

# *Bysiau – gwasanaeth allweddol i bobl hŷn*

Profiadau pobl hŷn o wasanaethau bysiau yng Nghymru



Adroddiad gan Sefydliad Bevan ar gyfer Age Cymru

SEFYDLIAD  
**Bevan**  
FOUNDATION

*Rhagfyr 2013*



# Cynnwys

Crynodeb gweithredol .....	1
1. Cyflwyniad .....	3
1.1 Yr hyn a wnaethom.....	3
2. Cyd-destun .....	5
2.1 Defnyddio bysiau .....	5
2.2 Teithio ar fysiau a lles.....	5
2.3 Cyd-destun polisi .....	6
2.4 Y cynllun teithiau bws am ddim .....	8
2.5 Casgliad .....	9
3. Defnydd pobl hŷn o drafnidiaeth gyhoeddus .....	10
3.1 Gwasanaethau bysiau yn ardaloedd yr astudiaethau achos .....	10
3.2 <b>Amllder defnyddio'r bws</b> .....	11
3.3 Cyrraedd gwasanaethau hanfodol .....	12
3.4 Dewisiadau amgen i ddulliau teithio arferol .....	15
3.5 Casgliadau.....	16
4. Profiad o <b>ddefnyddio'r bws</b> .....	18
4.1 Boddhad â gwasanaethau .....	18
a. Amllder .....	19
b. Llwybrau a chyrchfannau.....	20
c. Dibynadwyedd .....	22
ch. Materion anabledd a namau .....	22
d. Materion eraill .....	24
4.2 Casgliadau.....	25
5. Casgliadau ac argymhellion .....	26
5.1 Gwella gwasanaethau masnachol.....	28
5.2 Gwella gwasanaethau anfasnachol .....	29
5.3 Pan nad oes modd teithio ar fws.....	30
Atodiad Proffil o ymatebwyr yr arolwg .....	31

## Crynodeb gweithredol

Mae gwasanaethau bysiau'n hanfodol bwysig i bobl hŷn, ond nid yw llawer o wasanaethau masnachol yn ymateb i anghenion pobl hŷn ac mae toriadau mewn gwariant cyhoeddus yn golygu bod gwasanaethau anfasnachol dan fygythiad sylweddol.

Mae'r adroddiad hwn wedi'i seilio ar safbwyntiau a phrofiadau dros 300 o bobl 60 oed a hŷn a chaiff ei ategu gan ganfyddiadau o waith ymchwil arall i lunio darlun byw o bwysigrwydd gwasanaethau bysiau i annibyniaeth a lles pobl hŷn.

## Canfyddiadau allweddol

- Mae llawer o bobl hŷn yn dibynnu'n gyfan gwbl ar y bws ar gyfer gweithgarwch beunyddiol.
- Mae prinder gwasanaethau bysiau mewn nifer o gymunedau ac ar adegau penodol, ac mae hyn yn debygol o waethygu oherwydd toriadau mewn cefnogaeth i wasanaethau â chymhorthdal.
- Ceir amrywiadau sylweddol yn yr heriau a wynebwr mewn gwahanol rannau o Gymru - **nid oes un ateb sy'n addas i bawb.**
- **Mae mynd i'r ysbyty ac oddi yno'n broblem fawr i bobl hŷn** – sef y defnyddwyr mwyaf o wasanaethau gofal eilaidd - hyd yn oed mewn ardaloedd trefol.
- Mae gwybodaeth am wasanaethau bysiau, yn enwedig pan fydd nifer o weithredwyr yn darparu gwasanaethau ar yr un llwybr, yn gallu bod yn anodd iawn dod o hyd iddi.
- **Mae'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd yn rhoi cyfle i wella ac integreiddio gwasanaethau bysiau.**

Hefyd, rydym yn nodi tair her benodol i lywodraeth a gweithredwyr bysiau:

- Gwella gweithrediad gwasanaethau, mewn ardaloedd trefol yn bennaf.
- Gwella darpariaeth gwasanaethau lle nad oes llawer yn bodoli ar hyn o bryd, megis gwasanaethau **gyda'r nos ac ar y Sul mewn rhannau helaeth o Gymru**, ac ar unrhyw adeg mewn ardaloedd gwledig.
- **Sicrhau symudedd pobl hŷn pan nad ydynt yn gallu defnyddio** gwasanaethau bysiau e.e. oherwydd lleoliad neu anabled.

Daw'r adroddiad i'r casgliad bod angen gweithredu ar frys i fynd i'r afael â'r heriau hyn. Rhaid i hyn gynnwys gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a chonsortia trafndiaeth rhanbarthol, Llywodraeth Cymru a'r Comisiynydd Pobl Hŷn, fforymau pobl hŷn ac Age Cymru ei hun.

## Argymhellion mewn perthynas â gwasanaethau masnachol

- Ar lefel leol, dylai Bus Users UK Cymru gael ei annog i gymryd ymagwedd fwy rhagweithiol tuag at fuddiannau teithwyr hŷn ar fysiau yng Nghymru.
- Dylai Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru gyfarfod yn rheolaidd â phrif weithredwyr bysiau a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru i drafod gwasanaethau bysiau a phobl hŷn, a cheisio cytuno ar ‘safon gwasanaeth’ gyda gweithredwyr bysiau drwy Gydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru.
- Dylai fforymau pobl hŷn lunio cynlluniau gweithredu a rhestru eu pryderon am wasanaethau i’w trafod gyda gweithredwyr bysiau a’r consortia trafndiaeth rhanbarthol.
- Dylai Llywodraeth Cymru ei gwneud yn ofynnol i’r consortia trafndiaeth rhanbarthol gynnwys ymgynghori â phobl hŷn, gan gynnwys pobl hŷn anabl, wrth baratoi eu cynlluniau, fel amod o’u cyllid.
- Dylai’r Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol fonitro cydymffurfiad y consortia trafndiaeth rhanbarthol â dyletswyddau’r sector cyhoeddus yn Neddf Cydraddoldeb 2010 wrth baratoi eu cynlluniau. Dylent ddangos sut y maent yn mynd i’r afael ag anghenion pobl hŷn a phobl anabl gan gynnwys materion megis llwybrau, hygyrchedd ac agosrwydd safleoedd bysiau i gyrchfannau.
- Dylai fforymau pobl hŷn gael eu galluogi i drafod eu pryderon am wasanaethau a chyfleusterau bysiau yn rheolaidd gyda’u hawdurdod lleol.
- Dylid gwneud mwy o waith i ymchwilio i’r posibilrwydd o gysylltu’r cynllun teithiau bws am ddim ar gyfer pobl hŷn a phobl anabl i welliannau i wasanaethau.

## Argymhellion mewn perthynas â gwasanaethau anfasnachol

- Dylai consortia trafndiaeth rhanbarthol ymgysylltu’n weithredol â phobl hŷn, gan gynnwys pobl hŷn anabl, wrth baratoi eu cynlluniau.
- Dylai Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol y Cynulliad Cenedlaethol graffu’n fanwl ar y trefniadau ar gyfer cael cleifion i apwyntiadau ysbyty ac oddi wrthynt, ar hyn o bryd ac yn dilyn ad-drefnu gwasanaethau.

## Argymhellion mewn perthynas â gwasanaethau trafndiaeth eraill

- Dylai pobl hŷn barhau i bwysu am docynnau teithio rhatach ar wasanaethau trafndiaeth cymunedol ac am gyllid sefydlog.
- Dylai Llywodraeth Cymru archwilio ymhellach sut y gallai annog y broses o roi ar waith gwasanaethau bysiau sy’n ymateb i’r galw ledled Cymru.
- Dylai awdurdodau lleol sicrhau bod trwyddedu tacsis yn ystyried anghenion pobl hŷn.

# 1. Cyflwyniad

Mae gallu mynd allan a theithio o le i le yn hanfodol i les **pobl hŷn**. Boed yn mynd i siopa, ymweld â ffrindiau neu fynychu apwyntiadau meddygol, mae'r gallu i gyrraedd yno'n annibynnol a heb gost afresymol yn allweddol.

Mae llawer o bobl hŷn yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus, y bws fel arfer, i fynd o le i le. Mae rhai pobl byth wedi gallu gyrru car, ac mae llawer o bobl eraill nad ydynt yn gallu gwneud hynny bellach oherwydd eu hiechyd, y gost neu bryder am **draffig**. Mae gwasanaethau bysiau, felly, yn hollbwysig i bobl hŷn; gellir dadlau eu bod yn bwysicach nag **ar gyfer unrhyw grŵp arall mewn cymdeithas**.

Caiff y rhan fwyaf o wasanaethau bysiau eu darparu ar sail fasnachol, ond mae **cyrff cyhoeddus yn gallu comisiynu gwasanaethau sy'n gymdeithasol** angenrheidiol ond nid yn fasnachol ymarferol, e.e. gwasanaethau gyda'r nos ac ar y penwythnos neu lwybrau sy'n gwasanaethu lleoliadau penodol. Yn 2012, cyhoeddodd y Gweinidog dros Drafnidiaeth ar y pryd newid mawr mewn cyllid ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus a oedd yn cynnwys, ymhlith pethau eraill, toriad o 25% mewn gwariant.

Mynegwyd pryder gan lawer o sefydliadau sy'n cynrychioli pobl hŷn am effaith bosibl y toriadau arfaethedig ar yr hyn sy'n aml yn wasanaethau bras eisoes. Er mwyn gwella dealltwriaeth ynghylch sut y gallai pobl hŷn gael eu heffeithio, gofynnodd Age Cymru i Sefydliad Bevan ymchwilio i brofiadau pobl hŷn o ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

Cynhaliwyd yr ymchwil yn ystod 2012/13, ac yn ystod y cyfnod hwn datblygwyd safbwynt Llywodraeth Cymru ar gyllid ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus, a hefyd cyhoeddwyd **astudiaethau eraill ar bobl hŷn, ac ar drafnidiaeth gyhoeddus**. Rydym yn gobeithio y bydd ein canfyddiadau ni ac eraill yn llywio polisiau a gweithredoedd Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, fel y bydd gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus nid yn unig yn cael yn eu hamddiffyn, ond eu gwella, o ystyried eu **pwysigrwydd o ran cefnogi llawer o bobl hŷn i fyw bywydau llawn ac annibynnol**.

## 1.1 Yr hyn a wnaethom

Mae'r adroddiad hwn yn cyfeirio at nifer o adroddiadau ac ystadegau swyddogol sydd wedi eu cyhoeddi ar ddefnydd pobl hŷn o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Hefyd, mae'n defnyddio safbwyntiau a phrofiadau dros 300 o bobl hŷn (a ddiffinnir fel pobl 60 oed a hŷn) a gasglwyd ym mis Chwefror a mis Mawrth 2013.

Defnyddiom, yn gyntaf oll, holiadur drwy'r post ac ar-lein, ac ymatebodd 285 o bobl hŷn i hwn. Cafodd yr holiaduron eu dosbarthu drwy ymgyrchoedd postio gan Age Cymru a Chomisiynydd Pobl Hŷn Cymru, drwy fforymau pobl hŷn, cylchlythyrau Sefydliad Bevan a chyfryngau cymdeithasol. Anogwyd derbynwyr i hysbysu pobl hŷn eraill ynghylch yr arolwg.

Mae proffil o nodweddion yr ymatebwyr i'r arolwg holiadur yn yr Atodiad. Er nad oedd yr ymatebwyr yn ystadegol gynrychioliadol o bobl hŷn yng Nghymru, mae'r canlyniadau ar gwestiynau allweddol, megis y defnydd o fysiau a boddhad â gwasanaethau yn debyg iawn i ganlyniadau arolygon mawr Llywodraeth Cymru. Felly rydym yn credu bod ein canfyddiadau yn sail ddibynadwy ar gyfer dod i gasgliadau.

Yn ogystal, dewiswyd tair ardal yng Nghymru ar gyfer astudiaethau achos. Cafodd y rhain eu dewis i ddarparu cymysgedd o gymunedau trefol a gwledig, gyda gwahanol fathau o ddarpariaeth trafniadaeth gyhoeddus, yn ogystal â bod â phobl hŷn y gellir gofyn iddynt gymryd rhan mewn grwpiau ffocws. Yr ardaloedd a ddewiswyd oedd:

- Aberystwyth, Ceredigion
- Merthyr Tudful
- Y Trallwng, Powys.

Bu Sefydliad Bevan yn dadansoddi gwasanaethau bysiau ym mhob un o'r cymunedau hyn a hefyd cynhaliodd gyfanswm o wyth grŵp ffocws, un yr un yn Aberystwyth a'r Trallwng a phedwar ym Merthyr Tudful. Gwahoddwyd y cyfranogwyr drwy fforwm pobl hŷn lleol neu sefydliadau Age Cymru. Er nad ydynt yn ystadegol gynrychioliadol, roedd eu sylwadau'n gyffredinol yn gyson â'r rhai o astudiaethau eraill. Cofnodwyd a dadansoddwyd y trafodaethau.



## 2. Cyd-destun

Mae gwasanaethau bysiau'n hanfodol bwysig i bobl hŷn yng Nghymru. Mae tua un o bob chwech o bobl yng Nghymru dros 65 oed, ac mae pobl hŷn yn llawer mwy dibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus na grwpiau eraill o bobl. Mae polisiau Llywodraeth Cymru'n cydnabod pwysigrwydd teithio ar fysiau ar gyfer pobl hŷn, ond yn ddiweddar, heblaw am gynnal cefnogaeth ar gyfer y cynllun teithiau bws am ddim, sy'n bwysig dros ben, ei phrif weithgarwch fu torri cyllid ar gyfer gwasanaethau anfasnachol.

### 2.1 Defnyddio bysiau

Yn gyffredinol, mae gan bobl hŷn lai o ddewisiadau ynghylch sut i deithio, ac maent yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws na grwpiau eraill o bobl. Mae ystadegau Llywodraeth Cymru'n dangos bod pobl hŷn:

- yn llai tebygol o fod â thrwydded yrru na phobl mewn grwpiau oedran eraill - yn 2007/08, roedd 36% o bobl hŷn yng Nghymru heb drwydded yrru ddilys o gymharu â 20% o bobl 30-59 oed<sup>1</sup>
- yn llai tebygol o gael mynediad i gar na phobl mewn grwpiau oedran eraill - yn 2006, roedd 44% o aelwydydd wedi ymddeol heb fynediad i gar o gymharu â 24% o'r boblogaeth yn gyffredinol<sup>2</sup>
- ddwywaith fwy tebygol o deithio ar fws na phobl ifanc - yn 2007, roedd 24% o ddynion a 35% o fenywod 60 oed neu hŷn wedi defnyddio'r bws yn yr wythnos flaenorol o gymharu â 13% o ddynion a 18% o fenywod 30-59 oed.<sup>3</sup>

Mae teithio ar fws hyd yn oed yn bwysicach i fenywod hŷn ac i bobl hŷn ar incwm isel. Yn 2007, roedd pobl hŷn ar incwm isel ddwywaith a hanner yn fwy tebygol o fod wedi defnyddio'r bws yn yr wythnos flaenorol na phobl hŷn ar incwm uchel,<sup>4</sup> tra bod menywod hŷn 50% yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws na dynion hŷn.<sup>5</sup>

### 2.2 Teithio ar fysiau a lles

Mae tystiolaeth sylweddol i ddangos bod gallu 'mynd o le i le' yn gwella lles pobl hŷn. Prif ffactorau ansawdd bywyd pobl hŷn yw'r ffactorau seicolegol, iechyd a chymdeithasol / cymunedol. Mae'r rhain wedi eu canfod i fod yn llawer mwy pwysig i ansawdd bywyd canfyddedig nag amgylchiadau materol, megis incwm neu

---

<sup>1</sup> Llywodraeth Cymru (2012) People and vehicle licensing and ownership – 2011, SB 98/2012 Tabl 2.18 Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/docs/statistics/2012/121023sb982012en.pdf> (Saesneg yn unig)

<sup>2</sup> Fel y nodir uchod, t.3

<sup>3</sup> Llywodraeth Cymru (2008) Public Transport Use in Wales: Results from the Living in Wales Survey 2007 SB 73/2008 Ar gael o: <http://wales.gov.uk/docs/statistics/2012/121023sb982012en.pdf> (Saesneg yn unig)

<sup>4</sup> Llywodraeth Cymru (2008) Public Transport Use in Wales: Results from the Living in Wales Survey 2007 SB 73/2008 Ar gael o: <http://wales.gov.uk/docs/statistics/2012/121023sb982012en.pdf> (Saesneg yn unig)

<sup>5</sup> Fel y nodir uchod

berchenogaeth ar gartref.<sup>6</sup> Mae symudedd personol yn rhan hanfodol o ansawdd bywyd seicolegol a chymdeithasol, gan roi ymdeimlad o annibyniaeth a rheolaeth i bobl hŷn, a galluogi cyswllt cymdeithasol a gweithgarwch pwrpasol.<sup>7</sup>

Mae defnyddio'r bws, felly, yn bwysig iawn i les llawer o bobl hŷn. Yng Nghymru, roedd 99%, sef canran enfawr, o'r sawl a ymatebodd i arolwg ar y cynllun teithio am ddim ar fysiau yn teimlo bod cael tocyn am ddim yn eu gwneud yn fwy annibynnol,<sup>8</sup> a chanfu arolwg gan Wasanaeth Brenhinol Gwirfoddol y Merched (WRVS, nawr yr RVS) fod rhai pobl hŷn wedi datgan bod peidio â gallu defnyddio'r bws yn golygu eu bod yn unig neu isel eu hysbryd.<sup>9</sup>

## 2.3 Cyd-destun polisi

Mae Strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru 2013-2023<sup>10</sup> yn cydnabod pwysigrwydd trafndiaeth gyhoeddus i ymdeimlad pobl hŷn o les ac mae'n cydnabod bod pobl hŷn yn cael mwy o anawsterau na phobl iau o ran cael mynediad i drafndiaeth gyhoeddus. Mae'r strategaeth yn nodi mynediad i 'trafnidiaeth fforddiadwy a phriodol sy'n eu helpu i chwarae rhan lawn mewn bywyd teuluol, cymdeithasol a chymunedol' fel un o'r pedwar canlyniad ar faterion amgylcheddol sy'n nodau ar gyfer eu cyflawni erbyn 2023. Mae'r strategaeth yn nodi bod y canlynol yn helpu cyflawni'r canlyniad hwn: y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, y Bil Teithio Llesol (Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 erbyn hyn) a Chynllun Gweithredu'r Bathodyn Glas.

Mae ymyrraeth gyhoeddus yn narpariaeth gwasanaethau bysiau'n anodd oherwydd bod y mwyafrif llethol o wasanaethau bysiau'n cael eu darparu gan fusnesau preifat ar sail fasnachol. Mae rheoleiddio'r gwasanaethau hyn yn 'llai manwl' ac, yn hollbwysig, heb ei ddatganoli, tra bod cydweithrediad rhwng gweithredwyr yn cael ei gyfyngu gan reolau cystadleuaeth. Fodd bynnag, ers rhai blynyddoedd mae Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol Llywodraeth Cymru wedi darparu cyllid i awdurdodau lleol gefnogi gwasanaethau anfasnachol sy'n gymdeithasol angenrheidiol, megis gwasanaethau gyda'r nos. Mae Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru hefyd wedi rhoi cymorth i gwmnïau bysiau redeg gwasanaethau drwy wrthbwysu'r doll a delir ar danwydd bysiau.

---

<sup>6</sup> Y Cyngor Ymchwil Economaidd a Chymdeithasol (heb ddyddiad) Independence crucial to wellbeing in older age:evidence briefing. Ar gael yn:

[http://www.esrc.ac.uk/\\_images/Wellbeing%20in%20older%20age\\_tcm8-18760.pdf](http://www.esrc.ac.uk/_images/Wellbeing%20in%20older%20age_tcm8-18760.pdf) (Saesneg yn unig)

<sup>7</sup> WRVS (2011) Voices on Well-being: a report of research with older people. Ar gael yn:

[http://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/voices\\_on\\_wellbeing\\_report.pdf](http://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/Reports%20and%20Reviews/voices_on_wellbeing_report.pdf) (Saesneg yn unig)

<sup>8</sup> Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru (2010) Ymchwil Cerdyn Bws Rhatach.

<sup>9</sup> WRVS (2013) Going nowhere fast: Impact of inaccessible public transport on wellbeing and social connectedness of older people in Wales. Ar gael yn: <http://www.royalvoluntaryservice.org.uk/our-impact/reports-and-reviews/2013> (Saesneg yn unig)

<sup>10</sup> Llywodraeth Cymru (2013) Y Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru 2013-2023 <http://wales.gov.uk/docs/dhss/publications/130521olderpeoplestrategy.pdf>



Mae Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru<sup>11</sup> yn datgan y bydd yn **defnyddio'r cyllid hwn a phwerau eraill yn Neddfau Trafnidiaeth Leol 2000 a 2008** i wella trafndiaeth gyhoeddus erbyn 2014, er nad oes llawer o dystiolaeth y bu unrhyw newid hyd yn hyn.

Cafwyd argymhelliad yn ddiweddar gan Bwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru<sup>12</sup> y dylid datganoli rheoleiddio gwasanaethau bysiau (a thrên), y dylid datblygu sgiliau a chapasiti, ac y dylid gwneud mwy o ymdrech i wella ansawdd gwasanaethau bysiau, o amserlennu integredig i gyd-docynnu a gwybodaeth i deithwyr. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi ymateb ar adeg ysgrifennu hyn.

Mae arwyddion o newid. Yn 2012, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru doriadau i gyllid **y Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau a'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol**. Yn dilyn sylwadau, lleihawyd maint y toriad a lansiwyd adolygiad o drefniadau ariannu. Ym mis Ionawr 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y bydd y **Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol a'r Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau** yn cael eu disodli gan Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd, a fydd yn cael ei weinyddu gan y pedwar consortiwm trafndiaeth rhanbarthol yng Nghymru.<sup>13</sup> Bydd y grant hwn yn werth £25 miliwn, a bydd 2013-14 yn flwyddyn **drosiannol pan fydd gwasanaethau a gweithredwyr bysiau'n addasu i'r** trefniadau newydd.

**Mae nodau'r grant newydd a chyfuno dwy ffrwd wahanol o gyllid yn un grant yn ganmoladwy.** Serch hynny, bu gostyngiad sylweddol yn y cymhorthdal cyhoeddus **ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus. Mae Tabl 1 yn dangos y bu'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol bron heb unrhyw newid dros bum mlynedd** er gwaethaf cynnydd cyflym mewn codi costau trafndiaeth a chynydd mewn gwariant cyhoeddus ar wasanaethau eraill, tra bod gwerth cyfunol y ddwy ffrwd o gyllid wedi gostwng 22% rhwng 2011-12 a 2013-14.

---

<sup>11</sup> Llywodraeth Cymru (2010) Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/topics/transport/publications/ntp/?skip=1&lang=cy>

<sup>12</sup> Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru (2013) Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yng Nghymru. Ar gael o: <http://www.assemblywales.org/cy/bus-home/bus-business-fourth-assembly-laid-docs.htm?act=dis&id=246495&ds=5/2013>

<sup>13</sup> Llywodraeth Cymru (2013) Gwasanaethau Bysiau yng Nghymru. Datganiad Ysgrifenedig gan Carl Sargeant, Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau, 17 Ionawr. Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/docs/cabinetstatements/2013/130117buservicesinwalescy.doc>

Tabl 1

**Y Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau a'r Grant**

Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol 2007/08 i 2013/14

	Y Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau	Y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol
2007-08	Ddim ar gael	£10.5
2008-09	Ddim ar gael	£10.7
2009-10	Ddim ar gael	£11.2
2010-11	Ddim ar gael	£10.9
2011-12	£21.3	£11.0
2012-13	£19.8	£9.9
2013-14	£25 miliwn	

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru.

Nid yw'n eglur beth fydd effaith y newidiadau hyn ar y trefniadau ariannu a swm y cyllid ar gyfer gwasanaethau bysiau. Yn benodol, nid yw ymateb gweithredwyr bysiau i'r gostyngiad ac o bosibl colli'r ad-daliad ar gyfer costau tanwydd yn hysbys a gallai fod canlyniadau annisgwyl yn enwedig ar gyfer gwasanaethau ymylol. Yn yr un modd, gallai'r newid i drefniadau ariannu wella gwasanaethau traws-ffiniol, gan alluogi comisiynu cryfach ac, yn hanfodol, gwasanaethau anfasnachol gwell, ond gallai hefyd olygu y gellir rhoi cymhorthdal i lai o wasanaethau.

## 2.4 Y cynllun teithiau bws am ddim

Mae defnydd pobl hŷn o wasanaethau bysiau wedi ei ddylanwadu'n sylweddol drwy gyflwyno'r cynllun teithiau bws am ddim i bobl hŷn a phobl anabl, sy'n darparu teithio am ddim ar unrhyw adeg o'r dydd i bobl 60 oed a hŷn. Ar y cyfan, dosbarthwyd 650,000 o gardiau teithio am ddim hyd yn hyn,<sup>14</sup> ac amcangyfrifir bod 83% wedi eu defnyddio yn 2012<sup>15</sup>. Ar hyn o bryd mae'r cynllun yn costio £70 miliwn y flwyddyn i Lywodraeth Cymru o ran ad-dalu prisiau tocynnau i weithredwyr bysiau a chostau gweinyddol, sy'n cyfateb i tua £100 ar gyfer pob un sydd â cherdyn. Mae gwariant ar y cynllun teithiau bws am ddim yn llawer mwy na'r gwariant ar gymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol o ffactor o bron i dri.

Ar hyn o bryd, nid yw'r cynllun teithiau bws am ddim yn berthnasol i wasanaethau rheilffyrdd neu dtrafnidiaeth gymunedol. Mae cynllun peilot a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru wedi cefnogi tocynnau teithio rhatach ar gyfer gwahanol fathau o brosiectau trafndiaeth gymunedol ond, yn dilyn dau werthusiad o'r cynllun peilot, daeth Llywodraeth Cymru i'r casgliad nad yw'r cynllun yn economaidd hyfyw ac felly bydd y cyllid yn dod i ben.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, Ymchwil Cerdyn Bws Rhatach, mis Tachwedd 2010. Ar gael yn: <http://www.senedd.assemblywales.org/documents/s10513/04.07.12%20Correspondence%20from%20Older%20Peoples%20Commission-Annex.pdf>, (Saesneg yn unig)

<sup>15</sup> Llywodraeth Cymru (2013) Gwasanaethau Bysiau yng Nghymru. Datganiad Ysgrifenedig gan Carl Sargeant, Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau, 17 Ionawr. Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/docs/cabinetstatements/2013/130117bussservicesinwalescy.doc>

<sup>16</sup> Llywodraeth Cymru (2013) Evaluation of the Community Transport Concessionary Fares Initiative, Decision Report 21<sup>st</sup> February. Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/publications/accessinfo/drnewhomepage/dr2013/janmar/transport/cs3138/?lang=en>

## 2.5 Casgliad

Mae gwasanaethau bysiau'n hanfodol i les pobl hŷn – mae pobl hŷn yn llai tebygol o allu gyrru a chael defnydd o gar ac maent yn defnyddio'r bws lawer mwy na phobl eraill. Caiff hyn ei gydnabod gan amryw o bolisiâu Llywodraeth Cymru. Ond **er gwaethaf hyn, ar wahân i'r cynllun teithiau bws am ddim, ychydig iawn o** weithredu a fu i geisio gwella gwasanaethau bysiau. Yn wir, cwtogwyd ar gyllid ar gyfer gwasanaethau anfasnachol.



### 3. Defnydd pobl hŷn o drafnidiaeth gyhoeddus

Mae arolygon gan Lywodraeth Cymru yn dangos, yng Nghymru'n gyffredinol, bod pobl hŷn yn gwneud mwy o ddefnydd o'r bws na grwpiau oedran eraill. Fodd bynnag, nid oes llawer o wybodaeth am ddiben defnydd pobl hŷn o fysiau neu ynghylch sut mae pobl hŷn yn defnyddio gwasanaethau mewn gwahanol rannau o Gymru er bod gwasanaethau'n amrywio'n sylweddol. Mae'r adran hon yn edrych ar argaeledd gwasanaethau yn ardaloedd yr astudiaethau achos, ac yn dadansoddi sut mae pobl hŷn yn cael mynediad i wasanaethau allweddol yn y rhannau hyn a rhannau eraill o Gymru.

#### 3.1 Gwasanaethau bysiau yn ardaloedd yr astudiaethau achos

Ym mhob un o ardaloedd yr astudiaethau achos, defnyddiom wybodaeth am amserlenni bysiau a oedd ar gael naill ai ar wefan yr awdurdod lleol neu wefan y prif weithredwr bysiau i nodi cyrchfannau ac amllder gwasanaethau bysiau, a nodi **amser y gwasanaeth olaf o'r dref. Nid yw hyn ynddo'i hun yn syml. Roedd gwefan Cyngor Ceredigion<sup>17</sup> yn rhestru gwasanaethau bysiau yn y sir ac yn cynnwys amserlenni y gellir eu lawrlwytho. Roedd gwefan Cyngor Powys yn cynnwys dolen i Traveline Cymru ac i'w wasanaeth gwybodaeth bysiau ei hun, sef Powys Bus Info,<sup>18</sup> lle gellir lawrlwytho amserlenni. Fodd bynnag, nid oedd yn arbennig o hawdd ei ddefnyddio. Nid oedd gwefan Cyngor Merthyr Tudful<sup>19</sup> yn cynnwys gwybodaeth am amserlenni neu lwybrau. Roedd yn nodi'r prif weithredwr (Stagecoach) ac yn rhoi dolen i wefan y cwmni. Hefyd, roedd yn nodi dau gwmni bysiau eraill, ond nid yr holl gwmnïau sy'n darparu gwasanaethau yn yr ardal, ac nid oedd yn cynnwys manylion eu gwefannau neu rifau ffôn. Hefyd roedd yn rhoi dolen i wefan Traveline Cymru. Felly dim ond gwasanaethau Stagecoach sydd wedi eu cynnwys yn y dadansoddiad hwn.**

**Mae'n amlwg bod ardaloedd gwahanol yn wynebu materion gwahanol mewn perthynas â'u gwasanaethau bysiau:**

1. Ym Merthyr Tudful, mae gwasanaethau niferus ac aml o ddydd Llun i ddydd Sadwrn yn ystod y dydd yn y dref ei hun a threfi cyfagos megis Caerdydd a Phontypridd, Aberdâr, Glyn Ebwy a Brynmawr. Y prif fylchau yn y ddarpariaeth yw gwasanaethau i gymunedau llai o faint (e.e. Nelson, lle mae gwasanaeth bob awr yn unig, a Phontsticill, lle nad oes gwasanaeth o gwbl). Nid oes gwasanaethau ar ôl 6pm ac ar ddydd Sul yn bodoli bron: mae **rhai gwasanaethau gyda'r nos ac ar benwythnosau'n cael eu darparu gan weithredwyr bach ond nid oes gwybodaeth am amserlenni ar gael yn hawdd.**

<sup>17</sup> <http://www.ceredigion.gov.uk/index.cfm?articleid=15888>

<sup>18</sup> <http://www.powysbus.info/>

<sup>19</sup>

[http://www.merthyr.gov.uk/english/transportandstreets/publictransport/pages/busesinformationandadv  
ice.aspx](http://www.merthyr.gov.uk/english/transportandstreets/publictransport/pages/busesinformationandadv<br/>ice.aspx)

2. Yn Aberystwyth, mae rhai gwasanaethau bob awr neu bob hanner awr yn y dref a rhwng Aberystwyth a chymunedau mwy o faint megis y Borth ac Aberaeron. **Mae rhai llwybrau sydd ag un gwasanaeth gyda'r nos ac ar y Sul.** Mae gan gymunedau mwy anghysbell, megis Ponterwyd, lai o wasanaethau, ac mae rhai cymunedau, megis Bont-goch a Chlarach, heb yr un gwasanaeth drwy gydol y flwyddyn.
3. Yn y Trallwng, dim ond **gwasanaeth canol y dref sy'n gymharol aml.** Mae gan rai cymunedau mwy o faint sydd gerllaw, megis Aberriw, wasanaeth cyfyngedig (e.e. bob dwy awr) tra bod eraill, megis Llanfair Caereinion, â dim **ond dau wasanaeth y diwrnod.** Nid oes unrhyw wasanaethau gyda'r nos ac ar y Sul.

Mae ehangder y gwahanol faterion yn codi heriau i'r consortia trafniadaeth rhanbarthol, i Lywodraeth Cymru ac, fel y dangosir yn nes ymlaen, i bobl hŷn sydd eisiau defnyddio gwasanaethau bws yn yr ardaloedd hyn.

### 3.2 Amllder defnyddio'r bws

Mae canfyddiadau ein harolwg yn cadarnhau bod cyfran fawr o bobl hŷn yn **dibynnu ar drafniadaeth gyhoeddus.** Roedd traean o'r ymatebwyr yn byw mewn cartref lle nad oedd unrhyw un yn gallu gyrru neu â mynediad i gar (n = 265). Mae mynediad i gar yn gostwng yn sylweddol gydag oedran: er bod 83% o bobl 60 i 69 oed yn byw mewn cartref gyda char, dim ond 59% o bobl 70 i 84 oed a 45% o bobl **85 oed a hŷn sydd yn y sefyllfa hon.**

Mae'r defnydd o fysiau ymhlith yr ymatebwyr yn gyffredin. Dywedodd dros hanner yr ymatebwyr (54%) eu bod yn defnyddio'r bws o leiaf unwaith yr wythnos (n = 282). Pobl 70 i 84 oed sydd fwyaf tebygol o ddefnyddio'r bws o leiaf unwaith yr wythnos (gyda 61.2% yn gwneud hynny), ac yn eu dilyn y mae pobl 85 oed neu hŷn (57.1%) tra pobl 60 i 69 oed oedd y lleiaf tebygol o ddefnyddio'r bws yn wythnosol (39.3%). Mae'n bosibl bod hyn adlewyrchu lefelau uwch o fynediad i gar ymhlith pobl 60 i 69 oed.

Mae'r bws yn cael ei ddefnyddio'n aml iawn gan bobl hŷn heb fynediad i gar – roedd 85% yn defnyddio'r bws o leiaf unwaith yr wythnos. Mae hyd yn oed pobl sydd â char yn defnyddio bws ar adegau, gyda'r rhesymau dros ddewis y bws yn cynnwys cost (mae'r bws am ddim tra bod prisiau tanwydd a thaliadau parcio'n codi), cyfleustra (weithiau mae safleoedd bysiau'n agosach at gyrchfannau canol y ddinas na meysydd parcio) ac amharodrwydd i yrru mewn traffig trwm.

Yn gyffredinol, dywedodd ychydig dros chwarter (26.5%) o'r ymatebwyr eu bod yn defnyddio'r bws yn anaml neu eu bod byth yn defnyddio'r bws. O'r rhain, pobl 60 i 69 oed oedd fwyaf tebygol o beidio â defnyddio'r bws, a phobl 70 i 84 oed oedd leiaf tebygol o beidio â defnyddio'r bws. Dim ond 12% o'r rhai heb gar sy'n defnyddio'r bws yn anaml neu fyth yn defnyddio'r bws.

### 3.3 Cyrraedd gwasanaethau hanfodol

Roedd y grwpiau ffofws a gynhaliwyd gennym yn cadarnhau bod pobl yn defnyddio'r bws am amrywiaeth eang o resymau gwahanol (Tabl 2). Mae hyn yn amrywio o weithgareddau bob dydd sy'n rhan allweddol o gynnal annibyniaeth, i deithiau diwrnod a gweithgareddau hamdden nad ydynt yn hanfodol ond sydd serch hynny'n rhan bwysig o ffordd o ffwrdd o fyw amrywiol a boddhaus.

Tabl 2 **Rhesymau a ddewisiwyd dros ddefnyddio'r bws**

Gwasanaethau meddygol – ysbyty, meddyg, deintydd, ciropodydd ac ati	Mynediad i drafnidiaeth arall
Talu trethi	Mynd ag wyrion i nofio
Mynd i gyfarfodydd	Cerdded
Eglwys	Banc
Addysg	<b>Swyddfa'r Post</b>
Clwb cinio	Siopa am fwyd
Llyfrgell	Swyddfeydd y cyngor
<b>Grŵp cerdded</b>	Nofio
Siopa	Dosbarthiadau ffitrwydd
Ymweld â chyfeillion	Sinema
Cwrdd â theulu	

Mae adolygiad o'r dystiolaeth<sup>20</sup> yn awgrymu mai'r rhesymau canlynol dros ddefnyddio'r bws yw'r rhai mwyaf pwysig i bobl hŷn:

- siopa am fwyd
- **swyddfa'r post neu fanc**
- meddygfa.

Mae gallu cyrraedd yr hyn a elwir yn 'wasanaethau allweddol' yn bwysig nid yn unig er mwyn cael mynediad i'r gwasanaeth ei hun - mae hefyd yn darparu cyswllt cymdeithasol a phwrpas i bobl hŷn.

Gofynnem i ymatebwyr yr arolwg sut y maent yn cyrraedd y tri gwasanaeth allweddol, sef siopa am fwyd, **y banc a'r feddygfa**. Gofynnem hefyd i ymatebwyr sut y byddent yn teithio i ymweld â theulu a ffrindiau gan fod cyswllt cymdeithasol yn bwysig i les.

#### a. Siopa am fwyd

Dywedodd ychydig o dan chwarter yr ymatebwyr (24.2%) eu bod yn defnyddio'r bws i fynd i siopa am fwyd (n = 256), gyda'r rhan fwyaf o'r gweddill yn defnyddio'r car. Roedd y bws yn llawer mwy pwysig ar gyfer siopa am fwyd i aelwydydd heb gar (59% yn ei ddefnyddio, n = 90), ond hyd yn oed yn y cartrefi hyn, roedd un o bob

<sup>20</sup> Burnett, A. (2005) In the Right Place: Accessibility, local services and older people. Help the Aged. Ar gael yn: <http://celebrate.mtcserver4.com/images/cmsimages/media/publications/equality/accessibilityolderpeople.pdf>

pump yn defnyddio car i fynd i siopa am fwyd (er enghraifft, yn cael eu gyrru gan rywun arall). Roedd bron i un o bob 10 o bobl hŷn heb gar yn defnyddio tacsï neu'n gofyn i rywun arall i wneud eu siopa ar eu rhan.

Mae dibynnu ar y bws ar gyfer siopa am fwyd yn cynyddu'n sylweddol gydag oedran – mae dros draean (35.1%) o bobl dros 85 oed yn dibynnu arno o gymharu â dim ond 15.9% o bobl 60 i 69 oed (n = 237). Mae'r bobl hŷn hyn nid yn unig yn wynebu heriau o ran defnyddio gwasanaeth bws sydd weithiau'n amherffaith, maent hefyd yn cario bagiau siopa trwm.

## **b. Mynd i'r banc neu swyddfa'r post**

Roedd defnyddio'r bws i fynd i'r banc neu swyddfa'r post yn fwy cyffredin na mynd i siopa am fwyd – roedd 30% o'r holl ymatebwyr yn defnyddio'r bws ar gyfer y gweithgarwch hwn. Gallai hyn adlewyrchu'r ffaith fod banciau a swyddfeydd post yn gyffredinol wedi eu lleoli yng nghanol trefi tra bod llawer o siopau bwyd ar gyrion y dref gyda llai o wasanaethau bysiau. Roedd llai na hanner (43%) yn defnyddio car i fynd i swyddfa'r post neu fanc. Roedd cyfran uchel (69%) o bobl heb gar ar gyfer eu cartref yn defnyddio'r bws i fynd i'r banc neu swyddfa'r post. Yn yr un modd â siopa am fwyd, mae'r bws yn bwysicach ar gyfer pobl dros 70 oed (roedd 34% yn ei ddefnyddio) nag ar gyfer pobl rhwng 60 a 69 oed (21%).

## **c. Mynd i'r feddygfa**

Roedd y bws yn cael ei ddefnyddio'n llai aml ar gyfer mynd i'r feddygfa meddyg teulu, gyda dim ond un o bob pum person yn ei ddefnyddio. Mae'r mwyafrif yn dibynnu ar fynd yn y car. Fodd bynnag, roedd pobl sydd heb gar ddwywaith yn fwy tebygol o ddefnyddio'r bws i fynd i'r feddygfa na phobl hŷn yn gyffredinol – roedd 41% yn gwneud hynny. Roedd pobl dros 85 oed hefyd yn fwy tebygol na grwpiau oedran eraill o ddibynnu ar y bws i gyrraedd y feddygfa – roedd 29% yn gwneud hynny o gymharu â 19% o bobl 70 i 85 oed a 14% o bobl 60 i 69 oed.

Nododd y cyfranogwyr mewn cyfarfodydd grwpiau ffocws nad mater syml o fynd i'r feddygfa ar un achlysur oedd hyn – roedd gan lawer o bobl hŷn apwyntiadau niferus ac aml ar gyfer amrywiaeth o wasanaethau gofal iechyd. Roedd y rhain yn cynnwys optegydd, ciropodydd, deintydd, apwyntiadau ysbyty ac ymweliadau â fferyllfa. Yn anaml iawn y mae gwasanaethau gerllaw ac apwyntiadau ar yr un diwrnod, sy'n cynyddu'r angen i bobl hŷn deithio ac sy'n cynyddu cymhlethdod trefniadau teithio. Mewn rhannau o Geredigion, mae gwasanaethau ar gyfer pobl hŷn wedi eu canoli mewn un adeilad a chafodd hyn ei groesawu.

Mae teithio i'r ysbyty yn cael ei gydnabod yn helaeth i fod yn anodd i bobl hŷn.<sup>21</sup> Cafodd ei ystyried gan ein hymatebwyr yn broblem arbennig yng Ngheredigion os yw triniaeth yn cael ei chynnig yn Ysbyty Glangwili yng Nghaerfyrddin neu Ysbyty

---

<sup>21</sup> Burnett, A. (2005) In the Right Place: Accessibility, local services and older people. Help the Aged. Ar gael yn: <http://celebrate.mtcserver4.com/images/cmsimages/media/publications/equality/accessibilityolderpeople.pdf>

Llwynhelyg, Hwlfordd. Mae trafndiaeth gyhoeddus o Aberystwyth i Glangwili'n cymryd bron i ddwy awr, ac i Ysbyty Llwynhelyg yn cymryd tua thair awr gyda newid bws o leiaf unwaith. Yn achos pobl sy'n byw y tu allan i Aberystwyth sy'n defnyddio gwasanaeth bws cysylltiol, mae'n ddichonadwy y byddai'r daith yn amhosibl. Dywedodd cyfranogwyr y grwpiau ffocws wrthym fod cleifion yn aml ddim yn cael gwybod y gallai trafndiaeth i'r ysbyty fod ar gael a'u bod yn dibynnu ar deulu neu ffrindiau i'w cludo. Os nad oedd hyn yn bosibl, byddai cleifion yn canslo eu hapwyntiad neu ddim yn mynd. Hyd yn oed os darparwyd trafndiaeth i'r ysbyty, gallai'r angen i aros i'r holl gleifion gael eu gweld neu dderbyn triniaeth olygu aros yn hir a dychwelyd adref yn hwyr. Weithiau roedd apwyntiadau cynnar yn golygu ei bod yn rhaid i gleifion a'u teuluoedd orfod aros mewn gwesty dros nos.

Ym Merthyr Tudful, nododd llawer o gyfranogwyr y grwpiau ffocws bod y gwasanaeth yn ystod y dydd i Ysbyty'r Tywysog Siarl yn dda, er bod rhai'n credu nad oedd gwasanaeth gyda'r nos neu ar y Sul i'w galluogi i ymweld â ffrindiau a theulu sy'n gleifion mewnol. Roeddent yn synnu wrth glywed bod gwasanaeth bob awr gyda'r nos ac ar y Sul a weithredir gan gwmni bysiau bach, gyda rhif llwybr gwahanol, oherwydd nid oes gwybodaeth am y gwasanaeth hwn yn yr orsaf fysiau neu mewn safleoedd bysiau.

**“Mae'n anghywir, oherwydd pan rydych yn yr ysbyty, os ydynt yn defnyddio'r bws, ni allwch gael unrhyw ymwelwyr gyda'r nos.”**

Roedd cyrraedd ysbytai sy'n bellach i ffwrdd yn fwy anodd. Disgrifiodd un cyfranogwr yr anawsterau o ran cyrraedd Ysbyty Brenhinol Morgannwg o Ferthyr Tudful:

**“Roedd gen i apwyntiad am 7.30 y bore yn Llantrisant, ac ni allwn gyrraedd mewn unrhyw fodd heblaw am dacs. Costiodd ffortiwn.”**

Roedd cyrraedd yr ysbyty newydd yn Aberpennar yn broblem hefyd gan y gallai gymryd dros ddwy awr i gyrraedd yno o Ferthyr Tudful. Disgrifiodd un cyfranogwr grŵp ffocws ei phrofiadau:

**“Pan geisiais fynd i'r ysbyty newydd yn Aberpennar, yn y pen draw cerddais yr holl ffordd o Abercwmboi, cymerodd hyn oesoedd ac wedyn methais yr oriau ymweld. Bu'n rhaid i mi gael tacs yn ôl i Aberdâr oherwydd nad oeddwn yn gwybod sut i dychwelyd ar y bysiau. Roeddwn yn ceisio ymweld â chyfaill.”**

Yng Ngheredigion, awgrymodd cyfranogwyr y dylai gwybodaeth am drafndiaeth gael ei darparu wrth drefnu apwyntiadau, ac y dylai cleifion sy'n byw'n bell i ffwrdd gael cynnig apwyntiadau hwyrach yn y dydd os yn bosibl. Gofynnwyd i'r posibilrwydd gael ei archwilio o staff meddygol yn cynnal clinigau'n achlysurol yn Ysbyty Bronglais yn hytrach na gofyn i gleifion deithio.



## ch. Ymweld â chyfeillion a pherthnasau

Defnyddiwyd y bws gan ychydig dros un o bob pum person (22%) i ymweld â chyfeillion a pherthnasau. Fodd bynnag, roedd bron i hanner y bobl heb fynediad i gar (47%) yn dibynnu ar y bws i ymweld â chyfeillion neu berthnasau ac roedd bron i draean (30%) o bobl 85 oed a hŷn yn dibynnu ar y bws o gymharu â 14.6% o ymatebwyr 60 i 69 oed a 22% o'r bobl 70 i 85 oed.

Dywedodd nifer fach o bobl (4% o'r cyfanswm) nad oeddent wedi ymweld â chyfeillion neu berthnasau yn ddiweddar, er bod dwywaith y gyfran (8.4%) o bobl heb gar wedi dweud hyn. Fodd bynnag, mae'r niferoedd hyn yn fach a dylid eu trin yn ofalus.

### 3.4 Dewisiadau amgen i dulliau teithio arferol

Gofynnem i bobl sut y byddent yn mynd i siopau bwyd, y banc neu swyddfa'r post, y feddygfa ac ymweld â chyfeillion neu berthnasau pe na fyddent yn gallu defnyddio eu ffordd arferol o deithio. Mae'r canlyniadau ar gyfer y bobl sydd fel arfer yn teithio mewn car (naill ai'n gyrru eu hunain neu'n cael eu gyrru gan rywun arall) neu fws, gan fod nifer y bobl sy'n defnyddio dulliau eraill o drafnidiaeth (e.e. tacsï) yn rhy fach. Mae'r niferoedd sy'n cael eu dyfynnu yn gymharol fach a dylid eu trin yn ofalus.

Tabl 3 Sut byddai pobl yn teithio pe na fyddai eu dull arferol ar gael (canran)

Diben y daith a'r dull amgen a ddewisir	Modd arferol o deithio	
	Car	Bws
<b>Siopa am fwyd</b>		
Ni fyddent yn gwneud y daith	16.0	29.3
Bws	32.7	
Tacsï	10.3	17.2
<b>Banc neu swyddfa'r post</b>		
Ni fyddent yn gwneud y daith	20.0	28.9
Bws	29.1	
Tacsï	10.0	15.8
<b>Meddygfa</b>		
Ni fyddent yn gwneud y daith	11.3	20.8
Bws	25.6	
Tacsï	13.5	20.8
<b>Ymweld â chyfeillion neu berthnasau</b>		
Ni fyddent yn gwneud y daith	31.3	29.1
Bws	18.8	
Tacsï	5.6	20.0

Ar gyfer pob math o daith, ni fyddai lleiafrif sylweddol o bobl sydd fel arfer yn teithio mewn car neu fws yn gwneud y daith o gwbl os na fyddai eu dull **trafnidiaeth arferol ar gael. Roedd pobl sy'n defnyddio'r bws fel arfer yn fwy tebygol** o beidio â gwneud y daith o gwbl na defnyddwyr ceir, ar gyfer pob math o daith ac eithrio ymweld â chyfeillion a pherthnasau. Ymhlith defnyddwyr bysiau, ni fyddai **tua un o bob tri'n teithio i fynd i siopa am fwyd, mynd i'r banc neu ymweld â chyfeillion a pherthnasau pe na fyddai'r bws ar gael. Ni fyddai un o bob pump yn mynd i'r feddygfa. Ymhlith defnyddwyr ceir, ni fyddai un o bob tri'n ymweld â chyfeillion neu berthnasau, ni fyddai un o bob pump yn mynd i'r banc neu swyddfa'r bost ac ni fyddai un o bob chwech yn mynd i siopa am fwyd. Dywedodd un o bob deg na fyddent yn mynd at y meddyg teulu pe na fyddent yn gallu defnyddio'r car.**

Hefyd, mae gwahaniaethau pwysig o ran y dewisiadau amgen a ddewiswyd gan **bobl hŷn. Ymhlith y rhai sydd fel arfer yn defnyddio'r car, mae'r bws yn ddewis amgen allweddol a fyddai'n cael ei ddefnyddio gan rhwng chwarter a thraean y bobl i siopa am fwyd, mynd i'r banc neu swyddfa'r post neu fynd i'r feddygfa. Ymhlith y rhai sydd fel arfer yn defnyddio'r bws, y dewis arall yw defnyddio tacsï, a fyddai'n cael ei ddewis gan un o bob pump o bobl i ymweld â'r feddygfa neu gyfeillion, ac oddeutu un o bob chwech o bobl i fynd i siopa am fwyd neu fynd i'r banc neu'r swyddfa'r post.**

Mewn grwpiau ffocws, dywedodd pobl eu bod wedi arfer â defnyddio tacsï i ategu **neu gymryd lle teithiau bws, yn enwedig gyda'r nos ac ar y Sul. Fodd bynnag, roedd tacsï yn cael eu hystyried yn ddrud ac yn anodd i bobl â nam ar eu clyw eu harchebu. Gallai archebu siwrnai ddwyffordd mewn tacsï fod yn anodd hefyd i bobl heb ffôn symudol neu a oedd yn eu cael yn anodd eu defnyddio, e.e. oherwydd print mân a botymau bach. Hefyd, roedd gan rai cyfranogwyr y grwpiau ffocws bryderon am ddiogelwch, a'u bod yn amharod naill ai i ddefnyddio tacsï hacni os oeddent ar gael neu i aros ar eu pen eu hunain yn y tywyllwch i dacsï a drefnwyd o flaen llaw i gyrraedd.**

Felly mae'r bws yn hanfodol, nid yn unig i bobl sy'n dibynnu arno, ond hefyd fel trefniant 'wrth gefn' pwysig dros ben i bobl sydd fel arfer yn defnyddio'r car. Hefyd mae gwasanaethau tacsï'n aml yn ddull anghofiedig o dtrafnidiaeth sy'n arbennig o bwysig os nad yw'r dulliau arferol ar gael.

### 3.5 Casgliadau

Mae cyfran sylweddol o bobl hŷn yn gwbl ddibynnu ar y bws ar gyfer cyrraedd gwasanaethau hanfodol. Pobl yn y grŵp oedran hynaf a phobl heb gar sy'n dibynnu fwyaf ar y bws. Er bod llawer o wasanaethau ym Merthyr Tudful a rhai gwasanaethau yn Aberystwyth yn ddigon aml i alluogi pobl hŷn i'w defnyddio i fynd o le i le, mae gan rai cymunedau ym mhob ardal yr astudiaethau achos (a llawer o gymunedau mewn ardaloedd mwy gwledig) wasanaethau prin neu ddim gwasanaethau o gwbl.

**Yr her, felly, yw sicrhau bod gan bobl hŷn ym** mhob ardal, ac o bob oed, y modd i fynd i brynu bwyd, cael sylw meddygol, cael arian a thalu biliau, a chael rhywfaint **o gyswllt cymdeithasol. Mae'r rhain yn nodweddion sylfaenol** bywyd boddhaol a dylent fod yn flaenoriaeth uchel ar gyfer polisi trafnidiaeth a pholisi cymdeithasol ill dau.

Nid yw gwasanaethau bysiau o werth i ddefnyddwyr rheolaidd yn unig – maent yn **ddewis amgen gwerthfawr i bobl hŷn sydd fel arfer yn dibynnu ar gar.** Fel arwydd o bwysigrwydd gwasanaethau bysiau, ni fyddai rhai pobl hŷn yn cael mynediad i wasanaethau hanfodol pe na fyddai'r bws ar gael. Er bod lleiafrif yn defnyddio tacsis, roedd gan rai pobl hŷn bryderon ynghylch diogelwch a'u harchebu.



## 4. Profiadau o ddefnyddio'r bws

Mae'r profiad o ddefnyddio'r bws yr un mor bwysig â bodolaeth gwasanaethau o gwbl neu faint mae'n ei gostio. Mae'r adran hon yn edrych ar foddhad pobl hŷn â'r bws ac mae'n archwilio beth fyddai ei angen i wella gwasanaethau neu i alluogi pobl hŷn i'w ddefnyddio. Mae rhai o'r materion sy'n dod i'r amlwg yn debyg i'r rhai a adroddwyd gan bobl o oeddrannau eraill, ond mae eraill yn benodol i bobl hŷn.

### 4.1 Boddhad â gwasanaethau

Yn gyffredinol, mae pobl hŷn yn adrodd am lefelau uchel o foddhad â'r gwasanaethau bysiau. Mewn arolwg yn ddiweddar gan Lywodraeth Cymru, roedd 73% o bobl 65 oed a hŷn yn fodlon iawn â'u taith bws o gymharu â 54% o bobl 35 i 59 oed a dim ond 36% o bobl 16 i 34<sup>22</sup> oed. Mae'r mwyafrif helaeth o bobl hŷn yn fodlon iawn â gwerth am arian (88%, o gymharu â 38% ar gyfer pobl 35 i 59 oed a 25% ar gyfer pobl 16 i 34 oed). Cafwyd lefelau'r un mor uchel o foddhad ag agweddau penodol ar ddefnyddio'r bws gan Gomisiynydd Pobl Hŷn Cymru mewn ymchwil ar wahân.<sup>23</sup>

Roedd ein harolwg yn adlewyrchu'r canfyddiadau hyn. Roedd dros hanner yr ymatebwyr (57%) yn rhoi sgôr o 7 allan o 10 neu fwy (lle mae 10 yn ardderchog). Fel y dywedodd un ymatebydd:

"I mi, y teithio perffaith yw fy ngherdyn bws, oherwydd ni fyddwn yn mynd allan o'm tŷ oherwydd ni allwn fforddio tocyn, felly ni fyddwn yn bwyta llawer oherwydd ni allwn fforddio siop y pentref."

"Pan mae'n dda, mae'n dda iawn, ond pan mae'n wael, mae'n ddychrynlyd!"

Mewn grwpiau ffocws, roedd cyfranogwyr hefyd yn hapus iawn yn gyffredinol â'r gwasanaethau a ddarperir mewn trefi yn ystod y dydd.

Fodd bynnag, roedd gostyngiad sylweddol mewn lefelau boddhad yn ôl oedran. Roedd 41% o bobl 60 i 69 oed yn rhoi sgôr o 7 neu fwy o gymharu â 25% o bobl 70 i 84 oed a 17% o bobl 85 oed a hŷn.

Gofynnem i ymatebwyr yr arolwg a chyfranogwyr y grwpiau ffocws a oedd yn defnyddio'r bws beth fyddai ei angen i wella'r gwasanaeth bysiau fel y byddai'n cael sgôr uwch, a gofynnem i bobl nad oeddent yn defnyddio'r bws am eu rhesymau. Roedd yr ymatebion mwyafrif cyffredin o bell ffordd yn ymwneud ag amllder, cyrchfannau gwasanaethau a dibynadwyedd. Roedd materion sy'n gysylltiedig ag anableded ynghlwm wrth yr ymatebion hyn.

<sup>22</sup> Llywodraeth Cymru (2010) Bus Passenger Survey Results for Wales. Ar gael yn: <http://wales.gov.uk/docs/statistics/2011/110311buswalesen.pdf> (Saesneg yn unig)

<sup>23</sup> Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru (2010) Ymchwil Cerdyn Bws Rhatach.

## a. Amllder

Yn un o ardaloedd yr astudiaethau achos, sef Merthyr Tudful, mae gan ddyrmaid o lwybrau wasanaethau mor aml yn ystod y dydd fel eu bod yn bron yn fater o 'droi i fyny a mynd'. Roedd y rhan fwyaf o'r llwybrau yma a'r rhai yn nhrefi Aberystwyth a'r Trallwng yn llai aml, fodd bynnag, gyda dau neu dri bws yr awr. Serch hynny, roedd y rhain yn cael eu hystyried yn wasanaethau da.

Roedd y prif bryderon yn ymwneud â gwasanaethau a oedd yn llai aml na phob awr, neu a oedd yn afreolaidd iawn, gan y gallai hyn orfodi pobl hŷn i dreulio mwy o amser yn eu cyrchfan nag y byddent yn hoffi ac roedd yn golygu amseroedd aros hir iawn os oedd gwasanaeth wedi ei ohirio neu ei ganslo. Er enghraifft, mae'n rhaid i rywun sy'n byw yn Ysbyty Ystwyth, 15 milltir y tu allan i Aberystwyth, gael y bws am 7.45am (ar ddiwrnodau ysgol yn unig) neu am 9:28am (ar ddydd Llun, dydd Mercher, dydd Gwener a dydd Sadwrn) os ydynt eisiau bod yn Aberystwyth yn y bore. Nid yw'r bws cyntaf yn ôl yn gadael tan 14.05 ar ddydd Llun, dydd Mercher, dydd Gwener a dydd Sadwrn, gydag un arall am 15.45 ar ddiwrnodau ysgol.

"Dim ond un sydd i'r dref ac yn ôl ac maent ar amseroedd anghyfleus a byddai'n golygu treulio diwrnod cyfan yn y dref."

"Ar hyn o bryd, mae'r amserlen yn gallu amrywio, felly bydd gennyf 45 munud, neu bedair awr a hanner yn y dref. Dim ond gwasanaeth pob dwy awr sydd gennym yma. Byddai'n dda pe byddai gwasanaeth bob awr!"

"[Hoffwn] fwy o fysiau gan mai dim ond dau fws pob ffordd sydd bob diwrnod."

Roedd gwasanaethau gyda'r nos, ar wyliau banc ac ar ddydd Sul yn bryder arbennig ymhlith ymatebwyr yr arolwg a chyfranogwyr y grwpiau ffocws:

"[Hoffwn] pe byddai bysiau hwyrach yn mynd ymhellach i fyny Cwm Tawe a Chwm Aman gan fy mod yn teimlo fy mod ar gyrffw pan af allan gyda'r nos ac rwyf angen defnyddio'r bws."

"[Hoffwn] wasanaeth lle byddai'r bws olaf gyda'r nos yn teithio ar ôl 6.00pm i alluogi mynychu digwyddiadau neu weithgareddau cymdeithasol gyda'r nos."

"Mewn rhai ardaloedd, ni allwn fynd allan. Mae'n ein hatal rhag gwneud yr hyn rydym eisiau ei wneud, yn enwedig gyda'r nos yn yr haf pan mae'n oleuach."

"Hoffwn ymweld â'm teulu ar ddydd Sul ond ni allaf wneud hynny."

“Does DIM gwasanaeth o gwbl ar ddydd Sul, felly ni allaf fynd i’r eglwys neu ymweld â’r ysbyty. Nid yw’r gwasanaeth gyda’r nos yn gyfleus ar gyfer dosbarthiadau nos neu’r sinema neu’r theatr, ac nid wyf yn gyrru yn y nos.”

“Dim bysiau i’r pentref ar ôl tua 5.30.”

Roedd nifer o’r sawl a ymatebodd yn dweud nad oeddent yn defnyddio’r bws oherwydd nid oedd unrhyw wasanaeth o gwbl. Roedd hyn yn arbennig o wir mewn ardaloedd gwledig.

“Rwy’n byw mewn man anghysbell yng nghefn gwlad. Y safle bws agosaf – milltir i ffwrdd.”

“Rwy’n byw y tu allan i’r dref, milltir o’r safle bws agosaf ac anaml yw’r bysiau ar y llwybr hwn. Weithiau byddaf yn parcio a defnyddio bysiau o fewn ffiniau’r dref.”

“Mae’n cymryd awr a chwarter i gerdded i’r safle bws agosaf!”

Ond roedd rhai o’r bobl a ymatebodd yn adrodd diffyg gwasanaethau yng nghymoedd De Cymru hefyd, gyda gwasanaethau mewn rhannau o Ferthyr Tudful a rhannau o Gastell-nedd Port Talbot a Phowys yn cael eu crybwyll nifer o weithiau.

“Ar hyn o bryd, nid oes gwasanaeth bysiau o waelod Trelewis i Ferthyr ac mae’n rhy bell i mi gerdded i’r safle bws agosaf, sydd tua 3/4 milltir. Llawer rhy bell i gario bagiau siopa.”

“Byw yng Nghoelbren, Powys. Gwasanaeth bysiau ofnadwy. Byddwn yn ofni methu â dal bysiau cyswllt o gyrchfan neu gyrraedd gartref.”

## **b. Llwybrau a chyrchfannau**

Awgrymodd lleiafrif sylweddol o bobl hŷn y byddai gwasanaethau bysiau’n well pe byddent yn gwasanaethu amrywiaeth ehangach o gyrchfannau neu â llwybrau a oedd yn mynd yn agosach i rai cyrchfannau. Dywedodd rhai fod angen newid bysiau ar gyfer cyrchfannau, yn aml gyda chysylltiadau gwael rhyngddynt.

“Roeddwn yn arfer mynd i Gwmbrân o leiaf unwaith yr wythnos, ond diddymwyd y bws o’r gwasanaeth felly nid wyf yn mynd yn rheolaidd erbyn hyn, dim ond yn achlysurol.”

**“Mae bws i Bwllheli sy’n mynd heibio i’r drws ond ar adegau nad ydynt o reidrwydd yn mynd â fi i ble rwyf eisiau mynd, pryd rwyf eisiau mynd ac yn ôl. Nid oes unrhyw fysiau i Nefyn lle rwy’n mynd ar gyfer Cadw’n Heini, côr a chlwb llyfrau, felly mae’n rhaid i mi ddefnyddio fy nghar neu beidio â mynd.”**

**“[Hoffwn] fysiau uniongyrchol i Abertawe ... neu Gastell-nedd. Neu gysylltiad gweddol dda o leiaf - mae’r gwasanaeth hwn yn ofnadwy.”**

Yn gysylltiedig â hyn, nododd rhai ymatebwyr nad oedd llwybrau rhai o’r bysiau’n mynd yn agos naill ai at gartrefi pobl neu at eu cyrchfan terfynol. Esboniodd pobl o **Drelewis a fynychodd y grŵp ffocws ym Merthyr Tudful, er bod gwasanaeth i’r pentref, mae’r llwybr yn hepgor rhan helaeth ohono gan olygu bod rhai pobl fwy nag 20 munud ar droed o’r safle bws. Teimlwyd bod hyn yn rhy bell, yn enwedig ar gyfer unrhyw un sydd â’r nam lleiaf ar eu symudedd neu fapiau siopa trwm.**

Bu pobl eraill yn disgrifio’r ffordd y mae bysiau’n stopio ar ymyl cyfleusterau megis archfarchnadoedd ac ysbytai yn hytrach na mynd yr holl ffordd i’r fynedfa. Nododd cyfranogwyr y grwpiau ffocws faint o ddatblygiadau newydd, gan gynnwys gwasanaethau cyhoeddus, sydd wedi eu lleoli mewn mannau a oedd â **gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus cyfyngedig, neu ble’r oedd y safle bws cryn bellter i ffwrdd, neu ar draws ffordd brysur neu i lawr bryn serth, o’r gwasanaeth dan sylw. Er enghraifft, ym Merthyr Tudful, dywedodd un cyfranogwr grŵp ffocws ei bod yn anodd cyrraedd y ganolfan hamdden newydd, y sinema a bwytai wedi eu lleoli ar ddatblygiad ar gyrion y dref ac i’r ganolfan iechyd newydd ar gyrion y dref.** Er bod gwasanaethau ar gyfer y ddau yn ystod y dydd, roedd angen newid bysiau, nad oeddent yn cysylltu â gwasanaethau eraill yn aml.

Mae’r pellter rhwng safle bws a chyfleusterau’n arbennig o bwysig i bobl hŷn sydd â nam ar eu symudedd. Mae rhywfaint o drafodaeth ynghylch yr hyn sy’n bellter rhesymol i ddisgwyl i berson hŷn ei gerdded, gyda rhai’n awgrymu na ddylai safleoedd bysiau fod yn bellach na 200 metr o wasanaeth allweddol.<sup>24</sup>

**“Dim cyswllt uniongyrchol i’r orsaf drenau – mae cerdded o Stryd Westgate yn anodd (ac yn boenus).”**

**“Bws ar gyfer y daith i Ysbyty Dyffryn Mynwy fel y gall cleifion gael eu cludo i’r drws.”**

<sup>24</sup> Burnett, A. (2005) In the Right Place: Accessibility, local services and older people. Help the Aged. Ar gael yn: <http://celebrate.mtcserver4.com/images/cmsimages/media/publications/equality/accessibilityolderpeople.pdf>

### c. Dibynadwyedd

Roedd nifer o bobl hŷn yn nodi dibynadwyedd fel mater allweddol. Er eu bod yn gwerthfawrogi bod bysiau'n cael eu harafu gan draffig weithiau, roeddent yn llai maddeugar yn achos bysiau sy'n torri i lawr neu sy'n methu ag ymddangos.

“Rwy'n byw ar lwybr bws poblogaidd, lle mae gwasanaethau aml - felly rwy'n defnyddio'r bws bob dydd. Fodd bynnag, mae rhai gwasanaethau nad ydynt yn ymddangos heb unrhyw reswm. Dibynadwyedd yw'r mater.”

“Gallent gadw at amserlen briodol.”

“[Hoffwn i'r gwasanaeth fod] yn ddibynadwy 100% gyda gwasanaeth wrth gefn pan fydd y bws rheolaidd yn torri i lawr neu os nad yw'n ymddangos oherwydd damweiniau ar y ffyrdd, gan adael pobl ar safleoedd bysiau heb wybod os bydd bws yn dod.”

“Bod ar amser a pheidio â'u canslo heb rybudd.”

Mae effaith dibynadwyedd gwael yn cael ei waethygu gan ddiffyg gwybodaeth yn y mwyafrif helaeth o safleoedd bysiau, a'r cyfleusterau gwael iawn ar gyfer y rhai sy'n aros, e.e. diffyg seddi neu gysgod effeithiol rhag tywydd drwg.

### ch. Materion anabledd a namau

Ynghlwm wrth faterion amllder, llwybrau a dibynadwyedd y mae anabledd. Er na ofynnwyd y cwestiwn yn uniongyrchol yn yr arolwg, mae'n amlwg bod anabledd neu nam yn effeithio ar y defnydd o fysiau yn achos lleiafrif sylweddol o ymatebwyr. Dywedodd rhai bod eu salwch neu nam yn golygu nad oeddent yn gallu defnyddio'r bws o gwbl.

“Rwy'n dioddef o agoraffobia felly'n anaml iawn y byddaf yn teithio ar fy mhen fy hun.”

“Rwy'n ddall ac yn 92 oed ac yn heneiddio.”

Pan roedd pobl hŷn anabl yn ceisio teithio, roeddent yn wynebu anawsterau lluosog, o gael mynediad i'r bws ei hun i fynd i safleoedd bysiau ac yn ôl a chael gwybodaeth am wasanaethau. Dywedodd nifer nad yw bysiau bob amser yn gwbl hygyrch a bod angen cymorth i'w defnyddio.

“Rwy'n defnyddio ffrâm gerdded ag olwynion ac rwy'n ei chael yn anodd mynd ar fysiau.”



“[Nid wyf yn eu defnyddio oherwydd] anhygyrchedd llwyr y bysiau. Mae rhai yn hygyrch i gadeiriau olwyn ond yn aml nid yw’r rampiau’n gweithio, neu maent yn hen fysiau anhygyrch, neu mae’r lle ar gyfer cadeiriau olwyn yn llawn bygis.”

“Ar hyn o bryd, nid wyf yn gallu cerdded i’r safle bws ac mae angen rhywun gyda mi naill ai i wthio’r gadair olwyn neu â braich gref i roi cymorth i mi (gyda fy ffon) hyd yn oed am bellter byr. Mae gen i osteoporosis ac ni allaf gerdded yn bell.”

**Ar wasanaethau anaml, gallai diffyg mynediad i’r bws adael person anabl i aros am amser hir am y gwasanaeth nesaf neu, yn waeth fyth, â dim ffordd o gyrraedd gartref.**

Nodwyd problemau gyda chyrraedd y safle bws agosaf gan rai ymatebwyr, gydag **anawsterau’n cael eu cymhlethu gan anabledd. Nid y pellter rhwng safle bws a’r cartref oedd yr unig rwystr, ond a oedd seddi yn y safle bws i’w defnyddio wrth aros am y bws, a oedd y ffordd i’r safle bws yn fryniog, ac agoswydd safle bws y cyrchfan i wasanaethau a chyfleusterau e.e. Shopmobility.**

“Mae gen i gyflwr ar y galon - ni allaf gerdded yn rhy bell o’r safle bws i’r cartref ac ati.”

“Mae’n rhy bell o’r cartref i’r safle bws – ni ddarperir seddi ... Nid yw’r derfynfa bysiau’n gyfeillgar i berson anabl neu berson hŷn.”

**Yn gysylltiedig â hyn, soniodd nifer o ymatebwyr yr arolwg am yrwyrr sy’n cychwyn i ffwrdd cyn i deithwyr eistedd. Mae llawer o bobl hŷn yn ofni syrthio a gallai symudiad sydyn y bws achosi hynny.**

“Gwnewch yn siŵr fy mod yn eistedd cyn cychwyn i ffwrdd, a hefyd rhowch ddigon o amser i mi fynd oddi ar y bws cyn cychwyn i ffwrdd. Bu bron i mi gael fy nhaflu ychydig fisoedd yn ôl.”

“Rydym wedi bod â bysiau ofnadwy yn y Rhondda ond ers mis Awst 2012 rydym wedi dechrau cael bysiau â llawr isel ... [dylent] roi mwy o **hyfforddiant gwasanaethau cwsmeriaid i’r gyrwyr gan nad ydynt yn gwirio** fod pobl yn eistedd cyn iddynt gychwyn i ffwrdd.”

Hefyd, tynnwyd sylw at ddarllenadwyedd gwybodaeth am amserlenni ar gyfer unrhyw un sydd ag ychydig o nam ar eu golwg. Nododd cyfranogwyr y grwpiau ffocws, hyd yn oed os yw gwybodaeth am amserlenni ar gael, yn aml roedd mewn **print mân a oedd yn anodd neu’n amhosibl i bobl hŷn ei ddarllen. Roedd lleoliad gwybodaeth am amserlenni’n uchel iawn i fyny neu’n isel iawn i lawr ar**

hysbysfwrdd yn ei gwneud hyd yn oed yn fwy anodd ei darllen yn ogystal â'i gwneud yn angenrheidiol i blygu i lawr.

#### d. Materion eraill

Nodwyd cysgodfannau bysiau gwael neu ddiffyg cysgodfannau fel mater o bryder gan lawer o gyfranogwyr y grwpiau ffocws. Cafodd absenoldeb seddi, ffenestri wedi eu difrodi neu eu fandaleiddio, dylunio gwael a diffyg gwybodaeth i gyd eu crybwyll.

**“Mae’n bwysig bod ... cysgodfannau bysiau’n cael eu cadw’n lân a’u goleuo’n dda yn y nos.”**

Dywedwyd wrthym mewn grwpiau ffocws bod llawer o safleoedd bysiau gwledig heb unrhyw gysgod ac weithiau heb hyd yn oed eu marcio’n safleoedd bysiau, ac yn ddim mwy na mynedfa i gae. Mae’n amlwg bod darparu gwybodaeth yn anodd ar gyfer defnyddwyr bysiau yn y fath amgylchiadau.

Cafodd diffyg gwybodaeth ei grybwyll fel rheswm pam nad yw pobl hŷn yn defnyddio’r bws. Disgrifiodd cyfranogwyr y grwpiau ffocws achlysuron pan newidiwyd amserau bysiau heb unrhyw rybudd o flaen llaw ar gyfer defnyddwyr achlysurol. Fel enghraifft, roedd un aelod o grŵp ffocws yn hwyr ar gyfer y drafodaeth oherwydd bod ei gwasanaeth bws rheolaidd wedi newid i redeg 16 munud yn gynharach nag o’r blaen. Collodd y bws a bu’n rhaid iddi aros dros awr am y bws nesaf. Efallai fod gwybodaeth am amserlenni ar gael ar-lein, ond nid yw llawer o bobl hŷn yn defnyddio cyfrifiaduron – dywedwyd bod gwasanaeth Traveline Cymru’n ‘Iawn’ o’i ddefnyddio dros y ffôn.

Soniodd pobl hŷn am gwrteisi llawer o yrwyr. Er bod rhai yn feirniadol, roedd mwy’n canmol eu parodrwydd i helpu.

**“[Byddai’n] braf cael gwên gan y gyrrwyr o bryd i’w gilydd.”**

**“Rwy’n teimlo bod gyrrwyr y bysiau o gymorth mawr oherwydd eu bod yn gwybod nad wyf yn gallu cerdded yn bell. Maent yn stopio’r bws y tu allan i’r tŷ - maent yn dda iawn ac maent yn fy helpu gyda fy magiau siopa. Rwy’n gwybod nad ydych yn cael hyn mewn trefi mawr, ond mae’n digwydd yma.”**

Mae llawer o bobl hŷn yn gwerthfawrogi’r cyswllt cymdeithasol y maent yn ei gael wrth deithio ar fws, ac mae’r cwrteisi a’r parch a roddir iddynt gan yrwyr bysiau’n bwysig iawn.

## 4.2 Casgliadau

Mae ein canfyddiadau'n cadarnhau canfyddiadau gwaith ymchwil arall, bod pobl hŷn sy'n defnyddio'r bysiau yn gyffredinol fodlon â'r gwasanaeth. Roedd y gwelliannau y byddai pobl hŷn yn eu croesawu fwyaf yn ymwneud â mwy o amllder, yn ystod y dydd mewn ardaloedd gwledig a gyda'r nos ac ar ddydd Sul yn gyffredinol. Hefyd, roeddent yn nodi'r llwybrau a wasanaethir gan fysiau ac agosrwydd safleoedd bysiau i gyrchfannau fel rhwystrau rhag defnyddio bysiau, yn ogystal â dibynadwyedd gwasanaethau ac amrywiaeth o faterion eraill megis diffyg gwybodaeth a chyfleusterau gwael.

Mae llawer o'r problemau a amlygwyd yn debyg iawn i'r rhai a nodwyd gan ddefnyddwyr bysiau o grwpiau oedran eraill ac nid ydynt yn benodol i bobl hŷn. Fodd bynnag, maent yn cael mwy o effaith ar bobl hŷn oherwydd bod anabledd gan nifer sylweddol uwch o bobl yn y grŵp oedran hwn. Mae pobl hŷn yn llai tebygol na grwpiau oedran iau o allu cerdded 500 metr i safle bws, a sefyll ac aros yn y glaw am wasanaeth sy'n hwyr neu ddringo grisiau serth i fynd ar y bws. Mae'r hyn a allai fod yn anghyfleustra i bobl iau yn rhwystr difrifol i bobl hŷn, sy'n golygu ar y gwaethaf eu bod yn cael eu torri i ffwrdd o weithgareddau pob dydd. Mae'n debygol iawn fod y gostyngiad amlwg mewn boddhad â gwasanaethau ymhlith grwpiau oedran hŷn yn gysylltiedig â lefelau uwch o anabledd.

Felly mae pobl hŷn yn dioddef anfantais ddwbl. Nid yn unig y maent yn fwy dibynnol ar y bws na grwpiau oedran eraill, ond hefyd maent yn llai tebygol o ymdopi â gwasanaethau o ansawdd gwael.

Nid yw galwadau am amledd, dibynadwyedd a llwybrau gwell gan bobl o bob oed yn beth newydd, gwaetha'r modd. Ond er hynny, cafwyd ychydig neu ddim newid mewn polisi cyhoeddus ac ychydig neu ddim gwelliant i wasanaethau. Yn wir, gallai'r newidiadau mewn cyllid ar gyfer gwasanaethau bysiau sy'n cael eu cyflwyno'n raddol yn ystod 2013-14 weld llwybrau ymylol, masnachol yn cael eu diddymu ar yr un pryd â thorri cyllid ar gyfer gwasanaethau anfasnachol. Mae hyn yn digwydd ar adeg pan ragwelir y bydd y boblogaeth pobl hŷn – sef pobl sy'n dibynnu ar y bws – yn cynyddu.

## 5. Casgliadau ac argymhellion

Mae gallu mynd allan o le i le'n hanfodol bwysig i les pobl hŷn. Mae'n golygu eu bod yn gallu ymgymryd â gweithgareddau hanfodol yn annibynnol, mae'n galluogi cyswllt cymdeithasol ac mae'n rhoi ymdeimlad o bwrpas.

I lawer o bobl hŷn, mae mynd allan o le i le yn golygu defnyddio'r bws. Bysiau yw'r brif ffordd y mae miloedd o bobl hŷn yn bwrw ymlaen â'u bywydau bob dydd, o brynu bwyd a chael eu pensiwn i fynd at y meddyg ac ymweld â ffrindiau. Hyd yn oed yn achos pobl hŷn nad ydynt yn defnyddio'r bws yn rheolaidd, mae'n gyfleuster hanfodol os nad ydynt yn gallu defnyddio eu car. Mae menywod hŷn, pobl ar incwm isel a'r grwpiau oedran hynaf yn arbennig o ddibynnol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Y grwpiau hyn sydd fwyaf tebygol o ddefnyddio'r bws, a nhw hefyd sydd leiaf tebygol o fod yn gallu defnyddio dewisiadau eraill megis eu car eu hunain neu dacsî, am resymau ariannol a rhesymau eraill.

Dywedodd pobl hŷn eu bod yn gyffredinol fodlon â'r gwasanaethau bysiau, yn enwedig gwasanaethau mewn ardaloedd trefol yn ystod y dydd. Fodd bynnag, mae pryderon sylweddol ynghylch amllder gwael gwasanaethau yn ystod y dydd mewn ardaloedd gwledig, a gwasanaethau gyda'r nos ac ar ddydd Sul ym mhob ardal. Yn wir, mae rhai ardaloedd gwledig heb unrhyw wasanaethau bws o gwbl neu ddim ond un neu ddau wasanaeth ar ddiwrnodau neilltuol. Dywedodd pobl hŷn eu bod eisiau bysiau sy'n gwasanaethu mwy o gyrchfannau, gyda safleoedd bysiau'n nes at wasanaethau allweddol. Codwyd pryderon ynghylch dibynadwyedd, cyfleusterau aros a gwybodaeth hefyd.

Mae'r pryderon hyn am drafnidiaeth gyhoeddus yn debyg iawn i'r rhai a godwyd gan grwpiau oedran eraill. Caiff pobl ifanc sydd eisiau cymdeithasu, neu bobl ar incwm isel heb gar, eu heffeithio'n fawr hefyd gan ddiffyg gwasanaethau mewn rhai ardaloedd, dibynadwyedd gwael a diffyg gwybodaeth. Felly mae achos cyffredin rhwng pobl hŷn a grwpiau oedran eraill o ran gwella gwasanaethau bysiau. Nid yw hyn yn fater i bobl hŷn yn unig.

Fodd bynnag, mae effaith gwasanaethau bysiau gwael ar bobl hŷn yn fwy oherwydd nifer yr achosion o anabledd a namau ymhlith grwpiau oedran hŷn. I bobl hŷn anabl, mae cyrraedd safleoedd bysiau a mynd ar fws ac oddi arno yn faterion o bwys sydd wedi eu gwaethygu gan ddiffyg cyfleusterau mewn safleoedd bysiau. Mae nam ar y golwg a'r clyw yn gwneud darllen neu ffonio am wybodaeth am amserlenni'n anodd. Mae rhai pobl hŷn, yn enwedig y rhai yn y grwpiau oedran hynaf, yn annhebygol o allu defnyddio bysiau gwasanaeth arferol o gwbl, hyd yn oed gydag addasiadau priodol.

Mae'r cynnydd a ragwelir yn nifer y bobl hŷn yng Nghymru ac yn arbennig yn nifer y bobl yn y grwpiau oedran hynaf yn gwneud gwella trafndiaeth gyhoeddus yn fwy taer. Heb gamau i wella amllder, dibynadwyedd a hygyrchedd gwasanaethau bysiau ledled Cymru, bydd mwy a mwy o bobl hŷn heb y gallu i gyrraedd gwasanaethau hanfodol. Bydd eu lles yn dioddef, a hefyd bydd canlyniadau sylweddol i wasanaethau eraill, yn enwedig gwasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol, a fydd yn gorfod ymdopi ag arwahanrwydd pobl hŷn.

**Rydym yn dod i'r casgliad bod heriau lluosog a gwahanol i fynd i'r afael â nhw.**

Yn gyntaf, yr her yw gwella gweithrediad gwasanaethau, yn bennaf mewn ardaloedd trefol. Nid yw darparu gwasanaeth bus digonol yn fater o ddim ond gosod bus ar lwybr. Mae amllder y gwasanaeth, y ddarpariaeth a lleoliad safleoedd bysiau, y cyfleusterau mewn safleoedd, dibynadwyedd y gwasanaeth, gwybodaeth am amserau a newidiadau i wasanaethau, a mynediad i bobl anabl, i gyd yn bwysig **i bobl hŷn. Ni fydd llawer o bobl hŷn yn gallu defnyddio'r gwasanaethau bysiau oni bai y bydd y materion hyn yn cael eu hystyried wrth eu cynllunio a'u darparu. Mae'r rhan fwyaf o'r gwasanaethau hyn yn cael eu darparu gan gwmnïau bysiau ar sail fasnachol, ac nid oes gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol fawr o bwerau drostynt.**

Yn ail, yr her yw gwella darpariaeth gwasanaethau lle mae ychydig neu ddim **gwasanaethau ar hyn o bryd, gan gynnwys gyda'r nos ac ar y Sul mewn rhannau helaeth o Gymru a gwasanaethau'n gyffredinol mewn ardaloedd gwledig. Mae'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol blaenorol, a ddisodlwyd gan y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol, yn chwarae rhan allweddol o ran darparu'r gwasanaethau hyn. Mae'r canlyniadau ar gyfer pobl hŷn o ran colli gwasanaethau o ganlyniad i doriadau mewn cyllid yn bryder difrifol. Yn anffodus, rydym eisoes yn dechrau gweld effaith y toriadau hyn mewn rhai rhannau o Gymru wrth i weithredwyr masnachol ddiddymu gwasanaethau.**

Yn drydydd, yr her yw sicrhau symudedd pobl hŷn pan nad oes gwasanaethau trafndiaeth cyhoeddus yn bodoli neu pan nad yw pobl hŷn yn gallu eu defnyddio, e.e. oherwydd anabledd. Mae llawer o bobl hŷn yn dibynnu ar dacsis yn absenoldeb bysiau, ond maent yn ddrud, ac yn aml mae'r ansawdd yn wael ac fe'u hystyrir yn beryglus. Mae gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw a gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn chwarae rôl mewn rhai ardaloedd.

**Mae nifer o bolisïau Llywodraeth Cymru, o'i Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn hyd at ei Chynllun Teithio Cenedlaethol, yn cydnabod pwysigrwydd gwasanaethau bysiau da ac mae'n hawlio ei bod yn cymryd camau. Fodd bynnag, fel y nododd Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol, prif gam gweithredu Llywodraeth Cymru fu rhewi cyllid ar gyfer gwasanaethau bysiau anfasnachol, ac wedyn ei dorri. Torrwyd y cyllid hwnnw ar yr union adeg y mae'r boblogaeth pobl hŷn sy'n dibynnu ar fysiau yn cynyddu.**

Nid oes unrhyw amheuaeth bod y diffyg pwerau i reoleiddio gwasanaethau bysiau, yn gyffredinol a gan Lywodraeth Cymru, yn ffactor yn y diffyg gweithredu. Ond fel y **nododd y Pwyllgor Menter a Busnes, 'nid ar ddarparu pwerau a strwythurau polisi yn unig y mae gweledigaeth gydlynol i drafndiaeth gyhoeddus integredig yn ddibynnol'.<sup>25</sup> Mae pethau y gellir eu gwneud er gwaethaf y diffyg pwerau, ac mae'r Pwyllgor wedi nodi llawer ohonynt.**

---

<sup>25</sup> Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru (2013) Trafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yng Nghymru. Ar gael yn: <http://www.assemblywales.org/cy/bus-home/bus-business-fourth-assembly-laid-docs.htm?act=dis&id=246495&ds=5/2013>

Daw'r galw am drafnidiaeth gyhoeddus well ar adeg pan mae Llywodraeth Cymru'n wynebu cyfyngiadau digyffelyb ar ei gwariant. Nid oes fawr ddim gobaith, neu ddim o gwbl, am unrhyw gynnydd mewn gwariant ar wasanaethau bysiau yn y **tymor byr i'r tymor canolig - yn wir, mae'n debygol y bydd pwysau pellach tuag i** lawr ar wariant. Ond wedi dweud hynny, dylai fod camau y gellir eu cymryd gyda lefelau presennol o gymorth.

Ar sail ein tystiolaeth, rydym yn argymhell y camau gweithredu o dan y tri phennawd canlynol:

## 5.1 Gwella gwasanaethau masnachol

Mae sut i wella gwasanaethau masnachol a reoleiddir yn ysgafn iawn wedi cael ei drafod ers iddynt gael eu dad-reoleiddio yn y 1980au, ac nid oes ateb parod. O ran **y rhan fwyaf o'r materion, mae gan bobl hŷn bryderon tebyg iawn i deithwyr eraill. Mae sicrhau bod yr holl deithwyr yn siarad ag un llais cryf lle mae barn pobl hŷn yn** cael ei chlywed yn hanfodol.

Argymhellion

- **Fel corff sy'n cynrychioli teithwyr bysiau yng Nghymru a ariennir gan Lywodraeth Cymru, dylai Bus Users UK Cymru gael ei annog i gymryd ymagwedd fwy rhagweithiol tuag at fuddiannau teithwyr bysiau hŷn yng Nghymru.**
- **Dylai Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru gyfarfod yn rheolaidd â phrif weithredwyr bysiau a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru i drafod gwasanaethau bysiau a phobl hŷn, a cheisio cytuno ar 'safon gwasanaeth' gyda gweithredwyr bysiau drwy Gydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru.**
- **Ar lefel leol, dylai fforymau pobl hŷn lunio cynlluniau gweithredu a rhestru eu pryderon am wasanaethau i'w trafod gyda gweithredwyr bysiau a'r consortia trafnidiaeth rhanbarthol.**

Hefyd, mae'n bwysig bod y sawl sy'n cynllunio a rheoleiddio gwasanaethau bysiau'n gwrando ar bryderon pobl hŷn.

Argymhellion

- **Dylai Llywodraeth Cymru ei gwneud yn ofynnol i'r consortia trafnidiaeth rhanbarthol gynnwys ymgynghori â phobl hŷn, gan gynnwys pobl hŷn anabl, wrth baratoi eu cynlluniau, fel amod o'u cyllid.**
- **Dylai'r Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol fonitro cydymffurfiad y consortia trafnidiaeth rhanbarthol â dyletswyddau'r sector cyhoeddus sydd yn Neddf Cydraddoldeb 2010 wrth baratoi eu cynlluniau. Dylent ddangos sut y maent yn mynd i'r afael ag anghenion pobl hŷn a phobl anabl gan gynnwys materion megis llwybrau, hygrychedd ac agosrwydd safleoedd bysiau i gyrchfannau.**

Mae llawer o awdurdodau lleol yn gyfrifol am ddarparu gorsafod a chysgodfannau bysiau a darparu gwybodaeth ar gyfer teithwyr. Er bod rhai

gorsafodd bysiau sy'n gydnaws ag anghenion pobl hŷn, mae llawer yn druenus o annigonol. Mae llawer o awdurdodau lleol yn methu â darparu gwybodaeth lawn am y gwasanaethau yn eu hardal.

Argymhelliad

- Dylid galluogi fforymau pobl hŷn i drafod eu pryderon am wasanaethau a chyfleusterau bysiau yn rheolaidd gyda'u hawdurdod lleol.

Gellir mynd i'r afael â rhai o bryderon pobl hŷn pe byddai rheoleiddwyr bysiau'n fwy ymatebol a'u gwaith wedi ei integreiddio'n agosach â gwaith Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol / consortia trafndiaeth rhanbarthol. Mae llawer o sefydliadau, ac yn fwyaf diweddar Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru, wedi galw am ddatganoli rheoleiddio.

Anghofir yn aml fod teithwyr bysiau'n gwsmeriaid hefyd a bod ganddynt rywfaint o bŵer fel prynwyr gwasanaethau. Mae'r defnydd o fysiau gan bobl hŷn yn cael ei danategu gan y cynllun teithiau bws am ddim, sy'n talu tua £70 miliwn y flwyddyn i weithredwyr bysiau ar eu rhan. Mae hwn yn gyfraniad cyhoeddus sylweddol i wasanaethau ar gyfer pobl hŷn nad ydynt mewn llawer o achosion yn bodloni eu hanghenion. Er mai bwriad y cynllun teithiau bws am ddim yw digolledu cwmnïau bysiau am incwm a gollwyd wrth ddarparu teithiau am ddim yn hytrach na buddsoddiad, maent serch hynny'n elwa ar fwy o ddefnydd gan bobl hŷn.

Argymhelliad

- Gwneud mwy o waith i ymchwilio i'r posibilrwydd o gysylltu'r cynllun teithiau bws am ddim i bobl hŷn a phobl anabl â gwelliannau i wasanaethau.

## 5.2 Gwella gwasanaethau anfasnachol

Mae gwasanaethau nad ydynt yn fasnachol hyfyw, e.e. gwasanaethau gyda'r nos ac ar benwythnosau a gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig prin eu poblogaeth, fel arfer yn cael eu caffael gan yr awdurdod lleol (yn flaenorol gan ddefnyddio'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Leol, sydd bellach wedi ei ddisodli gan y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol). Mewn llawer o ardaloedd, mae'r broses gaffael yn arwain at nifer o weithredwyr gwahanol yn rhedeg llwybrau gwahanol gyda cherbydau sydd weithiau o ansawdd gwael iawn ac, fel y gwelsom ym Merthyr Tudful, gydag ychydig iawn o wybodaeth am y gwasanaethau ar gael i deithwyr. Yn wir, nid oes gan weithredwyr gwasanaethau sy'n derbyn cymhorthdal llawn lawer o gymhelliant i redeg gwasanaeth deniadol.

Amlygwyd gwasanaethau i ysbytai yn broblem arbennig gan gyfranogwyr ein hymchwil.

**Nid yw'n eglur pa effaith fydd y newid yn y trefniadau ar gyfer cyllido, cynllunio a chaffael gwasanaethau anfasnachol yn ei gael ar ddarpariaeth gyda'r nos, ar y penwythnos a darpariaeth wledig. Er bod y consortia trafndiaeth rhanbarthol yn hyderus y bydd yn arwain at ansawdd gwell a gwasanaethau integredig, mae'n rhaid gosod hyn yn erbyn y gostyngiad cyffredinol mewn cyllid.**

Argymhellion

- Dylai consortia trafndiaeth rhanbarthol ymgysylltu â phobl hŷn, gan gynnwys pobl hŷn anabl, wrth baratoi eu cynlluniau.
- Dylai Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol y Cynulliad Cenedlaethol graffu'n fanwl ar y trefniadau ar gyfer mynd â chleifion i apwyntiadau ysbyty ac yn ôl, ar hyn o bryd ac yn dilyn ad-drefnu gwasanaethau.

### 5.3 Pan nad oes modd teithio ar fws

Weithiau, mae defnyddio'r bws yn anymarferol. Mae lleiafrif mawr o bobl hŷn sy'n annhebygol o allu defnyddio gwasanaeth bws safonol, er enghraifft oherwydd anabledd. Yn ogystal, mewn **ardaloedd gwledig a gyda'r nos neu ar ddydd Sul, mae'n bosibl na fydd digon o alw, hyd yn oed am wasanaeth anfasnachol â chymhorthdal.**

**Mae gwasanaethau trafndiaeth cymunedol ac sy'n ymateb i'r galw yn bwysig iawn yn yr amgylchiadau hyn, a dylid eu hystyried yn rhan annatod o ddarpariaeth gwasanaethau bysiau. Mae Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol wedi argymhell y dylid cyflwyno cynllun 'Bwcabus' ledled ardaloedd gwledig Cymru, ac y dylai cyllid ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth cymunedol fod yn sefydlog. Mae hefyd yn siomedig bod pobl hŷn yn dal i fethu â defnyddio eu tocyn teithiau bws am ddim ar wasanaethau sydd mor bwysig iddynt. Yn yr un modd, mae'n syndod nad yw busnesau yn y gymuned yn gallu elwa ar y llif incwm sicr o'r cynllun yn yr un modd â gweithredwyr masnachol.**

Argymhellion

- Dylai pobl hŷn barhau i bwysio am ddefnyddio'r tocyn teithiau bws am ddim ar wasanaethau trafndiaeth cymunedol ac am gyllid sefydlog.
- Dylai Llywodraeth Cymru archwilio ymhellach sut y gallai annog cyflwyno darpariaeth gwasanaethau bysiau sy'n ymateb i'r galw ledled Cymru.
- Dylai awdurdodau lleol sicrhau bod trwyddedu tacsis yn ystyried anghenion pobl hŷn.



## Atodiad Proffil o ymatebwyr yr arolwg

Llenwodd cyfanswm o 285 o bobl yr arolwg, er nad atebwyd bob cwestiwn gan bob ymatebydd.

### O'r rhai a ymatebodd:

- roedd 62% yn fenywod, roedd 33% yn ddynion (n=265)
- roedd 48% yn 75 oed neu'n hŷn, roedd 35% rhwng 65 a 74 oed ac roedd 15.5% rhwng 60 a 64 oed (n=265)
- roedd 37% o'r ymatebwyr yn ystyried eu hunain yn anabl (n=265)
- roedd 47% yn byw ar eu pen eu hunain, roedd 48% yn byw gyda gŵr neu bartner, gyda'r gweddill yn byw gyda pherthynas arall neu mewn llety a rennir, e.e. cartref preswyl.

Cafwyd ymatebwyr o bob ardal awdurdod lleol yng Nghymru ac eithrio Ynys Môn a Blaenau Gwent. Daeth y nifer fwyaf o ymatebwyr o Rionda Cynon Taf (56) a Chaerdydd (31).

---

Mae Age Cymru yn ddiolchgar i Sefydliad Bevan am ymchwilio a choladu'r wybodaeth a ddarperir yn yr adroddiad hwn.

Age Cymru yw yr elusen genedlaethol ar gyfer pobl hŷn.

Am fwy o wybodaeth amdanom ni ac i lawrlwytho cyhoeddiadau polisi eraill ewch i [www.agecymru.org.uk/forprofessionals](http://www.agecymru.org.uk/forprofessionals).



Tŷ John Pathy,  
13/14 Cwrt Neptune  
Ffordd Blaen y Gad,  
Caerdydd CF24 5PJ  
Ffôn: 029 2043 1555  
[www.agecymru.org.uk](http://www.agecymru.org.uk)



145a High Street  
Merthyr Tudful  
CF47 8DP  
Ffôn: 0845 180 0441  
[www.bevanfoundation.org](http://www.bevanfoundation.org)