

A. ASESIAD O'R EFFAITH AR HAWLIAU PLANT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erthygl 31 - Eich hawl i ymlacio a chwarae.

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

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

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

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

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

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

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

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

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