



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Datganiad Polisi – Amcanion ar Gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus Hygyrch a Chynhwysol

Rhagfyr 2017

DATGANIAD POLISI – AMCANION AR GYFER TRAFNIDIAETH GYHOEDDUS HYGYRCH A CHYNHWYSOL

CYFLWYNIAD

1. Mae ein rhaglen lywodraethu *Symud Cymru Ymlaen* a'n strategaeth genedlaethol *Ffyniant i Bawb* yn nodi'r prif ymrwymïadau y byddwn yn eu cyflawni rhwng nawr a 2021 i wneud gwelliannau gwirioneddol i fywydau pob dydd pobl yng Nghymru. Mae'r ffocws ar hybu gwelliant yn economi a gwasanaethau cyhoeddus Cymru, gan greu Cymru ddiogel sy'n ffynnu, Cymru iach ac egnïol, Cymru uchelgeisiol sy'n dysgu, Cymru unedig a chysylltiedig. Mae *Symud Cymru Ymlaen* yn amlygu cymhlethdod yr heriau yr ydym yn eu hwynebu a phwysigrwydd gweithio ar draws ffiniau traddodiadol i gyflawni ein blaenoriaethau tra bo *Ffyniant i Bawb* yn gosod y rhain mewn cyd-destun hirdymor ac yn nodi sut y byddwn yn cysylltu'r gwahanol wasanaethau yr ydym yn eu darparu i gynyddu i'r eithaf ein heffaith yn y pedwar maes yma.
2. Mae'n bwysig bod teithwyr yn gallu bod â hyder yn ansawdd gwasanaethau, a bod safonau'n cael eu cymhwyso'n gyffredinol i drafnidiaeth gyhoeddus leol ledled Cymru gyfan. Ar y cyfan, ni ddylai ansawdd y gwasanaeth a ddarperir yn y rhannau mwy gwledig o Gymru fod yn llai ffafriol o gwbl nag ansawdd y gwasanaethau a ddarperir yn y rhannau metro neu fwy trefol o'r wlad, er y cydnabyddir bod ardaloedd trefol a gwledig yn debygol o fod â rhai blaenoriaethau gwahanol. Mae rhwydwaith sy'n gwasanaethu pawb a gwasanaethau mwy hygrych yn ofynion hanfodol er mwyn i bobl allu dibynnu ar ein system cludiant cyhoeddus yn hytrach na'r cerbyd modur preifat i ddiwallu eu hanghenion teithio beunyddiol.
3. Dan delerau Deddf Llywodraeth Cymru 2006¹, rhaid i Weinidogion Cymru wneud trefniadau priodol gyda golwg ar sicrhau bod eu swyddogaethau'n cael eu harfer gan roi sylw dyledus i'r egwyddor y dylai fod cyfle cyfartal i bawb. Cafodd y cyfrifoldeb hwn ei ymestyn ymhellach yn sgîl cyflwyno Deddf Cydraddoldeb 2010,² sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdod cyhoeddus, sy'n cynnwys Gweinidogion Cymru, wrth arfer ei swyddogaethau, roi sylw dyledus i'r angen i ddileu gwahaniaethau, aflonyddu, erledigaeth ac unrhyw ymddygiad arall a waherddir gan neu dan y Ddeddf; hybu cyfle cyfartal rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu, a meithrin cysylltiadau da rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu.

¹ Adran 77 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006

² Rhan 11 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010 – hybu cyfle cyfartal – dyletswydd cydraddoldeb y sector cyhoeddus

4. Mae Deddf Cydraddoldeb 2010³ yn gwneud darpariaeth ar gyfer trafndiaeth i bobl anabl mewn perthynas â thacsis, cerbydau gwasanaethau cyhoeddus a threnau. Er y bydd y materion hyn yn parhau i fod yn gyfrifoldeb i Lywodraeth y DU dan delerau'r setliad datganoli newydd i Gymru a nodir yn Neddf Cymru 2017, bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i gyflawni gwelliannau mewn trafndiaeth gyhoeddus gan gyflawni ein rhwymedigaethau statudol a moesol statudol ehangach tuag at bobl Cymru.
5. Mae'r cyfrifoldeb hwn nid yn unig wedi'i gynnwys yn Neddf Llywodraeth Cymru, ond mae wedi cael ei sefydlu gan ofynion a gyflwynwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015. Mae Deddf 2015 yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus yng Nghymru feddwl yn fwy am y tymor hir, gan gydweithio'n well gyda phobl a chymunedau a'i gilydd i atal problemau cyn eu bod yn codi. Mae'r Ddeddf yn cydnabod bod angen i ni fabwysiadu dull mwy cydgysylltiedig wrth i ni geisio gwella'r modd y darperir gwasanaethau cyhoeddus ar gyfer pobl Cymru.
6. Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015 yn cynnwys yr angen i gyflawni cynaliadwyedd trwy gydweithrediad a datblygu datrysiadau, megis trefniadau Teithio Llesol, a ddeil brawf amser. Fel rhan o'r Ddeddf hon, ceir disgwyliad y bydd sefydliadau'r sector cyhoeddus yng Nghymru yn:
 - a. cydweithio'n well,
 - b. cynnwys pobl gan adlewyrchu amrywiaeth ein cymunedau,
 - c. ystyried y tymor hir yn ogystal â chanolbwyntio ar y presennol
 - d. gweithredu i geisio atal problemau rhag gwaethygu, neu hyd yn oed eu hatal rhag digwydd yn y lle cyntaf.
7. Hefyd, mae Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i ymlynu wrth Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau Pobl Anabl.
8. Mae Erthygl 3 yn sefydlu egwyddorion y confensiwn presennol, sy'n dal i fod yn berthnasol i'r sector trafndiaeth gyhoeddus. Yr egwyddorion yw:
 - a. Parch tuag at urddas cynhenid, annibyniaeth unigol gan gynnwys y rhyddid i bobl wneud dewisiadau drostynt hwy eu hunain, ac annibyniaeth pobl;
 - b. Peidio â gwahaniaethu;
 - c. Cyfranogiad a chynhwysiant llawn ac effeithiol mewn cymdeithas;

³ Deddf Cydraddoldeb 2010 Rhan 12 Trafndiaeth i bobl anabl

- d. Parch tuag at wahaniaeth a derbyn pobl anabl fel rhan o amrywiaeth ddynol a'r ddynoliaeth;
 - e. Cyfle cyfartal;
 - f. Hygyrchedd;
 - g. Cydraddoldeb rhwng dynion a menywod;
 - h. Parch tuag at alluoedd esblygol plant anabl a pharch tuag at hawl plant anabl i warchod eu hunaniaeth
9. Mae Erthygl 20 o'r Confensiwn yn ei gwneud yn ofynnol hefyd ein bod yn cymryd mesurau effeithiol i sicrhau symudedd personol gyda'r annibyniaeth fwyaf posibl i bobl anabl gan gynnwys, ymhlith pethau eraill, hwyluso symudedd personol pobl anabl yn eu dewis fodd ac ar yr adeg y maent yn dewis, ac am gost fforddiadwy.
10. Dim ond trwy wella mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus integredig fforddiadwy y gall Cymru gyflawni'r rhwymedigaethau a nodir yn y confensiwn i alluogi pobl i sicrhau eu hawlau i hamdden, addysg, gwaith a bywyd teuluol a sefydlir gan y confensiwn, a gwneud hynny'n llawn.
11. Mae Anabledd Cymru yn amcangyfrif bod pobl anabl yn rhoi cyfrif am fwy nag 20% o'r boblogaeth yng Nghymru⁴, sydd â chyfran uwch o bobl anabl na gwledydd a rhanbarthau eraill yn y DU. Mae'r cofrestrau o bobl â namau corfforol neu synhwyaidd a gynhelir gan awdurdodau lleol yn cynnwys yr holl bobl sydd wedi'u cofrestru dan Adran 18 o Ddeddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014. Mae pobl yn cofrestru'n wirfoddol ac felly mae'n bosibl bod y ffigyrau'n tanamcangyfrif nifer y bobl â namau corfforol neu synhwyaidd. Ar 31 Mawrth 2016, roedd 14,729 o bobl ag anabledau dysgu, yr oedd 86% ohonynt yn byw mewn lleoliadau cymunedol gydag 14% mewn sefydliadau preswyl. Roedd 75,753 o bobl â namau corfforol neu synhwyaidd.
12. Mae ymchwil yn awgrymu bod pobl anabl yn llai tebygol o fod â char i'w ddefnyddio (chwech ym mhob deg sy'n gwneud hynny, o'i gymharu ag wyth ym mhob deg o bobl nad ydynt yn anabl). Mae pobl anabl gyflogedig bron ddwywaith yn fwy tebygol o beidio â bod â char i'w ddefnyddio na phobl nad ydynt yn anabl. Yn 2010, adroddodd Arolwg Teithwyr Bysiau Cymru fod 25% o'r ymatebwyr yn anabl neu fod afiechyd hirdymor arnynt. O fewn y grŵp yma, roedd gan tua 12% o'r defnyddwyr bysiau symudedd cyfyngedig ac roedd 1% yn defnyddio cadeiriau olwyn.
13. Ar ben hynny, mae ymchwil a gyhoeddwyd gan Sefydliad Joseph Rowntree⁵ yn amcangyfrif, pan roddir ystyriaeth i'r costau uwch a wynebir

⁴ Amcangyfrifwyd gan Anabledd Cymru <http://www.disabilitywales.org/calls-for-action/>

⁵ https://www.jrf.org.uk/report/monitoring-poverty-and-social-exclusion-2016?gclid=EAIaIQobChMI1dCvz9LM1QIViLftCh0gnAKXEAAAYASAAEgJZoPD_BwE

gan y rhai sy'n anabl, bod hanner y bobl sy'n byw mewn tldi naill ai'n anabl eu hunain neu'n byw gyda pherson anabl yn yr aelwyd.

14. Ers cyflwyno'r Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd ym 1995, bu datblygiadau arwyddocaol o ran gwneud ein system trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru'n fwy cynhwysol a hygyrch. Bellach mae'n ofynnol i fysiau gynnig seddi â blaenoriaeth, lloiau is a lleoedd i gadeiriau olwyn, ac yn sgîl darpariaethau yn Neddf Cydraddoldeb 2010 a gychwynnodd yn 2017 sy'n golygu bod awdurdodau lleol yn cyhoeddi rhestrau o dacsis sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, gall teithwyr gael gwybodaeth well am argaeledd tacsis hygyrch i gadeiriau olwyn sy'n gwasanaethau eu hardaloedd. Hefyd, o fis Ionawr 2020, bydd yn ofynnol i'r holl drenau sy'n gweithredu ar ein rheilffyrdd gyrraedd safonau hygyrchedd a nodir gan yr Undeb Ewropeaidd a Llywodraeth y DU.
15. Er bod y datblygiadau hyn wedi cael eu croesawu, mae'n amlwg bod angen llawer mwy o weithredu i wneud trafndiaeth gyhoeddus yn gynhwysol ac yn fwy hygyrch.
16. Un o'r rhwystrau allweddol i hygyrchedd a adnabuwyd gan lawer o bobl anabl yw diffyg cysondeb o ran y ffordd y mae gwasanaethau a chyfleusterau'n cael eu darparu. Gall hyn fod yn berthnasol ar draws ystod eang iawn o feysydd o ddylunio toiled hygyrch ar drên, i argaeledd cyfleusterau mewn gorsafoedd i'r ffordd y caiff arwyddion eu cyflwyno mewn gorsafoedd neu faes awyr, y ffordd y caiff gwybodaeth ei chyflwyno mewn arosfeydd bysiau a chyfnewidfeydd trafndiaeth eraill, neu argaeledd systemau clyweledol sy'n cyhoeddi'r arhosfa nesaf.
17. Mae hyn i'w briodoli'n rhannol i ddehongliadau rhanbarthol a lleol amrywiol o safonau a chanllawiau sylfaenol, sy'n aml yn deillio o awydd awdurdod lleol neu weithredydd unigol i fod â hunaniaeth glir. Gall yr effaith ar lawer o bobl anabl, pobl hŷn neu bobl ag anawsterau dysgu fod yn ddwfn. I'r rhai â nam ar eu golwg, mae methu â dod o hyd i'r cyfleusterau y mae arnynt eu hangen mewn modd hyderus yn broblem sylweddol. I bobl sydd ar y sbectwm awtistiaeth neu sydd â phroblemau iechyd meddwl, mae dod o hyd i'w ffordd drwy'r system trafndiaeth gyhoeddus pan fod newidiadau wedi cael eu gwneud i wasanaethau ar hyd y llwybrau a deithir, er enghraifft, yn gallu bod yn gynhyrfus tu hwnt a gall arwain at achos difrifol o gollid hyder.
18. Yr hyn sy'n ganolog i fynd i'r afael â phroblemau'r anghysondeb o ran cyflawni gwelliannau i fynediad yw'r angen i drawsnewid y ddealltwriaeth am hygyrchedd a dylunio cynhwysol ymhlith gweithwyr proffesiynol sy'n cynllunio, yn dylunio, yn adeiladu ac yn gweithredu seilwaith a chyfnewidfeydd trafndiaeth, gwasanaethau a strydluniau. Mae a wnelo â chreu safonau sy'n hygyrch yn gyffredinol a defnyddio'r rhain wrth adnewyddu ac uwchraddio seilwaith presennol mewn trefi a dinasoedd.
19. Roedd tystiolaeth a baratowyd ac a gyhoeddwyd gan Chwarae Teg ynglŷn â'r berthynas rhwng cymudo a rhywedd yn 2016 yn dangos bod tocynnau

a thicedu ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yn trin pobl sy'n gweithio oriau afreolaidd neu'n rhan-amser yn llai ffafriol mewn perthynas â pholisïau prisio o'i gymharu â phobl sy'n gweithio'n llawn-amser. Er enghraifft, mae dwywaith cymaint o fenywod yn cymudo ar fws. Mae 1,388,200 o bobl o oedran gweithio (16-64 oed) yng Nghymru, y mae 52.5% ohonynt yn ddynion a 47.5% yn fenywod. Mae 56% o fenywod yng Nghymru'n gweithio'n llawn-amser o'i gymharu ag 87% o ddynion, ac mae 44% yn gweithio'n rhan-amser o'i gymharu ag 13% o ddynion.

20. Ar y sail hon, dim ond un agwedd ar hybu cyfle cyfartal yw gwella'r mynediad ffisegol at ein system trafndiaeth gyhoeddus. Nid yn unig dylai pobl fod yn ganolog i'r broses benderfynu o ran y ffordd y caiff gwasanaethau eu cynllunio a'u darparu, ond mae angen cymryd gofal hefyd i sicrhau bod trafndiaeth yn dal i fod yn fforddiadwy i bobl ei defnyddio.

21. Wrth ddatblygu ein rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, mae Llywodraeth Cymru dan orfodaeth hefyd i ystyried anghenion plant a phobl ifanc gan gydnabod yr egwyddorion a'r rhwymedigaethau a nodir yng Nghonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn (CCUHP). Dan Fesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011, rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw dyledus i Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn a hybu'r Confensiwn hwnnw wrth arfer eu swyddogaethau. Ym mis Mawrth 2017, fe gyhoeddodd Comisiynydd Plant Cymru Y Ffordd Gywir: Dull Gweithredu seiliedig ar Hawliau Plant yng Nghymru. Mae hwn yn darparu fframwaith egwyddorol ac ymarferol ar gyfer gweithio gyda a thros blant a phobl ifanc. Mae'r fframwaith hwn wedi'i wreiddio yng ngwerthoedd dull gweithredu seiliedig ar hawliau dynol ac mae'n nodi'r pum egwyddor ganlynol:

a. **Gwreiddio Hawliau Plant:** Dylai hawliau plant fod yn ganolog i gynllunio a darparu gwasanaethau. Mae angen i CCUHP gael ei integreiddio i bob agwedd ar wneud penderfyniadau trwy weithdrefnau a chymau gweithredu. Ar y lefel fwyaf sylfaenol, mae hyn yn galw am gydnabod CCUHP fel fframwaith ar gyfer gwasanaethau sy'n effeithio ar blant. Dylai hawliau plant dywys penderfyniadau a chymau gweithredu sy'n cael effaith sylweddol ar fywydau plant mewn meysydd megis addysg, iechyd neu ofal cymdeithasol, ond hefyd mewn meysydd eraill fel cynllunio, trafndiaeth a'r amgylchedd.

b. **Cydraddoldeb a Dim Camwahaniaethu:** Mae cydraddoldeb yn golygu sicrhau bod pob plentyn yn cael cyfle cyfartal i wneud yn fawr o'u bywydau a'u doniau, ac nad oes rhaid i unrhyw blentyn ddioddef cyfleoedd gwael mewn bywyd oherwydd camwahaniaethu. Mae cydraddoldeb yn golygu trin pob plentyn yn deg, a rhoi cyfleoedd ac adnoddau iddyn nhw yn ôl eu hanghenion, mewn modd sy'n gyfartal ag eraill, a sicrhau eu bod yn gallu datblygu hyd eithaf eu potensial.

- c. **Grymuso Plant:** Mae grymuso yn golygu gwella gallu plant fel unigolion, fel eu bod yn medru manteisio'n well ar hawliau, ac ymgysylltu â'r unigolion a'r sefydliadau hynny sy'n effeithio ar eu bywydau, dylanwadu arnynt a'u galw i gyfrif.
- d. **Cyfranogiad:** Ystyr cyfranogiad yw gwrando ar blant a rhoi sylw ystyrion i'w barn. Dylai pob plentyn gael cefnogaeth i fynegi barn yn rhydd; dylen nhw gael eu clywed a chael gwrandawriad. Dylai eu barn gael ei chymryd o ddifri wrth wneud penderfyniadau neu gymryd camau sy'n cael effaith uniongyrchol neu anuniongyrchol ar eu bywydau.
- e. **Atebolrwydd:** Mae hawliau dynol plant yn creu rhwymedigaethau sy'n galw am atebolrwydd. Dylai awdurdodau fod yn atebol i blant am benderfyniadau a chamau gweithredu sy'n effeithio ar eu bywydau.

GWNEUD CLUDIANT CYHOEDDUS YN GYNHWYSOL AC YN HYGYRCH

Gweledigaeth – Ein nod yw darparu mynediad at systemau trafndiaeth integredig ystyriol o oedran sy'n ddiogel, yn fforddiadwy, yn gynhwysol, yn hygyrch ac yn gynaliadwy.

Amcan 1

Mae pobl anabl yn gallu gwneud siwrneiau llwyddiannus o ddrws i ddrws ar alw ac ar y diwrnod teithio.

Byddwn yn:

- Dileu'r angen i rag-archebu cymorth ar gyfer teithwyr rheilffordd 24 awr cyn teithio;
- Ailddatgan y canllawiau a gyhoeddwyd i awdurdodau lleol ynghylch teithiau ar fws am ddim i gymdeithion er mwyn sicrhau bod pobl y mae arnynt angen cymorth wrth ddefnyddio gwasanaethau bysiau lleol yn gallu ei gael;
- Rhoi anogaeth i barhau i gyflwyno'r "waled oren" a chynlluniau tebyg i wella mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus;
- Sicrhau bod cerbydau'r gwasanaethau bysiau a rheilffordd yn cydymffurfio â gofynion statudol erbyn y dyddiad gofynnol;
- Gweithio gydag awdurdodau trwyddedu lleol yng Nghymru i sicrhau bod asesiadau'n cael eu cwblhau i sicrhau bod nifer digonol o dacsis sy'n addas ar gyfer cadeiriau olwyn ar gael i ateb y galw;

Amcan 2

Bydd staff trafnidiaeth yn cael hyfforddiant i'w helpu i greu amgylchedd trafnidiaeth cefnogol, cynhwysol a hygyrch.

Byddwn yn:

- Gweithio gyda grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl i ddatblygu hyfforddiant sydd wedi'i fwriadu i godi ymwybyddiaeth ymhlith gweithwyr trafnidiaeth am y rhwystrau y mae pobl anabl yn eu hwynebu wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus;
- Gweithio gyda darparwyr trafnidiaeth gyhoeddus i godi ymwybyddiaeth o'r risg o gwmpo a baglu i bobl hŷn a phobl â symudedd cyfyngedig pan fo cerbydau'n symud i fwrdd o arosfeydd cyn bod teithwyr yn eistedd.

Amcan 3

Bydd gwybodaeth am dtrafnidiaeth sy'n galluogi teithwyr i gynllunio a chwblhau eu siwrneiau ar gael mewn fformatau hygyrch – mewn arosfeydd bysiau, gorsafoedd, cyfnewidfeydd trafnidiaeth, ar gerbydau ac mewn cyfryngau electronig/argraffedig.

Byddwn yn:

- Parhau i ddatblygu "siop un stop" ar gyfer darparu gwasanaethau cynllunio trafnidiaeth sy'n darparu gwybodaeth am amserlenni a thocynnau ar draws pob dull trafnidiaeth gyhoeddus;
- Gweithio gyda'n partneriaid, gan gynnwys grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl a phobl hŷn, i sicrhau bod canllawiau ar gael i ddarparwyr trafnidiaeth gyhoeddus i wella hygyrchedd ac argaeledd gwybodaeth ar gyfer teithwyr i ddiwallu anghenion yr holl ddefnyddwyr;
- Gweithio gyda gweithredwyr i drefnu bod systemau clyweledol sy'n cyhoeddi'r arhosfa nesaf ar gael yn fwy eang ar yr holl gerbydau sy'n darparu gwasanaethau rheilffordd a bysiau rheolaidd.

Amcan 4

Mae pobl yn teimlo'n gyfforddus ac yn ddiogel yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus sy'n cynnwys bod yn rhydd rhag troseddau casineb, bwlio ac aflonyddu wrth deithio.

Byddwn yn:

- Gweithio gyda darparwyr trafndiaeth i wella nifer y gwasanaethau sydd â theledu cylch cyfyng ar draws y system trafndiaeth gyhoeddus;
- Gweithio i godi ymwybyddiaeth o barch ac urddas ar y ddwy ochr wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus a mynd i'r afael ag ymddygiad tramgwyddus a niweidiol lle mae'n parhau.

Amcan 5

Mae teithwyr yn chwarae mwy o ran yn y broses o ddylunio, datblygu a gwella gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth.

Byddwn yn:

- Datblygu a chyhoeddi canllawiau sy'n nodi'r disgwyliadau o ran ansawdd ar gyfer gorsafoedd, arosfeydd, cabanau aros a seilwaith arall bysiau a rheilffordd;
- Parhau i gynnwys pobl anabl, pobl hŷn â symudedd cyfyngedig a phobl ifanc yn y broses o ddylunio seilwaith trafndiaeth gyhoeddus a darparu gwasanaethau trafndiaeth ledled Cymru;
- Annog awdurdodau lleol i drefnu mannau gollwng a chasglu diogel ar gyfer teithwyr sy'n defnyddio tacsis a cherbydau hurio preifat.

Amcan 6

Mae Trafndiaeth Gyhoeddus yn dull trafndiaeth hygyrch a fforddiadwy.

Byddwn yn:

- Gweithio gyda darparwyr trafndiaeth i ddatblygu opsiynau ticedu a fydd yn diwallu anghenion gweithwyr rhan-amser a phobl sy'n gweithio patrymau gweithio afreolaidd yn well;
- Cynnal teithiau am ddim ar fysiau i bobl hŷn ac anabl ac archwilio cyfleoedd i ymestyn tocynnau â disgownt i bobl ifanc a grwpiau eraill er mwyn gwella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau cyhoeddus.

Cyflawni canlyniadau

22. Er bod Llywodraeth Cymru yn ymrwymedig i weithio tuag at gyflawni ein hamcanion ar gyfer darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cynhwysol a hygyrch, cyfyngir ar ein huchelgais gan yr adnoddau sydd ar gael inni i newid y fframwaith deddfwriaethol sy'n rheoli'r ffordd y caiff peth o'n trafndiaeth gyhoeddus ei chynllunio a'i darparu. Fodd bynnag, y dull a ffeirir gennym yw gweithio gyda phartneriaid yn y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector i wneud i'r newidiadau ddigwydd.

Ein Rheilffyrdd

23. Yn 2018, rydym yn disgwyl i gyfrifoldeb am fasnachfreinio gwasanaethau rheilffyrdd lleol yng Nghymru gael ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru.
24. Bydd hyn yn golygu y bydd Gweinidogion Cymru, fel rhan o Fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, yn dod yn gyfrifol am wasanaethau rheilffyrdd lleol a ddarperir gan y Cwmni Gweithredu Trenau y dyfernir Masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau iddo, tra bydd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU yn dal i fod yn gyfrifol am wasanaethau rheilffyrdd lleol yn Lloegr, ynghyd â'r gwasanaethau rheilffyrdd trawsffiniol hynny dros bellter hwy a ddarperir gan reilffyrdd Great Western, West Coast a Cross Country.
25. Bydd Network Rail yn parhau i fod y Rheolwr Seilwaith ar gyfer y mwyafrif o'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru, ac eithrio rhannau o Gledrau'r Cymoedd a weithredir fel rhan o Fetro Cymru yn y de ddwyrain.
26. Caiff y sefydliadau hyn eu cynrychioli'n genedlaethol gan y Rail Delivery Group. Mae rheilffordd Prydain yn un o'r rhwydweithiau rheilffyrdd mwyaf diogel ac y mae'r mwyaf o ddefnydd arnynt yn y byd. Caiff y system ei gweithredu gan nifer o sefydliadau â rolau diffiniedig sy'n cydweithio i ddarparu rheilffordd lwyddiannus ar gyfer teithwyr, cwsmeriaid cludo nwyddau a'r cyhoedd. Darperir gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau gan gwmnïau trenau sy'n gweithredu dros seilwaith a ddarperir gan Network Rail. Ar y cyd, mae'r sefydliadau hyn yn darparu'r amserlen a gwasanaeth cwsmeriaid. Trwy'r Rail Delivery Group (RDG), maent hefyd yn datblygu strategaethau a chynlluniau i wella'r rheilffordd.
27. Mae aelodau o RDG yn gweithio gyda Bwrdd Diogelwch a Safonau'r Rheilffyrdd (RSSB). Mae RSSB yn cynorthwyo'r diwydiant i'w helpu i gyflawni ei amcanion – yn enwedig mewn perthynas ag effeithlonrwydd a diogelwch. Mae RSSB yn annibynnol, yn gweithio ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd cyfan ac yn hwyluso cydweithio ar draws y diwydiant.
28. Bydd y trefniadau hyn yn dal i gael eu rheoli gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) fel Corff Rheoleiddio Rheilffyrdd Prydain Fawr. Yr ORR sy'n gyfrifol am drefniadau trwyddedu ar gyfer Diwydiant Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan gynnwys materion megis Polisiâu Amddiffyn Pobl Anabl, gofyniad trwyddedu a osodir ar gwmnïau gweithredu trenau fel rhan o'r gyfundrefn masnachfreinio rheilffyrdd.
29. Wrth fynd ar drywydd ein hamcanion ar gyfer rhwydwaith rheilffyrdd mwy cynhwysol a hygyrch yng Nghymru, ein partneriaid allweddol fydd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, y Rail Delivery Group, y Cwmnïau Gweithredu Trenau a Network Rail.

Ein bysiau

30. Dan y fframwaith cyfredol, mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u darparu gan gwmnïau bysiau a weithredir yn fasnachol, sy'n

cynllunio gwasanaethau bysiau lleol, yn cofrestru llwybrau gyda Chomisiynydd Traffig Cymru, ac yna'n gweithredu'r llwybrau hynny. Mae tua thri chwarter y llwybrau a weithredir wedi'u cofrestru gan gwmnïau bysiau ar sail fasnachol, tra bo'r gwasanaethau bysiau lleol sy'n weddill yn cael eu contractio gan awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau na fyddent yn cael eu darparu fel arall.

31. Mae Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru yn cynrychioli buddiannau gweithredwyr bysiau lleol yng Nghymru sy'n aelodau ohono. Mewn rhai ardaloedd, caiff gwasanaethau bysiau lleol eu darparu gan weithredwyr trafndiaeth cymunedol dan gytundebau gydag awdurdodau lleol. Mae'r gwasanaethau hyn yn diwallu anghenion cymunedau penodol a lle na fyddai gwasanaethau bysiau a ddarperir gan weithredwyr bysiau'n hyfyw yn ariannol nac yn gynaliadwy yn y tymor hwy.
32. Awdurdodau lleol sy'n gyfrifol i raddau helaeth am ddarparu'r seilwaith a ddefnyddir gan weithredwyr bysiau, megis gorsafoedd bysiau, cabanau aros, arosfeydd a gwybodaeth leol ar gyfer teithwyr. Gan fod gwasanaethau bysiau lleol yn aml yn teithio ar draws ffiniau awdurdodau lleol, anogir awdurdodau lleol yng Nghymru i weithio mewn partneriaeth gyda gweithredwyr bysiau i ddatblygu a darparu gwasanaethau bysiau lleol sy'n rheolaidd neu'n ymateb i'r galw, a seilwaith ategol.
33. Comisiynydd Traffig Cymru sy'n gyfrifol am gofrestru llwybrau bysiau lleol, trwyddedu gweithredwyr bysiau a'u gyrwyr a sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn brydlon, yn ddibynadwy ac yn cyrraedd y lefelau diogelwch gofynnol ar gyfer teithwyr.
34. Wrth fynd ar drywydd ein hamcanion ar gyfer rhwydwaith bysiau mwy cynhwysol a hygyrch yng Nghymru, ein partneriaid allweddol fydd Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU, Comisiynydd Traffig Cymru, awdurdodau lleol, y Gymdeithas Cludiant Cymunedol, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, gweithredwyr bysiau unigol a darparwyr trafndiaeth gymunedol.

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

35. Mae cyfrifoldeb am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn fater heb ei ddatganoli ond dan y setliad datganoli newydd a sefydlwyd gan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2017, mae disgwyl iddo ddod yn fater sydd wedi'i ddatganoli yn 2018. Bydd darpariaethau o fewn Deddf Cydraddoldeb 2010 mewn perthynas â thacsis hygyrch yn dal i fod yn faterion a gadwyd yn ôl gan Lywodraeth y DU.
36. Yng Nghymru, mae'r diwydiant tacsis a hurio preifat yn cyflogi tua 9200 o yrwyr trwyddedig. Mae'r gyrwyr hyn yn gweithredu mwy na 5,000 o dacsis a mwy na 4,000 o gerbydau hurio preifat. Mae mwy na thraean o'r rhain yn gweithredu yn ac o amgylch Caerdydd ac Abertawe.
37. Mae'r farchnad yn cynnwys dau sector ar wahân. Nodweddir y farchnad hacnai neu dacsis gan y ffaith ei bod yn drefniant llogi "yn y fan a'r lle" ar y

stryd, neu o safleoedd tacsis. Mae'r ffioedd sy'n daladwy gan deithwyr yn cael eu rheoleiddio ac mae'r gyrwyr dan ddyletswydd gyfreithiol i dderbyn teithwyr pan gânt eu galw. Mae'r farchnad Cerbydau Hurio Preifat yn aml yn cael ei chamgymryd am y farchnad tacsis, ond gwahaniaeth arwyddocaol rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat yw'r gofyniad i rag-archebu siwrne. Gall y farchnad cerbydau hurio preifat bennu ffioedd ar sail fasnachol ac nid yw'n gallu derbyn cwsmeriaid sy'n talu "yn y fan a'r lle".

38. Yng Nghymru, awdurdodau lleol sy'n cyflawni rôl yr awdurdod trwyddedu, er nad oes awdurdod trwyddedu ar wahân gan Flaenau Gwent. Mae hyn yn golygu bod 21 o awdurdodau trwyddedu lleol yng Nghymru, y maent i gyd yn rhydd i bennu eu safonau, eu ffioedd a'u cyfundrefnau tocynnau eu hunain yn eu hawdurdodau lleol.
39. Wrth fynd ar drywydd ein hamcanion ar gyfer rhwydwaith mwy cynhwysol a hygyrch o dacsis a cherbydau hurio preifat, ein partneriaid allweddol fydd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU, Awdurdodau Trwyddedu Lleol yng Nghymru, gweithredwyr cerbydau hurio preifat, gyrwyr proffesiynol a'r cyrff sy'n eu cynrychioli.