digwyddiadau tywydd eithafol) ac anuniongyrchol (e.e. drwy leihau achosion newid yn yr hinsawdd), ar y gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd.

¹⁵ Crynodeb ar gyfer Cymru (CCRA3-IA) - UK Climate Risk

¹⁶ Fel y nodir ym Mhennod 7 Llwybr Newydd

Y Bil Gwasanaethau Bysiau a'r risgiau i'r rhwydwaith bysiau

Mae'r Bil yn nodi strwythur newydd ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Mae'r cynigion yn y Bil yn cefnogi ein nodau a'n huchelgeisiau a fynegwyd yn *Llwybr Newydd* mewn perthynas â newid dulliau teithio a lleihau carbon gan anelu at annog mwy o bobl i ddefnyddio bysiau yn hytrach na'u ceir.

Mae'r Bil yn cynnig rhoi'r dyletswyddau a'r pwerau i Weinidogion Cymru aildylunio'r rhwydwaith bysiau a gwneud defnydd gwell o'r rhwydwaith trafndiaeth presennol i reoli galw, cyfleusterau a gallu, ar y cyd â Thrafnidiaeth Cymru a rhanddeiliaid allweddol eraill.

Wrth gyflawni eu dyletswydd i sicrhau y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu darparu, mae'r Bil yn nodi bod yn rhaid i Weinidogion Cymru ystyried y chwe amcan a nodwyd yn y Bil. Un o'r amcanion yw lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwastraff o drafnidiaeth ar y ffyrdd.

Mae'r risgiau hinsawdd penodol sy'n gysylltiedig â rhan rhwydwaith bysiau'r system drafnidiaeth gyhoeddus fel a ganlyn

- Bysiau yn gorgynhesu ac effaith ddilynol hynny ar deithwyr.
- Effeithiau tywydd eithafol ar seilwaith hybiau trafndiaeth, gan gynnwys safleoedd bysiau.
- Achosion posibl lle bydd llifogydd ar y ffyrdd neu doriadau i'r cyflenwad pŵer yn amharu ar wasanaethau bysiau.

Mae'r broses o gynllunio'r ddarpariaeth gwasanaethau bysiau mewn ffordd ganolog yn cynnig cyfleoedd ar gyfer sicrhau bod gwasanaethau yn addas ar gyfer y dyfodol ac yn golygu y gellir ystyried pa addasiadau y gallai fod yn ymarferol eu mabwysiadu drwy'r broses a nodir yn y Bil – sef sicrhau gwasanaethau naill ai drwy fasnachfaint, drwy eu darparu'n uniongyrchol, drwy drwyddedau neu drwy ddibynnu ar ddarparu gwasanaethau eraill penodol.

Disgwyli'r bydd y rhan fwyaf o'r rhwydwaith bysiau yn cael ei darparu drwy fasnachfaint. Felly mae posibilrwydd y gellid defnyddio safonau cytundebol fel ffordd o ddatblygu'r mesurau addasu sydd eu hangen i sicrhau bod y sector rhwydwaith bysiau yn fwy gwydn yn gyffredinol. Er enghraifft, gosod systemau aerdymheru ar fysiau er mwyn gwrthbwysio peryglon tymereddau uchel i deithwyr ar drafnidiaeth gyhoeddus neu wneud darpariaeth ar gyfer bysiau allyriadau is. Dylid nodi bod *Bws Cymru* yn ymdrin â dylanwad datgarboneiddio ar y fflyd fysiau yn fanylach.

Nid ydym wedi gwneud unrhyw newidiadau i'r cynigion yn y Bil o ganlyniad i'r asesiad newid yn yr hinsawdd hwn oherwydd, fel yr amlinellir uchod, ein bod eisoes wedi ystyried agweddau newid hinsawdd y diwygiadau ehangach i wasanaethau bysiau ac fel rhan o'r strategaeth drafnidiaeth yn gyffredinol. Yn gyffredinol, mae'r addasiadau sydd eu hangen ar gyfer y sector trafndiaeth y tu allan i gwmpas y Bil.

Mae'r Bil yn cyd-fynd â'r strategaethau sy'n bodoli eisoes ar gyfer lleihau ôl troed carbon a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o allyriadau trafndiaeth.

Lleihau risgiau

Mae Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo fframwaith trafndiaeth ffyrdd mwy cynaliadwy ac yn awyddus i bobl a chwmnïau cludo nwyddau newid eu dulliau teithio. Bydd hyn yn helpu i leihau allyriadau a'r effaith y mae trafndiaeth yn ei chael ar ein hamgylchedd a'n hiechyd. Bydd y cynigion yn y Bil yn cyfrannu at y nod hwn.

Mae trafndiaeth ymhlith y sectorau â'r allyriadau nwyon tŷ gwydr uchaf, yn y trydydd safle y tu ôl i'r sector cyflenwi ynni a'r sector busnes. Roedd y sector trafndiaeth yn gyfrifol am 16% o allyriadau Cymru yn 2017 ¹⁷

Gellir priodoli dros hanner yr holl allyriadau trafndiaeth i ddefnyddio ceir ac allyriadau carbon deuocsid yw'r holl allyriadau trafndiaeth fwy neu lai. Er bod cerbydau yn gynyddol effeithlon, rydym hefyd yn teithio mwy, felly yn gyffredinol, nid yw allyriadau'r sector wedi newid rhyw lawer ers llinell sylfaen 1990.¹⁸

Mae trafndiaeth yn gwneud cyfraniad allweddol at allyriadau carbon a nwyon tŷ gwydr. Gellid sicrhau bysiau gwyrddach ag allyriadau is fel rhan o safonau a fyddai'n cael eu cyflwyno drwy gcontractau ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, a fyddai'n helpu i wneud cyfraniad cadarnhaol at yr agenda ddatgarboneiddio.

Byddai mwy o ddefnydd o drafndiaeth gyhoeddus gan arwain at ostyngiadau yn y defnydd o geir preifat hefyd yn cyfrannu at ddyletswyddau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru ac ymdrechion i leihau allyriadau.¹⁹

5.4 Asesiad Amgylcheddol Strategol

Nid yw'r cynigion deddfwriaethol yn debygol o effeithio ar ddefnydd tir. Ni fydd angen caniatâd o dan y Gyfarwydddeb Cynefinoedd (gweler isod) ar eu cyfer ac er mai bwriad y newidiadau i'r system drafndiaeth gyhoeddus (bysiau) yw lleihau dibyniaeth ar gerbydau modur preifat gan leihau allyriadau niweidiol i'r amgylchedd, mae'n annhebygol y bydd hyn yn arwain at effeithiau sylweddol ar yr amgylchedd.

Ar y sail hon, nid ystyrir bod angen Asesiad Amgylcheddol Strategol ond byddwn yn parhau i adolygu'r sefyllfa wrth i waith fynd rhagddo ar y newidiadau deddfwriaethol.

5.5 Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd

Ni fydd y cynigion deddfwriaethol yn cael effaith ar unrhyw safleoedd dynodedig Ewropeaidd; felly, nid oes angen Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd o dan Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010 (a gafodd eu cydgrynhoi yn 2017).

¹⁷ [Allyriadau nwyon tŷ gwydr: ffeithlun | LLYW.CYMRU](#)

¹⁸ [NID_90-22_Main.pdf](#)

¹⁹ [reducing-emissions-in-wales-progress-report.pdf](#)

5.6 Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol

Ni fyddai angen Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn rhinwedd Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesu Effeithiau Amgylcheddol) (Cymru) 2017.

ADRAN 6. Y DDYLETSWYDD ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL BETH FYDD YR EFFAITH AR ANFANTAIS ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL?

6.1 Y Ddyletswydd Economaidd-gymdeithasol.

Mae'r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus perthnasol, gan gynnwys Gweinidogion Cymru, roi sylw dyladwy i'r angen i leihau anghydraddoldeb canlyniadau sy'n deillio o anfantais economaidd-gymdeithasol. Dim ond i benderfyniadau o natur strategol y mae'r ddyletswydd hon yn gymwys.

Ceir Asesiad llawn o'r Effaith Economaidd-gymdeithasol yn Atodiad F.

ADRAN 7. COFNOD O'R ASESIADAU EFFAITH LLAWN SY'N OFYNNOL

Asesiad o'r Effaith	Oes/Nac oes	
Hawliau plant	Oes	
Cydraddoldeb	Oes	
Dyletswydd Economaidd-gymdeithasol	Oes	
Prawfesur Gwledig	Oes	
Iechyd	Oes	
Preifatrwydd	Nac oes	
Y Gymraeg	Oes	

Economaidd / Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Oes	
Cyfiawnder	Oes	
Bioamrywiaeth	Oes	
Newid yn yr Hinsawdd	Oes	
Asesiad Amgylcheddol Strategol	Nac oes	
Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd	Nac oes	
Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol	Nac oes	

ADRAN 8. CASGLIAD

Bu trafodaethau yn mynd rhagddynt â'r diwydiant a rhanddeiliaid eraill, gan gynnwys y cyhoedd, ar ddiwygio gwasanaethau bysiau ers 2017, ac fe'u cynhaliwyd ar ffurf uwchgynadleddau bysiau, gweithgorau ac ymgynghoriadau cyhoeddus. Cynhaliwyd dwy uwchgynhadledd fysiau yn 2017 a 2018 wedi'u dilyn gan wyth gweithdy manwl ledled Cymru.

Gwnaethom ymgynghori ar ein strategaethau trafnidiaeth, sef Bws Cymru a gyhoeddwyd yn 2022 a Llwybr Newydd drwy gynnal cyfanswm o 65 o gyfarfodydd ar-lein a thri gweithdy wyneb yn wyneb i gael gwybod am brofiadau pobl a'u canfyddiadau am drafnidiaeth.

Ymgynghorwyd â'r 5 Comisiynydd yng Nghymru, yn ogystal â'r canlynol:

- Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
- Fforwm Cydraddoldeb i Bobl Anabl
- Fforwm Hil Cymru
- Y Tasglu Ffoaduriaid a Cheiswyr Lloches
- Grŵp llywio Atgyfnerthu a Hyrwyddo Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
- Fforwm Cynghori'r Gweinidog ar Heneiddio
- Cynrychiolwyr Sipsiwn a Theithwyr Ffyrdd
- Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru

Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad ar ein Papur Gwyn *Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru* ar 31 Mawrth 2022 gan gynnal cyfnod ymgynghori tan 24 Mehefin²⁰. Roeddem wrth ein bodd cael nifer uchel o ymatebion i'n hymgynghoriad ar y Papur Gwyn; cyhoeddwyd crynodeb o'r ymatebion hynny gennym ar 6 Rhagfyr²¹.

Roedd 96% o'r ymatebwyr yn cytuno bod angen newid y ffordd rydym yn darparu gwasanaethau bysiau. Mae hyn yn tynnu sylw at raddau'r angen a'r awydd i newid. roedd 66% o'r ymatebwyr yn cytuno mai masnachfreinio yw'r ateb priodol i'r heriau rydym yn eu hwynebu, ac roedd 76% yn cytuno â'n model arfaethedig. Gwnaeth rhai awdurdodau lleol a gweithredwyr sylwadau o ran sut y bydd masnachfreinio yn gweithio'n ymarferol, a byddwn yn parhau i weithio gyda nhw i ddarparu system fysiau sy'n gweithio i bobl yng Nghymru.

²⁰ [Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru \[HTML\] | LLYW.CYMRU](#)

²¹ [Crynodeb o'r Ymatebion i'r Ymgynghoriad Un Rhwydwaith Un Amserlen Un Tocyn: Cynllunio Bysiau fel Gwasanaeth Cyhoeddus i Gymru \(llyw.cymru\)](#)

Fel rhan o ymgynghoriad Bws Cymru, gwnaed gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid a oedd yn cynrychioli buddiannau plant a phobl ifanc, gan gynnwys Comisiynydd Plant Cymru, Sustrans, Cymorth i Leiafrifoedd Ethnig ac Ieuenctid, a Defnyddwyr Bysiau Cymru.

Ceir rhagor o fanylion am ein hymgyngoriadau ym mhennod 4 y Memorandwm Esboniadol.

Prif effaith sylweddol y cynigion deddfwriaethol fydd creu rhwydwaith bysiau wedi'i ddylunio ar y cyd ag awdurdodau lleol. Bydd rhwydwaith bysiau rheoleiddiedig yn galluogi pobl ym mhob rhan o Gymru i fanteisio ar drafnidiaeth gyhoeddus ddibynadwy, gan eu galluogi i gyrraedd cyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, busnes a hamdden. Bydd yn sicrhau gwell cysylltedd ag opsiynau trafnidiaeth eraill ac yn gwella mynediad o ganlyniad i hynny.

Bydd sefydlu rhwydwaith strategol wedi'i gynllunio yn helpu i hyrwyddo mynediad i ddiwylliant a threftadaeth, a fydd yn annog pobl i gymryd rhan yn y celfyddydau, a chwaraeon a hamdden. Bydd cymunedau Cymraeg eu hiaith a chymunedau di-Gymraeg wedi'u cysylltu'n well.

Bydd hefyd yn cynnig gwell mynediad i weithleoedd, addysg, gofal iechyd, manwerthu, adloniant, twristiaeth ac ati, gan gyfrannu at dwf economaidd drwy gysylltu pobl a busnesau, a chreu Cymru fwy llewyrchus.

Mae gwell rhwydwaith bysiau yn cynnig ffordd effeithiol o leihau allyriadau CO₂ yn y dyfodol agos drwy fuddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel fflydoedd cerbydau carbon isel/di-allyriadau. Byddai'r mesurau hyn yn helpu i leihau llygredd a gwella ansawdd aer. Bydd cynyddu'r defnydd o fysiau yn gwella ansawdd aer, gan helpu i greu amgylchedd iachach i bawb yng Nghymru.

Rydym yn cydnabod na fydd deddfwriaeth ar ei phen ei hun yn gwrthdroi tueddiadau hirdymor yn y defnydd o fysiau. Mae hyn oherwydd cymhlethdod ac amrywiaeth y ffactorau sy'n dylanwadu ar benderfyniadau pobl i deithio ar fysiau ai peidio. Fodd bynnag, drwy wella'r fframwaith deddfwriaethol, ystyrir y bydd gan y sector cyhoeddus yr adnoddau a'r hyblygrwydd i deilwra ei ddull o weithredu a thargedu adnoddau cyfyngedig yn fwy effeithiol i ddiwallu'r anghenion a'r amgylchiadau lleol hynny.

Y Saith Nod Llesiant

1. Cymru lewyrchus	Gall pobl ym mhob rhan o Gymru fanteisio ar gyflogaeth a chyfleoedd addysgol.
2. Cymru gydnerth	- Bydd lleihau'r ddibyniaeth ar geir yn golygu y bydd llai o dagfeydd ar y ffyrdd. - Bydd lleihau nifer y siwrneiau a wneir ar fysiau yn hytrach nag mewn ceir yn lleihau llygredd aer. Mae'r cynigion yn anelu at leihau hyn ymhellach fyth drwy ddefnyddio bysiau sy'n defnyddio tanwyddau amgen, fel trydan neu hydrogen.
3. Cymru iachach	Gwella mynediad i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd neu ardaloedd eraill sy'n annog gweithgarwch corfforol ac

	ymarfer corff ac yn cynnig cyfleoedd i ymgymryd â gweithgarwch o'r fath. Gwell mynediad i wasanaethau a chyfleoedd ehangach, gan gynnwys amrywiaeth ehangach o ddewisiadau bwyd.
4. Cymru sy'n fwy cyfartal	• Mwy o gyfleoedd i bobl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig fanteisio ar gyflogaeth ac addysg. • Bydd pobl heb fynediad i gar yn cael yr un cyfleoedd â'r bobl hynny â mynediad i gar. • Bydd y Bil yn golygu y gellir cydgysylltu gwasanaethau bysiau a'r seilwaith sydd ei angen i leihau'r rhwystrau i ddefnyddwyr yn well, a hynny ar sail gwybodaeth. .
5. Cymru o gymunedau mwy cydlynus	• Byddai darparu opsiynau trafnidiaeth mwy fforddiadwy yn cynyddu cyfleoedd i grwpiau na allant fforddio opsiynau trafnidiaeth breifat. Byddai hyn yn lleihau teimladau'r unigolion hyn o fod wedi'u hynysu a'u hallgáu, gan eu galluogi i fanteisio ar amrywiaeth ehangach o gyfleoedd a gwella eu rhwydwaith cymdeithasol
6. Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu	• Mynediad i addysg Gymraeg, gan gynnwys ysgolion a chysiau i oedolion • Bydd darparu gwybodaeth yn Gymraeg yn galluogi'r rhai hynny y byddai'n well ganddynt weld yr wybodaeth yn Gymraeg i wneud hynny; ac yn rhoi cyfle i bobl ddi-Gymraeg ddarllen a dysgu rhywfaint o'r iaith. • Bydd cymunedau Cymraeg eu hiaith a chymunedau di-Gymraeg wedi'u cysylltu'n well
7. Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang	• Drwy leihau siwrneiau mewn ceir a datgarboneiddio'r fflyd fysiau, byddai'r cynigion yn lleihau allyriadau, gan gyfrannu at well ansawdd aer a fydd o fudd i fioamrywiaeth

Amcanion Llesiant

Darparu gofal iechyd effeithiol, cynaliadwy ac o ansawdd uchel	Ni fydd y Bil yn cael effaith uniongyrchol ar yr amcan hwn; ond, mae'r cynigion yn anelu at ei gwneud hi'n haws i bobl gael gafael ar ofal iechyd.
Parhau â'n rhaglen hirdymor o ddiwygio addysg, a sicrhau bod anghydraddoldebau addysgol yn lleihau a bod safonau'n codi.	Ni fydd y Bil yn cael effaith uniongyrchol ar yr amcan hwn; ond, mae'r cynigion yn anelu at ei gwneud hi'n haws i blant, pobl ifanc ac oedolion fanteisio ar gyfleoedd addysgol.
Diogelu, ailadeiladu a datblygu ein gwasanaethau ar gyfer pobl agored i niwed.	Ni fydd y Bil yn cael effaith uniongyrchol ar yr amcan hwn; ond, bydd rhwydwaith bysiau mwy dibynadwy yn helpu pobl agored i niwed i gyrraedd y gwasanaethau sydd eu hangen arnynt.
Dathlu amrywiaeth a gweithredu i ddileu anghydraddoldeb o bob math.	Bydd y cynigion yn helpu i sicrhau y gall yr unigolion hynny heb fynediad i gar gael yr un cyfleoedd â'r bobl hynny â mynediad i gar.
Adeiladu economi ar sail egwyddorion gwaith teg, cynaliadwyedd a diwydiannau a gwasanaethau'r dyfodol.	Bydd y cynigion yn helpu i sicrhau y gall yr unigolion hynny heb fynediad i gar gael yr un cyfleoedd â'r bobl

	hynny â mynediad i gar. Bydd gan bobl mewn ardaloedd gwledig well mynediad i wasanaethau.
Bwrw ymlaen tuag at filiwn o siaradwyr Cymraeg, a galluogi twristiaeth, chwaraeon a'r celfyddydau i ffynnu.	Ni fydd y Bil yn cael effaith uniongyrchol ar yr amcan hwn, ond bydd gwasanaeth bysiau dibynadwy yn galluogi pobl i fanteisio ar gyfleoedd addysg Gymraeg, ac i fynychu digwyddiadau creadigol a digwyddiadau chwaraeon. Bydd darparu gwybodaeth yn Gymraeg yn galluogi'r rhai hynny y byddai'n well ganddynt weld yr wybodaeth yn Gymraeg i wneud hynny; ac yn rhoi cyfle i bobl ddi-Gymraeg ddarllen a dysgu rhywfaint o'r iaith.
Adeiladu economi gryfach a gwyrddach wrth inni ddatgarboneiddio cymaint â phosibl.	Bydd y darpariaethau yn y Bil yn lleihau'r ddibyniaeth ar geir, gan gefnogi'r broses ddatgarboneiddio. Yn y pen draw, y gobaith yw y bydd yn bosibl gweithredu'r fflyd fysiau gan ddefnyddio tanwyddau di-allyriad.
Gwneud ein dinasoedd, ein trefi a'n pentrefi yn lleoedd gwell fyth i fyw a gweithio ynddynt.	Bydd darparu dewis amgen effeithlon a dibynadwy yn lle car yn lleihau tagfeydd ar y ffyrdd ac yn gwella ansawdd aer.
Ymgorffori ein hymateb i'r argyfwng hinsawdd a natur ym mhopeth a wnawn.	Mae datgarboneiddio a gwella ansawdd aer yn rhan allweddol o'r cynigion hyn.
Arwain Cymru mewn sgwrs genedlaethol ar y cyd ynglŷn â'n dyfodol cyfansoddiadol, a rhoi'r presenoldeb cryfaf posibl i'n gwlad ar y llwyfan byd-eang.	Ni fydd y Bil yn cael effaith uniongyrchol ar yr amcan hwn. Fodd bynnag, bydd y darpariaethau yn y Bil yn ei gwneud hi'n haws i bobl sy'n ymweld â Chymru deithio o gwmpas, gan helpu i wella enw da Cymru yn rhyngwladol.

Bydd y Bil yn cynnwys darpariaethau statudol a fydd yn nodi sut y caiff y rhwydwaith bysiau ei fonitro a'i adolygu. Bydd contractau ar gyfer gwasanaeth bysiau lleol yn cynnwys cymalau sy'n nodi sut y caiff perfformiad gweithredwyr a gwasanaethau ei fonitro.

Rydym yn cydnabod y bydd angen casglu data er mwyn monitro a gwerthuso effaith y Bil ar y cyhoedd, gan gynnwys y rhai hynny sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, a'r amgylchedd. Rydym wrthi'n ystyried y ffordd orau o wneud hyn, yn unol â GDPR ac unrhyw ddeddfwriaeth a chanllawiau perthnasol eraill.

ADRAN 9. DATGANIAD

Datganiad

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

Enw'r Uwch-Swyddog Cyfrifol / Dirprwy Gyfarwyddwr:

Alex Walters

Adran:

Economi, Ynni a Thrafnidiaeth

Dyddiad:

ASESIADAU EFFAITH LLAWN

A. ASESIAD O'R EFFAITH AR HAWLIAU PLANT

Dadansoddi'r dystiolaeth ac asesu'r effaith

Nid ystyrir bod effaith uniongyrchol y Bil ar Hawliau Plant yn sylweddol a'i bod, ar y cyfan, yn gadarnhaol.

Yn gyffredinol, mae'r asesiad hwn o'r farn y bydd newidiadau i'r trefniadau ar gyfer cydgysylltu a rheoli gwasanaethau bysiau ledled Cymru yn cael effaith gadarnhaol ar blant, o ran eu mynediad i fysiau at ddibenion addysg, hamdden a thrafnidiaeth gyffredinol. Ni nodwyd unrhyw effeithiau negyddol sy'n benodol i blant a phobl ifanc.

Wrth ddod i'r casgliad hwn, nododd yr asesiad hwn nifer o ymgynghoriadau a gwaith arall a wnaed gan Lywodraeth Cymru a'i phartneriaid, i ystyried effaith mynediad i wasanaethau bysiau ar blant a phobl ifanc.

Bu'r broses o adolygu'r gwaith ymchwil sydd ar gael o gymorth wrth ddeall y materion a'r cyfleoedd posibl sy'n gysylltiedig â rhoi'r cynigion ar waith i blant a phobl ifanc. Rydym wedi casglu manylion o nifer o astudiaethau a phapurau ymchwil ar y materion sy'n gysylltiedig â phlant a phobl ifanc a thrafnidiaeth. Rydym hefyd yn cynnal adolygiad o Fesur Teithio gan Ddysgwyr 2008 - [Adolygiad o'r Mesur Teithio gan Ddysgwyr](#). Er nad yw'r ddarpariaeth teithio gan ddysgwyr yn rhan o gwmpas y Bil, mae'n bosibl y bydd effaith gadarnhaol mewn perthynas â phlant, pobl ifanc a'u rhieni/gofalwyr o ganlyniad i system gwasanaethau bysiau fwy cydgysylltiedig.

Mae'r pwyntiau perthnasol o'r astudiaethau yn cynnwys y canlynol:

- a) Mae pobl ifanc, yn enwedig y rhai hynny rhwng 17 ac 20 oed yn dibynnu mwy ar fysiau nag unrhyw grŵp arall, gan ddefnyddio gwasanaethau gan fwyaf i deithio rhwng sefydliadau addysgol a'u cartref²².
- b) Mae'r rhai hynny sy'n dibynnu ar wasanaethau bysiau yn cynnwys pobl ifanc, ac mae gwasanaethau bysiau fforddiadwy yn galluogi pobl ifanc o bob cefndir i gymryd rhan mewn gweithgareddau cadarnhaol cyn ysgol ac ar ôl ysgol.²³

²² Ai yw Prydain yn Decach? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol 2018 - GOV.UK (www.gov.uk)

²³ Making the connections: the cross sector benefits of supporting bus services (2014) (urbantransportgroup.org)

- c) Mae'r rhai hynny sy'n fwyaf tebygol o fod heb gar yn cynnwys pobl iau ac mae bysiau yn bwysicach i bobl ifanc dan 17 oed sy'n byw mewn aelwydydd heb gar.²⁴
- d) Mae cost teithio yn ffactor allweddol sy'n atal unigolion rhag cael cyflogaeth (ac yn cyfrannu at ddiweithdra ymhlith pobl ifanc).²⁵
- e) Mae 33% o oedolion ifanc yn dweud na allent gyrraedd cyfleoedd cyflogaeth heb ddefnyddio gwasanaeth bysiau, o gymharu ag 8% o unigolion 55-64 oed. Dywedodd 40% o oedolion ifanc hefyd fod bysiau wedi rhoi mwy o annibyniaeth iddynt (mae'r canfyddiad hwn o'r gwaith ymchwil y cyfeirio at oedolion ifanc rhwng 16 a 24 oed).²⁶
- f) Trafnidiaeth gyhoeddus yw'r dull teithio a ffefrir gan lawer o bobl ifanc, yn bennaf gan y gallant ddefnyddio technoleg ar fysiau a'u bod yn fwy ymwybodol o'r buddion gweithgarwch corfforol sy'n gysylltiedig â defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ac er mwyn osgoi cost rhedeg car.²⁷

Gwnaethom hefyd ystyried ymatebion a thystiolaeth arall a gasglwyd o ganlyniad i ymgynghoriad cyhoeddus ar [Gynllun Bws Cymru a Llwybr Newydd](#), Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2020 a dynnwyd yn ôl a'r gwaith a wnaed ar ein rhan gan [Plant yng Nghymru](#). Plant yng Nghymru yw'r corff ambarél cenedlaethol ar gyfer sefydliadau ac unigolion sy'n gweithio gyda phlant, pobl ifanc a'u teuluoedd yng Nghymru. Mae wedi llunio adroddiad cryno ar ran Llywodraeth Cymru ar waith a wnaed i asesu effaith diwygio gwasanaethau bysiau.

Ceir effaith anuniongyrchol gadarnhaol bosibl mewn perthynas â phlant, pobl ifanc a'u rhieni/gofalwyr yn deillio o'r gwelliannau ehangach i fynediad ac argaeledd gwasanaethau bysiau lleol o ganlyniad ddiwygio gwasanaethau bysiau. Mae'r Bil hwn yn cynnig mecanwaith ar gyfer gallu rhoi'r gwelliannau hyn ar waith yn fwy cyson ledled Cymru.

Dangosodd yr [Arolwg Teithwyr Bysiau \(hydref 2017\)](#), a gynhaliwyd gan Ffocws ar Drafnidiaeth ar ran Llywodraeth Cymru, fod 752 o'r teithwyr bysiau rhwng 16-34 oed a gymerodd ran yn yr arolwg yn dangos lefelau boddhad cyffredinol is gyda'r daith ar y bws

²⁴ [Rôl Trafnidiaeth wrth Gefnogi Dyfodol Iach i Bobl Ifanc \(sustrans.org.uk\)](#)

²⁵ Fare's Fair? Concessionary travel policy and social justice (2015) [\(PDF\) Fare's fair? Concessionary travel policy and social justice](#)

²⁶ Liberty Bus different thinking 2017 [libertybus-social-impact-report-2017-spreads.pdf \(socialvalueuk.org\)](#)

²⁷ [ITC-ORR-Road-Rail-Attitudinal-Report.pdf \(theitc.org.uk\)](#) On the move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain (2015)

na phobl rhwng 35 a 59 oed. Ac yn yr un modd, maent yn dangos lefelau boddhad is gyda gwerth am arian wrth deithio ar y bws.

Edrychodd astudiaeth arall a gynhaliwyd gan Ffocws ar Drafnidiaeth (nad oedd yn benodol i Gymru, ond a oedd yn cynnwys y DU) ar ddisgwyliadau pobl ifanc o drafnidiaeth gyhoeddus. Y prif welliannau roedd pobl ifanc am eu gweld i wasanaethau bysiau oedd:

- a) Prisiau siwrneiau rhad, hawdd eu deall.
- b) Prydlondeb a dibynadwyedd.
- c) Camau i'w helpu i ddefnyddio eu hamser ar y bws yn well drwy ddarparu WiFi am ddim a chyfleusterau gwefru wrth ymyl seddau.
- d) Defnyddio technoleg symudol i ddarparu dulliau tocynnu a chynllunio siwrneiau clyfar.

Fel rhan o ymgynghoriad Bws Cymru, gwnaed gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid a oedd yn cynrychioli buddiannau plant a phobl ifanc, gan gynnwys Comisiynydd Plant Cymru, Sustrans, Cymorth i Leiafrifoedd Ethnig ac Ieuencid, a Defnyddwyr Bysiau Cymru. Tynnodd yr ymgynghoriad hwn sylw at yr angen i dargedu pobl ifanc a'u hannog i ddefnyddio bysiau.

Yn seiliedig ar y gwaith ymgysylltu â wnaed gyda phlant a phobl ifanc fel rhan o'r ymarfer ymgynghori ar y Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus (Cymru) a dynnwyd yn ôl, tynnodd Comisiynydd Plant Cymru sylw at safbwyntiau plant a phobl ifanc yr oedd wedi'u casglu ynghyd yn ystod ei chyfnod fel Comisiynydd, mewn perthynas â'r gwelliannau roedd angen eu gwneud i drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd hyn yn cynnwys yr angen i sicrhau trefniadau cenedlaethol cydlynus a chyson ar gyfer darparu trafndiaeth ddibynadwy o ansawdd, yn enwedig i blant a phobl ifanc gan mai opsiynau cyfyngedig sydd ar gael iddynt o ran trefniadau teithio unigol.

Rhannodd Comisiynydd Plant Cymru y pwyntiau perthnasol canlynol i'w hystyried a gafwyd drwy ymgynghori â phlant a phobl ifanc:

- a) Mae pethau fel costau trafndiaeth yn rhwystr penodol sy'n atal pobl ifanc sy'n byw'n annibynnol rhag ymgymryd â chwrs neu hyfforddiant y gallent o bosibl fod wedi bod yn awyddus i'w gyflawni, gan fod angen iddynt gyllidebu er mwyn talu biliau a chostau byw yn ogystal â thrafnidiaeth a chostau deunyddiau sy'n gysylltiedig â'r cwrs.
- b) Mae plant o dan 17 oed yn dibynnu'n sylweddol ar drafnidiaeth gyhoeddus gan nad ydynt yn gallu gyrru a hyd yn oed pan fyddant yn cyrraedd 17 oed a throsodd, gall costau dysgu gyrru a chynnal car, gan gynnwys costau yswiriant a chostau rhedeg, fod yn rhy ddrud.
- c) Y ffactorau mwyaf cyffredin sy'n atal plant rhag ymgymryd â gweithgareddau strwythuredig yw cyllid, diffyg amrywiaeth a thrafnidiaeth. Nodir bod trafndiaeth a chyrraedd lleoliadau yn her sylweddol ym mhob cyd-destun; boed hynny'n mynd allan i chwarae neu gymdeithasu â ffrindiau neu gymryd rhan mewn gweithgareddau mwy

- strwythuredig. Mae diffyg darpariaeth leol ar gyfer gweithgareddau chwarae, diwylliannol a hamdden yn golygu bod trafndiaeth gyhoeddus yn anghenraid i lawer.
- d) Nododd Adroddiad Blynyddol 2020/2021 Comisiynydd Plant Cymru y gall teithio i leoliad addysg fod yn destun pryder i lawer o blant a phobl ifanc, a bod problemau o ran diogelwch ac argaeledd trafndiaeth.

Plant Anabl a Phlant ag Amhariadau Dysgu

Yn 2018, gweithiodd Comisiynydd Plant Cymru gyda Community Action in Research and Policy (CARP) Collaborations²⁸ i ymgysylltu â phlant a phobl ifanc ag amhariadau dysgu a'u teuluoedd i lywio adroddiad CARP Collaborations 'Pobl ifanc chyfeillgarwch, Beth sy'n bwysg i ni?' a ganolbwyntiodd ar batrymau cyfeillgarwch ac ynysigrwydd cymdeithasol ymhlith pobl ifanc ag amhariadau dysgu. Roedd y bobl ifanc a gymerodd ran yn glir iawn am yr help roeddent am ei gael wrth symud tuag at annibyniaeth wrth iddynt fynd yn hŷn:

- a) Roedd y cwestiynau yn benagored, ond roedd trafndiaeth yn cael ei chrybwyll yn aml. Canfu arolwg o rieni fod 83% yn cytuno eu bod yn pryderu y gallai eu plentyn fod wedi'i ynysu'n gymdeithasol. Nodwyd trafndiaeth fel ffactor a oedd yn gysylltiedig â'r pryder hwn.
- b) Mae trafndiaeth yn un o'r rhwystrau mwyaf sy'n atal pobl ifanc ag amhariadau dysgu rhag gweld ei gilydd.
- c) Mae rhwystrau gan gynnwys cost ac argaeledd yn berthnasol i'r grŵp hwn o bobl ifanc hefyd, ond maent hefyd yn wynebu rhwystrau ychwanegol gan gynnwys hygyrchedd, gwybodaeth ddealladwy am amseroedd a llwybrau, a chymorth i deithio'n annibynnol.
- d) Mae trafndiaeth yn rhwystr i fwy na dim ond cymdeithasu. Gall trafndiaeth i golegau a lleoliadau gwaith fod yn rhwystr hefyd. Mae rhieni yn nodi bod dibyniaeth sylweddol arnynt i ddarparu trafndiaeth, ac yn sôn am yr effaith y gallai'r ffaith fod angen iddynt fod ar gael i ddarparu trafndiaeth ei chael ar eu gallu i weithio.

Adleisiwyd canlyniadau'r arolwg hwn hefyd yn adroddiad y Comisiynydd Plant yn 2018: Peidiwch â dal yn ôl, pontio i oedolaeth yn achos pobl ifanc sydd ag anableddau dysgu.²⁹ Tynnir sylw yma at y ffaith bod pobl ifanc am gael help â phethau ymarferol gan gynnwys help i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a bod diffyg hyder pobl ifanc wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn gwneud iddynt deimlo eu bod wedi'u hynysu'n gymdeithasol.

²⁸ Mae Community, Action, Research and Policy Collaborations (CARP Collaborations) yn cefnogi cynhwysiant cymdeithasol drwy waith prosiect amrywiol a thrwy annog cyfranogiad ac ymgysylltiad gweithredol. Ceir rhagor o fanylion yn: <https://www.carpcollaborations.org/>

²⁹ [Peidiwch-a-dal-yn-ol.pdf \(complantcymru.org.uk\)](#)

Rhwng 2020-2021, cafodd y Comisiynydd Plant sgysiau wyneb yn wyneb ag o leiaf 694 o blant a phobl ifanc ledled Cymru.³⁰ Er nad oedd y sgysiau hyn yn ymwneud yn benodol â'r Bil, roeddent o gymorth wrth nodi prosiectau sy'n rhoi help i bobl ifanc deithio wrth bontio i oedolaeth, yn aml drwy eu helpu i ddeall amserlenni a llwybrau, gweithio gyda chwmnïau bysiau lleol o ran ymwybyddiaeth o anabledd a hygyrchedd, helpu pobl ifanc i wneud cais am bws person anabl a darparu cyfeillion teithio neu gyfleoedd rhannu lifft.

Mae Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag Effaith Tlodi³¹ hefyd yn esbonio bod gweithwyr proffesiynol sy'n gweithio gyda phlant a phobl ifanc yn nodi ei bod hi'n anodd i rai plant ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, er enghraifft y rhai hynny ar y sbectwm Awtistiaeth. Gwnaethant dynnu sylw at y cynllun Waled Oren, sy'n helpu'r plant a'r bobl ifanc hynny i gyfathrebu drwy eiriau a lluniau sydd wedi'u cynnwys yn y waled. Mae'r waled hefyd yn cynnwys manylion cyswllt mewn argyfwng.

Nodweddion Gwarchodedig Croestoriadol a Statws Economaidd-gymdeithasol

Rhyw

Women's and girls' views and experiences of personal safety when using public transport (Transport Scotland)

"One young woman (under 18) spoke about different 'levels' of feeling safe depending on who she was travelling with, with female friends offering some support, whereas male companions provided an even greater level of comfort." (Tud. 18)

"There were mixed views around how safe different modes may be, with some feeling safer on buses (mainly due to the accessibility of the driver and the potential to alight at regular intervals) and others feeling safer on trains (because of their direct route and the presence of staff other than the driver on board)." (Tud. 67)

"Young women were most likely to report being victims of sexual harassment, disabled women were most likely to report general anti-social or intolerant behaviour from fellow passengers and women from ethnic minorities were most likely to report extreme examples of verbal abuse (including both sexist and racist abuse)." (Tud. 69)

Mae adroddiad³² a gyhoeddwyd yn 2022 gan Transport for the West Midlands (TfWM), sef Hyrwyddwyr Trafnidiaeth Trais yn erbyn Menywod a Merched y DU, yn nodi canfyddiadau Ffocws ar Drafnidiaeth mewn perthynas â phrofiadau menywod a merched wrth ddefnyddio trafndiaeth.

³⁰ Hafan - Comisiynydd Plant Cymru (complantcymru.org.uk)

³¹ Siarter-ar-Gyfer-Newid-Diogelu-Plant-Cymru-rhag-Effaith-Tlodi.pdf (complantcymru.org.uk)

³² Women-and-girls-experiences-of-safety-on-transport-FINAL.pdf (d3cez36w5wymxj.cloudfront.net)

O blith y cyfanswm o 1282 o fenywod a ymatebodd i'r arolwg:

- Nododd dwy ran o dair eu bod yn osgoi teithio ar eu pen eu hunain ar ôl iddi dywyllu.
- Ymatebodd 568 i'r cwestiwn a oedd yn gofyn iddynt pa ddulliau teithio roeddent yn eu hosgoi. O'u plith, nododd 36% eu bod yn osgoi teithio ar fysiau.

Roedd y profiadau o ddigwyddiadau a ddisgrifiwyd yn cynnwys ymosodiadau rhywiol, ymddygiad bygythiol/rheibus, ymosodiadau neu fygythiadau corfforol a theimlo'n annigel oherwydd ymddygiad gwrthgymdeithasol (a oedd yn cynnwys ymladd, iaith sarhaus a fandaliaeth).

Mae'r adroddiad yn nodi "participants who had used public transport were asked: 'When using public transport, have you ever had an experience or seen something happen which made you feel unsafe?'. The majority of participants named an occasion or a type of incident or journey. For some women this was several years ago and they noted that they had subsequently changed their travel habits."

Hil

Cyflwynodd aelodau Fforwm Hil Cymru dystiolaeth anecdotaidd i swyddogion am brofiadau pobl o gefndiroedd du ac ethnig lleiafrifol o'r gwasanaethau bysiau a ddarperir yng Nghymru.

Nod Gypsies and Travellers Wales (GTW) "yw cefnogi a galluogi Sipsiwn a Theithwyr i sicrhau ansawdd bywyd uchel a chynaliadwy, yn eu diwylliant eu hunain, trwy wella mynediad at dai addas, gwasanaethau cyhoeddus a sgiliau cyflogaeth".³³ Soniodd cynrychiolwyr GTW yn y fforwm am anawsterau, yn enwedig i blant a defnyddwyr eraill agored i niwed, wrth ddefnyddio gwasanaethau bysiau oherwydd diffyg safleoedd bysiau, a phalmentydd sy'n eu galluogi i gyrraedd safleoedd bysiau, yn agos at eu cymunedau.

Nododd cynrychiolwyr eraill yn y fforwm hefyd eu bod yn ymwybodol o bedwar achos diweddar, o leiaf, lle roedd gyrwyr wedi mynd heibio i fenywod a merched yn gwisgo hijab a oedd yn sefyll wrth safleoedd bysiau, heb unrhyw reswm amlwg. Gwnaethant hefyd esbonio pryderon diogelwch roedd dynion a menywod, hen ac ifanc, sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus wedi'u mynegi.

Plant mewn Tlodi

Nododd Adroddiad Blynyddol 2020/21 Comisiynydd Plant Cymru fod pobl ifanc yn codi pryderon o hyd ynghylch mynediad i opsiynau trafndiaeth dibynadwy a fforddiadwy ledled Cymru.³⁴ Mae mynediad i drafnidiaeth yn effeithio ar allu plant i fynychu lleoliadau addysg neu hyfforddiant, i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth ac i gymdeithasu. Roedd hyn yn

³³ [Gypsies and Travellers Wales \(dewis.cymru\)](http://dewis.cymru)

³⁴ [Adroddiad Blynyddol Comisiynydd Plant Cymru 2020/21 \(complantcymru.org.uk\)](http://complantcymru.org.uk)

arbennig o amlwg ar gyfer plant mewn tlodi a'r rhai hynny dan anfantais economaidd-gymdeithasol fel yr esbonnir yn adroddiad Comisiynydd Plant Cymru: Cynllun ar gyfer pob Plentyn a Pherson Ifanc 2019-2022.³⁵

Ym mis Mawrth 2019, cyhoeddodd Comisiynydd Plant Cymru Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag Effaith Tlodi.³⁶ Roedd yn seiliedig ar waith a wnaed gyda 550 o blant a phobl ifanc, yn ogystal â gweithwyr proffesiynol a rhieni/gofalwyr, i nodi'r newidiadau ymarferol y gellid eu gwneud yng Nghymru i leihau effaith tlodi plant ar deuluoedd. Erfyniwyd ar Lywodraeth Cymru i ystyried y prif gostau sy'n effeithio ar deuluoedd sy'n byw ar incwm isel, gan gynnwys costau trafnidiaeth. Trafododd plant a phobl ifanc a rhieni/gofalwyr gostau clybiau ar ôl ysgol lle nad oes bws am ddim ar gael i'w cludo o'r ysgol. Gall hyn olygu nad yw'r gweithgareddau hyn yn opsiwn i deuluoedd ar incwm isel, sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. I deuluoedd sy'n profi tlodi bwyd, ac sy'n dibynnu ar roddion gan fanciau bwyd, gall trafnidiaeth gyhoeddus hefyd fod yn hanfodol er mwyn iddynt gasglu'r bwyd.

Roedd cost ac argaeledd trafnidiaeth yn fater roedd plant a phobl ifanc yn teimlo'n gryf yn ei gylch. Roedd hyn yn arbennig o wir i blant a phobl ifanc mewn ardaloedd gwledig ond roedd hefyd yn amlwg ymhlith y rhai hynny a oedd yn byw mewn dinasoedd neu faestrefi.

Nododd rhieni hefyd fod rhai cwmnïau bysiau yn caniatáu i blant o dan bump oed deithio am ddim, ond mai dim ond i'r plentyn cyntaf roedd hyn yn berthnasol, felly i deuluoedd â mwy nag un plentyn o dan bump oed, dim ond y plentyn cyntaf fyddai'n teithio am ddim.

Dywedodd rhieni/gofalwyr wrth Gomisiynydd Plant Cymru fod cost trafnidiaeth gyhoeddus i weithgareddau hamdden neu weithgareddau diwylliannol yn cyfyngu ar eu gallu i ysgogi eu plant. Hefyd, soniwyd sawl gwaith am gost uchel bysiau mewn sefyllfaoedd lle mae'n rhaid i blant a phobl ifanc dalu i deithio i'r ysgol a lleoliadau addysg.

Felly roedd trafnidiaeth gyhoeddus am ddim neu brisiau siwrneiau is, lle bo hynny ar gael, yn bwysig iawn i'r teuluoedd y gwnaethom siarad â nhw. Soniwyd droeon am wasanaeth Traws Cymru, er enghraifft, sy'n darparu cyfleoedd teithio am ddim ar benwythnosau. Nododd teuluoedd o'r gogledd eu bod wedi defnyddio'r gwasanaeth hwn i deithio o Wrecsam i Abermo yn yr haf, ac roedd plant a phobl ifanc yn ardal cymoedd y de yn defnyddio'r gwasanaeth rhwng Merthyr Tudful a Chaerdydd yn aml ar benwythnosau.

Nododd sawl gweithiwr proffesiynol fod y cynllun Fy Ngherdyn Teithio, sy'n cynnig traean oddi ar brisiau siwrneiau i bobl ifanc rhwng 16 a 21 oed, yn rhoi gostyngiad defnyddiol mewn costau ond mae'n werth nodi na wnaeth pobl ifanc sôn rhyw lawer am y cynllun hwn ac efallai nad ydynt yn ymwybodol o'r disgowntiau sydd ar gael.

³⁵ [Cynllun-Tair-Blynedd-19-22.pdf \(complantcymru.org.uk\)](#)

³⁶ [Siarter-ar-Gyfer-Newid-Diogelu-Plant-Cymru-rhag-Effaith-Tlodi.pdf \(complantcymru.org.uk\)](#)

Ymhlith yr argymhellion niferus sy'n rhan o gais ehangach i'r Llywodraeth gyflwyno cynllun cyflawni penodol ar dlodi plant yng Nghymru, mae Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag effaith tlodi wedi gwneud argymhelliad penodol mewn perthynas â thrafnidiaeth, sef y "dylai Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol estyn eu buddsoddiad mewn cynlluniau trafndiaeth di-dâl neu fforddiadwy a hygyrch i blant a phobl ifanc (Camau Gweithredu 18 ac 19 Bws Cymru), a cheisio sicrhau eu bod yn digwydd yn fwy rheolaidd, gan gwmpasu lleoliadau gwledig a mwy trefol".³⁷

Plant a'r Argyfwng Hinsawdd

Mae Llwybr Newydd yn tynnu sylw at yr angen i sicrhau bod pobl a newid yn yr hinsawdd yn rhan flaenllaw a chanolog o'r system drafndiaeth yng Nghymru, gan gynnwys pwysigrwydd cyflawni sero net erbyn 2050 er mwyn diogelu bywydau plant yng Nghymru. Mae datganiad ar y cyd gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol a Chomisiynydd Plant Cymru hefyd yn nodi bod plant a phobl ifanc yn teimlo pryder a rhwystredigaeth mewn perthynas â newid yn yr hinsawdd a bod angen i drafndiaeth gyhoeddus fod yn opsiwn hyfwrw ar gyfer y rhan fwyaf o siwrneiau er mwyn ymdrin â phryderon plant.³⁸ Canfu adolygiad o lenyddiaeth fod effeithiau newid yn yr hinsawdd yn cael effaith andwyol ar iechyd a llesiant plant ac y bydd plant heddiw a phlant y dyfodol yn dioddef ac yn dal i ddioddef o ganlyniad i newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys effaith dod i gysylltiad â llygredd aer ar systemau anadlol plant a'r risg uwch o afiechyd.³⁹

Lluniwyd y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) o ganlyniad i'n gwaith datblygu polisi. Cynhaliwyd gwaith ymgysylltu â phlant a phobl ifanc fel rhan o'r ymgynghoriadau ar gynllun Bws Cymru, strategaeth drafndiaeth Llwybr Newydd ac fel rhan o Fil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) 2020 a dynnwyd yn ôl, fel y nodwyd yn y paragraffau blaenorol.

Lluniodd Plant yng Nghymru adroddiad cryno ar ran y Tîm Deddfwriaeth Bysiau, a oedd yn crynhoi canfyddiadau "Cymru Ifanc", sef menter gan Plant yng Nghymru sy'n ategu ac yn cefnogi lleisiau plant a phobl ifanc ledled Cymru. Defnyddiodd Cymru Ifanc ddata yn deillio o'r cyfnod rhwng 2020 a 2023 o'r ymgynghoriadau a'r rhwydweithiau canlynol i lunio'r adroddiad cryno hwn:

- Adroddiad i'r Cenhedloedd Unedig
<https://www.childreninwales.org.uk/cy/newyddion/young-wales-report-united-nations-committee-rights-child/>
- Rhwydwaith Gofalwyr Ifanc

³⁷ [Siarter-ar-Gyfer-Newid-Diogelu-Plant-Cymru-rhag-Effaith-Tlodi.pdf \(complantcymru.org.uk\)](#)

³⁸ <https://www.childcomwales.org.uk/2019/02/taking-action-on-climate-change/>

³⁹ [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(20\)30274-6/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30274-6/fulltext)

- Arolwg Tlodi blynyddol Plant yng Nghymru
<https://www.childreninwales.org.uk/cy/newyddion/children-wales-launches-its-6th-annual-child-family-poverty-survey-findings-report/>
- Ymgynghoriad Plant a Phobl Ifanc ar yr Adolygiad Gweinidogol o Chwarae
- Ymgynghoriad ar y terfyn cyflymder o 20mya
- Ymgynghoriad cynllunio trafndiaeth

Erthyglau neu brotocolau dewisol CCUHP sy'n berthnasol i'n deddfwriaeth arfaethedig

Yn seiliedig ar y data a gasglwyd hyd yn hyn, rydym yn disgwyl i'r Bil gael effaith gadarnhaol ar fywydau plant drwy ymdrin â rhai o'r materion a nodwyd a'r rhwystrau sy'n atal plant a phobl ifanc rhag teithio o fewn canfyddiadau'r gwaith ymchwil a'r gwaith ymgynghori.

Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi ystyried canlyniadau bwriadol ac anfwriadol y cynigion ar hawliau'r plentyn ac mae'r dull a ddefnyddiwyd i ddatblygu'r ddeddfwriaeth wedi ystyried hawliau plant a phobl ifanc (er enghraifft, drwy helpu i sicrhau na cheir unrhyw achosion o wahaniaethu (Erthygl 2), a bydd yn parhau i wneud hynny. Fodd bynnag, ystyrir mai'r Erthyglau mwyaf perthnasol o ran yr effaith debygol ar blant a phobl ifanc yw Erthygl 12, Erthygl 15, Erthygl 23, Erthygl 28 ac Erthygl 31. .

Erthygl 12 – Mae gan blant yr hawl i ddweud eu barn ynghylch yr hyn a ddylai ddigwydd pan fo oedolion yn gwneud penderfyniadau sy'n effeithio arnyn nhw, ac i'w barn gael ei hystyried. O ran Erthygl 12, rhoddodd Llywodraeth Cymru gyfleoedd i blant fynegi eu barn ar sut y byddai'r broses o ddatblygu'r strategaeth drafndiaeth, gan gynnwys y Bil blaenorol, yn effeithio arnynt drwy gynnal digwyddiadau wedi'u hanelu'n benodol at blant.

Erthygl 13 – Mae gan blant yr hawl i gael a rhannu gwybodaeth ar yr amod nad yw'r wybodaeth yn niweidiol iddyn nhw nac i eraill.

Erthygl 15 Mae gan blant yr hawl i gydgyfarfod ac i ymuno â grwpiau a sefydliadau.

Erthygl 23 Dylai plant sydd ag anabledd o unrhyw fath gael gofal arbennig a chefnogaeth fel y gallant fyw bywyd llawn ac annibynnol.

Erthygl 28 Mae gan blant yr hawl i addysg.

Erthygl 31 Mae gan bob plentyn yr hawl i ymlacio a chwarae, ac i ymuno mewn ystod eang o weithgareddau er mwyn cyflawni hyn.

Mae swyddogion o'r farn y bydd system fysiau wedi'i dylunio ar sail genedlaethol i weithredu mewn ffordd fwy strategol o fudd i blant a phobl ifanc, yn enwedig y rhai hynny sy'n byw mewn ardaloedd gwledig nad oes gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus effeithiol ar gael iddynt ar hyn o bryd. Bydd yn hwyluso mwy o gyfleoedd i ddefnyddio

gwasanaethau bysiau i deithio, i gymdeithasu ac i fanteisio ar gyfleoedd hyfforddiant a chyflogaeth na'r cyfleoedd a geir o dan y system bresennol fwy tameidiog.

Gallai'r cynigion yn y Bil helpu i drechu'r rhwystrau a nodwyd gan y Comisiynydd Plant yn ystod yr ymgynghoriad ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a dynnwyd yn ôl (fel y nodir uchod) drwy alluogi Gweinidogion Cymru a Trafnidiaeth Cymru i ddarparu costau teithio mwy fforddiadwy a thecach drwy gynnig dulliau tocynnu integredig a strwythur prisiau siwrneiau cenedlaethol.

Nod y Bil yw helpu pobl ifanc i deimlo'n fwy hyderus wrth ddefnyddio bysiau o ganlyniad i welliannau posibl fel dulliau tocynnu integredig a phrisiau siwrneiau hawdd i'w talu, gwell gwybodaeth ar fysiau, ar safleoedd bysiau ac ar-lein, a gwasanaethau bysiau prydlon a dibynadwy. Dylai gwasanaethau bysiau lleol wedi'u cynllunio a'u trefnu'n genedlaethol ddarparu opsiwn hirdymor cynaliadwy i bobl ifanc. Bydd system gydgysylltiedig ar gyfer trefnu contractau ar gyfer gwasanaethau yn cynnig cyfleoedd i hyfforddi gyrwyr yn well ac i ddarparu gwybodaeth fwy cyson i deithwyr, a ddylai helpu i ddymchwel y rhwystrau y mae plant anabl a phlant ag amhariadau dysgu yn eu hwynebu a nodwyd yn adroddiad CARP Collaborations y cyfeiriwyd ato uchod.

Nodir sut y bydd y cynigion yn y Bil yn cefnogi holl erthyglau perthnasol CCUHP isod.

Rydym yn cydnabod na fydd deddfwriaeth ar ei phen ei hun yn llwyddo i ychwanegu at bob erthygl. Fodd bynnag, drwy wella'r fframwaith deddfwriaethol, ystyrir y gellir rhoi'r adnoddau a'r hyblygrwydd i'r sector cyhoeddus deilwra ei ddull gweithredu a thargedu adnoddau cyfyngedig yn fwy effeithiol i ddiwallu'r anghenion a'r amgylchiadau lleol hynny er mwyn ychwanegu at bob un o'r erthyglau hyn o dan CCUHP er mwyn cyflawni gwelliannau gwirioneddol.

Erthyglau neu Brotocolau Dewisol CCUHP	Yn gwella (X)	Yn herio (X)	Esboniad
Erthygl 12 Mae gan blant yr hawl i ddweud eu barn ynghylch yr hyn a ddylai ddigwydd pan fo oedolion yn gwneud penderfyniadau sy'n effeithio arnyn nhw, ac	x		O ran Erthygl 12, rhoddodd Llywodraeth Cymru gyfleoedd i blant fynegi eu barn ar sut y byddai'r broses o ddatblygu'r strategaeth drafnidiaeth, gan gynnwys y Bil blaenorol, yn effeithio arnynt drwy gynnal digwyddiadau wedi'u hanelu'n benodol at blant.

i'w barn gael ei hystyried.			
Erthygl 15 , Eich hawl i gyfarfod â ffrindiau ac i ymuno â grwpiau a chlybiau.	X		Bydd rhwydwaith bysiau da, dibynadwy a phrydlon yn helpu pobl ifanc i gyfarfod â ffrindiau ac i ymuno â grwpiau a chlybiau.
Erthygl 13 , Mae gan blant yr hawl i gael a rhannu gwybodaeth ar yr amod nad yw'r wybodaeth yn niweidiol iddyn nhw nac i eraill.	X		Bydd yn ofynnol darparu amserlenni a gwybodaeth glir a hygyrch ar gyfer bysiau, a fyddai o fudd i blant a phobl ifanc, yn enwedig plant a phobl ifanc anabl.
Erthygl 23 – Eich hawl i ofal arbennig a chefnogaeth os oes gennych anabledd fel y gallwch fyw bywyd llawn ac annibynnol.	X		Mae'r cynigion yn ceisio gwella hygyrchedd ac ansawdd gwasanaethau bysiau drwy ddulliau rheoli a gweithredu mwy effeithiol, gan sicrhau y gallant barhau yn yr hirdymor a gwella llwybrau. Gallai gwell mynediad i wybodaeth am wasanaethau bysiau hefyd helpu plant a phobl ifanc i ddeall eu hopsiynau teithio yn well, gan felly wella eu mynediad i wasanaethau bysiau.

Erthygl 28 , Eich hawl i ddysgu ac i fynd i'r ysgol.	X		Bydd rhwydwaith gwasanaethau bysiau dibynadwy wedi'i gynllunio a'i drefnu'n genedlaethol, sydd wedi ystyried gofynion teithio dysgwyr, yn cael effaith gadarnhaol ar blant a phobl ifanc gan y bydd yn cynnig cyfleoedd i drefnu gwasanaethau sy'n ystyried mynediad i addysg, hyfforddiant a hamdden.
Erthygl 31 , Eich hawl i ymlacio a chwarae.	X		Gallai gwell rhwydwaith bysiau cenedlaethol sy'n darparu rhwydwaith o lwybrau ac amseroedd teithio cydgysylltiedig sy'n hawdd i'w ddefnyddio a'i ddeall hefyd wella mynediad i gyfleoedd i blant ymlacio a chwarae.

Nid ystyrir y bydd y Bil yn cael effaith benodol ar ddinasyddion yr UE, yr AEE neu'r Swistir (y diogelir eu hawliau gan Gytundebau Hawliau Dinasyddion) o gymharu ag unigolion eraill sy'n byw yng Nghymru, gan gynnwys y rhai hynny hyd at 18 oed.

Bydd yr effeithiau a nodir yn yr asesiad hwn yn rhan o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a gaiff ei ystyried gan Weinidogion fel rhan o'r broses o gymeradwyo'r Bil cyn ei gyflwyno i'r Senedd.

Caiff Rhannau 1 ac 8, a'r Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant, eu cyhoeddi ar wefan Llywodraeth Cymru fel rhan o dudalennau'r Bil. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi llunio strwythur ymgysylltu er mwyn helpu i roi'r pecyn diwygio ehangach ar gyfer diwygio gwasanaethau bysiau ar waith. Roedd y cyngor a gafwyd gan swyddogion yn cynnwys y dylid sicrhau bod gwaith ymgysylltu â phlant a phobl ifanc yn rhan o hyn.

Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Hawliau Plant wedi ystyried yr effeithiau posibl sy'n deillio o bwerau galluogi'r ddeddfwriaeth sylfaenol. Cynhelir asesiad effaith pellach ar unrhyw bolisi a gaiff ei ddatblygu yn y dyfodol o ganlyniad i'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), gan gynnwys wrth ddatblygu trefniadau masnachfreinio a threfniadau dyfarnu contractau. Fel y cyfryw, caiff yr Asesiad hwn o'r Effaith ar Hawliau Plant ei adolygu'n rheolaidd wrth i gynigion manwl ar gyfer gweithredu gael eu datblygu a chaiff safbwyntiau a thystiolaeth gan randdeiliaid eu cynnwys wrth i ni asesu'r effeithiau posibl.

Bydd y Bil yn helpu i ddarparu gwasanaethau bysiau amlach, mwy cyfleus a mwy dibynadwy. Caiff penderfyniadau a fydd yn cael effaith uniongyrchol ar blant a phobl ifanc eu gwneud yn bennaf yn ystod y cam gweithredu. Mae trefniadau ymgysylltu effeithiol â

chyrff cynrychioliadol, gan gynnwys y Comisiynydd Plant, yn cael eu hystyried fel rhan o'r gwaith cynllunio ar gyfer y cam gweithredu.

B. ASESIAD O'R EFFAITH AR GYDRADDOLDEB

Casglwyd y data llinell sylfaen canlynol er mwyn helpu i greu darlun o Gymru er mwyn ystyried y materion sy'n effeithio ar y rhai hynny â nodweddion gwarchodedig a'r rhai sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig yng Nghymru a'u hanghenion.

Y boblogaeth a'i strwythur oedran

Poblogaeth Cymru fel y'i cofnodwyd ar gyfer canol blwyddyn 2023 oedd 3,132,700⁴⁰, â dwysedd poblogaeth o 150 o bobl fesul km sgwâr. Yn ôl data cyfrifiad 2021, mae poblogaeth Cymru yn cynnwys cyfran ychydig yn fwy o fenywod, sef 51% o'r boblogaeth o gymharu â 49% o ddynion⁴¹.

Mae data yn dangos bod poblogaeth gyffredinol Cymru yn cynyddu, a'i bod wedi cynyddu 44,000 ers y cyfrifiad diwethaf yn 2011. Mae cyfran y boblogaeth sy'n 65 oed neu drosodd wedi cynyddu i 21.3%.

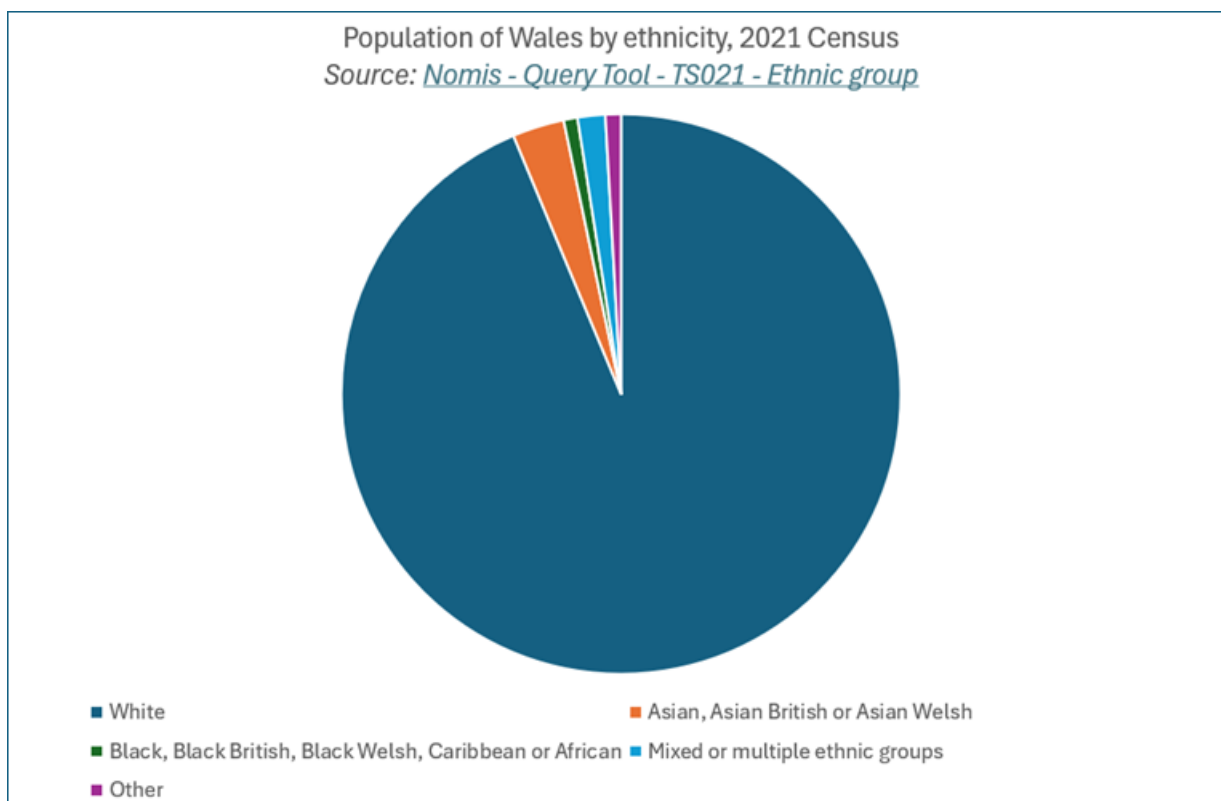
Ethnigrwydd

Mae Ffigur 1 yn dangos poblogaeth Cymru yn ôl ethnigrwydd. Mae'n dangos mai Gwyn yw'r prif ethnigrwydd yng Nghymru, wedi'i ddilyn gan Asiaidd/Asiaidd Prydeinig. Saesneg yw prif iaith y rhan fwyaf o gartrefi yng Nghymru.

- ◆ Ffigur 1 Poblogaeth Cymru yn ôl Ethnigrwydd

⁴⁰ Population estimates for the UK, England, Wales, Scotland and Northern Ireland - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol

⁴¹ [Amcangyfrifon o'r boblogaeth a chartrefi, Cymru - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol](#)



Crefydd

Ar adeg cyfrifiad 2021, roedd 47% o boblogaeth Cymru o'r farn nad oedd ganddynt unrhyw grefydd. Mae hyn o gymharu â 44% o'r boblogaeth a nododd eu bod yn Gristnogion, 2% o'r boblogaeth a nododd eu bod yn Fwslimiaid, gydag Iddewiaeth, Bwdhaeth, Hindŵaeth a Sikhiaeth oll yn cyfrif am lai na 0.5% o gyfanswm y boblogaeth⁴².

Anabledd

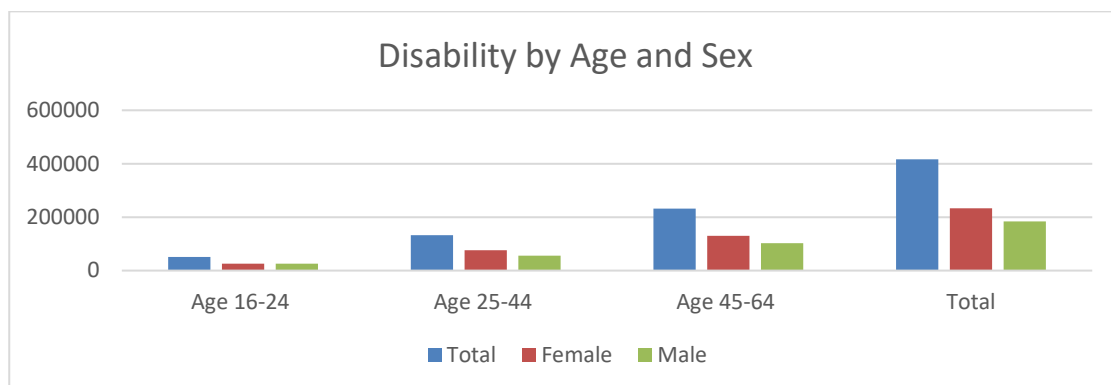
Mae data o'r Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth yn amcangyfrif fod cyfanswm o 416,600 o bobl yng Nghymru yn anabl. O'r boblogaeth hon, mae 55.9% yn fenywod ac mae 44.1% yn ddynion⁴³. Mae'r rhan fwyaf o'r rhai hynny ag amhariad yng Nghymru dros 55 oed gyda'r niferoedd yn lleihau'n unol ag oedran fel y gwelir yn Ffigur 7 isod. Amcangyfrifir bod 370,230 o ofalwyr cofrestredig yng Nghymru gyda gwaith ymchwil gan Gofalwyr Cymru yn amcangyfrif fod 220,000 o ofalwyr yn ceisio cydbwyso'r cyfrifoldeb hwn â gwaith am dâl⁴⁴.

⁴² [Crefydd, Cymru a Lloegr – Y Swyddfa Ystadegau Gwladol](#)

⁴³ Llywodraeth Cymru, 2019. Stats Cymru: Statws Anabl yn ôl Oedran a Rhyw. Ar gael ar-lein yn [Disability by Age and Sex](#)

⁴⁴ Carers Wales, 2025 [Key facts and figures](#) | Carers UK

Ffigur 2 Statws Anabl yn ôl Oedran a Rhyw



Priodas, Partneriaeth Sifil a Chyfeiriadedd Rhywiol

Yn ôl data cyfrifiad 2021, canran poblogaeth Cymru sydd wedi priodi neu sydd mewn partneriaeth sifil yw 44%⁴⁵. Mae data a gafwyd gan Lywodraeth Cymru yn amcangyfrif bod 34,500 o bobl yng Nghymru yn uniaethu fel pobl lesbiaidd, hoyw neu ddeurywiol⁴⁶. Canfu data'r SYG, o safbwynt ystadegol, mai pobl ifanc rhwng 16 a 24 oed sydd fwyaf tebygol o uniaethu fel pobl lesbiaidd, hoyw neu ddeurywiol yn y DU a bod cyfran uwch o ddynion yn uniaethu fel pobl hoyw⁴⁷.

Yr economi a'r farchnad lafur

Y gyfradd gyflogaeth ar gyfer pobl rhwng 16 a 64 oed yng Nghymru yn ystod y flwyddyn a ddaeth i ben ym mis Mehefin 2024 oedd 73.2%. Y gyfradd gweithgarwch economaidd ar gyfer pobl rhwng 16 a 64 oed oedd 75.6%, a'r gyfradd anweithgarwch economaidd oedd 24.4%⁴⁸.

Mae'r tabl isod yn dangos dadansoddiad o anweithgarwch economaidd yng Nghymru yn ôl y rheswm ar gyfer y flwyddyn a ddaeth i ben ym mis Mehefin 2024⁴⁹.

⁴⁵ [Demograffeg a mudo yng Nghymru \(Cyfrifiad 2021\) \[HTML\] | LLYW.CYMRU](#)

⁴⁶ Diverse Cymru, 2019. Anghydraddoldeb Cyfeiriadedd Rhywiol yng Nghymru. Ar gael ar-lein yn: <https://diverse.cymru.org.uk/protected-characteristics/sexual-orientation/?lang=cy>

⁴⁷ Llywodraeth Cymru, 2021. Cyfeiriadedd Rhywiol. Ar gael ar-lein yn: <https://www.llyw.cymru/cyfeiriadedd-rhywiol-2019>

⁴⁸ Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth, 2024. Stats Cymru: Cyfradd gweithgarwch economaidd yn ôl ardal leol yng Nghymru a blwyddyn. Ar gael ar-lein yn: <https://stats.cymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed/economicactivityrate-by-welshlocalarea-year>

⁴⁹ Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth 2024

<i>Rheswm dros anweithgarwch economaidd</i>	<i>% o'r cyfanswm anweithgarwch economaidd, 16-64</i>
<i>Myfyriwr</i>	<i>24.9</i>
<i>Gofalu am deulu/cartref</i>	<i>16.7</i>
<i>Salwch dros dro</i>	<i>1.7</i>
<i>Salwch hirdymor</i>	<i>33.5</i>
<i>Wedi ymddeol</i>	<i>13.4</i>
<i>Arall</i>	<i>9.6</i>

Ffynhonnell: Arolwg Blynnyddol o'r Boblogaeth – Anweithgarwch Economaidd yn ôl y Rhesymau

Mae arolwg gan yr Adran Drafnidiaeth yn dangos bod lefelau perchnogaeth ceir yn y DU yn is ymhlith grwpiau Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol. Nid oedd gan 29% o bobl Ddu fynediad i gar neu fan, o gymharu ag 14% o bobl Wyn yn 2020.⁵⁰

Mae pobl anabl yn fwy tebygol o fod mewn cartref lle nad oes mynediad i gar, ac os ydynt mewn cartref â mynediad i gar, maent yn llai tebygol o fod yn yrrwr. Roedd gan 55% o bobl anabl rhwng 17 a 64 oed drwydded yrru lawn yn 2020, o gymharu ag 83% o bobl nad ydynt yn anabl.⁵¹

⁵⁰ Yr Adran Drafnidiaeth, 2021. Travel by vehicle availability, income, ethnic group, household type, mobility status and NS-SEC. [Travel by vehicle availability, income, ethnic group, household type, mobility status and NS-SEC - GOV.UK](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf)

⁵¹ Yr Adran Drafnidiaeth, 2021. Transport: Disability and Accessibility Statistics, England 2020 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf

Nodwyd hefyd mai dim ond 35% o'r ceidwaid ceir cofrestredig yn y DU sy'n fenywod⁵² ac nad oedd gan 27% o oedolion 17 oed neu drosodd drwydded yrru car iawn yn 2016⁵³.

Mae'r mwyafrif o'r rhai hynny mewn swyddi cyflogedig yng Nghymru yn teithio i'r gwaith mewn car neu fan (38.4%), mae 5.7% yn cyrraedd y gwaith ar droed, ac mae 2.7% yn teithio ar fysiau⁵⁴.

Mae mwy o bobl yn defnyddio bysiau mewn ardaloedd trefol. Mae dwywaith cymaint o breswylwyr yn teithio ar fws i gyrraedd y gwaith yng Nghaerdydd (11%) a Chasnewydd (10%).⁵⁵

O ran defnyddio gwasanaethau eraill (y tu allan i gyflogaeth), gofynnodd Arolwg Cenedlaethol Cymru a gynhaliwyd gan Lywodraeth Cymru pa mor hawdd oedd hi i bobl ddefnyddio seilwaith allweddol. Canfu'r gwaith ymchwil hwn fod pobl hŷn (yn enwedig y rhai hynny sy'n 75 oed neu drosodd) yn ei chael hi'n anos cyrraedd yr ysbyty o gymharu â phobl iau, a bod y rhai hynny â mynediad i gar yn gyffredinol yn ystyried ei bod hi'n haws cyrraedd yr ysbyty. Er enghraifft, o blith y rhai a ymatebodd i'r arolwg, dim ond 3% o'r rhai hynny â char a ddywedodd ei bod hi'n anodd iawn cyrraedd yr ysbyty, o gymharu â 10% o'r rhai hynny heb gar⁵⁶.

Nodwyd hefyd fod trafndiaeth gyhoeddus yn her benodol i'r rhai hynny o gefndiroedd Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol oherwydd rhwystrau iaith a diffyg hyder wrth ofyn am help⁵⁷.

Gofynnodd Arolwg Cenedlaethol Cymru hefyd gwestiynau am deimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar ôl iddi dywyllu ac aeth ati i ddadansoddi newidynnau allweddol fel oedran a rhywedd. Yn gyffredinol, nodwyd bod 34% o'r rhai hynny a ymatebodd i'r arolwg yn teimlo'n ddiogel iawn o gymharu â 46% a oedd yn teimlo'n gymharol ddiogel, 15% a oedd yn teimlo'n gymharol anniogel a 5% a oedd yn teimlo'n anniogel iawn. Wrth ddadansoddi'r canlyniadau hyn yn ôl oedran, roedd y canlyniadau yn dangos yn gyffredinol wrth fynd yn hŷn fod pobl yn teimlo'n llai diogel, gyda dim ond 25% o'r rhai hynny sy'n 75 oed neu drosodd yn teimlo'n ddiogel iawn. Roedd amrywiaeth

⁵² Yr Adran Drafndiaeth, 2021. Vehicle Licensing Statistics: Annual 2020

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/985555/vehicle-licensing-statistics-2020.pdf

⁵³ Yr Adran Drafndiaeth, 2021. Transport: Disability and Accessibility Statistics, England 2020 [Transport: disability and accessibility statistics, England: 2020 - GOV.UK](#)

⁵⁴ SYG, 2011. Data'r Cyfrifiad WD703EW - Dull teithio i'r gwaith [WD703EW \(Method of travel to work \(2001 specification\) \(Workday population\)\) - Nomis - Official Census and Labour Market Statistics](#)

⁵⁵ Experian. Commuting in and around Wales. Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Ar gael ar-lein yn: <https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2018-12/070327-commuting-in-and-around-wales-en.pdf>

⁵⁶ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafndiaeth. Ar gael ar-lein yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

⁵⁷ Y Groes Goch Brydeinig (2019) Barriers to belonging: An exploration of loneliness among people from Black, Asian and Minority Ethnic backgrounds. [Barriers to belonging | Y Groes Goch Brydeinig](#)

sylweddol hefyd yn ôl rhywedd, gyda 43% o ddynion yn ymateb eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn yn teithio ar ôl iddi dywyllu o gymharu â 24% o fenywod. Dim ond 2% o ddynion a ymatebodd eu bod yn teimlo'n anniogel iawn yn teithio ar ôl iddi dywyllu o gymharu â 9% o fenywod⁵⁸.

Mae teimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus hefyd yn broblem i unigolion LHDT+ a nodwyd bod bron i chwarter pobl drawsryweddol yn osgoi defnyddio trafndiaeth gyhoeddus gan eu bod ofn achosion o aflonyddu neu ofn cael eu hadnabod fel unigolion trawsryweddol⁵⁹. Canfu'r Arolwg LHDT+ Cenedlaethol hefyd fod 65% o oedolion LHDT cisryweddol yn nodi eu bod yn osgoi bod yn agored am eu cyfeiriadedd rhywiol ar drafnidiaeth gyhoeddus⁶⁰.

Y Bil a grwpiau nodweddion gwarchodedig: asesiad ac adolygiad o'r dystiolaeth

Bydd y cynigion yn y Bil yn diwygio'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu cynllunio a'u darparu yng Nghymru a'r nod yw integreiddio bysiau yn well i'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach a rheoleiddio'r diwydiant drwy system wedi'i trefnu ar ffurf ganolog.

Bydd awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig, Trafndiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn cydweithio i ddylunio rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau, o fewn y cyllid sydd ar gael ac i drefnu gwasanaethau.

Mae'r dystiolaeth sydd ar gael yn nodi mai effaith niwtral fydd y cynigion yn ei chael ar nodweddion gwarchodedig priodas/partneriaeth sifil a chrefydd/cred. Ar gyfer nodweddion gwarchodedig eraill, mae rhwydwaith bysiau cydgysylltiedig wedi'i gynllunio yn debygol o fod yn fuddiol.

Oedran

Mae gwaith ymchwil a wnaed gan Age Cymru wedi canfod fod teithio ar fysiau yn allweddol i bobl hŷn o ran lleihau ynysigrwydd a gwella llesiant⁶¹. Yn ogystal, mae Age Cymru hefyd wedi nodi bod pobl hŷn (yn enwedig y rhai hynny heb fynediad i gar) yn ei chael hi'n anodd cyrraedd gwasanaethau allweddol gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus e.e. ysbytai.

Anabledd

⁵⁸ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafndiaeth. Ar gael ar-lein yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

⁵⁹ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2018) Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol [Is Britain Fairer](#)

⁶⁰ Swyddfa Cydraddoldebau Llywodraeth y DU (2018) Arolwg LHDT Cenedlaethol [National LGBT Survey: Research report - GOV.UK](#)

⁶¹ Age Cymru, 2013. Bysiau – gwasanaeth allweddol i bobl hŷn. Ar gael ar-lein yn: <https://www.ageuk.org.uk/cymru/our-impact/policy-publications/buses-a-lifeline-for-older-people/>

Mae pobl anabl yn fwy tebygol o fod mewn cartref lle nad oes mynediad i gar, ac os ydynt mewn cartref â mynediad i gar, maent yn llai tebygol o fod yn yrrwr. Roedd gan 55% o bobl anabl rhwng 17 a 64 oed drwydded yrru lawn yn 2020, o gymharu ag 83% o bobl nad ydynt yn anabl.⁶²

Mae hyder pobl anabl wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus wedi lleihau ac mae hyn wedi cael effaith negyddol ar symudedd, ar gymryd rhan mewn bywyd pob dydd ac ar ddinasyddiaeth. Yn mhedwerydd arolwg y Sefydliad Ymchwil dros Ddefnyddwyr Anabl (Awst 2020), dywedodd 52% o'r ymatebwyr eu bod yn ansicr ynghylch dychwelyd i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar ôl i gyfyngiadau teithio COVID-19 gael eu dileu'n llwyr.⁶³

Mae llawer o bobl anabl yn ei chael hi'n anodd cael gafael ar wybodaeth wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mewn adroddiad gan yr Adran Drafndiaeth ar Anabledd a Hygyrchedd ar gyfer 2019/2020, nodwyd bod 54% o bobl anabl yn fodlon ar yr wybodaeth sy'n cael ei darparu am drafndiaeth gyhoeddus⁶⁴. Yng Nghymru, mae gan tua 70,000 o bobl amhariad dysgu⁶⁵, mae tua 17,000 o bobl wedi'u cofrestru fel pobl ag amhariad ar y golwg⁶⁶, ac mae gan tua 575,000 o bobl amhariad ar y clyw.⁶⁷

Mae'n bosibl y bydd pobl anabl yn wynebu anawsterau wrth ddefnyddio gwybodaeth mewn fformatau traddodiadol neu ar wefannau, yn enwedig yn ystod digwyddiadau anarferol lle bydd achosion o darfu ar wasanaethau neu newidiadau i wasanaethau. Adleisiwyd hyn mewn ymatebion i'r gwaith ymgysylltu ar gyfer Bws Cymru.⁶⁸

Ailbennu Rhywedd

Mae teimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus hefyd yn broblem i unigolion LHDT+ a nodwyd bod bron i chwarter pobl drawsryweddol yn osgoi defnyddio trafndiaeth

⁶² Yr Adran Drafndiaeth, 2021. Transport: Disability and Accessibility Statistics, England 2020 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf

⁶³ [Drws ar Glo: datgloi bywydau a hawliau pobl anabl yng Nghymru ar ôl COVID-19 | LLYW.CYMRU](#)

⁶⁴ Yr Adran Drafndiaeth: Disability and Accessibility Statistics, England 2019/2020. Ar gael ar-lein yn: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/972438/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2019-to-2020.pdf

⁶⁵ Mencap Cymru. Ynglŷn ag Anabledd Dysgu. <https://wales.mencap.org.uk/cy/node/1427>

⁶⁶ RNIB. Key information and statistics on sight loss in the UK [https://www.rnib.org.uk/professionals/knowledge-and-research-hub/key-information-and-statistics#:~:text=A%20total%20of%20173%2C735%20are,were%20last%20published%20in%202010\).](https://www.rnib.org.uk/professionals/knowledge-and-research-hub/key-information-and-statistics#:~:text=A%20total%20of%20173%2C735%20are,were%20last%20published%20in%202010).)

⁶⁷ Prifysgol De Cymru. Ymwybyddiaeth Pobl Fyddar: Pobl Fyddar yng Nghymru. <https://libguides.southwales.ac.uk/ymwybyddiaeth>.

⁶⁸ [Transport: disability and accessibility statistics, England: 2019 to 2020 - GOV.UK](#)

gyhoeddus gan eu bod ofn achosion o aflonyddu neu ofn cael eu hadnabod fel unigolion trawsryweddol⁶⁹. Canfu'r Arolwg LHDT Cenedlaethol hefyd fod 65% o oedolion LHDT cisryweddol yn nodi eu bod yn osgoi bod yn agored am eu cyfeiriadedd rhywiol ar drafndiaeth gyhoeddus⁷⁰.

Hil

Mae grwpiau Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol yn teithio mwy ar fysiau a choetsys nag unrhyw grŵp arall⁷¹, ac mae lefelau perchnogaeth ceir ar eu hisaf ymhlith pobl iau, pobl hŷn, pobl anabl, pobl Ddu, Asiaidd ac ethnig leiafrifol, menywod a phobl ar incwm isel⁷². Fodd bynnag, nodir hefyd mai'r grwpiau hyn sy'n wynebu'r rhwystrau mwyaf wrth ddefnyddio bysiau, yn enwedig o safbwynt hyder a diogelwch.

Mae arolwg gan yr Adran Drafndiaeth yn dangos bod lefelau perchnogaeth ceir yn y DU yn is ymhlith grwpiau Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol. Nid oedd gan 29% o bobl Ddu fynediad i gar neu fan, o gymharu ag 14% o bobl Wyn yn 2020.⁷³

Rhyw

Fel y nodwyd yn Arolwg Cenedlaethol Cymru, roedd mwy o fenywod a phobl ar incwm isel yn teimlo'n gymharol anniogel neu'n anniogel iawn wrth deithio ar drafndiaeth gyhoeddus ar ôl iddi dywyllu. Hefyd, nodir bod pobl ifanc, yn enwedig pobl ifanc rhwng 17 ac 20 oed, yn dibynnu mwy ar wasanaethau bysiau na grwpiau oedran eraill, yn bennaf er mwyn teithio rhwng ysgolion, sefydliadau addysgol a gartref⁷⁴, felly mae'r system bysiau yn hanfodol er mwyn i bobl iau allu ymgymryd ag addysg a gweld eu ffrindiau yn ddiogel.

Nod y Bil yw sicrhau y bydd gwasanaethau bysiau yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i'r rhan fwyaf o aelodau o gymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir. Fel y cyfryw, gallai helpu i gyflawni buddion sylweddol o ran canlyniadau cyfiawnder cymdeithasol a chydaddoldeb.

Byddai gofyn i Lywodraeth Cymru, y diwydiant bysiau a grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr gydweithio i gyflwyno cyfres o fentrau, gan gynnwys rhannu gwybodaeth, er mwyn gwella

⁶⁹ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2018) Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol [Is Britain Fairer](#)

⁷⁰ Swyddfa Cydraddoldebau Llywodraeth y DU (2018) Arolwg LHDT Cenedlaethol [National LGBT Survey: Research report - GOV.UK](#)

⁷¹ Yr Adran Drafndiaeth, 2017. Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017 2017 [National Travel Survey: 2017 - GOV.UK](#)

⁷² Yr Adran Drafndiaeth, 2017. Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017. NTS0707: Adult personal car access and trip rates by ethnic group: England [nts0707.ods](#)

⁷³ Yr Adran Drafndiaeth, 2021. Travel by vehicle availability, income, ethnic group, household type, mobility status and NS-SEC. [Travel by vehicle availability, income, ethnic group, household type, mobility status and NS-SEC - GOV.UK](#)

⁷⁴ STC Ltd, 2016. School Transport Matters: A Report on school transport provision across the UK 2010-2016. Ar gael ar-lein yn: <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>

hyder pob un sy'n defnyddio bysiau ac annog mwy o ddefnydd ohonynt. Byddai gweithio gyda defnyddwyr bysiau yn nodi materion penodol y mae grwpiau gwahanol o ddefnyddwyr, gan gynnwys y rhai hynny â nodweddion gwarchodedig, yn eu hwynebu sy'n eu hatal rhag defnyddio gwasanaethau bysiau a gellid gweithio gyda'r sector bysiau er mwyn helpu i ymdrin â'r rhwystrau hyn.

Nod y cynigion sydd wedi'u nodi yn y Bil yw creu gwasanaeth bysiau sy'n cynnwys mwy o rwydweithiau, sy'n gwasanaethu mwy o gymunedau.

Cofnod o Effeithiau yn ôl nodweddion gwarchodedig

Mae'r tabl isod yn crynhoi canfyddiadau'r Asesiad hwn o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn ôl nodwedd warchodedig.

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
Oedran	<i>Pobl hŷn</i> Effeithiau Cadarnhaol Byddai rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig yn darparu gwasanaeth cyson, haws i'w ddeall sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth pobl hŷn sydd o bosibl yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Gallai chwarae rhan bwysig wrth wella iechyd a llesiant pobl hŷn drwy gysylltu cymunedau a mynd i'r afael ag ynysigrwydd. Bydd darparu cyfnewidfeydd trafnidiaeth gyhoeddus newydd ac opsiynau tocynnu symlach a fforddiadwy yn golygu y bydd siwrneiau cysylltiol yn haws, yn cynnig gwell gwerth am arian ac yn fwy diogel. Gallai dulliau tocynnu integredig drwy gynhyrchion ar-lein ac apiau greu anfantais i bobl hŷn os na allant gael gafael ar y tocynnau gorau / gwybodaeth. Fel y nodir uchod, mae gallu teithio ar fysiau yn bwysig iawn i bobl hŷn o ran lleihau'r risg o	Mae poblogaeth Cymru yn heneiddio fel yr amlinellir yn yr ystadegau a ddarperir. Nododd Age Cymru fod teithio ar fysiau yn allweddol i bobl hŷn o ran lleihau ynysigrwydd, gwella llesiant a chyrraedd gwasanaethau pwysig fel apwyntiadau meddygol⁷⁵. Canfu Arolwg Cenedlaethol Cymru fod pobl hŷn yn teimlo'n fwy annigol yn teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus nag unrhyw grŵp oedran arall.	Bydd unrhyw wasanaethau tocynnu integredig newydd yn ystyried yr effaith ar bobl hŷn. Caiff y mathau hyn o ddulliau tocynnu electronig eu gweithredu ochr yn ochr â dull tocynnau ffisegol mwy traddodiadol er mwyn sicrhau na fydd pobl hŷn yn teimlo wedi'u hallgáu.

⁷⁵ Age Cymru, 2013. Bysiau – gwasanaeth allweddol i bobl hŷn. Ar gael ar-lein yn:

<https://www.ageuk.org.uk/cymru/our-impact/policy-publications/buses-a-lifeline-for-older-people/>

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
	unigrwydd ac ynysigrwydd, a gwella iechyd a llesiant.		
	<i>Pobl iau</i> Effeithiau Cadarnhaol Gallai fforddiadwyedd a hygyrchedd gwasanaethau bysiau arfaethedig ddarparu darpariaethau angenrheidiol ychwanegol i blant oed ysgol a phobl ifanc sy'n awyddus i ymgymryd â chyflogaeth, addysg neu hyfforddiant, yn ogystal ag agweddau cymdeithasol. Gallai'r hyder a fyddai'n deillio o hynny olygu y byddent yn dewis trafnidiaeth gyhoeddus fel y dull teithio a ffefrir ganddynt, gan ddiogelu dyfodol gwasanaethau bysiau. Bydd gwelliannau i ansawdd aer yn cael effaith gadarnhaol ar iechyd a llesiant pobl ifanc.	Nodir bod pobl ifanc, yn enwedig pobl ifanc rhwng 17 ac 20 oed, yn dibynnu mwy ar wasanaethau bysiau na grwpiau oedran eraill, yn bennaf er mwyn teithio rhwng ysgolion a sefydliadau addysgol a gartref.⁷⁶ O safbwynt ystadegol, mae pobl iau yn dibynnu mwy ar wasanaethau bysiau i gyrraedd lleoliadau addysg ac nid oes llawer ohonynt yn berchen ar gar.	Mae teithio gan ddysgwyr y tu allan i gwmpas y Bil hwn. Fodd bynnag, cynhaliwyd Adolygiad a gwnaed diwygiadau i'r Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) a'r Canllawiau cysylltiedig.
	<i>Pobl rhwng 21 a 64 oed</i> Effeithiau cadarnhaol Byddai rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig yn darparu gwasanaeth cyson, haws i'w ddeall sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth pobl rhwng 21 a 64 oed sy'n	Ceir gwahaniaethau yn ôl rhanbarth ac oedran o ran y defnydd o fysiau hefyd ond, ar ôl rheoli ar gyfer ffactorau eraill, mae'r cydberthnasau yn diflannu, sy'n awgrymu mai ffactorau heblaw oedran person a'r rhanbarth lle mae'n byw sy'n esbonio'r gwahaniaethau. Roedd 9% o bobl rhwng 45 a 64	

⁷⁶ STC Ltd, 2016. School Transport Matters: A Report on school transport provision across the UK 2010-2016. Ar gael ar-lein yn: <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
	defnyddio trafndiaeth gyhoeddus at ddibenion gwaith, hyfforddiant a/neu hamdden. Gallai chwarae rhan bwysig wrth wella iechyd a llesiant pobl rhwng 21 a 64 oed drwy gysylltu cymunedau, gwella gallu unigolion (yn enwedig y rhai hynny sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus) i fyw'n annibynnol a manteisio ar gyfleoedd addysg, hyfforddiant, cyflogaeth neu hamdden na fyddent o bosibl yn gallu gwneud hynny fel arall. Bydd darparu cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus newydd ac opsiynau tocynnu symlach a fforddiadwy yn golygu y bydd siwrneiau cysylltiol yn haws, yn cynnig gwell gwerth am arian ac yn fwy diogel.	oed yn defnyddio bws o leiaf unwaith yr wythnos o gymharu ag 14% o bobl 65 oed neu drosodd ac 13% o bobl rhwng 16 a 44 oed. Hefyd, roedd 13% o bobl a oedd yn byw yn y Gogledd-orllewin ac 14% a oedd yn byw yn y De-ddwyrain yn defnyddio bws o leiaf unwaith yr wythnos o gymharu â 7% yn y Canolbarth. Ar y cyfan, gan gynnwys y rhai nad oeddent yn defnyddio bysiau, roedd 52% o bobl (16+ oed) yn fodlon ar wasanaethau bysiau ac roedd 23% yn anfodlon. Roedd gan bobl rhwng 16 a 44 oed a phobl rhwng 45 a 64 oed gyfraddau boddhad o tua 50%.⁷⁷ Prin yw'r gwaith ymchwil a wnaed, yn genedlaethol ac yn rhyngwladol, i asesu effaith cymudo i'r gwaith ar fenywod beichiog er mwyn gallu cynnal asesiad cynhwysfawr o'r effaith ar y grŵp hwn o bobl. Fodd bynnag, mae beichiogrwydd yn gysylltiedig â newidiadau hormonaidd a chorfforol, symptomau corfforol yn ogystal â symptomau seicolegol. Gall straen effeithio ar iechyd mamau beichiog ac ar ddatblygiad eu ffetysau (Hobel et al., 2008).⁷⁸	
Anabledd (ystyriwch y	Bydd gwella mynediad, gan gynnwys mynediad ffisegol i'r	Amcangyfrifir bod 416,600 o bobl anabl yng Nghymru. ⁸⁰	Dd/G

⁷⁷ Trafndiaeth (Arolwg Cenedlaethol Cymru): Ebrill 2022 i Fawrth 2023 [HTML] | LLYW.CYMRU

⁷⁸ Pregnancy and commuting on public transport - ScienceDirect

⁸⁰ StatsCymru (2019) Statws Anabl yn ôl Oedran a Rhyw, ar gael ar-lein yn [Disability by Age and Sex](#)

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
model cymdeithasol o anabledd ⁷⁹ a'r ffordd y gallai eich cynnig achosi'n anfwriadol, neu y gallai gael ei ddefnyddio i ddileu'n rhagweithiol, y rhwystrau y mae pobl â gwahanol fathau o amhariad yn eu hwynebu)	saflle bysiau dymunol a chyfnewidfeydd a mynediad dilynol i'r bws ei hun, yn gwella hyder teithwyr. Gan ddefnyddio'r darpariaethau rhannu gwybodaeth yn y Bil, bydd Gweinidogion Cymru yn gallu cydgysylltu seilwaith yn well â'r ddarpariaeth gwasanaethau bysiau lleol o dan y model newydd. Bydd mesurau ychwanegol fel diogelwch pobl sy'n defnyddio cadair olwyn, seddau blaenoriaeth, mannau penodol ar gyfer cŵn cymorth, yn ogystal â gwybodaeth glywadwy a gweledol, ochr yn ochr â gwybodaeth a hyfforddiant i yrwyr, yn sicrhau bod defnyddwyr yn teimlo'n ddiogel ac yn gyfforddus yn defnyddio'r rhwydwaith bysiau. Mae'r rhain oll yn bethau y gall Gweinidogion Cymru eu cyflawni drwy amodau mewn contractau a thrwyddedau. Ni chaiff newidiadau eu gwneud dros nos ond mae'r Bil yn gwella ein gallu i leihau rhwystrau i ddefnyddwyr.	Mae pobl anabl yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus ac nid oes llawer ohonynt yn berchen ar geir. ⁸¹	
Ailbennu Rhywedd (y weithred o drawsnewid a phobl drawsryweddol)	Gallai hyfforddiant a phrosesau meithrin gwybodaeth a gynhelir fel amod o dan contractau a thrwyddedau gynnig cyfleoedd i wella hyder staff a'u gallu i ryngweithio â phobl Draws a	Dengys gwaith ymchwil fod grwpiau LHDT+ wedi nodi eu bod yn osgoi trafnidiaeth gyhoeddus am eu bod ofn achosion o aflonyddu. ⁸²	Dd/G

⁷⁹ Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r model cymdeithasol o anabledd. Rydym yn deall nad yw pobl anabl yn cael eu hanablu gan amhariadau ond gan y rhwystrau y maent yn dod ar eu traws mewn cymdeithas. Y ffordd orau o wella cydraddoldeb i bobl anabl yw drwy sicrhau mai dileu rhwystrau, yn hytrach na'u creu, y bydd eich cynnig. Am ragor o wybodaeth, ewch i'r fewnwyd a chwilio am 'model cymdeithasol'.

⁸¹ Yr Adran Drafnidiaeth (2021) Transport: Disability and Accessibility Statistics, England 2020
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf

⁸² Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2018) Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol [Is Britain Fairer](#)

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
	gallai greu cyfleoedd i sicrhau amrywiaeth yn y gweithlu. O ganlyniad, bydd effaith gadarnhaol ar y rhai hynny â phrofiad o ailbennu rhywedd o ran teimlo'n ddiogel ac yn gyfforddus.		
Beichiogrwydd a mamolaeth	Byddai gwell gwasanaethau bysiau a chyfnwdfeydd bysiau strategol yn cael effaith gadarnhaol wrth deithio i weld teulu a ffrindiau ac wrth fynd i siopa a defnyddio gwasanaethau cyhoeddus, gan gynnwys gwasanaethau iechyd. Byddai hyfforddiant sgiliau i yrwyr yn sicrhau bod gyrwyr wedi'u hyfforddi i ymateb i anghenion teithwyr beichiog mewn ffordd sensitif. Bydd gwelliannau i ansawdd aer yn cael effaith gadarnhaol ar fenywod beichiog. Effaith negyddol bosibl yw y gallai annog mwy o bobl i deithio ar fysiau arwain at fwy o gystadleuaeth am fannau i bramiau/cadeiriau olwyn. Nid yw'r gyfraith yn glir o ran a fyddai pobl sy'n defnyddio cadair olwyn yn cael blaenoriaeth. Effaith gadarnhaol: Gall cymudo gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus fod yn arbennig o heriol i famau beichiog oherwydd gall fod yn anrhagweladwy (e.e. gwasanaethau hwyr a	Nododd ymchwiliad yn 2020 fod cysylltiad sylweddol rhwng llygredd aer ac amlygiad i wres a chanlyniadau negyddol yn ystod beichiogrwydd.⁸³ Bydd gwelliannau i'r gwasanaethau bysiau yn ei gwneud hi'n haws cyrraedd gwasanaethau allweddol fel apwyntiadau meddygol.	Er mwyn lliniaru'r achos posibl o wrthdaro buddiannau rhwng pobl sy'n defnyddio pram/cadair olwyn o ran cael lle ar fysiau, rydym yn cynnig y dylai fod angen i weithredwyr bysiau gyfleu eu polisïau'n glir ac y dylid rhoi hyfforddiant llawn i yrwyr bysiau i'w galluogi i ddatrys achosion o wrthdaro ar y bws yn effeithiol ac yn deg

⁸³ Bekar et al., 2020. Association of Air Pollution and Heat Exposure with Preterm Birth, Low Birth Weight, and Stillbirth in the UK: A Systematic Review. Ar gael ar-lein yn: https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2767260?utm_source=For_The_Media&utm_medium=referral&utm_campaign=ftm_links&utm_term=061820

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
	gwasanaethau wedi'u canslo), gall olygu bod angen newid rhwng sawl dull o deithio, a gall fod amodau negyddol (e.e. gormod o bobl, dim seddau, tymereddau uchel). Gall profiad cymudo negyddol achosi straen a chael effaith ar feichiogrwydd. Byddai rhwydwaith bysiau cenedlaethol integredig yn darparu gwasanaeth cyson, haws i'w ddeall sy'n gwella eglurder a dealltwriaeth i famau beichiog a phobl â babanod newydd-anedig sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus.		
Hil (gan gynnwys lleiafrifoedd ethnig gwahanol, Sipsiwn a Theithwyr a Mudwyr, Ceiswyr Lloches a Ffoaduriaid)	Byddai gwasanaethau bysiau gwell ac integredig o fudd i ddefnyddwyr Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol, gan fod y grŵp hwn yn dibynnu'n fawr ar drafnidiaeth gyhoeddus. Bydd cyflwyno safonau'r Gymraeg a hyfforddiant i yrwyr bysiau o fudd i ddefnyddwyr y mae'n well ganddynt ddefnyddio'r Gymraeg ar wasanaethau.	Mae grwpiau Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol yn teithio mwy ar fysiau a choetsys nag unrhyw grŵp arall ⁸⁴ , er bod y grwpiau hyn hefyd yn nodi lefelau hyder isel a phryderon ynghylch diogelwch ar fysiau. Nid Cymraeg na Saesneg yw prif iaith 1.7% o gartrefi yng Nghymru ⁸⁵	Dd/G
Crefydd a chred a diffyg cred	Gallai'r cynigion wella mynediad i'r rhai hynny sydd am fynychu gwasanaethau crefyddol.	Fel y nodir yn y dystiolaeth uchod, mae pobl yn dibynnu ar geir i fynd i wasanaethau crefyddol a bydd gwell mynediad gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn helpu mwy o grwpiau o bobl i arfer eu ffydd ac i fynd i wasanaethau ffydd.	Dd/G
Rhyw / Rhywedd	Yn gadarnhaol ar y cyfan ond yn arbennig i ddefnyddwyr benywaidd yn dilyn gwelliannau i wasanaethau bysiau. Gallai hyfforddiant a phrosesau meithrin gwybodaeth a gynhelir fel amod o dan gontractau a	Mae llai o fenywod yn y DU yn berchen ar gar o gymharu â dynion ac felly maent yn	Dd/G

⁸⁴ Arolwg Teithio Cenedlaethol 2017 [National Travel Survey: 2017 - GOV.UK](https://www.gov.uk/national-travel-survey)

⁸⁵ Data cyfrifiad 2011 y SYG [2011 Census - Office for National Statistics](https://www.gov.uk/census)

Nodwedd neu grŵp gwarchodedig	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau?
	thrwyddedau wella profiadau defnyddwyr ar fysiau ac o bosibl gynnig cyfleoedd i wella amrywiaeth yn y gweithlu trafndiaeth drwy ddileu rhwystrau canfyddedig.	dibynnu mwy ar drafndiaeth gyhoeddus. ⁸⁶ Yn gyffredinol, mae menywod yn teimlo'n llai diogel yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig ar ôl iddi dywyllu ⁸⁷ .	
Cyfeiriadedd rhywiol (Lesbiaidd, Hoyw a Deurywiol)	Gallai hyfforddiant a phrosesau meithrin gwybodaeth a gynhelir fel amod o dan gontractau a thrwyddedau gynnig cyfleoedd i hyfforddi staff mewn perthynas â chydarddoldeb a gallent greu cyfleoedd i sicrhau amrywiaeth yn y gweithlu. O ganlyniad, bydd effaith gadarnhaol gan y bydd defnyddwyr yn teimlo'n ddiogel ac yn gysurus.	Dengys gwaith ymchwil fod grwpiau LHDT+ wedi nodi eu bod yn osgoi trafndiaeth gyhoeddus am eu bod ofn achosion o aflonyddu. ⁸⁸	Dd/G

Hawliau Dynol a Chonfensiynau'r Cenhedloedd Unedig

A fydd y polisi hwn yn cael effaith gadarnhaol neu negyddol ar hawliau dynol pobl, yn eich barn chi?

Hawliau Dynol	Beth yw effeithiau cadarnhaol neu negyddol y cynnig?	Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth)	Sut y byddwch yn lliniaru Effeithiau negyddol?
	Yn gyffredinol, ystyrir y byddai'r cynigion yn y Bil yn cael effaith	Byddai gweithredu'r Bil yn helpu i ddarparu gwasanaethau bysiau amlach, mwy cyfleus a	

⁸⁶ Yr Adran Drafndiaeth (2021) Vehicle Licensing Statistics: Annual 2020

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/985555/vehicle-licensing-statistics-2020.pdf

⁸⁷ Llywodraeth Cymru, 2014. Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafndiaeth Ar gael ar-lein yn:

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

⁹¹ Llywodraeth Cymru, 2014. Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafndiaeth Ar gael ar-lein yn:

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

	gadarnhaol ar hawliau dynol pobl.	mwy dibynadwy. Byddai hyn yn gwella ansawdd bywyd pobl, ac yn gwella eu hiechyd corfforol a'u hiechyd meddwl. Byddai gwelliannau i wasanaethau bysiau yn ei gwneud hi'n haws cyrraedd gwasanaethau allweddol a chael mynediad i apwyntiadau meddygol a darpariaeth gofal iechyd mewn modd amserol. Byddai hefyd yn helpu pobl i gwrdd ag aelodau o'u teulu a ffrindiau a gallai o bosibl wella mynediad pobl i wasanaethau a digwyddiadau crefyddol. Yn enwedig i'r rhai hynny sy'n dibynnu'n llwyr ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae bysiau yn ddull trafndiaeth gwyrddach ac maent yn allweddol wrth leihau dibyniaeth pobl ar geir. Bydd lleihau allyriadau carbon nawr yn helpu i sicrhau buddion	
--	--	---	--

		uniongyrchol a buddion hirdymor gan gynnwys, ymhlith eraill, gwell ansawdd aer ac iechyd. Byddai'r ddeddfwriaeth naill ai'n cael effaith niwtral neu effaith fuddiol ar grwpiau targed, gan gynnwys neu wella mynediad pobl i addysg, hyfforddiant, gwaith, arferion crefyddol a hamdden yn unol ag Erthyglau 9 (rhyddid meddwl, cred a chrefydd), 10 (rhyddid mynegiant), 11 (rhyddid i gynnull a chymdeithasu) a Phrotocol 1, Erthygl 2 (hawl i addysg) o Ddeddf Hawliau Dynol 1998 ac Erthygl 9 (Hygyrchedd) Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau Pobl ag Anabledau.	
Erthygl 6 (yr hawl i wrandawriad teg wrth bennu hawliau sifil)	Mae darpariaethau yn y Bil y gallai Erthygl 6 fod yn berthnasol iddynt. Mae'r Bil yn darparu ar gyfer gorfodi amodau trwyddedau drwy atal	Mae darpariaeth o'r fath yn ofynnol er mwyn sicrhau y caiff gwasanaethau eu gweithredu'n unol â safon benodol.	Os caiff trwyddedau eu hatal neu eu dirymu neu os caiff cosbau sifil eu gosod, bydd gan weithredwyr yr hawl i wrandawriad teg a chyhoeddus o fewn cyfnod amser rhesymol gan

	neu ddirymu trwyddedau a gorfodi'r gofynion cyfyngu a'r gofynion sy'n ymwneud â gwybodaeth drwy gosbau sifil.		dribiwnlys annibynnol a diduedd.
A1P1 (Diogelu eiddo)	Mae darpariaethau yn y Bil y gallai A1P1 fod yn berthnasol iddynt ar y sail eu bod yn rheoli'r defnydd o eiddo (amodau sydd wedi'u gosod ar drwyddedau gwasanaethau bysiau lleol, atal neu ddirymu trwyddedau a gosod cyfyngiad sy'n gwahardd gweithredwyr rhag darparu gwasanaethau)	Mae darpariaeth o'r fath yn ofynnol er mwyn sicrhau y caiff gwasanaethau eu gweithredu'n unol â safon benodol.	Gellir cyfiawnhau ymyrryd â hawliau eiddo pan fydd hynny o fudd i'r cyhoedd ac yn gyfreithlon. Mae gan y darpariaethau yn y Bil sail resymol ac maent yn sicrhau cydbwysedd teg rhwng gofynion budd cyffredinol y gymuned a diogelu hawliau sylfaenol unigolyn.

Hawliau Dinasyddion yr UE/AEE a'r Swistir

Nid ydym yn disgwyl i'r Bil gael effaith negyddol ar hawliau dinasyddion yr UE/AEE a'r Swistir. O ran dinasyddion yr UE/AEE neu'r Swistir sy'n preswyllo ac yn gweithio yng Nghymru, bydd y rhwydwaith bysiau ar gael i'r boblogaeth gyfan, ni waeth beth fo'u cenedligrwydd.

Preswyllo – yr hawl i breswyllo a hawliau eraill sy'n ymwneud â phreswyllo: hawliau i adael gwlad a dod i mewn iddi, ceisiadau am statws preswlydd, cyfyngiadau ar hawliau i ddod i mewn i wlad a phreswyllo.

Ni fydd y cynnig yn cael unrhyw effaith.

Cydnabod cymwysterau proffesiynol yn gilyddol – parhau i gydnabod cymwysterau proffesiynol a enillwyd gan ddinasyddion yr UE/AEE/y Swistir yn eu gwledydd (ac a gydnabyddir eisoes yn y DU).

Ni fydd y cynnig yn cael unrhyw effaith.

Mynediad at systemau nawdd cymdeithasol – mae'r rhain yn cynnwys budd-daliadau, mynediad at addysg, tai a mynediad at ofal iechyd:

Ni fydd y cynnig yn cael unrhyw effaith.

Triniaeth gyfartal – mae hyn yn cwmpasu dim gwahaniaethu, triniaeth gyfartal a hawliau gweithwyr.

Ni fydd y cynnig yn cael unrhyw effaith.

Hawliau gweithwyr – Ar y cyfan, gwarantir yr un hawliau i weithwyr a phobl hunangyflogedig sy'n dod o fewn cwmpas y Cytundebau Hawliau Dinasyddion ag a oedd ganddynt pan oedd y DU yn Aelod-wladwriaeth. Mae ganddynt yr hawl i beidio â wynebu gwahaniaethu oherwydd cenedligrwydd a'r hawl i gael triniaeth gyfartal â gwladolion y DU

Ni fydd y cynnig yn cael unrhyw effaith.

C. ASESIAD EFFAITH PRAWFESUR GWLEDIG

Gall darparu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gwledig fod yn opsiwn cymharol ddrutach sy'n llai hyfyw o safbwynt masnachol.. Mae tystiolaeth anecdotaidd o achosion gwirioneddol o ganslo gwasanaethau bysiau ledled Cymru yn ddiweddar, ac achosion lle cafwyd bygythiad y byddai gwasanaethau yn cael eu canslo, yn awgrymu bod yr effaith bosibl ar unigolion a chymunedau yn arbennig o ddifrifol mewn ardaloedd gwledig.⁸⁹ Mewn ardaloedd gwledig, yn gyffredinol ceir cymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau gan nad ydynt fel arfer yn opsiwn deniadol i ddarparwyr masnachol.⁹⁰ Mae setliadau ariannol heriol diweddar i awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru wedi rhoi pwysau ar y cyllid sydd ar gael i ddarparu cymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau bysiau. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cyllid yn ystod COVID-19 o dan y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau a thrwy'r cynllun dilynol, y Gronfa Bontio ar gyfer Bysiau. Erbyn diwedd blwyddyn ariannol 2023/24, roedd y diwydiant bysiau wedi cael dros £200m o gymorth gan y Llywodraeth i'w helpu i ymdopi ag effaith pandemig COVID-19, costau uwch a niferoedd is o deithwyr.

Mae trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig ac anghysbell yn hanfodol er mwyn sicrhau y gall pobl ddefnyddio gwasanaethau a chyfleusterau cymunedol a manteisio ar gyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysg. Mae'n fwy tebygol y bydd angen i breswylwyr gwledig deithio ymhellach i ddefnyddio gwasanaethau fel addysg, cyflogaeth, iechyd a hamdden, ac er mwyn gallu cysylltu â dulliau trafndiaeth eraill.⁹¹

Gall y ffaith bod llai o opsiynau trafndiaeth gyhoeddus ar gael mewn ardaloedd gwledig arwain at fwy o ddibyniaeth ar geir ac at deuluoedd sy'n berchen ar fwy nag un car⁹², ac mae pobl mewn ardaloedd gwledig ymhlith y rhai hynny y mae tlodi trafndiaeth yn cael yr effaith fwyaf arnynt⁹³. Lle bo trafndiaeth gyhoeddus ar gael, mae'r pellterau hirach sy'n cael eu teithio yn aml yn arwain at orfod talu prisiau siwrneiau uwch⁹⁴.

Nod cyflwyno gwasanaethau wedi'u cynllunio'n ganolog, gan ymgynghori ag awdurdodau lleol, yw gallu defnyddio cyllid cyhoeddus, sy'n cefnogi gwasanaethau bysiau ar hyn o bryd, yn well ac mewn ffordd fwy effeithlon. Er enghraifft, yng Ngwynedd, gweithiodd Trafndiaeth Cymru gyda'r awdurdod lleol i ystyried sut y gellid ailddylunio ei wasanaethau bysiau i greu rhwydwaith cydgysylltiedig. Dangosodd ymarfer modelu y byddai bron i 40%

⁹⁷ Heart-breaking' end of lifeline rural bus service serving three Welsh counties - Wales Online

Public transport in Wales: "Now they've even stolen our bus" (bylines.cymru)

⁹⁰ Mae enghreifftiau yn cynnwys –[fflecsi buses | Transport for Wales](#) a Bwcabus Mae'r ddau yn dibynnu ar gyllid gan Trafndiaeth Cymru a/neu'r awdurdod lleol.

⁹¹ phw.nhs.wales/services-and-teams/observatory/data-and-analysis/ad-hoc-publications/a-profile-of-rural-health-in-wales-pdf/

⁹² Y Comisiwn Cymunedau Gwledig, 2012. Barriers to education, employment and training for young people in rural areas [Barriers-to-education-employment-and-training-for-young-people-in-rural-areas.pdf](#)

⁹³ https://www.sustrans.org.uk/media/10426/transportpovertypaper-sustrans_wel.pdf

⁹⁴ [The-Future-of-Rural-Bus-Services.pdf \(bettertransport.org.uk\)](#)

o gartrefi yn cael budd o wasanaethau amlach yn y rhanbarth. Dangosodd y gallai nifer y cartrefi a fyddai'n gallu cyrraedd lleoliadau allweddol fel Stryd Fawr Abermo, Ysbyty Alltwn GIG Cymru a Phrifysgol Bangor fwy na dyblu o ganlyniad i'r newidiadau arfaethedig. Mae gwasanaethau bysiau wedi parhau i wynebu heriau cost yn ystod y blynyddoedd diwethaf, felly mae maint y rhwydwaith wedi lleihau, ond mae hyn yn pwysleisio'r buddion y gall rhwydwaith bysiau cyhoeddus mwy cydgysylltiedig eu cynnig.

Nod y cynigion deddfwriaethol yw darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus gwell er mwyn annog mwy o bobl i roi'r gorau i ddefnyddio car drwy hwyluso gwasanaethau bysiau mwy effeithlon ac atyniadol. Yn ei dro, gallai hyn helpu i gyflawni gostyngiadau blynyddol mewn costau teithio i deithwyr, lleihau anfanteision sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a chyfrannu at leihau achosion o dlodi gwledig.

Ynysigrwydd Cymdeithasol

Bydd y cynigion a'r camau gweithredu a nodir yn y Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru a Trafnidiaeth Cymru i weithio gydag awdurdodau lleol i gynllunio ar gyfer gwasanaethau bysiau sy'n cysylltu pobl â'u cymunedau. Byddai trefnu gwasanaethau gwledig ac o bosibl gynyddu mynediad iddynt drwy gynllunio'r rhwydwaith yn well yn helpu i drechu ynysigrwydd cymdeithasol ac yn cyfrannu at wella llesiant meddwl a llesiant corfforol drwy alluogi pobl i gymdeithasu a chysylltu.

Unigolion Incwm Is neu Ddi-waith

Drwy gynllunio gwasanaethau bysiau mewn ffordd fwy cydgysylltiedig, bydd mwy o gyfleoedd i ddiwallu anghenion unigolion ar incwm is yn well, a'u galluogi i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth ac addysg ac i wella eu symudedd economaidd-gymdeithasol.

Pobl ifanc

Mae pobl ifanc, yn enwedig pobl ifanc rhwng 17 ac 20 oed, yn dibynnu mwy ar wasanaethau bysiau na grwpiau oedran eraill, yn enwedig er mwyn teithio rhwng ysgolion a gartref ond hefyd ar gyfer cyfleoedd cyflogaeth, hyfforddiant a gweithgareddau cymdeithasol a hamdden⁹⁵. Bydd y darpariaethau arfaethedig yn golygu y gellir cynllunio a darparu mwy o gyfleoedd i bobl ifanc mewn cymunedau gwledig.

Er mwyn osgoi poblogaeth sy'n heneiddio mewn ffordd anghymesur mewn ardaloedd gwledig, yn arbennig yn y broydd Cymraeg eu hiaith⁹⁶, mae angen i bobl ifanc mewn ardaloedd gwledig allu manteisio ar gyfleoedd swyddi, hyfforddiant ac addysg. Byddai hyn yn cynyddu'r tebygolrwydd o gyfleoedd cyflogaeth cadarn, gan ddenu busnesau newydd a helpu busnesau sy'n bodoli eisoes i dyfu mewn ardaloedd gwledig. Bydd hyn yn helpu i

⁹⁵ Is Britain fairer –the state of equality and human rights (2018) [Is Britain Fairer](#)

⁹⁶ Nodir pwysigrwydd meithrin cymunedau â niferoedd uchel o siaradwyr Cymraeg ym [mhapur safbwynt y Comisiwn Cymunedau Cymraeg](#).

gadw sgiliau a thalentau yn yr ardaloedd hyn, gan greu cymunedau sy'n gynaliadwy o safbwynt cymdeithasol, yn ogystal â chadw'r buddion economaidd yng Nghymru.

Byddai rhwydwaith bysiau amlach, mwy dibynadwy ac wedi'i integreiddio'n well hefyd o fudd i bobl ifanc sy'n byw mewn ardaloedd amdrefol a gwledig sy'n dibynnu ar gysylltedd ag ardaloedd trefol lle ceir lefelau uwch o gyfleoedd economaidd, cyfleoedd addysg, cyfleoedd hyfforddiant a chyfleoedd diwylliannol fel arfer.

Nod y diwygiadau yw gwella cysylltedd a'r wybodaeth a ddarperir am wasanaethau bysiau a byddent o fudd i unigolion ifanc o safbwynt economaidd a chymdeithasol drwy eu galluogi i gael gafael ar well gwybodaeth ddigidol am wasanaethau bysiau a'u helpu i wella eu hyder wrth ddefnyddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus.

Pobl hŷn

'Mae Sefydliad Iechyd y Byd (WHO) yn disgrifio cymunedau o blaid pobl hŷn fel llefydd lle mae pobl hŷn, cymunedau, polisïau, gwasanaethau, lleoliadau a strwythurau yn gweithio gyda'i gilydd mewn partneriaeth i gefnogi a galluogi pob un ohonom i heneiddio'n dda.⁹⁷ Mae'r Comisiynydd Pobl Hŷn yn nodi trafnidiaeth fel un o wyth nodwedd hanfodol cymunedau o blaid pobl hŷn – "Mae dulliau cludiant fforddiadwy, dibynadwy a chyfleus yn galluogi pobl i fynd a dod a pharhau i wneud y pethau sy'n bwysig iddyn nhw. Boed nhw'n mynd i siopa, ymweld â'r sinema, cwrdd â ffrindiau neu'n mynd i apwyntiad gyda'u meddyg, mae cludiant da yn hanfodol i bawb, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig ac i bobl nad ydynt yn gyrru."

Mae canran uwch o bobl hŷn yn byw mewn cymunedau gwledig yng Nghymru fel arfer. Er enghraifft, yn 2022, roedd y ganran uchaf o bobl hŷn 60 oed neu drosodd yn byw yng Nghonwy a Phowys, sef 35%, ac roedd y lefel isaf yng Nghaerdydd, sef 19%, wedi'i ddilyn gan Gasnewydd, sef 23%.⁹⁸

Mae'r cynigion yn cynnig y cyfle i ddylunio a datblygu rhwydwaith bysiau a all helpu i ymdrin â'r problemau y mae pobl hŷn yn eu hwynebu. Mae gwaith ymchwil a wnaed gan Age Cymru wedi canfod fod teithio ar fysiau yn allweddol i bobl hŷn o ran lleihau ynysigrwydd a gwella llesiant⁹⁹, a bod pobl hŷn yn ei chael hi'n anodd cyrraedd gwasanaethau pwysig¹⁰⁰.

Dylai'r cynigion hefyd alluogi pobl hŷn i ddefnyddio gwasanaethau ac i ymweld â ffrindiau a pherthnasau yn haws, yn ogystal â'u galluogi i deithio ymhellach i ddefnyddio gwasanaethau a chyfleusterau iechyd, diwylliannol a chymunedol. Er enghraifft, byddai cyfleoedd i wneud gwelliannau i lwybrau bysiau allweddol fel y rhai hynny sy'n mynd i

⁹⁷ Beth yw cymunedau o blaid pobl hŷn? - Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru.

⁹⁸ Deall poblogaeth Cymru sy'n heneiddio: ystadegau allweddol, Tachwedd 2022

⁹⁹ Age Cymru, 2018. Bysiau – gwasanaeth allweddol i bobl hŷn. Ar gael ar-lein yn: <https://www.ageuk.org.uk/cymru/our-impact/policy-publications/buses-a-lifeline-for-older-people/>

¹⁰⁰ The social and economic benefits of community transport in Scotland. Case studies on Transport Policy, Cyfrol 5 (2), Mehefin 2017 [Research Into the Social and Economic Benefits of Community Transport in Scotland | Transport Scotland](#)

ysbytai, a nodwyd yn flaenorol fel ffactor sy'n atal pobl hŷn rhag cael gafael ar y gofal y gall fod ei angen arnynt¹⁰¹.

Pobl Anabl

Dylai'r cynigion gynnig cyfle i'w gwneud yn ofynnol i ddarparwyr wella gwasanaethau bysiau lleol i unigolion anabl sy'n byw mewn ardaloedd gwledig. Mae hyn yn cynnwys gwella'r wybodaeth a ddarperir am wasanaethau ac amwynderau, gan gynnwys drwy ddatblygu cyfarpar clyweledol ar fysiau, a galluogi Gweinidogion Cymru i gydgyssylltu gwasanaethau bysiau a seilwaith i hwyluso gwelliannau o ran hygyrchedd, gan gynnwys mynediad ffisegol i safleoedd bysiau, i gyfnewidfeydd ac i'r bysiau eu hunain. Bydd hyn yn gwella hyder defnyddwyr a'u gallu i deithio'n annibynnol gan ddefnyddio gwasanaethau bysiau.

Dylai'r cynigion deddfwriaethol hefyd helpu i liniaru effaith tlodi trafnidiaeth sy'n effeithio mewn ffordd anghymesur ar rai grwpiau demograffig – ochr yn ochr ag incwm ac ardal leol, y rhai yr effeithir arnynt fwyaf yw pobl anabl¹⁰²

Byddai'r cynigion yn helpu i gyflawni buddion anuniongyrchol posibl i ofalwyr mewn ardaloedd gwledig drwy wella dibynadwyedd a chysondeb gwasanaethau bysiau, gan y byddai hyn yn helpu gofalwyr sy'n cymudo ar fysiau i allu cyfleu manylion eu siwrnai i'w dibynyddion a fyddai wedyn o fudd i'r plant, y bobl hŷn neu'r bobl anabl y maent o bosibl yn gofalu amdanynt. Byddai gwell mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn rhoi mwy o ddewis i ofalwyr ynghylch sut i deithio er mwyn cyrraedd eu dibynyddion a sut i deithio gyda'u dibynyddion.

At hynny, dylai'r cynigion helpu mwy o unigolion agored i niwed yn eu cymunedau i fod yn fwy annibynnol ac i fanteisio ar ddulliau teithio sydd o bosibl yn fwy cyfleus iddynt.

Yr Effaith ar Fusnesau

Mae'r farchnad fysiau bresennol yng Nghymru yn cynnwys cymysgedd o weithredwyr amlwladol mawr, busnesau bach a chanolig sy'n cynnwys dau weithredwr dinesig, Bws Caerdydd a Bws Casnewydd, a darparwyr trafnidiaeth gymunedol. Y nod yw cynnal marchnad ffyniannus sy'n cynnwys cymysgedd o weithredwyr er mwyn darparu gwasanaethau o ansawdd uchel a gwerth cymdeithasol. Bydd y system ranbarthol newydd ar gyfer cyflwyno masnachfreintiau, fel y nodir yn y [Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau](#), yn sicrhau bod masnachfreintiau yn cynnig cyfleoedd i ddenu buddsoddiad gan gwmnïau amlwladol mawr yn ogystal â chefnogi busnesau bach a chanolig a darparwyr trafnidiaeth gymunedol sy'n darparu buddion ehangach i gymunedau lleol. Bydd y broses gaffael yn anelu at alluogi gweithredwyr i gystadlu am y contractau sydd fwyaf addas ar gyfer eu

¹⁰¹ Llywodraeth Cymru, 2014. Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth Ar gael ar-lein yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

¹⁰² [Pobl yng Nghymru yn wynebu realiti tlodi trafnidiaeth, medd adroddiad Sustrans - Sustrans.org.uk](#)

maint a natur eu busnes. Cânt eu dylunio ar y cyd ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig a thrwy ymgynghori â gweithredwyr bysiau a chynrychiolwyr teithwyr.

Yn ogystal, dylai'r cynigion deddfwriaethol helpu i drechu'r broblem o ran ansawdd cysylltiadau trafnidiaeth leol y mae un o bob bedwar busnes yn y DU yn ei nodi fel rhwystr¹⁰³.

O ystyried mai busnesau bach a chanolig, gwasanaethau a mentrau gwledig sydd i'w gweld fwyaf yn yr economi wledig fel arfer¹⁰⁴, bydd sicrhau trefniadau cynllunio a chydgyssylltu gwell ar gyfer y rhwydwaith bysiau drwy ddiwygio gwasanaethau bysiau yn cynnig cyfleoedd i gyflogwyr. Dylai greu cronfa recriwtio ehangach, gwella lefelau cadw staff, ei gwneud hi'n haws rheoli rotas staff a chynnig mwy o gyfle i benodi staff o ardaloedd lleol. Mae hyn yn arbennig o berthnasol yng Nghymru lle mae Cyfrifiad 2021 yn dangos bod dros 36% o bobl 16 oed a throsodd yn teithio llai na 10km i'w gweithle.¹⁰⁵

Seilwaith

Byddai'r cynigion deddfwriaethol yn rhoi mwy o reolaeth i'r sector cyhoeddus wrth gynllunio gwasanaethau bysiau gwledig, gyda'r pŵer i weithredu yn y ffordd orau i ddiwallu anghenion pobl a busnesau yn ein cymunedau. Gyda'r cynnydd yn nifer y bobl sy'n teithio ar fysiau y mae'r cynigion yn anelu at ei gyflawni, gallai hyn fod o fudd anuniongyrchol i fusnesau bach a chanolig a micro-fentrau mewn ardaloedd gwledig.

Mae trosglwyddo mwy o siwrneiau i drafnidiaeth gyhoeddus yn lleihau tagfeydd mewn lleoliadau prydferth gwledig allweddol, gan wella mwynhad pobl o'r manau hyn¹⁰⁶. Byddai hyn nid yn unig yn annog ymwelwyr a thwristiaid i ddychwelyd i'r ardal, ond byddai hefyd yn lleihau amseroedd teithio, gan o bosibl leihau tagfeydd ar y ffyrdd, annog twf yn nifer yr ymwelwyr ac o bosibl gynyddu gweithgarwch economaidd mewn ardaloedd gwledig o ganlyniad.

Bydd gwell rhwydwaith bysiau a seilwaith trafnidiaeth yn helpu busnesau i ddod at ei gilydd ac i ymateb i newidiadau o ran galw yn y farchnad ac argaeledd drwy gyflwyno gwell gwybodaeth am wasanaethau a gwell argaeledd data.¹⁰⁷

Monitro

¹⁰³ Making the connections: The cross- sector benefits of supporting bus services. 2014 [Making the connections: The cross-sector benefits of supporting bus services | Urban Transport Group](#)

¹⁰⁴ Llywodraeth Cymru, 2019. 2. Adroddiad Data a Diffiniadau. Ar gael ar-lein yn: https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/appendix-02-data-and-definitions-report_0.pdf

¹⁰⁵ Cyfrifiad 2021

¹⁰⁶ Making the connections: The cross- sector benefits of supporting bus services. 2014 [Making the connections: The cross-sector benefits of supporting bus services | Urban Transport Group](#)

¹⁰⁷ [Dogfen Rhaglen Datblygu Gwledig 2014 i 2020 | LLYW.CYMRU](#)

Bydd y Bil yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru gyflwyno adroddiadau i'r Senedd yn dangos sut, ac i ba raddau, y mae eu hymdrechion i arfer eu swyddogaethau o dan y Bil dros y cyfnod adrodd wedi cyfrannu at gyflawni'r amcanion a nodwyd yn y Bil.

Rhaid cyhoeddi'r adroddiad a'i osod gerbron y Senedd o fewn 12 mis i ddiwedd y cyfnod adrodd. Mewn perthynas â'r adroddiad cyntaf, y cyfnod adrodd yw'r cyfnod o ddwy flynedd sy'n dechrau ar y dyddiad y daw'r dyletswyddau craidd yn y Bil i rym. Bydd cyfnodau adrodd dilynol yn gyfnodau dilynol o bedair blynedd.

Mae'r ddyletswydd adrodd yn cynnig mecanweithiau atebolrwydd priodol i'r Senedd graffu ar Weinidogion Cymru.

Ceir rhagor o fanylion am y trefniadau monitro ym mhennod 10 y Memorandwm Esboniadol.

Casgliad

Fel rhan o'r Asesiad Effaith Prawfesur Gwledig hwn, rhoddwyd ystyriaeth wrthrychol i anghenion y bobl sy'n byw, yn gweithio, yn cymdeithasu ac yn cynnal busnes mewn ardaloedd gwledig. Er na fydd rheoliadau newydd ynddynt eu hunain yn uniongyrchol yn cyflwyno gwasanaethau bysiau amlach na rhwydwaith bysiau ehangach yn y byrdymor, y nod yw y bydd gwell trefniadau cynllunio a chydgyssylltu yn golygu y bydd y cyllid a gaiff ei wario ar wasanaethau bysiau yn cael ei ddosbarthu'n well er mwyn sicrhau gwasanaethau mwy priodol a theg a gwell gwybodaeth i'r cyhoedd am amserlenni ac amwynderau/seilwaith. Rhagwelir y bydd hyn yn y pen draw yn arwain at fwy o deithwyr. Bydd angen parhau i asesu effeithiau gweithredu'r diwygiadau hyn wrth i fanylion pellach gael eu datblygu ac wrth i benderfyniadau gweithredu gael eu gwneud, os bydd y Senedd yn pasio'r ddeddfwriaeth.

D ASESIAD O'R EFFAITH AR Y GYMRAEG

1. Cyfeirnod yr Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg (a gwblhawyd gan Dîm Safonau'r Gymraeg, e-bost: Safonau.Standards@llyw.cymru):

06/02/2024

2. A yw'r cynnig yn cysylltu'n glir â strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gymraeg? – [Cymraeg 2050 Miliwn o siaradwyr](#) a'r Rhaglen Waith gysylltiedig ar gyfer 2021-2026? [Rhaglen Waith Cymraeg 2050 2021-2026](#)

Ydy. Drwy greu rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus ledled Cymru, mae'r cynnig yn ategu un o themâu Cymraeg 2050, 'cynyddu'r defnydd o'r Gymraeg', drwy gefnogi'r defnydd cymdeithasol o'r Gymraeg ymhlith cymunedau Cymraeg eu hiaith. Mae'r cynnig hefyd yn cefnogi thema arall, sef 'creu amodau ffafriol – seilwaith a chyd-destun', drwy wella mynediad i safleoedd diwylliannol a datblygu economïau a chyfleoedd cymdeithasol cymunedau Cymraeg eu hiaith.

3. Disgrifiwch ac eglurwch effaith y cynnig ar y Gymraeg ac eglurwch sut y byddwch yn mynd i'r afael â'r effeithiau hyn er mwyn gwella canlyniadau ar gyfer y Gymraeg. Sut y bydd y cynnig yn effeithio ar siaradwyr Cymraeg o bob oedran (effeithiau cadarnhaol a/neu effeithiau andwyol)?

Bydd y cynnig yn cysylltu cymunedau Cymraeg eu hiaith yn well o safbwynt ffisegol, gan gefnogi defnydd ehangach o'r iaith. Bydd rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus mwy integredig yn helpu i wella mynediad i addysg a hyfforddiant Cymraeg, gan helpu i gyrraedd targedau Cymraeg 2050 o ran cynyddu'r gyfran o bob grŵp blwyddyn ysgol sy'n cael eu haddysgu drwy gyfrwng y Gymraeg a chynyddu nifer yr athrawon sy'n gallu addysgu Cymraeg ac addysgu drwy gyfrwng y Gymraeg.

Ni fydd y cynnig yn cael effaith uniongyrchol ar wasanaethau Cymraeg, ond drwy roi mwy o rôl i'r sector cyhoeddus wrth gynllunio a threfnu'r gwasanaethau bysiau a ddarperir, gallwn sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn fwy cydnaws â Safonau'r Gymraeg. Bydd y cynnig hefyd yn gwella mynediad i wasanaethau cyhoeddus ehangach mewn cymunedau Cymraeg eu hiaith. Gallai'r cynigion hefyd o bosibl hwyluso mynediad siaradwyr Cymraeg i fwy o gyfleoedd cyflogaeth, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

Bydd gan gymunedau ledled Cymru, gan gynnwys cymunedau Cymraeg eu hiaith, ran i'w chwarae wrth ddylunio'r rhwydwaith masnachfreintiau fel rhan o'n hymrwymiad i sicrhau bod llais teithwyr yn cael ei ystyried mewn rhwydweithiau, gan helpu i greu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu eu hanghenion yn y ffordd orau bosibl.

Wrth reswm, bydd y Bil yn ddarostyngedig i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ac felly bydd yn cydymffurfio â'r nod llesiant 'Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu'. Gall contractau gwasanaethau bysiau lleol gynnwys telerau

sy'n cyfeirio at hyfforddiant gwasanaeth cwsmeriaid i yrwyr bysiau a fydd yn cynnwys defnyddio ymadroddion Cymraeg sylfaenol er mwyn sicrhau bod pawb yn cael croeso Cymraeg cynnes ym mhob rhan o'r rhwydwaith bysiau.

Mae Cymraeg 2050 yn nodi pwysigrwydd datblygu *“pwyslais rhanbarthol newydd ym maes datblygu economaidd i helpu pob rhan o Gymru i ffynnu ac i gefnogi pob ardal i ddatblygu ei hunaniaeth nodweddiadol ei hun.”* Bydd cydweithredu ag awdurdodau lleol a'r sector cyhoeddus ehangach yn helpu i ddatblygu masnachfreintiau bysiau sy'n diwallu anghenion cymunedau Cymraeg eu hiaith yn y ffordd orau bosibl.

Bydd agwedd rhannu gwybodaeth y Bil hefyd yn hyrwyddo uchelgais Cymraeg 2050 i *“weddnewid y tirwedd digidol Cymraeg”*, gan wella gwasanaethau digidol er mwyn i deithwyr allu cael gwell gwybodaeth am yr amserlen ac argaeledd bysiau ledled Cymru, gyda'r holl wybodaeth honno ar gael yn Gymraeg.

Er nad oes unrhyw reoliadau presennol o dan Safonau'r Gymraeg sy'n ymwneud yn benodol â'r sector bysiau, mae safonau Cymraeg newydd wrthi'n cael eu datblygu ar gyfer y sector trafnidiaeth a fydd yn berthnasol i fasnachfreintiau bysiau. Bydd disgwyl hefyd i wasanaethau sy'n croesi'r ffin rhwng Cymru a Lloegr gydymffurfio â rhai safonau penodol, gan gynnwys y safonau hynny sy'n ymwneud â'r Gymraeg.

Gofynnwyd cwestiynau am y Gymraeg fel rhan o ymgynghoriad Papur Gwyn y Bil, *‘Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn’*. Cafwyd cyfanswm o 739 o ymatebion i'r ymgynghoriad, a nododd 91% o'r ymatebwyr eu bod yn byw yng Nghymru. Nododd ymatebwyr y byddai mwy o ddefnydd o'r Gymraeg ar drafnidiaeth gyhoeddus yn *“annog ymdeimlad o gymuned a pherchnogaeth a rennir ac y byddai'n cael effaith gadarnhaol ar ymdeimlad pobl o hunaniaeth, gan gynnwys eu hunaniaeth ieithyddol”* ac y byddai hefyd o fudd wrth hyrwyddo'r iaith ymhlith twristiaid ac ymwelwyr ag ardaloedd lleol. Tynnodd sefydliadau a ymatebodd i'r ymgynghoriad sylw hefyd at y cyfle i gysylltu cymunedau Cymraeg eu hiaith sydd wedi'u hynysu. Fodd bynnag, codwyd cwestiynau o ran sut y byddai'r Gymraeg yn cael ei defnyddio ar wasanaethau trawsffiniol, a mynegodd rhai o'r ymatebwyr bryder y gallai blaenoriaethu'r Gymraeg effeithio ar gost a chymhlethdod darparu gwasanaethau, neu y byddai risg y câi'r sefyllfa o ran prinder gyrwyr ei gwaethygu.

E ASESIAD O'R EFFAITH AR FIOAMRYWIAETH

Nod y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yw galluogi rhwydwaith gwasanaethau bysiau sefydlog a chydlynol sy'n:

- Hawdd cael mynediad iddo – drwy rwydweithiau helaeth darbodus, seilwaith da a gyrwyr croesawgar;
- Hawdd ei ddefnyddio – drwy dulliau tocynnu syml a rhwydwaith sy'n bodloni'r galw;
- Hawdd ei ddeall – gan gynnig siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth glir a hygyrch.

Bydd y cynigion yn y Bil yn deddfu i Weinidogion Cymru gynllunio a threfnu gwasanaethau bysiau. Gellir trefnu gwasanaethau drwy drefniadau masnachfaint â gweithredwyr bysiau a fyddai'n gweithredu'r gwasanaethau a ddyfernir iddynt drwy broses gaffael gystadleuol.

Bydd y Bil yn cyflwyno strwythur strategol ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru.

Mae hyn yn cynnig y cyfle i ystyried materion bioamrywiaeth perthnasol fel rhan o'r broses gynllunio ehangach ar gyfer y rhwydwaith bysiau. Bydd hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i gyflawni eu dyletswydd o dan [Adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd \(Cymru\) 2016](#).

Nid yw'r Bil o reidrwydd yn cynnig cyfle i wella dealltwriaeth neu godi ymwybyddiaeth o fioamrywiaeth, ond mae'n golygu y gellir ystyried materion bioamrywiaeth fel rhan o'r broses.

Bydd rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yn gwella mynediad i gyrchfannau allweddol ac yn diwallu anghenion teithwyr yn well. Wrth roi'r model gweithredu newydd ar waith, gellid rhagweld cynnydd yn nifer y bobl sy'n teithio ar fysiau. Mae'r Bil yn rhan o'r polisi i annog pobl i newid dulliau teithio o geir preifat i drafndiaeth gyhoeddus.

Gallai hyn helpu i leihau allyriadau trafndiaeth, a thrwy hynny, arwain at wella ansawdd aer. Dengys tystiolaeth fod llygredd aer, gan gynnwys llygredd aer sy'n deillio o drafndiaeth, yn effeithio ar gyflwr ecosystemau a bioamrywiaeth ardal¹⁰⁸, felly mae ansawdd aer yn bwysig er mwyn diogelu neu wella ecosystemau.

Yn gyffredinol, mae annog pobl i newid dulliau teithio o geir preifat ac i ddefnyddio bysiau'n fwy hefyd yn ategu amcan 4 y Cynllun Gweithredu Adfer Natur¹⁰⁹ sy'n ymwneud â mynd i'r afael â'r pwysau allweddol ar rywogaethau a chynefinoedd. Mae lleihau allyriadau CO₂ yn ffordd allweddol o leihau'r pwysau ar rywogaethau a chynefinoedd.

¹⁰⁸Y polisi adnoddau naturiol cenedlaethol 2017 [polisi-adnoddau-naturiol-cenedlaethol.pdf \(llyw.cymru\)](#)

¹⁰⁹Cynllun gweithredu adfer Natu 2016 r [Cynllun gweithredu adfer natur | LLYW.CYMRU](#)

Gallai hyrwyddo gwelliannau parhaus o ran gwasanaethau bysiau a chynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau gyfrannu at leihad yn y defnydd o geir a gostyngiad yn yr allyriadau carbon cysylltiedig. Mae car petrol neu ddiesel nodweddiadol yn allyrru tua 170g o CO₂ fesul cilomedr teithiwr, o gymharu â 27g o CO₂ fesul cilomedr teithiwr ar gyfer bws¹¹⁰. Gall hyn arwain at well ansawdd aer ac yn y pen draw at wella bioamrywiaeth.

Bydd penderfyniadau a wneir o dan y model newydd a gyflwynir drwy'r Bil yn gwneud hynny'n unol â'r wybodaeth orau sydd ar gael am yr effaith amgylcheddol. Gyda mwy o gyfleoedd i'r sector cyhoeddus lywio a dylanwadu ar y gwasanaethau bysiau a ddarperir, gellid hyrwyddo neu gynllunio gwasanaethau bysiau sy'n creu llai o lygredd ac sy'n fwy sensitif i amrywiaeth unigryw eu hardal.

Drwy'r cynigion, byddai Gweinidogion Cymru yn cael cyfleoedd i gynllunio'r rhwydwaith bysiau er mwyn darparu llwybrau bysiau sy'n ystyriol o'r amgylchedd, e.e. darparu gwasanaethau nad ydynt yn teithio'n agos at ddynodiadau amgylcheddol allweddol neu nad ydynt yn debygol o gael effaith andwyol ar ddynodiadau o'r fath.

Mae gan fysiau ran hanfodol i'w chwarae wrth sicrhau bod y sector trafnidiaeth yn cyflawni sero net, nid yn unig drwy gynyddu cyfran y bobl sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, ond hefyd drwy ddatgarboneiddio'r fflyd fysiau. Mae gweithredwyr bysiau yn y DU eisoes wedi buddsoddi mewn bysiau trydan a hydrogen glanach a gwyrddach yn ystod y blynyddoedd diwethaf, wedi'u cefnogi gan fentrau gan Lywodraeth y DU fel y cynlluniau bysiau Allyriadau Isel ac Isel lawn¹¹¹. Fodd bynnag, mae angen gweithredu ymhellach i gynyddu'r fflyd fysiau di-allyriad er mwyn helpu i gyflawni sero net. Gellid gwneud hyn drwy gytundebau a gaiff eu llunio o dan y model arfaethedig.

Ac eithrio'r effeithiau anuniongyrchol posibl a ddisgrifir uchod, ni fydd y cynigion yn y Bil yn cael effaith sylweddol ar fioamrywiaeth ac eithrio drwy sicrhau y caiff penderfyniadau a wneir fel rhan o'r gyfundrefn a gyflwynir gan y Bil eu gwneud yng nghyd-destun polisi cenedlaethol.

Nid yw'r Bil yn gwneud darpariaeth ynghylch monitro ansawdd aer na newidiadau o ran ansawdd cynefinoedd yr ardal leol. Fodd bynnag, gellir hyrwyddo ymdrechion i ddiogelu bioamrywiaeth drwy ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, datgarboneiddio'r fflyd fysiau a lleihau allyriadau, gan godi ymwybyddiaeth o waith gwarchod bioamrywiaeth a chael effaith gadarnhaol ar fioamrywiaeth.

¹¹⁰ Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022 - GOV.UK (www.gov.uk)

¹¹¹ Department of Transport 2021 Decarbonising Transport – a better greener Britain
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1009448/decarbonising-transport-a-better-greener-britain.pdf

Anghydraddoldebau canlyniadau sy'n deillio o anfantais economaidd-gymdeithasol

Nod cyffredinol y ddyletswydd economaidd-gymdeithasol yw sicrhau gwell canlyniadau i'r rhai hynny sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol.

Bwriedir i nodau'r Bil wella amgylchiadau economaidd-gymdeithasol defnyddwyr bysiau, a chymunedau ehangach. Mae'r Bil yn anelu at greu rhwydwaith bysiau sy'n:

- Hawdd cael mynediad iddo – drwy rwydweithiau helaeth darbodus, seilwaith da a gyrwyr croesawgar,
- Hawdd ei ddefnyddio – drwy ddulliau tocynnu syml a rhwydwaith sy'n bodloni'r galw,
- Hawdd ei ddeall – gan gynnig siwrneiau cwbl integredig a gwybodaeth glir a hygyrch.

Un anghydraddoldeb sy'n cael ei brofi gan y rhai hynny o dan anfantais economaidd-gymdeithasol yw mynediad gwaeth i drafnidiaeth. Rydym wedi ystyried y dystiolaeth am y cysylltiadau rhwng trafnidiaeth ac anfantais economaidd-gymdeithasol. Bydd y pwerau a'r dyletswyddau yn y Bil yn galluogi Gweinidogion i drefnu gwasanaethau bysiau a fydd yn hygyrch, ar gael ac yn fforddiadwy i fwy o aelodau cymdeithas, ni waeth beth fo'u cefndir na'u statws economaidd-gymdeithasol¹¹².

Nododd adolygiad o'r dystiolaeth yn yr adroddiad "Transport and Inequality" i'r Adran Drafnidiaeth y ffactorau sylfaenol sy'n dylanwadu ar y gydberthynas rhwng trafnidiaeth ac anghydraddoldeb fel a ganlyn: "1) The way people are distributed geographically, and across social classes. 2) The way opportunities are distributed, including jobs and education. 3) How accessible the transport system is, in terms of cost, geographic accessibility and the time and reliability of different transport options." Hynny yw, gall systemau trafnidiaeth gysylltu pobl â chyfleoedd mewn ffyrdd a all liniaru anfantais economaidd-gymdeithasol.

¹¹² [Adolygiad o dystiolaeth: anfantais economaidd-gymdeithasol ac anghydraddoldeb canlyniadau | LLYW.CYMRU](#)

Nododd hefyd fod gan wahanol grwpiau economaidd-gymdeithasol wahanol lefelau mynediad i drafnidiaeth a bod cysylltiad rhwng bod yn aelod o grwpiau penodol o'r boblogaeth a'r risg o dlodi ac anghydraddoldeb incwm.¹¹³

Gwahaniaethau o ran mynediad i Drafnidiaeth a Theithio

Ar gyfer siwrneiau sy'n bellach na phellter cerdded neu feicio, mae dibyniaeth ar drafnidiaeth gyhoeddus yn amrywio mewn ffordd wrthgyfartal o gymharu â mynediad i gar neu fan breifat. Mae mynediad o'r fath wedi'i ddosbarthu mewn ffordd anghyfartal ar draws y boblogaeth. Nid oes gan 23% o gartrefi yng Nghymru fynediad i gar neu fan. Nodir bod gan 42% o gartrefi yng Nghymru un car neu fan gartref a bod gan 26% o gartrefi ddau gar gartref.¹¹⁴

Mae perchnogaeth car yn amrywio'n sylweddol ymhlith gwahanol grwpiau. Dengys Arolwg Cenedlaethol Cymru o blith y rhai hynny yn yr 20% o gartrefi mwyaf difreintiedig yng Nghymru, mai dim ond 65% o gartrefi sydd â char i'w ddefnyddio o gymharu ag 89% o gartrefi yn yr 20% lleiaf difreintiedig.¹¹⁵

Canfu adroddiad ar waith ymchwil gan Sustrans fod pobl ddi-waith 3.8 gwaith yn llai tebygol o fod yn berchen ar gar na phobl gyflogedig. Maent hefyd felly yn debygol o fod yn fwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus er mwyn dod o hyd i gyfleoedd gwaith a hyfforddiant.¹¹⁶

Mae arolwg gan yr Adran Drafnidiaeth yn dangos bod lefelau perchnogaeth ceir yn y DU yn is ymhlith grwpiau Du, Asiaidd ac Ethnig Lleiafrifol. Nid oedd gan 29% o bobl Ddu fynediad i gar neu fan, o gymharu ag 14% o bobl Wyn yn 2020.¹¹⁷

Mae pobl anabl yn fwy tebygol o fod mewn cartref lle nad oes mynediad i gar, ac os ydynt mewn cartref â mynediad i gar, maent yn llai tebygol o fod yn yrrwr. Roedd gan

¹¹³ Transport and inequality (publishing.service.gov.uk) [Transport and inequality - GOV.UK](https://publishing.service.gov.uk/government/publications/transport-and-inequality)

¹¹⁴ [QS416EW \(Car or van availability\) - Nomis - Official Census and Labour Market Statistics \(nomisweb.co.uk\)](https://www.nomisweb.co.uk/qs416ew)

¹¹⁵ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth [National Survey for Wales: April 2013 to March 2014 | GOV.WALES](https://gov.wales/national-survey-for-wales)

¹¹⁶ sustrans.org.uk/media/10426/transportpovertypaper-sustrans_wel.pdf

¹¹⁷ [Travel by vehicle availability, income, ethnic group, household type, mobility status and NS-SEC - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/travel-by-vehicle-availability-income-ethnic-group-household-type-mobility-status-and-ns-sec)

55% o bobl anabl rhwng 17 a 64 oed drwydded yrru lawn yn 2020, o gymharu ag 83% o bobl nad ydynt yn anabl.¹¹⁸

Nodwyd hefyd mai dim ond 35% o'r ceidwaid ceir cofrestredig yn y DU sy'n fenywod¹¹⁹ ac nad oedd gan 27% o oedolion 17 oed neu drosodd drwydded yrru car lawn yn 2016.¹²⁰

Mae'r mwyafrif o'r rhai hynny mewn swyddi cyflogedig yng Nghymru yn teithio i'r gwaith mewn car neu fan (38.4%), mae 5.7% yn cyrraedd y gwaith ar droed, ac mae 2.7% yn teithio ar fysiau¹²¹

Canfu adroddiad yr Adran Drafnidiaeth fod pobl sy'n dibynnu mwy ar y rhwydwaith bysiau i gyrraedd y gwaith yn dueddol o fod ar gyflog isel, yn byw mewn ardaloedd mwy difreintiedig, a'u bod yn fwy tebygol o wrthod swyddi oherwydd problemau trafnidiaeth, na'r rhai hynny ar incwm uwch, sy'n dueddol o ddefnyddio ceir a threnau'n amlach.

Mae cymunedau Sipsiwn a Theithwyr ym Mhrydain yn wynebu anghydraddoldebau eang, gan gynnwys anfantais economaidd-gymdeithasol. Yng Nghyfrifiad 2021, roedd menywod a oedd yn uniaethu fel Sipsiwn neu Deithwyr Gwyddelig yn fwy tebygol o fod yn economaidd anweithgar nac i fod wedi'u cyflogi ar draws pob grŵp oedran. Roedd hyn yn groes i'r patrwm a welwyd yn y rhan fwyaf o grwpiau oedran ar gyfer dynion yn y grwpiau ethnig Sipsiwn neu Deithwyr Gwyddelig. Mae hefyd yn groes i'r sefyllfa yn y rhan fwyaf o'r grwpiau oedran ar gyfer y ddau ryw ym mhoblogaeth Cymru a Lloegr.¹²²

Roedd unigolion o'r gymuned Roma yn aml mewn cyflogaeth cyflog isel, yn wynebu gwahaniaethu mewn gwaith asiantaeth cyflogaeth, ac yn gweithio'n anffurfiol ar gyfer gwaith 'arian paro'.¹²³

¹¹⁸

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1019477/transport-disability-and-accessibility-statistics-england-2020.pdf

¹¹⁹ [Vehicle licensing statistics: 2022 - GOV.UK](#)

¹²⁰ Yr Adran Drafnidiaeth, 2021. Vehicle Licensing Statistics: Annual 2020

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/985555/vehicle-licensing-statistics-2020.pdf

¹²¹ SYG, 2011. Data'r Cyfrifiad WD703EW - Dull teithio i'r gwaith [2011 Census: Detailed characteristics on travel to work and car or van availability for local authorities in England and Wales - Office for National Statistics](#)

¹²² [Poblogaethau Sipsiwn neu Deithwyr Gwyddelig, Cymru a Lloegr – Y Swyddfa Ystadegau Gwladol](#)

¹²³ [Ryder, A and Cemlyn, C \(2014\) Civil Society Monitoring on the Implementation of the National Roma Integration Strategy in the UK – Decade for Roma Inclusion Secretariat | Request PDF](#)

Mae safleoedd Sipsiwn a Theithwyr yn aml wedi'u lleoli mewn mannau anghysbell allan o'r golwg. Ymhell oddi wrth siopau ac ysgolion, yn aml nid oes cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus addas (gan gynnwys llwybrau bysiau) gerllaw, a fyddai'n galluogi Sipsiwn a Theithwyr i gyrraedd swyddi a gwasanaethau hanfodol.¹²⁴

I grynhoi, rydym yn gwybod bod pobl sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol yn fwy tebygol o ddibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus (gan gynnwys bysiau). Felly gallai gwelliannau i'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau eu cynllunio a'u darparu fod o fudd penodol o grwpiau o'r fath a'u helpu i gymryd camau i liniaru anfantais (fel mynediad i hyfforddiant, addysg a chyflogaeth).

Ymgysylltu â'r rhai hynny y mae'r cynnig/penderfyniad yn effeithio arnynt ac yn benodol y rhai hynny sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol

Rydym wedi cynnal pedwar ymgynghoriad mawr mewn perthynas â'r cynigion hyn. Dau ar ein strategaethau trafnidiaeth Llwybr Newydd a Bws Cymru y cyhoeddwyd y cyntaf yn 2021 a'r ail yn 2022, un ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a dynnwyd yn ôl a gyflwynwyd yn 2019 a'r ymgynghoriad diweddaraf ar ein papur gwyn ym mis Mawrth 2022.

Fel rhan o'r ymgynghoriadau hyn, gwnaethom gynnal cyfarfodydd ar-lein, gweithdai wyneb yn wyneb a digwyddiadau ymgysylltu wyneb yn wyneb â sefydliadau sy'n cynrychioli defnyddwyr bysiau, gweithredwyr a rhanddeiliaid eraill. Nid aeth yr ymgynghoriad ati'n benodol i ystyried cymunedau o dan anfantais economaidd-gymdeithasol fel grŵp ar wahân, ond, fel y dangoswyd uchod, mae defnyddwyr bysiau yn debygol o gynnwys nifer anghymesur o uchel o bobl sy'n wynebu amddifadedd.

Mae'r digwyddiadau a'r ymatebion i'r ymgynghoriadau wedi nodi rhai o'r materion sy'n bwysig i ddefnyddwyr bysiau. Mae'r themâu cyffredin a nodwyd sy'n ymwneud yn benodol â statws economaidd-gymdeithasol fel a ganlyn:

- Argaeledd a chyrhaeddiad gwasanaethau: Soniodd rhanddeiliaid am faterion a oedd yn gysylltiedig â chyfleustod cael gwasanaeth/llwybr sy'n agos at y lleoedd y mae pobl yn byw ac am fynd iddynt. Mae hyn yn arbennig o berthnasol ymhlith pobl nad oes ganddynt fynediad i gar, gan gynnwys pobl ifanc a phobl anabl.
- Dulliau tocynnu a fforddiadwyedd: Soniodd rhanddeiliaid am ddulliau tocynnu fel mater parhaus yn y sector bysiau gan dynnu sylw at yr angen i integreiddio dulliau tocynnu â dulliau trafnidiaeth eraill, yn enwedig y rheilffyrdd. Nodwyd bod pris tocyn hefyd yn ffactor sy'n dylanwadu'n sylweddol pan fydd person yn dewis

¹²⁴ [Discrimination facing Gypsies, Roma and Travellers in the UK today: A Discrimination Law Briefing paper - Friends, Families and Travellers](#)

rhwng defnyddio car a theithio ar y bws. Rhoddwyd pwyslais ar yr angen i sicrhau y gall y rhai hynny sy'n dibynnu fwyaf ar drafnidiaeth gyhoeddus yn gyffredinol i deithio o gwmpas fforddio gwneud hynny yn y dyfodol. Fel y nodwyd uchod, bydd y grŵp hwn yn cynnwys nifer anghymesur o bobl sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol. Ansawdd bywyd – Nododd llawer o bobl eu bod yn gwbl ddibynol ar drafnidiaeth gyhoeddus er mwyn gweithio, cael addysg, cyrraedd gwasanaethau iechyd hanfodol ac, wrth gwrs, ymgymryd â gweithgareddau hamdden. I'r bobl hyn, mae system trafnidiaeth gyhoeddus dda yn hollol hanfodol i ansawdd eu bywyd.

Nodweddion gwarchodedig

Ceir rhagor o fanylion yn nodi sut rydym yn disgwyl i'r Bil gael effaith ar wahanol grwpiau demograffig, gan gynnwys y rhai hynny sy'n rhannu nodweddion gwarchodedig, yn yr Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb yn Atodiad B.

Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru

Mae Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (MALIC) yn mesur amddifadedd cymharol ar gyfer ardaloedd bach (wedi'u mesur fel Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (AGEHI) yng Nghymru. Mae'n cynnwys wyth maes amddifadedd unigol (incwm, cyflogaeth, iechyd, addysg, mynediad i wasanaethau, diogelwch cymunedol, yr amgylchedd ffisegol a thai).

Mae MALIC 2019 yn dangos bod pocedi o amddifadedd uchel yn ardal Cymoedd y De, mewn dinasoedd mwy o faint ac yn rhai o'r trefi ar ffin Gogledd Cymru. Cymunedau yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig sy'n debygol o gael y budd mwyaf o welliannau i wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a fyddai'n galluogi pobl sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol i gyrraedd cyfleoedd ar gyfer addysg, hyfforddiant a chyflogaeth, ac i ymgymryd â gweithgareddau cymdeithasol a diwylliannol.

Tueddiadau'r dyfodol, Demograffeg

Mae newidiadau demograffig yn y dyfodol yn debygol o fod wedi'u dosbarthu'n anghyfartal ledled Cymru¹²⁵. Er enghraifft, mae amcanestyniadau presennol yn dangos erbyn 2040 fod disgwyl i boblogaeth Casnewydd gynyddu dros 9%, Bro Morgannwg dros 7% a Phen-y-bont ar Ogwr bron i 6%, a bod disgwyl i boblogaethau Ynys Môn, Blaenau Gwent, Ceredigion a Wrecsam leihau. Bydd hyn yn creu newidiadau gwahaniaethol yn y galw am wasanaethau bysiau a bydd angen ymdrin â'r newidiadau hynny mewn modd strategol, yn enwedig os byddant yn ymwneud â'r galw am opsiynau teithio sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol (e.e. os bydd aelodau o boblogaeth uwch Casnewydd, Bro Morgannwg a/neu Ben-y-bont ar Ogwr yn cymudo i Gaerdydd i weithio). Mae poblogaethau sefydlog neu boblogaethau sy'n lleihau hefyd yn cyflwyno her o ran cynnal gwasanaethau hyfyw y mae pobl a chymunedau yn dibynnu arnynt.

¹²⁵ [Amcanestyniadau o'r boblogaeth yn ôl awdurdod lleol a blwyddyn \(llyw.cymru\)](http://llyw.cymru)

Mae'r Bil yn darparu'r fframwaith ar gyfer gwneud penderfyniadau o'r fath a'u rhoi ar waith yn effeithiol.

Yr Argyfwng Hinsawdd

Datganodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd yn 2019 ac argyfwng natur yn 2021. Mae adroddiad *Anghydraddoldeb yng Nghymru'r Dyfodol: Meysydd i weithredu arnynt mewn gwaith, hinsawdd a newid demograffig* yn pwysleisio'r cyswllt rhwng newid yn yr hinsawdd ac anghydraddoldeb, gan nodi bod disgwyl i newid yn yr hinsawdd gael yr effaith fwyaf ar y poblogaethau tlotaf a'r rhai sydd wedi'u hymyleiddio fwyaf.

Y sector trafnidiaeth yw'r sector o'r economi sy'n creu'r lefel uchaf o allyriadau dinistriol o safbwynt yr hinsawdd.

Bydd diwygio gwasanaethau bysiau yn golygu y gellir dylunio rhwydwaith deniadol sy'n cludo pobl i'r mannau y maent am fynd iddynt yn hawdd ac mewn ffordd ddibynadwy, ac yn gwella safonau datgarboneiddio cerbydau.

Mae sicrhau system fysiau sy'n hybu tegwch cymdeithasol ac sy'n gallu newid dulliau teithio ar y raddfa sy'n ofynnol er mwyn ymateb i'r argyfwng hinsawdd yn allweddol er mwyn cefnogi ymdrechion i newid dulliau teithio ar y raddfa sy'n ofynnol i gyrraedd ein targedau hinsawdd. Bydd hefyd yn cefnogi uchelgeisiau i leihau allyriadau gan fysiau, gan gludo pobl mewn ffordd mor gynaliadwy â phosibl.

Mae gan y sector trafnidiaeth ran sylweddol i'w chwarae wrth helpu Cymru i gyrraedd sero net a chreu buddion ehangach o ran iechyd, ansawdd aer, hygyrchedd a'r economi. Mae'r Bil yn gwneud darpariaeth i Weinidogion Cymru ddynodi'r telerau y mae'n rhaid eu cynnwys o fewn contractau gwasanaethau bysiau lleol a all gynnwys safonau ar gyfer allyriadau cerbydau. Bydd hyn yn cefnogi'r daith tuag at Sero Net.

Ffynonellau Data

Rydym wedi ystyried amrywiaeth eang o ffynonellau data a ffynonellau tystiolaeth eraill drwy gydol yr asesiadau effaith hyn, gan gynnwys data fel Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru, data'r Cyfrifiad a data arolygon gan y Swyddfa Ystadegau Gwladol a llenyddiaeth academiaidd.

Tystiolaeth a Dolenni

Anghydraddoldeb yng Nghymru'r Dyfodol: Meysydd i weithredu arnynt mewn gwaith, hinsawdd a newid demograffig: <https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2024/01/Inequality-in-a-Future-Wales-full-report-WELSH-1.pdf>

Y defnydd o drafnidiaeth Llywodraeth Cymru, 2014. Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth Ar gael ar-lein yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

Ystadegau 2019 Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru 2019

<https://wimd.gov.wales/explore?lang=cy#domain=overall&z=10&lat=51.5002&lng=-3.4014>

Transport and inequality: An evidence review for the Department for Transport

[Transport and inequality \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk)

Gwneud y Cysylltiad: Pam mae angen i Gymru weithredu nawr i fynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth a sicrhau mynediad i bawb

sustrans.org.uk/media/10426/transportpovertypaper-sustrans_wel.pdf

A allai'r cynigion waethygu anghydraddoldeb canlyniadau sy'n deillio o anfantais economaidd-gymdeithasol?

Ni ddisgwylir y bydd y Bil yn gwaethygu anghydraddoldeb canlyniadau o ganlyniad i anfantais economaidd-gymdeithasol ar gyfer unrhyw grŵp arwyddocaol.

Rydym yn cydnabod bod y Bil yn cynnig newidiadau sylweddol i'r polisi bysiau yng Nghymru, a bydd angen ystyried hyn wrth i'r cynigion ar gyfer y rhwydwaith bysiau yng Nghymru gael eu datblygu er mwyn lleihau'r risg y ceir effaith andwyol ar unrhyw grŵpiau, yn enwedig o ran y rhai hynny sydd eisoes yn wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol.

Bydd cyfnod pontio wrth symud o'r system ddadreoleiddiedig bresennol i system wedi'i chynllunio ar lefel genedlaethol. Mae gwaith polisi yn mynd rhagddo gyda gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill i reoli'r cyfnod pontio hwn er mwyn sicrhau y caiff cyllid ei ddosbarthu i helpu i ddarparu gwasanaethau bysiau.

Fel rhan o'r gwaith hwn, byddwn yn ystyried goblygiadau unrhyw ostyngiadau o ran lefel y ddarpariaeth a pha gamau lliniaru y gellid eu rhoi ar waith.

Gwellu canlyniadau o bosibl i'r rhai hynny sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol

Dyluniwyd fframwaith deddfwriaethol y Bil i ategu deddfwriaeth sy'n bodoli eisoes ac ymrwymadau Llywodraeth Cymru yn Llwybr Newydd i'r argyfwng hinsawdd ac i lesiant cenedlaethau'r dyfodol.

Fel y nodwyd gan Ganolfan Polisi Cyhoeddus Cymru mewn adroddiad a luniwyd ar ran Llywodraeth Cymru ym mis Medi 2022, un elfen o anfantais gymdeithasol yw anfantais o ran trafndiaeth ac mae angen i unrhyw fentrau polisi i leihau tlodi ac allgáu cymdeithasol ganolbwyntio ar fframwaith sy'n cynnwys pedwar maes ffocws. Dosberthir anfantais o ran trafndiaeth fel rhan o'r "llwybrau allan o dlodi" yn y fframwaith flaenoriaethu a awgrymir ganddi.

Mae'r adroddiad yn nodi bod "mynediad gwael at drafndiaeth neu ddiffyg mynediad at drafndiaeth yn cynyddu'r risg o dlodi ac allgáu cymdeithasol, a hynny oherwydd bod yr elfennau hyn yn cyfyngu ar fynediad i gyfleoedd gwaith, datblygiad yn y gwaith a mynediad i addysg bellach a sgiliau, hyfforddiant, a darpariaeth gofal plant."

Ymhlith awgrymiadau eraill, mae'r adroddiad yn awgrymu y gall system drafndiaeth gyfan wella'r gallu i integreiddio cymunedau.

Bydd y Bil yn helpu i wella canlyniadau i'r rhai hynny sy'n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol drwy gynnig mwy o gyfleoedd iddynt ymgymryd â chyflogaeth, addysg a symudedd economaidd-gymdeithasol drwy well gwasanaethau.

Gan fod unigolion incwm isel yn fwy tebygol o deithio ar fysiau , gall trafndiaeth gyhoeddus fwy hygyrch newid dosbarthiad cyffredinol incwm gwario.

Byddai llwybrau bysiau mwy fforddiadwy ac wedi'u cysylltu'n well o fudd i grwpiau incwm isel, o ystyried eu bod yn dibynnu mwy ar drafndiaeth gyhoeddus na'r rhai hynny ag incwm uwch.

Tystiolaeth a Dolenni

[Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru, Tlodi ac allgáu cymdeithasol: Ffordd ymlaen](#)

Valuing the social impacts of public transport final report Mawrth 2013.20

[Social benefits of buses: valuing the social impacts - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

Llywodraeth Cymru, 2014. Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafndiaeth Ar gael ar-lein yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

Mae'r ystyriaeth hon i'r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol yn seiliedig ar yr effeithiau posibl sy'n deillio o ddeddfwriaeth sylfaenol. Cynhelir asesiad effaith pellach ar unrhyw bolisi a gaiff ei ddatblygu yn y dyfodol o ganlyniad i'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), gan gynnwys wrth ddatblygu trefniadau masnachfreinio a threfniadau dyfarnu contractau. Fel y cyfryw, caiff yr asesiad economaidd-gymdeithasol hwn ei adolygu'n rheolaidd wrth i gynigion gael eu datblygu a chaiff safbwyntiau a thystiolaeth gan randdeiliaid eu cynnwys wrth i ni asesu'r effeithiau posibl.

G. ASESIAD O'R EFFAITH AR IECHYD

Mae'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn nodi'r strwythur newydd ar gyfer gweithredu a darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Bydd y Bil yn cynnwys dyletswyddau a phwerau er mwyn gallu cyflwyno rhwydwaith bysiau wedi'i ddylunio'n bwrpasol er budd y cyhoedd, cefnogi system drafnidiaeth integredig a chyfrannu at ymdrechion i fynd i'r afael â'r argyfwng newid yn yr hinsawdd drwy ddarparu dewis amgen cynaliadwy yn lle'r car. Caiff y rhwydwaith bysiau ei gynllunio a'i ddarparu gan Weinidogion Cymru drwy Trafnidiaeth Cymru.

Ystyriwyd y ddeddfwriaeth arfaethedig yn erbyn y Rhestr Wirio ar gyfer Iechyd a Phenderfynyddion yng Nghannllawiau'r Uned Gymorth Asesu'r Effaith ar Iechyd Cymru (WHIASU)¹²⁶ er mwyn deall a allai'r pwerau deddfwriaethol sylfaenol arfaethedig gael effaith ar grwpiau penodol o'r boblogaeth. Mae'r penderfynyddion iechyd canlynol, sef y rhai mwyaf perthnasol i drafnidiaeth a mynediad, a'u perthnasedd i'r Bil hwn, wedi'u cynnwys yn yr asesiad hwn:

- a) Deiet a gweithgarwch corfforol.
- b) Rhwydweithiau cymdeithasol ac ynysigrwydd cymdeithasol.
- c) Yr amgylchedd byw.
- d) Mynediad at gyflogaeth ac addysg.
- e) Mynediad i wasanaethau.

Mae'r fethodoleg a ddilynwyd wedi'i haddasu o ganllaw ymarferol WHIASU a chafodd ei chynnal fesul cam:

Proffil o'r Boblogaeth

Mae proffil lefel uchel o'r boblogaeth yn darparu trosolwg o boblogaeth Cymru ar y pryd, ei phroffil iechyd a'i hamodau economaidd-gymdeithasol. Mae'n defnyddio data sydd ar gael yn gyhoeddus gan gynnwys data'r Swyddfa Ystadegau Gwladol (SYG) (fel data'r Cyfrifiad

¹²⁶ [Home - Wales Health Impact Assessment Support Unit](#)

ac adroddiadau blynyddol), StatsCymru, Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (MALIC) ac Iechyd Cyhoeddus Cymru.

Adolygiad o Dystiolaeth

Mae'r adolygiad o dystiolaeth yn darparu sylwebaeth lefel uchel ar y cysylltiadau rhwng y penderfynnyddion iechyd (y ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd y gwyddys eu bod yn dylanwadu ar iechyd) sy'n cael eu hasesu yn yr asesiad iechyd a'r effeithiau canlyniadol ar iechyd a llesiant, yn seiliedig ar adolygiad o'r llenyddiaeth sylfaenol ac eilaidd sydd ar gael. Diben hyn yw darparu trosolwg o'r consensws gwyddonol ar y mathau o ganlyniadau iechyd sy'n gysylltiedig ag effeithiau ar benderfynnyddion iechyd.

Proffil o'r Boblogaeth

Poblogaeth

Poblogaeth Cymru fel y'i cofnodwyd ar gyfer canol blwyddyn 2023 oedd 3,132,700¹²⁷ â dwysedd poblogaeth o 150 o bobl fesul km sgwâr. Amcangyfrifir disgwyliad oes o 78.3 oed i ddynion ac 82.2 oed i fenywod¹²⁸.

Ethnigrwydd: mae tua 94% o boblogaeth Cymru yn nodi eu bod o gefndir gwyn¹²⁹.

Amddifadedd

Mae MALIC yn mesur amddifadedd cymharol ar gyfer ardaloedd bach (wedi'u mesur fel Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is (AGEHI)) yng Nghymru. Mae'n cynnwys wyth maes amddifadedd unigol (incwm, cyflogaeth, iechyd, addysg, mynediad i wasanaethau, diogelwch cymunedol, yr amgylchedd ffisegol a thai).

Mae MALIC 2019 yn dangos bod pocedi o amddifadedd uchel yn ardal Cymoedd y De, mewn dinasoedd mwy o faint ac yn rhai o'r trefi ar ffin Gogledd Cymru¹³⁰.

Mae'r maes iechyd yn benodol yn mesur diffyg iechyd da, gan ystyried y boblogaeth preswylwyr ag afiechyd hirdymor, cyfraddau marwolaeth, cyfraddau genedigaeth isel a digwyddedd canser. Ledled Cymru, roedd pocedi o amddifadedd iechyd uchel yn ardal Cymoedd y De, mewn dinasoedd mwy o faint ac yn rhai o drefi arfordirol Gogledd Cymru a'r trefi ar ffin Gogledd Cymru. Roedd y gyfran uchaf o ACEHlau yn y 10% mwyaf

¹²⁷ [Population estimates for the UK, England, Wales, Scotland and Northern Ireland - Y Swyddfa Ystadegau Gwladol](#)

¹²⁸ Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru. Data disgwyliad oes 2015-2017: [Life Expectancy and Mortality in Wales \(2020\) - Public Health Wales](#)

¹²⁹ StatsCymru. Ethnigrwydd yn ôl ardal a grŵp ethnig, 2020: [Ethnicity by Region](#)

¹³⁰ Ystadegau Cymru, 2019. Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru 2019: <https://wimd.gov.wales/explore?lang=cy#domain=overall&z=11&lat=51.4681&lng=-3.1730>

difreintiedig yng Nghymru ar gyfer y maes iechyd ym Merthyr Tudful. Nid oedd unrhyw ACEHlau yn y 10% mwyaf difreintiedig ar Ynys Môn, yng Ngheredigion nac yn Sir Fynwy.

Ymddygiadau iach

Yng Nghymru, ystyrir bod 61% o oedolion dros bwysau neu'n ordew ac mae'n fwy cyffredin mewn dynion (66%) na menywod (56%)¹³¹. Yn benodol, mae 69% o oedolion yn y categori 45-64 oed dros bwysau neu'n ordew. Nodwyd bod 75.9% o oedolion o oedran gweithio (16-64 oed) a 56.7% o bobl hŷn (65 oed a throsodd) yng Nghymru mewn iechyd da¹³².

Dengys data gan Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru bod pwysau ychydig dros saith o bob deg plentyn yn iach, ond bu cynnydd bach ond ystadegol arwyddocaol yng nghyffredinrwydd gordewdra mewn plant rhwng 2012/13 a 2018/19. Mae plant hefyd yn llawer mwy tebygol na chyfartaledd Cymru o fod yn ordew os ydynt yn byw mewn ardaloedd lle ceir amddifadedd uwch. Mae'r bwlch rhwng cyffredinrwydd gordewdra yn y cwintelau mwyaf difreintiedig a'r cwintelau lleiaf difreintiedig wedi cynyddu o 5.9% yn 2017/18 i 6.9% yn 2018/19¹³³.

Mae 26.9% o blant yng Nghymru dros bwysau neu'n ordew, o gymharu â 22.6% yn Lloegr a 22.4% yn yr Alban yn y grŵp oedran hwn¹³⁴. Mae bron i 1 o bob 5 (17%) person ifanc yn bodloni'r canllawiau a argymhellir ar gyfer gweithgarwch corfforol, sef o leiaf 60 munud bob dydd. Mae bechgyn yn fwy tebygol o fodloni'r canllawiau dyddiol a argymhellir na merched (21% o gymharu ag 13%), felly hefyd bobl ifanc nad oeddent yn uniaethu fel bachgen na merch (22%). Roedd lefelau gweithgarwch corfforol hefyd yn lleihau yn unol ag oedran; nododd 23% o ddisgyblion ym mlwyddyn 7 eu bod yn ymgymryd ag o leiaf 60 munud o weithgarwch corfforol bob dydd, gan leihau i 11% erbyn blwyddyn 11¹³⁵.

Mae 14% o oedolion yn smygu ac mae 17% yn yfed mwy na'r canllawiau wythnosol a argymhellir^{136 128}. Dim ond 51% o oedolion y nodwyd eu bod yn bodloni'r canllawiau a argymhellir ar gyfer gweithgarwch corfforol, gyda mwy o ddynion (54%) yn bodloni'r canllawiau na menywod (49%). Dim ond 31% o oedolion y nodir eu bod yn bwyta'r pum dogn o ffrwythau neu lysiau a argymhellir bob dydd, sy'n lleihau i 19% o oedolion yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig yng Nghymru.

¹³¹ Ffordd o fyw oedolion yn ôl oedran a rhyw, 2020-21 (llyw.cymru)

¹³² Arsyllfa Iechyd Cyhoeddus Cymru. Oedolion o oedran gweithio mewn iechyd da, 2016/17 - 2017/18. [Observatory - Public Health Wales](http://observatory-public-health-wales.org)

¹³³ Rhaglen Mesur Plant - Iechyd Cyhoeddus Cymru (gig.cymru)

¹³⁴ Rhaglen Mesur Plant - Iechyd Cyhoeddus Cymru (gig.cymru)

¹³⁵ [SHRN-NR-FINAL-23_03_21-en-AMENDED06.08.21.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/684442/SHRN-NR-FINAL-23_03_21-en-AMENDED06.08.21.pdf)

¹³⁶ Ffordd o fyw oedolion yn ôl oedran a rhyw, 2020-21 (llyw.cymru)

Canfu arolwg Iechyd a Lles Myfyrwyr 2019/20 fod faint o amser y nododd pobl ifanc eu bod yn ei dreulio yn eistedd yn ystod eu hamser rhydd yn ystod yr wythnos yn amrywio o ddim (1%) i 7 awr neu fwy y dydd (16%), gyda thros eu hanner (52%) yn eistedd am o leiaf 4 awr y dydd. Roedd bechgyn yn fwy tebygol na merched o eistedd am 7 awr neu fwy y dydd (17% o gymharu ag 14%), ond yn llai tebygol na'r rhai hynny nad oeddent yn uniaethu fel bachgen na merch (36%). Roedd yr amser roedd unigolion yn ei dreulio'n eistedd yn cynyddu yn ôl oedran ac yn lleihau wrth i lefel cyfoeth y teulu gynyddu. Ym mhob grŵp blwyddyn, roedd y cyfraddau uchaf o amser yn eistedd i'w gweld ymhlith pobl ifanc nad oeddent yn uniaethu fel bachgen na merch; ym mlwyddyn 7, nododd dros 2 o bob 5 (42%) disgybl eu bod yn eistedd am 7 awr neu fwy yn ystod eu hamser rhydd yn ystod yr wythnos¹³⁷.

Iechyd meddwl a llesiant

Canfu Arolwg Cenedlaethol Cymru 2019-2020 fod 78% o'r ymatebwyr yn nodi nad oeddent yn cael teimlad cyffredinol o wacter a bod 83% o'r ymatebwyr yn nodi boddhad cyffredinol uchel neu uchel iawn â bywyd¹³⁸.

Nododd canlyniadau Arolwg Iechyd Cymru 2015 fod 13% o oedolion yng Nghymru yn cael triniaeth am broblemau iechyd meddwl, gyda chyfran uwch o fenywod (16%) na dynion (10%)¹³⁹. Rhwng 2015 a 2017, roedd cyfradd hunanladdiad o 12.7 (fesul 100,000 o bobl) yng Nghymru¹⁴⁰, a oedd yn uwch ymhlith dynion (20.6) o gymharu â merched (5.1). Mae Arolwg Cenedlaethol Cymru 2019-2020 (y dyddiad diweddaraf sydd ar gael ar gyfer yr ystadegau hyn) yn nodi bod 15% o'r bobl a gymerodd ran yn yr arolwg yn bobl unig¹⁴¹. Nodwyd amddifadedd materol ac oedran fel dwy nodwedd yr oedd cysylltiad cadarn rhyngddynt â'r rhai hynny a nododd eu bod yn unig. Nodwyd bod y rhai hynny yr ystyriwyd eu bod yn wynebu amddifadedd materol fwy na theirgwaith yn fwy tebygol o nodi eu bod yn unig na'r rhai hynny nad oeddent yn wynebu amddifadedd materol. O ran oedran, roedd y rhai hynny dros 65 oed yn llai tebygol o nodi eu bod yn unig na'r rhai hynny yn y categori 16-64 oed.

Addysg a chyflogaeth

¹³⁷ Arolwg Cenedlaethol Cymru 2019-2020 [SHRN-NR-FINAL-23_03_21-en-AMENDED06.08.21.pdf](#)

¹³⁸ Arolwg Cenedlaethol Cymru 2019-2020 [SHRN-NR-FINAL-23_03_21-en-AMENDED06.08.21.pdf](#)

¹³⁹ Y Sefydliad Iechyd Meddwl, 2016. Iechyd Meddwl yng Nghymru: Ffeithiau Sylfaenol 2016. [Fundamental Facts about Mental Health 2016 | Mental Health Foundation](#)

¹⁴⁰ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, 2019. Hunanladdiad yng Nghymru. <https://cy.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/birthsdeathsandmarriages/deaths/datasets/suicideinwales>

¹⁴¹ Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru. Unigrwydd yng Nghymru. Ar gael yn: [Arolwg Cenedlaethol Cymru: dangosydd canlyniadau | LLYW.CYMRU](#)

Mae'r Arolwg Blynnyddol o'r Boblogaeth yn cofnodi cyfradd gyflogaeth gyfartalog o 72.0% yng Nghymru. Cyfradd gweithgarwch economaidd y rhai hynny o oedran gweithio (16-64) yw 75.4% a'r gyfradd anweithgarwch economaidd yw 22.6%¹⁴². Mae'r tabl isod yn dangos dadansoddiad o anweithgarwch economaidd yng Nghymru yn 2021 (Mehefin-Awst).

Rheswm dros Anweithgarwch Economaidd	Canran y Boblogaeth 16-64 oed
Myfyriwr	24.8
Gofalu am deulu/cartref	20.1
Salwch dros dro	1.9
Salwch hirdymor	28.0
Wedi digalonni	0.4
Wedi ymddeol	15.1
Arall	9.9

Mae 5.2% o boblogaeth Cymru yn hawlio rhyw fath o fudd-daliadau allan o waith¹⁴³ gyda'r mwyafrif ohonynt rhwng 18 a 21 oed.

Nod maes cyflogaeth MALIC yw cofnodi diffyg cyflogaeth ledled Cymru¹³⁰. Mae MALIC 2019 yn dangos bod pocedi o amddifadedd cyflogaeth uchel yn ardal cymoedd y De, mewn dinasoedd mawr ac yn rhai o drefi arfordirol Gogledd Cymru.

O ran cymwysterau, mae gan 41.4% o boblogaeth Cymru gymhwyster NVQ Lefel 4 neu'n uwch o gymharu â 7.3% o'r boblogaeth nad oes ganddynt unrhyw gymwysterau¹⁴⁴. Mae maes addysg MALIC yn ystyried graddau amddifadedd sy'n berthnasol i addysg, hyfforddiant a sgiliau¹⁴⁵. Roedd y gyfran uchaf o ACEHlau yn y 10% mwyaf difreintiedig yng Nghymru ar gyfer addysg ym Mlaenau Gwent. Ledled Cymru, ceir pocedi o amddifadedd uchel yn ardal Cymoedd y De, mewn dinasoedd mwy o faint ac yn rhai o'r trefi ar ffin Gogledd Cymru.

Mewn perthynas â mynediad ffisegol i gyflogaeth, mae'r mwyafrif o'r rhai hynny mewn swyddi cyflogedig yng Nghymru yn teithio i'r gwaith mewn car neu fan (38.4%), mae 5.7% yn cyrraedd y gwaith ar droed, ac mae 2.7% yn teithio ar fysiau¹⁴⁶. Mae'r pellter cyfartalog i'r gwaith yn fwy na 3 milltir ond llai na 15 milltir. Dangosodd Arolwg Cenedlaethol

¹⁴²<https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed>

¹⁴³ SYG (2021) Nifer yr Hawlwyr SYG – wedi'i addasu'n dymhorol Medi 2021 CLA01: Claimant Count - Office for National Statistics

¹⁴⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Education-and-Skills/Post-16-Education-and-Training/Data-For-Regions-of-Wales/highestqualificationlevelofworkingageadults-by-region-localauthority>

¹⁴⁵ MALIC - Blaenau Gwent (llyw.cymru)

¹⁴⁶ SYG (2011) Data Cyfrifiad 2011 WD703EW - Dull teithio i'r gwaith [WD703EW \(Method of travel to work \(2001 specification\) \(Workday population\)\)](#) - Nomis - Official Census and Labour Market Statistics

Cymru¹⁴⁷ fod 60% o oedolion yn cerdded mwy nag unwaith yr wythnos at ddibenion teithio llesol ac roedd hyn yn fwy tebygol mewn ardaloedd trefol.

O ran addysg, dangosodd Arolwg Cenedlaethol 2018-19 fod 43% o blant yn cerdded i ysgolion cynradd, gan leihau i 33% ar gyfer ysgolion uwchradd. Roedd plant yn fwy tebygol o deithio ar fws i ysgolion uwchradd o gymharu ag ysgolion cynradd¹⁴⁸.

Trafnidiaeth a mynediad

Mae gan lai na hanner (42%) o bobl yng Nghymru fynediad i gar neu fan. Mae gan 18.3% un car neu fan gartref ac mae gan 10.9% o gartrefi ddau gar gartref¹⁴⁹.

Dengys Arolwg Cenedlaethol Cymru 2014 o blith y rhai hynny yn yr 20% o gartrefi mwyaf difreintiedig yng Nghymru, mai dim ond 65% o gartrefi sydd â char i'w ddefnyddio o gymharu ag 89% o gartrefi yn yr 20% lleiaf difreintiedig¹⁵⁰.

Yn ôl canlyniadau Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018-2019, roedd 81% yn credu'n gyffredinol fod ganddynt fynediad da i wasanaethau¹⁵¹. Fodd bynnag, nododd canlyniadau 2013-14 fod pobl hŷn (yn enwedig y rhai hynny sy'n 75 oed neu drosodd) yn ei chael hi'n anos cyrraedd yr ysbyty o gymharu â phobl iau, a bod y rhai hynny â mynediad i gar yn gyffredinol yn ystyried ei bod hi'n haws cyrraedd yr ysbyty¹⁵².

Mae maes mynediad i wasanaethau MALIC 2014 yn ystyried mynediad i naw gwasanaeth gwahanol (gan gynnwys addysg, swyddfeydd post, llyfrgelloedd, meddygfeydd ac ati). Dangosodd y canlyniadau fod amddifadedd yn amlwg ledled Cymru wledig¹³⁰, gyda rhai pocedi i'w gweld yn agos at ardaloedd trefol mawr.

Diogelwch trafnidiaeth

Gofynnodd Arolwg Cenedlaethol Cymru gwestiynau am deimlo'n ddiogel wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus ar ôl iddi dywyllu ac aeth ati i ddadansoddi newidynnau allweddol fel oedran a rhywedd¹⁵³. Yn gyffredinol, nodwyd bod 34% yn teimlo'n ddiogel iawn o

¹⁴⁷ Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau arolwg 2017. <https://gov.wales/national-survey-wales>

¹⁴⁸ Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018-2019 [SHRN-NR-FINAL-23_03_21-en-AMENDED06.08.21.pdf](#)

¹⁴⁹ SYG (2011) Data Cyfrifiad 2011- QS416EW - Argaeledd car neu fan QS416EW (Car or van availability) - Nomis - Official Census and Labour Market Statistics

¹⁵⁰ Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth [National Survey for Wales: April 2013 to March 2014 | GOV.WALES](#)

¹⁵¹ Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau 2018/19 – mynediad i wasanaethau iechyd. Ar gael yn: [National Survey for Wales: NHS and social care | GOV.WALES](#)

¹⁵² Arolwg Cenedlaethol Cymru 2013-14 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

¹⁵³ Arolwg Cenedlaethol Cymru. Canlyniadau arolwg 2017. <https://gov.wales/national-survey-wales>

gymharu â 46% a oedd yn teimlo'n gymharol ddiogel, 15% a oedd yn teimlo'n gymharol anniogel a 5% a oedd yn teimlo'n anniogel iawn. Wrth ddadansoddi'r canlyniadau hyn yn ôl oedran, roedd y canlyniadau yn dangos yn gyffredinol wrth fynd yn hŷn fod pobl yn teimlo'n llai diogel, gyda dim ond 25% o'r rhai hynny sy'n 75 oed neu drosodd yn teimlo'n ddiogel iawn. Roedd amrywiaeth sylweddol hefyd yn ôl rhywedd, gyda 43% o ddynion yn ymateb eu bod yn teimlo'n ddiogel iawn yn teithio ar ôl iddi dywyllu o gymharu â 24% o fenywod. Dim ond 2% o ddynion a ymatebodd eu bod yn teimlo'n anniogel iawn yn teithio ar ôl iddi dywyllu o gymharu â 9% o fenywod¹⁵⁴.

Ansawdd aer

Bob blwyddyn yng Nghymru, gellir priodoli nifer sy'n cyfateb i 1604 (5.4%) o farwolaethau i gysylltiad â PM_{2.5} a 1108 (3.7%) o farwolaethau i gysylltiad â NO₂¹⁵⁵. Dangoswyd bod llygredd aer yn amrywio ledled Cymru ac fel arfer mai'r rhai hynny sy'n byw yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig sy'n dioddef y crynodiad cymedrig uchaf o lygryddion aer.

Grwpiau agored i niwed

Yn seiliedig ar nodweddion y boblogaeth a ddisgrifir uchod, mae'r tabl isod yn crynhoi'r grwpiau mwyaf difreintiedig a/neu fwyaf agored i niwed. Mae hyn yn seiliedig ar Atodiad 2 o Ganllawiau WHIASU. Dylid nodi mai'r grwpiau mwyaf difreintiedig a/neu fwyaf agored i niwed yw'r grwpiau hynny a fydd yn dangos nifer o nodweddion, er enghraifft, plant sy'n byw mewn tldi. Y grwpiau hynny a gafodd eu cynnwys fel rhan o'r asesiad hwn yw'r grwpiau hynny y nodwyd bod y Bil yn debygol o gael effaith wahaniaethol arnynt

Grŵp	Is-grŵp	Affected by the Bill
Grwpiau cysylltiedig ag oedran	Plant a phobl ifanc	Ydy
	Pobl hŷn	Ydy
Grwpiau cysylltiedig ag incwm	Pobl ar incwm isel	Ydy
	Economaidd anweithgar	Ydy
	Pobl ddi-waith	Ydy
	Pobl na allant weithio oherwydd afiechyd	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau eraill cysylltiedig ag incwm)
Grwpiau sy'n wynebu gwahaniaethu neu anfantais gymdeithasol arall	Pobl ag anabledau/anawsterau corfforol neu ddysgu	Ydy

¹⁵⁴ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport>

¹⁵⁵ Llywodraeth Cymru. Cyngor iechyd Ansawdd Aer Cymru: [Health Advice | Air Quality In Wales](#)

	Grwpiau ffoaduriaid	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
	Pobl sy'n ceisio lloches	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
	Teuluoedd un rhiant	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
	Grwpiau crefyddol	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
	Pobl lesbiaidd a hoyw a thrawsryweddol	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
	Grwpiau du ac ethnig lleiafrifol	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag oedran neu incwm)
Grwpiau daearyddol	Pobl sy'n byw mewn ardaloedd lle ceir dangosyddion economaidd a/neu iechyd gwael hysbys	Nac ydy (wedi'u cynnwys yn hanfodol mewn grwpiau cysylltiedig ag incwm)
	Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi	Ydy
	Pobl nad ydynt yn gallu cael mynediad i wasanaethau a chyfleusterau	Ydy

Adolygiad o Dystiolaeth

Teithio llesol a gweithgarwch corfforol

Mae teithio llesol yn cyfeirio at ddulliau trafndiaeth sy'n gofyn am weithgarwch corfforol (h.y. cerdded, olwyno a beicio), yn hytrach na dulliau lle nad oes angen fawr ddim ymdrech gorfforol fel cerbydau modur. Felly, y gweithgarwch corfforol sy'n gysylltiedig â theithio llesol sy'n cael effaith ar iechyd.

Caiff effeithiau cadarnhaol gweithgarwch corfforol ar iechyd eu crynhoi yn adroddiad yr Adran Iechyd yn 2011¹⁵⁶ sy'n awgrymu: "Regular physical activity can reduce the risk of many chronic conditions including coronary heart disease, stroke, type 2 diabetes, cancer, obesity, mental health problems and musculoskeletal conditions. Even relatively small increases in physical activity are associated with some protection against chronic diseases and an improved quality of life."

Mae corff mawr o dystiolaeth sy'n cysylltu gweithgarwch corfforol â gwell iechyd corfforol ac iechyd meddwl. Mae Sefydliad Iechyd y Byd¹⁵⁷ yn diffinio gweithgarwch corfforol fel "any bodily movement produced by skeletal muscles that requires energy expenditure" and states that "physical activity has significant health benefits and contributes to prevent non-communicable diseases". Nodir y buddion hyn fel risg is o hyperdensiwn, strôc, diabetes, clefyd coronaidd y galon, canser y fron a'r colon, iselder a'r risg o gwmpo, gwell iechyd esgyrn ac iechyd gweithredol, a'r gallu i reoli pwysau.

Mae Sefydliad Iechyd y Byd hefyd yn nodi: "beyond exercise, any other physical activity that is done during leisure time, for transport to get to and from places, or as part of a person's work, has a health benefit. Further, both moderate- and vigorous-intensity physical activity improve health."

O ran teithio ar fysiau, dangosodd astudiaethau fod pobl â cherdyn teithio am ddim yn fwy tebygol o gerdded yn aml ac o wneud mwy o siwrneiau 'teithio llesol'¹⁵⁸. Canfu astudiaeth o 100 o gyfranogwyr a gofnododd eu camau wrth wneud yr un siwrneiau gan ddefnyddio bws a char fod teithio ar y bws yn golygu mwy o gerdded na'r siwrnai gyfatebol o ddrws i ddrws gan ddefnyddio car¹⁵⁹. Canfu astudiaeth hydredol o 9,000 o bobl yn Lloegr fod cardiau teithio am ddim ar fysiau i bobl hŷn wedi cynyddu eu defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a bod llai o debygolrwydd y byddai pobl hŷn sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn ordew o gymharu â'r rhai hynny nad oeddent yn gwneud hynny¹⁶⁰. Canfu fod y rhai hynny a oedd yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, neu'n manteisio ar y gallu i deithio am ddim ar fysiau, 25% yn llai tebygol o fod yn ordew yn 2008 na'r rhai nad oeddent yn gwneud hynny.

¹⁵⁶ CMO (2011) 'Start Active, Stay Active: A report on physical activity from the four home countries' Prif Swyddogion Meddygol, Yr Adran Iechyd, Gweithgarwch Corfforol, Gwella a Diogelu Iechyd. https://laterlifetraining.co.uk/wp-content/uploads/2011/07/Start-Active_Stay-Active_CMO_UK-PA-Guidelines_2011.pdf

¹⁵⁷ Sefydliad Iechyd y Byd, Gweithgarwch corfforol (2017) [Publication Item](#)

¹⁵⁸ Coronini-Cronberg, S., Christopher Millett, C., Laverty, A., Webb, E., 2012. The impact of free older persons' bus pass on active travel and regular walking in England, Imperial College Llundain [The impact of a free older persons' bus pass on active travel and regular walking in England. - Abstract - Europe PMC](#)

¹⁵⁹ Mindlab International, ar ran Greener Journeys, 2011. Why taking the bus is good for your health?

¹⁶⁰ Journal of Epidemiology & Community Health, 2011. Free bus passes, use of public transport and obesity among older people in England [Free bus passes, use of public transport and obesity among older people in England | Journal of Epidemiology & Community Health](#)

Mynediad i wasanaethau a rhwydweithiau cymdeithasol

Gall trafndiaeth gyhoeddus ddarparu mynediad uniongyrchol i amrywiaeth eang o gyfleusterau, gwasanaethau, cyfleoedd a rhwydweithiau cymdeithasol. Nodwyd bod gwelliant o 10% o ran cysylltedd gwasanaethau bysiau lleol¹⁶¹ yn gysylltiedig â gostyngiad o 3.6% mewn amddifadedd¹⁶².

Mynediad i wasanaethau a chyfleusterau cymunedol

Gall mynediad i wasanaethau a chyfleusterau cymunedol effeithio'n uniongyrchol ar iechyd a llesiant, drwy fynediad i driniaeth a gofal ac yn anuniongyrchol drwy gynyddu mynediad i rhwydweithiau cymdeithasol. Tynnwyd sylw at hyn yn yr ymatebion i'r gwaith ymgysylltu ar gyfer Bws Cymru a bwysleisiodd yr angen i wella hygyrchedd gwasanaethau bysiau yng Nghymru.

Mae astudiaeth a gynhaliwyd yn 2010¹⁶³ ar hamdden a'i effeithiau ar iechyd meddwl ledled y byd yn awgrymu bod mynediad i seilwaith cymdeithasol gan gynnwys cyfleusterau hamdden a chyfleusterau diwylliannol yn chwarae rhan allweddol wrth helpu pobl â salwch meddwl i wella a'i fod yn cael effaith gyffredinol gadarnhaol ar iechyd a llesiant. Nododd adroddiad gan Llywodraeth Seland Newydd yn 2007¹⁶⁴ nifer o resymau dros gymryd rhan mewn gweithgareddau diwylliannol a gweithgareddau hamdden gan gynnwys twf a datblygiad personol, er mwyn dysgu sgiliau newydd i'w mwynhau ac er mwyn cael adloniant, y gallant oll fod o fudd i iechyd a llesiant.

Canfu arolwg ar fesur llesiant cenedlaethol a gynhaliwyd yn 2008¹⁶⁵ fod 5% o oedolion yn teimlo'n ynysig gan ei bod hi'n anodd iddynt gyrraedd siopau a gwasanaethau lleol, a bod 22% o oedolion yn adnabod rhywun a oedd yn teimlo felly. Tynnodd yr arolwg sylw hefyd at y ffaith mai'r ffactor pwysicaf a oedd yn gwneud rhywle'n addas i fyw, ochr yn ochr â throeddau a glendid, oedd mynediad i wasanaethau, yn enwedig gwasanaethau iechyd.

¹⁶¹ Wedi'i fesur yn ôl yr amser teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus i gyrraedd canolfannau cyflogaeth, meddygon teulu, ysbytai a chanol trefi lle mai bysiau yw'r unig ddull trafndiaeth gyhoeddus.

¹⁶² KPMG ac Athrofa Astudiaethau Trafnidiaeth Prifysgol Leeds ar ran Greener Journeys, 2016. A Study of the value of local bus services to Society [The-Value-of-the-Bus-to-Society-FINAL-1.pdf](#)

¹⁶³ Iwasaki, Y. Coyle, C. a 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 [Leisure as a context for active living, recovery, health and life quality for persons with mental illness in a global context | Health Promotion International | Oxford Academic](#)

¹⁶⁴ Y Weinyddiaeth ar gyfer Datblygiad Cymdeithasol, Llywodraeth Seland Newydd (2007), Social Report: Leisure and Recreation, [The Social Report 2007](#)

¹⁶⁵ Randall, C. (2012), Measure national well-being: Where we live 2012, Adroddiad y Swyddfa Ystadegau Gwladol [Measuring National Well-being - Where we Live - 2012 | Semantic Scholar](#)

Canfu adolygiad o lenyddiaeth yn 2011¹⁶⁶ a oedd yn canolbwyntio ar drafnidiaeth a gwahanu cymunedau y gall y canlynol effeithio ar hygyrchedd siopau, gwasanaethau cymunedol a chyfleusterau gofal iechyd lleol:

- effeithiau ar gapasiti gwasanaethau sy'n bodoli eisoes;
- hygyrchedd ffisegol (h.y. y pellterau teithio a chysylltiadau trafnidiaeth);
- mynediad cymdeithasol a/neu ddiwylliannol (h.y. materion cyfathrebu).
- achosion o wahanu o ganlyniad i ddarn o seilwaith ffisegol newydd.

Awgrymodd astudiaeth ar wella mynediad cleifion i wasanaethau iechyd yn 2004¹⁶⁷ fod grwpiau y mae anabledd yn effeithio arnynt a phobl hŷn o bosibl yn wynebu mwy o rwystrau wrth ddefnyddio gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol.

Mae tystiolaeth yn dangos bod cydberthynas rhwng trafnidiaeth gyhoeddus a gallu defnyddio gwasanaethau, yn enwedig gwasanaethau gofal iechyd. Mae'r tebygolrwydd y bydd unigolyn yn methu apwyntiad yn cynyddu'n unol â lefelau amddifadedd ac mae'n fwy cyffredin ymhlith yr hen a'r ifanc¹⁶⁸, grwpiau y mae bysiau yn ddull trafnidiaeth pwysig iddynt. Yn ogystal, dangosodd astudiaeth gan Defra fod 44% o bobl heb fynediad i gar yn ei chael hi'n anodd cyrraedd y meddyg neu'r ysbyty¹⁶⁹. Edrychodd astudiaeth gan Awdurdod Trafnidiaeth Integredig Gorllewin Canolbarth Lloegr ar un gwasanaeth 'Ring and Ride' yng Ngorllewin Canolbarth Lloegr sy'n gwasanaethu 31,000 o ddefnyddwyr gweithredol sydd wedi'u cofrestru'n ddall neu'n anabl. Amcangyfrifir ei fod wedi arbed rhwng £13.4m a £58.5m i'r sector iechyd gan fod llai o angen gofal, cymorth cartref a phrydau ar yr unigolion hynny; fod llai o ddefnydd o wasanaethau tacsï a gwasanaethau cludiant dosbarth, cymunedol neu GIG eraill, llai o ddefnydd o hebryngwyr a gwell mynediad i gyflogaeth¹⁷⁰.

Mynediad i rwydweithiau cymdeithasol a chyfalaf cymdeithasol

¹⁶⁶ Quigley, R. a Thornley, L. (2011), Literature Review on Community Cohesion and Community Severance: Definitions and Indicators for Transport Planning and Monitoring, Report to New Zealand Transport Agency [Literature review on community cohesion and community severance: definitions and indicators for transport planning and monitoring](#)

¹⁶⁷ Hamer, L. (2004), Improving patient access to health services: a national review and case studies of current approaches, Yr Asiantaeth Datblygu Iechyd [Improving patient access to health services: A national review and case studies of current approaches](#)

¹⁶⁸ Doctor Foster Health a Chanolfan Wybodaeth y GIG, 2009. "Outpatient appointment no-shows cost hospitals £600m a year"

¹⁶⁹ Defra, 2009. Sustainable Development Indicators in your Pocket [Sustainable development indicators in your pocket 2009 - GOV.UK](#)

¹⁷⁰ Awdurdod Trafnidiaeth Integredig Gorllewin Canolbarth Lloegr, papur briffio mewnol

Mae papur gan y SYG yn 2014, Measuring Social Capital¹⁷¹, yn cynnig y diffiniad canlynol o gyfalaf cymdeithasol: "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 SYG wedi ystyried cyfalaf cymdeithasol fel rhan o'i rhaglen Mesur Llesiant Cenedlaethol. Mae'n nodi pedair agwedd ar gyfalaf cymdeithasol, yn seiliedig ar waith a wnaed gan Scrivens *et al* yn 2013 ar ran y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd (OECD)¹⁷². Mae'r agweddau hyn fel a ganlyn:

- cydberthnasau personol;
- cymorth drwy rwydweithiau cymdeithasol;
- ymgysylltiad dinesig ac ymddiriedaeth.
- normau cydweithredol.

Mae papur y SYG yn cynnwys adolygiad o astudiaethau academiaidd ar gyfalaf cymdeithasol a'i effeithiau ar iechyd. Mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod cyfalaf cymdeithasol yn gwneud cyfraniad cadarnhaol at amrywiaeth o agweddau llesiant fel llesiant personol, iechyd a chyfraddau troseddu, a bod y buddion hyn yn digwydd ar lefel unigol, gymunedol, rhanbarthol a chenedlaethol.

Mynediad i addysg a chyflogaeth

Mae corff mawr o dystiolaeth sy'n cysylltu lefelau addysg, cyflogaeth ac incwm ag iechyd. Mae Sefydliad Iechyd y Byd yn nodi rhestr o benderfynnyddion iechyd¹⁷³ sy'n cyfuno i gael effaith ar iechyd unigolion a chymunedau. Mae'r rhestr hon yn cynnwys: "*education – low education levels are linked with poor health, more stress and lower self-confidence*".

Mae adolygiad o dystiolaeth gan Sefydliad Joseph Rowntree ar leihau tlodi yn y DU¹⁷⁴ yn nodi y gall gwell cymwysterau arwain at well cyflogau a chyflogaeth, gan gynnig gwell mynediad i'r buddion iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth dda a sicr.

¹⁷¹ Siegler, V. a'r Swyddfa Ystadegau Gwladol (2014), Measuring Social Capital, Y Swyddfa Ystadegau Gwladol ([PDF](#)) [Measuring Social Capital in the UK, July 2014 \(Office for National Statistics\)](#)

¹⁷² Scrivens, K. a Smith, C. (2013), Four interpretations of social capital: an agenda for measurement, OECD [Four Interpretations of Social Capital | OECD](#)

¹⁷³ Sefydliad Iechyd y Byd (2017), Health Impact Assessment – The determinants of health [Health impact assessment](#)

¹⁷⁴ Rowntree, J. (2014), Reducing Poverty in the UK: A collection of evidence reviews, Sefydliad Joseph Rowntree [Reducing poverty in the UK: a collection of evidence reviews | Joseph Rowntree Foundation](#)

Mae adroddiad gan Brifysgol Llundain yn 2008¹⁷⁵ ar fuddion cymdeithasol a phersonol dysgu yn nodi “*people with better qualifications are more likely to have healthy lifestyles, to be fitter and slimmer – and such health advantages can be transferred to the next generation at the earliest age*”.

O ran cyflogaeth ac incwm, cafodd Adolygiad Marmot, a gyhoeddwyd yn 2010¹⁷⁶, ei gomisiynu gan yr Adran Iechyd i ystyried anghydraddoldebau iechyd yn Lloegr gan ganolbwyntio ar y cydberthyniadau rhwng iechyd a llesiant a statws economaidd-gymdeithasol cymunedau. Nododd yr adroddiad chwe amcan polisi yn seiliedig ar dystiolaeth er mwyn lleihau anghydraddoldebau iechyd, gan gynnwys creu cyflogaeth deg a gwaith da i bawb. Nododd yr Adolygiad “*being in good employment is protective of health. Conversely, unemployment contributes to poor health*”. Mae'r astudiaeth hon hefyd yn nodi cysylltiadau rhwng cyrhaeddiad addysgol ac iechyd corfforol ac iechyd meddwl.

Trafnidiaeth ac iechyd

Ansawdd aer:

Caiff llygredd aer awyr agored ei ddiffinio fel cymysgedd o nwyon a gronynnau sydd wedi cael eu hallyrru i'r atmosffer gan brosesau o waith dyn¹⁷⁷ ac sy'n cael effaith andwyol ar iechyd pobl. Mae Sefydliad Iechyd y Byd yn cydnabod bod llygredd aer awyr agored yn broblem sy'n cael effaith sylweddol ar iechyd amgylcheddol pob gwlad, gan gynnwys gwledydd incwm uchel¹⁷⁸. Erbyn 2035, amcangyfrifir y gallai costau iechyd a gofal cymdeithasol llygredd aer gyrraedd hyd at £5.3 biliwn¹⁷⁹, sy'n cynnwys clefydau y ceir cysylltiad agos rhyngddynt â llygredd aer fel asthma yn ystod plentyndod, clefyd coronaidd y galon, canser yr ysgyfaint a strôc. Dim ond yn y DU, amcangyfrifir bod llygredd aer yn cyfrannu at bron i 23,500 o farwolaethau ymhlith y boblogaeth gyffredinol bob blwyddyn¹⁸⁰. Yn ôl The Lancet Commission on pollution and health¹⁸¹, mae plant yn wynebu risg uchel o glefydau sy'n gysylltiedig â llygredd a gall hyd yn oed dosau isel iawn o lygryddion yn

¹⁷⁵ Vorhaus, J., Duckworth, K., Budge, D. a Feinstein, L. (2008), The Social and personal benefits of learning: A summary of key research findings, Y Ganolfan ar gyfer Ymchwil i Fuddion Ehangach Dysgu, Yr Athrofa Addysg, Prifysgol Llundain, Llundain ([PDF](#)) [The Social and Personal Benefits of Learning: a summary of key research findings](#)

¹⁷⁶ Marmot, M., Allen, J., Goldblatt, P., Boyce, T., McNeish D., Grady, M. a Geddes, I. (2010), Fair society, healthy lives: Strategic review of health inequalities in England post-2010, Adolygiad Marmot [Fair society, healthy lives : the Marmot Review : strategic review of health inequalities in England post-2010. - GOV.UK](#)

¹⁷⁷ Air Quality England. <http://www.airqualityengland.co.uk/air-pollution>

¹⁷⁸ WHO Topic Sheet. (2018) Ambient (outdoor) air quality and health. [Ambient \(outdoor\) air pollution](#)

¹⁷⁹ Cynghair Iechyd y DU ar Newid Hinsawdd. (2018). Moving Beyond the Air Quality Crisis. Realising the health benefits of acting on air pollution.

¹⁸⁰ DEFRA a Public Health England (2017) [Air Quality - A guide for directors of public health](#)

¹⁸¹ Landrigan, P.J., et al (2018), The Lancet Commission on pollution and health, The Lancet 391:462-512 [The Lancet Commission on pollution and health - PubMed](#)

ystod cyfnodau bregus yn y groth ac yn ystod babandod cynnar arwain at glefydau, anabledd, a marwolaeth yn ystod plentyndod a drwy gydol eu hoes.

Mae adolygiad o dystiolaeth a pholisi gan Gynghrair Iechyd y DU ar Newid Hinsawdd (2018)¹⁸² yn nodi bod trafnidiaeth yn un o'r prif ffactorau sy'n achosi llygredd aer. Yn 2016, allyriadau o drafnidiaeth ar y ffyrdd oedd yn gyfrifol am 12% o PM¹⁰ a PM^{2.5} yn y DU, sef y trydedd ffynhonnell uchaf ar ôl prosesau diwydiannol. At hynny, mae trafnidiaeth ar y ffyrdd yn gyfrifol am 80% o lefelau NO₂ wrth ymyl ffyrdd.

Dangoswyd hefyd bod llygredd aer awyr agored yn dylanwadu ar gynhyrchiant ac yn cyfrannu at gostau cymdeithasol fel cynyddu nifer y diwrnodau i ffwrdd o'r gwaith a'r ysgol oherwydd iechyd cyfyngedig¹⁸³. Yn ogystal, os bydd pobl o'r farn bod llygredd aer mewn ardal, ymddengys fod hynny'n eu hatal rhag ymgymryd â gweithgarwch corfforol a dulliau teithio llesol yn yr awyr agored¹⁸⁴.

Sŵn:

Yn ôl Sefydliad Iechyd y Byd, “¹⁸⁵*excessive noise seriously harms human health and interferes with people's daily activities at school, at work, at home and during leisure time. It can disturb sleep, cause cardiovascular and psychophysiological effects, reduce performance and provoke annoyance responses and changes in social behaviour*”.

Cyhoeddodd Sefydliad Iechyd y Byd ganllawiau ar sŵn amgylcheddol ar gyfer rhanbarth Ewrop¹⁸⁶ yn 2018. Roedd y canllawiau hyn yn seiliedig ar waith dau grŵp o arbenigwyr annibynnol a gynhaliodd cyfres o adolygiadau systematig yn cyfodod cysylltiad a'r effeithiau cysylltiedig ar iechyd er mwyn datblygu cyfres o ganllawiau ar sut i ddiogelu iechyd pobl. Daeth yr adolygiadau systematig i'r casgliad bod dystiolaeth a oedd yn dangos cysylltiad rhwng sŵn rheilffyrdd a sŵn traffig ar y ffyrdd a chlefydau cardiofasgwlaidd, problemau cysgu, dicter, ac amhariad gwybyddol, gyda thystiolaeth awgrymog ond gwannach (yn aml oherwydd diffyg astudiaethau) ar gyfer effeithiau ar iechyd meddwl a phwysau geni.

Asesiad

¹⁸² Cynghrair Iechyd y DU ar Newid Hinsawdd (2018). Moving Beyond the Air Quality Crisis. Realising the health benefits of acting on air pollution

¹⁸³ IOM Working for a Healthier Future. Scotland's Environment (2015) Air Quality, Health, Wellbeing and Behaviour, iom-seweb-aq-health-behaviour-review.pdf

¹⁸⁴ Annear, M., Keeling, S., Wilkinson, T., Cushman, G., Gidlow, B., a Hopkins, H. (2014). Environmental influences on healthy and active ageing: A systematic review. Ageing & Society, 34 (4), 590-622 [Environmental influences on healthy and active ageing: a systematic review | Ageing & Society | Cambridge Core](#)

¹⁸⁵ Sefydliad Iechyd y Byd (2017), Noise, [Environmental noise guidelines for the European Region](#)

¹⁸⁶ Swyddfa Ranbarthol Ewrop Sefydliad Iechyd y Byd (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region. [Environmental noise guidelines for the European Region](#)

Mae'r tabl isod yn nodi asesiad lefel uchel o'r effaith ar iechyd yn deillio o gynigion y Bil yn seiliedig ar y fethodoleg a ddisgrifir uchod.

Penderfynydd iechyd Cwestiynau arweiniol allweddol (a fydd y Bil yn	Effaith Gadarnhaol (+) neu Negyddol (-)	Grwpiau agored i niwed perthnasol	Asesiad
Deiet a gweithgarwch corfforol: <i>Darparu cyfleoedd i ymgymryd â dulliau teithio llesol?</i> <i>Gwella mynediad i ymarfer corff a mannau awyr agored?</i> <i>Gwella mynediad i ddewisiadau bwyd iach a fforddiadwy?</i>	+	Pobl ar incwm isel Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi Pobl nad ydynt yn gallu cael mynediad i wasanaethau a chyfleusterau Pobl ag anableddau	Mae proffil y boblogaeth yn dangos bod canran uchel o oedolion a phlant yng Nghymru dros bwysau neu'n ordev a bod lefelau gweithgarwch corfforol yn isel. Fel y dangoswyd yn yr adolygiad o dystiolaeth, ceir corff mawr o dystiolaeth sy'n dangos y buddion y mae gwneud mwy o weithgarwch corfforol yn eu cael ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol. Byddai gwella mynediad uniongyrchol i ymarfer corff (campfeydd, parciau ac ati) yn arwain at fuddion iechyd.) Yn anuniongyrchol, bu cysylltiad rhwng teithio ar fysiau a chynnydd o ran teithio llesol, a dangoswyd bod unrhyw fath o ymarfer corff yn gwella iechyd. Gallai gwella'r gwasanaethau a ddarperir gan ddiwallu amrywiaeth ehangach o anghenion annog mwy o bobl i ddewis y dull teithio hwn gan felly gynyddu lefelau gweithgarwch corfforol a chyflwyno buddion iechyd cysylltiedig. Byddai integreiddio'r rhwydwaith bysiau ag opsiynau trafnidiaeth eraill (gan gynnwys rheilffyrdd, cerdded a beicio), a darparu gwasanaeth bysiau mwy hygyrch a dibynadwy, yn gwella mynediad i wasanaethau a chyfleoedd ehangach. Gallai hyn gynnwys mynediad i barciau, canolfannau hamdden, campfeydd neu ardaloedd eraill sy'n annog gweithgarwch corfforol ac ymarfer corff ac yn cynnig cyfleoedd i ymgymryd â gweithgarwch o'r fath. Mewn rhai lleoliadau, gallai gwell mynediad i wasanaethau a chyfleoedd ehangach hefyd wella mynediad i amrywiaeth ehangach o ddewisiadau bwyd, gan gynnwys opsiynau iachach neu fwy fforddiadwy.

Rhwydweithiau cymdeithasol ac ynysigrwydd cymdeithasol: <i>Lleihau achosion o allgáu cymdeithasol?</i> <i>Cynyddu cyfleoedd i gael mynediad i rhwydweithiau cymdeithasol?</i> <i>Lleihau achosion o wahanu cymunedau?</i>	+	Pobl ar incwm isel Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi Pobl nad ydynt yn gallu cael mynediad i wasanaethau a chyfleusterau Plant a phobl ifanc Pobl hŷn Economaidd anweithgar Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu	Byddai darparu gwell gwasanaethau trafndiaeth sy'n cynnig opsiynau trafndiaeth mwy fforddiadwy yn rhoi mwy o gyfleoedd i grwpiau na allant fforddio opsiynau trafndiaeth breifat a/neu na allant gael gafael ar opsiynau o'r fath (er enghraifft, os ydynt yn rhy ifanc, yn anabl neu nad oes ganddynt drwydded yrru). Byddai hyn yn lleihau teimladau'r unigolion hyn o fod wedi'u hynysu a'u hallgáu, gan eu galluogi i fanteisio ar amrywiaeth ehangach o gyfleoedd a gwella eu rhwydwaith cymdeithasol. Mae cysylltiad agos rhwng cyfalaf cymdeithasol unigolyn ac iechyd a llesiant meddwl ac felly gallai gwella mynediad i gyfleoedd i gymdeithasu arwain at effeithiau cadarnhaol ar iechyd llawer o grwpiau agored i niwed. Byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol mewn ardaloedd gwledig a threfol wedi'i gydgyssylltu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus hefyd yn gwella mynediad i grwpiau mwy agored i niwed a grwpiau sydd wedi'u hynysu fwy. Mae hyn yn arbennig o bwysig i unigolion mewn ardaloedd gwledig a byddai'n helpu i leihau achosion o wahanu cymunedau a theimladau o ynysigrwydd, y gwyddys eu bod yn cael effaith negyddol ar iechyd a llesiant. Byddai gwelliannau i wasanaethau bysiau drwy wella gwybodaeth a data teithio, er enghraifft defnyddio cyhoeddiadau sain neu weledol, yn helpu i'w gwneud hi'n haws i lawer o grwpiau deithio ar y rhwydwaith bysiau cyhoeddus. Mae hyn yn cynnwys pobl hŷn, pobl nad ydynt yn dod o'r ardal leol (e.e. sydd wedi symud i'r ardal yn ddiweddar) a'r rhai hynny ag amhariad. Gallai hyn helpu unigolion i deimlo'n llai ynysig a gwella eu hyder yn y rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus, gan eu galluogi i ddefnyddio rhwydweithiau cymdeithasol ehangach a thrwy hynny, fanteisio ar y canlyniadau iechyd cadarnhaol cysylltiedig.
--	----------	---	---

Yr amgylchedd byw: <i>Cyfrannu at wella ansawdd aer?</i> <i>Lleihau nifer y bobl sy'n dod i gysylltiad ag ansawdd aer gwael?</i> <i>Lleihau nifer y bobl sy'n dod i gysylltiad â lefelau uchel o sŵn traffig?</i>	+	Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi Plant a phobl ifanc Pobl hŷn Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu Pobl â chlefyd anadlol	Gallai annog pobl i ddefnyddio bysiau helpu i leihau'r defnydd o gerbydau preifat. Ochr yn ochr â buddsoddi mewn opsiynau cynaliadwy, fel fflydoedd cerbydau carbon isel/di-allyriadau, byddai'r mesurau hyn yn helpu i leihau llygredd ac yn gwella ansawdd aer. Mae amrywiaeth eang o dystiolaeth ar gael i ddangos effaith negyddol llygryddion ar iechyd. Felly, byddai'r ymyriad hwn yn darparu buddion iechyd, yn enwedig mewn ardaloedd adeiledig lle ceir lefelau uwch o lygredd fel arfer. Byddai'n bwysig iawn i grwpiau sy'n fwy tebygol o ddioddef effeithiau iechyd ansawdd aer gwael, fel plant neu bobl hŷn, a'r rhai hynny â chyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes. Byddai lleihau'r defnydd o gerbydau preifat ac annog pobl i newid dulliau teithio i ddefnyddio'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus hefyd yn helpu i leihau cyfanswm nifer y cerbydau ar y ffordd. Gallai hyn leihau effaith sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig y dangosir ei fod yn cael effaith negyddol ar iechyd drwy gynyddu lefelau aflonyddwch ac achosi dictter ac amddifadu pobl o gwsg. Byddai hyn yn arbennig o bwysig mewn ardaloedd mwy trefol ac i'r rhai hynny sy'n byw wrth ymyl ffyrdd mawr. Gyda llai o gerbydau preifat ar y ffyrdd, mae'n bosibl y gellid gwella diogelwch ar y ffyrdd yn gyffredinol (yn enwedig mewn ardaloedd lle ceir lefelau uchel o draffig ar hyn o bryd) a thrwy hynny, gyflwyno buddion cyffredin i amgylcheddau byw.
Mynediad i gyflogaeth ac addysg: <i>Galluogi unigolion i gyrraedd gweithleoedd a chyfleoedd cyflogaeth?</i> <i>Cynyddu amrywiaeth y cyfleoedd cyflogaeth sydd ar gael i unigolion?</i>	+	Pobl ar incwm isel Pobl ddi-waith Plant a phobl ifanc Pobl hŷn Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu	Mae pocedi o amddifadedd ledled Cymru sy'n gysylltiedig â chyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysgol. Gallai darparu gwasanaeth bysiau gwell ledled Cymru sy'n cynnig opsiynau trafnidiaeth sydd ar gael i bob aelod o gymdeithas ac y gall pob aelod o gymdeithas eu fforddio roi gwell mynediad i'r rhai hynny sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i gyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysgol ehangach. Byddai hyn yn cynnwys grwpiau incwm isel, pobl ifanc a phobl hŷn, yn enwedig y rhai hynny mewn ardaloedd mwy ynysig a gwledig. Yn yr un modd, byddai sicrhau rhwydwaith bysiau effeithiol ledled ardaloedd gwledig a threfol, wedi'i gydgyfylltu a'i integreiddio'n llawn â mathau eraill o drafnidiaeth

<i>Galluogi unigolion i gyrraedd amrywiaeth o gyfleoedd addysgol?</i>			gyhoeddus, yn gwella mynediad ffisegol i amrywiaeth lawer ehangach o gyfleoedd cyflogaeth. Yn y rhan fwyaf o achosion, byddai'n cynyddu nifer y lleoedd y gellir eu cyrraedd gan ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, ac yn lleihau'r amser y mae'n ei gymryd i'w cyrraedd. Gallai hyn ddarparu mynediad i amrywiaeth eang o gyfleoedd cyflogaeth a chyfleoedd addysgol, gan gynnwys amrywiaeth ehangach o swyddi, ysgolion, cyrsiau hyfforddiant, canolfannau dysgu a chynlluniau i brentisiaid. Gall rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus annibynadwy gyfyngu ar fynediad pobl i gyfleoedd cyflogaeth os na fyddant yn gallu cyrraedd gweithle neu leoliad addysg mewn ffordd ddibynadwy. Gallai gwella dibynadwyedd y rhwydwaith trafndiaeth a defnyddio technoleg glyfar (fel apiau a'r seilwaith safleoedd bysiau) ei gwneud hi'n haws cael gafael ar ddata byw am y rhwydwaith bysiau, gan helpu unigolion i gynllunio eu llwybrau i addysg neu gyflogaeth. Mae'r adolygiad o dystiolaeth yn dangos bod mynediad i addysg a chyflogaeth yn cael effeithiau cadarnhaol ar iechyd a llesiant corfforol a meddyliol. Gall leihau teimladau o straen a gorbryder a chynnig mynediad uniongyrchol i'r buddion iechyd sy'n gysylltiedig â chyflogaeth sicr.
Mynediad i wasanaethau: <i>Gwella mynediad a chyfle cyfartal i wasanaethau a chyfleusterau iechyd a gofal cymdeithasol?</i>	+	Pobl ar incwm isel Plant a phobl ifanc Pobl hŷn Pobl sy'n byw mewn ardaloedd ynysig/wedi'u gorboblogi Pobl ag anableddau/anawsterau corfforol neu ddysgu Pobl nad ydynt yn gallu cael mynediad i wasanaethau a chyfleusterau	Mae proffil y boblogaeth yn dangos bod mynediad i wasanaethau ledled Cymru yn gyffredinol wael a'i fod yn effeithio'n benodol ar y rhai hynny mewn ardaloedd gwledig, grwpiau incwm isel a phobl hŷn. Gallai darparu opsiynau trafndiaeth mwy fforddiadwy gynyddu mynediad uniongyrchol i wasanaethau a chyfleusterau gofal iechyd a gwasanaethau cymdeithasol, yn enwedig i'r rhai hynny sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus. Yn anuniongyrchol, gallai hefyd helpu i ddarparu gwasanaethau mwy dibynadwy i ofalwyr a gweithwyr gofal iechyd proffesiynol sy'n dibynnu ar drafndiaeth gyhoeddus i ymweld â'r rhai hynny y mae angen gofal a chymorth yn y cartref arnynt.

Casgliad

Ar y cyfan, mae'r asesiad lefel uchel hwn o effeithiau iechyd y Bil yn dangos effaith gyffredinol gadarnhaol ar iechyd.

Byddai gwella dibynadwyedd rhwydweithiau bysiau, gwella fforddiadwyedd i ddefnyddwyr, cynyddu'r opsiynau trafndiaeth gyhoeddus a ddarperir a gwella llwybrau er mwyn diwallu anghenion lleol yn gwella mynediad i amrywiaeth eang o wasanaethau, cyfleoedd, addysg,

cyflogaeth, rhwydweithiau cymdeithasol a mannau hamdden, y gall pob un ohonynt gyfrannu mewn ffordd gadarnhaol at iechyd a llesiant.

O gofio mai yn ystod y cam gweithredu y caiff buddion y model gweithredu newydd eu gwireddu'n llawn, gellid ystyried yr effeithiau ar iechyd yn fanylach ar ôl rhoi'r model ar waith.

Bydd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn parhau i ymgysylltu â rhanddeiliaid gan gynnwys defnyddwyr bysiau a grwpiau nodweddion gwarchodedig yn rheolaidd er mwyn deall y materion a'r heriau sy'n eu hwynebu a thrafod sut y gallant fwrw ati gyda'i gilydd i wella gwasanaethau.