

YMUNWCH Â'R MUDIAD

sustrans
JOIN THE MOVEMENT



Gwneud Y Cysylltiad

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

Cynnwys

Cyflwyniad	3
Y cyd-destun polisi ar hyn o bryd – lle'r ydym ni arni?	4
Her Tlodi Trafnidiaeth Cymru	4
Canran y Boblogaeth Yn Wynebu Tlodi Trafnidiaeth	5
Cost gynyddol teithio	6
Rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus annigonol	7
Rhwystrau i deithio llesol	8
COVID-19	9
Pam mae mynediad at dtrafnidiaeth yn hanfodol	9
Mynediad at Wasanaethau - Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru	10
Mynediad at waith	11
Mynediad at ddysgu	12
Mynediad at ofal iechyd	13
Mynediad at siopa	14
Mynediad at weithgareddau cymdeithasol, diwylliannol a chwaraeon	14
Casgliadau – Beth sydd angen digwydd?	15





Cyflwyniad

Dylai fod gan bawb yr un rhyddid, urddas, dewis a rheolaeth, a hynny gartref, yn y gwaith, mewn addysg ac yn y gymuned.¹ Mae mynediad at drafnidiaeth yn chwarae rôl hanfodol mewn sicrhau hynny. Heb opsiynau trafndiaeth dichonadwy a fforddiadwy, mae pobl mewn perygl o gael eu heithrio o swyddi, gofal iechyd, cysylltiadau a hefyd o fod dan anfantais wrth ymgymryd â gweithgareddau fel siopa neu gyrraedd gweithgareddau diwylliannol, sydd oll yn hanfodol ar gyfer byw bywydau hapus ac iach.

Mae'r darlun o fynediad at drafnidiaeth yn un cymhleth. Gwyddom mai'r rhai y mae tlodi trafndiaeth yn effeithio arnynt fwyaf yw pobl ar incwm is, y rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, neu mewn ardaloedd ble mae lefel uchel o amddifadedd. Gwyddom hefyd mai rhan o'r darlun yn unig yw incwm a lleoliad, a bod grwpiau penodol fel menywod, pobl anabl, pobl hŷn, plant a phobl ifanc, a grwpiau lleiafrifoedd ethnig² yn wynebu mwy o risg o brofi tlodi trafndiaeth. Er bod diffyg trawiadol yn y dystiolaeth ar y mater hwn, drwy gydol y papur hwn, ac ochr yn ochr â'r dystiolaeth feintiol, ymdrechwn i gyfleu profiad bywyd unigolion sy'n wynebu rhwystrau i gael mynediad at opsiynau trafndiaeth dichonadwy. Yr ydym yn cydnabod mai dim ond cipolwg ar rai o'r problemau a wynebir a geir yma, a chredwn fod taer angen ymchwil pellach er mwyn canfod yn glir holl ystod y bobl mae tlodi trafndiaeth yn effeithio arnynt a pha mor sylweddol yw effaith hyn ar gynhwysiant cymdeithasol.

Drwy'r papur hwn, gobeithiwn roi darlun o dlodi trafndiaeth yng Nghymru heddiw, ynghyd â'r hyn sy'n ei achosi a'i oblygiadau. Byddwn hefyd yn archwilio pam gall mynd i'r afael â thlodi trafndiaeth chwarae rôl hanfodol mewn taclo anghydraddoldeb yn ehangach yng Nghymru.

Mae Covid-19 a'r ymateb iddo wedi gwaethygu anghydraddoldeb yng Nghymru,³ a chydag argyfwng costau byw sy'n debygol o barhau i waethygu,⁴ nawr yw'r amser i weithredu. Nid yw system drafnidiaeth Cymru'n eithriad, a gall fod yn rhan o'r ateb i leddfu anghydraddoldeb a chreu lleoedd hapusach, iachach ar hyd a lled y wlad i genedlaethau'r presennol a'r dyfodol fel ei gilydd.

Ddeng mlynedd ar ôl ein hadroddiad diwethaf a roddodd sylw i broblemau tlodi trafndiaeth yng Nghymru, mae'n parhau i effeithio ar fywydau gormod o bobl o lawer. Rhaid inni weithredu nawr a gweithredu'n gadarn i fynd i'r afael â rôl trafndiaeth mewn gwaethygu anghydraddoldeb a gwneud y cysylltiad rhwng bywydau hapus, iach a darparu mynediad cyfartal at drafnidiaeth fforddiadwy.

¹ Llywodraeth Cymru, 2019, Gweithredu ar Anabledd: Yr Hawl i Fyw'n Annibynnol, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-09/gweithredu-ar-anabledd-yr-hawl-i-fyw-n-annibynnol-framwaith-ar-cynllun-gweithredu.pdf>

² Swyddfa'r Llywodraeth dros Wyddoniaeth, 2019, Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784685/future_of_mobility_access.pdf

³ Dr Sara MacBride Stewart a Dr Alison Parken, 2021, Anghydraddoldeb yng Nghymru'r Dyfodol, Ar gael ar-lein yma: <https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2021/11/inequality-in-a-future-wales-full-report-WELSH-1.pdf>

⁴ Sefydliad Bevan, 2022, The cost of Living Crisis: a Welsh action plan, Ar gael ar-lein yma: <https://www.bevanfoundation.org/wp-content/uploads/2022/02/Cost-of-Living-Action-Plan-Final-.pdf>

Y cyd-destun polisi ar hyn o bryd – Lle'r ydym ni arni?

Rhwng 2012 a heddiw, mae Cymru wedi bod ar siwrne o lunio polisiâu, strategaethau a deddfwriaeth ar newid hinsawdd a thrafnidiaeth, megis:

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015) sy'n cyflwyno'r pum ffordd o weithio y mae eu hangen er mwyn i Gyrrff Cyhoeddus gyflawni'r saith nod llesiant. Nodwyd bod cynllunio trafndiaeth yn chwarae rôl bwysig mewn sicrhau bod ein dinasyddion mwyaf bregus yn cael eu cefnogi yn eu dewisiadau symudedd, wrth inni leihau llygredd aer a chyrraedd targedau lleihau carbon⁵.

Mae'r strategaeth a chynllun **Gweithredu ar Anabledd: hawl i fyw'n annibynnol (2019)** yn ymrwmo i "wella hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus i bobl anabl" drwy well ymgysylltu ac ymgynghori â'r rhai y mae'n effeithio arnynt, gwell monitro, a gwelliannau mewn isadeiledd⁶.

Mae'r **strategaeth Cysylltu Cymunedau (2020)** yn cyflwyno amcan i: ddarparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, yn brydlon, yn gynaliadwy yn amgylcheddol ac yn hygyrch, ac sy'n diwallu anghenion y cyhoedd sy'n teithio beth bynnag fo'u statws economaidd neu p'un a ydynt yn rhannu nodwedd warchodedig o dan y Ddeddf Cydraddoldeb (oedran, anabledd, rhyw, hil, crefydd, cyfeiriadedd rhywiol, statws priodasol neu famolaeth)⁷.

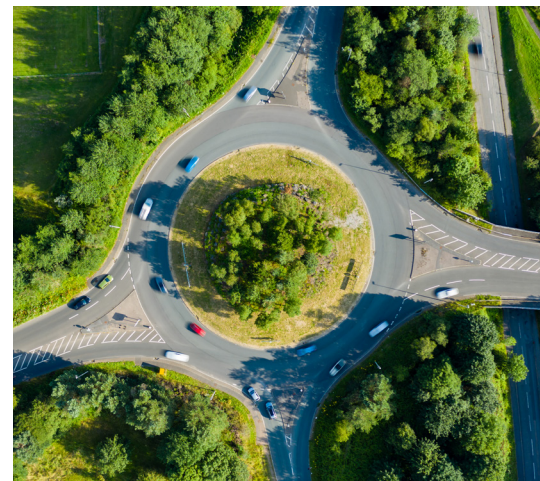
Mae **Cymru o Blaid Pobl Hŷn: Ein Strategaeth ar gyfer Cymdeithas sy'n Heneiddio (2021)** yn cyflwyno gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth sydd o blaid pobl hŷn, gyda ffocws ar deithio sy'n ymateb i'r galw, gwasanaethau bws, cludiant cymunedol a chefnogaeth o ddrws i ddrws⁸.

Mae **Rheoliadau Deddf Cydraddoldeb (Cymru) (2021)** yn rhoi dyletswydd ar gyrrff cyhoeddus felly mae'n rhaid iddynt nawr ystyried sut gall eu penderfyniadau, fel gosod amcanion a datblygu gwasanaethau cyhoeddus, wella ar anghydraddoldeb canlyniadau i bobl sy'n dioddef anfantaes economaidd-gymdeithasol⁹.

Mae **Cymru Sero Net (2021)** yn amlinellu'r trywydd y mae Cymru'n ei ddilyn tuag at allyriadau carbon sero net erbyn 2050. Mae'r adroddiad yn amlinellu'r angen i newid i ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy, drwy eu gwneud yn fwy deniadol a fforddiadwy i bawb¹⁰.

Mae **Llwybr Newydd (2021)**, strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru¹¹.

Mae **Pwysau Iach: Cymru Iach (2022)** yn tynnu sylw at yr angen am fuddsoddiad parhaol a chyson mewn teithio llesol fel modd o annog ffyrdd iach, llesol o fyw¹².



Her tlodi trafnidiaeth Cymru

Er bod y fframwaith strategol presennol yn cydnabod rôl trafndiaeth mewn cyflawni cynhwysiant cymdeithasol, dengys ein data fod ffordd bell i fynd er mwyn mynd i'r afael â'r problemau yn system drafnidiaeth Cymru. Isod, archwiliwn rai o'r rhwystrau sy'n gyrru tlodi trafndiaeth, ac edrychwn ar eu heffeithiau ar fywydau bob dydd pobl.

⁵ Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru, 2020, Adroddiad Cenedlaethau'r Dyfodol 2020, Pennod 5: Trafnidiaeth, Swyddfa Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol, Ar gael yma: <https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2020/06/IC-W-Transport-.pdf>

⁶ Llywodraeth Cymru, 2019, Gweithredu ar Anabledd: Yr Hawl i Fyw'n Annibynnol, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-09/gweithredu-ar-annabledd-yr-hawl-i-fyw-n-annibynnol-fframwaith-ar-cynllun-gweithredu.pdf>

⁷ Llywodraeth Cymru, 2020, Cysylltu Cymunedau Strategaeth ar gyfer mynd i'r afael ag unigrywdd ac ynysigrydd cymdeithasol a chreu cysylltiadau cymdeithasol cryfach, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-02/cysylltu-cymunedau-strategaeth.pdf>

⁸ Llywodraeth Cymru, 2021, Cymru o blaid pobl hŷn: ein strategaeth ar gyfer cymdeithas sy'n heneiddio, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/pdf-versions/2021/10/4/1633593171/cymru-o-blaid-pobl-hyn-ein-strategaeth-ar-gyfer-cymdeithas-syn-heneiddio.pdf>

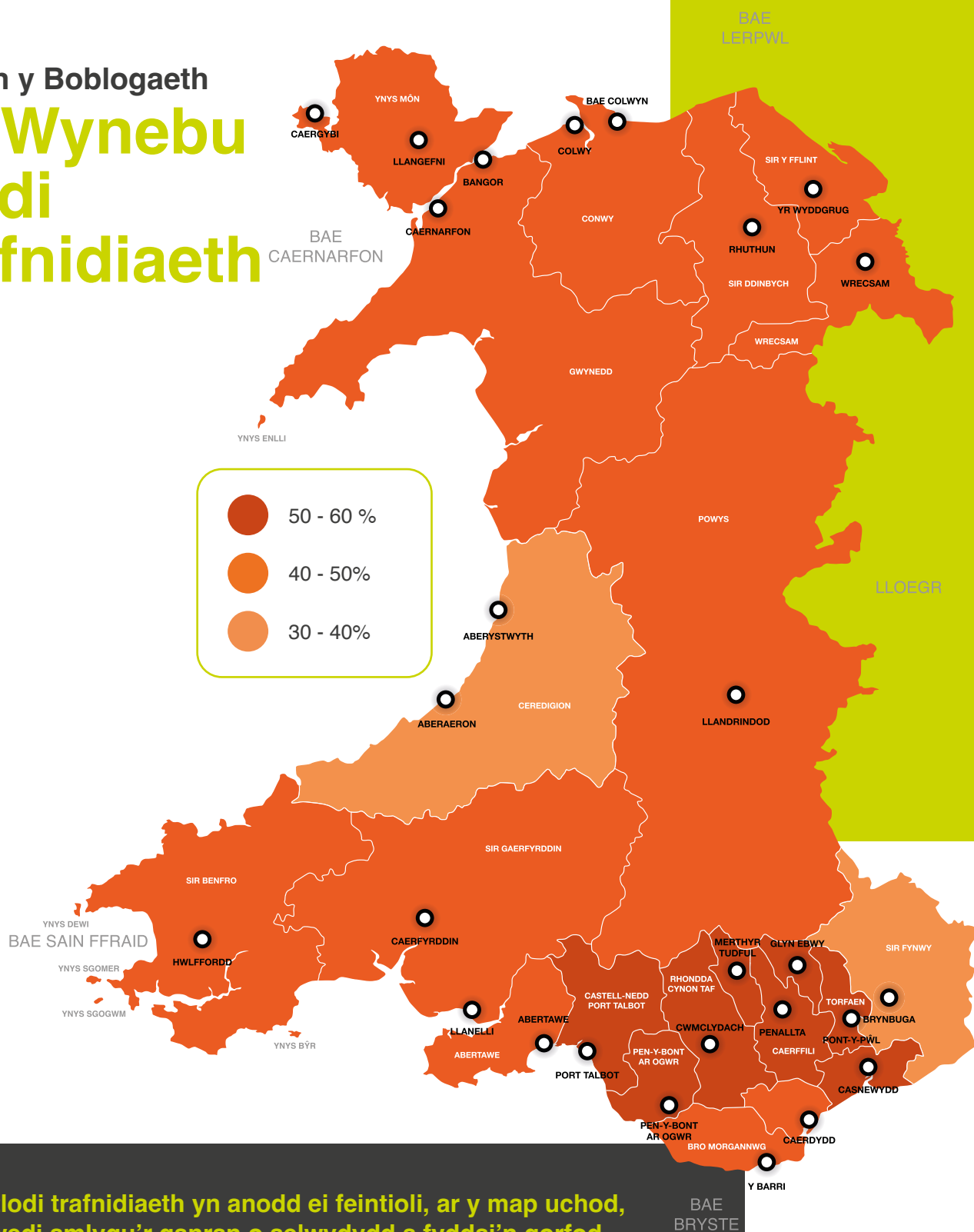
⁹ Llywodraeth Cymru, 2021, Cymru Fwy Cyfartal: Y Ddyletswydd Economaidd-gymdeithasol, Ar gael yma: https://llyw.cymru/cymru-fwy-cyfartal-y-ddyletswydd-economaidd-gymdeithasol?_ga=2.36961443.2011333530.1649325769-1013148610.1629216482

¹⁰ Llywodraeth Cymru, 2021, Cymru Sero Net, Cyllideb Garbon 2, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-10/cymru-sero-net-cyllideb-garbon-2-2021-25.pdf>

¹¹ Llywodraeth Cymru, 2021, Cymru Sero Net, Cyllideb Garbon 2, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-10/cymru-sero-net-cyllideb-garbon-2-2021-25.pdf>

¹² Llywodraeth Cymru, 2020 Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth newydd i Gymru, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-iawn.pdf>

Canran y Boblogaeth Yn Wynebu Tlodi Trafnidiaeth



Er bod tlodi trafniadaeth yn anodd ei feintoli, ar y map uchod, rydym wedi amlygu'r ganran o aelwydydd a fyddai'n gorfod gwario 10% neu fwy o'u hincwm ar gostau rhedeg car (waeth bod ganddynt un ar hyn o bryd ai peidio). Mae'r map yn dangos natur eang tlodi trafniadaeth yng Nghymru, gan wneud yr achos dros atebion canolog i fynd i'r afael â graddfa'r problem.

Gan ei fod yn dibynnu ar ddata'r cyfrifiad, cynhyrchwyd y map uchod gyda ffigurau o 2012, tra byddwn yn aros i'r rownd nesaf o ddata perthnasol fod ar gael. Mae cydestun hyn hefyd yn amlwg o ddefnyddio cost gynyddol trafniadaeth, fel y'i trafodir ymhellach ymlaen yn yr adroddiad.



Cost gynyddol teithio

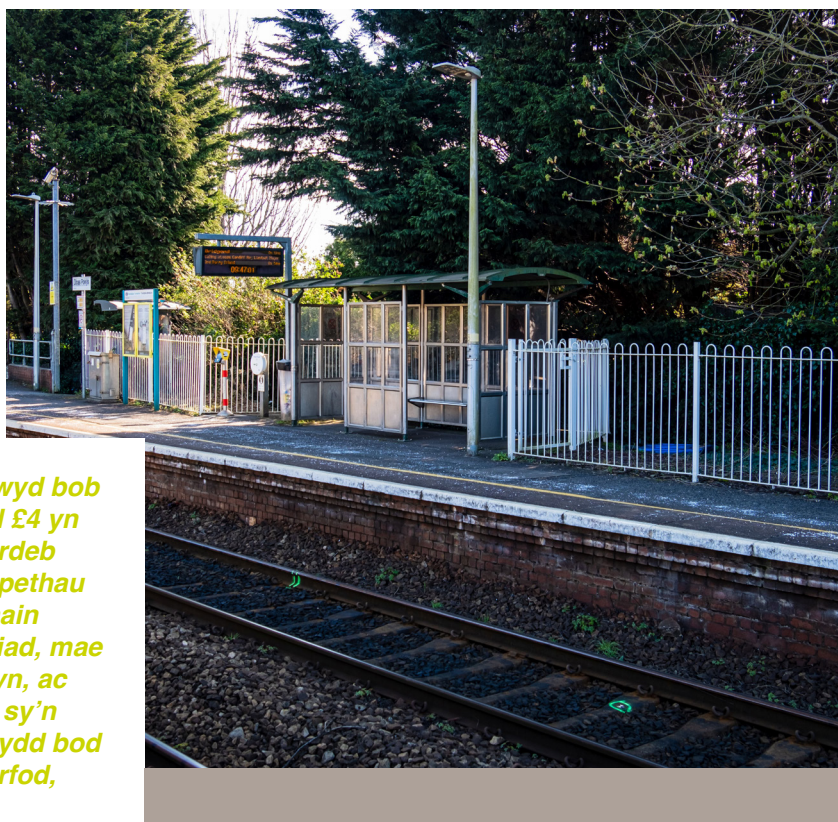
Yn y ddegawd ddiwethaf, mae prisiau tanwydd wedi codi gan lai na 10%, ac mae prisiau tocynnau rheilffordd, bysiau moethus a bysiau wedi codi rhwng 33% a 74%.¹³ Cynyddodd prisiau tocynnau bws gan 3.5% o 2019 i 2020 yn unig,¹⁴ ac mae cynnydd o 3.8% mewn prisiau tocynnau trên wedi'i gyhoeddi ar gyfer 2022.¹⁵ Gydag argyfwng costau byw ehangach, bydd yn rhaid i lawer o bobl wneud penderfyniadau difrifol ynghylch sut, pa bryd ac ymhle y maent yn teithio.

I lawer o bobl yng Nghymru, nid dewis mo trafniadaeth gyhoeddus – nid oes mynediad at gar neu fan gan 23% o boblogaeth Cymru.¹⁶

“Mae diffyg cludiant yn cael effaith fawr ar fy mywyd bob dydd oherwydd y costau uchel. Mae'r tocyn dydd £4 yn ddrud iawn i geisiwr lloches arferol sydd â diddordeb mewn gwirfoddoli a theithio pellteroedd i wneud pethau gan obeithio creu bywyd gwell iddyn nhw eu hunain tra'u bod yn aros yn y Deyrnas Unedig. O ganlyniad, mae llawer ohonom yn cerdded y pellteroedd mawr hyn, ac felly rydym ni wastad yn flinedig ac yn sychedig, sy'n ein gwneud yn wael yn aml. Ar ben hynny, oherwydd bod rhai pellteroedd yn rhy hir a phris y tocyn yn anorfod, mae'n effeithio ar faint gallwn ei wario ar frwyd ac anghenion pwysig eraill. Mae hyn yn ei dro'n arwain at ddiffyg maeth ac anghyfleustra cyffredinol”.

Ceisiwr Lloches Benywaidd, Caerdydd¹⁷

Fel y gwelir uchod, mae prisiau tocynnau uwch yn effeithio mwy ar y rhai sy'n dibynnu ar drafniadaeth gyhoeddus a phobl ar incwm isel. Yng Nghymru, mae llawer o bobl nad oes ganddynt gar ar gael iddynt yn dibynnu ar wasanaethau bws i gael mynediad at hanfodion sylfaenol.¹⁸ Er gwaethaf hyn, mae llawer o wasanaethau wedi bod yn cael anhawster gyda'r nifer o siwrneiau teithwyr unigol yn gostwng gan bron i 50% ers 1990.¹⁹ Mae'r pandemig COVID-19 wedi peri heriau pellach ac er bod y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau gan Lywodraeth Cymru²⁰ wedi bod yn hollbwysig wrth ddiogelu gwasanaethau bws hanfodol, nid yw pob gwasanaeth wedi goroesi, ac ni wyddys hyd yma i ba raddau y daw adferiad. Mae hyn yn codi cwestiynau ynghylch pwy a beth ddylai ein rhwydwaith trafniadaeth fod yn ei wasanaethu. Gwyddom am effeithiau cadarnhaol gwasanaethau bysiau, gan fod ymchwil yn dangos fod gwella cysylltdd bysiau'n lleol yn gysylltiedig â 3.6% o leihad mewn ffigurau amddifadedd cymdeithasol²¹ yn ogystal â'r buddion iechyd corfforol a ddaw yn sgîl teithio ar y bws gan ei fod yn annog ymarfer corff fel rhan o siwrne defnyddwyr bysiau.²² Yn



hytrach na chael ei yrru gan elw, cred Sustrans yw y dylai cynnal a datblygu ein system drafniadaeth gael ei sbarduno gan ei rôl fel gwasanaeth cyhoeddus.

Er bod pob aelwyd yng Nghymru'n teimlo effeithiau'r argyfwng costau byw cynyddol, bydd yn cael effaith anghyfartal o fawr ar aelwydydd incwm isel.²³ Mae costau cynyddol trafniadaeth eisoes yn chwarae rôl sylweddol mewn gwasgu incwm aelwydydd.²⁴ Mae'n rhaid, felly, inni ystyried cost gynyddol trafniadaeth wrth gynllunio'r ffyrdd gorau o wrthbwysu'r argyfwng costau byw ehangach yn y blynyddoedd sydd i ddod.

¹³ Sefydliad yr RAC, N.d, Transport Price Index, Ar gael yma: <https://www.racfoundation.org/data/cost-of-transport-index>

¹⁴ Llywodraeth Cymru, 2021, Ystadegau, Cerbydau Gwasanaeth cyhoeddus, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/pdf-versions/2021/3/3/1616584259/cerbydau-gwasanaeth-cyhoeddus-bysiau-thacsis-ebrill-2019-i-mawrth-2020.pdf>

¹⁵ <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/transport-wales-rail-fares-increase-23112139>

¹⁶ Ffigurau o Gyfrifiad 2011

¹⁷ Astudiaeth achos a ddarparwyd gan Oasis Caerdydd

¹⁸ Llywodraeth Cymru, 2021, Cerbydau Gwasanaeth cyhoeddus (bysiau a thacsis): Ebrill 2019 i Mawrth 2020, Ar gael yma: <https://gov.wales/public-service-vehicles-buses-and-taxis-april-2019-march-2020.html#:~:text=During%202019%2D2020%2C%20there%20were,covering%2088.8%20million%20vehicle%20kilometres>

¹⁹ Ibid

²⁰ Lee Waters AS 2021, Datganiad Ysgrifenedig: Cyllid Ychwanegol a Phartneriaeth Newydd ar gyfer Gweithrediadau Bysiau yng Nghymru, Ar gael yma: https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-cyllid-ychwanegol-phartneriaeth-newydd-ar-gyfer-gweithrediadau-bysiau-yng?_ga=2.216716565.2011333530.1649325769-1013148610.1629216482

²¹ Greener Journeys, 2016, The Value of the Bus to Society, Ar gael yma: <https://greenertransportsolutions.com/wp-content/uploads/2016/10/The-Value-of-the-Bus-to-Society-FINAL.pdf>

²² Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, 2020, Post Covid-19, Putting bus first in the transport network, Ar gael yma: <https://www.cpt-uk.org/media/tbdlg20/cpt-bus-priority-document.pdf>

²³ Sefydliad Bevan, 2022, The cost of Living Crisis: a Welsh action plan, Ar gael ar-lein yma: <https://www.bevanfoundation.org/wp-content/uploads/2022/02/Cost-of-Living-Action-Plan-Final.pdf>

²⁴ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, 2022, Consumer price inflation, UK: Ionawr 2022, Ar gael yma: <https://www.ons.gov.uk/economy/inflationandpriceindices/bulletins/consumerpriceinflation/january2022>



Rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus annigonol



Ers 2010, mae niferoedd cerbydau bysiau wedi disgyn gan 17.8%.²⁵ O ganlyniad i hyn, nid oes gan 12% o bobl gysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus yn eu hardal leol.²⁶

Pan fo gwasanaethau'n bodoli, mae'n bosibl nad ydynt yn hygyrch; nid yw hanner gorsafoedd rheilffordd Cymru yn hygyrch i bobl anabl, ac nid oes mynediad i ddefnyddwyr cadeiriau olwynion gan 34% ohonynt.²⁷

Nid yw bodolaeth gwasanaeth yn gwarantu aliniad ag anghenion pobl. Golyga amrywiadau rhwng gwasanaethau ar ddiwrnodiau'r wythnos a'r penwythnos, gwasanaethau sy'n rhoi'r gorau i redeg yn gynnar gyda'r nos, a diffyg arosfeydd mewn mannau allweddol oll fod pobl yn gorfod gallu cerdded i'w cyrchfan. Mae methiant i integreiddio'n effeithiol gyda moddau eraill o deithio (yn cynnwys teithio llesol), gofyniad i fynd drwy ganolfannau trefol i gyrraedd y pen arall, a diffyg amlder gwasanaethau oll yn gallu ffurfio rhwystrau i ddichonoldeb defnyddio gwasanaethau.²⁸

Rwy'n ddefnyddiwr cadair olwyn, felly mae angen mannau addas arnaf i, ac mae'n ofynnol imi archebu cymorth i ddefnyddio'r trên. Byddai'n llawer gwell pe byddai esgynfeydd gwastad ar gyfer trenau, neu system awtomatig ar gyfer gostwng ramp, ac mae'r un peth yn wir am fysiau. Nid yw pob gyrrwr bws yn gyfeillgar iawn ynghylch rhoi'r ramp allan, ac mae'n ymddangos bod rhai'n meddwl nad oes angen gwneud hynny, a bod rhywun yn gallu "neidio" dros y bwlch rhwng y bws a'r palmant; dydw i ddim bob amser yn cytuno â'u hamcangyfrif o'r pellter i fy olwynion blaen bychain, ac rwyf braidd yn bryderus am fynd yn sownd rhwng y bws a'r palmant."

Defnyddiwr Cadair Olwyn, Abertawe²⁹

"Nid yw'r gost, a faint o dtrafnidiaeth gyhoeddus sydd ar gael, bob amser yn dda, yn dibynnu ym mha ardal rydych chi'n byw. Wyddoch chi, maen nhw'n darhod ar amseroedd gwirion gyda'r nos, mewn rhai ardaloedd dydyn nhw ddim yn cael bysiau."

Rheithiwr, Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru³⁰

Mae'r dyfyniadau uchod yn amlygu'r problemau a wynebwr gan ddefnyddwyr trafnidiaeth anabl a phobl nad ydynt yn byw ar lwybrau a wasanaethir yn dda, yn aml y tu allan i ganolfannau trefol. Efallai y bydd problemau rhwydwaith yn cael eu profi hefyd gan bobl sy'n gweithio sifftiau, y rhai sydd angen mynediad at dtrafnidiaeth y tu allan i oriau brig, pobl hŷn sy'n gallu wynebu problemau wrth newid gwasanaethau yng nghanol ardal drefol neu lywio amserlenni sy'n newid yn aml, a phobl ar incwm isel na allant fforddio'r prisiau tocynnau ar wahân ar gyfer siwrneiau aml-foddol.

²⁵ Llywodraeth Cymru, 2021, Ystadegau, Cerbydau Gwasanaeth cyhoeddus, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/pdf-versions/2021/3/3/1616584259/cerbydau-gwasanaeth-cyhoeddus-bysiau-thacsis-ebriill-2019-i-mawrth-2020.pdf>

²⁶ Oxfam Cymru, 2020, Toesau Cymru 2020: Fframwaith ar gyfer cynaliadwydd amgylchedd a chyfiawnder cymdeithasol, Ar gael yma: <https://policy-practice.oxfam.org/resources/the-welsh-doughnut-2020-a-framework-for-environmental-sustainability-and-social-620979/>

²⁷ Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol, 2020, Trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch i bobl hŷn ac anabl yng Nghymru, Ar gael yma: <https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/accessible-public-transport-for-older-and-disabled-people-in-wales-welsh-language.pdf>

²⁸ Fransen et al, 2015, Identifying public transport gaps using time-dependent levels, Journal of Transport Geography, vol.48, p.167-187, Ar gael yma: <https://biblio.ugent.be/publication/6956461/file/6956466.pdf>

²⁹ Astudiaeth achos a ddarparwyd gan Transport Focus

³⁰ Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru - Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru yw un o bedwar rheithgor ddiwyddion ledled y Deyrnas Unedig a gynhaliwyd gan y Comisiwn Cyfiawnder Amgylcheddol yn hwyr yn 2020 ac yn gynnar yn 2021.

Rhwystrau i deithio llesol



Mae beicio'n parhau i fod yn anhygyrch i niferoedd mawr o bobl, er bod awydd sylweddol yn bodoli o du amrywiol grwpiau demograffeg i ddechrau beicio. Nid yw 85% o bobl hŷn na 75 mlwydd oed, 78% o bobl anabl, 76% o fenywod, 75% o bobl sy'n wynebu risg o amddifadedd, a 75% o grwpiau lleiafrifoedd ethnig yn beicio o gwbl. Er bod gwahaniaethau rhwng y demograffigau hyn, yn aml, mae llawer o'r rhwystrau i feicio yn rhai a rennir. Datgelodd yr adroddiad Bywyd Beicio 2019 gan Sustrans, sy'n asesu beicio mewn dinasoedd ac ardaloedd dinesig ledled y Deyrnas Unedig, bod 47% o unigolion yn peidio beicio, neu'n beicio'n llai aml, am eu bod yn bryderus ynghylch diogelwch, mae 20% yn dweud eu bod yn byw'n rhy bell o'u cyrchfan, ac mae 16% yn dweud bod cost beic addas yn anghyraeddadwy³².

Mae'r un peth yn wir am gerdded ac olwyno; rhennir llawer o'r rhwystrau hyn i fynediad³³. Mae rhwystrau i gerdded neu olwyno'n fwy tebygol o effeithio ar grwpiau sydd wedi'u heithrio, a gall hyn wneud siwrneiau'n anghyfforddus, yn anniwel ac yn anhygyrch³⁴.

Fodd bynnag, dengys profiad bod cynlluniau beicio'n gallu cael effeithiau cadarnhaol dros ben pan fônt ar gael.



Astudiaeth Achos E-Symud, y Rhyl

Fel rhan o gynllun benthyca e-feiciau gan Sustrans yn y Rhyl, wedi'i hariannu'n llawn gan Lywodraeth Cymru, manteisiodd un buddiolwr ar y cyfle i gael e-feic i'w helpu ar y daith ddyddiol newydd o Fae Colwyn i'r Rhyl, taith feicio sy'n 11 milltir bob ffordd.

Roedd y cyfranogwr hwn wedi cael ei ddiswyddo pan darodd y pandemig COVID-19 ac mae wedi cymryd swydd yn y Rhyl. Heb gar ar gael, a chydag amseru'r patrymau sifftiau yn ei gwneud yn anodd teithio i'r gwaith ar y trŵn, beicio oedd yr unig ddewis. Fodd bynnag, roedd y daith gyfan o 22 milltir ar hen feic yn profi'n ormod ar ben diwrnod o waith. Gwnaeth y cyfle i fenthycu e-feic wahaniaeth enfawr, yn enwedig yn ystod y daith adref o'r gwaith mewn tywydd gwael. Fe wnaeth y profiad adfywio dyhead y buddiolwr i deithio'n llesol ac yn y pen draw, arweiniodd at y buddiolwr yn prynu e-feic ei hun.

“Roedd yna ddyddiau pan nad oeddwn i byth yn mynd â fy meic allan oherwydd y gwynt, ond gyda'r e-feic, rwy'n gallu meistrolï'r gwynt.. mae'n help mawr i gael y cymorth hwnnw, i rywun o fy oedran i, mae'n gymorth mawr.”

Athro wedi ymddeol

Mynegodd cyfranogwr arall y canlynol am yr e-feic:

“Roeddwn i'n teimlo'n fwy hyderus mewn traffig, a oedd yn syrpréis i mi, roedd hwnnw'n beth cadarnhaol iawn. Fe ragorodd ar fy nisgwyladau. Aethom ar un neu ddwy o reidiau hirach na fuasem wedi mynd arnynt fel arall... roedd y lleoedd yr aethom yn rhy bell i fentro iddynt ar feic cyffredin”

Menyw dros 60 oed, yn byw mewn ardal fryniog

Mae'r esiampl yn dangos sut gall e-feiciau hefyd gynnig annibyniaeth i bobl hŷn. Bydd mynd i'r afael â'r rhwystrau sy'n gwneud beicio'n anhygyrch i lawer o bobl yn cynnig annibyniaeth i amrywiaeth eang o bobl.

³¹ ARUP, 2020, Cycling for everyone: A guide for inclusive cycling in cities and towns, Ar gael yma: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cycling-for-everyone-a-guide-for-inclusive-cycling-in-cities-and-towns>

³² Sustrans, 2020, adroddiad Bywyd Beicio'r Deyrnas Unedig 2019, Ar gael yma: <https://www.sustrans.org.uk/bike-life>

³³ Living Streets, ARUP a Sustrans, 2022, Walking for Everyone: Making walking and wheeling more inclusive, Ar gael yma: https://www.sustrans.org.uk/media/10152/220322-inclusivewalking-a4report_v23_remediated.pdf

³⁴ Ibid

COVID-19

Mae'r argyfwng COVID-19 wedi cyflwyno mwy o heriau. Cafwyd lleihad mewn gwasanaethau rheilffordd a bysiau, yn enwedig ar lwybrau gwledig a oedd mewn perygl eisoes, ac roedd negeseuon swyddogol gan lywodraethau'n annog pobl i gadw draw oddi wrth drafnidiaeth gyhoeddus. Mae ymddygiadau pobl wedi symud oddi wrth drafnidiaeth gyhoeddus, a gwelwyd lleihad o 73% mewn siwrneiau bysiau rhwng Ionawr a Mawrth 2021 o gymharu â'r flwyddyn flaenorol.³⁵ Yn yr un modd, cafwyd lleihad mewn siwrneiau teithwyr rheilffordd o 31.8 miliwn yn 2019/20 i 5 miliwn yn 2020/21³⁶.

Mae refeniw o werthiant tocynnau wedi dioddef yn ddifrifol ac felly hefyd hyder darpar deithwyr, ac mae hyn yn effeithio ar ddichonolrwydd gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus. Realiti gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n dirywio yw y bydd yr effeithiau mwyaf egr a niweidiol yn cael eu teimlo gan y rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus i gyrraedd siopau, swyddi neu ofal iechyd, ac maent eisoes dan fantais gymdeithasol. I roi hyn mewn cyd-destun, yn y Deyrnas Unedig, mae mwy na 90% o'r aelwydydd gyda'r cyflogau uchaf yn berchen ar un cerbyd neu ragor, a dim ond 35% o'r aelwydydd â'r incwm isaf sy'n berchen ar un.³⁷ Dengys hyn fod perchnogion ceir sydd â mantais economaidd wedi'u clustogi rhag effeithiau gwaethaf y dirywiad yng ngwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus; dirywiad sy'n cael effaith sylweddol ar aelwydydd incwm isel nad oes ganddynt gar preifat ar gael i gwrdd â'u hanghenion trafndiaeth. Mae colli gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus hefyd yn ergyd anghyfartal i'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig yng Nghymru, ble mae trafndiaeth gyhoeddus yn chwarae rhan allweddol mewn galluogi mynediad at wasanaethau, cyflogaeth, hyfforddiant a hamddena.³⁸

³⁵ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, 2021, Quarterly bus statistics: Ionawr i Mawrth 2021, Ar gael yma: <https://www.gov.uk/government/statistics/quarterly-bus-statistics-january-to-march-2021>

³⁶ Y Swyddfa Rheilffordd a Ffyrdd (Office of Rail and Road), 2021, Passenger Rail Usage 2020-21 Chwarter 4, Ar gael yma: <https://dataportal.or.gov.uk/media/11916/passenger-rail-usage-2020-21-q4.pdf>

³⁷ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol, 2019, ONS, Percentage of households with cars by income group, tenure and household, Ar gael yma: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/personalandhouseholdfinances/expenditure/datasets/percentageofhouseholdswithcarsbyincomegroupandhouseholdcompositionuktablest47>

³⁸ Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru, 2018, Yr Hyn sy'n Gwaithio wrth Drechu Tlodi Gwledig: Adolygiad o Dystiolaeth ar Ymyriadau i Wella Trafnidiaeth mewn Ardaloedd Gwledig, Ar gael yma: <https://www.rpsa.org.uk/wp-content/uploads/2018/07/5-What-works-in-tackling-rural-poverty-FINAL-WELSH.pdf>

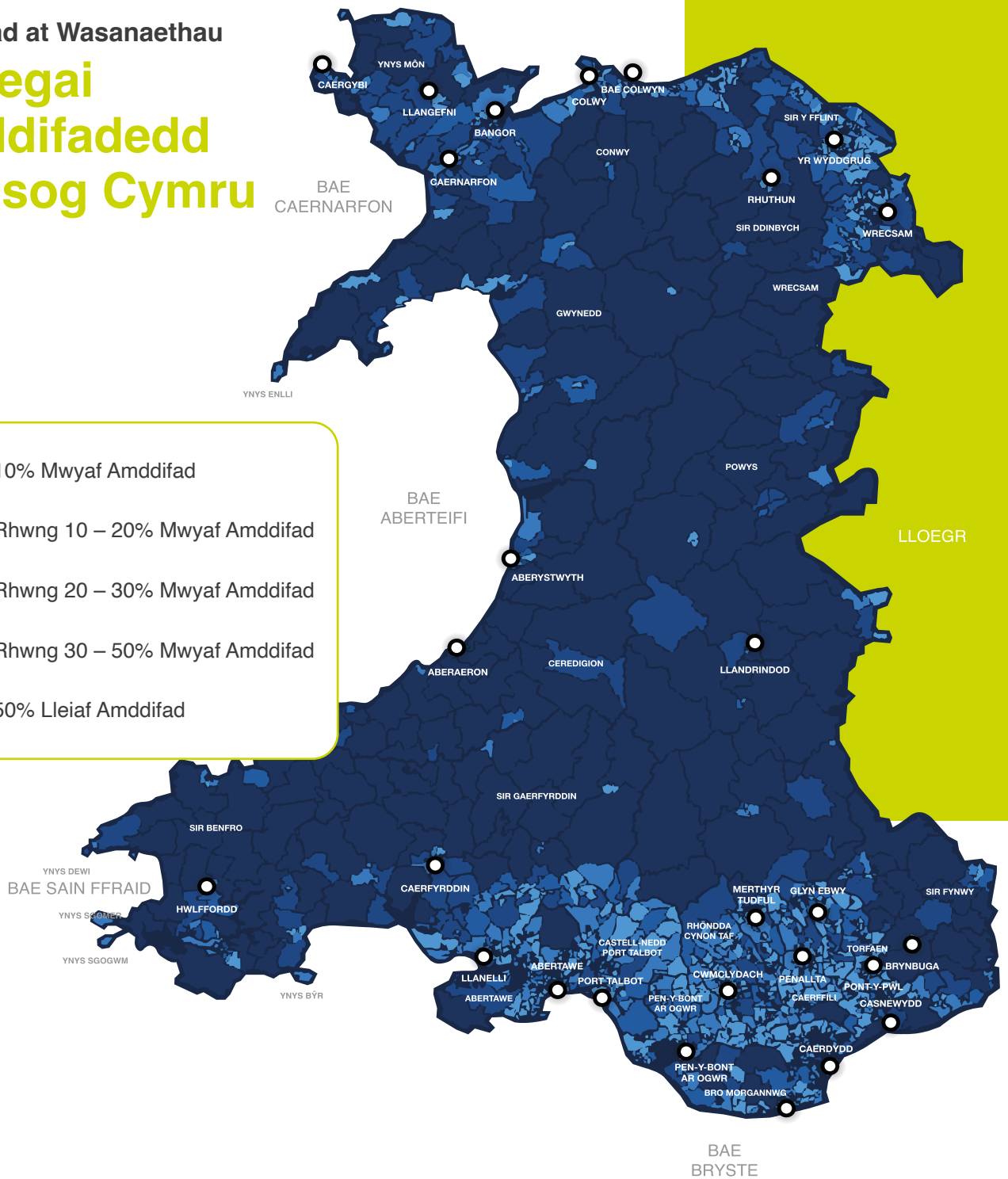
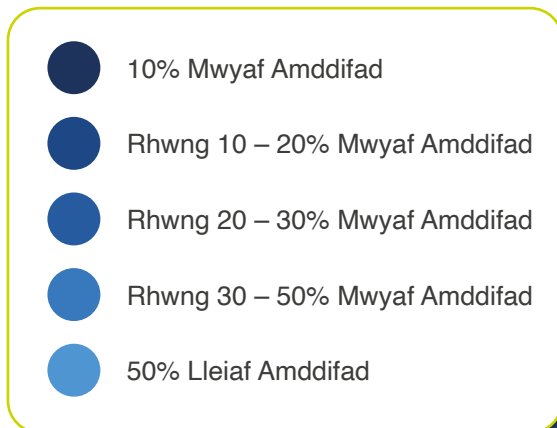


Pam mae mynediad at drafnidiaeth yn hanfodol

Mae trafndiaeth yn greiddiol i weithrediad cymdeithas. Mae'n chwarae rôl sylfaenol mewn galluogi mynediad at waith, addysg, gwasanaethau iechyd, a gweithgareddau cymdeithasol a diwylliannol. Os na chaiff y mynediad sydd gennym at opsiynau trafndiaeth ei gwestiynu, yna mae'n hawdd cymryd teithio a symudedd yn ganiataol. Isod, archwiliwn rai o'r meysydd a effeithir arnynt gan ein gallu i gael gafael ar opsiynau trafndiaeth dibynadwy a fforddiadwy.

Mynediad at Wasanaethau

Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru



Mae'r map uchod yn defnyddio maes Mynediad At Wasanaeth Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru i ystyried amser teithio siwrne ddwyffordd (ar gyfer ceir a thrafnidiaeth gyhoeddus) o bob annedd i leoliad y gwasanaeth agosaf.

Mae'n dangos amddifadedd fel canlyniad o anallu aelwyd i gael mynediad at ystod o wasanaethau sy'n angenrheidiol mewn bywyd bob dydd. Mae mynediad gwael at wasanaethau hefyd yn dwysáu ffurfiau eraill ar amddifadedd mewn ardal³⁹.

Gwasanaethau Wedi'u Hystyried:

- Fferyllfa
- Siop Bwyd
- Meddyg Teulu
- Swyddfa Bost
- Ysgol Gynradd
- Llyfrgell Cyhoeddus
- Cyfleuster Chwaraeon
- Ysgol Gyfun
- % Prinder o fand eang ar 30MB/e
- Gorsaf betrol (Trafnidiaeth breifat yn unig)

³⁹ Ystadegau Cymru. 2019. Mynegai Amddifadedd Lluosog Cymru (WIMD) 2019: Adroddiad Technegol. Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-12/mynegai-amddifadedd-lluosog-cymru-2019-adroddiad-technegol.pdf>

Mynediad at waith

Mae'r opsiynau trafnidiaeth sydd ar gael i ni yn effeithio'n sylweddol ar ein gallu i fynd i'r gwaith a dod oddi yno. Er bod lleoliad cyflogaeth yn broblem, mae opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus gwael hefyd yn rhwystr sylweddol i lawer ac yn aml fe'i gwelir fel mater sy'n cyfyngu ar gyflogaeth yn hytrach na'i alluogi. Mae hyn yn arbennig o wir i breswylwyr mewn cymdogaethau incwm isel.⁴⁰ Dengys arolwg a gynhaliwyd gan Transport Focus bod 22% o bobl yn y Deyrnas Unedig yn teimlo bod trafnidiaeth gyhoeddus yn eu hardal yn cyfyngu ar eu gallu i gael mynediad at gyflogaeth; roedd y ffigur hwn 4% yn uwch ar gyfer pobl anabl a atebodd yr arolwg.⁴¹ Mewn cyferbyniad â hynny, mae ymchwil wedi dangos bod cael mynediad at gerbyd preifat yn ei gwneud yn 3.8 gwaith yn fwy tebygol bod unigolyn yn gyflogedig yn hytrach nac yn anghyflogedig (o'i gymharu â bod heb fynediad at gar).⁴²

“Un o'r waliau rwy'n eu hwynebu fel menyw gyda theulu ifanc yw gallu cael fy mhlant i'r ysgol ar amser ac yna teithio i un o'r dinasoedd mwy (Abertawe, Caerdydd) i weithio a chyrraedd yno ar amser, sy'n gwneud trafnidiaeth gyhoeddus yn opsiwn amhosibl.”

Rheithiwr, Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru⁴³

Fel dengys yr enghraifft hon, cyfyngir ar fynediad at waith drwy gyfrwng trafnidiaeth gyhoeddus oherwydd y llwybrau sydd ar gael, yr amser bydd y siwrne'n ei gymryd, a'r amseroedd y mae'r gwasanaethau ar gael. Bydd hyn yn cael effaith anghyfartal ar fenywod, sy'n fwy tebygol o fod angen aros mewn mwy nag un man ar eu taith, gweithwyr sifftiau sydd angen trafnidiaeth y tu allan i'r ffenestr amser cymudo 9 tan 5. A phobl sy'n gorfod teithio i leoliadau nad ydynt yng nghanol y ddinas, fel pobl sy'n gweithio mewn ffatrioedd neu leoliadau diwydiannol.⁴⁴



⁴⁰ Sefydliad Joseph Rowntree, 2019, Tackling transport-related barriers on employment in low-income neighbourhoods, Ar gael yma: <https://www.jrf.org.uk/report/tackling-transport-related-barriers-employment-low-income-neighbourhoods>

⁴¹ Transport Focus, 2021, Accessible Transport, unlocking a better normal. Ar gael yma: <https://www.transportfocus.org.uk/publication/accessible-transport-unlocking-a-better-normal/>

⁴² NatCen, 2019, Access to Transport and Life Opportunities, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/831766/access_to_transport_report.pdf

⁴³ Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru - Panel Hinsawdd a Thegwch Cymoedd De Cymru yw un o bedwar rheithgor dinasyddion ledled y Deyrnas Unedig a gynhaliwyd gan y Comisiwn Cyfiawnder Amgylcheddol yn hwyr yn 2020 ac yn gynnar yn 2021.

⁴⁴ Sustrans, 2018, Exploring gender and active travel, Ar gael yma: <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/research/all-themes/all/exploring-gender-and-active-travel>



Mynediad at ddysgu

Mae mynediad at ysgol yn sylfaenol, ond mae mynediad at weithgareddau allgyrsiol yr un mor bwysig i helpu plant a phobl ifanc ehangu eu rhwydweithiau cymdeithasol a rhoi'r cyfle iddynt ddysgu sgiliau a galluoedd newydd. Mae hyn yn effeithio ar ddyheadau gyrfa tymor hir, ynghyd â cheisiadau i'r brifysgol ac am swyddi.⁴⁵

Yn anffodus, mae dibynnu ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus i fynd i ac o'r ysgol ar amser yn mynd yn broblemus pan fo'r gwasanaethau'n annibynadwy'n rheolaidd,⁴⁶ a gall y problemau hyn ddwysáu pan fo bod yn hwyr yn arwain at gosbau neu ddirwyon. Mae hyn yn rhwystr mawr hefyd i blant ysgol uwchradd sy'n cael eu gorfodi i ddibynnu ar wasanaethau bysiau cyhoeddus i gyrraedd adref ar ôl defnyddio darpariaeth allgyrsiol.⁴⁷

“Ers i'r ysgol ddileu'r gwasanaeth bws am ddim, ni all teuluoedd fforddio cael eu plant i'r ysgol gynradd leol ac mae gorfod cadw car ar yr hewl wedi gwthio mwy o bobl ymhellach i mewn i dlodi. Mae mor drist gweld pobl heb opsiwn arall, yn martsio eu plant i fyny ac i lawr yr elltydd am 2 filltir, ym mhob tywydd, ond heb fws cyhoeddus ychwaith, eu hunig opsiwn arall fyddai tacsî. A pwy all fforddio hynny bob dydd?”

Aelod, Cefn Golau Together, Blaenau Gwent⁴⁸

Mae ymchwil yn Lloegr a ddadansoddodd y cysylltiad rhwng ysgolion â lefelau cyflawni isel a darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus wael fod mannau sydd â darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus wael yn fwy tebygol o fod ag ysgolion uwchradd gyda lefelau cyflawni isel.⁴⁹ Canfu'r astudiaeth fod ysgolion uwchradd sydd â chysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus cyflym yn cynnwys 24% yn rhagor o ysgolion yn cael gradd 'rhagorol'. Canfu hefyd, ble mae trafndiaeth gyhoeddus wedi'i gyfuno â lefelau uchel o amddifadedd, mae ysgolion yn fwy tebygol o gael eu graddio'n ddrwg, gyda 66% o ysgolion mewn ardaloedd o amddifadedd gydag amseroedd teithio hirach yn cael eu sgorio'n annigonol neu angen gwella. Meddylir fod hyn yn ganlyniad o'r anhawster wrth logi a chadw'r staff arbenigol y mae eu hangen mewn ysgolion uwchradd.

Mae hyn yn ffurfio rhan o gylched lle nad yw pobl yn gallu cael mynediad at addysg o safon yn rhannol o ganlyniad i dlodi trafndiaeth, sydd wedyn yn cyflwyno rhwystr mwy i ddianc o dlodi yn y dyfodol.⁵⁰ Yn wir, awgryma tystiolaeth fod costau trafndiaeth yn rhwystr i bobl ifanc nad ydynt mewn addysg, hyfforddiant na chyfflogaeth rhag cael mynediad ar gyfleoedd o'r fath.⁵¹ Yn gadarnhaol, awgryma ymchwil fod gan ddarparu gwell darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus y potensial i ddatgloi cyfleoedd addysg a hyfforddiant i bobl ifanc, yn enwedig os yw'r gwasanaethau hynny'n hygyrch ac yn fforddiadwy.⁵²

⁴⁵ Social Mobility Commission, 2016, An Unequal Playing Field, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/818679/An_Unequal_Playing_Field_report.pdf

⁴⁶ Stori personol gan etholwr ym Mhontypridd, dadl ar wasanaethau bws 23/06/21.

⁴⁷ Pwyllgor Plant, Pobl Ifanc ac Addysg, 2020, Hawliau plant yng Nghymru, Ar gael yma: <https://senedd.wales/aid%20documents/cr-ld13405-r/cr-ld13405-r-w.pdf>

⁴⁸ Astudiaeth Achos a Ddarparwyd gan Gymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru

⁴⁹ Newyddion y BBC, 2020, Bad local transport linked to failing schools, Ar gael yma: <https://www.bbc.co.uk/news/education-51707148>

⁵⁰ Transport Scotland, 2021, Transport and Child Poverty – Beyond the Pandemic, Ar gael yma: <https://www.povertyalliance.org/wp-content/uploads/2021/06/Transport-and-Child-Poverty-Beyond-the-Pandemic.pdf>

⁵¹ NatCen, 2019, Transport and inequality: An evidence review for the Department for Transport, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/953951/Transport_and_inequality_report_document.pdf

⁵² Ibid

Mynediad at ofal iechyd

O blith y rhai yn y Deyrnas Unedig nad ydynt yn berchen car, mae 44% yn ei chael yn anodd cael mynediad at wasanaethau iechyd.⁵³ Mae pobl a chanddynt salwch hirdymor neu bobl gydag anabledau'n llai tebygol o gael mynediad at gar personol na'r cyfartaledd cenedlaethol.⁵⁴ O ganlyniad, mae gan fysiau a chludiant cymunedol rôl hollbwysig i'w chwarae mewn darparu mynediad at wasanaethau iechyd. Canfu un astudiaeth fod mynediad at wasanaethau a chyfleusterau iechyd a'r defnydd ohonynt yn uwch mewn ardaloedd ble mae gwasanaethau bws yn hygyrch, yn enwedig drwy ddarpariaeth pasys bws rhatach.⁵⁵

Fodd bynnag, mae rhwystrau'n bodoli o hyd. Er enghraifft, dengys astudiaeth ddiweddar o fynediad pobl hŷn at ofal iechyd yng Nghymru bod hyd yn oed ardaloedd ble mae gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn gwneud teithio'n bosibl, mae diffyg cyfleusterau sylfaenol, fel cysgodfeydd, seddi a gwybodaeth am amserlenni'n gwneud teithio'n profiad anghyffyrddus ac anodd.⁵⁶

At hynny, gall mynediad at ofal iechyd ddod yn her oherwydd symud meddygfeydd a chanolfannau iechyd i gyrion trefi, a'r diffyg opsiynau trafniadaeth gyhoeddus dichonol i gyrraedd yno.

Pan fo Cludiant Cymunedol ar gael, efallai nad yw bob amser yn diwallu anghenion defnyddwyr, gan fod yr amser mae'n ei gymryd i gyrraedd apwyntiadau neu godi eraill ar hyd y ffordd yn gallu golygu bod siwrneiau'n cymryd drwy'r dydd, er mai dim ond apwyntiad byr sydd gan yr unigolyn.⁵⁷

“Mae gennym un fenyw rydyn ni'n ei chefnogi sy'n gorfod mynd i'r ysbyty sawl gwaith bob wythnos. Nid oes ganddi deulu na ffrindiau'n gyfagos ac mae hi wedi dechrau methu mynd i'w hapwyntiadau achos doedd hi ddim hyd yn oed yn gallu fforddio ein prisiau ni – roedden ni'n gallu gweld ei hiechyd yn dirywio. Rydym wedi gwneud trefniadau nawr ei bod hi'n talu am un siwrne'r wythnos ac rydyn ni'n gofalu am gost y gweddill; dydyn ni ddim eisiau ei gweld hi'n mynd yn fwy gwael oherwydd na all fforddio teithio.”

Cludiant Cymunedol VEST, Caerdydd⁵⁸

Fel dengys yr enghraifft hon, yn aml, y bobl â'r angen mwyaf am fynediad at ofal iechyd sy'n wynebu rhwystrau trafniadaeth i dderbyn y gefnogaeth hon.

Mae'r pandemig COVID-19 wedi dwyn rhwystrau i'r amlwg o ran mynediad at ofal iechyd, ac mae llawer o bobl wedi cael trafferth cyrraedd canolfannau brechu yn hawdd ac yn ddiogel. Mae mwy na 5 miliwn o bobl yn y Deyrnas Unedig yn byw fwy nag awr o daith ar drafniadaeth gyhoeddus oddi wrth eu canolfan frechu agosaf, ac mae llawer o'r rhain nad oes ganddynt gar ar gael iddynt.⁵⁹

Adroddwyd fod lleoliad canolfannau brechu a'r diffyg opsiynau trafniadaeth gyhoeddus i gyrraedd yno yn rhwystrau sylweddol i gael brechiadau. Pan gafodd y canlyniadau hyn eu dadansoddi yn ôl ethnigrwydd, roedd ymatebwyr o gymunedau Duon yn 50% fwy tebygol o wynebu'r rhwystrau hyn.⁶⁰

Yn ystod y pandemig COVID-19, oherwydd lleihad yn amserlenni trafniadaeth gyhoeddus, ofni bod yn agored i'r firws a chynnydd yn anhygyrchedd gwasanaethau, daeth teithio hyd yn oed yn fwy heriol nag o'r blaen i rai pobl anabl. Bu'n rhaid i lawer o bobl ddefnyddio tacsis preifat oherwydd hyn.⁶¹



⁵³ Nat Cen, 2019, Transport, Health and Wellbeing: An evidence review for the Department for Transport, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/847884/Transport_health_and_wellbeing.pdf

⁵⁴ NatCen, 2019, Access to Transport and Life Opportunities, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/831766/access_to_transport_report.pdf

⁵⁵ Mackett, 2014, Has the policy of concessionary bus travel for older people in Britain been successful?, Ar gael yma: https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1443617/1/Mackett_B60%2526%20CS%20in%20TP%20on%20concessionary%20travel.pdf

⁵⁶ Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, 2021, Mynediad i Wasanaethau Iechyd yng Nghymru: Materion Trafniadaeth a Rhwystrau – Crynodeb o'r canfyddiadau a'r camau gweithredu hyd yma, Ar gael yma: http://www.olderpeoplewales.com/Libraries/Uploads/Mynediad_i_Wasanaethau_Iechyd_yng_Nghymru_%e2%80%93_Materion_Trafniadaeth_a_Rhwystiau_%e2%80%93_Canfyddiadau_allweddol_a_dylanwadu_newid.sflb.ashx

⁵⁷ Ibid

⁵⁸ Astudiaeth Achos a Ddarparwyd gan Gymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru

⁵⁹ Financial Times, 2021, Covid vaccination sites out of reach for hundreds of thousands, Ar gael yma: <https://www.ft.com/content/cf3d5611-7604-46dd-8a85-aade152b09f6>

⁶⁰ Healthwatch, 2021, Getting to vaccine centres more of a barrier for Black communities, Ar gael yma: <https://www.healthwatch.co.uk/news/2021-02-22/getting-vaccine-centres-more-barrier-black-communities>

⁶¹ Llywodraeth Cymru, 2021, Drws ar Glo: datgloi bywydau a hawliau pobl anabl yng Nghymru ar ôl COVID-19: ymateb Llywodraeth Cymru, Ar gael yma: <https://llyw.cymru/sites/default/files/pdf-versions/2021/7/5/1625230257/drws-ar-glo-datgloi-bywydau-hawliau-pobl-anabl-yng-nghymru-ar-ol-covid-19-ymateb-lywodraeth-cymru.pdf>



Mynediad at siopa

Mae mynediad at siopa'n gynyddol ddibynnol ar geir: mae'r nifer gynyddol o ganolfannau siopa y tu allan i'r dref wedi arwain at leihad yn yr opsiynau siopa yng nghanol y dref.⁶² Mae COVID-19 wedi dwysáu'r ffenomen hon, gyda bron i un ym mhob pump o siopau'r stryd fawr yn wag yng Nghymru ym mis Tachwedd 2020.⁶³ Hefyd, mae'r siopau sydd yno o hyd, ar gyfartaledd, yn ddrytach na'r opsiynau y tu allan i'r dref.⁶⁴ Mae hyn yn cosbi'r rhai nad ydynt yn berchen car fwy na neb, a hwythau eisoes yn debygol o fod ymysg y rhai dan yr anfantais gymdeithasol fwyaf.

Dengys ymchwil fod y gallu i wneud siwrneiau byrion ar drafnidiaeth gyhoeddus i ganol trefi (10 munud neu lai) yn ei gwneud yn 1.7 gwaith yn fwy tebygol y gall rhywun gael mynediad at wasanaethau,⁶⁵ fel siopau. Mae tocynnau bws rhatach wedi gwella mynediad at siopa i bobl hŷn ac anabl, yn enwedig i'r rhai nad oes ganddynt fynediad at gar.⁶⁶ Fodd bynnag, os bydd dirywiad yng nghanol trefi, ac nad oes bysiau ar gael i ganolfannau manwerthu y tu allan i'r dref, bydd eu dewis o siopau'n lleihau'n arw.

Mynediad at weithgareddau cymdeithasol, diwylliannol a chwaraeon

Mae cyfranogiad mewn gweithgareddau hamdden yn hollbwysig i ansawdd bywyd pobl a gall chwarae rhan fawr mewn gwella canlyniadau iechyd, lleihau troseddau a chreu cymunedau cydlynus. Mae mesurau fel "canran sy'n mynychu neu'n cyfranogi mewn celfyddydau, diwylliannau neu dreftadaeth o leiaf 3 gwaith y flwyddyn"⁶⁷ a "canran sy'n cymryd rhan mewn gweithgareddau chwaraeon 3 gwaith yr wythnos neu fwy"⁶⁸ yn ddangosyddion llesiant allweddol dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Gall trafndiaeth gyhoeddus hygyrch, o safon dda, olygu'r gwahaniaeth i unigolyn rhwng teimlo'n ynysig ac wedi'i eithrio o fywyd cymunedol neu'r gallu ffisegol i fynd allan a chymdeithasu. Bydd hyn yn cael effaith anghymesur ar y rhai sydd eisoes yn fwy agored i niwed,⁶⁹ gyda mwy na 30% o bobl hŷn na 75 mlwydd oed yn methu cael mynediad at weithgareddau celfyddydol, diwylliannol a threftadaeth, yn cynnwys rhesymau fel diffyg opsiynau trafndiaeth.⁷⁰

Mae hyn yn arbennig o wir ar gyfer pobl ifanc sy'n byw mewn ardaloedd gwledig, fel y canfu'r adroddiad gan Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru ar fynd i'r afael â thlodi gwledig. Canfu'r ymchwil fod pobl ifanc mewn ardaloedd gwledig "dan anfantais gan fod perchnogaeth car yn ddrud a swyddi yng nghefn gwlad yn aml yn talu llai na'r rhai mewn ardaloedd trefol; gall cymdeithasu fod yn anodd i'r rhai yn eu harddegau gan fod gwasanaethau bysiau'n aml yn gorffen yn gynnar gyda'r nos, ac mae hefyd yn gorfodi cyfyngiadau ar weithgareddau chwaraeon a chymdeithasol disgyblion ar ôl ysgol."⁷¹

⁶² Archwilio Cymru, 2021, Adfywio Canol Trefi yng Nghymru, Ar gael yma: <https://www.audit.wales/sites/default/files/publications/Town-Centre-Regeneration-Cymraeg.pdf>

⁶³ Ymchwil gan Gonsortium Manwerthu Cymru, BBC, 2020 Almost one in five shops in Wales empty, Ar gael yma: <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-55000777>

⁶⁴ Walsh, H, 2021, The cost of convenience: how much extra will you pay at Sainsbury's Local and Tesco Express?, Ar gael yma: <https://www.which.co.uk/news/2021/02/the-cost-of-convenience-how-much-extra-will-you-pay-at-sainsbury-s-local-and-tesco-express/>

⁶⁵ NatCen, 2019, Access to Transport and Life Opportunities, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/831766/access_to_transport_report.pdf

⁶⁶ Swyddfa'r Llywodraeth dros Wyddoniaeth, 2019, Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System, Ar gael yma: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784685/future_of_mobility_access.pdf

⁶⁷ Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, 2015

⁶⁸ Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, 2015

⁶⁹ Leonard Cheshire, 2021, Manifesto, Ar gael yma: <https://www.leonardcheshire.org/our-impact/our-uk-work/wales/our-manifesto-asks>

⁷⁰ Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, 2019, Cyflwr y Genedl: Trosolwg o heneiddio yng Nghymru, Ar gael yma: https://www.olderpeoplewales.com/Libraries/Uploads/State_of_the_Nation_w_-_online.sflb.sshx

⁷¹ John Powell et al., Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a Chymuned, Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru, 2018, Yr Hyn sy'n Gweithio wrth Drechu Tlodi Gwledig: Adolygiad o Dystiolaeth ar Ymyriadau i Wella Trafnidiaeth mewn Ardaloedd Gwledig, Ar gael yma: <https://www.wcp.org.uk/wp-content/uploads/2018/07/6-What-works-in-tackling-rural-poverty-FINAL-WELSH.pdf>

Casgliadau – beth sydd angen digwydd?

Mae'r papur hwn yn cynrychioli archwiliad ar lefel uchel o'r darlun presennol o fynediad at drafnidiaeth yng Nghymru. Yr hyn sy'n amlwg yw nad oes digon wedi newid ers i Sustrans Cymru ymgymryd â'r dadansoddiad hwn ddegawd yn ôl. Yn yr adroddiad hwn, rydym wedi cynnig cipolwg ar y materion a wynebwr gan bobl ledled Cymru, a chredwn fod angen dirfawr i chwalu'r rhwystrau a wynebwr gan gymaint o bobl wrth gael mynediad at drafnidiaeth yng Nghymru.

Yn nhermau gweithredu, credwn fod angen casglu data'n well er mwyn caniatáu dadansoddiad cadarn o wasanaethau trafnidiaeth ar draws ystod o ddangosyddion cymdeithasol. Dylid cydnabod hefyd mai'r rhai a effeithir arnynt fwyaf yw'r rhai sydd yn y sefyllfa orau i helpu i ddylunio datrysiadau; mae datblygu rhwydwaith trafnidiaeth effeithiol yn galw am ymgysylltu ystyrlon ar draws holl grwpiau cymdeithas er mwyn sicrhau bod gwasanaethau'n diwallu eu hanghenion.

Yn y pen draw, credwn y dylai fod gan bob aelwyd yng Nghymru amrywiaeth o opsiynau trafnidiaeth diogel, fforddiadwy, hygyrch a chynaliadwy i ddewis o'u plith ac y dylai Llywodraeth Cymru osod safonau ar gyfer darparu hynny nawr i sicrhau cyflawni'r nodau erbyn 2040.



Yn ymarferol, golyga hyn:

- 1 **Gosod disgwyliad i Awdurdodau Lleol ddarparu isadeiledd cerdded a beicio sy'n cysylltu cymunedau â'i gilydd ac â gwasanaethau hanfodol, sydd wedi'u hintegreiddio â'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus ehangach.**
- 2 **Darparu mwy o fynediad at drafnidiaeth gyhoeddus mewn cymunedau sydd dan anfantais economaidd, gan gysylltu pobl â swyddi a gwasanaethau.**
- 3 **Gwreiddio cysyniad y gymdogaeth 20 munud mewn polisi cynllunio lleol a chenedlaethol i ganiatáu i breswylwyr ddiwallu eu hanghenion o fewn taith gron o 20 munud drwy gerdded neu olwyno.**
- 4 **Cymryd camau ystyrlon i amrywio'r gweithlu trafnidiaeth i sicrhau cynrychiolaeth mewn cynllunio trafnidiaeth ac yn y pen draw, cynrychiolaeth mewn penderfyniadau sy'n arwain at system fwy cynhwysol.**
- 5 **Gwella diogelwch grwpiau sy'n agored i niwed wrth gael mynediad at ddulliau trafnidiaeth cynaliadwy. Buddsoddi amser ac adnoddau mewn deall yr hyn sy'n gwneud i bobl deimlo'n anniogel wrth deithio'n llesol.**
- 6 **Gosod cynllun gweithredu clir ar gyfer mynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth, y tu hwnt i deithio rhatach ar gyfer grwpiau dethol, nad ydynt yn cael eu targedu'n effeithiol at y rhai sydd â'r angen mwyaf am gymorth.⁷²**

Mae'r papur hwn wedi ceisio distyllu'r angen dirfawr am weithredu i fynd i'r afael â thlodi trafnidiaeth yng Nghymru. Wrth i fwy o bobl yng Nghymru wynebu'r risg o gael eu llusgo i mewn i dlodi trafnidiaeth o ganlyniad i argyfwng costau byw, nawr yw'r amser i ganolbwyntio ar y rhai sydd â'r angen mwyaf am gymorth. Nawr yw'r amser i wneud y cysylltiad rhwng trafnidiaeth ac anghydraddoldeb, rhaid inni sicrhau bod gan bawb fynediad at y gwasanaethau sy'n eu galluogi i fyw bywydau hapus ac iach.

⁷² Sefydliad Bevan, 2021, A New Wales Transport Strategy – Consultation Response – Ar gael yma: <https://www.bevanfoundation.org/wp-content/uploads/2021/01/A-New-Wales-Transport-Strategy-Bevan-Foundation-Response.pdf>



Am Sustrans Cymru

Sustrans yw'r elusen sy'n ei gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio.

Rydym yn beirianwyr ac addysgwyr, arbenigwyr a hyrwyddwyr.

Rydym yn cysylltu pobl a llefydd, yn creu cymunedau byw, yn trawsnewid y daith i'r ysgol ac yn hwyluso taith hapusach ac iachach i'r gwaith

Mae Sustrans yn gweithio mewn partneriaeth, yn dod â phobl ynghyd i sicrhau'r atebion iawn. Rydym yn cadarnhau'r achos o blaid cerdded a beicio drwy ddefnyddio tystiolaeth gref a dangos yr hyn sydd yn bosibl.

Mae'n gwreiddiau yn y gymuned a chredwn fod cefnogaeth gwerin gwlad ynghyd ag arweiniad gwleidyddol yn gwir newid pethau, a hynny'n fuan.

Ymunwch â ni ar ein siwrne. www.sustrans.org.uk

Cysylltwch efo ni

Sustrans Cymru,
Canolfan Busnes Coleg Caerdydd a'r Fro,
1 Canal Parade,
Caerdydd, CF10 5BF

029 2065 0602
sustranscymru@sustrans.org.uk

Dilynwch ni ar:   

Mae Sustrans yn elusen gofrestredig yn y DU rhif 326550
(Cymru a Lloegr) SC039263 (Yr Alban).

© Sustrans Ionawr 2022